

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN EVALUATIE EN ACTUALISATIE 2006

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN EVALUATIE EN ACTUALISATIE 2006

- 1.0. INLEIDING
- 2.1. BELEIDSMATIG
- 2.2. RELATIE MET PROVINCIAAL BELEID
- 3.0. VERKEERSCIRCULATIEPLAN WAALWIJK-STAD
 - a. Mr. van Coothstraat en Putstraat
 - b. een duurzaam veilige verkeersverbinding door Waalwijk
- 4.0. INRICHTINGSNIVEAU
 - c. Heermanslaan/Burgemeester Teijssenlaan
 - d. Van der Duinstraat
 - e. Tilburgseweg
 - f. Burgemeester Smeelelaan-Zuid
- 5.1. REGULIER OPENBAAR VERVOER
- 5.2. COLLECTIEF VRAAGAFHANKELIJK VERVOER
- 5.3. Experiment Kleine kernen
- 6.0. PLANNING
- 6.1. AFSLUITING
- 7.0. RESUMÉ
- 7.1. VOORGESTELDE WIJZIGINGEN

BIJLAGEN:

- a. uitgevoerde werken 1999-2006
- b. doorkijk 2006-2009 en op langere termijn
- c. ongevallen 1993 – 2005

1.0. INLEIDING

In de vergadering van 5 juli 2005 heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen waarmee het college wordt opgedragen te komen tot een voorstel tot evaluatie en eventuele bijstelling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. De raad heeft hier toe besloten omdat het GVVP reeds in 1998 is vastgesteld en dat hierin doelstellingen zijn opgenomen die onder andere zijn gebaseerd op destijds bekende verkeersprognoses en andere aannames. Bovendien is een deel van het GVVP reeds uitgevoerd. Uit de beraadslagingen blijkt "dat met de woorden evaluatie en eventuele bijstelling niet veel meer bedoeld is dan het komen tot een actualisatie" (citaat: raadslid de heer R. van Dongen).

2.1. BELEIDSMATIG

In de vergadering van 17 december 1998 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (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.

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.

Ten aanzien van *het terugdringen van het vermijdbaar autogebruik* het volgende. Het GVVP is opgesteld op een moment dat het beleid van de rijksoverheid onder andere was vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Daarin werd gestreefd naar een duurzame samenleving geoperationaliseerd in de begrippen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het SVV-II, geldig van 1990 tot 2004, werd hoog ingezet op het verminderen van de groei van de automobiliteit. Dit hield in dat in plaats van 72% als gemiddelde landelijke groei, 35% groei van het autokilometrage als landelijk gemiddelde voor de periode van 1986 tot 2010 werd nagestreefd.

De hoofdstrategieën zijn neergelegd in strategieën voor het personenvervoer en het goederenvervoer. Wanneer deze strategieën worden samengevat blijven de volgende punten over:

- prioriteit voor het zakelijke autoverkeer en het goederenverkeer;
- hoger aandeel openbaar vervoer, met name in de spitsuren in en om de stedelijke knooppunten;
- verbetering van de leefbaarheid;
- stringenter parkeerbeleid;
- bevordering van het fietsgebruik;
- autoverkeer concentreren op hoofdadere.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid werden de volgende doelstellingen gehanteerd:

- 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van het gemiddelde uit de periode 1984-1986
- 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986.

De Nota Mobiliteit is de opvolger van het SVV-II. In deze nota schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Afgezien van de formele eis voor een nieuw plan zijn er ook inhoudelijke redenen om het verkeers- en vervoersbeleid voor de lange termijn te actualiseren. Allereerst omdat alle toekomstverkenningen duiden op een verdere groei van het verkeer en vervoer. Bovendien blijkt uit de evaluatie van het SVV-II dat belangrijke doelstellingen met louter voortzetting van het SVVII-beleid niet worden gehaald. Het SVVII heeft nog onvoldoende voorzien in afstemming van instrumenten en doelen.

De doelstelling voor wat betreft het aantal verkeersslachtoffers afkomstig uit het SVVII is dan ook bijgesteld:

- In 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een daling van 15% t.o.v. 2002);
- In 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een daling van 7,5% t.o.v. 2002).

Een ander verschil met het SVVII is dat in de Nota Mobiliteit wordt aangegeven dat de groei van het verkeer en vervoer *mogelijk* gemaakt moet worden, terwijl in het SVV-II juist werd gesproken over het *remmen* van de groei van de automobilititeit. In de Nota Mobiliteit wordt dan ook aangegeven dat het belang van een groei van het verkeer en vervoer wordt ingezien en dat het verkeer ruimte moet krijgen. De mobiliteit wordt namelijk gezien als een zeer belangrijke drijfveer voor de economie.

Ten aanzien van *het verhogen van de verkeersveiligheid* het volgende. Het gemeentelijk verkeersveiligheid is gebaseerd op de filosofie Duurzaam Veilig. Deze filosofie kent een infrastructuur die qua vormgeving uitgaat van de beperkingen van de menselijke vermogens en van voertuigen die voorzien zijn van middelen om de (rij)taken van mensen te vereenvoudigen. De verkeersdeelnemers dienen uit hun omgeving op te kunnen maken welk verkeersgedrag van hen wordt verlangd.

De drie veiligheidsprincipes uit de eerste fase van Duurzaam Veilig, die ten tijde van de totstandkoming van het GVVP werden gehanteerd, 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.

Omdat Duurzaam Veilig een volgende fase ingaat is deze visie geactualiseerd. Dit heeft geleid tot de toevoeging van een tweetal veiligheidsprincipes, te weten:

- vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling: het beperken van letsel door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op het gedrag van anderen;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemers: het vermogen om de eigen taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

2.2. RELATIE MET PROVINCIAAL BELEID

De drukte op de hoofdwegen neemt toe, het inwoneraantal groeit, de woon-werkafstand wordt groter en schaalvergroting leidt tot steeds meer en langere verplaatsingen. Daarbij vindt driekwart van alle verplaatsingen met de auto plaats binnen een afstand van 30 kilometer. Op regionale schaal dus. Samenwerking bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken is onontbeerlijk, want deze zijn niet langer door de overheden afzonderlijk op te lossen.

