

## Wetstechnische informatie

### Gegevens van de regeling

Overheidsorganisatie	gemeente Heusden
Officiële naam regeling	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan
Citeertitel	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan
Besloten door	gemeenteraad
Deze versie is geldig tot (als de vervaldatum is vastgesteld)	
Onderwerp	Verkeer en vervoer

### Opmerkingen m.b.t. de regeling

Vanwege de omvang, zijn tekeningen en bijlagen niet opgenomen.

### Grondslagen

Wegenverkeerswet

### Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

Geen.

### Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

Datum inwerking-treding	Terug-werkende kracht	Betreft	Ontstaansbron: datum ondertekening; bron bekendmaking	Inwerkingtreding: datum ondertekening; bron bekendmaking	Voorstel gemeenteraad
30-1-2001		nieuwe regeling	30-1-2001 -	30-1-2001 -	-

# Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

## Inhoud:

1. Inleiding.....	3
2. Leeswijzer .....	4
3. Aanleiding voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan.....	5
3.1 Inleiding.....	5
3.2 Het verkeer in Heusden geëvalueerd .....	5
4. Hoofdwegenstructuur .....	9
4.1 Inleiding.....	9
4.2 Beschrijving van de toekomstige verkeersstructuur in hoofdlijnen .....	9
5. Duurzaam veilig.....	15
5.1 Inleiding.....	15
5.2 Duurzaam Veilig in beeld gebracht.....	15
5.3 Categoriseringsvoorstellen voor de gemeente Heusden .....	18
Begrippenlijst.....	21
BIJLAGEN.....	22

## **1. Inleiding**

Het filenieuws op de radio wordt alsmaar langer. Iedere dag neemt het aantal files toe en neemt ook de lengte van de files toe. Niet alleen omdat de wegen steeds drukker zijn geworden, maar ook vanwege het grote aantal ongelukken. Dit probleem doet zich niet alleen voor op de snelwegen, maar ook binnen de grenzen van de gemeente Heusden.

Het aantal geregistreerde ongevallen in Heusden tussen 1995 en 1998 ligt op maar liefst 1.800. Tevens vraagt het toenemende autoverkeer om een aanpassing van de huidige infrastructuur.

De gemeente Heusden heeft daarom het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) opgesteld. Een plan dat de komende 10 jaar de problemen moet oplossen en waar mogelijk moet voorkomen. Een ambitieus, maar realiseerbaar plan.

Het GVVP richt zich niet alleen op het autoverkeer in de gemeente, maar heeft ook aandacht voor bijvoorbeeld fietsers. Want waar auto's niet langer gewenst zijn kan de ruimte worden gebruikt door fietsers en voetgangers. Gesteld kan dus worden dat het GVVP een veelomvattend plan is dat op iedere burger, maar ook bezoeker, van Heusden van toepassing is.

## 2. Leeswijzer

Voordat de hoofdstructuren voor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer worden beschreven, wordt in hoofdstuk 3 eerst de aanleiding voor het GVVP beschreven.

In hoofdstuk 4 worden de hoofdstructuren voor het gemotoriseerde verkeer, fietsverkeer en overige vervoerwijzen aan de orde gesteld. Dit gebeurt in zogenoemde hoofdpunten. Aan de hoofdpunten zijn termijnen van uitvoering toegevoegd. Hierbij is een driedeling opgenomen in uitvoering op de korte termijn (binnen 1 à 2 jaar), middellange termijn (2 tot 5 jaar) en lange termijn (5 - 10 jaar).

Per maatregel is de termijn van voorbereiding en uitvoering in tabelvorm aangegeven.

Telkens heeft de gearceerde cel betrekking op de periode van voorbereiding en uitvoering.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

Voor de implementatie van Duurzaam Veilig is hoofdstuk 5 relevant. Bij de laatstgenoemde bespreking worden de achtergronden en betekenis van de categorisering in het kader van Duurzaam Veilig toegelicht.

In hoofdstuk 6 ten slotte geeft een overzicht van de kosten die behoren bij de maatregelen van het GVVP.

### **3. Aanleiding voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan**

#### **3.1 Inleiding**

De herindeling van de voormalige gemeenten Drunen, Heusden en Vlijmen tot de gemeente Heusden heeft mede aan de basis gestaan van de actualisering van het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid in het GVVP: het beleid van de drie voormalige gemeenten diende onderling te worden afgestemd.

Daarnaast zijn er de afgelopen jaren veranderingen geweest bij het Rijk en de Provincie, die van invloed zijn geweest op de keuze voor het actualiseren van het verkeersbeleid in de vorm van een GVVP. Hierbij kan kortheidshalve worden gewezen op:

- het zogenoemde VERDI-akkoord, dat aan de basis staat van nieuwe wetgeving op het gebied van verkeer en vervoer;
- de Planwet Verkeer en Vervoer (1998), waarin vermeld is, dat het gemeentebestuur zorg draagt voor het -zichtbaar voeren- van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer;
- het convenant over de implementatie van de eerste fase van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid, aangeduid als Duurzaam Veilig. De partijen Rijk, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en Unie van Waterschappen hebben in 1997 afspraken gemaakt hoe in de daaropvolgende jaren een basis zou kunnen worden gelegd voor een optimale verkeersveiligheid.

#### **3.2 Het verkeer in Heusden geëvalueerd**

Bij het actualiseren van het verkeersbeleid vanaf 1998 was het gewenst om de zwakke punten in het lokale verkeerssysteem te achterhalen. Voor de evaluatie is gebruik gemaakt van de volgende middelen:

- het verkeers- en vervoersmodel van de gemeente Heusden, dat het huidige autogebruik in en rond Heusden beschrijft;
- het aantal geregistreerde ongevallen in Heusden in de periode 1995 tot en met 1998, de periode voorafgaande aan de voorbereiding van het GVVP;
- de beginspraak, waarin bewoners en andere belanghebbenden aan de hand van een enquête de door hun ervaren knelpunten konden aangeven.

