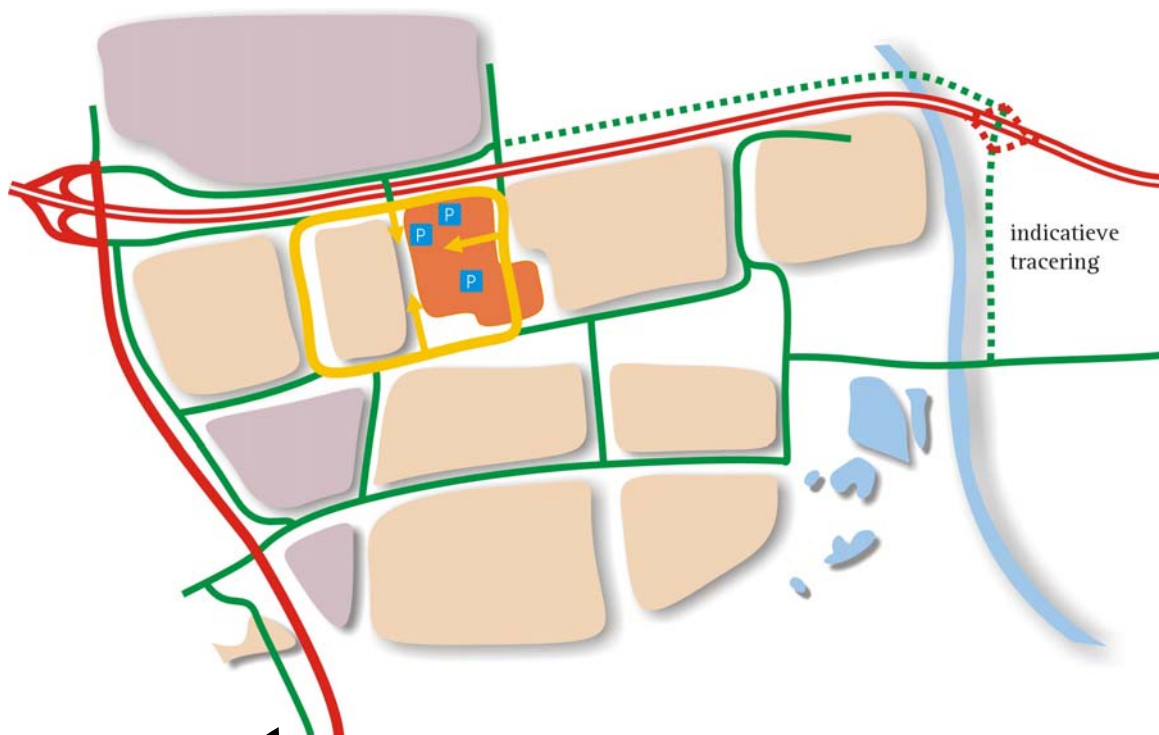


# Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk”

## HET PROCES



- parkeerroute
- inprikkers naar parkeerlocaties



## INHOUDSOPGAVE

0.	INLEIDING	3
0.1.	LEESWIJZER	3
1.	HISTORISCH OVERZICHT	3
2.	EENRICHTINGSVERKEER	5
3.	STRATEGISCHE VISIE	7
4.	BEOOGDE EFFECTEN	9
5.	CONSULTATIE	9
6.	OVERZICHT RESULTATEN CONSULTATIE	13
7.	ECCONOMISCHE EFFECTEN	14
8.	VERVOLGTRAJECT	16
9.	VOORSTEL	16

## 0. INLEIDING

Tegen het ontwerp-verkeersbesluit van 13 mei 2003, inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, is een aantal bedenkingen ingediend. Deze hebben geleid tot een heroverweging van dit ontwerp-besluit. Als onderdeel hiervan is een onderzoek gestart naar welke andere maatregelen, dan het instellen van eenrichtingsverkeer, getroffen kunnen worden waarmee ook wordt voldaan aan de taak- en doelstellingen, zoals opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP-1998). Dit onderzoek heeft geleid tot de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk”, waarvan een brede consultatie van burgers en maatschappelijke geledingen medio 2004 heeft plaatsgevonden. Aan de hand van de uitkomsten daarvan wordt in de vergadering van 16 december 2004, de gemeenteraad voorgesteld het maatregelenpakket, zoals opgenomen in deze visie, vast te stellen als instrument waarmee aan de taak- en doelstellingen van het gemeentelijke verkeersbeleid moet worden voldaan, daarmee het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, als instrument, loslatend.

### 0.1 LEESWIJZER

In paragraaf 1 staat in het Historisch overzicht vermeld welke besluiten er, ten aanzien van het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, zijn genomen, vanaf de vaststelling van het GVVP op 17 december 1998. In paragraaf 2 staat beschreven wat de aanleiding is geweest nadere studie te verrichten naar het nut en de noodzaak van het instellen van eenrichtingsverkeer. Vervolgens wordt in paragraaf 3 de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk” beschreven, welke maatregelen er toe behoren en welke rol deze spelen in de ontsluiting van Waalwijk in het algemeen en van het centrum in het bijzonder. Paragraaf 4 geeft een overzicht van de uitkomsten van de diverse varianten. De berekende intensiteiten van een drietal varianten worden met elkaar vergeleken. In paragraaf 5 wordt inzichtelijk gemaakt waaruit de brede consultatie heeft bestaan, wat de resultaten daarvan zijn. Op welke wijze deze uitkomsten kunnen worden betrokken bij de centrumontsluiting staat vermeld in paragraaf 6. In paragraaf 7 wordt aandacht besteed aan de conclusies van de studie die is verricht naar de economische gevolgen voor het centrum van Waalwijk van het niet instellen van eenrichtingsverkeer. Het vervolgtraject na de besluitvorming staat beknopt weergegeven in paragraaf 8. In paragraaf 9, ten slotte, wordt voorgesteld het GVVP te wijzigen, in die zin dat geen eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld in het centrum van Waalwijk en hiervoor in de plaats de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk” vast te stellen.

## 1. HISTORISCH OVERZICHT

Bij de vaststelling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) op 17 december 1998, is middels amendement bepaald dat de Putstraat, Wilhelminastraat en Mr. van Coothstraat eenrichtingsverkeer krijgen.