De provincie heeft de plicht vanuit de Planwet verkeer en vervoer om de landelijke Nota Mobiliteit regionaal door te vertalen. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) is vervolgens het kader voor de gemeenten bij de vormgeving van een samenhangend en uitvoeringsgericht mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen van het PVVP moeten namelijk een uitwerking krijgen in de regionale gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen.

In het PVVP kiest de provincie voor:

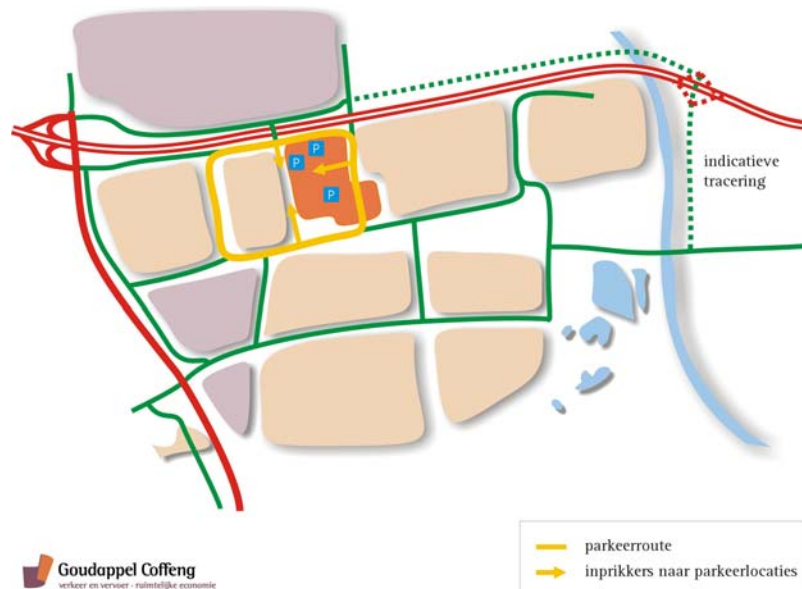
1. de reiziger, door uit te gaan van een deur-tot-deur benadering en in te zetten op acceptabele, betrouwbare reistijden;
2. voor een juiste balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, welke per situatie kan verschillen en
3. vergroting van uitvoeringskracht.

Sinds 1999 werken gemeenten, de provincie en rijkswaterstaat samen volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA) Verkeer en Vervoer. Deze samenwerking leidt tot een integrale aanpak van knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Waalwijk neemt deel aan de GGA Midden-Brabant. De samenwerkende partners stellen regionale maatregelenpakketten op. De maatregelen die daarin staan zijn met de partners goed doorgesproken. Als de kwaliteit van de maatregelen goed is, geeft de provincie een financiële ondersteuning in de vorm van cofinanciering. Door de regionale samenwerking wordt op deze wijze gekomen tot gebiedsgerichte oplossingen. Maatwerk dus. De input van Waalwijk in de regionale maatregelenpakketten bestaat uit het aandragen van de relevante projecten uit het periodiek door de gemeenteraad vast te stellen Integrale UitvoeringsProgramma. Hiermee wordt enerzijds aansluiting gezocht bij de keuzes die de provincie heeft gemaakt en wordt anderzijds cofinanciering veiliggesteld.

Het uiteindelijke doel van de regionale samenwerking is te komen tot een duurzame bereikbaarheid, want een goede bereikbaarheid is van groot belang voor een vitale economie. Bij duurzaamheid hoort ook een goede bereikbaarheid van het platteland. Binnen een duurzame bereikbaarheid wordt een balans gezocht tussen economie, ecologie en sociale waarden.

3.0. VERKEERSCIRCULATIEPLAN WAALWIJK-STAD

In de vergadering van 20 december 2004 heeft de gemeenteraad het verkeerscirculatieplan voor de Waalwijk-Stad vastgesteld als nadere uitwerking van het GVVP. Dat plan gaat uit van een stadsring en een centrumring.



Vanuit de centrumring wordt het verkeer verdeeld over de verschillende parkeervoorzieningen. Deze ring is vervolgens goed ontsloten op de, buiten het directe centrum gelegen, gebiedsontsluitingswegen en vervolgens via de stadsring op het hogere wegennet. Hierdoor worden woonstraten maximaal ontlast van buurtvreemd verkeer. Beide ringen zijn met elkaar verbonden middels zogenaamde radialen. De gehele verkeersstructuur moet zodanig worden vormgegeven dat het verkeer dat in het centrum, of in de stad Waalwijk moet zijn daar ook moet kunnen komen.

De centrumring bestaat uit:

- de Floris V-laan, Burgemeester Van der Klokkenlaan en een deel van de Noorder Parallelweg;
- de Wilhelminastraat;
- de Taxandriaweg (centrum) en
- de Burgemeester Verwielstraat.

Daarbuiten fungeert een stadsring, bestaande uit:

- de 'zuid-as',
- de Akkerlaan en de Drunensweg,
- de nieuw aan te leggen oosttangente,
- de A59 en de N261.

De stadsring en de centrumring zijn met elkaar verbonden middels radialen, zoals de Bachlaan, de Burgemeester Smeelelaan, de Ambrosiusweg en de Taxandriaweg-west.

a. Mr. van Coothstraat en Putstraat

In het huidige GVVP zijn de Mr. van Coothstraat en de Putstraat bestemd als gebiedsontsluitingswegen. Uit de studie op basis waarvan de gemeenteraad het Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad heeft vastgesteld blijkt dat de intensiteiten in deze straten zodanig verminderen dat een inrichting als erftoegangsweg tot de mogelijkheden behoort. De vermindering in de Mr. van Coothstraat wordt veroorzaakt door het aanbrengen van een 'knip' ter hoogte van de parkeervoorziening De Els, waarmee doorgaand verkeer door deze straat wordt tegengegaan. In de Putstraat wordt de verlaging bereikt door het verwijderen van de toerit richting 's-Hertogenbosch op de A59, nadat de nieuwe aansluiting Waalwijk-Oost is gerealiseerd. Voorgesteld wordt de functie van deze straten te wijzigen in erftoegangsweg, welke deel uitmaken van een groter verblijfsgebied.