De resultaten van deze evaluatie worden hierna in samengevatte vorm en per vervoerwijze weergegeven:

##### **Autoverkeer**

In de afgelopen decennia is het op de wegen in Heusden net zoals in de rest van Nederland steeds drukker geworden. Het aantal auto's is door de groeiende bevolking en de groeiende welvaart gestegen. Daarnaast gebruiken de verkeersdeelnemers steeds vaker de auto voor verplaatsingen waar zij vroeger de fiets of het openbaar vervoer voor gebruikten. De trend van een groeiend autogebruik zal zich in de komende jaren voortzetten. Met het verkeersmodel is gekeken welke wegen het verkeer in Heusden voornamelijk gebruikt. Uit de evaluatie blijkt dat er binnen de gemeente diverse assen met veelvuldig autogebruik aanwezig zijn.

Het betreft hier voornamelijk de routes:

- A. Eindstraat - Grotestraat - Bosscheweg in Drunen,
- B. Statenlaan - Beethovenlaan en Lipsstraat - Duinweg in Drunen,
- C. Wolput - De Akker in Vlijmen,
- D. Mommersteeg - Akkerstraat - Sint Catharinastraat - Vendreef in Vlijmen en
- E. Steenweg - Vestingstraat in Oudheusden.

Een nadere beschouwing van de autoritten van/naar en in Heusden leert dat het vaak gaat om relatief korte verplaatsingen. Indien het aantal ritten (met uitzondering van het doorgaande verkeer) wordt uitgezet tegen de lengte van deze blijkt dat 65% van alle ritten korter is dan 10 km. Van alle ritten heeft 37% een lengte van 5 km of korter. De meeste van deze ritten kunnen in principe per fiets worden afgelegd. Hieruit blijkt dat er goede mogelijkheden zijn voor het beperken van het autogebruik in Heusden.

Van de bij de beginspraak genoemde knelpunten zijn in Drunen de Grotestraat, de Torenstraat en het kruispunt Torenstraat - Beethovenlaan naar voren gekomen. Hierbij is gewezen op de grote hoeveelheden autoverkeer, het smalle profiel van de Grotestraat en het parkeren op de Grotestraat en de Torenstraat. Tevens zijn in Drunen de Admiraalsweg, de Beethovenlaan, de Duinweg, de Europalaan en de Statenlaan als knelpunt aangegeven. Hierbij is gewezen op de snelheid van het autoverkeer. In Heusden is de snelheid van het autoverkeer op de Demer de reden dat deze weg op de knelpuntenlijst is gezet. Ook de Vismarkt is een aantal keren genoemd als knelpunt, al zijn de aangegeven oorzaken zeer divers. In Vlijmen is de Nassaulaan regelmatig als knelpunt genoemd. Net als bij de Vismarkt zijn de aangegeven oorzaken zeer divers. Tevens hebben bewoners tevens de Groen van Prinstererlaan als knelpunt ervaren door de hoge snelheid van het autoverkeer. Het kruispunt Burgemeester Zwaansweg - Wolput is als knelpunt genoemd vanwege de grote hoeveelheid autoverkeer. De Kuyperlaan ten slotte is als knelpunt aangegeven vanwege de parkeerproblemen.

In veel reacties is melding gemaakt van gevoelens van onveiligheid in relatie tot een hoge verkeersdruk. Belangrijk in dit verband is de landelijke aanpak van de verkeersveiligheid via het concept Duurzaam Veilig. Om die reden wordt hier in hoofdstuk 5 nader op ingegaan.

### Vrachtverkeer

Met betrekking tot de afwikkeling van het vrachtverkeer binnen de gemeente Heusden blijkt vooral een snelle en doeltreffende ontsluiting van de verschillende bedrijventerreinen vaak te ontbreken, waardoor vrachtverkeer veelal gebruik maakt van wegen die niet geschikt zijn voor de afwikkeling van dit type verkeer. Voor een vlotte en vooral veilige doorstroming van het vrachtverkeer is het noodzakelijk het vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen via zo kort mogelijke routes door/langs woongebieden naar de regionale en nationale hoofdwegenstructuur te leiden.

### Fietsverkeer

Binnen de gemeente Heusden zijn op een groot aantal plaatsen reeds fietsvoorzieningen gerealiseerd. Ook zijn diverse routes reeds bewegwijzerd. Bij de beginspraak zijn door de bewoners knelpunten met betrekking tot het fietsverkeer aangegeven. Het betreft bij deze knelpunten vooral problemen met oversteken of slechte/ontbrekende fietsvoorzieningen. De knelpunten bevinden zich vaak bij oversteken van hoofdwegen en in het bijzonder bij de oversteken van de Statenlaan in Drunen en de Nassaulaan en de Groen van Prinstererlaan in Vlijmen.

### Voetgangers en gehandicapten

Voetgangers en gehandicapten kenmerken zich door een beperkte actieradius. Omlopen wordt door hen (evenals omrijden door fietsers) als zeer bezwaarlijk ervaren. Voetgangers laten zich nauwelijks leiden door bepaalde routes, maar kiezen voor de kortste verbinding tussen twee punten. De veiligheid en het comfort van het voetgangers- en gehandicaptenverkeer dienen zowel in de verblijfsgebieden als in verkeersruimten zo optimaal mogelijk te zijn. Door het weren van het doorgaande gemotoriseerde verkeer en het remmen van de snelheid kan de verkeersveiligheid van voetgangers worden verhoogd. Bij hoofdwegen dient aandacht te worden besteed aan de oversteekbaarheid (veiligheid en gemak). Ook de looproutes naar bushaltes, het centrumgebied en voorzieningen dienen zo veilig en comfortabel mogelijk te zijn voor zowel voetgangers als gehandicapten.

### Openbaar vervoer

Een groot deel van het buitengebied wordt momenteel niet of slechts beperkt bediend met het openbaar vervoer. Gezamenlijk geven de buslijnen (tijdens de dagperiode), gezien de lijnvoering en frequentie, een goede verbinding met 's-Hertogenbosch. Daarnaast is er een redelijke tot goede busverbinding met Waalwijk en Tilburg.

### Verkeersveiligheid

Het aantal geregistreerde ongevallen in Heusden wisselt sterk, zo blijkt uit de gegevens over 1995 tot en met 1998, weergegeven in tabel 1.

