

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN
TOEKOMSTIGE VERKEERSFUNCTIE
**Kerkstraat – Van der Duinstraat
Sprang-Capelle**



Van der Duinstraat, in oostelijke richting



Kerkstraat, in westelijke richting

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN

TOEKOMSTIGE VERKEERSFUNCTIE

Kerkstraat – Van der Duinstraat Sprang-Capelle

| <-- Van der Duinstraat --> | <- Kerkstraat -> |



Op 31 augustus 2010 door het college van Waalwijk vrijgegeven voor inspraak

INHOUDSOPGAVE

1.1	AANLEIDING	3
1.2	INLEIDING	4
1.3	FORMELE STATUS	4
2.1	BELEIDSMATIG	4
2.2	VERKEERSCIRCULATIEPLAN	6
3.1	INTENSITEITEN	6
3.2	GELUID	7
3.3	LUCHTKWALITEIT	9
3.4	OVERSTEEKBAARHEID	11
3.5	VERKEERSVEILIGHEID	11
3.6	RIOLERING/KABELS EN LEIDINGEN	11
3.7	HULPDIENSTEN	12
3.8	OPENBAAR VERVOER	13
4.1	PROCEDUREEL	14
4.2	PLANNING	14
4.3	UITVOERING	14
4.4	KOSTEN	16
4.5	RESUMÉ	17
5.1	VOORSTEL	18
BIJLAGEN		
BIJLAGE 1	OVERZICHT INTENSITEITEN EN SNELHEDEN	19
BIJLAGE 2	OVERZICHT ONGEVALLEN PERIODE	22

1.1 AANLEIDING

In het huidige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP), dat op 17 december 1998 door de gemeenteraad is vastgesteld, zijn in Sprang-Capelle de Kerkstraat en de Van der Duinstraat, tussen Kerkstraat en de Dijkstraat bestemd als erftoegangswegen, met een snelheidsregime van 30-km per uur. Het gedeelte van de Van der Duinstraat dat is gelegen tussen Dick Flemmingstraat en Dijkstraat is echter bestemd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximaal toegestane snelheid van 50-km per uur. Bij de vaststelling van de Evaluatie GVVP 2006, op 30 november 2006, is bepaald dat laatstgenoemd gedeelte van de Van der Duinstraat een erftoegangsweg wordt, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Daardoor ontstaat er dan een relatief groot verblijfsgebied tussen de Noorder Allee, Bernhardstraat, Bevrijdingsweg en Tilburgseweg en is er geen verbinding, op het niveau van gebiedsontsluitingswegen, door dit gebied.

Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma in het kader van het Wijkontwikkelingsplan Sprang-Capelle/Landgoed Driessen, in de vergadering van de gemeenteraad van 18 december 2008, is het volgende besloten.

*Zonder hoofdelijke stemming en met in achtneming van de toezegging van de wethouder dat voor de zomer 2009 **een breed verkeerskundig onderzoek in samenwerking met het WOP aan de raad wordt gepresenteerd, waarin de consequenties van het handhaven van 50 km voor het lint in relatie wordt gebracht met o.a. verkeersintensiteit, luchtkwaliteit, veiligheid, geluid in relatie tot afgegeven bouwvergunningen, toelevering diensten, openbaar vervoer, hulpdiensten, andere verkeersaders, GVVP en IUP** heeft de raad besloten:*

- 1. het uitvoeringsprogramma voor het WOP Sprang-Capelle-Landgoed Driessen gewijzigd vast te stellen;*
- 2. een bedrag beschikbaar te stellen voor de bestrijding van de kosten (€ 74.500,-) die in 1 keer uit de reserve leefbaarheid worden onttrokken;*
- 3. een krediet beschikbaar te stellen van € 84.500,-, waarvan de jaarlijkse kapitaallasten gedekt worden uit de reserve leefbaarheid;*
- 4. de begroting te wijzigen middels begrotingswijziging 2009006*

In de vergadering van 10 december 2009 heeft de raad, eveneens zonder hoofdelijke stemming, het volgende besloten:

- 1. kennis te nemen van het door BRO uitgevoerde onderzoek naar mogelijke autoverbindingen tussen het lint van Sprang en Landgoed Driessen;*
- 2. vast te stellen dat de resultaten van genoemd onderzoek **geen aanleiding geven om wijzigingen in de bestaande autoverkeersstructuur tussen het lint en Landgoed Driessen aan te brengen**, met dien verstande dat de raad het college opdraagt om op het moment dat de aanleg van de knip in de Oudestraat aan de orde is, dit op dat onderdeel aan de raad ter besluitvorming voor te leggen;*
- 3. in afwijking van het voorstel de mogelijkheid voor gemotoriseerd vervoer in twee richtingen via de Molenstraat rechtstreeks naar de Koetshuislaan open te houden;*
- 4. na realisering van plandeel Bibliotheek deze mogelijkheid te bezien waarbij het college met een voorstel naar de raad moet komen.*

Voor het college zijn deze besluiten aanleiding geweest studie te laten verrichten naar het nut en de noodzaak van een erftoegangsweg, mede gelet op de functie die de Van der Duinstraat en de Kerkstraat hebben voor de hulpdiensten, met name de brandweer, en het openbaar streekvervoer. Beide wegen kennen op dit moment (2010) een snelheidsregime van 50-km per uur.

Het resultaat van het eventueel wijzigen van de verkeersfunctie van de Kerkstraat en de Van der Duinstraat moet idealiter zijn dat op wijk-, buurt- en straatniveau een verbetering optreedt ten opzichte van de in het GVVP uit 1997 vastgestelde situatie.

1.2 INLEIDING

Deze nota, die ingaat op de resultaten van genoemde studie, is in de vergadering van 31 augustus 2010 door het college vrijgegeven voor inspraak en vervolgens gepubliceerd op de gemeentepagina van de Maasroute van donderdag 9 september 2010.

Tegelijkertijd is via een raadsinformatiebrief deze eerste versie van de nota aan de raad aangeboden. Het is vervolgens van vrijdag 10 tot vrijdag 24 september 2010 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode bestaat voor een ieder de mogelijkheid zijn of haar reactie schriftelijk kenbaar te maken.

Op 15 september 2010 wordt de nota tijdens een informatiebijeenkomst toegelicht en bestaat er de mogelijkheid voor de aanwezigen hun reactie mondeling kenbaar te maken. Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt, dat te zijner tijd als bijlage bij deze nota wordt gevoegd.

Nadat het voorstel op 25 november 2010 door de Commissie Ruimte van advies is voorzien, zal de gemeenteraad in de vergadering van 9 december 2010 worden voorgesteld het op 17 december 1998 vastgestelde, en op 20 november 2006 geactualiseerde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan ten aanzien van de verkeersfunctie van de Kerkstraat en Van der Duinstraat **niet** te wijzigen.

Als er inspraakreacties worden ingediend zal het college haar voornemen heroverwegen. De uitkomst van deze heroverweging kan zijn dat zij haar voornemen aanpast of zelfs intrekt. In hoeverre daarvan sprake zal zijn hangt af van het aantal en de inhoud van de dan in te dienen inspraakreacties.

