

VISIE WEGENSTRUCTUUR OMGEVING HOOIPOLDER

21 JUNI 2019
DEFINITIEF RAPPORT 

Samenvatting

Door verbreding van de A27 en de aanpassingen aan knooppunt Hoopolder gaat er sprake zijn van gewijzigde verkeersstromen binnen de gemeenten Geertruidenberg en Waalwijk. Onderzoek heeft aangetoond dat door deze aanpassingen het onderliggend wegennet op diverse plaatsen zwaarder wordt belast. Naar verwachting leidt dit tot knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De provincie Noord-Brabant heeft in reactie daarop het commitment gegeven een alternatief maatregelenpakket te subsidiëren, indien deze maatregelen een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de regio. De provincie subsidieert een maximaal bedrag van 5 miljoen euro.

In een eerder stadium (december 2017) is door de gemeente Geertruidenberg besloten dat een parallelstructuur ten noorden van de A59 is uitgesloten, een hard uitgangspunt in het voorliggende plan. Samen met belangenpartijen van beide gemeenten is binnen de bestaande infrastructuur gezocht naar een oplossing.

Deze oplossing is gevonden in een gezamenlijk gedragen categoriseringsplan dat gelijktijdige met de verbreding van de A27 (2027), met specifiek de optimalisatie van knooppunt Hoopolder geëffectueerd moet zijn, zodat de toekomstig geprognostiseerde intensiteiten kunnen worden afgewikkeld over het gemeentelijke wegennet. Het plan dient op een landschappelijke verantwoorde manier ingepast te worden waardoor het lokale verkeer veelal met bestemming binnen beide gemeenten een goed, veilig en direct alternatief wordt geboden binnen de gezamenlijke gestelde kaders en randvoorwaarden.

Meer over de inhoud van het maatregelenpakket meer in hoofdstuk 4 en verder.

Inhoudsopgave

1. Inleiding & Tracébesluit A27	4
2. Proces & Uitgangspunten	6
3. Visie 2030	10
4. Maatregelenpakket	13
5. Bouwkostenraming	31
6. Hoe verder?	32

1. Inleiding en Tracébesluit A27

Volgend uit de plannen voor het Tracébesluit A27 Houten-Hoopolder gaat Rijkswaterstaat (RWS) in de periode 2023 – 2027 gefaseerd de A27 en het knooppunt Hoopolder aanpassen. Door verbreding van de A27 en de aanpassingen aan knooppunt Hoopolder gaat er sprake zijn van gewijzigde verkeersstromen binnen de gemeenten. Onderzoek heeft aangetoond dat door deze aanpassingen het onderliggend wegennet op diverse plaatsen zwaarder wordt belast. Naar verwachting leidt dit tot knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Vanuit de Provincie Noord-Brabant is een budget van maximaal 5 miljoen euro beschikbaar gesteld om maatregelen te treffen in directe omgeving van knooppunt Hoopolder die de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de kernen en het buitengebied borgen. Om een beroep te kunnen doen op een eventuele bijdrage vanuit deze middelen, dienen de gemeenten Waalwijk en Geertruidenberg voor 1 juli 2019 een gezamenlijk gedragen plan met maatregelen in te dienen. Dit mag een plan op hoofdlijnen zijn maar het moet voldoende inzicht geven in de beoogde maatregelen en de kosten die hiermee gepaard gaan.

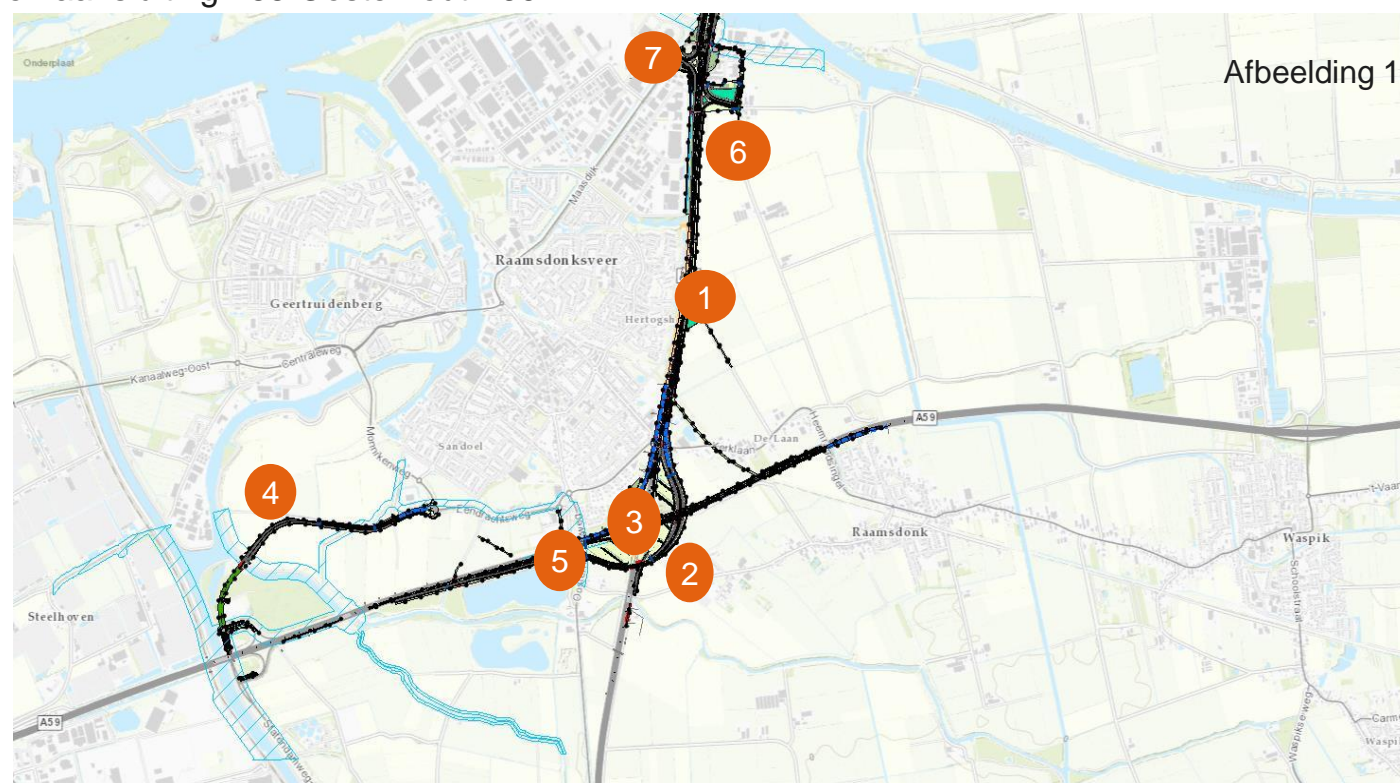
In de periode na 1 juli volgt een nadere uitwerking en detaillering van de beoogde maatregelen alsmede ook een toets van de effecten van de maatregelen op de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied door middel van het doorrekenen het verkeersmodel van de Provincie Noord-Brabant, het BBMA. In het doorlopen proces is ervoor gekozen te focussen op een gedegen plan met draagvlak. Doordat het verkeersmodel later beschikbaar kwam is besloten het doorrekenen in de volgende fase te doen.

