

# GVVP - Nota Wegen en Verkeersveiligheid 2020-2025

*Gemeente Zaltbommel*



## Inleiding

Er zijn verschillende aanleidingen om infrastructuur onder handen te nemen. Zo kan de wens bestaan om wegen opnieuw in te richten, bijvoorbeeld om extra ruimte te creëren voor voetgangers, fietsverkeer, groen, ondergrondse afvalcontainers of gemotoriseerd verkeer. Daarnaast vormen onderhoud- en rioleringswerkzaamheden een mooie aanleiding om bestaande weginrichtingen te heroverwegen. Een eenduidige aanpak is hierbij gewenst. Deze kaderstellende nota biedt beleidsmatige uitgangspunten voor functionele en verkeersveilige infrastructuur binnen de gemeente Zaltbommel.

Zowel bewoners, ondernemers als bezoekers hebben baat bij een goed ingerichte openbare ruimte én een wegenstructuur die op orde is. Maar wanneer is er sprake van een ordelijke wegenstructuur? In de eerste plaats dient er gestreefd te worden naar een hoge mate van functionaliteit: een weggebruiker dient binnen acceptabele reistijden zijn bestemming te kunnen bereiken. Ordelijk staat echter ook synoniem voor verkeersveilig: orde in de verschillende wegbeelden, zodat weggebruikers weten welk gedrag op welke weg van hen verwacht wordt. Het derde ordeningsaspect is een volwaardige inpassing van wegen in de directe omgeving: beperkt overlastgevend en goed oversteekbaar, zodat de barrièrewerking minimaal is.

Binnen een wegenstructuur dient er sprake te zijn van hiërarchie. Deze hiërarchie onderscheidt verschillende wegfuncties en eveneens verschillende wegbeelden. Wegen van gelijke orde en met een vergelijkbare functie, lijken binnen de gemeente Zaltbommel echter vaak totaal niet op elkaar. Naast verrommeling werkt dit gebrek aan hiërarchie in de wegenstructuur ook verkeersonveiligheid in de hand, omdat weggebruikers niet optimaal worden gestuurd. Dit uit zich in ongewenste routekeuzes of ongewenst gedrag. De waarborging van de algehele verkeersveiligheid binnen de gemeente Zaltbommel is echter meer dan een uniformering van wegbeelden. Eenduidige beleidsvoering ten behoeve van de verkeersveiligheid is minstens zo fundamenteel. Conform de wens van het Bestuursakkoord geeft dit document ook invulling aan de politieke missie om meer aandacht te hebben voor de aanpak van verkeersveiligheidsproblemen.

De overlast die door het gebrek aan hiërarchie, een verhoogde gevaarstelling of een misplaatste inpassing wordt gegenereerd, wordt aan de hand van deze nota aangepakt. Deze aanpak wordt geëffectueerd door een dynamisch 'Uitvoeringsprogramma Wegen en Verkeersveiligheid (UWV)' Deze programma's zullen worden afgestemd met de inhoud van het JOR (Jaarplan Openbare Ruimte), de voorziene PIP-projecten (Provinciale Inpassingsplannen), regulier wegonderhoud en rioleringswerkzaamheden.

### **Het doel van de Nota Wegen en Verkeersveiligheid 2020-2025:**

- *Een kader bieden voor een optimale herinrichting van wegen, zodat wegwerkzaamheden per definitie leiden tot een verbeterde functionaliteit en verkeersveiligheid*
- *Een kader bieden voor de prioritering van herinrichtingen van wegen, zodat periodiek een Uitvoeringsprogramma kan worden opgesteld*
- *Een kader bieden voor investeringen ten behoeve van een verbeterde objectieve én subjectieve verkeerveiligheid*

# HOOFDSTUK 1 – Structuur aanbrengen in het wegennet

Op welke wijze blijft de gemeente Zaltbommel optimaal bereikbaar én blijven de kernen en wijken aangename plaatsen om te verblijven en te ontmoeten? Beide belangen hebben een plaats gekregen binnen deze nota.

## 1.1 De weg

Een weg is een voor verkeer geschikt gemaakt stuk grond. Dergelijke gronden beslaan een aanzienlijk deel van de gemeentelijke openbare ruimte. Naast het feit dat een weg gebruikt wordt om van A naar B te komen, kan een weg in verkeersluwe gedeelten eveneens gebruikt worden als verblijfsruimte. Daarnaast kunnen wegbermen onderdeel uitmaken van groenstructuren of ecologische zones. Sommige wegen fungeren tevens als stedenbouwkundig ijkpunt. Al deze verschillende gebruiksvormen van een weg kennen verschillende prioriteiten als het gaat over weginrichting. Het is echter goed om in de eerste plaats te focussen op datgene waar een weg voor bedoeld is, namelijk verkeer faciliteren. Uiteraard kan dit niet ten koste gaan van alles. Wel is het goed in beginsel verkeerskundige keuzes te maken, ten behoeve van functionaliteit én verkeersveiligheid. De eerste verkeerskundige keuze is in de volgende alinea toegelicht.

## 1.2 Maak onderscheid tussen ‘Hoofdwegennet’ en ‘Onderliggend wegennet’

Deze nota schrijft een eenduidig onderscheid voor tussen hoofdwegen en overige wegen. Bijlage 1 verbeeldt de streefbeelden voor het wegennet binnen de gemeente Zaltbommel. Het gemeentelijke hoofdwegennet is gebaat bij een goede doorstroming. Een goede doorstroming staat niet in de eerste plaats synoniem voor hoge snelheden, maar wel voor minimale verstoring. Dit houdt in dat doorgaand verkeer doorgang moet kunnen vinden. Hierdoor wordt zij maximaal ontmoedigd om te ‘sluipen’ over de overige wegen: het gemeentelijke onderliggend wegennet. De keuze voor een onderscheid tussen hoofd- en onderliggend wegennet draagt bij aan de verwezenlijking van een drietal ambities:

### 1. Ontmoediging doorgaand (vracht)verkeer door verblijfsgebieden

Om deze ambitie te kunnen verwezenlijken is het nodig de weginrichting van wegen in verblijfsgebieden én van wegen die doorgaand verkeer faciliteren maximaal af te stemmen op de beoogde functie.

In woonwijken en winkelgebieden kent het faciliteren van gemotoriseerd verkeer minder prioriteit. Verblijfsgebieden dienen in beginsel wel toegankelijk te zijn voor herkomst- en bestemmingsverkeer, maar de doorstroming van deze verkeersdeelnemers is hier ondergeschikt. Doorstroming is zelfs ongewenst, omdat het dan voor doorgaand verkeer aantrekkelijker wordt om via verblijfsgebieden hun weg te vervolgen.

### 2. De hiërarchie in de wegenstructuur verduidelijken en versterken

Om deze ambitie te kunnen verwezenlijken is het nodig om aan de hand van categorisering eenduidigheid na te streven, zowel op de ontwerptafel als in de uitvoering. Het streven is een zichtbare, hiërarchische opbouw van de wegenstructuur. Deze nota onderscheidt 5 wegcategorieën voor de gemeente Zaltbommel:

- **Hoofdwegen 80**  
maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur en faciliteren doorstroming buiten de bebouwde kom
- **Hoofdwegen 50**  
maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur en faciliteren doorstroming binnen de bebouwde kom
- **Ontsluitingswegen 50**

maken geen onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur en ontsluiten woongebieden binnen de bebouwde kom

- **Toegangswegen 60**

verschaffen toegang tot de hoofdwegenstructuur en tot woon- en verblijfseenheden buiten de bebouwde kom

- **Toegangswegen 30**

verschaffen toegang tot woon- en verblijfseenheden binnen de bebouwde kom

In bijlage 1 zijn deze 5 types zichtbaar gemaakt. Binnen de huidige wegenstructuur van de gemeente Zaltbommel is het onderscheid tussen deze verschillende wegcategorieën op veel plaatsen niet duidelijk. Dit geldt zowel in theorie als in de praktijk. Door deze theoretische leemte bestaan er geen beleidsmatige handvaten om een toename van verkeer op bepaalde wegen te ontmoedigen. Dit verhoogt op de lange termijn het risico op structurele verkeersdrukke op wegen waar dit ongewenst is of zelfs op structurele congestie.

In de praktijk leidt het gebrek aan hiërarchie tot meer verkeersonveiligheid: het is voor een weggebruiker niet duidelijk welke verkeerssituaties en welke medeweggebruikers hij kan verwachten, waardoor minder goed te bepalen is welk verkeersgedrag passend is. Door zichtbare verschillen aan te brengen in de wegkenmerken, primair in de maatvoering, belijning en verhardingssoort, wordt het onderscheid tussen de benoemde wegcategorieën meer duidelijk. Hoofdstuk 2 schrijft voor de 5 benoemde categorieën verschillende wegbeelden voor.

### **3. Terugdringen van milieukundige hinder**

Om deze derde ambitie te kunnen verwezenlijken, blijven in de eerste plaats de wettelijke normen omtrent emissies en geluid in acht genomen worden

De keuze voor een wegcategorie is tevens de keuze voor een bepaald hinderniveau. De mate van hinder als gevolg van de aanwezigheid van een weg is grotendeels afhankelijk van het geldende snelheidsregime en de intensiteiten op de betreffende weg. Door verkeersstromen te concentreren op de wegen die hiervoor geschikt zijn, neemt de milieuhinder rond de overige wegen af. Het is echter wel gewenst de vereiste maatregelen te treffen op of rond de wegen die (theoretisch gezien) onacceptabele geluidshinder genereren of significant bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

#### **1.3 Infrastructuur door een bebouwde omgeving**

De grenzen van een bebouwde kom hebben naast ruimtelijke ook verkeerskundige implicaties. Naast het feit dat de maximumsnelheid maximaal 50km/h mag bedragen binnen de bebouwde kom, genereert de aanwezige bebouwing ten opzichte van landelijk gebied ook een afwijkende beleving van de weg. Zo kennen verkeersdeelnemers binnen een bebouwde omgeving een groter snelheidsbesef en is er in een bebouwde omgeving sprake van een toename van potentiële conflictsituaties. Voor gebieden met weinig tot geen bebouwing geldt echter het tegengestelde, waardoor de ruimtelijke kenmerken niet een snelheidsreductie in de hand werken. Dit is, naast reistijdreductie, de voornaamste reden om in een niet-bebouwde omgeving een maximumsnelheid toe te staan die hoger is dan 50km/h.