1.3 FORMELE STATUS

Als deze nota is vastgesteld betreft het een besluit dat niet leidt tot directe rechtsgevolgen. Daartegen staat derhalve geen bezwaar en beroep open. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan, in de formele betekenis van het woord, bezwaar worden gemaakt tegen een beschikking. Artikel 1:3 van genoemde wet verstaat daaronder: een besluit met publiekrechtelijke rechtsgevolgen dat niet van algemene strekking is.

Indien naar aanleiding van de vaststelling van deze nota besluiten genomen worden waartegen bezwaar mogelijk is, bijvoorbeeld concrete verkeersmaatregelen op grond van de Wegenverkeerswet (verkeersbesluit), kan een bezwaarschrift worden ingediend binnen zes weken nadat een dergelijk besluit bekend gemaakt is. Het is dan wel noodzakelijk dat wordt aangetoond dat bezwaarmaker moet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb. Dat wil zeggen dat bezwaarmaker rechtstreeks en persoonlijk in zijn of haar belang getroffen wordt door het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt.

2.1 BELEIDSMATIG

In de vergadering van 17 december 1998 heeft de gemeenteraad het GVVP vastgesteld. Dit plan bevat een totaalvisie op het gebied van verkeer en vervoer om enerzijds lokale probleempunten ten aanzien van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en fietsroutes op te lossen en anderzijds de positie ten opzichte van (boven)regionale verkeers- en vervoersontwikkelingen te bepalen. De nadruk ligt op het ontwikkelen van een evenwichtig verkeers- en vervoersysteem, waarin voorzieningen voor de auto, de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer op elkaar worden afgestemd. Er is daarbij sprake van een integrale benadering van de verkeersproblematiek. Deze integrale aanpak is noodzakelijk om te voorkomen dat knelpunten of problemen worden verschoven door het nemen van facet- dan wel ad-hocmaatregelen.

De hoofddoelstellingen van het gemeentelijke verkeersbeleid zijn:

- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het verzekeren van de bereikbaarheid van bestemmingen.

Verkeersleefbaarheid:

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

Bron: Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 1998

De hoofddoelstellingen zijn per verkeers- en vervoersaspect vertaald naar de volgende concrete taakstellingen:

- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- het bevorderen van het fietsgebruik;
- het bevorderen van het openbaar vervoer;
- het verzekeren van de bereikbaarheid;
- het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik.

De veiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig zijn:

- functionaliteit van wegen: wegen hebben slechts een functie in een hiërarchisch opgebouwd wegennet door de indeling van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen i.c. voorkom onbedoeld gebruik;
- homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting: gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden i.c. voorkom ontmoetingen;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van gedrag van weggebruiker i.c. voorkom onzeker gedrag.
- vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling: het beperken van letsel door een vergevingsgezinde omgeving (fouten maken mag, maar die zijn niet fataal) en anticipatie van weggebruikers op het gedrag van anderen;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemers: het vermogen om de eigen taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Gebiedsontsluitingsweg:

bestemd voor een vlotte, doch veilige doorstroming van het verkeer.

De maximumsnelheid bedraagt 50-km per uur binnen de bebouwde kom en 80-km daarbuiten.

Het langzaam verkeer is idealiter gescheiden van het snelverkeer. Bestuurders op aansluitende erftoegangswegen moeten voorrang verlenen aan bestuurders op gebiedsontsluitingswegen.

Erftoegangsweg:

bestemd voor het ontsluiten van gebieden. Autoverplaatsingen zijn op dergelijke wegen niet uitgesloten, maar zijn ondergeschikt. Van doorgaand verkeer is geen sprake. Wel is er sprake van gelijkwaardigheid van wegen, dat wil zeggen er zijn geen voorrangswegen en -kruisingen.

De maximumsnelheid bedraagt 30-km per uur binnen de bebouwde kom en 60-km daarbuiten. Dit wordt afgedwongen door de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen.

Bron: Evaluatie GVVP 2006

2.2 VERKEERSCIRCULATIEPLAN

Ingevolge het GVVP zijn de Noorder Allee en de Bevrijdingsweg bestemd als gebiedsontsluitingswegen. Als de Van der Duinstraat en de Kerkstraat ook als zodanig worden ingericht bevinden er zich op relatief korte afstand 3 gelijkwaardige verbindingen voor het autoverkeer. De middelste, het lint, wordt echter tevens gebruikt als erftoegangsweg en de inrichting komt daar ook grotendeels mee overeen. Er is geen sprake van gescheiden rijrichtingen, percelen wegen rechtstreeks uit op de weg, er is geen sprake van massascheiding en parkeren, draaien, keren en in- en uitstappen vinden op de weg plaats. Al deze criteria zijn in strijd met de inrichtingscriteria van een gebiedsontsluitingsweg. De weggebruikers kunnen in dit geval uit de inrichting van de weg niet het juiste verkeersgedrag opmaken dat van hen wordt verlangd en is er sprake van een strijdigheid met de veiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig. Dat komt de leefbaarheid en daardoor ook de verkeersveiligheid niet ten goede.

3.1 INTENSITEITEN

Met behulp van het verkeersmodel zijn van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat de intensiteiten voor het jaar 2020 berekend, zowel ingericht als erftoegangsweg als gebiedsontsluitingsweg. Uit de uitkomsten is af te leiden dat het gebruik van het lint als gebiedsontsluitingsweg tussen de Dick Flemmingstraat en de Rembrandtlaan leidt tot een toename van het verkeer ten opzichte van het gebruik als erftoegangsweg: + 2.200 tot + 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

De toename tussen de Rembrandtlaan en Tilburgseweg is minder groot: + 250 tot + 1750 motorvoertuigen per etmaal. In de Oudestraat is zelfs sprake van een afname, maar deze is verwaarloosbaar: -80 motorvoertuigen per etmaal. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het gebruik van het verkeersmodel minder goed toepasbaar is op straten en wegen met een verhoudingsgewijs geringe intensiteit.

wegvak	A. 2010 - 50	B. 2020 - 30	C. 2020 - 50	C - B
VAN DER DUINSTRAAT:				
D. Flemmingstraat-Dijkstraat	3150+3014 6164	1543+1342 2885	2431+2634 5065	2180
Dijkstraat-Molenstraat	3133+3010 6143	1699+1429 3128	2637+2771 5408	2280
KERKSTRAAT:				
Molenstraat-B. Meijerstraat		794+1577 2371	2312+2491 4803	2432
B. Meijerstraat-Rembrandtlaan	2564+2626 5190	1336+2147 3483	2747+2932 5679	2196
Rembrandtlaan-Torenstraat		1594+2543 4137	2761+3107 5868	1731
Torenstraat-Oudestraat (1 richting)		4349	4671	322
Oudestraat-Tilburgseweg	3252+3566 6818	3996+4349 8345	3911+4668 8579	234
OUDESTRAAT (1 richting)		3996	3914	- 82
TORENSTRAAT (1 richting)		3198	4122	924

De conclusie is dat als de Van der Duinstraat en de Kerkstraat worden ingericht als erftoegangswegen, met bijbehorende maximumsnelheid van 30-km per uur de intensiteit van het verkeer in het lint zelf afneemt.