Inhoud Tracébesluit

In het Tracébesluit zijn de volgende maatregelen opgenomen die direct van invloed zijn op de bereikbaarheid van de gemeente Geertruidenberg en aangrenzende kernen van de gemeente Waalwijk.

1. Verbreding A27
2. Aanleg vrije verbinding A59 vanuit Zonzeel richting A27 Utrecht
3. Hooipolderplus-plan maatregel 5 (aantal vrije rechtsaf stroken, extra rijstroken door knooppunt Hooipolder, optimalisatie verkeerslichten)
4. Aanleg nieuwe verbinding tussen Raamsdonksveer en aansluiting #33 Oosterhout A59
5. Afsluiten aansluiting #34 Raamsdonksveer A59
6. Aansluiting #20 Geertruidenberg A27 verplaatsen
7. Fietspad Keizersveer

Meer inhoudelijke informatie over het Tracébesluit is te vinden op: <http://www.a27participatie.nl/>



2. Proces & uitgangspunten

De gemeenteraad van Geertruidenberg heeft in 2017 besloten geen parallelstructuur in de polder ten noorden van de A59 aan te willen leggen. Het college van B&W heeft vervolgens het initiatief genomen om de overeenkomst met de Provincie open te breken en een totaalplan aan te bieden om de overlast op het onderliggend wegennet rondom Knooppunt Hoopolder nu en in de toekomst te verminderen.

Vanaf half maart 2019 is daarom een intensief traject doorlopen waarbij een team verkeerskundigen van de gemeenten Geertruidenberg en Waalwijk ondersteund door Arcadis samen met een raadwerkgroep, vertegenwoordigers van 10 belangengroepen en de verantwoordelijke bestuurders een gedragen plan heeft samengesteld. Hiervoor zijn de volgende stappen doorlopen:

Stap 1. Problematiek in kaart

De huidige knelpunten op het onderliggend wegennet zijn in kaart gebracht met behulp van de richtlijnen van Duurzaam Veilig, het vigerend mobiliteitsbeleid en beschikbare intensiteitsgegevens. Voor de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van de gegevens uit het oude verkeersmodel met de wetenschap dat niet alle cijfers betrouwbaar zijn gelet op het beperkt doorvoeren van in het Tracébesluit opgenomen aanpassingen aan knooppunt Hoopolder. Deze objectieve data is aangevuld met informatie uit gesprekken die door Arcadis gevoerd zijn met de belanghebbenden.

Stap 2a. Kaders vanuit de gemeenteraad

De informatie uit stap 1 is besproken tijdens een overleg op 21 maart tussen Arcadis, het team verkeerskundigen, de wethouders van beide gemeenten en de raadswerkgroep van Geertruidenberg. Tijdens dit overleg is aan de leden van de raadswerkgroep gevraagd welke kaders zij wensten mee te geven voor het plan en de maatregelen.

Stap 2b. Kaders vanuit de belanghebbenden

Vervolgens is de informatie uit stap 1 op 16 april ook gedeeld met de vertegenwoordigers van de belangengroepen. Tijdens deze eerste belanghebbendenavond zijn ook de meegegeven kaders vanuit de raadswerkgroep besproken met de belanghebbenden en is hun gevraagd naar aanvullende kaders om het plan verder vorm te geven.

Proces (vervolg)

Stap 3. Vertaling kaders naar gedachtenlijn en ophalen reacties

Op basis van de voorgaande stappen is een visie/gedachtenlijn voor het gehele gebied opgesteld passend binnen de meegegeven kaders van belanghebbenden en raadsleden. Om naast de belangengroepen ook de inwoners van Raamsdonk en Waspik de kans te geven kennis te nemen van de opgave en de plannen, is op 24 april een informatieavond georganiseerd die gemeentebreed gecommuniceerd is. Het doel van de avond was het presenteren van de eerste gedachtenlijnen en het ophalen van aandachtspunten. Met een opkomst van 150 tot 200 personen, is er sprake van een grote opkomst en belangstelling.

Stap 4. Uitwerken gedachtenlijn naar maatregelenpakket.

Met de opgehaalde aandachtspunten en reacties vanuit de informatieavond zijn de gedachtenlijnen verder uitgewerkt tot een maatregelenpakket. In de tussenliggende periode is de ingezette lijn op 27 mei besproken met vertegenwoordigers van de provincie Noord-Brabant om te toetsen of deze lijn past binnen de door de provincie gestelde voorwaarden.

Stap 5. Draagvlaktoets

Voordat de 2^e bijeenkomst met de belanghebbenden plaatsvond is het College van B&W van Geertruidenberg op 7 juni bijgepraat over het plan, het maatregelenpakket en het verdere proces. In deze bijpraatsessie heeft het College kennis genomen van het plan en maatregelenpakket en het vertrouwen uitgesproken in verdere proces.

Tijdens de belanghebbendenavond op 12 juni is vanuit de aanwezigen positief gereageerd op het plan en is nog een aantal verbeteringen in het maatregelenpakket doorgevoerd. Met het voorbehoud dat partijen bij de verdere uitwerking nog de kans krijgen om te reageren en dat het gehele maatregelenpakket nog een keer in het verkeersmodel wordt doorgerekend hebben alle aanwezigen uitgesproken achter het plan te staan.

Op 13 juni is het plan met het maatregelenpakket besproken met de gemeenteraad van Geertruidenberg en is door de aanwezige raadsleden de steun uitgesproken voor de ingezette lijn.