Op de streefbeeldens uit bijlage 1 zijn ook de huidige komgrenzen afgebeeld. Op locaties binnen de gemeente Zaltbommel waar de start/ het einde van de bebouwde kom niet samenvalt met een waarneembare ruimtelijke verdichting, is er sprake van een verkeerskundige optimalisatiemogelijkheid. De verlaging van de maximumsnelheid naar 50km/h gaat op dergelijke locaties namelijk niet gepaard met een afwijkende omgeving. Voor locaties waar dit het geval is, wordt een uitbreiding van een 60km/h-regime

voorgesteld, gecombineerd met een heroverweging van de bebouwde komgrens. In landelijk gebied wordt hierbij gestreefd naar een toename van komgrenzen die tevens de start van een 30km/h-regime vormen. Op deze wijze wordt tevens voorkomen dat er lapjesdekens aan snelheidsregimes ontstaan: wegtracés waar achtereenvolgens een maximum snelheid geldt van 60km/h – 50km/h – 30km/h worden hiermee tot een minimum beperkt.

Bovenstaande ambitie kan in de praktijk leiden tot een verhoging van de maximum snelheid van 50km/h naar 60km/h op wegvakken die lage dichtheden aan bebouwing kennen. In eerste instantie lijkt een dergelijke wijziging geen bijdrage te leveren aan een verbeterd verkeersveiligheidsniveau. Echter draagt een verbeterde balans tussen wegfunctie, wegbeeld en omgeving wel degelijk bij aan het streven om de verkeersveiligheid te verbeteren, omdat het beoogde verkeersgedrag (primair de naleving van de maximumsnelheid) in grotere mate wordt afgedwongen.

## HOOFDSTUK 2 – Wegbeelden en haar kenmerken

Dit hoofdstuk bevat de wegbeelden voor de inrichting van wegen. Deze wegbeelden bevatten de functionele kenmerken van de 5 wegcategorieën uit H1.2.2. Ook gaat dit hoofdstuk in op de uitgangspunten voor de vormgeving van conflictpunten. Discussies over bijvoorbeeld de vraag of een conflictpunt wel of niet in de vorm van een rotonde moet worden uitgevoerd, kennen hiermee een duidelijk vertrekpunt.

In de komende 5 paragrafen zijn de 5 wegcategorieën en de bijbehorende basisprincipes uiteengezet. Deze basisprincipes gelden als verkeerskundig kader bij toekomstige verkeerskundige reconstructies. De slotparagraaf gaat in op maatwerkafwegingen bij ruimtegebrek. De bijbehorende voorkeursprofielen passen binnen de vigerende bandbreedtes van het Handboek Openbare Ruimte.

### 2.1 Hoofdwegen 80

De Hoofdwegen 80 zijn de voornaamste wegen die richting de kernen leiden. Deze wegen maken onderdeel uit van het provinciale netwerk of sluiten hierop aan. Een vlotte verkeersafwikkeling op deze hoofdwegen heeft prioriteit.

#### **Basisprincipes:**

##### **Snelheid**

Op Hoofdwegen 80 geldt een maximumsnelheid van 80km/h. De betreffende wegen, voor een groot deel in beheer van de provincie, dienen te passen binnen de vigerende normen van geluidsbelasting en luchtkwaliteit en eventuele overige beleidsmatige bepalingen. De hoofdwegen binnen de gemeente Zaltbommel vormen belangrijke routes voor nood- en hulpdiensten en tevens openbaar vervoer. Snelheidsremmende maatregelen zijn daarom ongewenst en onacceptabel op deze tracés.

##### **Conflictpunten**

Een vlotte doorstroming betekent een beperkt aantal aansluitingen in de vorm van zijwegen. Het aantal directe aansluitingen op Hoofdwegen 80 dient dan ook tot een minimum te worden beperkt. Er zijn bij voorkeur geen nieuwe, directe aansluitingen van *Ontsluitingswegen 50*, *Toegangswegen 30* of *erven* op Hoofdwegen 80. De vormgeving van kruispunten faciliteert in de eerste plaats de doorstroming van autoverkeer op en richting het Hoofdwegen 80-netwerk. Indien de doorstroming van deze stromen structureel onder druk staat, wordt gestreefd naar de uitvoering van ongelijkvloerse oplossingen. De kwaliteit van de doorstroming op Hoofdwegen 80 wordt in samenspraak met de provincie Gelderland beoordeeld.

##### **Uitwisseling**

Een vlotte doorstroming betekent minimale verstoringen als gevolg van afslaand of invoegend verkeer. Deze uitwisseling van verkeer moet zo veel als mogelijk worden voorkomen. Langs Hoofdwegen 80 zijn daarom geen parkeer capaciteit of vuilvoorzieningen aanwezig. Ook uitwegen zijn ongewenst op Hoofdwegen 80 en worden daarom in beginsel niet vergund. Voorzieningen voor openbaar vervoer worden altijd in de vorm van haltekommen ingepast.

##### **Herkenbaarheid**

Gebruikers van Hoofdwegen 80 dienen aan de hand van het wegbeeld te weten op welke route zij zich bevinden. De keuzes voor verharding, groen, verlichting en vormgeving van de middenberm dienen de herkenbaarheid voor doorgaand verkeer te vergroten. De exacte uitwerking zal echter per tracé maatwerk blijven en is sterk afhankelijk van de ruimtelijke context. De rijbanen van Hoofdwegen 80 worden bij voorkeur door middel van een middenberm van elkaar gescheiden. Dit bevordert zowel

het rijcomfort als de verkeersveiligheid. De toepassing van dubbele lijnmarkering vormt echter een aanvaardbaar alternatief. Bij toepassing van middenbermen dient de toegankelijkheid van rijbanen voor hulpdiensten door middel van langs gelegen halfverharding te worden gegarandeerd.

### Langzaam verkeer

Vanwege aanwezige bebouwing of de situering van het gemeentelijke fietsrouten netwerk, kan ook langs Hoofdwegen 80 behoefte zijn aan fietsinfrastructuur. In dergelijke situaties dienen fietsers de beschikking te hebben over vrijliggende fietsinfrastructuur, bij voorkeur een tweerichtingenfietspad, of een parallelstructuur. Voor voetgangers is niet per definitie separate infrastructuur nodig.

### Barrièrewerking

Ten behoeve van de oversteekbaarheid dienen ook Hoofdwegen 80 over oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer te beschikken. Deze voorzieningen dienen zo veel als mogelijk ongelijkvloers te worden gefaciliteerd, indien er sprake is van kruisende loop- of fietsroutes. Indien een oversteekvoorziening gelijkvloers is, dient deze altijd gefaseerd te worden gefaciliteerd door middel van een middenberm.

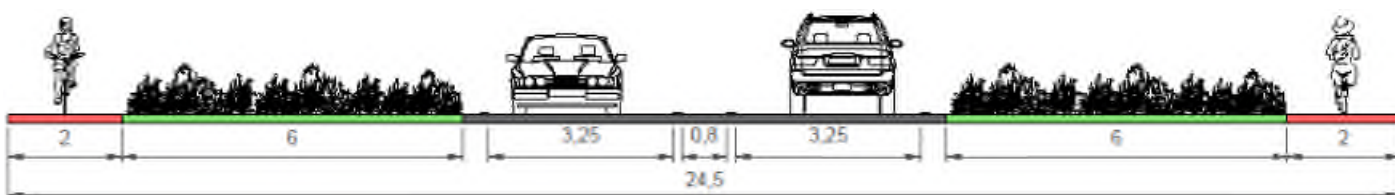
### Poortfunctie

Op de locaties waar Hoofdwegen 80 eindigen, dient de poortfunctie maximaal versterkt te worden. Een kern of gebied kan zich aantrekkelijk presenteren door op deze locaties extra aandacht te besteden aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Door bijvoorbeeld de aanwezigheid van groen te intensiveren of objecten/kunstwerken te plaatsen, wordt de wijziging van verkeersregime geaccentueerd. Hiermee wordt maximaal een aanpassing van het rijgedrag in de hand gewerkt. Uiteraard is ook een wijziging van het wegprofiel op dergelijke locaties noodzakelijk.

### Voorkeursprofiel (met middenberm)



### Voorkeursprofiel (zonder fysieke rijbaanscheiding)



## 2.2 Hoofdwegen 50

De Hoofdwegen 50 verdelen verkeersstromen binnen de bebouwde kom over de overige toegangswegen of ontsluitingswegen. Daarnaast maken deze wegen de economische concentratiegebieden binnen de bebouwde kom goed bereikbaar. Op deze wegen heeft een vlotte verkeersafwikkeling prioriteit.

### **Basisprincipes:**

#### **Snelheid**

Hoofdwegen 50 zijn gelegen binnen de bebouwde kom en kennen een snelheidsregime van 50km/h. De betreffende wegen dienen te passen binnen de vigerende normen van geluidsbelasting en luchtkwaliteit en eventuele overige beleidsmatige bepalingen. De toepassing van geluidsreducerend asfalt verdient tevens de voorkeur, mits er sprake is van aantoonbare overschrijding van wettelijke normeringen. De hoofdwegen binnen de gemeente Zaltbommel vormen belangrijke routes voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer. Snelheidsremmende maatregelen zijn daarom ongewenst en onacceptabel op deze tracés. Vanwege de maximumsnelheid en wegfunctie worden geen schoolzones gecreëerd op of langs Hoofdwegen 50.

#### **Conflictpunten**

De waarborging van de verkeersafwikkeling vraagt om voldoende opstel- en afrijcapaciteit rond conflictpunten. De kwaliteit van de doorstroming op Hoofdwegen 50 wordt bepaald aan de hand van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op maatgevende conflictpunten. Voor de vaststelling van het verkeerskundige kwaliteitsniveau van Hoofdwegen 50 zijn de wachttijden leidend.

Daar waar langzaam verkeersstromen een wegvak kruisen, geldt voor Hoofdwegen 50 het uitgangspunt dat fietsers en voetgangers geen voorrang hebben en gefaseerd kunnen oversteken. Er geldt één uitzondering voor dit uitgangspunt: daar waar bovenlokale fietsroutes een hoofdweg 50 kruisen, worden fietsers bij voorkeur gefaseerd IN de voorrang gefaciliteerd. Dit ten behoeve van het fietscomfort van interlokale verkeersstromen.

Voor kruisingen geldt een maatwerkafweging, waarbij doorgaande verkeersstromen niet onnodig worden gefrustreerd door kruisend verkeer. Er is sprake van onnodige frustratie van verkeer op Hoofdwegen 50 indien kruisende verkeersstromen voorrang hebben, terwijl de verkeerstechnische noodzaak voor deze voorrangregeling ontbreekt.