In het geval de genoemde wegen worden ingericht als erftoegangswegen (etw) betekent dit dat de gebiedsontsluitingswegen (GOW) daaromheen intensiever worden gebruikt. De Raadhuisstraat vormt hierop schijnbaar een uitzondering, maar dit kan veroorzaakt worden door het feit dat dit wegvak rechtstreeks aansluit op een erftoegangsweg, waarvan de intensiteit circa 2.200 motorvoertuigen lager ligt dan in het geval het een gebiedsontsluitingsweg betreft.

		2020 - lint =30	2020 - lint =50
Bernhardstraat	GOW	5757	5585
Raadhuisstraat	GOW	6651	7183
Dick Flemmingstraat	GOW	6926	6945
Rembrandtlaan	etw	655	772
Mesdaglaan	etw	2200	2082
Oudestraat	etw	3533	2383
Tilburgseweg-Noord	GOW	5461	5563
Noorder Allee-Noord	GOW	6968	6633
Bevrijdingsweg	GOW	11310	10229
Tilburgseweg-Zuid	GOW	8866	7927

Volgens de in het GVVP opgenomen voorkeurskenmerken kennen binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangswegen een gemiddelde etmaalintensiteit van maximaal 4.000 motorvoertuigen. Gebiedsontsluitingswegen kennen een gemiddelde etmaalintensiteit welke is gelegen tussen de 5.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
INTENSITEITEN	+	-

3.2 GELUID

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelastingen in de verschillende situaties is akoestisch onderzoek verricht, waarbij rekening is gehouden met de hierboven genoemde intensiteiten in 2020. In de huidige situatie (50-km per uur) vinden al overschrijdingen van de plafondwaarde van 59 dB plaats. De hoogst belaste locaties in de Van der Duinstraat kennen een geluidbelasting van 62 dB. In de Kerkstraat is dat 67 dB. Bij handhaving van de maximumsnelheid van 50-km per uur zal de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer afnemen met ca. 1 dB, bij de toepassing van een asfaltverharding

Plafondwaarde:

Met het begrip 'plafondwaarde' wordt bedoeld: de maximale gevelbelasting afkomstig van verkeerslawaai die ongeacht de wijzigingen die worden doorgevoerd, niet mag worden overschreden. Het is geen wettelijk begrip, maar een zelfopgelegde waarde.

Door het toepassen van een speciaal soort asfalt, of een stille elementenverharding kan een geluidsreductie van 2 tot 4 dB ten opzichte van de huidige situatie plaatsvinden. Door toepassing van een dunne deklaag kan de reductie oplopen tot 7 à 9 dB.

Indien de weg(vakk)en worden ingericht als erftoegangswegen en de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30-km per uur, treedt een reductie op ten opzichte van de huidige situatie van 4 à 5 dB.

Stillere alternatieven voor klinkers zijn asfalt, asfalt met klinkermotief of stille klinkers. Het landelijk kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW geeft aan dat bij 30km/h het geluidsniveau van stille elementenverharding (=klinkers) vergelijkbaar is met dat van standaard asfalt. Stille betonstraatstenen hebben vaak een optimale fijne textuur en een open structuur aan de bovenkant. Verder wordt er extra aandacht besteed aan de fundering vanwege de vlakheid. Ze hebben een geluidreductie van ongeveer 1 dB ten opzichte van asfalt en ongeveer 5 dB ten opzichte van een standaard elementenverharding

(Bron: www.stillerverkeer.nl).

De conclusie van de akoestische analyse luidt als volgt:

Van der Duinstraat

In de variant 'gebiedsontsluitingsweg', bij handhaving van de maximumsnelheid van 50-km per uur en een gesloten verharding, zal de geluidsbelasting gelijk blijven dan wel met 1 dB afnemen.

In de variant 'erftoegangsweg', met een verharding van straatstenen en een gewijzigde maximumsnelheid van 30-km per uur, zal de geluidsbelasting met 1 tot 2 dB afnemen waarbij de toename van de geluidemissie door toepassing van klinkerverharding gecompenseerd wordt door de verminderde verkeersintensiteit in combinatie met verlaging van de snelheid.

Kerkstraat

In de variant 'gebiedsontsluitingsweg' zal de geluidsbelasting op de woningen ten oosten van de aansluiting met de Burgemeester Meijerstraat en Jeroen Boschstraat met 2 tot 4 dB afnemen, waarbij de aanpassing van de wegdekverharding de toename van de verkeersintensiteit compenseert en nagenoeg gelijk blijven op de woningen gelegen ten westen van genoemde kruising.

In de variant 'erftoegangsweg' zal de geluidsbelasting op de woningen nabij de Torenstraat en Oudestraat 1 tot 2 dB afnemen, waarbij de toename van de verkeersintensiteiten gecompenseerd wordt door een afname van de geluidbelasting door toepassing van een snelheidsverlaging van 50 naar 30-km per uur.

De geluidbelasting op de woningen gelegen tussen de aansluiting met de Torenstraat en de kruising met de Burgemeester Meijerstraat en Jeroen Boschstraat neemt met 3 tot 5 dB af, waarbij de toename van de verkeersintensiteit gecompenseerd wordt door een afname van de geluidemissie door toepassing van een snelheidsverlaging van 50 naar 30-km per uur.

Bij de woningen gelegen tussen de aansluiting met de Burgemeester Meijerstraat en Jeroen Boschstraat en de aansluiting met de Van der Duinstraat bedraagt de vermindering van de geluidbelasting op de gevel circa 2 dB, waarbij de toename van de geluidemissie door de aanpassing van de wegdekverharding, van asfalt naar klinkers, gecompenseerd wordt door de toepassing van een snelheidsverlaging.

Algemeen

Door invoering van een 30 km-zone wordt een weg als “gedezoneerd” beschouwd. Dit houdt in dat op grond van de Wet geluidhinder geen wettelijke verplichting bestaat om de aan deze weg gelegen A-lijstwoningen te saneren (administratieve gevelsanering). Uit dat oogpunt heeft de variant 2020/30 de voorkeur. Uit akoestisch oogpunt is deze variant echter niet optimaal. Een verlaging van de wettelijke maximumsnelheid zorgt wel voor een afname van de geluidbelasting, maar de aanpassing van de wegdekverharding (asfalt naar klinkers) doet deze grotendeels teniet.

In de akoestische meest ideale situatie wordt de wettelijke maximumsnelheid verlaagd naar 30 kilometer per uur én wordt de wegdekverharding aangepast naar asfalt (voor zover nog niet aanwezig) dan wel een stille elementenverharding. Dit zal leiden tot een afname van de geluidbelasting door:

1. de verminderde verkeersintensiteit op een groot deel van het traject
2. afname van de geluidemissie door toepassing van snelheidsverlaging
3. afname van de geluidemissie door de aanpassing van de wegdekverharding

Ad. 2 Snelheid 50 naar 30 kilometer per uur: +/- 2 tot 3 dB

Ad. 3 Asfalt of stille elementenverharding ten opzichte van klinkers: +/- 4 dB

Bron: Akoestische analyse van 30 juni 2010 met het nummer 812.410/48.550/NO1

Voor een uitgebreide onderbouwing van de geluidssituatie wordt kortheidshalve verwezen naar de Akoestische analyse van 30 juni 2010 met het nummer 812.410/48.550/NO1.