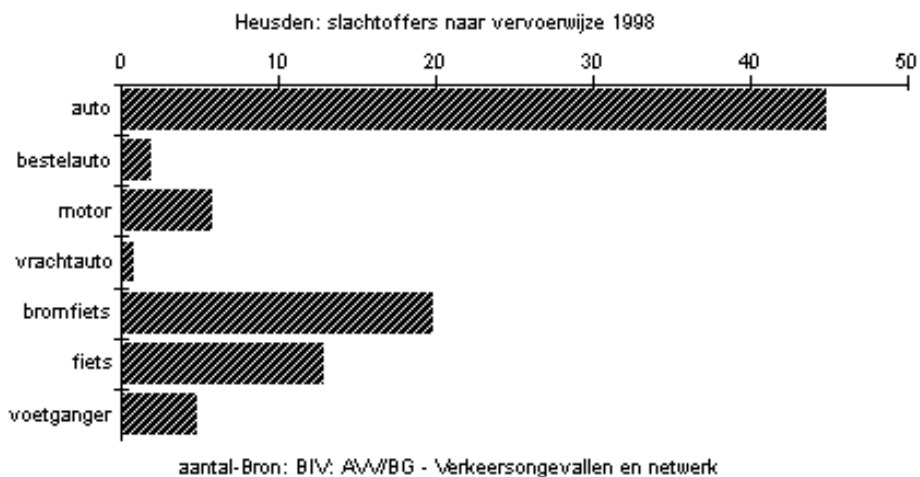
Tabel 1: Aantal ongevallen naar wegbeheerder in Heusden in 1995 tot en met 1998

<i>Aantal ongevallen</i>					<i>Totaal aantal slachtoffers</i>
<i>30-1-2001</i>		<i>nieuwe regeling</i>	<i>30-1-2001</i>	<i>30-1-2001</i>	-
<i>Jaar</i>	<i>Rijk</i>	<i>Provincie</i>	<i>Gemeente</i>	<i>Totaal</i>	
1995	64	12	404	480	100
1996	64	12	442	518	101
1997	63	9	311	383	82
1998	78	10	331	419	92
Totaal	269	43	1488	1800	375

Ook het aantal slachtoffers wisselt sterk. Wanneer wordt gekeken naar het aantal mensen dat bij die ongevallen gewond raakt, dan blijkt dat dit aantal in 1995 en 1996 stabiel op 100 lag maar dat er in 1997 net als bij het totale aantal ongevallen een daling van 20% is te zien tot 82 slachtoffers. Een doorkijk naar 1998 leert echter dat het aantal slachtoffers in dat jaar het aantal van 90 weer heeft overschreden. Op een aantal plekken in de gemeente doen zich meer dan gemiddeld ongevallen voor (zie hiervoor ook de kaart van bijlage 2). De gevaarlijkste locaties bevinden zich volgens de gegevens in de bijlage 2 op:

- het kruispunt Kanaalweg - Overlaatweg (Drunen);
- de Grotestraat tussen de Hugo de Grootstraat en de Achterstraat (Drunen);
- de Margrietweg tussen de Duinweg en de gemeentegrens (Giersbergen);
- het kruispunt Wolfshoek - Parklaan (Drunen);
- de A59 ter hoogte van de afrit Heusden (Drunen);
- het kruispunt Ruidigerdreef - Vendreef (Nieuwkuijk).

Uit de evaluatie van de verkeersonveiligheidsgegevens blijkt voorts dat bij 47% van alle slachtofferongevallen een (brom)fietser of voetganger betrokken was. Een (brom)fiets wordt voornamelijk gebruikt voor korte ritten tot ongeveer 10 km. Ondanks dat men met de (brom)fiets per dag veel minder kilometers aflegt, is de kans op een ongeval bij een rit met een auto of een (brom)fiets bijna gelijk. De hierna in de figuur vermelde gegevens van 1998 zijn illustratief. De kans dat een (brom)fietser bij een rit van 1 km betrokken raakt bij een ongeval is daardoor vele malen groter in vergelijking tot een automobilist.



Een nadere beschouwing van het aantal *letselongevallen* naar leeftijdsklasse leert dat 16- en 17-jarigen de grootste kans hebben om als slachtoffer bij een ongeval betrokken te raken. Deze groep verkeersdeelnemers verplaatst zich voornamelijk per (brom)fiets.



## **4. Hoofdwegenstructuur**

### **4.1 Inleiding**

Op het vlak van het gemotoriseerde verkeer bevinden zich de huidige knelpunten. De hoofdstructuur voor het gemotoriseerde verkeer dient zo te worden vormgegeven, dat de negatieve effecten van het autoverkeer in de vorm van geluidhinder, uitstoot en ruimtebeslag op de verblijfskwaliteit tot een minimum beperkt blijven. Anderzijds dient het economisch functioneren van Heusden niet te worden ingeperkt en dient congestie in de verkeersafwikkeling te worden voorkomen.

Een indeling van het wegennet met aandacht voor de zwakkere verkeersdeelnemers dient ertoe bij te dragen dat het aantal slachtoffers in het verkeer structureel wordt verminderd. Het uitgangspunt is het creëren van zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden en een beperkt aantal wegen met verkeersfunctie volgens het principe van Duurzaam Veilig. Voor de toekomstige verkeersstructuur is in bijlage 1 ter toelichting en prognose opgesteld voor het autogebruik in het jaar 2010, rekening houdend met de door het Rijk en de provincie verwachte autonome groei van het autogebruik. Een en ander is echter sterk afhankelijk van de verdere invulling van de maatregelen en de aansluitingen op de parallelstructuur.

### **4.2 Beschrijving van de toekomstige verkeersstructuur in hoofdlijnen**

De geschetste oplossingsrichting voor de hoofdwegenstructuur is binnen een tijdsbestek van 10 jaar realiseerbaar. De realisering is voor een belangrijk deel onafhankelijk van de medewerking van andere overheden. Andere oplossingsrichtingen zijn denkbaar maar naar verwachting niet realiseerbaar binnen de planhorizon van 10 jaar, vooral omdat dan andere overheden veel prominenter in beeld komen.

In hoofdstuk 3 werden ook knelpunten in het openbaar vervoer geconstateerd. Een groot deel van het buitengebied wordt momenteel niet of slechts beperkt bediend met het openbaar vervoer. Een verbetering van het openbaar vervoer ook gezocht moeten worden in opzetten van andere systemen als collectieve vervoersystemen. Deze aanvullende systemen zullen in deelnota's en in een breder verband van de gebiedsgerichte aanpak worden uitgewerkt.