Bovendien is middels hetzelfde amendement bepaald dat het gedeelte van de Grotestraat, dat is gelegen tussen de Putstraat en de Wilhelminastraat in twee richtingen moet kunnen worden bereden.

De overwegingen bij dat besluit waren onder andere dat:

- er meer ruimte voor de fiets moet komen;
- de oversteekbaarheid van deze wegen verbeterd dient te worden;
- de leefbaarheid in de omgeving van de wegen met een ontsluitingsfunctie in hogere mate bevorderd dient te worden.

Op 14 september 1999 heeft het college de notitie “Eenrichtingsverkeer; voorgenomen maatregelen op en nabij de Putstraat, Wilhelminastraat, Mr. van Coothstraat” (volgens de ‘rechtsom’-variant) vastgesteld. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen op deze notitie kenbaar te maken en ook de toenmalige commissie Openbare Werken heeft zich tijdens de extra vergadering van 2 februari 2000, over deze notitie uitgesproken. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen van de in eerste instantie in de notitie opgenomen maatregelen.

In de vergadering van de gemeenteraad van 24 februari 2000 is, bij motie besloten dat eerst uitvoering zal worden gegeven aan het instellen van eenrichtingsverkeer, zodra duidelijkheid bestaat over de gevolgen van de invulling van een aantal gebieden in het centrumgebied ten aanzien van parkeerregulatie en verkeerscirculatie, i.c. de “Structuurvisie Centrum Waalwijk”.

In de vergadering van 24 juni 2000 heeft de gemeenteraad met deze structuurvisie ingestemd. Zowel voortschrijdend inzicht als de maatregelen zoals opgenomen in de “Structuurvisie Centrum Waalwijk” zijn dan aanleiding wederom een aantal wijzigingen aan te brengen in het pakket van maatregelen zoals opgenomen in de notitie “Eenrichtingsverkeer; voorgenomen maatregelen op en nabij de Putstraat, Wilhelminastraat, Mr. van Coothstraat” van 14 september 1999.

Op 3 oktober 2000 heeft het college vervolgens het verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk (volgens de ‘rechtsom’-variant) genomen. Dit besluit heeft van 17 november tot 29 september 2000 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon door belanghebbenden tegen het verkeersbesluit een bezwaarschrift worden ingediend. Van deze gelegenheid is 26 maal gebruik gemaakt. De bezwaarschriften zijn om advies in handen gesteld van de Commissie voor de bezwaar- en beroepschriften, die de bezwaarmakers op 19 en 21 februari 2001 in de gelegenheid heeft gesteld de bezwaren mondeling nader toe te lichten.

Op 30 oktober 2001 heeft het college besloten het verkeersbesluit van 3 oktober 2000 in te trekken. Hiertoe werd besloten vanwege de noodzakelijk geachte heroverweging in verband met nieuwe beleidsontwikkelingen ten aanzien van de uitvoering van de “Structuurvisie Centrum Waalwijk”, alsmede het advies van de Commissie voor de bezwaar- en beroepschriften met betrekking tot de ingediende bezwaarschriften tegen het verkeersbesluit. Tegen het intrekkingbesluit is op 11 december 2001 beroep ingesteld bij de President van de Arrondissementsrechtbank. Op 7 november 2002 is zowel de appellanten als het college door de President gehoord. Op 12 december 2002 heeft de rechtbank uitspraak gedaan en het beroep ongegrond verklaart.

In de vergadering van 18 maart 2003 heeft het college besloten in te stemmen met de notitie “Eenrichtingsverkeer. Voorgenomen maatregelen in het centrum van Waalwijk” en te kiezen voor de invoering van eenrichtingsverkeer volgens de ‘linksom’-variant.

Op 13 mei 2003 heeft zij het daartoe strekkende ontwerp-verkeersbesluit genomen. Dit ontwerpbesluit heeft vervolgens van 27 mei tot 23 juni 2003 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond er de mogelijkheid tegen dit besluit bedenkingen kenbaar te maken. Van deze gelegenheid hebben 100 personen, instellingen en bedrijven gebruik gemaakt, door het indienen van 34 verschillende bedenkingen.

Het aantal en de inhoud van deze bedenkingen zijn voor het college aanleiding geweest nader onderzoek te verrichten naar het nut en de noodzaak van het instellen van eenrichtingsverkeer in het algemeen en die volgens de ‘linksom’-variant in het bijzonder. Dit in het kader van de heroverweging van het ontwerp-verkeersbesluit, waartoe het college zich genoodzaakt zag, gezien de ingediende bedenkingen.

Medio 2003 is, als onderdeel van deze heroverweging, een onderzoek gestart dat antwoord moest geven op de vraag of er andere maatregelen dan het instellen van eenrichtingsverkeer kunnen worden getroffen waarmee ook wordt voldaan aan de taak- en doelstellingen, zoals opgenomen in het GVVVP. Deze maatregelen moesten tevens in voldoende mate recht doen aan de overwegingen die er toe geleid hebben dat de gemeenteraad heeft besloten eenrichtingsverkeer in te stellen in een aantal straten in het centrum van Waalwijk.

Op 29 oktober 2003 zijn de eerste resultaten van het onderzoek door het college voorgelegd aan vertegenwoordigers van ondernemers en van een aantal bewonersorganisaties. Daarbij is, op informele wijze, stapsgewijs inzichtelijke gemaakt welke keuzes hebben geleid tot de samenstelling van het voorlopige maatregelenpakket. Vertegenwoordigers van bewonersorganisaties uit de Putstraat, Wilhelminastraat, Mr. van Coothstraat en Burgemeester Verwielstraat waren aangenaam verrast met de eerste uitkomsten van de studie. Over het algemeen was bij de aanwezigen een zeer positieve grondhouding aanwezig ten aanzien van de voorgestelde maatregelen, al spreekt in een later stadium de vertegenwoordiger van de Burgemeester Verwielstraat over “een onzalig plan”.

Vervolgens heeft het college in de vergadering van 9 december 2003 besloten dat de resultaten van het onderzoek in een breder kader moesten worden geplaatst. Met name werd hierbij gedacht aan de inpassing in de “Structuurvisie Centrum-actualisatie 2003” en het GVVVP; de gevolgen voor het economische functioneren van het centrum; de gevolgen voor de bereikbaarheid elders in Waalwijk, alsmede de hulpdiensten en een bredere consultatie van burgers en maatschappelijke geledingen.