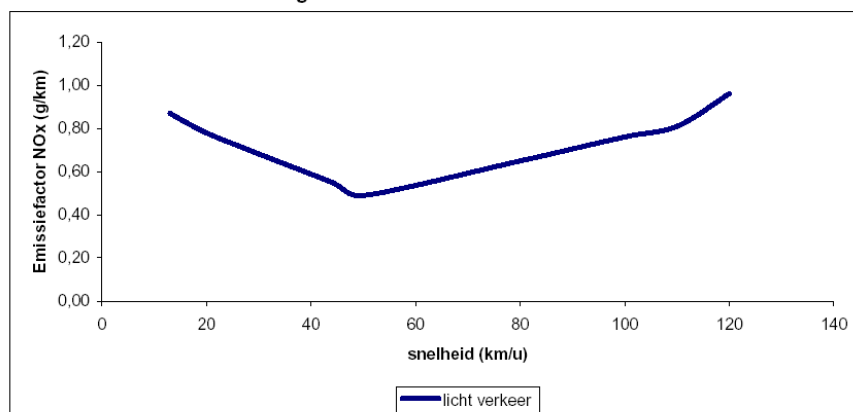
	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
GELUIDBELASTING	+	-

3.3 LUCHTKWALITEIT

In Nederland wordt de luchtkwaliteit getoetst aan de Wet luchtkwaliteit zoals die in november 2007 in werking is getreden. In deze wet zijn o.a. de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) opgenomen. In 2008 en verder worden er geen overschrijdingen van een van deze genoemde stoffen verwacht in Waalwijk.

De zogenaamde achtergrondconcentratie zal door het nemen van generieke maatregelen afnemen. De bijdrage van lokale wegen is, gelet op de verkeersintensiteiten, ook vrij gering.

Relatie tussen emissie NOx en gereden snelheid



Bron: CROW kennisprogramma Snelle Oplossingen voor Lucht en Verkeer (Solve)

Onder het huidige verkeersregime zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden van de luchtkwaliteit. Dit zal in de toekomst, ondanks een toename in de verkeersintensiteiten, niet anders worden. Gemiddeld leiden 2500 extra vervoersbewegingen met personenauto's tot een gemiddelde verhoging van 0,4 microgram per kubieke meter van fijn stof en stikstofdioxiden.

De emissie bij een snelheid van 30-km per uur bedraagt circa 70 gram/kilometer. Bij een snelheid van 50-km per uur bedraagt de emissie circa 50 gram/kilometer. Daarbij zijn de negatieve effecten van snelheidsremmende maatregelen, in de vorm van optrekken en afremmen, nog buiten beschouwing gelaten.

Vanwege een betere doorstroming op gebiedsontsluitingswegen, vanwege een hogere toegestane maximumsnelheid, minder stops ten gevolge van de voorrangssituaties en het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen, mag worden aangenomen dat de luchtkwaliteit van gebiedsontsluitingswegen gunstiger is dan die van erftoegangswegen. Daarbij laten wij het gegeven dat in de praktijk op erftoegangswegen veelal harder wordt gereden dan de toegestane maximumsnelheid, waardoor de emissie geringer is, buiten beschouwing.

De conclusie van het onderzoek naar de luchtkwaliteit luidt als volgt:

- in alle situaties worden voor alle stoffen de gehanteerde strengste grenswaarden en plandrempels voor de jaargemiddelden niet overschreden;
- door autonome, niet projectgerelateerde ontwikkelingen zal de luchtkwaliteit in de omgeving van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat verbeteren;
- er komen bij beide varianten geen overschrijdingsdagen voor NO2 voor;
- het toegestane aantal overschrijdingsdagen voor PM10 van 35 wordt in beide varianten niet overschreden.

Voor een uitgebreide onderbouwing van het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt korthedshalve wederom verwezen naar de analyse van 30 juni 2010 met het nummer 812.410/48.550/NO1.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
LUCHTKWALITEIT	0	+

3.4 OVERSTEEKBAARHEID

Een hogere intensiteit van het verkeer beïnvloedt de oversteekbaarheid van die weg in negatieve zin. Een van de kenmerken van een erftoegangsweg is dat er sprake is van de gelijkwaardigheid van wegen. Op enkele uitzonderingen na, zoals vrijliggende fiets- en busroutes en drukke oversteekpunten, wordt oversteken niet gefaciliteerd. Op gebiedsontsluitingswegen kunnen dergelijke voorzieningen, in de vorm van bijvoorbeeld zebrapaden, echter wel worden aangelegd. De inrichting van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat alsmede de beschikbare openbare ruimte lenen zich er echter niet goed voor om verkeersveilige oversteekvoorzieningen aan te leggen. Zo ontbreekt de fysieke ruimte om middengeleiders aan te leggen, waardoor gefaseerd overgestoken kan worden.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
OVERSTEEKBAARHEID	-	--

3.5 VERKEERSVEILIGHEID

In de periode 2005 - 2009 zijn er op de betreffende wegen 4 slachtofferongevallen geregistreerd, waarvan 2 slachtofferongevallen, ter hoogte van de uitweg van de supermarkt in de Van der Duinstraat. Ter hoogte van deze uitweg zijn inmiddels maatregelen in voorbereiding in de vorm van de aanleg van een plateau. Het ongevalbeeld is overigens, ten opzichte van elders in Waalwijk, niet zodanig dat dit speciale aandacht verdient. Opvallend is wel dat na de aanleg van een aantal snelheidsremmende maatregelen het aantal ongevallen lijkt af te nemen: 24 in de eerste drie jaren (2005 tot en met 2007 en 5 in de laatste twee (2008 en 2009).

In het geval de Van der Duinstraat en de Kerkstraat worden bestemd en ingericht als erftoegangswegen ontstaat er een sluitende ring van gebiedsontsluitingswegen die bestaat uit de Dick Flemmingstraat, Bevrijdingweg, Tilburgseweg, Noorder Allee, Bernhardstraat en Raadhuisstraat-Oost. Deze wegen zijn, op de Dick Flemmingstraat en de Raadhuisstraat-Oost na, ingericht als gebiedsontsluitingswegen, met veelal vrijliggende fietsvoorzieningen, rijbaanscheidingen en met een gering aantal percelen die rechtsreeks uitwegen op deze wegen.

De hierboven bij punt 2.2 genoemde strijdigheid met de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig geldt ook ten aanzien van de verkeersveiligheid: een groter aandeel gemotoriseerd verkeer moet gebruikmaken van een gebiedsontsluitingsweg, die niet als zodanig is ingericht en waar het langzaam verkeer gebruik moet maken van dezelfde verkeersruimte als snelverkeer.

Bijlage 2 geeft een gedetailleerder inzicht in de geregistreerde ongevallen.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
VEILIGHEID	0	-

3.6 RIOLERING/KABELS EN LEIDINGEN

Indien de Kerkstraat wordt bestemd als gebiedsontsluitingsweg zal deze van een asfaltverharding moeten worden voorzien. Dit betekent de aanleg van een verharding met een levensduur van ca. 40 jaar. In de Van der Duinstraat is reeds een asfaltverharding aanwezig.