1. De gewenste verkeersstructuur binnen de gemeente Heusden wordt hoofdzakelijk opgehangen aan een parallelstructuur ten zuiden van de A59. Deze parallelstructuur loopt vanaf de Kastanjelaan in Drunen tot in Vlijmen. De parallelstructuur kan bij een vervolmaking hiervan de kapstok van de interne wegenstructuur van de gemeente Heusden vormen.

Het autoverkeer tussen Vlijmen, Nieuwkuijk, Vliedberg en Drunen kan in de nieuwe situatie via de snelle parallelstructuur op de plaats van bestemming komen. De parallelstructuur zorgt derhalve voor een snelle bereikbaarheid van de kernen ten zuiden van de A59 vanaf die autosnelweg, zonder eerst door allerlei woonbuurten te moeten rijden. Vanaf de parallel-structuur zullen wel op verschillende plaatsen verbindingen met de achterliggende woongebieden komen.

In de toekomst zullen aan de westzijde de huidige aansluitingen in Waalwijk vervangen worden door een nieuwe en volledige aansluiting. Deze aansluiting is mede van belang met het oog op de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein van Waalwijk. Al vanuit de voormalige gemeente Drunen is aangegeven, dat de landschappelijke waarden van het gebied Overlaet beschermd dienen te worden. Dit uitgangspunt blijft van toepassing en

zal leidraad zijn bij de beoordeling van nadere reconstructievoorstellen van Rijkswaterstaat voor de A59.

Voor een beter en efficiënter gebruik van de parallelstructuur zal de parallelstructuur aan de oostzijde van de kern Vlijmen moeten worden aangevuld met een rechtstreekse aansluiting op de A59. Hiervoor is de samenwerking van Rijkswaterstaat noodzakelijk en dit voorstel voor de hoofdstructuur wordt momenteel gesondeerd op draagvlak bij Rijkswaterstaat (zie verder punt 7).

Voor de fasering van de maatregelen dient de voorbereiding van de realisering van de parallelstructuur spoedig ter hand te worden genomen.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

- Om de effectiviteit van deze parallelstructuur (en de A59) te maximaliseren en tegelijkertijd de routes door beoogde verblijfsgebieden te ontlasten zullen alternatieve routes voor *doorgaand verkeer* ontmoedigd dan wel onmogelijk gemaakt moeten worden, gelijktijdig aan en in ieder geval in samenhang met de aanleg van deze parallelstructuur. De samenhang komt tot uiting in de fasering van de maatregelen.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

- Dit betekent concreet dat de verkeersstroom van autoverkeer tussen Drunen/ Nieuwkuijk en Helvoirt (en achterliggende gebieden) via wegen in het buitengebied gereduceerd moet worden aan de hand van *intensiteitverminderende* maatregelen.

*De intensiteitverminderende maatregelen omvatten een scala aan mogelijke maatregelen:*

- In eerste instantie komen maatregelen in aanmerking die leiden tot een hoger tijdverlies bij het gebruik van de sluiproute (bijvoorbeeld doseersluizen als in Vianen. Voordelen: verkeersjuridisch traject beperkt door afwezigheid van verkeersbesluit, administratief traject in de vorm van ontheffingen hoeft niet te worden opgezet, maatregel geschikt als maatwerkmaatregel, namelijk alleen op momenten bij een hogere verkeersdruk; nadelen: technische verdergaande maatregel met hogere kosten, weggebruiker kan verliestijd op sluiproute voor lief nemen boven de wachttijden op hoofdwegennet).*
- Verdergaande maatregelen bestaan uit een semi-permanente plaatselijke geslotenverklaring op alle routes op het onderliggende wegennet, beperkt tot een aantal uren of*
- Een permanente plaatselijke geslotenverklaring van wegen in het buitengebied; voordelen: doorgaand verkeer is genoodzaakt tot een andere route en de maatregel is hiermee uiterst effectief, verkeersmaatregel kan voor een belangrijk deel beperkt worden tot een enkel punt, namelijk van de plaatselijke geslotenverklaring; nadelen: maatregelen op sluiproutes gaan doorgaans gepaard met uitgebreide verkeersjuridische procedures, ontheffingentraject benodigd, doorgaande verkeer wordt in nog versterkte mate afgeleid naar alternatieve (sluip)routes en aanrijtijden van hulpdiensten worden verhoogd bij niet-flexibele uitvoering van de geslotenverklaring).*
- Een combinatie van maatregelen, waarbij snelheidsremmende maatregelen op het onderliggende wegennet worden gecombineerd met plaatselijke geslotenverklaringen op bepaalde trajecten van het onderliggende wegennet;*

*Voordelen: op bepaalde trajecten kan de verkeersmaatregel beperkt worden tot een enkel punt, in vergelijking met de vorige variant is het risico, dat het verkeer gebundeld op een enkele route van het onderliggende wegennet wordt geleid, beperkter;*

*Nadelen: meer investeringen benodigd op het onderliggende wegennet om het gemotoriseerde verkeer zonder conflicten met andere verkeersdeelnemers op het onderliggende wegennet te leiden.*

Van belang is om voorafgaande aan de uitvoering van de maatregelen een goed beeld te krijgen van de etmaal-intensiteitsverdeling van het gemotoriseerde verkeer op de routes in het buitengebied en de routes die mogelijk extra worden belast. Ook een route als de Vendreef zal om deze reden extra in een maatregelenpakket worden betrokken. De intensiteitverminderende maatregelen dienen getroffen te worden op de trajecten Margrietweg, de Nieuwkuijkseweg en de Wethouder van Buulweg. Met deze maatregelen wordt het gebruik van deze routes door fietsverkeer geprioriteerd. De maatregelen zullen worden afgestemd met andere wegbeheerders. Met de gebiedsgerichte aanpak ontstaan er zeer goede mogelijkheden om de maatregelen in onderlinge afstemming te treffen. De maatregelen dienen niet als op zich zelf staande maatregelen te worden beschouwd en hangen qua uitvoering samen met de maatregelen op het hoofdwegennet en de parallelstructuur.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