## 2. EENRICHTINGSVERKEER

De gemeenteraad heeft bij de opstelling van, en de besluitvorming over het amendement bewust niet aangegeven hoe het eenrichtingsverkeer vormgegeven diende te worden i.c. wat de rijrichtingen moesten worden, zodat daarover een nadere afweging diende plaats te vinden. In theorie zijn er oneindig veel varianten te bedenken ten aanzien van het instellen van eenrichtingsverkeer in de in het amendement met name genoemde straten.

In dat kader uitgevoerde studies hebben zich beperkt tot de twee meest logische varianten, te weten “rechtsom” en “linksom”, gezien vanuit het centrum van Waalwijk. Uitgangspunt daarbij is steeds geweest dat het voor de weggebruiker logisch moet zijn hoe de bestemming bereikt kan worden; dus daar waar de weggebruiker de ene gebiedsontsluitingsweg niet in mag rijden, moet dat bij de volgende wel kunnen.

In 1999 werd het volgende geconcludeerd. “De variant met het eenrichtingsverkeer ‘linksom’ is voor wat betreft de intensiteiten op de Wilhelminastraat en de Putstraat positiever dan de variant ‘rechtsom’. Indien het verkeer ‘rechtsom’ moet gaan rijden is dat ten opzichte van ‘linksom’ positiever voor de intensiteiten op zowel de Mr. van Coothstraat als de Burgemeester Verwielstraat.

Hierbij wordt opgemerkt dat de berekende intensiteiten in de Wilhelminastraat zodanig zijn dat deze de capaciteit van de weg overschrijden en dat in de Mr. van Coothstraat het verschil tussen de ‘linksom’- en de ‘rechtsom’-variant voor wat betreft de berekende intensiteiten gering is; ca. 4%. Bovendien is bij de variant ‘rechtsom’ de verkeersafwikkeling beter dan bij de variant ‘linksom’.”

Op grond van deze afweging werd derhalve geconcludeerd dat eenrichtingsverkeer ‘rechtsom’ de minste nadelen had en daarom de voorkeur verdiende als er eenrichtingsverkeer in de Putstraat, de Wilhelminastraat en de Mr. van Coothstraat ingevoerd werd.

Voor nadere informatie ten aanzien van de 'rechtsom'-variant wordt korthedshalve verwezen naar de notitie "Eenrichtingsverkeer; voorgenomen maatregelen op en nabij de Putstraat, Wilhelminastraat, Mr. van Coothstraat" van 13 september 1999.

Het verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk volgens de 'rechtsom'-variant is uiteindelijk door het college ingetrokken. Dit werd noodzakelijk geacht omdat nieuwe beleidsontwikkelingen ten aanzien van de "Structuurvisie Centrum Waalwijk", alsmede het advies van de Commissie voor de bezwaar- en beroepschriften met betrekking tot de ingediende bezwaarschriften, een heroverweging noodzakelijk maakten.

In 2003 werd het volgende geconcludeerd. "De variant met het eenrichtingsverkeer 'linksom' is voor wat betreft de intensiteiten op de Wilhelminastraat en de Putstraat positiever dan de variant 'rechtsom'. Indien het verkeer 'rechtsom' moet gaan rijden is dat ten opzichte van 'linksom' positiever voor de intensiteiten op zowel de Mr. van Coothstraat als de Burgemeester Verwielstraat. Hierbij wordt opgemerkt dat de berekende intensiteiten in de Wilhelminastraat zodanig zijn dat deze de capaciteit van de weg overschrijden en dat in de Mr. van Coothstraat het verschil tussen de 'linksom'- en de 'rechtsom'-variant voor wat betreft de berekende intensiteiten gering is; ca. 4%."

Op grond van deze afweging werd derhalve geconcludeerd dat eenrichtingsverkeer 'linksom' de minste nadelen had en daarom de voorkeur verdiende als er eenrichtingsverkeer in de Putstraat, de Wilhelminastraat en de Mr. van Coothstraat ingevoerd werd. Hier lagen de navolgende redenen aan ten grondslag: in de Mr. van Coothstraat en de Burgemeester Verwielstraat nam in absolute zin de intensiteit ten opzichte van de 'rechtsom'-variant iets toe, terwijl in de Wilhelminastraat, en zeker in de Putstraat de intensiteiten in een grotere mate afnamen.

Hierdoor werd een gelijkmatigere spreiding van het verkeer op alle in het centrum gelegen gebiedsontsluitingswegen bewerkstelligd. Bovendien zouden in deze variant de fietsvoorzieningen aan de centrumzijde van de gebiedsontsluitingswegen komen te liggen, waardoor met de fiets door en om het centrum kon worden gereden zonder drukke gebiedsontsluitingswegen over te steken.

Voor nadere informatie ten aanzien van de 'linksom'-variant wordt korthedshalve verwezen naar de notitie "Eenrichtingsverkeer. Voorgenomen maatregelen in het centrum van Waalwijk" van 18 maart 2003.

Tegen het ontwerp-verkeersbesluit inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk volgens de 'linksom'-variant is een groot aantal bedenkingen ingediend. Een aantal hiervan is zodanig van aard dat het niet voor onmogelijk mag worden gehouden dat deze in een juridische procedure als steekhoudend worden beoordeeld.

Bovendien is inmiddels gebleken, door gebruik te maken van een dynamische simulatie van de spitsperiodes, dat het instellen van eenrichtingsverkeer in het centrum van Waalwijk zal leiden tot congestie op grote schaal op met name de wegen welke om het centrum zijn gelegen. Daarbij maakt 'linksom' of 'rechtsom' niet uit; de file ontwikkelt zich alleen in een andere richting.

In de 'rechtsom'-variant ontstaat in de Wilhelminastraat, ter hoogte van de aansluiting met de Noorder Parallelweg, een file omdat de maximale verwerkingscapaciteit van deze kruising is bereikt. De file breidt zich uit in noordelijke richting en gaat ook de afwikkeling van het verkeer op de rotonde in de Hertog Janstraat belemmeren, wat uiteindelijk ook tot filevorming leidt op de Taxandriaweg en uiteindelijk ook in de Mr. van Coothstraat.