Binnen de bebouwde kommen van de gemeente Zaltbommel heeft langzaam verkeer op een rotonde per definitie voorrang op het autoverkeer, ten behoeve van uniformiteit. Indien de verkeerstechnische noodzaak voor de aanleg van een rotonde ontbreekt, dient ten behoeve van de verkeersafwikkeling op Hoofdwegen 50 dan ook geen rotonde te worden gerealiseerd. Er is geen sprake van verkeerstechnische noodzaak als binnen een tijdsspanne van 10 jaar de wachttijden op een conflictpunt voor alle verkeersdeelnemers acceptabel zijn.

#### **Uitwisseling**

Een vlotte doorstroming betekent minimale verstoringen als gevolg van afslaan of invoegend verkeer. Deze uitwisseling van verkeer moet zo veel als mogelijk worden voorkomen. Langs Hoofdwegen 50 zijn daarom geen parkeercapaciteit of vuilvoorzieningen aanwezig, behalve in de vorm van ventwegstructuren. Deze ventwegstructuren kennen een 30km/h-regime. Tevens worden linksafbewegingen vanaf én naar Hoofdwegen 50 slechts op een minimaal aantal locaties gefaciliteerd. Aansluitende wegvakken op Hoofdwegen 50 faciliteren bij voorkeur geen linksafbewegingen, mits dit de verkeersafwikkeling binnen de aangrenzende wijk niet ondermijnt. Dit houdt bijvoorbeeld in dat autoverkeer uit een woonwijk van een



Toegangsweg 30 naar een Hoofdweg 50 bij voorkeur alleen rechtsaf kan slaan. Uitwegen zijn ongewenst op Hoofdwegen 50 en worden daarom in beginsel niet vergund, behalve als dit noodzakelijk is. Voorzieningen voor openbaar vervoer worden bij voorkeur in de vorm van haltekommen ingepast.

### **Herkenbaarheid**

Ook gebruikers van Hoofdwegen 50 dienen aan de hand van het wegbeeld te weten op welke route zij zich bevinden. Naast het wegprofiel en de aanwezigheid van asfalt, vormt een eenduidige inrichting van de directe omgeving een goed middel om de herkenbaarheid te versterken. Dit vraagt om repeterende keuzes qua type verlichting en de toepassing van groenstructuren langs een tracé.



Afbeelding 3 Voorbeeld van toepassing van repeterende groene hagen langs rijbanen, ten behoeve van de herkenbaarheid (Google©)

### **Langzaam verkeer**

Hoofdwegen 50 kennen relatief hoge verkeersintensiteiten. Fysieke scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer is dan ook onontkoombaar op deze wegen. Naast het feit dat dit bijdraagt aan een overzichtelijk wegbeeld voor de automobilist, leidt dit onderscheid ook tot een verhoogd fietscomfort en een verlaagde gevaarstelling. Bij voorkeur wordt de fietsinfrastructuur langs Hoofdwegen 50 uitgevoerd in rood asfalt. Indien naastgelegen bebouwing ook voor autoverkeer toegankelijk dient te blijven, dient de fietsinfrastructuur ingepast te worden binnen een ventwegstructuur. De positie van bromfietsverkeer is een maatwerkafweging op wegvakniveau.

### **Barrièrewerking**

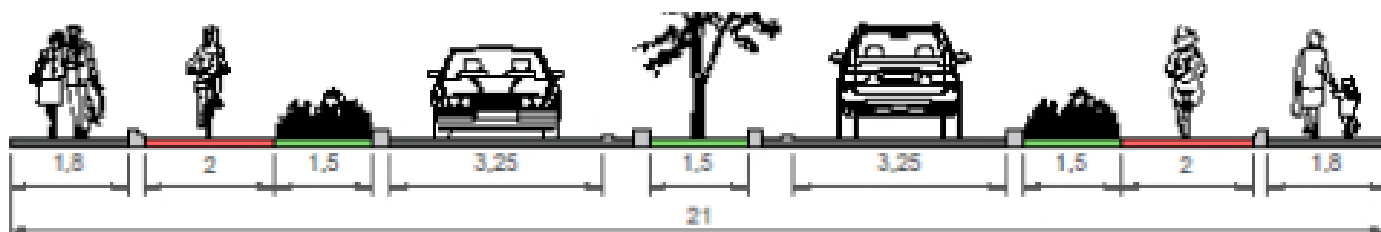
Inperking van de barrièrewerking van Hoofdwegen 50 is noodzakelijk en vraagt om voldoende gefaseerde oversteekvoorzieningen, die maximaal 1 rijbaan kruisen per oversteekbeweging. De minimale afstand tussen oversteekmogelijkheden is overeenkomstig voorname looproutes. Dit ter maximalisatie van de attentiewaarde. Kruisingen dienen per definitie voorzien te zijn van volwaardige oversteekvoorzieningen, indien er sprake is van aangrenzende voetgangersinfrastructuur.

Structurele overtreding van de maximumsnelheid draagt tevens bij aan een verhoogde barrièrewerking. Oversteekvoorzieningen dienen dan ook ingeleid te worden door een verspringing van de wegas en eventueel met attentieverhogende maatregelen.



Afbeelding 4 Het ontbreken van gefaseerde oversteekvoorzieningen (door middel van middeneilanden) maximaliseert de barrièrewerking van een weg (Zaltbommel, Steenweg, Google©)

### Voorkeursprofiel



## 2.3 Ontsluitingswegen 50

De Ontsluitingswegen 50 bieden een directe toegang tot woongebieden en economische concentratiegebieden, maar kennen geen 30km/h-regime. Een groot deel van het verkeer op deze wegen kent een herkomst of bestemming in de directe omgeving en is daarmee niet doorgaand. Overeenkomstig deze functie dienen rijdende voertuigen minder dominant te zijn in het wegbeeld en heeft een snelle afwikkeling van langzaam verkeer meer prioriteit.

### *Basisprincipes:*

#### **Snelheid**

Ontsluitingswegen 50 zijn gelegen binnen de bebouwde kom en kennen een snelheidsregime van 50km/h. De betreffende wegen dienen te passen binnen de vigerende normen van geluidsbelasting en luchtkwaliteit; de intensiteiten mogen niet leiden tot overschrijding van wettelijke normering. De toepassing van geluidsreducerend asfalt verdient tevens de voorkeur. Snelheidsremmende maatregelen zijn een pre op deze wegen en worden bij voorkeur rond conflictpunten gesitueerd. De minimale afstand tussen snelheidsremmende maatregelen bedraagt 80 meter op wegvakken. Vanwege de maximumsnelheid worden geen schoolzones gecreëerd op of langs Ontsluitingswegen 50.



Afbeelding 5 Voorbeeld van een dominante inpassing van ruimtelijke context binnen wegontwerp (Google©)

#### **Conflictpunten**

Op kruisingen tussen Hoofdwegen 50 en Ontsluitingswegen 50 heeft de doorstroming op Hoofdwegen 50 prioriteit. Kruisingen waar Ontsluitingswegen 50 deel van uitmaken, kennen altijd een voorrangregime. Indien er verkeerstechnische noodzaak bestaat voor de realisatie van een verkeersregelinstallatie (VRI) of een rotonde, dan verdient dit de voorkeur boven een regulier voorrangregime met haaiantanden of uitritconstructies. Daar waar langzaam verkeersstromen een wegvak kruisen, dient deze stroom bij voorkeur gefaseerd en in de voorrang (dus overstekende fietsers, voetgangers en bestuurders van gehandicaptenuvoertuigen hebben voorrang) te worden gefaciliteerd. Voorwaarden hierbij zijn dat de oversteekplaatsen onderdeel uitmaken van een dominante stedenbouwkundige structuur of direct een bestemming bereikbaar maken die hoogfrequent oversteekbewegingen genereert van een kwetsbare doelgroep. Voorbeelden hiervan zijn schoolgebouwen of verzorgingshuizen.

### Uitwisseling

Ontsluitingswegen 50 faciliteren in de eerste plaats lokaal verkeer. Een vlotte doorstroming heeft op deze wegen dan ook geen prioriteit. De uitwisseling van verkeer wordt gefaciliteerd: linksafbewegingen worden mogelijk gemaakt, langspaarkeerplaatsen aan de rijbaan zijn toegestaan. Uitwegen zijn bij voorkeur niet direct aangesloten op Ontsluitingswegen 50, maar dienen indien mogelijk op aansluitende toegangswegen vergund te worden. Openbaar vervoer kan op de rijbaan halteren.

### Herkenbaarheid

In tegenstelling tot Hoofdwegen 50 is op Ontsluitingswegen 50 de waarborging van de continuïteit van het wegbeeld niet noodzakelijk. De inrichting van deze wegen dient in de eerste plaats afgestemd te zijn op de directe omgeving, de ruimtelijke context. Dit uitgangspunt leidt tot een variëteit aan wegbeelden, binnen het voorgeschreven voorkeursprofiel. Bijvoorbeeld stedenbouwkundige ijkpunten, looproutes of bestaande groenstructuren kunnen als leidend worden beschouwd bij een wegontwerp van Ontsluitingswegen 50. De exacte toepassing vraagt in alle gevallen om maatwerk, binnen de kaders van het vigerende Handboek Openbare Ruimte.

### Langzaam verkeer

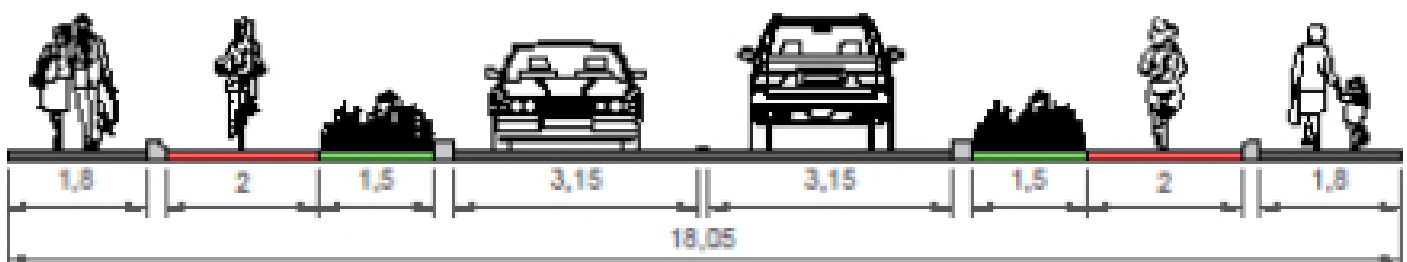
Ten behoeve van de verkeersveiligheid en de herkenbaarheid voor fietsers is fietsinfrastructuur langs Ontsluitingswegen 50 vrijliggend en bij voorkeur uitgevoerd in rood asfalt. Indien de beschikbare ruimte beperkt is als gevolg van dominante groenstructuren of aanwezige bebouwing, is het tevens mogelijk om fietsstroken toe te passen. Dergelijke stroken dienen altijd in rood asfalt te worden uitgevoerd. Voor voetgangers zijn parallel aan Ontsluitingswegen 50 trottoirs aanwezig ten behoeve van looproutes naar bestemmingen.