b. een duurzaam veilige verkeersverbinding door Waalwijk

Aan de noordzijde van het spoortracé ligt een belangrijke gebiedsontsluitingsroute, gevormd door de Floris V-laan, de Burgemeester Van der Klokkenlaan, de Noorderparallelweg en de Ambrosiusweg. Deze wegen zullen in de komende tien jaar meer verkeer te verwerken krijgen. Enerzijds door de ontwikkelingen in het centrum en anderzijds door de invoering van het verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad. Met het oog op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer zal in de toekomst het bestemmingsverkeer zoveel mogelijk worden gescheiden van het doorgaande verkeer. Aan de noordzijde van deze route wordt daarom een parallelweg aangelegd, die door de fiets in beide richtingen bereden kan worden en door de auto uitsluitend in de oost-west-richting. Het voordeel van een dergelijke parallelroute is het minimaliseren van in- en uitrijbewegingen bij inritten en parkeerplaatsen. Dit bevordert een snelle doorstroming van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg en wordt tevens een veilige voorziening voor het bestemmingsverkeer zowel fiets als auto gerealiseerd. Om van de parallelweg veilig op de gebiedsontsluitingsweg te komen en omgekeerd zijn ter plaatse van de noord- zuid gelegen verbindingen i.c. de Bachlaan, de Burgemeester Verwielstraat, de Mr. van Coothstraat, de Stationsstraat en de Putstraat uitwisselpunten voorzien.

Bij verkeersbesluit van 31 oktober 2005 heeft het college besloten:

1. de in het kader van de Visie voor de inrichting van het spoortracé aan te leggen parallelwegen ten noorden van de Ambrosiusweg, Noorder Parallelweg, Burgemeester van der Klokkenlaan en Floris V-laan, aan te wijzen als een 30 km per uur zone, door middel van het plaatsen van de borden E10(A1) ("maximumsnelheid 30") en E10(A2) ("einde maximumsnelheid 30");
2. eenrichtingsverkeer in te stellen in westelijke richting, door middel van het plaatsen van de borden C2 ("eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee"), C3 ("eenrichtingsweg") en C4 ("eenrichtingsweg");
3. door middel van het plaatsen van onderborden 0103 ("uitgezonderd [pictogram: fiets en bromfiets]") aan te geven dat deze categorie verkeersdeelnemers van deze maatregel zijn uitgesloten;
4. niet eerder tot effectuering van dit verkeersbesluit over te gaan dan nadat de parallelwegen daadwerkelijk zijn aangelegd.

4.0. INRICHTINGSNIVEAU

Op dit moment voldoet de inrichting van een groot aantal wegen nog niet aan de functie die zij in het GVVP hebben gekregen. Ook is nog niet bekend op welke wijze deze wegen heringericht zullen worden. Daarom kan ook nog niet worden vastgesteld in hoeverre in eventuele knelpunten, zoals ten aanzien van bijvoorbeeld barrièrewerking, voorzieningen voor langzaam verkeer, verkeersveiligheid en/of parkeren, kan worden voorzien.

Wel is duidelijk dat herinrichtingsplannen zullen worden ontworpen in overleg en samenspraak met de bewoners en andere belanghebbenden. Dan pas zullen ook de consequenties duidelijk worden ten aanzien van de uitvoering van en het aantal snelheidsremmende maatregelen, het openbaar groen, de breedte van de trottoirs, fiets- en oversteekvoorzieningen en dergelijke. Op welk moment tot herinrichting van de betreffende wegen zal worden overgegaan is afhankelijk van de prioriteiten die de raad verbindt aan de uit het GVVP voortvloeiende maatregelen. Deze dienen te worden begrepen in het voortschrijdende Integrale Uitvoeringsprogramma Infrastructuur (IUP), dat periodiek door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

c. Heermanslaan/Burgemeester Teijssenlaan

In het GVVP zijn, als de nieuwe aansluitingsstructuur op de A59 is gerealiseerd, de Heermanslaan en de Burgemeester Teijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve, bestemd als gebiedsontsluitingswegen. Het overige deel van de Burgemeester Teijssenlaan is bestemd als erftoegangsweg. De overgang van een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg komt daarmee te liggen in de Burgemeester Teijssenlaan, ter hoogte van de Erve. De rotonde op de aansluiting van de Heermanslaan met de Van Lovenlaan, Teisterbantlaan en Groen van Prinstererlaan is een voor de weggebruikers veel logischere en daardoor meer acceptabelere plaats voor de overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Bovendien hebben omwonenden van de Heermanslaan in het kader van de daar te vestigen multifunctionele woon-, zorg-, onderwijs-, en welzijnsvoorziening (PlusPunt) de wens uitgesproken dat de Heermanslaan wordt heringericht als verblijfsgebied. Daarom wordt voorgesteld de Heermanslaan en de Burgemeester Teijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve te bestemmen als erftoegangswegen, welke deel uitmaakt van het verblijfsgebied De Hoef.

d. Van der Duinstraat

Eenzelfde grens komt op basis van het huidige GVVP te liggen in de Van der Duinstraat, ter hoogte van de Dijkstraat. De rotonde op de aansluiting van de Van der Duinstraat met de Dick Flemmingstraat en de Raadhuisstraat is een voor de weggebruikers veel logischere en daardoor acceptabelere plaats voor de overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Bovendien komen in dat geval de in- en uitrit van de aan de Van der Duinstraat 110 gevestigde supermarkt te liggen aan een erftoegangsweg en niet meer aan een gebiedsontsluitingsweg. Gelet op de functies van dergelijke wegen ligt het meer voor de hand een parkeerterrein te laten uitwegen op een erftoegangsweg dan op een gebiedsontsluitingsweg. Om bovenstaande redenen wordt voorgesteld de Van der Duinstraat, tussen Dick Flemmingstraat en Dijkstraat te bestemmen als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied.