- De parallelstructuur zal de verkeersfunctie van de Bosscheweg en Nieuwkuijksestraat moeten overnemen. Het streven is erop gericht een optimaal gebruik van de parallelstructuur te verkrijgen. Anders zullen de positieve effecten van de parallelstructuur, als bijvoorbeeld verbetering van de verblijfskwaliteit van de Langstraatstructuur in Nieuwkuijk, verloren gaan. De effectiviteit van de parallelstructuur wordt gemaximaliseerd en de kern Nieuwkuijk kan als een groot aaneengesloten verblijfsgebied worden ingericht bij een knip in de Bosscheweg, bijvoorbeeld in de vorm van een bussluis, zodat openbaar vervoer wel mogelijk zal blijven. De aanwezigheid van de parallelstructuur werpt een gewijzigd licht op de functie van de route Bosscheweg-Nieuwkuijksestraat. Indien de parallelstructuur echter in voldoende mate de verkeersfunctie overneemt, kan van aanvullende maatregelen worden afgezien. Het verdient om deze reden aanbeveling eerst de parallelstructuur aan te leggen en na realisering van deze structuur het verkeersgebruik van de Bosscheweg te evalueren.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

- Uiteraard is de aanleg van een parallelstructuur niet de enige maatregel. Ook andere wegen zullen gecategoriseerd moeten worden waardoor er op onderdelen uitbreiding van de bestaande infrastructuur noodzakelijk is. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

- Het gebruik van de route Jhr. De la Courtstraat en Vliedbergweg mag als meerledig worden aangemerkt: deels een verzamel functie voor het verkeer van en naar Nieuwkuijk, deels wordt verkeer afgewikkeld over dit wegennet in de richting van respectievelijk

afkomstig uit Helvoirt/Haaren en voor een ander gedeelte maakt de route deel uit van de vrachtverkeerroute naar het industriepark Vliedberg. Met de realisering van de parallelstructuur ontstaan mogelijkheden om de route voor het vrachtverkeer te verleggen. De route voor het vrachtverkeer, komend vanaf de A59 kan worden afgewikkeld via de parallelstructuur, Venbroekstraat en een beperkt deel van de Deken van Baarstraat. Bij de plaatsbepaling en uitvoering van specifieke *push*maatregelen (dus gericht op de vermindering van vrachtverkeer) op de route Jhr. De la Courtstraat-Deken van Baarstraat zal echter in acht moeten worden genomen, dat de bevoorrading van de voorzieningen op het Burg. Van Houtplein niet gespreid over allerlei straten of juist weer versterkt over de Nassaulaan wordt afgewikkeld, daar waar in de huidige situatie vrachtverkeer vanaf de Nassaulaan via de route Burg. Van Houtplein niet is gewenst: de Jhr. De la Courtstraat zal hier toch nog een functie moeten behouden. Gelet op de veelheid van mogelijke aansluitingen op de Jhr. De la Courtstaat en rekening houdend met het feit, dat het verkeer in de richting van Nieuwkuijk via de parallelstructuur kan worden afgewikkeld, wordt voor de Onsenoortsestraat geen aansluiting voorgesteld op de aan te leggen rotonde ter hoogte van de Jhr. De la Courtstraat. Een kortsluiting van de Onsenoortsestraat naar de Jhr. De la Courtstraat, buiten de rotonde om, behoort wel tot de mogelijkheden.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

7. De infrastructuur in de kern Vlijmen vergt aanpassingen. Met name in de kern Vlijmen manifesteert zich namelijk de verkeersdruk. De oostelijke (onvolledige) aansluiting van Vlijmen op de A59 blijft binnen het voorliggende voorstel gehandhaafd. Het verkeer, komend vanaf de A59, vanuit oostelijke richting, wordt via bewegwijzering en verkeersmaatregelen direct naar de parallelstructuur aan de zuidzijde van de A59 geleid. De rechtstreekse toegang tot het centrum blijft van hieruit beperkt. Om de parallelstructuur vanaf de noordzijde van de A59 daadwerkelijk te kunnen bereiken, zijn ter plaatse van de oostelijke aansluiting dan wel in de nabijheid van de aansluiting de huidige kunstwerken over de A59 ontoereikend. Het kunstwerk ter hoogte van de Vlijmense Dijk - Heidijk is constructief in een te slechte staat van onderhoud en is qua afmetingen zeker ook ontoereikend. Het bestaande kunstwerk aan de oostzijde van Vlijmen ter hoogte van de toerit tot de A59 ligt gedraaid en vergt enige technische aanpassingen om de verkeersstroom naar de parallelstructuur te kunnen verwerken. Eén van de bestaande kunstwerken zal dus aangepast moeten worden of er zal een nieuw kunstwerk over de A59 moeten komen. Zoals eerder vermeld is de aansluiting van het gemeentelijke wegennet op het hoofdwegennet onderwerp van overleg met Rijkswaterstaat.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

8. De te wijzigen oostelijke aansluiting kan in samenhang met de hoofdpunten 1 en 7 worden afgesloten voor vrachtverkeer. De mogelijkheid ontstaat dan namelijk om het vrachtverkeer door te verwijzen naar de afslag Nieuwkuijk (afrit 43 van de A59). Een randvoorwaarde hierbij is, dat vrachtverkeer voor het bereiken van een bestemming op het industrieterrein Nassaulaan-Noord gefaciliteerd wordt door de aanwezigheid van de parallelstructuur en de aansluitingen op de parallelstructuur.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

9. Binnen het centrum van Vlijmen zou zelfstandig een circulatiestructuur kunnen worden opgezet, zodanig, dat op De Akker vanaf het Plein eenrichtingsverkeer wordt ingesteld van west naar oost. De Akker zal deels worden ontlast van de sterke verkeersfunctie. Het zou natuurlijk te prefereren zijn om direct bij de entree van Vlijmen de verkeers-circulatiestructuur conform punt 7 na te streven. Het aantal aanvullende maatregelen kan in die situatie veel beperkter blijven. Dit komt de duidelijkheid van de verkeersstructuur voor de weggebruiker ten goede. Met de verwijzing van het verkeer naar de parallelstructuur zoals voorgesteld onder punt 7 wordt De Akker evenzeer ontlast van het doorgaande verkeer. Evenwel spelen bij de uitvoering andere wegbeheerders hierin een primaire rol.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