De positie van bromfietsverkeer is een maatwerkafweging op wegvakniveau.

### Barrièrewerking

Ontsluitingswegen 50 kennen in beginsel geen middenberm. Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers dienen dan ook door middel van middeneilanden te worden gefaciliteerd. Indien er niet kan worden voldaan aan de rijbaanbreedtes van het voorkeursprofiel, wordt er geen of minimaal scheiding toegepast tussen rijbaan en fietsinfrastructuur.

### Voorkeursprofiel



## 2.4 Toegangswegen 60

De Toegangswegen 60 bieden directe toegang tot woningen en percelen buiten de bebouwde kom. Alle weggebruikers maken in principe gebruik van eenzelfde rijbaan, uitgezonderd de wegen die onderdeel uitmaken van een beleidsmatig erkende fietsroute. Een deel van de aanwezige of toekomstige Toegangswegen 60 dient gebiedsspecifieke voertuigen of bijzondere transporten te faciliteren (bijvoorbeeld vergunde of te vergunnen LZV-routes), conform de vigerende ambities van de Provincie Gelderland wat betreft de bereikbaarheid van werkgelegenheidsclusters. Ook voor de ontwerpkeuzes voor dergelijke kruisingen of wegvakken geldt de inhoud van deze paragraaf als uitgangspunt, eventueel aangevuld met een maatwerkafweging voor toe te voegen rijbaanbreedte. In de praktijk blijkt dat de behoefte aan maatwerkafwegingen voor Toegangswegen 60 groot is.

### ***Basisprincipes:***

#### **Snelheid**

Toegangswegen 60 kennen een maximumsnelheid van 60km/h. De toepassing van snelheidsremmende maatregelen wordt bij voorkeur geconcentreerd rond hoogfrequente conflictsituaties. Binnen de gemeente Zaltbommel kennen veel wegvakken in landelijk gebied nog een maximum snelheid van 80km/h. Dit is verkeerskundig incorrect, gezien de voornaamste functie die veel van deze wegen in praktijk kennen (het toegang bieden tot woningen en percelen).

#### **Conflictpunten**

Conflictpunten tussen toegangswegen kennen in beginsel geen voorrangregime in de vorm van bijvoorbeeld haaiantanden. Deze kruisingen worden uitgevoerd in de vorm van een plateau. Hiermee wordt de gelijkwaardigheid benadrukt. Oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer worden altijd UIT de voorrang gefaciliteerd, geaccentueerd met kanalisatiestrepen.

#### **Herkenbaarheid**

Ten behoeve van de herkenbaarheid, wordt het begin van een 60km/h-regime altijd ingeleid met dwarsmarkering en bij voorkeur met een aanduiding '60' op het wegdek. Er wordt in geen geval rijbaanscheiding toegepast, zowel niet fysiek als door middel van markering. Wel dient kantmarkering het kenmerkende element van een Toegangsweg 60 te zijn. Dit in tegenstelling tot suggestiemarkering: suggestiestroken worden bij voorkeur niet toegepast binnen de gemeente Zaltbommel.

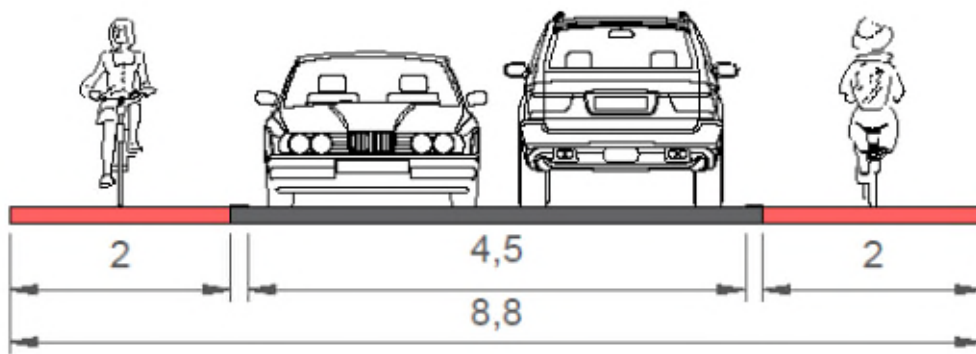
#### **Langzaam verkeer**

Fietsers hebben in beginsel geen vrijliggende infrastructuur langs Toegangswegen 60, tenzij er sprake is van een beleidsmatig erkende recreatieve fietsroute of hoofdfietsroute. De toepassing van fietsstroken verdient zowel kostentechnisch als ruimtelijk de voorkeur. Ter hoogte van de overgangen tussen fietsstroken en vrijliggende fietsinfrastructuur dienen altijd attentieverhogende maatregelen te worden getroffen.

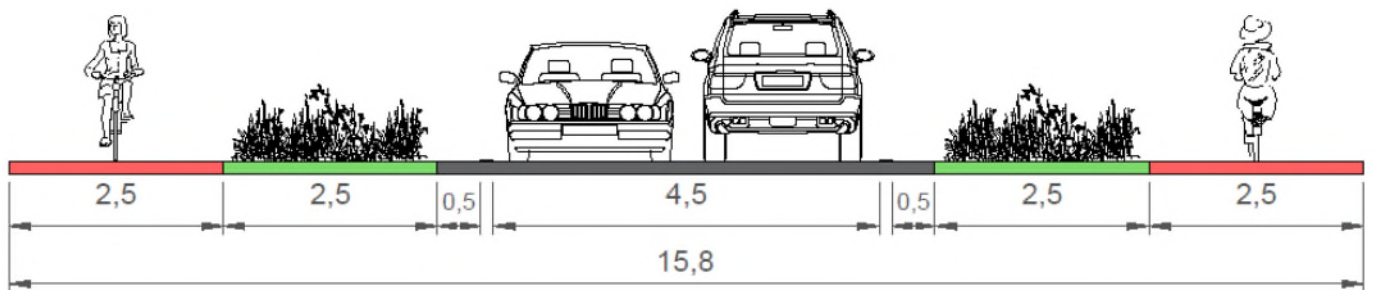
Voetgangers kennen in beginsel geen eigen infrastructuur langs Toegangswegen 60: het gebruik maken van de aanwezige rijbaan of aanwezige fietsinfrastructuur volstaat buiten de bebouwde kom. Het is hierbij de verantwoordelijkheid van de voetganger dat hij of zij voldoende zichtbaar is.



### Voorkeursprofiel (fietsstrook)



### Voorkeursprofiel (vrijliggende fietsinfrastructuur)



## **2.5 Toegangswegen 30**

De Toegangswegen 30 maken woningen en percelen direct bereikbaar. Deze wegen worden in beginsel dan ook alleen gebruikt door verkeer dat zich nabij zijn bestemming bevindt. Woongebieden binnen de bebouwde kom dienen bij voorkeur altijd een 30km/h-regime te kennen, inclusief de bijbehorende weginrichting. Een eenduidige toepassing van bebording, zonering, snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateaus, chicanes) en uitritconstructies vormt een voorwaarde voor de afwaardering van infrastructuur naar een 30km/h-regime. Deze afwaardering van een weg kan geïnitieerd worden zodra er onderhoud- of rioleringswerkzaamheden plaatsvinden of als een weg separaat is opgenomen in een UWV (Uitvoeringsprogramma Wegen en Verkeersveiligheid).

### ***Basisprincipes:***

#### **Snelheid**

Omdat op Toegangswegen 30 de veiligheid van langzaam verkeer prioriteit heeft, geldt een maximum snelheid van 30km/h. Uit het wegbeeld moet al het verkeer duidelijk kunnen opmaken dat er sprake is van een 30km/h-zonering. Het verkeer is op deze wegen ook altijd gemengd: gemotoriseerd verkeer en fietsers maken gebruik van eenzelfde rijbaan. Deze vermenging draagt onder andere bij aan een snelheidsremmend wegbeeld. Daarnaast heeft verkeer van rechts (komend vanaf een wegvak) altijd voorrang op Toegangswegen 30. Ook dit draagt bij aan een snelheidsverlaging van gemotoriseerd verkeer.

#### **Conflictpunten**

Kruisingen tussen Toegangswegen 30 kennen bij voorkeur geen voorrangregime in de vorm van bijvoorbeeld haaiantanden. Deze kruisingen worden indien mogelijk uitgevoerd in de vorm van een plateau, ter benadrukking van de gelijkwaardigheid. Kruisingen tussen Toegangswegen 30 en overige wegen worden bij voorkeur door middel van een uitritconstructie vormgegeven. Hiermee wordt een duidelijke visuele overgang gecreëerd tussen twee verschillende verkeerskundige regimes. Toegangswegen 30 kennen geen oversteekplaatsen, behalve ter hoogte van bestemmingen die veel (kwetsbare) bezoekers genereren, zoals winkelcentra, verzorgingshuizen of scholen.

#### **Uitwisseling: parkeren**

Langs Toegangswegen 30 kan aan beide zijden van de rijbaan parkeercapaciteit aanwezig zijn. Deze capaciteit wordt in beginsel door middel van parkeervakken of –stroken kenbaar gemaakt, ter voorkoming van overmatig rijbaanparkeren. In tegenstelling tot de overige wegen, kan naast langsparkeren ook schuin- of haaksparkeren worden gefaciliteerd in 30km/h-zones. De hoeveelheid parkeerplaatsen is overigens afhankelijk van de parkeerbehoefte van nabijgelegen functies. Ook kan in afwijkende gevallen bewust een keuze gemaakt worden voor rijbaanparkeren.