In de 'linksom'-variant ontstaat in de Wilhelminastraat ter hoogte van aansluiting met de Grotestraat, een file omdat het aanbod van verkeer op deze kruising groter is dan de capaciteit. De file breidt zich uit in zuidelijke richting en gaat ook de afwikkeling van het verkeer op de Noorder Parallelweg belemmeren, wat uiteindelijk ook tot filevorming leidt in de Mr. van Coothstraat.

Bovenstaande is aanleiding geweest nader onderzoek te verrichten naar het nut en de noodzaak van het instellen van eenrichtingsverkeer in het algemeen en die volgens de 'linksom'-variant in het bijzonder.

### 3. STRATEGISCHE VISIE "CENTRUMONTSLUITING WAALWIJK"

Uit berekeningen met behulp van het verkeersmodel blijkt dat zowel centrumgebonden verkeer als doorgaand (sluip)verkeer gebruik maakt van de in het centrum gelegen gebiedsontsluitingswegen. Er zullen dan ook maatregelen moeten worden getroffen om beide verkeersstromen van elkaar te scheiden. Hiertoe is het noodzakelijk dat, op korte termijn een aanpassing van het GVVP, waarin het bestaande verkeersbeleid is vastgelegd, wordt voorbereid, teneinde te onderzoeken hoe een degelijk voornemen daadwerkelijk uitgevoerd zou kunnen worden.

In het eindrapport, waarin het onderzoek en de resultaten van de nadere studie zijn beschreven, wordt variant 3D als voorkeursvariant aanbevolen. In deze variant is er geen Waalwijk-vreemd verkeer meer in het centrum aanwezig. Dit betekent dat al het verkeer op de wegen in en rond het centrum een herkomst of bestemming heeft in de kern Waalwijk. Het aandeel van verkeer dat geen relatie heeft met het centrum zelf is fors gedaald.

Waar in de huidige situatie bijna de helft van het verkeer centrum-vreemd verkeer is, wordt dit in de voorkeursvariant in de Mr. van Coothstraat teruggebracht tot nul. De Wilhelminastraat, die belangrijker wordt voor het verkeer in de noord-zuidrichting, zal van de huidige circa 50% centrum-vreemd verkeer dalen naar nog circa 30%. Per saldo betekent dit een forse reductie van het verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het centrum.

Variant 3D, de voorkeursvariant, bestaat, naast het **NIET** instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, in kort bestek uit de volgende onderdelen:

- Cartografenweg verbinden met de Professor Asserweg;
- Kerkstraat inrichten als verblijfsgebied (30-km zone);
- doorgaand verkeer weren uit de Mr. van Coothstraat, door middel van een 'knip';
- verbeteren van de doorstroming ten noorden van de Burgemeester Verwielstraat (Tempelierstraat, Dijkstraat, Zomerdijksestoep);
- afsluiten van de toerit Waalwijk-centrum op de A59;
- afsluiten van de huidige toerit en afritten Waalwijk-oost op de A59;
- eenrichtingsverkeer, uitgezonderd (brom)fietsers, in noordelijke richting instellen in de Hertog Janstraat, ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg (tunnelbak)

met op termijn:

- realisatie van een nieuwe volwaardige aansluiting Waalwijk-oost op de A59, met verbindingen naar de Kloosterheulweg, parallel aan de A59 (noordtangent), en Drunenseweg (oosttangent).

Door het hierboven omschreven pakket van maatregelen worden, overeenkomstig de overwegingen zoals genoemd in Amendement 12,1 van 17 december 1998:

- de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in alle straten in het centrum verbeterd;
- oversteekvoorzieningen overzichtelijker en komt er meer ruimte voor 'de fiets', in met name de Mr. van Coothstraat en Putstraat.

In bovenstaand maatregelenpakket zijn het aanbrengen van de ‘knip’ in de Mr. van Coothstraat, ter wering van doorgaand verkeer, uitgezonderd (brom)fietsers, hulpdiensten en eventueel de huisvuilophaaldienst, alsmede het instellen van eenrichtingsverkeer in de noordelijke richting in de Hertog Janstraat, ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg (uitgezonderd (brom)fietsers), de enige echt vernieuwende onderdelen. Alle andere maatregelen zijn op enigerlei wijze reeds bestaand of voorgenomen beleid.

In variant 3D wordt nadrukkelijk gekozen voor een centrumring en een stadsring; zie hierna. Vanuit deze ring wordt het verkeer verdeeld over de verschillende parkeervoorzieningen. Deze centrumring is vervolgens goed ontsloten op de, buiten het directe centrum gelegen, gebiedsontsluitingswegen en vervolgens het hogere wegennet. Hierdoor worden de woonstraten maximaal ontlast van buurtvreemd verkeer.

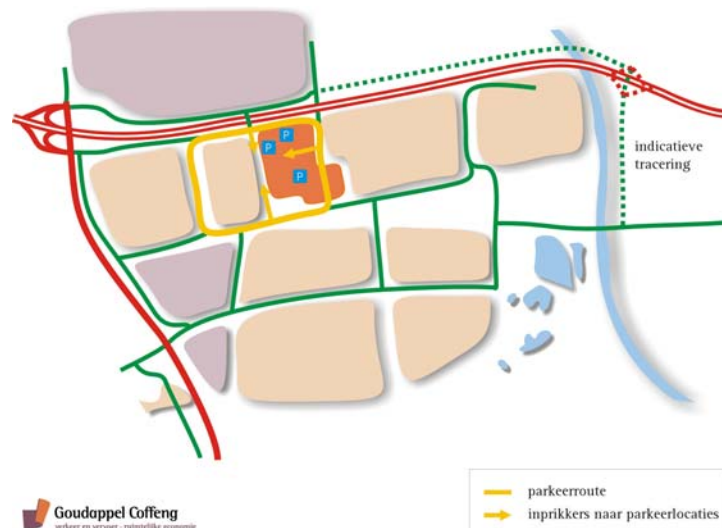
Door de uitvoering van bovengenoemde maatregelen ontstaat er een centrumring, bestaande uit:

- 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,
- de Drunenseweg,
- de nieuw aan te leggen oosttangent,
- de A59 en de N261.

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



Ten opzichte van de variant ‘eenrichtingsverkeer linksom’ leidt variant 3D tot minder voertuigkilometers omdat de noodzaak tot omrijden niet meer aanwezig is. Bovendien is de kans op sluiproutes niet meer aanwezig. Gegeven de vele parallelle straten in en rond het centrum, is de kans op (extra) sluipverkeer door woonstraten aanwezig op het moment dat omrijroutes als onlogisch dan wel als ‘te ver om’ worden ervaren.