10. Op de knooppunten naar de parallelstructuur worden ter verbetering van de verkeersafwikkeling in eerste instantie rotondes voorgesteld op de Vendreef, ter plaatse van de beoogde aansluiting met de Parallelweg en de Parallelweg – Jhr. De la Courtstraat. In de huidige situatie doen zich ook afwikkelingsproblemen voor op de Parklaan (Wolfhoek – A59). Met het doortrekken van de parallelstructuur ontstaan mogelijkheden om verkeer in oostelijke richting af te wikkelen. Bij andere afritten van de A59, buiten de parallelstructuur, met een verhoogde kans op verkeersopstopping en een relatief hoger ongevalenbeeld, zullen meer structurele oplossingen worden voorgesteld. Aan andere betrokken wegbeheerders zal worden gevraagd in de structurele oplossingen te participeren. Hierbij komt met name de aansluiting van de afrit Drunen-Noord – Wolfhoek voor een rotondeoplossing in aanmerking. Een meer structurele oplossing voor de Wolput – afslag A59 ligt eveneens voor de hand.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

11. De fietsverbindingen bestaan uit directe routes tussen alle gemeentelijke kernen en de belangrijkste doorgaande routes binnen de kernen. Een ontbrekende schakel in dit netwerk is bijvoorbeeld een verbinding voor langzaam verkeer tussen Vliedberg en Vlijmen. In een dergelijke schakel als de Nassaulaan wordt voorzien. Een andere schakel hierin is de Tuinbouwweg. De belangrijkste bestemmingen in de kernen maken eveneens deel uit van het fietsnetwerk. In tegenstelling tot de structuur voor het gemotoriseerde verkeer zal het fietsnetwerk wel zo moeten worden vormgegeven, dat door de centra van de kernen en in het buitengebied tussen de kernen directe verbindingen ontstaan voor fietsverkeer. Het fietsnetwerk is weergegeven in op pagina 14 met een primair en secundair netwerk. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen het primaire en secundaire fietsnetwerk. De fietsverbindingen uit het primaire fietsnet bestaan uit de directe routes tussen alle kernen en de belangrijkste doorgaande routes binnen de kernen. Het secundaire fietsnet bestaat uit aanvullende routes, die zorgen voor de 'aanvoer' vanuit de woonbuurten naar het primaire fietsnet. De kleurstelling binnen het fietsnetwerk heeft betrekking op de functie van de fietsroutes, niet op de wijze van uitvoering. In wegen in het buitengebied zal met beperkende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer de positie van de fietser worden versterkt. Daarnaast worden op hoofdverbindingen voor het fietsverkeer inmiddels de voorrangregelingen gewijzigd mede ten gunste van het fietsverkeer.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

12. Om de Nederlandse regelgeving met die van Europa te harmoniseren wordt in 2001 de maatregel "Voorrang fietsers van rechts" ingevoerd. Op locaties waar de voorrang niet geregeld is zoals bijvoorbeeld solitaire fietspaden die uitkomen op straten, zal moeten worden bezien in hoeverre maatregelen nodig zijn om toekomstige knelpunten te voorkomen.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

13. Verkeer is niet alleen maar infrastructuur! Verkeersdeelnemers hebben hun hele leven lang kennis en praktijkervaring nodig om zich in het verkeer veilig te kunnen gedragen. Op jonge leeftijd zal het accent liggen op het omgaan met de directe (speel)omgeving. Voor de ouderen speelt bijvoorbeeld weer, dat met het verstrijken van de jaren ook de verschillende lichaamsfuncties ongemerkt achteruit gaan. Juist die functies die van belang zijn in het hedendaagse verkeer. Het is dan ook belangrijk, dat de verkeersdeelnemers met de verkeersregels bekend zijn en met hun beperkingen bekend zijn.

Educatie en begeleiding zijn nodig om inzicht te bieden in die verkeersregels en om gedrag aan te passen aan situaties en aan andere weggebruikers. Als coördinator voor het verkeersveiligheidsbeleid kan de gemeente hierin een essentiële rol vervullen. De gemeente Heusden faciliteert in dit kader de plaatselijke organisatie 3VO bij verkeerseducatieve acties op basisscholen, ondersteunt en geeft uitwerking aan initiatieven van het Provinciale Orgaan Verkeersveiligheid Brabant (onder meer gericht op alcoholcampagnes), en is betrokken bij de organisatie van verkeersprojecten voor de oudere automobilist. Daarnaast worden lokale media gebruikt om de bewoners van de gemeente Heusden te informeren over gewijzigde of te wijzigen verkeersregels.

Daarnaast blijft de rol van toezicht en handhaving evident in de vorm van snelheidscontroles en preventieve acties. Op een aantal trajecten wordt met meer regelmaat gecontroleerd.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn

Fietskaart

## **5. Duurzaam veilig**

### **5.1 Inleiding**

In de jaren negentig is er een aanvullende stap gezet in de bestrijding van verkeersonveilige situaties. In 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Minister van Verkeer en Waterstaat hun handtekening gezet onder het gezamenlijke Startprogramma *Duurzaam Veilig*. Het concept wordt in paragraaf 5.2 toegelicht. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de toepassing van dit concept op het Heusdense wegennet.

### **5.2 Duurzaam Veilig in beeld gebracht**

Het begrip Duurzaam Veilig staat voor een nieuwe preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid, waarbij de hoofdkenmerken van het vervoers- en verkeerssysteem zijn:

- Een omgeving die qua infrastructuur is aangepast aan de beperking van de menselijke vermogens;
- Voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- Verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

In het startprogramma staan afspraken over maatregelen die het verkeer op een structurele wijze veiliger moeten maken. Deze afspraken betreffen o.a. een aanpassing van de regelgeving voor de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' en uniformering van de voorrangregelingen op rotondes. Eén van de afspraken tussen de verschillende wegbeheerders binnen het raamwerk van het startprogramma is de versnelde inrichting van wegen tot 30 km/h-gebied, doorgaans binnen de bebouwde kom, en de introductie van 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom. De inrichting en bestemming tot 30 km/h-wegen heeft als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden. De uitbreiding van het aantal wegen met 30 km/h dient tevens als voorbereiding voor het invoeren van voorrang van fietsers van rechts. De uitbreiding van het aantal wegen met 30 km/h binnen de bebouwde kom is een voorloper op de algemene regel, waarbij 50 km/h op eventuele verkeersaders de uitzondering wordt. Voor de versnelde realisering van deze gebieden heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat financiële middelen toegezegd. Om alle maatregelen uit te kunnen voeren is er een bijdrageregeling "uitvoeringsprogramma Duurzaam Veilig" tot stand gekomen. Zo wordt voor de realisering van 30 km/h- en 60 km/h-gebieden een bijdrage in de uitvoeringskosten verleend.