e. Tilburgseweg

De Tilburgseweg is ingevolge het huidige GVVP bestemd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De maximaal toegestane snelheid op dergelijke wegen bedraagt 80 km per uur. Deze weg bestaat uit twee wegvakken. Het noordelijke deel, met een lengte van ca. 400 meter, is gelegen tussen het Piet Klerkxplein en de Bevrijdingsweg; het zuidelijke deel ligt tussen de Bevrijdingsweg en de kern Kaatsheuvel. Gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen van de gebieden ter weerszijden van de weg (hotel, carpoolplaats, motorbrandstoffenverkooppunt, uitbreiding Sprang-Zuid, politiekantoor, begraafplaats) is het gebruik van het noordelijke gedeelte van de Tilburgseweg als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 60 km per uur, wenselijker. Afhankelijk van de werkelijke te realiseren ontwikkelingen rondom deze weg valt niet uit te sluiten dat op termijn de noodzaak aanwezig is de grens van de bebouwde kom van Sprang-Capelle in zuidelijke richting te verleggen, waardoor de maximaal toegestane snelheid verder wordt verlaagd tot 50 km per uur.

Het zuidelijke deel van de Tilburgseweg sluit in Kaatsheuvel aan op een verblijfsgebied. Ter hoogte van de aansluiting met de Van Haestrechtstraat is een plateau aanwezig en moet voorrang worden verleend aan bestuurders van rechts. Een hoge snelheid van het autoverkeer is derhalve ongewenst. Ook de functie van dit wegvak, eveneens met een lengte van ca. 400 meter, komt in aanmerking om te worden gewijzigd in erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

f. Burgemeester Smeelelaan-Zuid

Het zuidelijke deel van de Burgemeester Smeelelaan, gelegen tussen de Groenwoudlaan en de Meerdijk, is in het huidige GVVP bestemd als erftoegangsweg. De huidige inrichting en het huidige gebruik van dit wegvak vertoont echter veel overeenkomsten met die van een gebiedsontsluitingsweg. Zo zijn er vrijliggende fietspaden aanwezig, wegen er geen percelen rechtstreeks op uit en bestaat het wegdek uit een gesloten verharding. Het wegvak vormt een verbinding tussen de Zuid-as en de Meerdijk en ontsluit het stadsdeel Meerdijk. Voorgesteld wordt dit wegvak te wijzigen in gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Gebiedsontsluitingsweg:

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

De maximumsnelheid bedraagt 50-km per uur.

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. Dit wordt afgedwongen door de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen.

De ontwikkeling van het verkeer in Waalwijk wordt niet stelselmatig gevolgd aan de hand van metingen en tellingen. In 2002 is gebleken, bij een update van het verkeersmodel ten behoeve van de centrumontwikkelingen, dat de in 1997 voorspelde groei van het autoverkeer voor het jaar 2010 in dat jaar al was bereikt. Het autoverkeer heeft derhalve een veel grotere groei doorgemaakt dan waar in 1997 ten tijde van het opstellen van het GVVP rekening mee werd gehouden.

Dat betekent dat de noodzaak om voortvarend tot uitvoering van de uit het GVVP voortvloeiende maatregelen over te gaan de afgelopen jaren is toegenomen.

De enige gegevens die mogelijk een beeld geven van de effecten van de in het kader van het GVVP getroffen maatregelen komen voort uit de ongevallenregistratie van de Adviesdienst verkeer en vervoer van het Ministerie van verkeer en waterstaat. Uit de in bijlage 3 opgenomen tabellen blijkt dat noch uit het aantal slachtoffers nog uit het aantal ongevallen valt op te maken dat de in de afgelopen jaren genomen maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid voor Waalwijk als geheel geen merkbaar effect hebben gesorteerd.

Daarom is er ingezoomd op twee recentelijk uitgevoerde werken, te weten de realisatie van de eerste fase van de fietsroute-oost langs de Teisterbantlaan, Van der Merwedelaan en Akkerlaan-Noord en de herinrichting van de Burgemeester Smeelelaan-Noord. Het aantal letselongevallen op deze wegvakken is echter (gelukkig) zodanig gering van omvang dat niet kan worden geconstateerd of er sprake is van enig effect. Op deze wegvakken valt wel een afname van het totaal aantal ongevallen en van het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade te constateren. Dus van een gunstig effect bij deze categorieën is wel degelijk sprake.

Onlangs is het Verkeersmodel regio Midden-Brabant opgeleverd. Dit verkeersmodel is gemaakt in opdracht van de eerder genoemde GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer Midden-Brabant, een samenwerkingsverband tussen alle gemeenten in deze regio, de provincie, rijkswaterstaat en de betrokken politieteams. Met dit rekenmodel kunnen, met gegevens uit 2004, met een zekere marge voorspellingen worden gedaan over (de omvang van) de verkeersstromen in de jaren 2015 en 2020.

5.1. REGULIER OPENBAAR VERVOER

De voortschrijdende realisatie van Landgoed Driessen maakt het noodzakelijk dat deze locatie wordt ontsloten met het openbaar vervoer. Zo'n 2.700 woningen zullen daar rond 2020 zijn gebouwd. Niet alleen worden er in Landgoed Driessen nieuwe woningen gerealiseerd, maar in de loop van 2006 en 2007 zullen ook twee scholen voor het voortgezet onderwijs er hun deuren openen: het Willem van Oranje College en De Loint. Rondom de nieuwe locatie van de school is reeds een sporthal gebouwd en zijn sportvelden aangelegd, terwijl een sportschool en een ambulancepost in aanbouw zijn. Bovendien zal er een woonzorgzone met appartementen worden gerealiseerd.

De gemeente Waalwijk, de provincie Noord-Brabant, de huidige vervoermaatschappij en het Reizigersoverleg Brabant hebben gezamenlijk gekeken naar mogelijkheden om Landgoed Driessen zo goed mogelijk te ontsluiten met het openbaar vervoer. De mogelijkheden om met de huidige lijnen 136 en 137, 's-Hertogenbosch-Waalwijk-Tilburg v.v., langs of door Landgoed Driessen te rijden is qua rittijd op dit moment niet haalbaar, gelet op de aansluitingen op de treinen in Tilburg en 's-Hertogenbosch. Om toch al met ingang van augustus 2006 Landgoed Driessen te ontsluiten met het openbaar vervoer, en de leerlingen van het Willem van Oranje College de mogelijkheid te geven met de bus naar school te gaan, zal buurtbus 233; de huidige route Wijk en Aalburg, Kromme Nol-busstation Waalwijk v.v.; door rijden naar de wijk Vrijhoeve in Sprang-Capelle, via Landgoed Driessen. Tevens zal streeklijn 133 in de ochtend doorrijden naar Landgoed Driessen.