Het aandeel niet-centrumgebonden verkeer in de Burgemeester Verwielstraat zal toenemen, hetgeen ook in de variant 'eenrichtingsverkeer linksom' het geval is. In beide gevallen blijven de gemiddelde etmaalintensiteiten binnen de voorkeurskenmerken, zoals opgenomen in het GVVP. In deze straat is echter voldoende ruimte aanwezig om een voor alle (groepen van) verkeersdeelnemers acceptabele, leefbare en verkeersveilige inrichting te realiseren met onder andere veilige voorzieningen voor 'de fiets' en veilige oversteekvoorzieningen, ook voor (school)kinderen en senioren.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het rapport "Strategische visie Centrumontsluiting Waalwijk".

#### 4. BEOOGDE EFFECTEN

Met behulp van het verkeersmodel is een aantal varianten voor 2010 doorgerekend. Hieronder zijn de berekende intensiteiten van een drietal varianten met elkaar vergeleken. Als referentie zijn daarbij de in 2002 gemeten intensiteiten weergegeven.

Daarbij is aangegeven welke straten in welke varianten ten opzichte van elkaar goed (**vetgedrukt**) en minder goed (*cursief*) scoren. Het betreft de volgende varianten:

- 2010, ongewijzigd beleid, dus zonder eenrichtingsverkeer,
- 2010, voorkeursmodel 3D van de Strategische visie "Centrumontsluiting Waalwijk";
- 2010, eenrichtingsverkeer volgens de 'linksom'-variant.

	2002	2010	3D	linksom
- Wilhelminastraat	10.000	<b>14.600</b>	<b>15.100</b>	<i>17.600</i>
- Mr. van Coothstraat	8.000	<i>17.700</i>	<b>3.300</b>	11.300
- Burg. Verwielstraat	5.800	<b>4.900</b>	<i>11.700</i>	9.600
- Putstraat	4.600	6.100	<b>4.500</b>	<i>9.000</i>
- Van der Klokkenlaan	15.700	25.100	<b>19.800</b>	28.000
- Noorder Parallelweg	8.100	22.600	<b>23.200</b>	<i>nb</i>

#### 5. CONSULTATIE

Het **Waalwijks Bedrijven Platform** (WBP) kan in grote lijnen instemmen, onder de voorwaarde dat er een koppeling wordt gemaakt met de realisatie van de nieuwe volwaardige aansluiting Waalwijk-oost/Drunen-west op de A59. Zelfs het in de toekomst afsluiten van de verbinding tussen het centrum van Waalwijk en het Bedrijventerrein Haven, via de Emmikhovensestraat, lijkt bespreekbaar.

Wel heeft zij als verbeterpunt aangegeven eenrichtingsverkeer in de Hertog Janstraat niet ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg in te stellen, maar juist ten zuiden daarvan. Hierdoor blijft de stad Waalwijk via de Hertog Janstraat in twee richtingen verbonden met het bedrijventerrein, maar is er toch geen directe verbinding aanwezig met de Wilhelminastraat. Deze variant is in de studie opgenomen als variant 3E en leidt ten opzichte van variant 3D tot een forse toename van het verkeer in de Groenstraat, Putstraat en Burgemeester Verwielstraat. Het betreft grotendeels een uitwisseling met de Wilhelminastraat. Bovendien zal de verwerkingscapaciteit van de rotonde in de Hertog Janstraat, ter hoogte van de aansluiting met de Taxandriaweg, afnemen, ten gevolge van de grote hoeveelheid links afslaand verkeer, komende vanuit noordelijke richting.

WBP:  
 huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd;  
 eenrichtingsverkeer ten zuiden van rotonde Hertog Janstraat

Zowel de Projectgroep- als de **Stuurgroep-Centrum** zijn van mening dat de resultaten van de studie passen binnen de kaders van de “Structuurvisie Centrum-actualisatie 2003”.

Structuurvisie Centrum-actualisatie 2003: past binnen kaders
---

De **hulpdiensten** kunnen zich vinden in de afsluiting van de Mr. van Coothstraat door middel van een ‘knip’ onder de voorwaarde dat een en ander in overleg wordt gerealiseerd en de wijze van uitvoering gelijk is aan die van de diverse andere afsluitingen die in het kader van de realisatie van de Promenade zijn/worden aangebracht. Ook het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting in de Hertog Janstraat ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg levert voor de hulpdiensten geen problemen op. Anders is het met het instellen van eenrichtingsverkeer ten zuiden van de aansluiting met de Taxandriaweg, zoals voorgesteld door het WBP.

De toerit Waalwijk-centrum dient toegankelijk te blijven voor de hulpdiensten, omdat de Brandweer-Waalwijk verantwoordelijk is voor de hulpverlening op de zuidelijke rijbaan van de A59 tot aan de eerstvolgende aansluiting. Indien bij incidenten moet worden omgedreden kan niet meer worden voldaan aan de wettelijk voorgeschreven aanrijtijden.

Het is wenselijk dat nader onderzoek wordt verricht naar het nut en de noodzaak van het toegankelijk houden van de toerit Waalwijk-centrum op de A59 ten behoeve van de hulpdiensten.

Hulpdiensten: toerit Waalwijk-centrum openhouden geen eenrichtingsverkeer ten zuiden van rotonde Hertog Janstraat
---

Ten aanzien van het **Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)** leiden de resultaten van de studie tot de volgende wijzigingen:

- de Mr. van Coothstraat en de Putstraat zijn in het GVVP aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Uit de studie blijkt dat de intensiteiten in deze straten, door de uit deze studie voortkomende maatregelen, zodanig verminderen, dat een inrichting als erftoegangsweg tot de mogelijkheden behoort. Indien daartoe wordt besloten dient het GVVP op dit punt te worden aangepast;
- middels het GVVP is aan de straten in de gemeente Waalwijk een functie toegekend. Over het wel of niet instellen van eenrichtingsverkeer wordt daarin geen andere uitspraak gedaan dan welke door de gemeenteraad daaraan middels Amendement 12.1 is toegevoegd. Indien wordt besloten tot het nemen van andere maatregelen dan het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, dient het besluit van de gemeenteraad om het GVVP te amenderen te worden ingetrokken.