Indien de Van der Duinstraat wordt bestemd als erftoegangsweg zal deze van een openverharding moeten worden voorzien. In de Kerkstraat is reeds een klinkerverharding aanwezig.

De riolering is aangelegd in 1974 en 1975. Gelet op de gemiddelde technische levensduur van dergelijke leidingen is onderzoek naar de staat van onderhoud hiervan op zijn plaats. Daarom is de inspectie van de betreffende strengen opgenomen in het inspectieprogramma voor 2010.

Uit deze inspectie blijkt dat de riolering op enkele scheuren na nog van goede kwaliteit is. Deze scheuren worden gedicht met een plaatselijke deelreparatie vanuit de buis. De noodzaak tot het openbreken van het wegdek is derhalve niet aanwezig. In de Van der Duinstraat moet een vernauwing in het riool worden verwijderd ter hoogte van de Sprangsesloot. Tevens moet in de Berkhaag de riolering worden vervangen en worden voorzien van een hemelwaterriool.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
RIOOL/KABELS/LEIDINGEN	0	0

3.7 HULPDIENSTEN

Brandweer

De Kerkstraat en de Van der Duinstraat zijn van belang voor de hulpdiensten en met name voor de Brandweer Sprang-Capelle. Hulpdiensten zijn niet gebaat met een snelheidsreductie tot 30-km per uur en met de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen. Bij dergelijke maatregelen komen de aanrijdtijden onder druk te staan. De brandweer werkt met vrijwilligers; zij worden ook op weg naar de kazerne met snelheidsremmende maatregelen geconfronteerd.

Met de komst van de Wet op de Veiligheidsrisico's hanteert de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het uitgangspunt dat bij woningbranden de brandweer binnen 8 minuten ter plaatse moet zijn. Voor een vrijwillige brandweer zijn deze 8 minuten als volgt opgebouwd:

- 1 à 1,5 minuten verwerkingstijd door de meldkamer;
- 4,5 minuten opkomsttijd vrijwilligers;
- 2 à 2,5 minuten rijtijd voor het hulpverleningsvoertuig.

De Wegenverkeerswet staat toe dat de brandweer, met gebruikmaking van optische en geluidssignalen 20-km per uur harder mag rijden dan wettelijk is toegestaan op het betreffende wegvak. Voor gebiedsontsluitingswegen, waar 50-km per uur is toegestaan, betekent dat een maximale rijsnelheid van 70 km per uur en op erftoegangswegen (30-km zones) 50-km per uur. Daarnaast moeten de vrijwilligers van hun woon- of verblijfadres naar de brandweerkazerne aan de Spoorbaanweg komen. Daarbij dienen zij zich wél aan de Wegenverkeerswet te houden. Een vrijwilliger komende uit Sprang moet rekenen op een vertraging van ca. 87 seconden maximaal indien hij zich houdt aan een maximumsnelheid van 30-km per uur.

De afstand tussen de Tilburgseweg en de Dick Flemmingstraat bedraagt ca. 1.800 meter. Het tijdverlies tussen 70 en 50 km per uur bedraagt over deze lengte ca. 37 seconden. Daarnaast ontstaat een aanzienlijke vertraging ter hoogte van de aan te leggen snelheidsremmende maatregelen indien gekozen wordt voor een 30-km zone. Daar waar een maximumsnelheid geldt van 50-km per uur kunnen deze met een hulpverleningsvoertuig relatief met een hoge snelheid worden gepasseerd.

De Kerkstraat en de Van der Duinstraat zijn een belangrijke aanrijdroute voor de brandweer naar de wijken Sprang-Noord en Sprang-Zuid. Als deze weg(vakk)en zijn ingericht als erftoegangswegen leidt dit voor de commandant van de Brandweer Waalwijk tot een onacceptabel tijdverlies, gelet op het standpunt van de minister dat zij binnen 8 minuten ter plaatse moet zijn.

In het betreffende gebied bevinden zich (hoofdzakelijk) woningen, scholen, bejaardenhuis, winkels. De handleiding brandweezorg geeft voor deze gebouwen een opkomsttijd van de eerste tankautospuiter van 8 minuten aan. Zelfs in de huidige situatie is dit niet haalbaar voor de post Sprang-Capelle.

Met het inrichten van de Van der Duinstraat en Kerkstraat naar een 30 km/h zone wordt de opkomsttijd met (gemiddeld) ruim 2 minuten verhoogd.

Vanuit het streven om te komen tot een zo hoog mogelijke mate van (brand)veiligheid zijn doorgaande wegen (zonder snelheidsbeperkende maatregelen) voor alle hulpdiensten belangrijk om snel ter plaatse te kunnen komen.

Voor nadere informatie wordt korthedshalve verwezen naar de memo van de Brandweer Midden en West Brabant van 9 maart 2010.

Regionale Ambulance Voorziening (RAV)

Een snelheidslimiet van 30 of 50-km per uur heeft geen invloed op de wettelijk opgelegde maximale aanrijdtijden. Anders dan bij de brandweer waar de maximale aanrijdtijd 8 minuten bedraagt, bedraagt de maximale aanrijdtijd 15 minuten. Daarnaast wordt de hulpverlening van de RAV niet beïnvloed door de opkomst van vrijwilligers omdat met professioneel personeel wordt gewerkt.

De ambulancedienst heeft de routes via de Bevrijdingsweg en de Noorder Allee tot haar beschikking, waar de kans op een verminderde doorstroming ten gevolge van laden en lossen, draaien en keren, minder is dan op de route via de Van der Duinstraat en de Kerkstraat.

Bekeken vanuit het comfort voor de cliënten van de ambulance heeft men een voorkeur voor een inrichting als gebiedsontsluitingsweg, door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen of de geleidelijkere uitvoering daarvan.

De voorkeur van de RAV gaat uit naar een inrichting als gebiedsontsluitingsweg waarbij wordt aangegeven dat een inrichting als erftoegangsweg geen negatief effect zal hebben op de kwaliteit van de hulpverlening. In dat geval zal de chauffeur, rekening houdend met het comfort voor de te vervoeren cliënt alerter zijn op het passeren van snelheidsremmende maatregelen.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
HULPDIENTEN	-	+

3.8 OPENBAAR VERVOER

Bij de voorbereiding van de eerste fase van de herinrichting van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat met het openbaar vervoerbedrijf afgesproken dat de route voor het openbaar vervoer gehandhaafd blijft op grond van de maatregelen die er nu liggen. Uitbreiding of aanpassing van maatregelen kan leiden tot aanpassing van de route van het openbaar vervoer.

Het openbaarvervoerbedrijf stemt in met het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen die passen bij een maximumsnelheid van 50-km per uur (gebiedsontsluitingsweg).