Door de route te verleggen wordt in Waalwijk ook de wijk Baardwijk aangedaan en verbetert de ontsluiting van de wijk De Hoef. Na het winkelcentrum De Els volgt de buurtbus de route van de andere buslijnen. Na de kruising met de Midden-Brabantweg rijdt de buurtbus, via de rotonde Piet Klerkx, Landgoed Driessen binnen.

De route gaat dan via de Oprijlaan (met halte) naar de Oudestraat. Vlakbij de rotonde met de Bernardstraat is de volgende halte. Via de Bernardstraat rijdt de buurtbus verder naar de Raadhuisstraat, waar het bij de bestaande halte van buurtbus 234 bij het voor-

malige gemeentehuis van Sprang-Capelle stopt. De begin- cq. eindhalte komt bij het zorgcentrum Elzenhoven in de wijk Vrijhoeve in Sprang-Capelle.

De buurtbus rijdt in 2006 en 2007 als proef. De provincie is gedurende die periode volledig verantwoordelijk voor de exploitatie. In de loop van 2007 wordt gekeken of de route, de haltes en het soort vervoer voldoen aan de wensen van de reizigers en of het minimaal benodigde aantal reizigers wordt gehaald. In de tussentijd wordt door de provincie een studie opgestart naar een structureel betere ontsluiting van de gehele Langstraat met het openbaar vervoer.

Wanneer en hoe buurtbus 233 precies zal rijden zal medio augustus 2006, middels berichtgeving in diverse media, duidelijker worden.

5.2. COLLECTIEF VRAAGAFHANKELIJK VERVOER

Op het gebied van het openbaar vervoer hebben de laatste jaren behoorlijk wat veranderingen plaatsgevonden. Met de introductie van de Wet Personenvervoer 2000 per 1 januari 2001 is een belangrijke stap gezet naar een herstructurering van het openbaar vervoer. Aan de ene kant moet het openbaar vervoer beter afgestemd worden op de wensen van de reiziger en aan de andere kant moet het betaalbaar blijven. Vanaf 1 januari 2003 rijdt er een nieuwe vorm van openbaar vervoer in Midden-Brabant. Sinds deze datum kunnen alle inwoners van de gemeenten Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk gebruikmaken van de Deeltaxi Midden-Brabant. Deze nieuwe vorm van openbaar vervoer behoort tot de zogenaamde CVV-systemen (CVV=Collectief Vraagafhankelijk Vervoer). De Deeltaxi is een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer per trein en per bus. In tegenstelling tot de trein en de bus is de Deeltaxi niet gebonden aan vaste routes en haltes. Alle bestemmingen die vallen in het vervoergebied kunnen van deur tot deur per taxiauto of –bus bereikt worden. Het vervoergebied bestaat uit de acht deelnemende gemeenten plus vier aangrenzende zones. Zoals de naam al zegt, wordt de taxi met meerdere mensen gedeeld waardoor de rit meestal wat langer duurt dan met een gewone taxi. Daar staat tegenover dat er tegen een gunstiger tarief dan in een normale taxi en met meer comfort dan in een gewone bus gereisd kan worden.

Vanaf 1995 is de Deeltaxi in Midden-Brabant verantwoordelijk geweest voor uitsluitend het vervoer in het kader van de Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG). Deze groep Deeltaxi gebruikers beslaat op dit moment, nu deze vorm van vervoer door iedereen kan worden gebruikt, bijna 90% van het totale aantal gebruikers en bevestigt daarmee dat Midden-Brabant nog niet over een geïntegreerd CVV-systeem beschikt. Immers, voor de WVG-doelgroep is de Deeltaxi vaak de enige mogelijkheid om zelfstandig met het ‘gewone’ openbaar vervoer te kunnen reizen. Het gebruik door niet-gehandicapte reizigers, ook wel de vrije reiziger of de CVV-reiziger genoemd, is zeer beperkt. Ruim een jaar na de invoering van het nieuwe Deeltaxisysteem in Midden-Brabant zijn de meeste aanloopproblemen verholpen. Het Servicepunt Deeltaxi Midden-Brabant, dat belast is met het beheer van de Deeltaxi, wil haar aandacht op het aanbieden van openbaar vervoer aan alle inwoners van Midden-Brabant gaan uitbreiden. Dit in voorbereiding op de toekomst: een voor iedereen toegankelijk en integraal georganiseerd openbaar vervoer waarin ‘gewoon’ openbaar vervoer en CVV samen een rol spelen.

5.3. Experiment Kleine kernen

Midden-Brabant beschikt over een uitgebreid netwerk van streekbus- en buurtbusdiensten. Het streekbuslijnnet is gericht op de stad Tilburg. De buurtbussen hebben als functie de diverse (kleine) kernen in Midden-Brabant, die niet rechtstreeks met elkaar verbonden zijn door streekbuslijnen, onderling toch met elkaar te verbinden.

Met name in de avonduren op werkdagen en in het weekend doet zich de situatie voor dat de reiziger niet de mogelijkheid heeft om van het 'gewone' openbaar vervoer gebruik te maken omdat de desbetreffende kern dan niet met het 'gewone' openbaar vervoer kan worden bereikt. Op die tijden is er voor de reiziger, die voor vervoer uitsluitend is aangevoerd op het openbaar vervoer, alleen de mogelijkheid om door middel van de Deeltaxi gebruik te maken van openbaar vervoer. Dit houdt echter wel in dat die reiziger gedwongen wordt een hoger tarief te betalen. Dit is de aanzet om een experiment te starten waarin het CVV-tarief van de Deeltaxi naar plaats en tijd gedifferentieerd wordt. Met de Deeltaxi worden reizigers, op die momenten dat het 'gewone' openbaar vervoer niet meer rijdt, gehaald en gebracht van en naar plaatsen waar dat wel het geval is.