Een voorwaarde voor een duurzaam veilig ingericht wegennet is "herkenbaarheid": het wegbeeld dient in overeenstemming te zijn met de geldende snelheidslimiet. Weggebruikers moeten uit de weginrichting kunnen afleiden welk gedrag wordt verlangd. In het concept van Duurzaam Veilig worden daarbij drie hoofdprincipes gehanteerd:

- A. Het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- B. Het voorkomen van ontmoetingen met grote snelheids-, massa en richtingsverschillen;
- C. Het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

Omwillen van de herkenbaarheid worden bestaande en nieuw aan te leggen wegen in een beperkt aantal categorieën wegen ingedeeld (categorisering) en wordt een inrichting gehanteerd die past bij de betreffende categorie. Onderscheiden worden *stroomwegen*, *ontsluitingswegen* en *erftoegangswegen*.

Stroomwegen zijn uitgevoerd als autosnelweg of als autoweg en dienen ertoe het doorgaande verkeer snel te verwerken. Deze wegen komen enkel buiten de bebouwde kom van Heusden voor.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn wegen met een duidelijke verkeersfunctie. Deze wegen hebben een functie voor het afwikkelen en uitwisselen van verkeer (met name via rotondes). De toegestane maximumsnelheid is 80 km per uur met als consequentie dat bepaalde weggebruikers via parallelvoorzieningen geleid moeten worden. Hier komt het principe “voorkomen van snelheidsverschillen” weer terug.

De erftoegangswegen ten slotte vormen samen aaneengesloten gebieden, waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/h. De functie van deze wegen is het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving. Buiten de bebouwde kom zijn ecologische kwaliteitsaspecten mede van belang.

De categorisering kan binnen de bebouwde kom worden voortgezet: binnen de bebouwde kom komen stroomwegen, zoals vermeld, niet voor. Binnen de bebouwde kom kan wel een onderscheid worden gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen, die wijken ontsluiten (verkeersaders) en erftoegangswegen (verblijfsgebieden). In verblijfsgebieden is de afwikkeling van het autoverkeer ondergeschikt gemaakt aan overige functies, waarbij te denken valt aan winkelen, lopen, fietsen etc. Voorbeelden van verblijfsgebieden zijn woonwijken, winkel- of recreatiegebieden of de omgeving van scholen. Met andere woorden: binnen de bebouwde kom wordt de omvang van een verblijfsgebied bepaald door het verplaatsingspatroon van kwetsbare verkeersdeelnemers tussen woningen en/of voorzieningen. Bij gebiedsontsluitingswegen heeft de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer de prioriteit. De maatregelen zullen op gebiedsontsluitingswegen derhalve een andere invulling krijgen in vergelijking tot het pakket maatregelen op erftoegangswegen, al mag de invulling van verkeersmaatregelen niet zo worden gelezen, dat er bijvoorbeeld geen aandacht zal zijn voor oversteekbewegingen bij eerstgenoemde categorie van wegen.





Figuur 1: Een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom: zicht op de Prins Hendrikstraat

Figuur 2: Categorisering van wegen verbeeld

Op basis van de functie worden eisen gesteld aan de inrichting van de weg en worden de verkeersregels vastgesteld voor het gebruik van de weg. Hierbij is expliciet aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De vormgeving van de weg met de bijbehorende regels moet leiden tot een bijbehorend gebruik. In tabel 2 is een aantal vuistregels opgenomen waarmee globaal getoetst kan worden of de functie en het gebruik van een weg met elkaar in overeenstemming zijn. Het betreft hier de ideale situatie. In de praktijk zal zeker voor al bestaande wegen maatwerk nodig zijn!

Tabel 2: Voorkeurskenmerken stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen

Functie van de weg	Maximumsnelheid (km/h)		Intensiteit (mvt/etm)		Positie fietsers		Positie bromfietsers	
	Bibeko <sup>1</sup>	Bubeko <sup>2</sup>	Bibeko	Bubeko	Bibeko	Bubeko	Bibeko	Bubeko
Stroomweg	n.v.t.	100/120	n.v.t.	>15.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gebiedsontsluitingsweg	50/70	80	3000 - 15.000	3000 - 15.000	- Fietspad	Fietspad	Rijbaan of fietspad <sup>3</sup>	Fietspad
Erftoegangsweg	30	60	< 3000 <sup>4</sup>	< 5000	Rijbaan	Rijbaan of fietspad	Rijbaan	Rijbaan

1 binnen de bebouwde kom

2 buiten de bebouwde kom

3 bij 50 km/h rijbaan en bij 70 km/h fietspad

4 Voor het centrumgebied zijn iets hogere verkeersintensiteiten aanvaardbaar. Dit heeft te maken met de aanwezige functies (horeca, winkels) en de gebruiksintensiteit (drukke middagperiode, 's avonds rustig).

### 5.3 Categoriseringsvoorstellen voor de gemeente Heusden

Wat betekent dit concept van Duurzaam Veilig nu voor de gemeente Heusden? In de eerste plaats dient binnen het kader van de afspraken van het convenant Duurzaam Veilig het wegennet van de gemeente Heusden te worden gecategoriseerd. Deze categorisering wordt binnen het GVVP bevestigd. De wegencategorisering is op pagina 21 op kaart aangegeven.

#### Algemene structuur:

1. Binnen de wegenstructuur van Heusden zijn de A59 en de N267 de belangrijke interlokale dragers van het hoofdwegennet. De A59 kan als stroomweg worden aangemerkt.

#### Buiten de bebouwde kom:

2. Naast de N267 zal het aantal gebiedsontsluitingswegen beperkt in aantal zijn mede met het oog op de toekomstige verkeers- en inrichtingskenmerken voor dit soort wegen. Buiten de bebouwde kom zullen de Elshoutseweg/Heusdenseweg en de Heusdenseweg/Groenstraat fungeren als gebiedsontsluitingswegen.

Als gevolg van een verdere r.o.-ontwikkeling van het gebied aan de noordzijde van de A59 zou in deze gebiedsstrook een hernieuwde afweging tussen verblijfs- en verkeersfunctie van belang zijn. En dit is op de categoriseringskaart aan de noordzijde van de A59 met pijlen tot uitdrukking gebracht. In de huidige situatie dient het verkeer te worden afgewikkeld naar de A59 en verdient het geen aanbeveling om de Tuinbouwweg in meer dan evenredige mate te belasten met gemotoriseerd verkeer.