Vervolgens kan de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk” worden gezien als een verkeerscirculatieplan voor de stad Waalwijk, als nadere uitwerking van het GVVP.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan: Mr. van Coothstraat en Putstraat: erftoegangsweg (30km zone) Verkeerscirculatieplan Waalwijk-stad
--

De voorkeursvariant; variant 3D; is voorgelegd aan de huidige vervoermaatschappij die zorgdraagt voor het **openbaar vervoer**. Zij kan zich vinden in deze variant en ziet, zonder dit overigens nader aan te omschrijven, kansen voor verbetering van het voorzieningsniveau van het openbaar vervoer.

Openbaar vervoer: kansen
-----------------------------

Vertegenwoordigers van **koepels van ondernemers**, i.c de Kamer van Koophandel, alsmede de Waalwijkse Ondernemers Federatie (WOF), stemmen volledig in met het voorgestelde maatregelenpakket. Wel stellen zij dat het realiseren van een nieuwe volwaardige aansluiting op de A59, ten oosten van Waalwijk een harde voorwaarde is voor het opheffen van de huidige aansluitingen Waalwijk-oost en Waalwijk-centrum. De noodzaak van het bevorderen van de doorstroming ten noorden van de Burgemeester Verwielstraat wordt onderschreven.

Wel vragen zij aandacht voor mogelijk sluipverkeer, met name over het Bedrijventerrein Haven.

Ondernemersorganisaties: huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd; sluipverkeer over bedrijventerrein
---

Belanghebbenden uit de **Putstraat** gaan akkoord met het voorgestelde maatregelenpakket. Ze zijn van mening dat de nieuwe, volwaardige aansluiting Waalwijk-oost/Drunen-west op de A59 moet zijn gerealiseerd voordat de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost worden afgesloten. Men vraagt aandacht voor de herinrichting, de planning, de aanleg van snelheidsremmende maatregelen en voldoende parkeerplaatsen, een goede bewegwijzering en behoud van het groen.

Putstraat/Groenstraat: eens met de visie, maar wel aandacht voor de herinrichting huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd; tijdsplanning
--

Belanghebbenden uit de **Mr. van Coothstraat** hebben veel waardering voor de visie, die wat hen betreft zo snel mogelijk vastgesteld en uitgevoerd mag worden. Een enkele ondernemer is minder enthousiast en vreest voor omzetsderving. Men vraagt aandacht voor de herinrichting, de planning, een uitgewerkt parkeerbeleid met verwijzingsysteem. Het verzoek wordt gedaan voorrang te geven aan maatregelen ter vermindering van het doorgaande verkeer. Het afsluiten van de Emmikhovensestraat voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers, verdient nadere studie.

Mr. van Coothstraat: instemming met gepresenteerde model, maar wel aandacht voor herinrichting economische effecten voorrang geven aan wettelijk doorgaand verkeer afsluiten Emmikhovensestraat
---

Belanghebbenden uit de **Wilhelminastraat** zijn zich er van bewust dat de uitvoering van een aantal maatregelen leidt tot meer verkeersbewegingen door deze straat. Ze zijn van mening dat de nieuwe volwaardige aansluiting Waalwijk-oost/Drunen-west op de A59 moet zijn gerealiseerd voordat de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost worden afgesloten. Men vraagt aandacht voor de herinrichting, de planning, een goede bewegwijzering, de aanleg van snelheidsremmende maatregelen en voldoende parkeerplaatsen en schijnbaar onnodige busverplaatsingen.

De noodzaak tot het instellen van eenrichtingsverkeer in de Hertog Janstraat in noordelijke richting, ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg wordt ter discussie gesteld. Wellicht kan volstaan worden met het instellen van een verbod om linksaf te slaan op de afrit Waalwijk-centrum.

Wilhelminastraat: huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd; tjidsplanning aandacht voor de herinrichting voorrang geven aan weren doorgaand (vracht)verkeer geen eenrichtingsverkeer in Hertog Janstraat
---

Belanghebbenden uit de **Burgemeester Verwielstraat** aanvaarden dat deze straat is bestemd als gebiedsontsluitingsweg met alle gevolgen van dien. Zij willen dan ook nauw bij de herinrichting worden betrokken.

Men vraagt daarnaast aandacht voor het parkeren en de parkeeroverlast en geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer.

Het afsluiten van de Emmikhovensestraat voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers, ter wering van het doorgaande (vracht)verkeer, verdient nadere studie. Nadat de Cartografenweg is doorgetrokken geldt dit eventueel ook voor de Sprangseweg en de Professor Minckelersweg.

Burgemeester Verwielstraat: aandacht voor herinrichting voorrang geven aan weren doorgaand verkeer afsluiten Emmikhovensestraat
--

De 'klanten' van het openbaar vervoer, verenigd in het **Reizigersoverleg Brabant**, hebben het voorgestelde maatregelenpakket goed ontvangen en gaan daarmee in grote lijnen akkoord. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Hertog Janstraat in noordelijke richting ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg leidt echter tot onacceptabele omrijafstanden en reistijden van en naar 's-Hertogenbosch. Indien de huidige toerit Waalwijk-centrum gehandhaafd moet blijven ten behoeve van de hulpdiensten, is het wellicht mogelijk ook het openbaar vervoer hiervan gebruik te laten maken.

ReizigersOverleg Brabant: toerit Waalwijk-centrum openhouden geen eenrichtingsverkeer in Hertog Janstraat
---

Van gemeentewege is aan de in het centrum van Waalwijk gevestigde **ondernemers** aangeboden hen te informeren over het voorgestelde maatregelenpakket. Daartoe is door de Kamer van Koophandel/WOF aan de koepels van in het centrum van Waalwijk gevestigde ondernemers gevraagd wat daartoe de meest geëigende manier zou zijn. Nagenoeg alle organisaties hebben te kennen gegeven daaraan geen behoefte te hebben. Daarmee sluiten zij zich aan bij het reeds door de Kamer van Koophandel/WOF ingenomen standpunt.

Ondernemers centrum Waalwijk: geen inhoudelijke reactie
---

Ook alle andere belanghebbenden en belangstellenden uit Waalwijk zijn uitgenodigd hun visie op de voorgestelde centrumontsluiting te geven. Tijdens deze consultatie bleek dat zij van mening zijn dat de nieuwe volwaardige aansluiting Waalwijk-oost/Drunen-west op de A59 moet zijn gerealiseerd voordat de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost worden afgesloten.