#### **Herkenbaarheid**

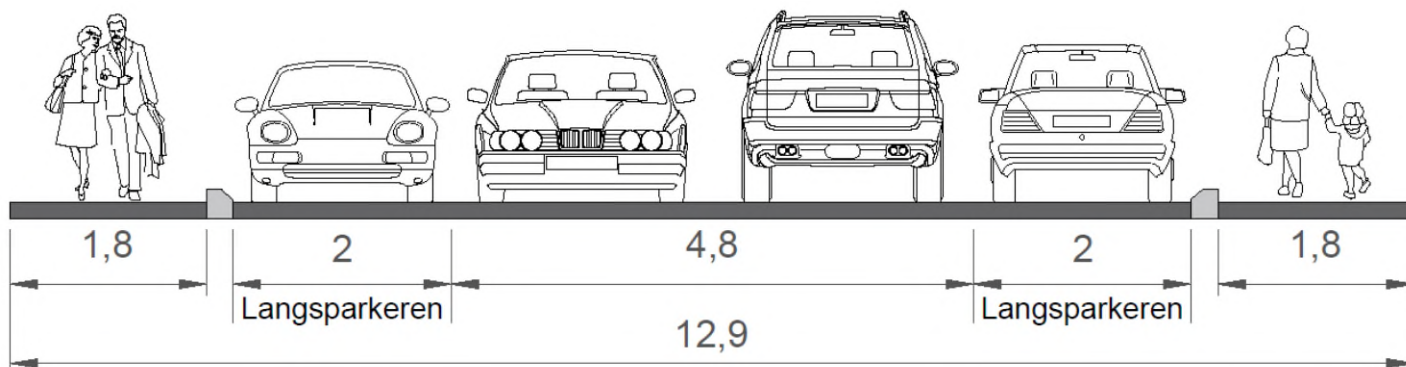
De herkenbaarheid van Toegangswegen 30 vormt een essentiële voorwaarde voor de waarborging van de verkeersveiligheid. Het wegbeeld moet maximaal duidelijk maken dat 30km/h de maximum snelheid is. Naast de toepassing van een beperkte rijbaanbreedte (5,0 meter) en afdoende snelheidsremmende maatregelen, dient in 30km/h-zones zo min mogelijk asfalt aanwezig te zijn: elementenverharding (klinkers) geldt als uitgangspunt wat betreft materialisatie. Tevens is er in geen geval rijbaanscheiding aanwezig, zowel niet fysiek als door middel van markering.

#### **Langzaam verkeer**

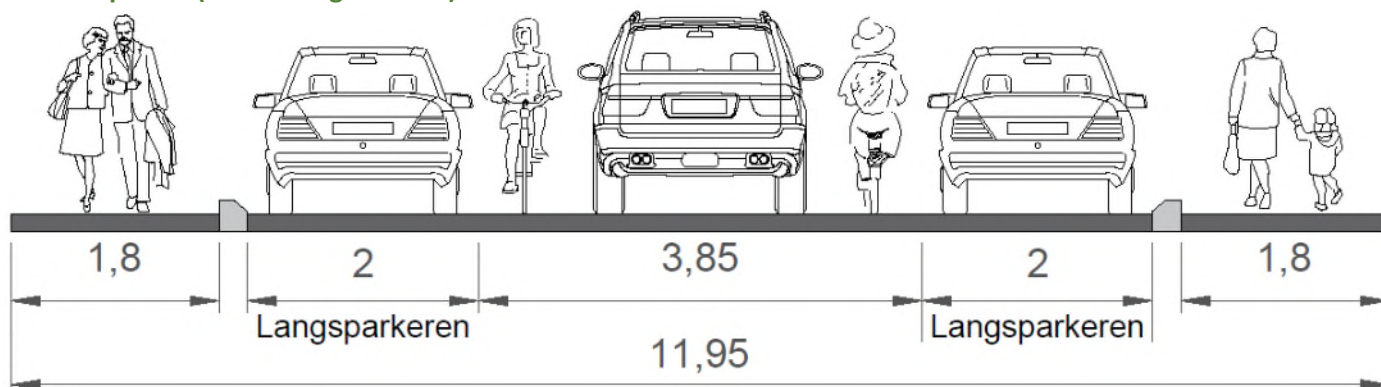
Fietsers hebben bij voorkeur geen eigen infrastructuur langs Toegangswegen 30. Indien de intensiteiten het rechtvaardigen en een weg onderdeel uitmaakt van een beleidsmatig erkende fietsroute, kan een Toegangsweg 30 worden ingericht als fietsstraat. Dergelijk fietsstraten hebben altijd een rode asfaltloper en kennen een afwijkend voorkeursprofiel. De meest actuele CROW-publicatie schrijft voor aan welke kenmerken een volwaardige fietsstraat dient te voldoen.

Een aantal Toegangswegen 30 binnen de gemeente Zaltbommel kennen (gedeeltelijk) een winkelstraatfunctie. In deze straten, zoals de Boschstraat in Zaltbommel of een deel van de E.P. Van Ooijenstraat in Aalst, past een wegbeeld dat het verblijfskarakter versterkt. Versterking van het verblijfskarakter vraagt in de eerste plaats om een optimale oversteekbaarheid van de aanwezige infrastructuur: op wegen met een winkelstraatfunctie staat de positie van de voetganger ontwerptechnisch centraal.

### Voorkeursprofiel (tweerichtingsverkeer)



### Voorkeursprofiel (eenrichtingsverkeer)





## 2.6 Strijd om de ruimte

De wegbeelden die in de voorgaande paragrafen zijn benoemd zijn niet altijd ruimtelijk inpasbaar. Vanuit bijvoorbeeld financiële of stedenbouwkundige overwegingen kan het noodzakelijk zijn om af te wijken van de voorgeschreven voorkeursprofielen of wegkenmerken. Juist binnen dergelijke afwijkende wegontwerpen is het van belang de achterliggende verkeerskundige principes van een wegcategorie en het bijbehorende wegbeeld als uitgangspunt te blijven zien. Binnen dit proces gelden de volgende prioriteiten:

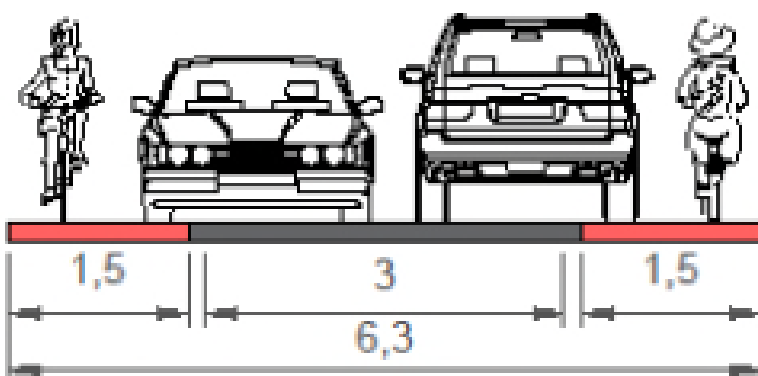
Met inachtneming van de verkeersveiligheid dienen **Hoofdwegen** in beginsel een vlotte verkeersafwikkeling te faciliteren voor gemotoriseerd verkeer. De inrichting van **Ontsluitingswegen** geeft prioriteit aan een goede oversteekbaarheid en een hoogwaardige afwikkeling van langzaam verkeer. De positie van rijdend gemotoriseerd verkeer is niet dominant in het wegbeeld. **Toegangswegen** maken vermenging van de verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk. Keuzes bij een gebrek aan ruimte kennen de volgende uitgangspunten:

### Parkeercapaciteit

Het verwijderen van parkeerplaatsen langs **Ontsluitingswegen** of **Toegangswegen** is bij een gebrek aan functionele ruimte altijd een optie, ongeacht de parkeerdruk in de nabijgelegen wijken. Indien de parkeerdruk in de direct aanliggende wijken boven de 90% is, dient binnen een project wel onderbouwd gezocht te worden naar compensatie van de verwijderde parkeercapaciteit.

### Fietsstroken

Zoals eerder vermeld kunnen **Ontsluitingswegen** bij ruimtegebrek worden voorzien van fietsstroken in plaats van vrijliggende fietsinfrastructuur. Eventuele naastgelegen langspaarkeercapaciteit dient dan wel een breedte van 3,0 meter (inclusief rabatstrook) te hebben, ter waarborging van de verkeersveiligheid. Vrijliggende fietsinfrastructuur langs **Hoofdwegen** of **Ontsluitingswegen** kan indien noodzakelijk ook met een breedte van 2,10 meter worden ingepast. Fietsstroken langs **Toegangswegen 60** kunnen indien noodzakelijk als volgt worden ingepast:



Minimaal profiel Toegangswegen 60 waar fietsinfrastructuur noodzakelijk is geacht, bij gebrek aan ruimte

## Rijbaanscheiding

**Hoofdwegen** worden bij reconstructies bij voorkeur voorzien van groene middenbermen. Indien dit niet mogelijk blijkt vanwege een gebrek aan ruimte, is de toepassing van een dubbele asmarkering (minimaal 30 centimeter breed) een volwaardig alternatief. Ten behoeve van de uniformiteit dient er altijd een keuze gemaakt te worden tussen deze twee opties.

## Trottoirbreedtes

Een trottoir langs **Toegangswegen 30** dient bij beperkte ruimte altijd minimaal 1,20 meter breed te zijn. Deze minimale ruimteclaim voor voetgangers en invalidervoertuigen heeft aan één zijde van een straat altijd prioriteit boven de ruimteclaim van parkeercapaciteit. De invoering van een eenrichtingsregime voor de rijbaan is legitiem indien dit noodzakelijk is voor de inpassing van een volwaardig trottoir.



Afbeelding 6 Bij een gebrek aan ruimte is de inpassing van een volwaardige trottoir aan minimaal één straatzijde bovengeschild aan parkeercapaciteit (Zaltbommel, Spiesmakerstraat Google©)

## HOOFDSTUK 3 – Focus op verkeersveiligheid

De waarborging van de algehele verkeersveiligheid binnen de gemeente Zaltbommel is meer dan een uniformering van wegbeelden. Eenduidige beleidsvoering ten behoeve van de verkeersveiligheid is minstens zo fundamenteel. Het Zaltbommelse verkeersveiligheidsbeleid kent in beginsel 3 dimensies. Alleen door structureel te investeren in al deze dimensies kan waarborging van de verkeersveiligheid worden afgedwongen.