In totaal zijn er tien kernen geselecteerd die in aanmerking komen voor dit experiment. De kernen voldoen aan twee criteria: geen, of vrijwel geen aanbod van openbaar vervoer op werkdagen na 19.00 uur en geen, of vrijwel geen aanbod in het weekend. Sprang-Capelle en Waspik zijn twee van deze kernen. Op 1 september 2005 is dit experiment van start gegaan. Na een half jaar is gebleken dat 55% van het aantal ritten wordt gereden van en naar deze kernen.

6.0. PLANNING

Na 2010 ligt de prioriteit bij het opwaarderen van de N261 tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Hoewel de provincie Noord-Brabant de wegbeheerder is zullen ook van de aanliggende gemeentes, in het kader van flankerende maatregelen, de nodige financiële offers worden gevraagd. Eenzelfde situatie doet zich voor ten aanzien van de A59. Het ligt in de rede te veronderstellen dat na 2015 het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op deze rijksweg de nodige financiële middelen zal vergen.

Met deze verbeteringsmaatregelen dient, naast het verbeteren van de doorstroming op het hogere wegennet en het ontsluiten van Waalwijk-Stad, de ontsluiting van het Bedrijventerrein Haven voor de langere termijn te worden veilig gesteld. Dit bedrijventerrein is immers een van de belangrijke economische pijlers van de regio Waalwijk.

Het verdient derhalve aanbeveling, zowel om verkeerskundige als begrotingstechnische redenen, om rond 2010 tenminste het lokale hoofdwegennet i.c. de centrumring "op orde" te hebben:

- gebiedsontsluitingswegen dienen voor wat betreft de inrichting te worden afgestemd op te verwerken intensiteiten om zodoende congestie zoveel mogelijk te voorkomen;
- verblijfsgebieden zijn voor wat betreft de inrichting minder afhankelijk van de intensiteiten, maar dienen voldoende capaciteit te hebben om aan het stilstaande verkeer een plaats te bieden;
- meer en meer zal het gebruik van andere vervoersvormen dan de auto, ic de fiets en het openbaar vervoer, moeten worden gestimuleerd waardoor deze als volwaardig alternatief kunnen functioneren;
- (verbetering van) de verkeersveiligheid en de leefbaarheid dienen integraal onderdeel te blijven uitmaken van al het bovenstaande, waarbij ook aandacht dient te zijn van de mensgerichte maatregelen ic communicatie, informatie, educatie en handhaving.

6.1. RESUMÉ

- Fase 1: 4 jaar bouwen aan Waalwijk, waaronder de centrumring (2007-2010)
 uitvoeringsgereed maken fase 2
 planvorming fase 3
- Fase 2: 4 jaar bouwen aan de N261, met delen van de stadsring (2010-2013)
 uitvoeringsgereed maken fase 3
 bouwen aan het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2014-2024
- Fase 3: bouwen aan de A59, met voltooiën stadsring (2014-2018)

Op een groot aantal onderdelen kan slechts indirect invloed op worden uitgeoefend. Wij hechten er echter grote waarde aan dat bovengenoemde werkzaamheden met zo weinig mogelijk vertraging in elkaar zullen overlopen.

7.0. AFSLUITING

Naar de mening van het college blijft de noodzaak aanwezig om de maatregelen die voortvloeien uit het GVVP met voortvarendheid ten uitvoer te brengen. Dat kan door systematisch te blijven werken aan verbetering van de verkeersstructuur, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid op alle wegen in Waspik, Sprang-Capelle en Waalwijk. Om de doelstellingen die in het GVVP zijn opgenomen te behalen dienen er de komende jaren voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld te worden om deze te verwezenlijken.

7.1. VOORGESTELDE WIJZIGINGEN

Op grond van bovenstaande evaluatie ligt het in de rede te komen tot:

1. een aanpassing van het GVVP, in die zin dat:
 - a. de Mr. van Coothstraat en de Putstraat worden aangewezen als erftoegangswegen welke binnen de bebouwde kom zijn gelegen (30 km per uur);
 - b. de Heermanslaan en de Burgemeester Teijssenlaan, tussen Baardwijksestraat en Erve worden aangewezen als binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangswegen (30 km per uur);
 - c. de Van der Duinstraat, tussen de Dick Flemmingstraat en de Dijkstraat eveneens wordt aangewezen als een binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangsweg (30 km per uur);
 - d. de Tilburgseweg wordt aangewezen als een buiten de bebouwde kom gelegen erftoegangsweg (60 km per uur);
 - e. de Burgemeester Smeelelaan, tussen Groenewoudlaan en de Meerdijk, wordt aangewezen als gebiedsontsluitingsweg welke binnen de bebouwde is kom gelegen (50 km per uur).
 - f. de in het kader van de Visie voor de inrichting van het spoortracé aan te leggen parallelwegen ten noorden van de Ambrosiusweg, Noorder Parallelweg, Burgemeester van der Klokkenlaan en Floris V-laan in het GVVP op te nemen als binnen de bebouwde kom gelegen erftoegangswegen (30 km per uur);
 - g. paragraaf 5 wordt toegevoegd aan die onderdelen daar waar het het openbaar vervoer betreft;
2. het verlengen van de looptijd van het GVVP met vier jaar tot 2014.

In de vergadering van 4 april 2006 heeft het college besloten:

1. kennis te nemen van de evaluatie GVVP 2006;

2. deze aan te bieden aan de raadscommissie Bestemming, beheer en inrichting (BBI);
3. na eventuele aanpassing, ten gevolge van opmerkingen gemaakt door de commissie BBI, de evaluatie vrij te geven voor inspraak;
4. tot 2010 jaarlijks een bedrag ter grootte van € 12.500,-- beschikbaar te stellen vanuit de jaarlijks door cofinanciering te ontvangen middelen, ten behoeve het houden van verkeerstellingen.

Bij raadsinformatiebrief van 18 april 2006 is een eerste versie van deze concept-evaluatie aan de raad aangeboden.