Aan de zuidzijde van de A59 geldt het volgende: op termijn zal met de complementering van de randweg rond 's-Hertogenbosch de verkeersfunctie op de Vendreef ondergeschikt kunnen worden gemaakt aan de verblijfsfunctie. Dit is in het kaartbeeld dan ook tot uitdrukking gebracht.

Voor de relatie met het wegennet van andere wegbeheerders, te weten aangrenzende gemeenten en provincie Noord-Brabant heeft er op ambtelijk niveau in 1999 afstemmingsoverleg plaatsgehad. De resultaten van het afstemmingsoverleg zijn in dit advies verwerkt.

### **Binnen de bebouwde kom:**

3. Binnen de bebouwde kom zal vanzelfsprekend de parallelstructuur als drager van de wegenstructuur fungeren. Rechtstreekse ontsluitingen van woningen en bedrijven op de parallelstructuur dienen zoveel als mogelijk te worden voorkomen.
4. In Haarsteeg krijgt de Haarsteegsestraat tussen de Ambrosiushof en Pater van den Elsenstraat een verblijfsfunctie, terwijl het overige gedeelte van de Haarsteegsestraat en de Mommersteeg een verkeersfunctie behouden. Gelet op de beperkte wegenstructuur zal toch een aantal wegen in Haarsteeg de verzamel functie voor het verkeer van de kern moeten vervullen.
5. De wegen in de kernen Elshout (m.u.v. de Elshoutseweg en Wolfshoek), Oudheusden, Heusden, Herpt, Hedikhuizen, Doeveren en Giersbergen ressorteren onder verblijfsgebied. Een duurzaam veilige wegenstructuur vraagt voor Oudheusden om een goede overgang van de verkeersfunctie naar verblijfsfunctie bij de entree van de kern Oudheusden. Voor het aan de provinciale grenzende deel van de Vestingstraat is vooraan de verkeersfunctie aangegeven.
6. De structuur van ontsluitingswegen in de kern Drunen zal worden voortgezet over de Spoorlaan, Kastanjelaan, Statenlaan, Beethovenlaan, Admiraalsweg - Dillenburgstraat en Duinweg – Lipstraat en Prins Hendrikstraat. In het centrum van Drunen zal de verblijfsfunctie worden versterkt.
7. Met de aanwezigheid van de parallelstructuur kan de kern Nieuwkuijk bijna in zijn geheel worden omgevormd tot verblijfsgebied. Aan de zuidzijde van de A59 behouden de Jonkheer De la Courtstraat en zo mogelijk de Venbroekstraat een verzamel functie voor verkeer van en naar Nieuwkuijk/Vlijmen (gelegen aan de zuidzijde van de A59).
8. Voor Vlijmen is er in de huidige situatie een sterke verkeersdruk op de route Grote Kerk – De Akker – Wolput. De voorrangregelingen op deze wegen evenals op de route Akkerstraat – Mommersteeg passen nog bij een wegenstructuur met een verkeersfunctie. Met de herinrichting van het centrum van Vlijmen kan de verkeersfunctie van het centrumgebied worden omgebogen tot verblijfsfunctie. Voor het verkeer met een bestemming in of rond het centrum wordt een verbinding gerealiseerd tussen de Wolput en de St. Catharinastraat waarna deze nieuwe verbinding en de Heistraat een verkeersfunctie krijgen.  
Met de totstandkoming van de parallelstructuur kan de verblijfsfunctie van de Nassaulaan worden versterkt. Met het oog op de ontsluiting van bedrijven wordt in de categoriserings-

voorstellen de Nassaulaan van Tunnelweg tot aansluiting op de Vendreef aangemerkt als 50 km/h-gebied.

De Vijfhoevenlaan is tot aan de Verdilaan aangemerkt als weg met verkeersfunctie.

Het Startprogramma Duurzaam Veilig wordt uitgevoerd in fases. De herinrichting tot verblijfsgebieden is in de gemeente Heusden al ter hand genomen, evenwel zal de herinrichting tezamen met andere werkzaamheden een langere periode bestrijken. Dit komt in de fasering tot uiting.

Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn



Figuur 3: Voorbeeld van een heringericht verblijfsgebied in Vlijmen

## **Begrippenlijst**

### *Bereikbaarheid:*

Maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en of kosten en/of moeite.

### *Bibeko:*

Binnen bebouwde kom

### *Bubeko:*

Buiten bebouwde kom

### *Doorgaand verkeer:*

Verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft binnen het beschouwde gebied.

### *Doseersluis:*

De werking van een doseersluis komt neer op het selectief toelaten van het verkeer tot een aansluitend deel van het wegennet.

### *Duurzaam Veilig:*

Preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid. In deze aanpak bestaat een zodanige afstemming tussen mens, voertuig en infrastructuur, dat de kans op letsel bij een verkeersongeval minimaal is.

### *Erftoegangsweg:*

Weg die een functie heeft voor het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving.

### *Gebiedsontsluitingsweg:*

Weg die een functie heeft voor afwikkelen en uitwisselen van verkeer.

### *Intensiteit:*

Aantal verkeerseenheden (bijvoorbeeld personenauto's) dat binnen een tijdsperiode een bepaald punt passeert.

### *Intern verkeer:*

Verkeer dat zowel de herkomst als de bestemming heeft binnen het beschouwde gebied

### *Knip:*

Plaatselijke geslotenverklaring van een weg voor categorieën weggebruikers.

### *Leefbaarheid:*

De kwaliteit van de verblijfsomgeving. Het verkeer beïnvloedt de leefbaarheid in de vorm van verkeersonveiligheid, geluid, luchtverontreiniging en barrièrewerking.

### *Letselongevallen:*

Ongevallen, waarbij gewonden zijn gevallen.

### *Slachtofferongevallen:*

Ongevallen, waarbij doden en/of gewonden zijn gevallen.

*Stroomweg:*

Weg uitgevoerd als autosnelweg of autoweg ertoe dienend het doorgaande verkeer snel te verwerken.

## **BIJLAGEN**

Bijlage 1: Intensiteiten Heusden 2010, bij realisering van de maatregelen

Bijlage 2: Letselongevallen, periode 1995 - 1997