Verkeersveiligheid kent een preventieve, een objectieve en een subjectieve dimensie. Het streven naar realisatie van herkenbare wegbeelden (H2) is een voorbeeld van preventief beleid, ter voorkoming van onverwachte of ondoordachte handelingen in het verkeer. Ook het aanbieden van verkeerseducatie, primair aan kwetsbare doelgroepen, valt onder deze categorie. Beleidsvoering vanuit een objectief vertrekpunt ziet toe op de aanpak van bestaande knelpunten, op basis van verkeersongevallencijfers. Locaties met een hoog aantal verkeersongevallen worden black spots genoemd. Voor de wegen die onder het beheer vallen van de gemeente Zaltbommel wordt de volgende definitie gehanteerd voor een black spot: een locatie waar in de afgelopen 3 jaar 4 of meer ongevallen met letsel zijn geregistreerd. De gemeente Zaltbommel kent anno 2020 niet een locatie die aan deze definitie voldoet. De derde dimensie is beleidsvoering ter verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid. Investerings in de subjectieve verkeersveiligheid dragen bij aan een verbeterde ervaren verkeersveiligheid. De bekendste voorbeelden hiervan zijn de realisatie van schoolzones of (kleinschalige) reconstructies op basis van participatieprocessen.

### 3.1 Focus

De toenemende overlast van ongewenste doorgaande verkeersstromen, de beoogde toename van het fietsgebruik (Masterplan Fietspaden) en de voorziene intensivering van wijkgerichte participatieprocessen vormen de voornaamste aanleidingen om in te zetten op een actieve beleidsvoering ten behoeve van de verkeersveiligheid. De focus ligt hierbij op de kwetsbare verkeersdeelnemers, maar ook op de inwoners die structurele gevaarstelling ervaren. Er wordt ingezet op proactieve, preventieve maatregelen die bijdragen aan verlaagde gevaarstelling en verhoogde bewustwording. Daarnaast is het ook goed om actief te focussen op een verbetering van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Voor de periode 2020 – 2025 kent dit focusgebied de volgende speerpunten:

#### Fysieke infrastructurele aanpassingen:

- **Meer herkenbare infrastructuur**, ter verlaging van de gevaarstelling en ter ontmoediging van ongewenste doorgaande verkeersstromen (H1, H2)
- **Meer verkeersveilige schoolomgevingen**, ter bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers (H3.2)
- **Meer aandacht voor de ervaren verkeersonveiligheid**, ter verlaging van onveiligheidsgevoelens onder inwoners, toegespitst op specifieke kruisingen of wegvakken (H3.3)

#### Educatieve maatregelen:

- **Meer intensieve verkeerseducatie**, ter beïnvloeding van keuzes voor, tijdens en na verkeersdeelname (H3.4)
- **Afdoende handhaving**, ten behoeve van het leerproces van een verkeersdeelnemer en ter voorkoming van anoniem rijgedrag (H3.5)

### 3.2 Meer verkeersveilige schoolomgevingen

Wat betreft de verkeersveiligheidsrisico's bij scholen is voornamelijk de term 'gevaarstelling' relevant. Verkeerskundige gevaarstelling betreft de mate waarin een locatie onvoorziene conflictsituaties genereert. Dit is voor veel schoolomgevingen niet het geval, omdat conflictsituaties rond haal- en brengtijden veelal voorzien zijn. Een groot deel van de verkeersdeelnemers in de buurt van een school weet namelijk dat zij een schoolomgeving nadert, omdat dit hun bestemming is. De verkeersdeelnemers die hierover onwetend zijn, dienen op een andere wijze geattendeerd te worden op het feit dat zij een omgeving naderen waar een verhoogde kans op conflictsituaties is. Daarom wordt ingezet op een verbeterde toepassing van zogenaamde schoolzones. Met deze afwijkende infrastructurele inrichting worden weggebruikers op de nabijheid van een school gewezen; een omgeving waar veel kinderen te fiets of te voet zijn.

Scholen die nabij hun ingang geen schoolzone hebben, kennen een verhoogd risico op verkeersonveiligheid. Daarnaast kennen scholen met een ingang aan een 50km/h-weg logischerwijs meer risico dan scholen aan een 30km/h-weg. Dit is omdat een conflictsituatie grotere nadelige gevolgen heeft zodra de gemiddelde snelheid hoger ligt. Omdat het verkeersgedrag van kinderen doorgaans minder voorspelbaar is dan het gedrag van volwassenen, wordt actief ingezet op een rustig, overzichtelijk wegbeeld rond hoofdingangen van scholen. Een eventuele verplaatsing van een hoofdingang of pleintoegang vormt hierbij altijd een te overwegen maatregel. Voor alle schoollocaties binnen de gemeente Zaltbommel wordt in de periode 2020-2025 een quick scan uitgevoerd, ter vaststelling van het verbeterpotentieel wat betreft de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen en ter vaststelling van de participatiebereidheid van schoolbesturen.

Het positieve effect van infrastructurele aanpassingen in schoolomgevingen wordt versterkt door deze aanpassingen te combineren met een verkeerseducatieplicht voor de betreffende school. Het structureel gebruik maken van educatieprojecten door een school vormt daarom een voorwaarde voor de infrastructurele herinrichting van een schoolomgeving. De gemeente vervult hierbij een faciliterende rol.



Afbeelding 7 Een schoolvoorbeeld van doelmatige, maar sobere bebording en markering rond een schoolingang ( Google©)



### **3.3 Meer aandacht voor de ervaren verkeersonveiligheid**

De mate van veiligheid kan niet primair worden bepaald aan de hand van cijfers. Naast de onbetrouwbaarheid van ongevallencijfers, geven dergelijke cijfers geen inzicht in zogenaamde near misses of een onveiligheidsgevoel waar een deel van de inwoners binnen de gemeente mee kampt. De beschikbaar gestelde financiële middelen dienen te voorzien in de financiering van kleine verkeersmaatregelen, zoals de implementatie van nieuwe geboden of verboden, het fysiek onmogelijk maken van foutparkeren, de plaatsing en het beheer van zogenaamde SID's (snelheidsinformatiedisplays) of eenvoudige aanpassingen naar aanleiding van een verkeersongeval. Het treffen van extra snelheidsremmende maatregelen valt overigens niet onder deze categorie, omdat dit niet per definitie bijdraagt aan een verbeterde subjectieve verkeersveiligheid. Dergelijke investeringen dienen bij voorkeur dan ook niet te worden bekostigd uit middelen die zijn toegezegd ten behoeve van verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid. De aanleg van bijvoorbeeld drempels of chicanes maakt namelijk primair onderdeel uit van de ambitie om de herkenbaarheid van infrastructuur te vergroten, voornamelijk binnen de bebouwde kom.

### **3.4 Meer intensieve verkeerseducatie**

De verbetering van de algehele verkeersveiligheid begint vaak met bewustwording. Elke verkeersdeelnemer, ongeacht leeftijd, intellect of vervoerswijze, dient zich bewust te zijn van het feit dat er altijd en overal in de openbare ruimte onveiligheid kan ontstaan. Voor kinderen dient de basisschool de plaats te zijn waar deze bewustwording actief wordt bijgebracht. Educatie over bijvoorbeeld verkeersregels, zichtbaarheid of de dode hoek draagt bij aan een vergroot veiligheidsbesef.

Binnen de provincie Gelderland zijn verschillende educatieprogramma's beschikbaar, waar basisscholen en middelbare scholen –via de gemeente Zaltbommel- kosteloos gebruik van kunnen maken, overeenkomstig regionale meerjarenplannen. De gemeente prijst deze programma's actief aan en voelt zich verantwoordelijk voor de borging van landelijke en regionale campagnes. Tevens vervult de gemeente een faciliterende rol bij de afname van praktische verkeersexamens of demonstraties. ROV Oost-Nederland vormt hierbij de voornaamste samenwerkingspartner.

Er zijn verschillende manieren om de afstand tussen huis en school te overbruggen. De gemeente stimuleert betrokken partijen om dagelijks zo veel als mogelijk op een duurzame wijze school en huis te bereiken. Duurzaam is niet alleen emissieloos, maar evenzeer pedagogisch verantwoord en lichaamsbeweging stimulerend. Deze zaken hebben namelijk een positieve invloed op de ontwikkeling van een kind. Op jonge leeftijd actief aan het verkeer deelnemen –en niet passief, zittend naast een ouder in de auto-, komt de competentieontwikkeling van een kind ten goede. Dit draagt op de lange termijn bij aan een verbeterde verkeersveiligheid en evenzeer aan een verhoogd fietsgebruik. Jong geleerd is oud gedaan. Het is een taak van de gemeente én de schoolbesturen om hoogfrequent de verantwoordelijke ouders op de risico's van passieve verkeersdeelname te wijzen. De schoolbesturen dienen in de eerste plaats te bepalen in welke mate verduurzaming van het verplaatsingsgedrag wordt gestimuleerd of afgedwongen.

Naast kinderen en jongeren vormen ook ouderen een doelgroep voor bewustwordingsactiviteiten. Voornamelijk het stijgende aantal eenzijdige verkeersongevallen waarbij een oudere betrokken is, vraagt om actieve oudereneducatie. De gemeente spant zich in om de komende jaren in samenspraak met betrokken partijen een start te maken met activiteiten voor ouderen. Gedacht kan worden aan cursussen, bijvoorbeeld over het gebruik van een scootmobiel of een elektrische fiets.

### **3.5 Afdoende handhaving**

De politie en het Openbaar Ministerie (OM) zijn verantwoordelijk voor de handhaving van de verkeersveiligheid. De gemeentelijke BOA's kunnen hiervoor niet worden ingezet, uitgezonderd voor de overlastbestrijding van stilstaande vervoersmiddelen. Het is daarom van groot belang dat de gemeente, de politie en het OM optimaal samenwerken binnen de mogelijkheden die zij hebben. Anno 2020 zijn de contacten tussen deze partijen echter veelal ad hoc, naar aanleiding van klachten van inwoners of ondernemers. De gemeente heeft als doel de komende jaren de samenwerking te versterken. Dit kan worden bewerkstelligd door in samenspraak met politie en eventueel het OM prioritering aan te brengen voor handhavingsactiviteiten. Overeenstemming over meer of minder handhaving van specifieke zaken die de verkeersveiligheid ondermijnen, verbetert de proactieve bestrijding van ongewenst gedrag in het verkeer.

## HOOFDSTUK 4 – Van beleid naar projecten

De realisatie van een verbeterde hiërarchie in het Zaltbommelse wegennet gaat stap voor stap. In beginsel is dit een puur verkeerskundige opgave. Het proces om deze opgave te volbrengen is kostbaar, voornamelijk omdat de realisatie van de herkenbare wegbeelden in veel gevallen vraagt om herinrichtingen. Het is dan ook zinvol om heldere keuzes te maken en prioriteiten te stellen, zo veel als mogelijk gecombineerd met reeds bestaande opgaven.