BIJLAGE 1: **uitgevoerde werken 1999-2006**

zie bijgaande tekening

Na 17 december 1998 zijn in het kader van het GVVP de volgende werkzaamheden uitgevoerd, waarbij in- en uitbreidingsplannen niet zijn meegenomen:

Gebiedsontsluitingswegen:

- herinrichting Burgemeester Smeelelaan
- herinrichting Akkerlaan, Van der Merwedelaan, Teisterbantlaan
- doortrekken Cartografenweg

Erftoegangswegen:

- herinrichting Oosteind
- herinrichting Meerdijk-West
- herinrichting Beethovenlaan-Zuid
- herinrichting Margrietstraat, Irenestraat
- herinrichting Stationsstraat-Zuid
- herinrichting Julianastraat Sprang-Capelle
- herinrichting Mgr. Prinsenstraat

Verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom:

- Vrijhoeve-Zuid
- Elzenerven
- Sprang-Zuid
- Besoyen-West
- Nieuwe Vaart
- Waspik
- Kerkstraat-Noord
- Rode- en Witte Wijk
- De Hoef
- Antoniusparochie
- Guido Gezellestraat, Albrecht Rodenbachstraat

Verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom:

- Winterdijk,
- Buitengebieden Waalwijk-West en Waalwijk-Oost
- Hoge Vaart, Kruisvaart
- Zomerdijk
- Oudestraat Waspik

Fietsvoorzieningen:

- herinrichting Burgemeester Smeelelaan
- fietsroute-oost fase I en II (Akkerlaan, Van der Merwedelaan, Teisterbantlaan)
- vrijliggend fietspad Meerdijk fase I
- vrijliggend fietspad Julianastraat Sprang-Capelle
- vrijliggend fietspad Professor Asserweg

In voorbereiding zijn, op basis van het vastgestelde IUP 2006-2009:
zie bijgaande tekening

Erftoegangswegen:

- herinrichting Grotestraat tussen Emmikhovensestraat en Tempelierstraat
- herinrichting Pastoor Kuijperstraat
- herinrichting Kloosterweg

Fietsvoorzieningen:

- herinrichting voormalige spoortracé
- herinrichting Burgemeester Verwielstraat

In uitvoering zijn, op basis van het vastgestelde IUP 2006-2009:
zie bijgaande tekening

Gebiedsontsluitingswegen:

- herinrichting Schoolstraat Waspik
- herinrichting Burgemeester Verwielstraat

BIJLAGE 2: doorkijk 2006-2009 en op langere termijn

Als richtinggevend zijn in het IUP 2006-2009 de onderstaande projecten opgenomen. Het is gewenst dat de raad zich in het voorjaar van 2006 nader uitspreekt over een verdere detaillering van de planning. Daartoe zal ons college een voorstel aan de raad voorleggen.

Achterste Dijk (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Achterste Dijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze weg ligt op het Bedrijventerrein Maasoever. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Blyde Incomstelaan (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Blyde Incomstelaan in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als gebiedsontsluitingsweg. Verkeersveiligheidsmaatregelen en nader uit te werken fietsvoorzieningen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Bovenkerkweg (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Bovenkerkweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Burgemeester Moonenlaan (Waalwijk)
Het betreft de aanleg van een drietal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen waardoor het gebied tussen de Mr. van Coothstraat en de Burgemeester Verwielstraat kan worden ingericht als verblijfsgebied. De maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 75.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Burgemeester Smeelelaan (Waalwijk)
Het betreft de aanleg van een voetgangersoversteekvoorziening ter hoogte van het Rembrandtpark. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 16.000,--, welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.
Coubertinlaan (Waalwijk)
Het betreft het verwijderen van een vijftal snelheidsremmende maatregelen die niet meer

voldoen aan de huidige uitvoeringseisen. Deze worden vervangen door een tweetal nog nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 56.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Da Costastraat (Waalwijk)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Da Costastraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Fietspad Meerdijk (Waalwijk)

Het betreft de aanleg van een eenzijdig vrijliggend fietspad dat in twee richtingen mag worden bereden, tussen de Kloosterweg en de Burgemeester Smeelelaan. Het betreft de ontbrekende schakel in de zuidelijke fietsroute tussen het oosten van de stad Waalwijk en Sprang-Capelle. Tegelijkertijd wordt de rijbaan hergericht als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied, dat daarmee wordt voltooid. Deze herinrichting bestaat uit de aanleg van een drietal snelheidsremmende maatregelen en het versmallen van de rijbaan met ca. 1,5 meter. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 343.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Groen van Prinstererlaan e.o. (Waalwijk)

Door de aanleg van een twintigtal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen wordt het gebied omsloten door het Laageinde, Teisterbantlaan, Van der Merwedelaan, Ambrosiusweg en Putstraat ingericht als verblijfsgebied, waarin de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 315.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Hazardweg (Waalwijk)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Hazardweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Hoogendoornweg (Waalwijk)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Hoogendoornweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Hooiweg/Veerweg (Waspik)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komen de Hooiweg en de Veerweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze wegen liggen op het Bedrijventerrein Maasoever. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringspro-

gramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Kerkstraat (Sprang-Capelle)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Kerkstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Leiweg (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Leiweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Middenstraat (Waspik)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Middenweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Mr. Troelstrapark (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt het Mr. Troelstrapark in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Nieuwe Vaart (Sprang-Capelle)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Nieuwe Vaart in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg welke zowel binnen als buiten de kom is gelegen. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.
Oisterwijkstraat (Waalwijk)
In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Oisterwijkstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