Tegen het instellen van een maximumsnelheid van 30-km per uur (erftoegangsweg) bestaan bezwaren, omdat de dienstregeling dan nog verder onder druk komt te staan dan nu al het geval is.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
OPENBAAR VERVOER	-	+

4.1 PROCEDUREEL

In het geval dat aan de Kerkstraat en de Van der Duinstraat de bestemming gebiedsontsluitingsweg wordt toegekend, blijft de huidige toegestane maximumsnelheid van 50-km per uur gehandhaafd en kan nadere besluitvorming op grond van de Wegenverkeerswet achterwege blijven. Wel is middels een raadsbesluit een aanpassing van het GVVP noodzakelijk. Daartegen kan geen bezwaar worden ingediend. Wel is consultatie van omwonenden en andere belanghebbenden aan te bevelen. Deze vindt plaats van 10 tot 24 september 2010.

In het geval de weg(vakk)en, overeenkomstig het GVVP worden bestemd als erftoegangswegen moet de toegestane maximumsnelheid worden teruggebracht tot 30-km per uur. Tegen het te nemen verkeersbesluit, dat gedurende een periode van 6 weken ter inzage moet worden gelegd, staat voor belanghebbenden bezwaar en beroep open. De noodzaak tot het aanpassen van het GVVP is in dit geval niet aanwezig.

4.2 PLANNING

De afgelopen jaren is in de Van der Duinstraat en Kerkstraat als eerste fase al een aantal snelheidsremmende voorzieningen aangebracht. Daarbij is al geanticipeerd op een verdere inrichting van het lint als erftoegangsweg door de breedte van de rijbaan ter plaatse van deze voorzieningen te versmallen.

De volledige herinrichting van deze straten staat in het door de gemeenteraad op 11 september 2008 vastgestelde Integrale UitvoeringsProgramma (IUP) gepland voor de periode 2010-2011.

De provincie draagt bij in de kosten van de aanleg hiervan door middel van cofinanciering.

4.3 UITVOERING

De Van der Duinstraat en de Kerkstraat hebben een gemiddelde rijbaanbreedte van ca. 7 meter. Er is ca. 11 meter beschikbaar. Bij een bestemming als gebiedsontsluitingsweg behoort de aanleg van fietsvoorzieningen, in de vorm van rode fietsstroken met een breedte van 1.50 meter, tot de mogelijkheden.

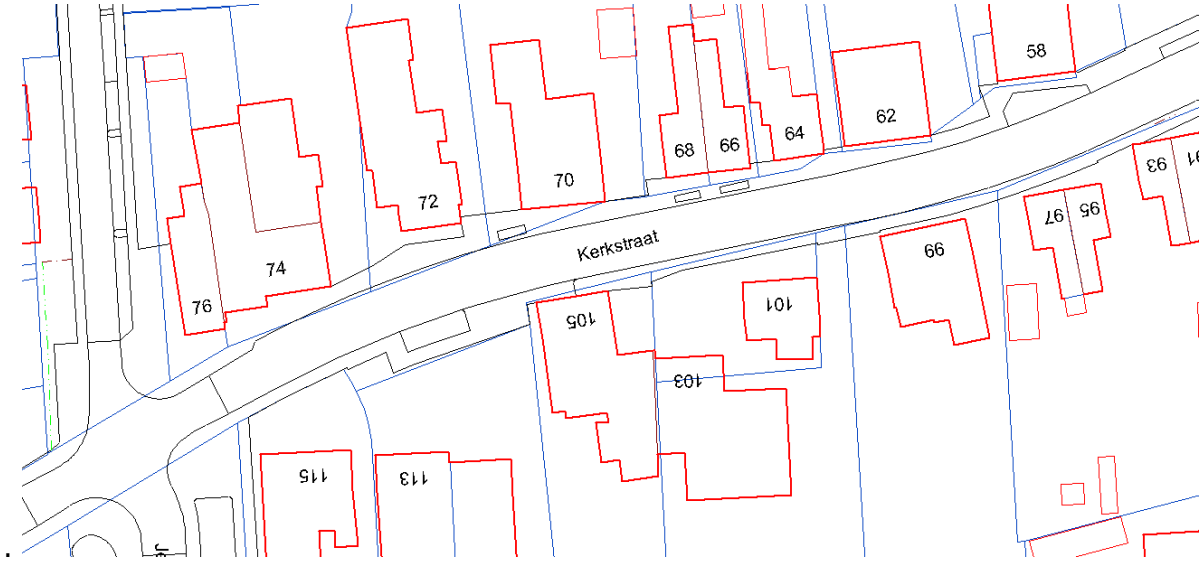


Indien snelheidsremmende voorzieningen worden aangebracht, in de vorm van drempels en/of plateaus, passend in een 30-km gebied, is enige vorm van overlast in de vorm van trillingen, in met name de Kerkstraat, niet uit te sluiten. Bovendien zijn dergelijke voorzieningen hinderlijk voor de reizigers van de streekbuslijnen.

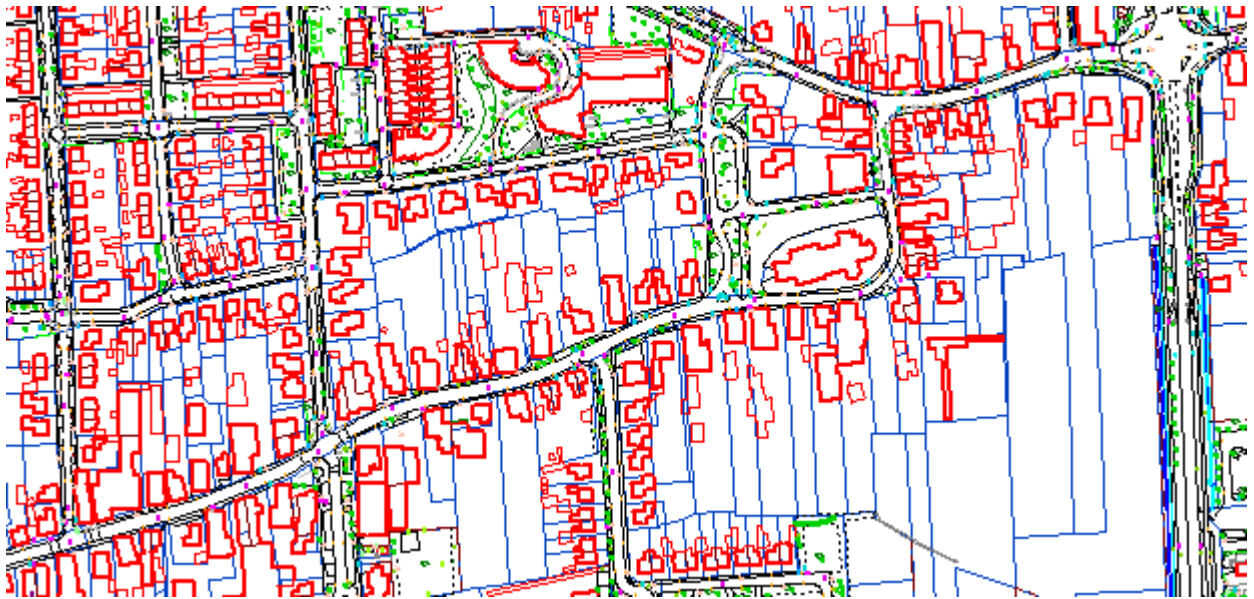
De huidige inrichting van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat komen in grote mate overeen met die van een erftoegangsweg door de aanwezigheid van particuliere inritten, de aanwezigheid van zijwegen en het parkeren langs beide zijden van de weg, uitgezonderd ter hoogte van de in de Van der Duinstraat gevestigde supermarkt.