### 4.1 Verkeerskundige optimalisatie

Indien geconstateerd is dat de verkeerskundige status van een wegvak binnen het gemeentelijke wegennet in de huidige situatie niet overeenkomt met de beoogde functie of het gebruik van het betreffende wegvak, dan is er sprake van een verkeerskundige optimalisatiemogelijkheid. Dergelijke opgaves kunnen door de jaren heen een plek krijgen in een 'Uitvoeringsprogramma Wegen en Verkeersveiligheid' (UWV).

Door de streefbeelden uit bijlage 1 en de huidige situatie met elkaar te vergelijken, zijn potentiële projecten te definiëren. De afbeeldingen uit bijlage 2 verbeelden per kern de wegvakken waarvoor verkeerskundige optimalisatiemogelijkheden bestaan wat betreft functie en gebruik. Indien wegvakken daadwerkelijk worden heringericht, geldt de inhoud van Hoofdstuk 2 als vertrekpunt.

Ter volbrenging van verkeerskundige optimalisatiemogelijkheden moet zo veel als mogelijk de combinatie worden gezocht met de volgende gemeentelijke opgaven:

- reconstructie van het riool;
- vervanging/onderhoud van het wegdek;
- vervanging/onderhoud van civiele werken;
- grootschalige ingrepen ten behoeve van (nieuwe) energievoorziening;
- inpassing van nieuwe fietsinfrastructuur ten behoeve van netwerkoptimalisatie;
- stedenbouwkundige optimalisatie van de openbare ruimte;
- verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid (deze gemeentelijke opgave is met de vaststelling van deze nota geformaliseerd)

In veel gevallen leidt de aanpassing van het wegbeeld tot een extra kostenpost, bovenop de kosten van de werkzaamheden waarmee de uitvoering wordt gecombineerd. Deze extra kosten moeten gedekt worden met gelden die ten behoeve van het UWV worden toegekend. Daarnaast kan er ook sprake zijn van herstructureringsprojecten die reeds financieel zijn gedekt door derden. Het voornaamste voorbeeld hiervan is een provinciaal project, bijvoorbeeld in het kader van PIP. Voor dergelijke projecten geldt deze nota als toetsingskader. Mochten er naar aanleiding van deze toetsing meerkosten ontstaan, dan dienen deze kosten in beginsel gedekt te worden met gemeentelijke gelden die ten behoeve van het UWV worden toegekend.

### 4.2 Prioriteiten

Naast de ambitie om verkeerskundig te optimaliseren bestaan er ook twee andere aanleidingen om bepaalde wegen op te nemen in een Uitvoeringsprogramma Wegen en Verkeersveiligheid (UWV):

#### 1. Er is sprake van een reeds vastgestelde bestuurlijke opgave

- o politieke missie: het college van B&W heeft reeds toegezegd binnen een korte termijn een ervaren probleem aan te pakken, bijvoorbeeld in een vigerend bestuursakkoord. De financiële dekking van dergelijke toezeggingen dient geborgd te worden in een UWV.

- participatie: het college van B&W heeft reeds toegezegd binnen een korte termijn een ervaren probleem aan te pakken, bijvoorbeeld ten behoeve van een lopend participatieproces. De financiële dekking van dergelijke toezeggingen dient geborgd te worden in een UWV.

**2. Er is vastgesteld dat ten behoeve van een grootschalige economische of volkshuisvestelijke opgave nieuwe infrastructuur aan het netwerk toegevoegd dient te worden**

- verkeerskundig onderzoek bij gebiedsontwikkeling: indien wordt vastgesteld dat de verkeersgeneratie van een gebiedsontwikkeling de basisprincipes van deze nota ondermijnt, is de aanleg van nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Eventuele publieke cofinanciering van dergelijke investeringen dienen tijdig een plek te krijgen in een UWV. Slechts een opwaardering van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld van Toegangsweg 60 naar Hoofdweg 80) geldt hierbij overigens niet als nieuwe infrastructuur en is tevens in strijd met de streefbeelden uit deze nota. De financiering van dergelijke opwaarderingen dient tijdig geborgd te zijn in een UWV.
- gevolgen van de aanleg van nieuwe infrastructuur: de functie van bestaande infrastructuur kan veranderen als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit is bijvoorbeeld het geval als er in de toekomst een nieuwe ontsluitende structuur op het provinciale wegennet aan de westzijde van de kern Zaltbommel wordt gerealiseerd. Dergelijke grootschalige ingrepen vragen om een heroverweging van de verkeerskundige functie van bestaande wegen binnen de bebouwde kom, zoals de functie van Kloosterwiel en Nieuwe Tijingen. De financiering van dergelijke afwaarderingen dient tijdig geborgd te zijn in een UWV.

#### **4.3 Uitvoeringsprogramma's**

Jaarlijks dient een nieuwe versie van het Uitvoeringsprogramma Wegen en Verkeersveiligheid te worden vastgesteld, inclusief financiële dekking.




## BIJLAGE 1 Streefbeelden Onderliggend wegennet

### Legenda


 gemeentegrens


#### Wegcategorisering

 Toegangsweg 30 km/u

 Ontsluitingsweg 50 km/u

 Toegangsweg 60 km/u

 Hoofdweg 50 km/u

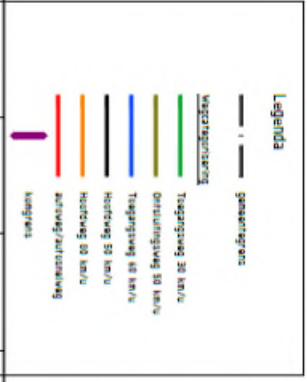
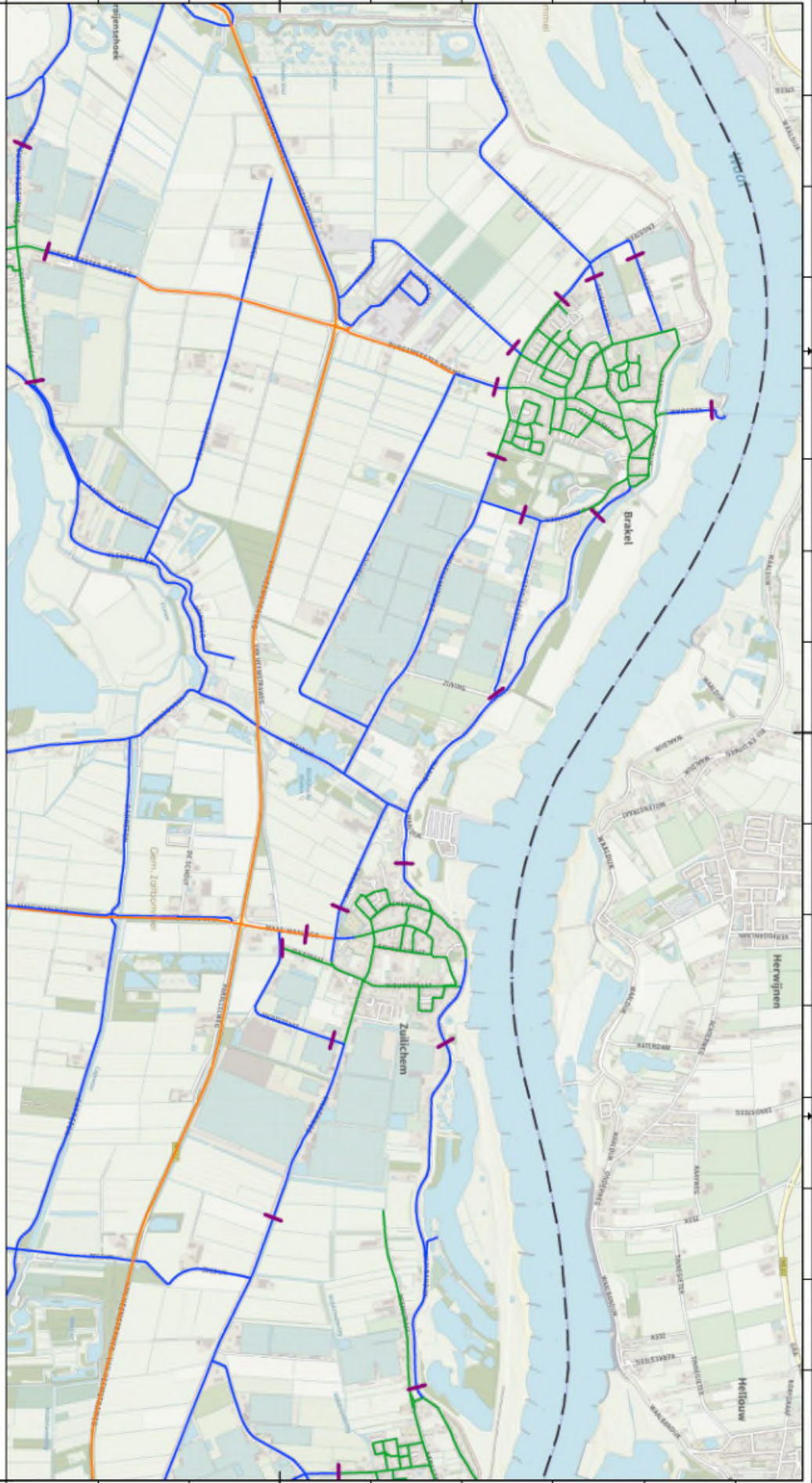
 Hoofdweg 80 km/u

 autoweg/autosnelweg

 komgrens







Dit is een ontwerp van een plan van aanpak. Het is niet van toepassing op de huidige situatie. Het is niet van toepassing op de huidige situatie. Het is niet van toepassing op de huidige situatie.

Datum	15-12-2023	Aanpak	12	12	12
Vanaf	15-12-2023	Tot	12	12	12
Vanaf	15-12-2023	Tot	12	12	12

**Municipaliteit**

Water- en Milieudienst

Postbus 10000

6600 CA Wageningen

Tel: 0316 155 500

E-mail: [info@milieu.nl](mailto:info@milieu.nl)

**Opdrachtgever**

Stuvia 3

Water- en Milieudienst

Postbus 10000

6600 CA Wageningen










Tel: 0316 155 500

E-mail: [info@milieu.nl](mailto:info@milieu.nl)





**Legenda**

-  gemeente
-  waterschapsgrenzen
-  Toeslagzone 30 km/h
-  Ontsluitingszone 50 km/h
-  Toeslagzone 40 km/h
-  Hulpzone 50 km/h
-  Hulpzone 80 km/h
-  afwegingszone
-  knooppunten

Deze kaart is een voorbeeld van de afbeelding van de kaart van de gemeente Rijnswijk. De afbeelding is een voorbeeld van de afbeelding van de kaart van de gemeente Rijnswijk.