<p>Putstraat/Groenstraat</p> <p>De Putstraat en de Groenstraat zijn ingevolge het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (1998) gebiedsontsluitingswegen. In het door de gemeenteraad in 2004 vastgestelde Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad wordt de toerit Waalwijk-Centrum afgesloten waardoor de intensiteiten drastisch afnemen. Hierdoor ligt het voor de hand deze straten aan te wijzen als erftoegangswegen en als zodanig in te richten. De maximaal toegestane snelheid wordt in dat geval teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 2.008.500,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008. De kosten voor de aanleg van fietsvoorzieningen en nog nader vorm te geven verkeersveiligheidsmaatregelen worden geraamd op € 377.500,--. Bij de raming van de kosten is voortsnog, conform het bestaande beleid, uitgegaan van de inrichting van de Putstraat en de Groenstraat als gebiedsontsluitingswegen.</p>
<p>Schotse Hooglanderstraat (Waspik)</p> <p>Het betreft de herinrichting van de Schotse Hooglanderstraat tussen Carmelietenstraat en Canadeseweg tot erftoegangsweg, dat deel gaat uitmaken van een groter verblijfsgebied. Er zal een viertal nog nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. De maximaal toegestane snelheid wordt teruggebracht tot 30-km per uur. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 63.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.</p>
<p>Spoortracé e.o. (Waalwijk)</p> <p>Over het voormalige spoortracé wordt in de jaren 2006 en 2007 een solitair fietspad aangelegd in een stadsparkachtige omgeving. Met de aanleg van dit fietspad ontstaat er een veilig, vrijliggend fietspad tussen 's-Hertogenbosch en Raamsdonk. In de periode maart 2007 tot augustus 2009 wordt door de aanleg van parallelwegen en het herinrichten van de betreffende gebiedsontsluitingswegen langs het gehele spoortracé, het wijkgebonden verkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. Het aantal uitwisselpunten wordt teruggebracht.</p>
<p>Sprangseweg (Waalwijk)</p> <p>In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Sprangseweg in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat ligt op het Bedrijventerrein Zanddonk. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.</p>
<p>Thorbeckelaan (Waalwijk)</p> <p>In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Thorbeckelaan in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.</p>
<p>Van Lovenlaan (Waalwijk)</p> <p>Het herinrichten van de Van Lovenlaan tussen Groen van Prinsterlaan en de Loeffstraat tot verblijfsgebied door de aanleg van twee inritconstructies ter hoogte van de Burge-</p>

meester De Goeylaan en de Burgemeester Florisstraat. Hierdoor wordt een groter verblijfsgebied voltooid voor wat betreft een duurzaam veilige inrichting. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 37.000,--, welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Veerstraat (Waspik)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Veerstraat in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Vrouwkenswertsestraat (Sprang-Capelle)

Het betreft het herinrichten van de Vrouwkenswertsestraat tussen 't Vaartje en de Eendennestweg tot erftoegangsweg, door de aanleg van een tweetal nader vorm te geven snelheidsremmende maatregelen. Tegelijkertijd wordt de maximumsnelheid teruggebracht. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 24.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008.

Waspiksedijk (Waspik)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Waspiksedijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, welke deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Wilhelminastraat (Waalwijk)

De Wilhelminastraat maakt deel uit van de te voltooien centrum- annex parkeerring. Tegelijkertijd met het uitvoeren van groot onderhoud zal deze weg worden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, inclusief fietsvoorzieningen en oversteekvoorzieningen. De geraamde investering, op basis van de te verwerken hoeveelheden, bedraagt € 1.447.000,-- welke in het Integrale Uitvoeringsprogramma 2005-2008 is voorzien in de periode 2007-2008. De kosten voor de aanleg van fietsvoorzieningen en nog nader vorm te geven verkeersveiligheidsmaatregelen worden geraamd op € 250.000,--

Wolfsnest (Sprang-Capelle)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Wolfsnest in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom is gelegen. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Zuidhollandsedijk (Sprang-Capelle)

In het kader van het Programma onderhoud wegen komt de Zuidhollandsedijk in 2009 in aanmerking voor groot onderhoud. Deze straat is ingevolge het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, die deel uitmaakt van een groter verblijfsgebied. Nader uit te werken verkeersveiligheidsmaatregelen zullen meeliften met de werkzaamheden. De jaarschijf 2009, zoals opgenomen in het Integraal uitvoeringsprogramma 2005-2008 is slechts indicatief.

Op termijn te realiseren:

- herinrichting 't lint te Sprang-Capelle
(gefaseerde uitvoering in 2006 en volgende jaren wordt onderzocht)
- herinrichting Benedenkerkstraat
- aanleg Oosttangent;
- aanleg Noordtangent;
- aanleg Nieuwe aansluiting Waalwijk-Oost;
- reconstructie aansluiting Professor Kamerlingh Onnesweg, Tilburgseweg op N261;
- reconstructie aansluiting Bevrijdingsweg op N261;
- reconstructie aansluiting Taxandriaweg-West, Midden-Brabantweg op N261;

Overige:

resterende gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, verblijfsgebieden en fietsvoorzieningen.

BIJLAGE 3: Ongevallen 1993 - 2005

Jaar	doden	overig	ziekenhuis	Totaal
1993	7	80	29	116
1994	1	77	26	104
1995		108	36	144
1996	5	86	42	133
1997	3	99	45	147
1998	1	87	33	121
1999		97	32	129
2000	1	96	27	124
2001	6	83	26	115
2002	7	100	33	140
2003	1	64	37	102
2004	4	47	28	79
2005	1	nbn	24	nbn

Tabel 3.1: slachtoffers naar jaar en afloop
Bron: Adviesdienst verkeer en vervoer
nbn: nog niet bekend

Jaar	Totaal	Slachtoffer ongevallen.	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis gewonden ongevallen	Overige Gewonden ongevallen	Uitsluitend materiële schade*
1993	730	97	32	6	26	65	633
1994	823	86	25	1	24	61	737
1995	864	114	35	0	35	79	750
1996	854	115	45	5	40	70	739
1997	986	124	43	3	40	81	862
1998	889	98	32	1	31	66	791
1999	866	104	26	0	26	78	762
2000	843	102	26	1	25	76	741
2001	734	94	29	6	23	65	640
2002	785	113	32	4	28	81	672
2003	432	81	32	1	31	49	351
2004	407	79	32	4	28	47	328
2005	nbn	nbn	25	1	25	nbn	nbn

Tabel 3.2: ongevallen naar jaar en afloop
Bron: Adviesdienst verkeer en vervoer
* = met ingang van 2003 worden parkeerschades niet meer geregistreerd
nbn: nog niet bekend