Het gegeven dat met name in de Kerkstraat delen van het openbaar gebied op particuliere terrein zijn gelegen laten wij hier gemakshalve buiten beschouwing.

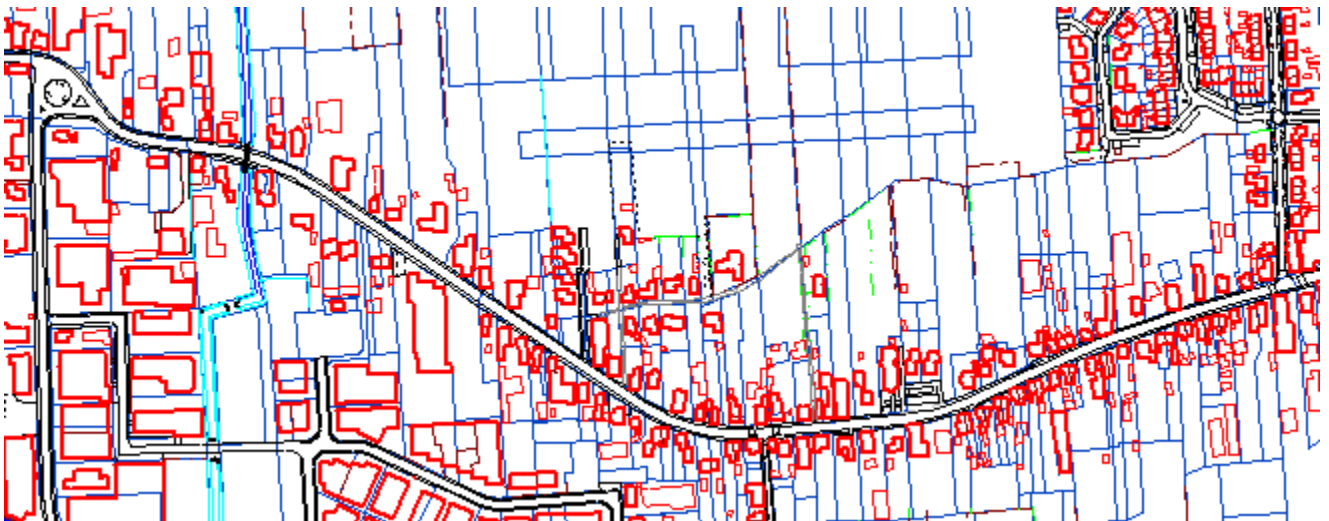
Onderstaand kaartfragment is als voorbeeld bijgevoegd. De blauwe lijnen geven de eigendomsgrenzen aan.



Bron: Flexiweb Waalwijk 19 augustus 2010



Kerkstraat



Van der Duinstraat

4.4 KOSTEN

In het geval de Kerkstraat en de Van der Duinstraat worden bestemd als erftoegangswegen bedraagt de bijbehorende maximumsnelheid 30-km per uur. Er is dan sprake van een gedezoneerde situatie, zie paragraaf 3.2, en de noodzaak tot het treffen van maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder is dan niet aanwezig. In het geval deze straten worden aangewezen als gebiedsontsluitingswegen bedraagt de bijbehorende maximumsnelheid 50-km per uur en is er sprake van een saneringssituatie in het kader van de Wet geluidhinder. De aanwijzing als gebiedsontsluitingsweg zal derhalve leiden tot uitgaven ter grootte van ca. 10.000 euro per woning ten behoeve van het treffen van geluidswerende maatregelen aan de woningen.

Een soortgelijke redenering gaat op ten aanzien van de toe te passen verharding. Een bestemming als erftoegangsweg gaat gepaard met een elementenverharding, terwijl bij een bestemming als gebiedsontsluitingsweg een gesloten verharding behoort. Het aanleggen van een asfaltconstructie (in de Kerkstraat) is aanzienlijk duurder zijn dan het, op termijn, aanleggen van een open verharding (in de Van der Duinstraat op het moment dat de daar nu aanwezige asfaltverharding moet worden vervangen).

Daarbij laten wij in deze nota in het midden of in de Kerkstraat, met name rond de kerk, een gesloten verharding past bij het cultuurhistorische karakter van dit wegvak. Een verharding bestaande uit gebakken klinkers lijkt hier meer op zijn plaats.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
KOSTEN	0	-

4.5 RESUMÉ

Aan de hand van bovenstaande afwegingen ontstaat het volgende overzicht:

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
INTENSITEITEN	+	-
LEEFBAARHEID:		
GELUIDBELASTING	+	-
LUCHTKWALITEIT	0	+
OVERSTEEKBAARHEID	-	--
VERKEERSVEILIGHEID	0	-
RIOOL/KABELS/LEIDINGEN	0	0
HULPDIENSTEN	-	+
OPENBAAR VERVOER	-	+
KOSTEN	0	-

Als aan ieder onderzocht onderdeel eenzelfde zwaarte wordt toegekend blijkt dat het inrichten van de in deze nota onderzochte weg(vakk)en als erftoegangsweg meer kansen biedt dan een inrichting als gebiedsontsluitingsweg. Als de achterliggende gegevens worden meegewogen blijkt het verschil echter minder groot te zijn. Naar de mening van ons college mag aan de leefbaarheid van de bewoners van de Van der Duinstraat en de Kerkstraat extra waarde worden toegekend. (Onder de term leefbaarheid verstaan wij in dit verband de geluidsbelasting, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid). Daarnaast zijn wij de mening toegedaan dat het merendeel van het doorgaande verkeer geen potentiële klanten zijn van de in het lint gevestigde ondernemers. Zij, de ondernemers, zijn veel meer gebaat bij een rustig verkeersbeeld, waarbij hun klanten de tijd kunnen nemen om rustig te parkeren, te manoeuvreren en in- en uit te stappen.

Het uiterlijk aanzien van de Kerkstraat, en met name van de Van der Duinstraat, vertoont veel gelijkens met de Heistraat, terwijl deze straat wél de functie van gebiedsontsluitingsweg heeft gekregen. De Heistraat komt qua gebruik en inrichting in aanmerking voor de functie van erftoegangsweg. Echter, tussen Kaatsheuvel en Capelle is geen verbinding aanwezig die als gebiedsontsluitingsweg kan worden gebruikt. Noodgedwongen is de Heistraat opgenomen in de doorgaande route tussen de Bevrijdingsweg en de Veerweg. Indien deze route niet als doorgaande route zou zijn aangewezen ontstaat een onacceptabel groot verblijfsgebied en zullen automobilisten meer dan nu het geval is moeite hebben zich te houden aan de bijbehorende maximumsnelheid van 30-km per uur.