Code	Naam	Soort	Soort
001	Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen
002	Toeslagzone 30 km/h	Toeslagzone 30 km/h	Toeslagzone 30 km/h
003	Ontsluitingszone 50 km/h	Ontsluitingszone 50 km/h	Ontsluitingszone 50 km/h
004	Toeslagzone 40 km/h	Toeslagzone 40 km/h	Toeslagzone 40 km/h
005	Hulpzone 50 km/h	Hulpzone 50 km/h	Hulpzone 50 km/h
006	Hulpzone 80 km/h	Hulpzone 80 km/h	Hulpzone 80 km/h
007	afwegingszone	afwegingszone	afwegingszone
008	knoppunten	knoppunten	knoppunten

<b>Waterschap</b>	<b>Waterschap</b>
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen

<b>Project</b>	<b>Project</b>
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen
Waterschapsgrenzen	Waterschapsgrenzen









**Legenda**

- Gemeentegrenzen
- Waterbeheersgebied
- Toegangslijn tot kanaal
- Ontsluitingslijn tot kanaal
- Toegangslijn tot kanaal
- Hoofdweg tot kanaal
- afdaling/aansluiting
- Koppeling

Plan 1 van 1  
 Datum: 12-11-2023  
 Schaal: 1:10000  
 Project: Waterbeheersgebied Aalbeek  
 Opdrachtgever: Waterschap Aalbeek  
 Uitvoerder: M&P

Code	Naam	Soort	Wijzigingsdatum
001	Waterbeheersgebied Aalbeek	Waterbeheersgebied	12-11-2023
002	Waterbeheersgebied Aalbeek	Waterbeheersgebied	12-11-2023
003	Waterbeheersgebied Aalbeek	Waterbeheersgebied	12-11-2023
004	Waterbeheersgebied Aalbeek	Waterbeheersgebied	12-11-2023
005	Waterbeheersgebied Aalbeek	Waterbeheersgebied	12-11-2023

Project	Waterbeheersgebied Aalbeek
Opdrachtgever	Waterschap Aalbeek
Uitvoerder	M&P
Datum	12-11-2023
Schaal	1:10000
Plan	1 van 1







## Legenda

 gemeentegrens

### Wegcategorisering

 voldoet aan  
streefcategorie

 voldoet onvolledig aan  
streefcategorie

 komgrens









**Legenda**

gemeentegrenzen  
 nieuwe aanpak  
 aansluiting op  
 bestaande weg  
 nieuwe aanpak  
 aansluiting op  
 bestaande weg

**Maatstaf**  
 1:10000  
 1 cm = 100 m

**Projectgegevens**  
 Project: Nieuw- en Bestaande Weg  
 Opdrachtgever: Gemeente Zuilichem  
 Uitvoerder: Wierma & Wierma  
 Datum: 2014-01-24  
 Versie: 1.0

**Geometrie**  
 Geometrie: GML  
 Coördinaatstelsel: RD  
 Projectie: UTM  
 Datum: 1973  
 Zone: 31N  
 Sferisch: WGS84

**Bestand**  
 Bestand: 2014-01-24  
 Bestand: 2014-01-24  
 Bestand: 2014-01-24





**Overige gegevens**  
 Auteursrecht: Gemeente Zuilichem  
 Verspreiding: Alleen in het kader van de bestaande weg





De afgebeelde kaart is een afbeelding van een fysieke kaart. Het is niet mogelijk om de afgebeelde kaart te kopiëren of te verspreiden. Het is niet toegestaan de afgebeelde kaart te verspreiden of te kopiëren. Het is niet toegestaan de afgebeelde kaart te verspreiden of te kopiëren.

**Legenda**

-  gemeentegrens
-  waterleiding
-  water afvoer
-  wateraanvoer

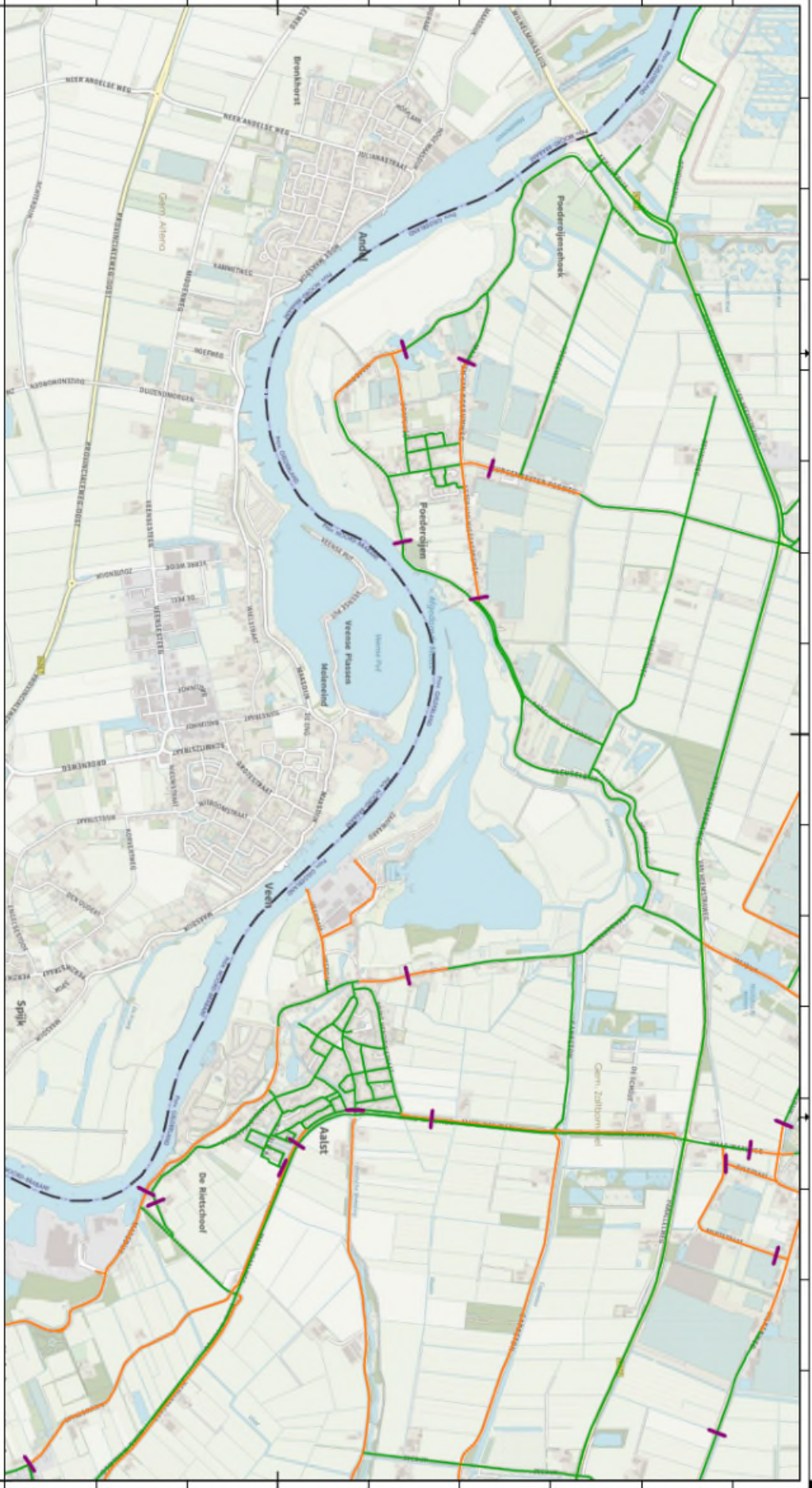


1:500	1:1000	1:2000	1:5000	1:10000	1:25000	1:50000	1:100000	1:250000	1:500000	1:1000000
1:500	1:1000	1:2000	1:5000	1:10000	1:25000	1:50000	1:100000	1:250000	1:500000	1:1000000

**Megadorn**  
 Water en Land  
 Water en Land  
 Water en Land  
 Water en Land

Project	Waterleiding Zandvoort	Opdrachtgever	Water en Land
Opdracht	Waterleiding	Opdrachtgever	Water en Land
Opdracht	Waterleiding	Opdrachtgever	Water en Land
Opdracht	Waterleiding	Opdrachtgever	Water en Land





Plan is niet van toepassing op de volgende locaties:  
 - Locatie 1: [naam]  
 - Locatie 2: [naam]  
 - Locatie 3: [naam]  
 - Locatie 4: [naam]  
 - Locatie 5: [naam]

Locatie	Naam	Coördinaten (X, Y)	Oppervlakte (m²)	Volume (m³)
1	[naam]	[coördinaten]	[oppervlakte]	[volume]
2	[naam]	[coördinaten]	[oppervlakte]	[volume]
3	[naam]	[coördinaten]	[oppervlakte]	[volume]
4	[naam]	[coördinaten]	[oppervlakte]	[volume]
5	[naam]	[coördinaten]	[oppervlakte]	[volume]

**Medio-acties**

**Medio-acties**  
 - veld aan  
 - straatweg  
 - veld aan  
 - straatweg

**Medio-acties**  
 - veld aan  
 - straatweg

**Legenda**

— gemeentegrens

— veld aan  
 — straatweg  
 — veld aan  
 — straatweg

— kluwens

**Projectgegevens**

**Project** [naam]  
**Opdrachtgever** [naam]  
**Bevoegd gezag** [naam]  
**Projectnummer** [nummer]  
**Projectlocatie** [locatie]  
**Projectperiode** [periode]





- Legenda**
- Nederhemert-Heerd
  - Binn
  - Wellsind

Plan van ontwerp, vastgesteld volgens de procedure in het vastgesteld ontwerp, met inbegrip van de in het ontwerp bedoelde maatregelen, in het vastgesteld ontwerp.

Projectnummer	15-1-2023	Projectnaam	Plan van ontwerp, vastgesteld volgens de procedure in het vastgesteld ontwerp
Projectleider	15-1-2023	Projectaanspreekpunt	15-1-2023
Projectaanspreekpunt	15-1-2023	Projectaanspreekpunt	15-1-2023
Projectaanspreekpunt	15-1-2023	Projectaanspreekpunt	15-1-2023

**Mogeborn** **Water en Land**

Plan van ontwerp, vastgesteld volgens de procedure in het vastgesteld ontwerp, met inbegrip van de in het ontwerp bedoelde maatregelen, in het vastgesteld ontwerp.

Projectnummer: 15-1-2023  
 Projectleider: 15-1-2023  
 Projectaanspreekpunt: 15-1-2023  
 Projectaanspreekpunt: 15-1-2023