Men vraagt aandacht voor de herinrichting van straten en de planning en de tussentijdse gevolgen hiervan. Door neveneffecten kunnen elders problemen ontstaan die wellicht noodzaken tot het bijstellen van de volgorde van werkzaamheden. Ook wijst men op mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer.

De noodzaak tot het instellen van eenrichtingsverkeer in de Hertog Janstraat in noordelijke richting, ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg wordt ter discussie gesteld.

Overige:  
tijdsplanning, effecten van voortgang monitoren  
huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd;  
aandacht voor herinrichting  
geen eenrichtingsverkeer in Hertog Janstraat

## 6. OVERZICHT RESULTATEN CONSULTATIE

De resultaten van de consultatie zijn, ten aanzien van de voorgestelde centrumontsluiting, als volgt te rubriceren:

### **huidige aansluitingen op de A59 handhaven tot nieuwe aansluiting is gerealiseerd**

Hoewel er bij de berekeningen met het verkeersmodel vanuit is gegaan dat de nieuwe aansluiting Waalwijk-oost op de A59 en de daarop aansluitende tangenten niet zijn aangelegd, is het uit oogpunt van bereikbaarheid gewenst dat dit eerst moet zijn gerealiseerd, voordat de huidige aansluitingen Waalwijk-centrum en Waalwijk-oost worden opgeheven. Het betreft de volgorde van de uitvoering van maatregelen, die uiteindelijk niet zal leiden tot een aantasting van de strategische visie. Het effect van de strategische visie voor het centrum van Waalwijk komt pas volledig tot zijn recht als genoemde aansluitingen op de A59 zijn opgeheven.

### **geen eenrichtingsverkeer instellen in Hertog Janstraat**

Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of er andere mogelijkheden bestaan, dan het instellen van eenrichtingsverkeer, waarmee toch wordt voorkomen dat verkeer van de A59, uit de richting 's-Hertogenbosch, rechtstreeks het centrum in kan rijden en toch de bereikbaarheid van het Bedrijventerrein Haven in twee richtingen mogelijk blijft, zonder dat dat leidt tot onacceptabele gevolgen elders. Het betreft een uitvoeringskwestie die niet leidt tot een aantasting van de strategische visie.

### **toerit Waalwijk-centrum op de A59 openhouden**

Nader onderzoek zal uit moeten wijzen in hoeverre het wenselijk en mogelijk is de huidige toerit Waalwijk-centrum te handhaven en uitsluitend te laten gebruiken door de hulpdiensten en het openbaar vervoer. Het betreft een uitvoeringskwestie die niet leidt tot een aantasting van de strategische visie.

### **voorrang geven aan weren doorgaand (vracht)verkeer**

Nader onderzoek zal worden verricht naar de mogelijkheid om de Emmikhovensestraat, de Sprangseweg en de Professor Minckelersweg af te sluiten voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers. Indien het afsluiten van deze wegvakken tot de mogelijkheden behoort zal dit leiden tot een versterking van de effecten die met de strategische visie worden beoogd.

Nader onderzoek zal tevens moeten uitwijzen of en wanneer het doorgaande verkeer in de Mr. van Coothstraat op een eerder moment kan worden geweerd, door realisering van de 'knip'. Het betreft de volgorde van de uitvoering van de maatregelen, die niet zal leiden tot een aantasting van de strategische visie.

### **aandacht voor herinrichting**

Niet eerder zal er tot herinrichting van straten worden overgegaan dan nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hierover met de gemeente van gedachten te wisselen. Het betreft hier de voorbereiding van werken. Een dergelijke werkwijze leidt niet tot aantasting van de strategische visie.

### **tijdsplanning**

Een aantal van de maatregelen uit de “Centrumontsluiting Waalwijk” kennen in meer of minder mate een volgtijdigheid. Een aantal ook niet. De volgorde wordt o.a. beïnvloed door de voortgang van de centrumontwikkelingen; de voortgang van de centrumontsluiting en de eventuele financiële ontwikkelingen in de toekomst. De volgorde van de uitvoering van maatregelen zal uiteindelijk niet leiden tot een aantasting van de strategische visie.

### **effecten van voortgang monitoren/ sluijverkeer over bedrijventerrein**

De effecten van de uitgevoerde en in uitvoering zijnde maatregelen zal nauwlettend worden gevolgd. Indien dat ergens tot onacceptabel en/of onverantwoorde situaties leidt zal aan de hand van de situaties die zich dan voordoen worden bezien op welke wijze deze kunnen worden voorkomen. Een van de mogelijkheden is wijzigingen aan te brengen in de volgorde van de uitvoering van maatregelen. De volgorde van de uitvoering van de maatregelen zal uiteindelijk niet leiden tot een aantasting van de strategische visie.

## **7. ECONOMISCHE EFFECTEN**

Een ongewijzigde invoering van de voorkeursvariant heeft tot gevolg dat een deel van de bezoekers uit de regio via andere invalsroutes het centrum van Waalwijk binnenkomt. Uit onderzoeken is bekend dat factoren als ‘bereikbaarheid’ en ‘parkeren’ een ondergeschikte rol spelen in de keuze voor een winkelgebied en vooral faciliterend zijn. Bepalend in het keuzeproces zijn de omvang en de kwaliteit van het winkelaanbod, de keuzemogelijkheden en de aanwezigheid van consumententrekkers.

De effecten van verkeersmaatregelen zijn over het algemeen het grootst als de winkels niet meer direct bereikbaar zijn en als de loopafstanden naar de winkels toenemen. Na uitvoering van het maatregelenpakket, zoals opgenomen in de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk”, blijven alle winkels in het centrum van Waalwijk bereikbaar en nemen de loopafstanden nergens toe. Daarnaast kunnen verkeersmaatregelen in zijn algemeenheid van invloed zijn op het functioneren van winkels die afhankelijk zijn van doorgaand verkeer. In de voorgestelde centrumontsluiting is geen doorgaand verkeer meer mogelijk in de Mr. van Coothstraat. Aan deze straat zijn geen winkelbedrijven gevestigd die sterk profiteren van doorgaand verkeer. Winkelcentrum De Els ligt met de rug naar de Mr. van Coothstraat toegekeerd, waardoor het in de huidige situatie al niet mogelijk is voor de deur te parkeren en snel een boodschap te doen.