	ERFTOEGANGSWEG 30	GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50
UITERLIJK AANZIEN	++	--

5.1 VOORSTEL:

Het college wordt in de vergadering van 12 oktober 2010, behoudens de uitkomsten van de inspraakprocedure, voorsnog voorgesteld de volgende besluiten te nemen:

1. de notitie 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan: toekomstige verkeersfunctie Kerkstraat–Van der Duinstraat Sprang-Capelle' vast te stellen;
2. de gemeenteraad in de vergadering van 9 december 2010 voor te stellen:
 - a. het op 17 december 1998 vastgestelde, en op 20 november 2006 geactualiseerde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan ten aanzien van de verkeersfunctie van de Kerkstraat en Van der Duinstraat **niet** te wijzigen;
 - b. bij de herinrichting het toepassen van een stille elementenverharding als uitgangspunt te nemen;
 - c. bij de vormgeving van snelheidsremmende maatregelen rekening houden met de belangen van hulpdiensten.

Door dit besluit ontstaat er op stadsniveau een sluitend netwerk op het niveau van gebiedsontsluitingswegen, wordt op wijkniveau het doorgaande verkeer geconcentreerd op een route die daarvoor adequaat en veilig wordt ingericht en wordt op straatniveau een aanzienlijke verbetering gerealiseerd ten aanzien van de leefbaarheid in de luchtkwaliteit, geluidoverlast, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

Bijlage 1: Overzichten intensiteiten en snelheden



Naam Meting: 2008 : Classificatie
 Locatie: van der Duinstraat (sp44)
 Wegvak: Dick Flemmingstraat - Dijkstraat
 Plaats: Sprang
 Periode: 14-4-2008 t/m 28-4-2008

1

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	5090	100%	4665	100%	5087	100%	2759	100%
Dag (7-19 uur)	4005	79%	3669	79%	4166	82%	1995	72%
Avond (19-23 uur)	881	17%	773	17%	640	13%	527	19%
Nacht (23-7 uur)	204	4%	223	5%	281	6%	237	9%
Ochtendspits (7-9 uur)	475	9%	364	8%	277	5%	65	2%
Avondspits (16-18 uur)	879	17%	766	16%	731	14%	409	15%
Richting								
Dijkstraat	2616	51%	2406	52%	2647	52%	1428	52%
Dick Flemmingstraat	2474	49%	2259	48%	2440	48%	1331	48%
Categorie								
0 - 3,4 meter	4549	89%	4210	90%	4591	90%	2645	96%
3,4 - 7 meter	348	7%	286	6%	281	6%	76	3%
> 7 meter	193	4%	169	4%	215	4%	39	1%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	48	km/uur	49	km/uur	47	km/uur	53	km/uur
V85	58	km/uur	59	km/uur	58	km/uur	64	km/uur

Naam Meting: 2007 : Classificatie
 Locatie: van der Duinstraat (sp41)
 Wegvak: Dijkstraat - Molenstraat
 Plaats: Sprang
 Periode: 7-5-2007 t/m 29-5-2007

2

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	5428	100%	4829	100%	5205	100%	2853	100%
Dag (7-19 uur)	4269	79%	3800	79%	4300	83%	2051	72%
Avond (19-23 uur)	924	17%	782	16%	627	12%	558	20%
Nacht (23-7 uur)	235	4%	247	5%	278	5%	244	9%
Ochtendspits (7-9 uur)	491	9%	349	7%	266	5%	52	2%
Avondspits (16-18 uur)	896	17%	766	16%	747	14%	436	15%
Richting								
Dijkstraat	2677	49%	2380	49%	2541	49%	1426	50%
Molenstraat	2751	51%	2449	51%	2664	51%	1427	50%
Categorie								
0 - 3,4 meter	4780	88%	4328	90%	4731	91%	2722	95%
3,4 - 7 meter	415	8%	318	7%	284	5%	91	3%
> 7 meter	233	4%	183	4%	190	4%	41	1%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	46	km/uur	46	km/uur	46	km/uur	48	km/uur
V85	55	km/uur	55	km/uur	55	km/uur	57	km/uur

Naam Meting: 2007 : Classificatie
 Locatie: Kerkstraat (sp34)
 Wegvak: Burg. Meijerstraat - Rembrandtlaan
 Plaats: Sprang
 Periode: 7-5-2007 t/m 22-5-2007

3

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	4373	100%	4087	100%	4432	100%	2743	100%
Dag (7-19 uur)	3368	77%	3156	77%	3600	81%	1971	72%
Avond (19-23 uur)	781	18%	703	17%	586	13%	544	20%
Nacht (23-7 uur)	224	5%	228	6%	246	6%	228	8%
Ochtendspits (7-9 uur)	430	10%	324	8%	229	5%	51	2%
Avondspits (16-18 uur)	712	16%	639	16%	626	14%	398	15%
Richting								
Burg. Meijerstraat	2115	48%	1971	48%	2121	48%	1314	48%
Rembrandtlaan	2258	52%	2116	52%	2311	52%	1429	52%
Categorie								
0 - 3,4 meter	3874	89%	3671	90%	4021	91%	2610	95%
3,4 - 7 meter	325	7%	266	7%	241	5%	82	3%
> 7 meter	174	4%	151	4%	171	4%	51	2%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	37	km/uur	37	km/uur	37	km/uur	39	km/uur
V85	46	km/uur	46	km/uur	46	km/uur	47	km/uur

Naam Meting: 2007 : Classificatie
 Locatie: Kerkstraat (sp36)
 Wegvak: Oudestraat - J. de Rooystraat
 Plaats: Sprang
 Periode: 7-5-2007 t/m 22-5-2007

4

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	5455	100%	5023	100%	5222	100%	3095	100%
Dag (7-19 uur)	4356	80%	3983	79%	4223	81%	2250	73%
Avond (19-23 uur)	895	16%	821	16%	765	15%	579	19%
Nacht (23-7 uur)	204	4%	219	4%	234	4%	266	9%
Ochtendspits (7-9 uur)	524	10%	385	8%	161	3%	51	2%
Avondspits (16-18 uur)	993	18%	876	17%	781	15%	503	16%
Richting								
Oudestraat	2923	54%	2711	54%	2825	54%	1751	57%
J. de Rooystraat	2532	46%	2312	46%	2397	46%	1344	43%
Categorie								
0 - 3,4 meter	5013	92%	4663	93%	4928	94%	2998	97%
3,4 - 7 meter	348	6%	283	6%	224	4%	83	3%
> 7 meter	95	2%	78	2%	71	1%	14	0%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	37	km/uur	37	km/uur	37	km/uur	38	km/uur
V85	45	km/uur	45	km/uur	45	km/uur	46	km/uur

Volgens de in het GVVP opgenomen voorkeurskenmerken kennen binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangswegen een gemiddelde etmaalintensiteit van maximaal 4.000 motorvoertuigen. Gebiedsontsluitingswegen kennen een gemiddelde etmaalintensiteit welke is gelegen tussen de 5.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Noot: het gebruik van het verkeersmodel is minder goed toepasbaar op straten en wegen met een verhoudingsgewijs geringe intensiteit.

Bijlage 2: overzicht ongevallen periode 2005-2009



omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2005	7	1	0	0	0	1	6
2006	10	1	1	0	1	0	9
2007	7	2	1	0	1	1	5
2008	2	1	1	0	1	0	1
2009	3	1	1	0	1	0	2
Totaal	29	6	4	0	4	2	23

UMS-ongevallen: ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade
Bron: web.viastat-online.nl