Uitgangspunten

Bij de totstandkoming van voorliggend plan is een aantal uitgangspunten leidend geweest voor de invulling. Onderstaand zijn de uitgangspunten per thema kort benoemd:

Tracébesluit A27 (en ombouw knooppunt Hooipolder)

- Het Tracébesluit A27 en de daarin opgenomen maatregelen ligt vast.

Voorwaarden gemeenteraad Geertruidenberg

- De gemeenteraad van Geertruidenberg heeft in december 2017 besloten om geen nieuwe wegen in het gebied tussen Raamsdonksveer en Waalwijk aan te leggen. Een eventuele nieuwe parallelstructuur ten noorden of zuiden van de A59 is daarmee niet (meer) aan de orde.
- Vanuit de gemeenteraad is aangedrongen op een proces waarbij de belanghebbenden in directe omgeving nauw betrokken worden bij de samenstelling van het maatregelenpakket.

Voorwaarden vanuit Provincie Noord-Brabant

- Uiterlijk 1 juli 2019 moet het plan voorzien van schetsen en een eerste kostenindicatie ingediend zijn bij de Provincie om aanspraak te kunnen maken op de bijdrage van de Provincie.
- Het plan en de maatregelen moeten gedragen worden door beide gemeenten.
- Oplossingen en maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van het gebied tussen Raamsdonksveer en Waalwijk.
- De wegcategorying volgt zoveel mogelijk Duurzaam Veilig, afwijkingen zijn mogelijk na motivatie.

Uitgangspunten (vervolg)

Wensen vanuit de omgeving

- Het maatregelenpakket moet ook voorzien in een oplossing voor de hinder die nu al ervaren wordt zoals trillingen en geluid.
- Het op orde brengen van de wegen moet er niet toe leiden dat het onderliggend wegennet een te aantrekkelijk alternatief vormt voor het hoofdwegennet. Er moet dus geen aantrekkende werking van uitgaan en doorgaand verkeer moet zo veel mogelijk op de snelwegen blijven.

Verkeerseffecten

- Eerdere resultaten van de toekomstige verkeersstromen zijn bepaald met een oudere versie van het verkeersmodel. In deze versie van het verkeersmodel is de nieuwe configuratie van het toekomstige knooppunt Hooipolder niet volledig en goed opgenomen. Bij de samenstelling van het maatregelenpakket zijn deze resultaten ter informatie meegenomen, maar met de wetenschap dat een nieuw verkeersmodel nog ontwikkeld wordt en dat nieuwe analyses mogelijk leiden tot nieuwe inzichten en resultaten.
- Het vernieuwde verkeersmodel (BBMA) waar de aanpassingen aan knooppunt Hooipolder volledig in verwerkt zijn, is niet tijdig gereed om het effect van het maatregelenpakket in dit plan door te rekenen.
- Uit de modelsimulatie van Rijkswaterstaat blijkt dat door de maatregelen de files op de A59 nabij knooppunt Hooipolder worden weggenomen. Het is dan ook aannemelijk dat daarmee de noodzaak om het knooppunt te omzeilen zal verminderen. Echter door het wegvallen van de aansluiting #34 Raamsdonksveer gaan er nieuwe logische routes ontstaan waardoor de etmaalintensiteiten niet afnemen, maar deze meer over de dag verdeeld zijn.
- Naast de veranderende verkeersstromen moet er ook rekening worden gehouden met de jaarlijkse toename in het wegverkeer. Voor 2019 is de verwachte toename van het wegverkeer op het hoofdwegennet 2,2 procent. Voor de periode 2020-2023 wordt voor dit verkeer een groei verwacht van gemiddeld 1,5 procent per jaar (**Bron:** Kerncijfers Mobiliteit 2018).

3. Visie 2030

De op stapel staande aaneenschakeling van veranderingen met betrekking tot het hoofdwegennet biedt de kans om de verkeersstructuur van het onderliggende wegennet tegen het licht te houden en keuzes te maken in de gewenste routes voor het verkeer. In samenspraak met de omgeving en de verkeerskundigen van beide gemeenten zijn hierbij de volgende principes toegepast:

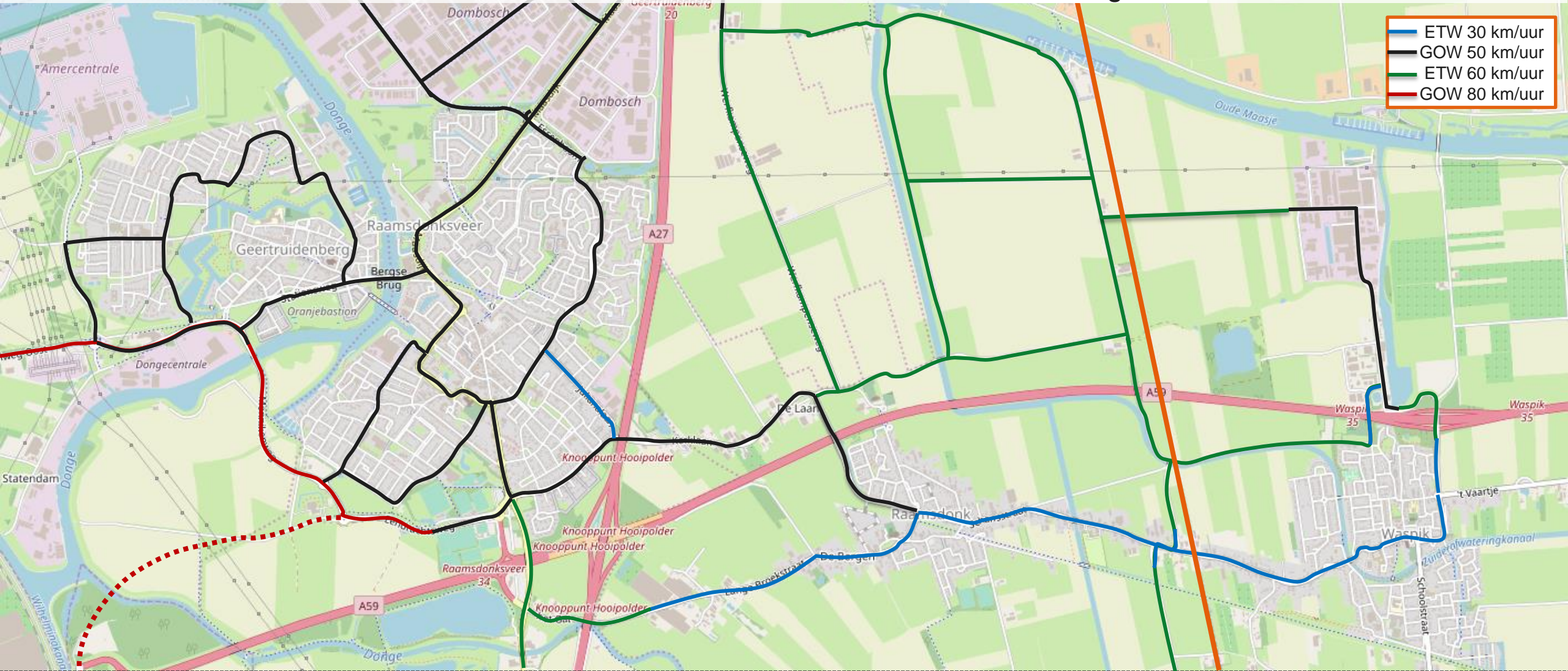
- Verkeer moet zo lang mogelijk gebruik maken van de snelwegen om de gewenste bestemming te bereiken.
- Dat geldt ook omgekeerd voor het vertrek vanaf de woon/werklocatie; gemotoriseerd verkeer wordt zo snel mogelijk naar de hoofdwegen (snelwegen) geleid.
- Verkeer dat geen gebruik hoeft te maken van de wegen door de kernen, wordt zoveel mogelijk buiten de kernen langs geleid, uiteraard waar mogelijk.
- Parallelroutes die een aantrekkelijk alternatief kunnen vormen om de snelweg te omzeilen kennen een langere reistijd dan de gewenste route via wegen met stroom of gebiedsontsluitende functie.
- Binnen de bebouwde kom geldt, met uitzondering van enkele gebiedsontsluitingswegen (welke daarvoor zijn ingericht), een snelheid van 30 km/uur.
- Op wegen van 50 km/u wordt het langzaam verkeer fysiek gescheiden van het snellere gemotoriseerde verkeer, op 30 en 60 km/uur wegen delen langzaam verkeer en autoverkeer de rijbaan.
- Buiten de bebouwde kom geldt met uitsluiting van daarvoor aangewezen wegen een maximumsnelheid van 60 km/uur.
- De keuze voor snelheidsremmende voorzieningen buiten de bebouwde kom wordt bepaald door de benodigde breedte voor het landbouwverkeer dat intensief gebruik maakt van het gebied.
- In het buitengebied moet ook de bereikbaarheid en veiligheid voor het langzame verkeer geborgd worden.
- Op de 30 km/uur en 60 km/uur wegen worden de aansluitingen gelijkwaardig en voorzien van een plateau.

De toepassing van deze principes leidt tot een totaalbeeld weergegeven in afbeelding 2 en een maatregelenpakket zoals weergegeven in afbeelding 3.

Visie 2030: wegcategorysering en snelheid

Gemeentegrens

Afbeelding 2



80 km/uur

60 km/uur, fietssuggestiestroken

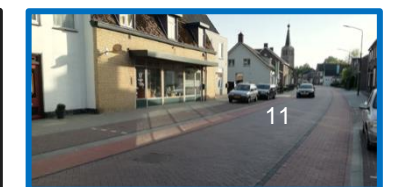
60 km/uur, vrijliggend fietspad

50 km/uur, uitritten en parkeren

50 km/uur, vrijliggende fietsstroken

50 km/uur, weinig uitritten

30 km/uur, geluidreducerende klinkers



Overzichtsk kaart



Afbeelding 3

4. Maatregelenpakket

Omgeving Het Lint

Het **Lint in Raamsdonk en Waspik* (1)** wordt volledig afgewaardeerd naar 30 km/uur **tussen de komgrens aan de zijde van Waspik en de rotonde Heemraadsingel – Pastoor Bruijnenstraat**. De huidige inrichting past al bij een 30 km/uur regime en dat wordt verder afgedwongen door de aanleg van snelheidsremmende maatregelen. Alle kruisingen worden gelijkwaardig. Om overlast te voorkomen door geluid en trillingen worden geluidsreducerende klinkers of asfalt met een streetprint toegepast. Dezelfde inrichting wordt ook toegepast in de **Benedenkerkstraat** in Waspik.

De aansluiting **Wielstraat en Zijweg op de Luiten Ambachtstraat (2)** wordt gelijkwaardig en voorzien van een plateau zodat de snelheid ter plaatse geremd wordt.

Kerklaan, Julianalaan en Beethovenlaan

De **Kerklaan (3)** wordt in zijn geheel 50 km/uur **tot aan de bocht naar de Heemraadsingel**. Deze snelheid wordt afgedwongen door de aanleg van een versmalling ter hoogte van de huidige komgrens waarbij het verkeer Raamsdonksveer uit, voorrang heeft op verkeer Raamsdonksveer in en een versmalling ter hoogte van de Zuideindseweg. Ook hier wordt de bestaande verharding vervangen door geluidsreducerende klinkers of asfalt met een streetprint. Aanvullend op de versmallingen worden op de Kerklaan nog aanvullende snelheidsremmende voorzieningen getroffen.

Het gedeelte **vanaf de rotonde Heemraadsingel – Pastoor Bruijnenstraat tot aan de huidige bebouwde komgrens (4)** blijft 50 km/uur waarbij aansluitende wegen voorzien worden van een inritconstructie. Bij de komgrens op de Heemraadsingel wordt een poortconstructie aangelegd met plateau en versmalling.

De **Rotonde op de Heemraadsingel** wordt aangepast zodat het niet meer mogelijk is met hoge snelheid rechtdoor te rijden

© Arcadis 2019



Impressie geluidsreducerende klinkers/asfalt met Streetprint



Voorbeeld van een poortconstructie/versmalling

*Het Lint bestaat uit: Kerkstraat, Benedenkerkstraat, Luiten Ambachtstraat, Schansstraat, Heemraadsingel.

Maatregelenpakket binnen de bebouwde kom

Op de **Beethovenlaan (5)** blijft een snelheid van 50 km/uur gelden. Er wordt een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde gerealiseerd en de noordelijke parallelweg een fietsstraat. De **parallelstraat Beethovenlaan (6)** sluit aan op het fietspad vanaf de Kerklaan zodat een doorgaande fietsverbinding ontstaat tussen de Beethovenlaan en de Kerklaan (indien mogelijk tweerichting onder het viaduct ten behoeve van fietsrelatie met het zwembad). Er worden verhoogde langzaam verkeer oversteken aangelegd ter hoogte van de uitritten van de wijkjes aan de zuidzijde, gecombineerd met snelheidsremmende voorzieningen. De **aansluiting van de Julianalaan met de Beethovenlaan (7)** wordt voorzien van een inritconstructie waarbij ook het kruisingsvlak compacter gemaakt wordt. Hiermee wordt duidelijk dat de route via de Julianalaan ondergeschikt is aan de Beethovenlaan

De inrichting van de **Julianalaan (8)** blijft grotendeels gelijk aan de bestaande situatie, wel worden de fietssuggestiestroken op de Julianalaan breder en wordt de snelheid afgewaardeerd naar 30 km/uur (er worden geluidsreducerende klinkers toegepast volgend uit de maatregelen voor de A27). Met inpassing van de snelheidsremmende maatregelen wordt rekening gehouden met de aanrijroute van de Brandweer en de Gemeentewerf.

Omgeving Scharlo

Binnen de bebouwde kom wordt Scharlo 50 km/uur (9) met de toepassing van de fietssuggestiestroken in rood asfalt ingericht. Ook wordt ingezet op het verschuiven van de doorgaande route door de voorrangsituatie van de **kruising Scharlo – Blokenweg (10)** aan te passen, waardoor verkeer eerder via het tunneltje rijdt in plaats van via het Industrierrein. Daarnaast worden er snelheidsremmende voorzieningen getroffen op Scharlo.

Op de **Blokenweg in de richting van het tunneltje en ter plaatse van het tunneltje (11)** geldt een aangepaste snelheid van 30 km/uur. Het tunneltje krijgt verlichting, lichtere kleuren en betere aanduiding als het gaat om hoogte en breedte. Hierbij wordt ook extra aandacht gegeven aan de positie van de fietsers. Ook wordt nog nader verkend wat de mogelijkheden zijn om meer doorrijdhoogte te creëren zodat ook voertuigen van 2,50m hoog de tunnel kunnen gebruiken.



(6) Kruising Julianalaan/Beethovenlaan/Kerklaan



(10) Onderdoorgang A59 Scharlo

Maatregelenpakket buiten de bebouwde kom

Het verlengde van Het Lint

Het gedeelte **Heemraadsingel buiten de bebouwde kom (12)** krijgt een snelheidsregime van 50 km/uur. Er worden verder geen aanpassingen doorgevoerd. Het toepassen van 50 km/uur op dit traject verbeterd de herkenbaarheid en homogeniteit van het wegbeeld (Duurzaam Veilig).

Wegen in de polder

Buiten de bebouwde kom wordt **Scharlo (13)** behouden op 60 km/uur met bijbehorende kantmarkering. De **Achterste Dijk (14)** wordt ingericht als een 60 km/uur weg met voldoende breedte zodat twee voertuigen elkaar kunnen passeren. In verband met aanwezig knooppuntennetwerk fietssuggestiestroken aanleggen. (Dit knooppuntennetwerk mogelijk heroverwegen.) Aangevuld met aanvullende maatregelen (evt. op bepaalde tijden). De inrichting van de **Oude Straat (15)** wordt gelijk aan de inrichting van de Achterste Dijk, een nette en veilige 60 km/uur weg met voldoende breedte zodat twee voertuigen elkaar kunnen passeren. Hier worden echter geen fietsvoorzieningen aangelegd maar 60 km/uur kantmarkering.

De **Werfkampenseweg (16)** wordt voorzien van rode fietssuggestiestroken en enkele snelheidsremmende maatregelen. De snelheidsremmende maatregelen zijn geschikt voor landbouwverkeer. De **Zijweg (17)**, **Aanwassenweg (18)** en **Maasweg (19)** worden net als de **Werfkampenseweg** ingericht: fietssuggestiestroken en snelheidsremmende voorzieningen in de vorm van drempels en sluisjes die geschikt zijn om te passeren met landbouwvoertuigen.

Naast deze maatregelen, mogelijkheden verkennen om de **Hooiweg, Zijweg en Achterste Dijk** te knippen (spitssluiting) en om de **Dwarsweg** en de **Kanaalweg (20)** te onttrekken aan de openbaarheid en onderhoud zo tot een minimum te beperken. Deze wegen hebben uitsluitend een functie om de landbouwpercelen te ontsluiten. Deze wegen zijn dan enkel nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer/landbouwverkeer. De **aansluiting Kerklaan – Heemraadsingel – Werfkampenseweg** (ter hoogte van Lambertuskerk) **(21)** blijft intact gezien de cultuurhistorische waarde van dit punt.



(11) Heemraadsingel buiten de bebouwde kom



Voorbeeld inrichting rode fietssuggestiestroken

Maatregelenpakket: snelheidsremmers

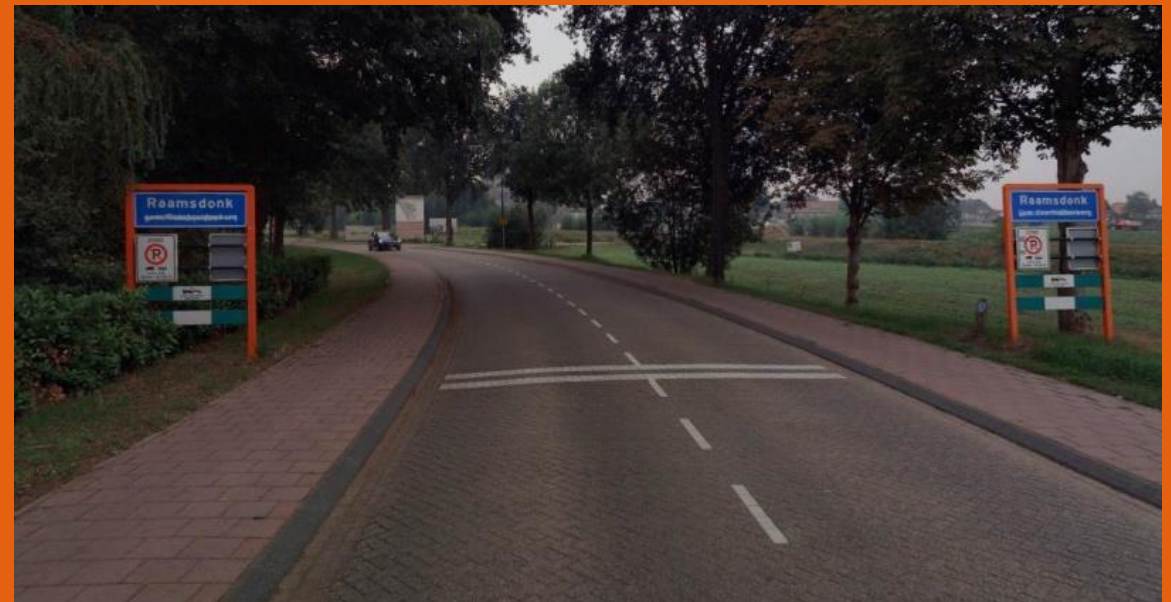
Er ontstaat een balans tussen het aantal snelheidsremmende maatregelen, de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de efficiëntie van de maatregelen.

- Ronde Heemraadsingel-Kerkstraat: op alle kruisingen plateau
- Alle 60 km/uur wegen: elke 200m asfaltdrempels, een as-verspringing of een versmalling
- Beethovenlaan-Kerklaan (50km/uur): alle aansluitingen met 30km/uur wegen een inritconstructie
- Beethovenlaan: per wijk een verhoogde oversteek
- Bebouwde komgrenzen: poortconstructies met versmalling en plateau



Maatregelen per straat/locatie

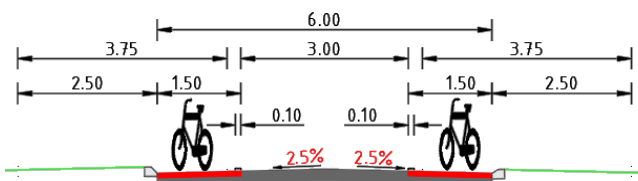
Binnen de bebouwde kom



Kerkstraat (1)

De Kerkstraat loopt van Kruising Benedenkerkstraat – Schoolstraat:

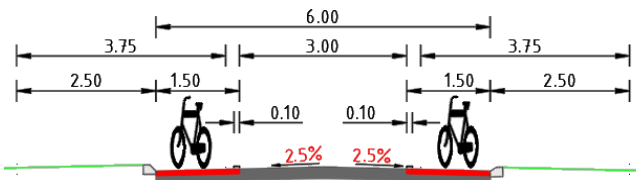
- Op de Kerkstraat wordt het profiel gehandhaafd.
- De kruisingen worden aangepast naar gelijkwaardige kruisingen.



Schansstraat (1)

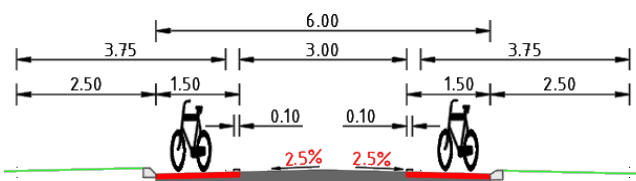
- Afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur.
- Zijstraten/uitritconstructies gelijkwaardig, verkleinen kruisingsvlak.
- Verbreden fietssuggestiestroken.
- Waar mogelijk wordt een uitstapstrook ingepast langs de woningen.
- Karakter behouden door gebruik van asfalt met Street print of geluidsreducerende klinkers.





Luiten Ambachtstraat (1)

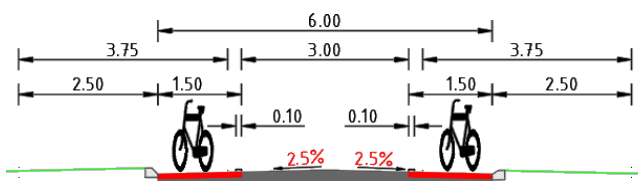
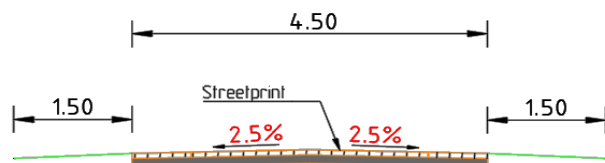
- Afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur.
- Zijstraten/uitritconstructies gelijkwaardig, verkleinen kruisingsvlak.
- Verbreden fietssuggestiestroken.
- Waar mogelijk wordt een uitstapstrook ingepast langs de woningen.
- Karakter behouden door gebruik van asfalt met Street print of geluidsreducerende klinkers.



Benedenkerkstraat (1)

- Afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur.
- Zijstraten/uitritconstructies gelijkwaardig, verkleinen kruisingsvlak.
- Verbreden fietssuggestiestroken.
- Waar mogelijk wordt een uitstapstrook ingepast langs de woningen.
- Karakter behouden door gebruik van asfalt met Street print of geluidsreducerende klinkers.





Kerklaan (3)

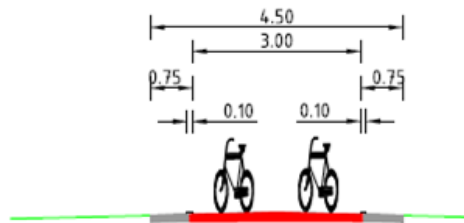
De Kerklaan loopt van kruising Julianalaan/Beethovenlaan – Heemraadsingel:

- Categoriseren als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur tussen viaduct A27 en kruising met Achterste Dijk.
- Fietsstructuur in tact laten.
- Geluid reducerende klinkers of asfalt met Streetprint.
- Plateaus verleggen naar locaties zonder bebouwing.
- Aanbrengen tweetal versmallingen en aanvullende snelheidsremmende voorzieningen.

Heemraadsingel (4)

Rotonde tot aan Schansstraat:

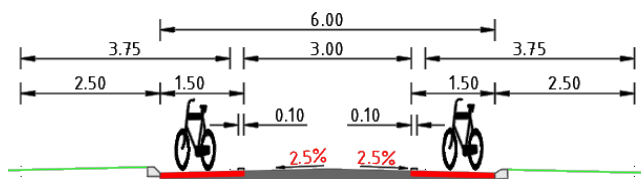
- Vanaf de rotonde afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur met snelheidsremmers.
- Verbreden fietssuggestiestroken.
- Zijstraten/uitritconstructies gelijkwaardig, verkleinen kruisvlak.
- Karakter behouden door gebruik van asfalt met Streetprint of geluidsreducerende klinkers.



Beethovenlaan (5)

De Beethovenlaan loopt van kruising Beethovenlaan/Kerklaan – rotonde Beethovenlaan:

- Het huidige snelheidsregime op de Beethovenlaan is 50 km/uur, deze snelheid wordt behouden.
- Het wegprofiel wordt opgeschoven/versmald zodat er aan de zuidzijde ruimte ontstaat voor de aanleg van een vrijliggend fietspad.
- De parallelbaan wordt ingericht als fietsstraat (zie voorbeeld profiel) (6).
- Bij elke aansluiting wijkje worden oversteekvoorzieningen gecreëerd en waar mogelijk gecombineerd met een snelheidsremmende maatregel.



Julianalaan (8)

De Julianalaan loopt van kruising Beethovenlaan/Kerklaan – rotonde Julianalaan:

- De geldende snelheid verlagen naar 30 km/uur.
- Fietssuggestiestroken verbreden.
- Geluid reducerende klinkers of asfalt met streetprint.

Met de inrichting rekening houden met de ligging van brandweerkazerne en gemeentewerf.



Maatregelen per straat/locatie

Buiten de bebouwde kom

Uitgangspunt:
Erftoegangswegen 60 km/uur
5,50 meter breed



Scharlo (9, 10 en 11)



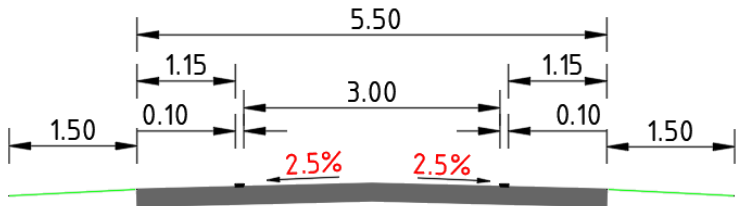
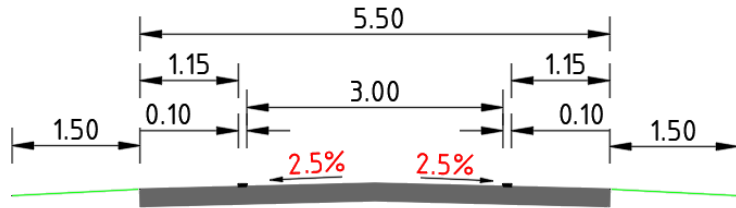
- Op Scharlo geldt momenteel 50 km/uur. Deze wordt behouden.
- Er worden veilige brede fietsstroken gerealiseerd.
- De voorrang op de kruising richting het tunneltje vervalt.
- Door de inrichting wordt verkeer richting het tunneltje gestuurd in plaats van richting het industrieterrein.
- De Industrieweg wordt ook ingericht als 50 km/uur met brede fietssuggestiestroken.
- Op de Blokenweg na einde zone 30 wordt 50 km/uur gehandhaafd.
- Ter hoogte van het tunneltje komt een snelheidsbeperking naar 30 km/uur. Het tunneltje zelf krijgt een opknapbeurt met verlichting, lichtere kleuren en betere aanduiding als het gaat om hoogte en breedte. Hierbij wordt ook extra aandacht gegeven aan de positie van de fietsers.

Heemraadsingel (12)



Kerklaan tot rotonde:

- Bestaande inrichting/wegprofiel wordt niet veranderd.
- Het snelheidsregime op de Heemraadsingel blijft 50/uur.
- Bij de komgrens wordt een poortconstructie gerealiseerd.
- De zijstraten worden aangesloten met een inritconstructie.
- Aanleg aanvullende snelheidsremmende maatregelen om 50 km/uur te waarborgen.



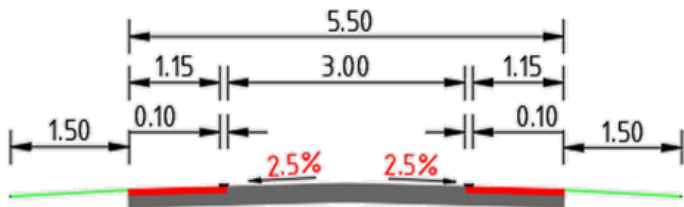
Achterste Dijk (14)

De Achterste Dijk loopt van kruising Kerklaan – kruising Zijlweg:

- De Achterste Dijk wordt verbreed naar 5,50 meter, maximumsnelheid 60 km/uur.
- Er worden fietssuggestiestroken aangebracht, met rode toplaag.
- Er worden verschillende snelheidsremmers aangelegd.
- Aanplanten van groen zodat dit zorgt voor een optische versmalling.
- Op plaatsen waar een versmalling wordt aangelegd wordt de voorrang niet geregeld.

Oude Straat (15)

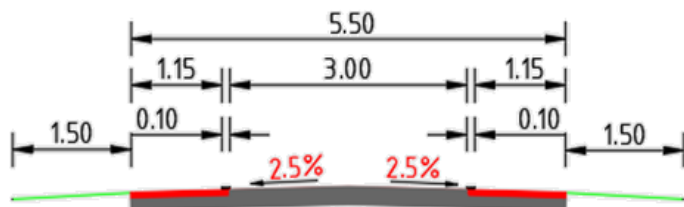
- Huidige inrichting is 60 km/uur wordt behouden met een minimale inrichting. Waar mogelijk verbreden naar 5,50m.
- Na de komgrens op de Oude Straat geldt 30 km/uur, deze wordt behouden.



Werfkampenseweg (16)

De Werfkampenseweg loopt van Kruising Aanwassenweg – kruising Kerklaan:

- Behouden bestaande breedte (5,50 m).
- Bestaande snelheidsregime wordt behouden.
- Aanleg rode fietssuggestiestroken.
- Aanvullende snelheidsremmende maatregelen, passend bij het gebruik door landbouwverkeer.
- Op plaatsen waar een versmalling wordt aangelegd wordt de voorrang niet geregeld.

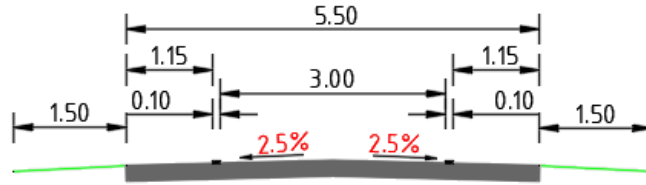


Zijlweg (17)

De Zijlweg loopt van Kruising Benedenkerklaan/Luiten Ambachtstraat over in de Maasweg:

- Bestaand profiel wordt niet aangepast is voldoende breed.
- Bestaande snelheid wordt behouden.
- Aanleg rode fietssuggestiestroken
- Aanvullende snelheidsremmende maatregelen, passend bij het gebruik door landbouwverkeer.

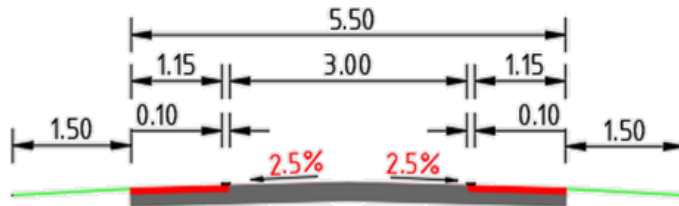




Aanwassenweg (18)

De Aanwassenweg loopt vanaf de kruising Werfkampenseweg – kruising Kanaalweg:

- Bestaand profiel wordt niet aangepast is voldoende breed.
- Bestaande snelheid wordt behouden.
- Aanleg rode fietssuggestiestroken.
- Aanvullende snelheidsremmende maatregelen, passend bij het gebruik door landbouwverkeer.



Maasweg (19)

De Maasweg loopt door vanaf de Zijlweg – kruising Aanwassenweg/Kanaalweg.

- Bestaand profiel wordt niet aangepast is voldoende breed.
- Bestaande snelheid wordt behouden.
- Aanleg rode fietssuggestiestroken.
- Aanvullende snelheidsremmende maatregelen, passend bij het gebruik door landbouwverkeer.



Voorbeelden van inrichting

Voorbeeld inrichting van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur)



Voorbeeld van poortconstructies



Voorbeeld inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/uur)



5. Bouwkostenraming

Op basis van de beschreven maatregelen is een eerste bouwkostenraming gemaakt.

Deze komt uit op een bedrag tussen de **10 en 15 miljoen euro** incl. BTW.

De bouwkostenraming is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Gehanteerd prijspeil 2019.
- Aankoop gronden / percelen buiten beschouwing.
- Kabels en leidingen niet inzichtelijk dus buiten beschouwing.
- Op de Achterste Dijk en Oude Straat volledige vervanging van asfalt, vrijkomend asfalt teerhoudend.
- Op de overige wegen uitgegaan van reconstructie toplaag.
- Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom 5,50 meter breed.
- Voor de verharding in de Julianalaan, Kerklaan, Heemraadsingel, Schansstraat, Luiten Ambachstraat en Benedenkerkstraat uitgegaan van asfalt met streetprint.
- Geen rekening gehouden met investeringsaspecten als Engineering, Overige bijkomende kosten, Vastgoedkosten en Objectoverstijgende risico's.
- De kosten voor maatregelen die nog verkend moeten worden, zoals het uitdiepen van het tunneltje tussen Scharlo en de Oude Straat alsook aanvullende maatregelen zoals voorrangregelingen en spitsregimemaatregelen maken geen onderdeel uit van deze bouwkostenraming.

6. Het vervolg?

Het voorliggende plan met maatregelenpakket is het gedragen resultaat van een intensief proces met verschillende partijen, maar het is slechts de eerste stap in een groter traject. Na besluitvorming in de colleges van Geertruidenberg en Waalwijk wordt het plan aangeboden aan de provincie Noord-Brabant om een beroep te kunnen doen op (een deel van) de 5 miljoen euro die in het vooruitzicht gesteld is om de bereikbaarheid van de omgeving Hooipolder te borgen.

Na de reactie van de provincie volgt de volgende stap, namelijk het uitwerken van dit plan op hoofdlijnen naar een gedetailleerde inrichting per straat/locatie en de afstemming met andere beleidsterreinen over inrichtingseisen, mogelijke combinaties met gepland onderhoud en uiteraard ook de belanghebbenden. Vanuit de tot nu toe betrokken partijen is aangedrongen op het voortzetten van de opgebouwde samenwerking aangezien deze gebaseerd is op onderlinge vertrouwen en de nadere detaillering van het plan ten goede zal komen.

Onderdeel van de verdere uitwerking is ook de prioritering van de maatregelen. Gelet op de omvang van het plan is hier sprake van een meerjarenplan dat gefaseerd moet worden gerealiseerd waarbij het van belang is om te kijken welke wegen op welk moment worden aangepakt en in welke volgorde.

Een goede fasering van de werkzaamheden kan bijdragen aan het op de gewenste manier gebruik maken van de wegen in het buitengebied en het Lint omdat bewoners aan de nieuwe situatie kunnen wennen. Het gewenste rij- en reisgedrag ontstaat dan op een natuurlijke manier. Het is echter ook van belang om de planning van Rijkswaterstaat, gepland onderhoud en uiteraard de beschikbaarheid van financiële middelen in de prioritering te betrekken. Het is wenselijk om zoveel mogelijk maatregelen gerealiseerd te hebben voordat Rijkswaterstaat start met de ombouw van het bestaande knooppunt en druk op het onderliggend wegennet als gevolg van de werkzaamheden verder toeneemt.

Colofon

Opdrachtgevers:

Dhr. L. van der Kaa

Gemeente Geertruidenberg

L.vanderkaa@geertruidenberg.nl

Dhr. B. Brekelmans

Gemeente Waalwijk

bbrekelmans@waalwijk.nl

Team Arcadis

Dhr. M. Schenk

Marc.schenk@arcadis.com

06 - 50742994

Mevr. J. Hofstee

Janne.hofstee@arcadis.com

06 - 46368990

AUTEURS

Marc Schenk & Janne Hofstee

PROJECTNUMMER

D05041.000023

ONZE REFERENTIE

DATUM

21 juni 2019

GECONTROLEERD DOOR

J. Hofstee

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com