Voor bezoekers van het centrum van Waalwijk, afkomstig uit de stad zelf en uit de regio blijft het centrumgebied op dezelfde wijze bereikbaar. Voor bezoekers uit het oostelijke deel van de regio geldt dat het centrum van Waalwijk iets minder makkelijk bereikbaar wordt. De reistijd kan met maximaal 3 minuten toenemen. Door de aanleg van een nieuwe aansluiting Waalwijk-oost op de A59 en de oosttangent zal van een toename van de reistijd geen sprake zijn. Het effect van extra reistijd hangt af van de functie van het centrum van Waalwijk en de functies van de concurrerende winkelgebieden in de regio. De winkelgebieden ten oosten van Waalwijk, zoals Drunen en 's-Hertogenbosch, verschillen echter zo sterk qua omvang en functie dat deze nauwelijks vergelijkbaar zijn met Waalwijk.

Voor mode en recreatief winkelen zijn de omvang en de kwaliteit van het winkelaanbod bepalend in de keuze van een winkelgebied en maakt een toename van de reistijd met maximaal 3 minuten in het keuzeproces niet het verschil. Dat geldt zeker wanneer vergelijkbare winkelgebieden in de omgeving ontbreken, zoals voor Waalwijk het geval is.

Voor de dagelijkse sector kan de extra reistijd wel gevolgen hebben. De consument wil snel en efficiënt boodschappen doen. Het omzetverlies voor de dagelijkse sector in het centrum van Waalwijk zal maximaal 1% bedragen. Een positief effect van de voorgestelde centrumontsluiting is de verbetering van het verblijfsklimaat in de Mr. van Coothstraat. Vanwege het introverte karakter van Winkelcentrum De Els zal deze verbetering niet zozeer optreden in het winkelgebied zelf, maar in de aanloopgebieden daarnaar toe. Het effect op de omzetonwikkeling van de winkels in het centrum van Waalwijk is hierdoor beperkt.

De effecten van de voorgestelde centrumontsluiting zijn zowel in positieve als in negatieve zijn, zeer gering. Door de verbetering van het verblijfsklimaat in de Mr. van Coothstraat en met name door de herontwikkeling van Winkelcentrum De Els, zal de aantrekkingskracht van het centrum van Waalwijk in zijn totaliteit verbeteren. Dat zal met name het geval zijn als bijzondere formules en nieuwe consumententekkers worden aangetrokken. Winkelcentrum **De Els** blijft goed bereikbaar. Er is sprake van een toenemende aantrekkingskracht door de herontwikkeling en uitbreiding van dit winkelcentrum en de vergroting van de parkeercapaciteit. Hiervan profiteert niet alleen De Els, maar ook het omliggende gebied, zoals de Stationsstraat (noord) en de Grotestraat (west).

Door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Hertog Janstraat, in noordelijke richting, ten noorden van de aansluiting met de Taxandriaweg neemt het aantal bezoekers uit noordoostelijke richting af, terwijl het aantal bezoekers uit Drunen, via de Drunenseweg, toeneemt. Het **Unnaplein** blijft een belangrijk bronpunt voor het centrum van Waalwijk, waar met name de winkelbedrijven in de Stationsstraat (zuid) van profiteren. De parkeercapaciteit aan de **Taxandriaweg** wordt minder goed bereikbaar uit oostelijke richting ten gevolge van het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting in de Hertog Janstraat. Met een vergroting van de capaciteit en een aangepaste tarifiering zal deze locatie als een belangrijk bronpunt gaan fungeren voor bezoekers die komen winkelen en wat langer in het centrum van Waalwijk willen verblijven.

Voor nadere informatie wordt korthedshalve verwezen naar het rapport “Economische effecten heroverweging verkeersbesluit”.

**Economische effecten:**

De herontwikkeling en uitbreiding van Winkelcentrum De Els heeft, in combinatie met de voorgestelde centrumontsluiting, tot gevolg dat het centrum van Waalwijk aantrekkelijker wordt voor de (regionale) consument en dat het verblijfsklimaat verbetert. Hiervan zullen vooral de winkelbedrijven in de niet-dagelijkse sector profiteren (+5%). Voor de winkelbedrijven in de dagelijkse sector kan echter een licht omzetverlies (-1% maximaal) optreden. Dat wordt veroorzaakt door enige extra reistijd vanuit het oostelijke deel van de regio naar het centrum van Waalwijk. Per saldo wordt het geringe omzetverlies voor de dagelijkse sector ruimschoots gecompenseerd door de positieve effecten van de herontwikkeling van Waalwijk's centrum. Met de ontwikkeling van de oosttangent en de nieuwe aansluiting Waalwijk-oost op de A59, zal van een slechtere bereikbaarheid vanuit het oosten en van een omzetverlies voor de dagelijkse sector geen sprake meer zijn en reteren de positieve effecten van de voorgestelde centrumontsluiting van Waalwijk.

## 8. VERVOLGTRAJECT

Nadat de gemeenteraad in deze een besluit heeft genomen zullen de tegen de het ontwerp-verkeersbesluit van 13 mei 2003 ingediende bedenkingen door het college worden voorzien van een reactie. Vervolgens zijn de besluiten aanleiding om een aantal studies uit te voeren naar met name de gewenste inrichting van de aansluiting van de Hertog Janstraat met de Taxandriaweg, de Taxandriaweg ter hoogte van de locatie van de “centrale huisvesting” en de eerder genoemde studies die voortvloeien uit de consultatie van de onderhavige strategische visie. Bovendien kan de voorbereiding van de herinrichting van een aantal straten in het centrum van Waalwijk voortvarend ter hand worden genomen. Te zijner tijd wordt de gemeenteraad hierover door het college nader geïnformeerd en worden uitgewerkte voorstellen ter besluitvorming voorgelegd.

## 9. VOORSTEL

Aan de gemeenteraad wordt in de vergadering van 16 december 2004 door het college het volgende voorgesteld:

- het amendement 12.1 van 17 december 1998, inzake het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk, intrekken;
- de Strategische visie “Centrumontsluiting Waalwijk” beschouwen als een nadere uitwerking van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) en vaststellen als verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad.