

A | a

BA



Verkeerskundig advies Langestraat Wijk en Aalborg

Aandachtspunten uit omgevingsdialoog en advies voor
uitwerking stedenbouwkundig plan

Bazalt wonen

Colofon

Titel:	Verkeerskundig advies Langestraat Wijk en Aalburg
Auteur(s):	██████████
Opdrachtgever:	Bazalt wonen
Projectnaam:	Verkeerskundig advies Langestraat
Projectnummer:	21111
Datum:	20 mei 2022
Status:	Definitief versie 2
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vervolg procedure	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Inventarisatie	6
2.1	Bronvermelding	6
2.2	Aandachtspunten	7
2.3	Samenvatting aandachtspunten	9
3	Beoordeling en oplossingsrichtingen	12
3.1	Verkeersveiligheid Langestraat	12
3.2	Verkeersbelasting en verkeerstructuur autoverkeer	16
3.3	Verkeersstructuur langzaam verkeer	18
3.4	Parkeersituatie	19
4	Advies	23

Bijlagen

Bijlage 1: Definitief stedenbouwkundig plan NieuwBlauw 6 april 2022

Bijlage 2: CROW ASW richtlijnen voor inrichting woonstraat met asverspringing

Bijlage 3: CROW ASW richtlijnen voor inrichting van erftoegangswegen

VrA | ag

Een helder antwoord

Accent adviseurs herkent een aantal verkeerskundige aandachtspunten voor de ontwikkeling van een woonwijk aan de Langestraat in Wijk en Aalburg. De aandachtspunten zijn benoemd in een omgevingsdialoog en op basis van de expertise van Accent adviseurs. De punten hebben vooral betrekking op de verkeersveiligheid en verkeersbelasting van de Langestraat, de verkeersstructuur voor auto- en langzaam verkeer en de parkeersituatie.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het bestemmingsplan Langestraat te Wijk en Aalburg in de gemeente Altena is voorzien in de bouw van een 80-tal woningen. De bewoners van de Langestraat hebben reacties gegeven op het ontwikkelplan aan de Langestraat.

Accent adviseurs heeft namens projectontwikkelaar Bazalt Wonen een verkeerskundig advies opgesteld, waarbij de reacties van de huidige bewoners beoordeeld en meegewogen zijn.

Vanuit de omgevingsdialoog zijn de aandachtspunten benoemd. Deze aandachtspunten zijn beoordeeld en er zijn oplossingsrichtingen en alternatieve oplossingen. De geadviseerde oplossingsrichtingen zijn integraal verwerkt in het stedenbouwkundige ontwerp in samenwerking met NieuwBlauw stedenbouw en landschap.

1.2 Vervolg procedure

Deze rapportage is een verkeerskundig advies en vormt tevens een toelichting op het stedenbouwkundige ontwerp van NieuwBlauw stedenbouw en landschap (d.d. 6 april 2022). Bazalt wonen zal op basis van deze documenten in samenwerking met de gemeente Wijk en Aalburg de besluitvormingsprocedure voor een omgevingsvergunning doorlopen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de inventarisatie en de verkeerskundige aandachtspunten die uit de omgevingsdialoog zijn afgeleid beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de aandachtspunten beoordeeld op basis van landelijke richtlijnen en vigerend gemeentelijk beleid en zijn oplossingsrichtingen en alternatieven benoemd. Hoofdstuk 4 bevat het samenvattende verkeerskundig advies.

2 Inventarisatie

2.1 Bronvermelding

Voor het project de volgende bronnen beoordeeld:

- 1 Memo '200928 reacties omgevingsdialoog' , met daarin de opmerkingen en suggesties vanuit omwonenden met betrekking tot verkeer. Deze opmerkingen zijn ingebracht op het concept-stedenbouwkundige ontwerp van 7 september 2021.
- 2 Een brief d.d. 11 januari 2022 aan de gemeente Wijk en Aalburg van de inwoners van de Langestraat (afzender mevr. D. van der Zalm – van Loon) met betrekking tot de geplande woningbouw Langestraat Wijk en Aalburg, met daarin de opmerkingen en suggesties vanuit omwonenden met betrekking tot verkeer.
- 3 20210630 Nota van Uitgangspunten Langestraat – gemeente Altena, met daarin in hoofdstuk 13 eisen ten aanzien van ontsluiting en parkeren. De eisen ten aanzien van ontsluiting worden in hoofdstuk 3 beoordeeld op het nieuwe stedenbouwkundige plan en de parkeernormen zijn uitgangspunt.
- 4 Memo d.d. 14-01-2021: verkeer bestemmingsplan Langestraat te Wijk en Aalburg, van BügelHajema Adviseurs/gemeente Wijk en Aalburg in opdracht van Bouwlinie BV/Bazalt Wonen, met daarin de beoordeling van de ontwikkeling op de verkeersgeneratie in de omgeving.
- 5 INDD-BWL005-stedenbouwkundig plan-1b_opmk_Verkeer en civiel, met daarin één verkeerskundige en civieltechnische opmerking van de gemeente (m.b.t. uitvoering kruispuntlateau's) op een eerdere versie van het stedenbouwkundige plan van 29 juni 2021.
- 6 Mobiliteitsvisie 2040 'Altena Samen vooruit' van mei 2020, met daarin het vigerende verkeersbeleid en o.a. kwaliteitseisen voor de inrichting van de wegen in het plangebied.

De bovenstaande documenten zijn beoordeeld en geconfronteerd met het stedenbouwkundige ontwerp d.d. 6 april 2022: '20220406_Stedenbouwkundig plan _ profielen Langestraat_doelgroepw' van NieuwBlauw stedenbouw en landschap en de bijbehorende kwantitatieve gegevens. In bijlage 1 is de kaart van het stedenbouwkundige plan opgenomen.

2.2 Aandachtspunten

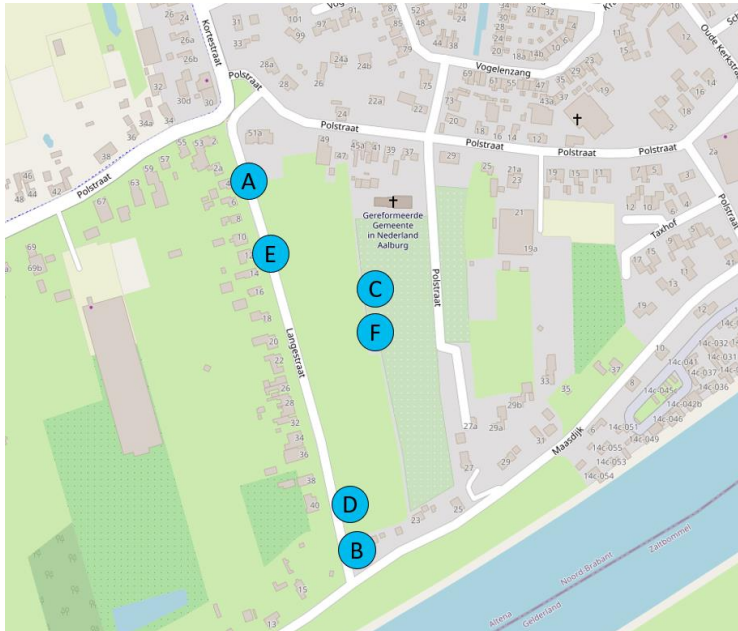
De aandachtspunten in figuur 1 zijn in onderstaande tabel beschreven en weergegeven in figuur 2.

Genoemde aandachtspunten	Bron nummer	Beschrijving
A – Verkeersveiligheid Langestraat	<div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 11	<ul style="list-style-type: none"> • Waarborgen van de verkeersveiligheid (a.g.v. toename intensiteit en huidige rijsnelheid) van de Langestraat en voorstellen voor snelheidsremmende maatregelen. • Toename van mensen, verkeer en parkeren en daarmee de verkeersonveiligheid. • Zorg over verkeersveiligheid voor voetgangers/wandelaars en fietsers in de Langestraat, te smal trottoir. • Smalle rijbaanbreedte en eenrichtingsverkeer in combinatie met parkeren en extra verkeer vanuit het nieuwe plangebied. • Zorg over verkeersveiligheid in de bocht in de Langestraat, nabij kruispunt Polstraat-Langestraat bij toename van het verkeer.
B – Eénrichtingsverkeer Langestraat	bron 1 – blz 2, 3, 6, 7, 8 en 11 bron 2 – punt 2b	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid als gevolg van negeren éénrichtingsverkeer Langestraat en inrichting kruispunt met de Maasdijk. Suggestie om de doorgang voor autoverkeer nabij de Maasdijk af te sluiten. • Eenrichtingsverkeer Langstraat wordt soms genegeerd in de huidige situatie.
C - Verkeerstructuur autoverkeer	bron 1 – blz 2, 3, 4, 6, 9 en 10 bron 2 – punt 2c	<ul style="list-style-type: none"> • Eenrichtingsverkeer Langestraat i.r.t. ontsluiting woonwijk en rijbaanbreedte. • Gebruik doodlopende straten en parkeerhofjes. • Concentratie verkeer op delen van de Langestraat. • Suggestie voor een extra ontsluitingsroute, aanvullend op de ontsluiting via de Langestraat (noordelijk via zijtak Polstraat-nabij kerk of oostelijk via Taxhof). • Zijtak Polstraat (naar kerk) autovrij houden.

		<ul style="list-style-type: none"> • Locatie aansluitingen naar het plangebied (niet tegenover woning. • Aantal aansluitende wegen vanuit het plangebied beperken. • Routing voor autoverkeer in het plangebied (rondweg). Suggestie éénrichtingsverkeer in het plangebied.
D – Verkeersstructuur langzaam verkeer	bron 1 – blz 4	<ul style="list-style-type: none"> • Beoordelen routes in plangebied voor voetgangers en fietsers en directe omgeving. Met name op de Langestraat.
E - Verkeersbelasting Langestraat	bron 1 – blz 1, 2, 4, 9 en 10 bron 2 – punt 2c	<ul style="list-style-type: none"> • Zorg om toename verkeer. • Huidig doorgaand verkeer van buiten door de Langestraat. • Trillingen autoverkeer.
F – Parkeren	bron 1 – blz 3 en 6	<ul style="list-style-type: none"> • Zicht op en hinder van geparkeerde auto's vanuit woningen aan de Langestraat. • Locatie van parkeervakken en zijstraten zorgvuldig kiezen nabij woningen in verband met overlast inschijnen koplampen. • Suggestie voor een parkeerverbod op de Langestraat.

Figuur 1 Tabel met aandachtspunten uit de omgevingsdialoog

Trillingen en overlast als gevolg van bouwverkeer tijdens de bouw zijn ook benoemd in de omgevingsdialoog. Dit zijn belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkelaar en aannemer, maar is geen onderwerp voor het stedenbouwkundige ontwerp. Daarom heeft Accent adviseurs dit onderwerp niet verder beoordeeld.



- A – Verkeersveiligheid Langestraat
- B – Eénrichtingsverkeer Langestraat
- C – Verkeerstructuur autoverkeer
- D – Verkeersstructuur langzaam verkeer
- E – Verkeersbelasting Langestraat
- F – Parkeren

Figuur 2 Kaart met aandachtspunten uit de omgevingsdialogo

2.3 Samenvatting aandachtspunten

De omwonenden van de te ontwikkelen woonwijk aan de Langestraat hebben vier onderwerpen benoemd als aandachtspunt. Deze zijn in figuur 2 weergegeven en hierna samengevat.

A – Verkeersveiligheid Langestraat

De omwonenden hebben vooral zorgen over de verkeersveiligheid voor voetgangers, wandelaars en fietsers op de Langestraat door de smalle rijbaan en het ontbreken van een trottoir. De huidige rijsnelheid van sommige automobilisten ervaren ze als hoog. De verkeersveiligheid kan zonder aanvullende snelheidsremmende maatregelen en bij toename van verkeer door aanleg van de woonwijk verminderen. Daarnaast noemt men de verkeersveiligheid in de bocht aan de noordzijde van de Langestraat nabij kruispunt Polstraat-Langestraat. Aan de zuidzijde van de Langestraat negeren sommige automobilisten het inrijverbod vanuit de Maasdijk wat kan leiden tot onverwacht tegenverkeer en gevaarlijke situaties. Voor een aantal automobilisten is de Langestraat een snelle route richting Provinciale wegen N831 en N267 wat zorgt voor extra ervaren verkeershinder.

B – C – E Verkeersbelasting en verkeerstructuur autoverkeer

De nieuwe woonwijk zorgt voor een nieuwe routing van autoverkeer in de Langestraat. De verkeerstructuur moet concentratie van verkeersbelasting op delen van de Langestraat voorkomen om geluids- en trillingsoverlast en verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen. De nieuwe inrichting van de Langestraat mag de hoeveelheid doorgaand verkeer niet laten toenemen en bij voorkeur laten afnemen. [REDACTED]

De Langestraat is de toegang tot het gebied en is een smalle weg met daarbij ook nog een krappe bocht nabij de Polstraat. De ontsluiting van het gebied voor auto- en vrachtverkeer is een zorg van aanwonenden als door bouw van de woonwijk de hoeveelheid verkeer stijgt. Blokkade van de Langestraat en dan vooral het noordelijke deel moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Ook mag het inrijdverbod vanuit de Maasdijk niet nog vaker worden genegeerd. De zijweg van de Polstraat aan de noordoostzijde van het plangebied (naar de kerk) wordt gesuggereerd als mogelijke extra ontsluitingsroute, maar de meningen zijn hierover verdeeld.

In de omgevingsdialoog zijn op basis van een eerdere versie van het stedenbouwkundige ontwerp ook opmerkingen gemaakt over de doodlopende straten en parkeerhofjes in dat plan, die kunnen zorgen voor onveilige draai- en keermanoeuvres.

D – Verkeerstructuur langzaam verkeer

Bij ontwikkeling van de nieuwe wijk dienen de routes voor voetgangers en fietsers in het plangebied en directe omgeving veilig te worden ingericht. Omwonenden noemen met name de verkeersveiligheid van (recreatieve) fietsers en voetgangers in de Langestraat.

G – Parkeersituatie

Aanwonenden van de Langestraat noemen voor wat betreft de parkeersituatie vooral de kans op overlast en vermindering van de verkeersveiligheid door extra geparkeerde auto's in de Langestraat. De nieuwe woonwijk moet dus voorzien in eigen parkeerbehoefte. Daarnaast noemt men het uitzicht vanuit de woningen op geparkeerde auto's in de wijk.

TA | a k

Resultaat is onze taak

We hebben de aandachtspunten beoordeeld en aangevuld op basis van landelijke richtlijnen en gemeentelijke beleidsdocumenten. We adviseren over de oplossingsrichtingen en hebben dit direct in een integrale ontwerpslag verwerkt in het stedenbouwkundige ontwerp.

voor goed

3 Beoordeling en oplossingsrichtingen

Accent adviseurs heeft de geïnventariseerde aandachtspunten beoordeeld en aangevuld op basis van landelijke richtlijnen en gemeentelijke beleidsdocumenten. In samenwerking met NieuwBlauw stedenbouw en landschap is bepaald welke oplossingen er mogelijk zijn. Tevens zijn eventuele alternatieven benoemd. Deze oplossingsrichtingen zijn hieronder benoemd en in een integrale ontwerpverslag verwerkt in het stedenbouwkundige ontwerp (zie hiervoor bijlage 1).

3.1 Verkeersveiligheid Langestraat

Beoordeling aandachtspunten

De Langestraat is in de mobiliteitsvisie 2040 'Altena Samen vooruit' van mei 2020 grotendeels gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Het uiterste zuidelijke deel is erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/u. De maximum snelheid in de straat kan na herinrichting ongewijzigd blijven.

De Langestraat kent in de huidige situatie een smalle rijbaan en een trottoir ontbreekt. Er is wel een verharde strook aan de westzijde van de straat waar men kan lopen, maar deze is niet doorgetrokken, kent veel obstakels en hier parkeren aanwonenden. Na herinrichting adviseren we de aanleg van een trottoir ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Het negeren van het inrijverbod aan de zuidzijde van de Langestraat leidt incidenteel tot onverwacht tegenverkeer en dus verkeersonveilige situaties op het talud en nabij het kruispunt met de Maasdijk. Dit willen we zoveel mogelijk voorkomen door maatregelen.

Het noordelijke deel van de Langestraat kent nu al de grootste verkeersfunctie. De straat krijgt extra verkeer te verwerken als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. Met een herinrichting is de weg verkeersveilig in te richten. Snelheidsremmende voorzieningen zijn conform de mobiliteitsvisie nodig omwille van de verkeersveiligheid (zie figuur 3).

Type weg	Functionele eisen	Kwaliteitseisen		
	Funcie	Snelheid	Oversteekvoorziening	Snelheidsremming
Stroomweg (A27)	Snel verwerken van het doorgaande verkeer	100 km/h	Ongelijkvloers	Nee
Gebieds-ontsluitingsweg	Rechtstreeks ontsluiten van grotere kernen (> 1.000 inwoners), bedrijventerreinen (> 10 ha) en (inter)regionale mobiliteitsknopen	<i>Binnen kom:</i> 50 km/h <i>Buiten kom:</i> 80 km/h	<i>Binnen kom:</i> bij kruispunten/ via middengeleider <i>Buiten kom:</i> bij kruispunten	<i>Binnen kom:</i> eventueel op kruising of bij oversteekvoorziening <i>Buiten kom:</i> nee
Kern-ontsluitingsweg	Aanhaken van kleinere kernen (< 1.000 inwoners) en toeristische trekpleisters aan de gebiedsontsluitingswegen	<i>Binnen kom:</i> 30 km/h <i>Buiten kom:</i> 60 km/h	Bij voorkeur niet, per situatie te bekijken	Bij voorkeur niet, per situatie te bekijken
Erftoegangsweg	Toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, ... in een gebied met functie 'verblijven'	<i>Binnen kom:</i> 30 km/h <i>Buiten kom:</i> 60 km/h	Nee	Ja

Figuur 3 Kwaliteitseisen wegennet Mobiliteitsvisie 2040 'Altena Samen vooruit' van mei 2020

Oplossingsrichtingen

In een verkeersveilig wegontwerp zijn snelheidsremmende voorzieningen nodig. Om geluids- en trillingsoverlast te voorkomen gaat de voorkeur uit naar maatregelen in het lengteprofiel (asverspringingen). Door de rechtstanden in de wegen te beperken tot indicatief 80 – 100 meter kan de snelheid in het plangebied beperkt worden. In de gehele wijk is daarvoor gezorgd door keuzes in de wegenstructuur. De rechtstanden in de Langestraat zijn korter door as-verspringingen toe te passen in het ontwerp nabij Langestraat huisnummer 14 en een bocht te maken nabij Langestraat huisnummer 30.

De Langestraat tot aan huisnummer 30 en de west-oost verbinding vanaf huisnummer 30 kennen de grootste verkeersfunctie. We adviseren langs deze wegen een trottoir en parkeervakken aan te brengen. Voor de kruispunten op deze wegen wordt gebruik gemaakt van inritconstructies. In bijlage 2 zijn de inrichtingsrichtlijnen voor erftoegangswegen in de CROW Kennisbank woonstraat met as-verspringing ASVW 2021 opgenomen, zoals we adviseren voor de verkeersveilige inrichting van deze wegen.

De overige wegen in het plangebied hebben vooral een erftoegangsfunctie en worden ingericht als woonerf. In bijlage 3 zijn de inrichtingsrichtlijnen uit de CROW Kennisbank ASVW 2021 11-1-1 Voorzieningen voor erven en voetgangersgebieden opgenomen.

De totale wegverharding wordt gebruikt door voetgangers, fietsers, auto's en parkeren, de inrichting moet zorgvuldig uitgewerkt worden omwille van de verkeersveiligheid, zodat auto's te gast zijn en hun snelheid stapvoets is. In de erfinrichting in het stedenbouwkundige ontwerp is dat op hoofdlijnen gebeurd. In de verdere uitwerking van de weginrichting dienen gedetailleerde keuzes gemaakt te worden met betrekking tot de parkeerplaatsen. Het betreft keuzes voor onder andere voldoende ruimte voor geparkeerde auto's, de verhardingssoort, -kleur, locatie p-tegels en de locatie van de bomen. Ook dient er een goede doorgang in de 'rijloper' van minimaal vijf meter te zijn, zodat de doorgang niet geblokkeerd wordt.

Op enkele locaties adviseren we omwille van de verkeersveiligheid:

- Het noordwestelijk deel van de Langestraat tot Polstraat is een straat met tweerichtingenverkeer en een grotere verkeersfunctie voor autoverkeer in combinatie met fietsers op de rijbaan. Wij adviseren om de doorgang te optimaliseren en ook de snelheid te remmen met as-verspingsen. Een vrijliggend trottoir is hier gegeven de hogere verkeersintensiteit noodzakelijk. Vanwege de verkeerveiligheid, doorgang van het gemotoriseerd verkeer en [REDACTED] een zo ruim mogelijk profiel nodig binnen de gestelde normen. Hier is de maximale beschikbare rijbaanbreedte toegepast van 5.30 meter (uitgaande van een trottoir van 1.30 tot 1.50 meter). Helaas is er voor parkeerhavens geen ruimte meer, bewoners moeten parkeren op eigen terrein of verderop in de straat. Door de wegas nabij huisnummer 14 te verspringen is er een lagere snelheid, er is nabij huisnummers 1 tot en met 14 geen extra ruimte beschikbaar voor nog een as-verspringing, waardoor de lengte van de rechtstand iets groter is (± 125 m), maar dit is acceptabel.
- Het zuidwestelijk deel van de Langestraat (tussen huisnummer 38 en de Maasdijk) is een eenrichtingsstraat met veel fietsers in de tegenrichting. De straat kent een hoogteverschil vanuit de Maasdijk en dus hogere snelheden van fietsers. De detail uitwerking van markeringen en hoogteprofiel moet later nog zorgen voor voldoende verkeerveiligheid voor de fietsers. Hier adviseren we in de verdere uitwerking een extra profielbreedte in verband met de verkeerveiligheid van fietsers (4,0 meter en minimaal 3.85 meter). Hier dient rood asfalt te worden aangebracht en markering om de fietsers in de tegenrichting ruimte te bieden.
- Het doorzicht vanuit Maasdijk naar de Langestraat is in het stedenbouwkundige ontwerp onderbroken door de bocht in de weg nabij huisnummer 30. Het deel van de Langestraat tussen huisnummer 30 en 38 krijgt een verblijfskarakter in de vorm van een woonerf. Auto's zullen door deze maatregelen nog meer te gast zijn, het eenrichtingsverkeer minder vaak negeren en minder gebruik zullen maken van de Langestraat richting de Maasdijk.

Een extra ontsluitende route biedt een lagere verkeersintensiteit op het noordelijke deel van de Langestraat en zal daarmee de verkeerveiligheid daar verhogen (zie ook paragraaf 3.2).

Zoals ook in de verkeersmemo van BügelHajema Adviseurs (bron 4) is geadviseerd, behoort het niet tot de aanbevelingen om de Langestraat rechtstreeks of apart aan te sluiten op de Polstraat (westelijk deel). Twee aansluitingen op gebiedsontsluitingsweg op een dusdanig korte afstand is niet aan te bevelen.

Alternatieven

Alternatieve invulling Langestraat

In het definitieve stedenbouwkundige ontwerp in bijlage 1 is gekozen voor een alternatieve invulling van de Langestraat dan oorspronkelijk geadviseerd. De gekozen oplossing is acceptabel voor wat betreft de benodigde [REDACTED] verkeersveiligheid, maar kent een aantal nadelen. Het betreft:

- In het noordwestelijk deel van de Langestraat tussen huisnummers 2 en 10 is gekozen om de weg niet te verschuiven en de bestaande rijbaan te handhaven. Hierbij wordt de bestaande parkeer/loopstrook verhoogd tot een trottoir met trottoirband. De as-verspringing tussen Langestraat huisnummers 14 en 30 komt te vervallen. Om de snelheid van het autoverkeer toch te garanderen wordt geadviseerd op het kruispunt een uitstulping aan te brengen (zie CROW-ASV 11.3.6 kruispuntoplossing met uitstulping). Door deze oplossing wordt de verkeersveiligheid voldoende geborgd, maar de snelheid van autoverkeer en de kans op klemrijden van fietsers is een nadeel. Het ontwerp van het kruispunt dient daarom gedetailleerd te worden uitgewerkt.
- De Maasdijk krijgt in dit alternatief geen extra verbreding van het wegprofiel voor fietsers. Nadeel hiervan is dat fietsers vanuit de Maasdijk vaker in het gedrang komen bij tegemoetkomend autoverkeer. Dit is minder verkeersveilig, zeker wanneer de doorgang naar de Maasdijk vaker gebruikt wordt door autoverkeer. Dit nadeel is echter acceptabel ook omdat er in de huidige situatie al een smal profiel is. De verkeersveiligheid zal binnen acceptabele normen blijven, mede omdat het extra gebruik van de doorgang richting de Maasdijk vanwege de erfinrichting en snelheidsremming in de Langestraat beperkt zal zijn.

Verkeersdrempels en kruispuntplateau's

Verkeersdrempels en kruispuntplateau's kunnen worden toegepast, maar zijn niet geadviseerd. Vanwege geluids- en trillingsoverlast gaat de voorkeur niet uit naar maatregelen in het hoogteprofiel (verkeersdrempels of – plateau's).

3.2 Verkeersbelasting en verkeerstructuur autoverkeer

Beoordeling aandachtspunt

Uitgangspunt in de verkeersmemo van BügelHajema Adviseurs (bron 4) is dat de intensiteiten voor autoverkeer in de huidige situatie op de Langestraat 425 mvt/etmaal zijn. Dit is grofweg voor de helft bestemmingsverkeer en de helft doorgaand verkeer. Door het toevoegen van de nieuwe woonwijk komt er extra verkeergeneratie op gang. De verkeersgeneratie van de woningen in het stedenbouwkundige plan is berekend op basis van kencijfers voor ritgeneratie van CROW in publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie - datum 1 december 2018, zie figuur 5.

Type woning	Aantal	Ritten per etmaal/woning	Totaal ritten/etmaal
Sociale huur	16*	5,6	90
Rijwoningen	41	5,6	230
Twee-onder-een-kp	18	7,8	140
Vrijstaand	9	8,2	74
Totaal	84 woningen		533 ritten per etmaal

Figuur 4 Berekening verkeersgeneratie op basis van kencijfers CROW in publicatie 381

Het totaal aantal extra ritten van 533 motorvoertuigen per etmaal op de Langestraat opgeteld bij de huidige 425 mvt/etmaal, levert (afhankelijk van de locatie op de Langestraat) een verkeersintensiteit van tot 958 mvt/etmaal op. De verkeersintensiteit op de Langestraat neemt toe, maar blijft ruim onder de acceptabele maximum verkeersintensiteit voor erftoegangswegen (van 5.000 tot 6.000 ritten/etmaal).

Dit verkeer dient de woonwijk grotendeels te verlaten via het noordelijke deel van de Langestraat. Slechts enkele voertuigen per etmaal zullen het gebied verlaten via de Maasdijk. Het noordelijke deel van de Langestraat kent daarom de grootste verkeersfunctie. Dit zorgt enigszins voor een kwetsbare externe ontsluitingsroute bij dagelijks gebruik, bij calamiteiten en wellicht minder goede doorgang als er laden en lossen op de rijbaan is. De route kent tevens een krappe bocht nabij kruispunt Langstraat-Polstraat en er is weinig ruimte in het wegprofiel.

* Wijzigingen aantal woningen

In het definitieve stedenbouwkundige plan (bijlage 1) is gekozen om 6 extra sociale huur woningen te bouwen ten opzichte van de bovenstaande berekening. Dit zorgt voor ongeveer 34 extra ritten per etmaal. Ook met deze toevoeging blijft de verkeersintensiteit van de Langestraat ruim onder het acceptabele maximum verkeersintensiteit voor erftoegangswegen.

Oplossingsrichting

De hoofdontsluitingsroute van de nieuwe woonwijk en de bestaande woningen, bestaat uit de Langestraat tot huisnummer 30 en vanaf daar de weg in het plangebied in oost-west richting. Om de doorgang en verkeersveiligheid van de ontsluiting van het gebied te optimaliseren en de ontsluitingsstructuur minder kwetsbaar te maken, worden deze twee wegen voorzien van een geleed profiel met trottoirs en [REDACTED]n. Verder adviseren we:

- In de Langestraat een trottoir aan te brengen, vooral tussen huisnummer 2 en 12.
- In de Langestraat een parkeerverbod -buiten de vakken- aan te brengen.
- In het noordelijke deel van de Langestraat een minimale breedte voor het wegprofiel te kiezen. De 5,50 meter in het stedenbouwkundige ontwerp is voldoende.
- De uitgang via de Maasdijk te handhaven om te zorgen voor een extra uitgaande route.
- In de toekomst een extra oostelijke ontsluitingsroute richting Taxhof te onderzoeken.
- De doorgang richting Polstraat aan de noordoostzijde van het plangebied (nabij de Kerk) als calamiteitendoorgang (voorzien van een neerklapbaar paaltje) niet te gebruiken voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers kunnen hiervan altijd gebruik maken. De doorgang is erg smal en daarom is gebruik als voorwaardige route niet gewenst, zie figuur 5.
- Er is in de huidige situatie een verbod voor vrachtverkeer in de Langestraat, met uitzondering van bestemmingsverkeer. We adviseren dit verbod te behouden.
- We adviseren de bocht nabij kruispunt Langestraat-Polstraat te verbreden omwille van de doorgang van gemotoriseerd verkeer. Dit is geen noodzaak, maar een aandachtspunt voor verdere uitwerking.



Figuur 5 Doorgang richting Polstraat aan de noordoostzijde van het plangebied (nabij de Kerk)

Omwille van een minder kwetsbare ontsluitingsstructuur en minder keerbewegingen en blokkades van de rijbanen in het plangebied is de wegenstructuur zodanig gekozen dat er geen doodlopende routes zijn. Dit is een wijziging ten opzichte van de gepresenteerde parkeerhofjes in eerdere versies van het stedenbouwkundige plan. De hoofdroute door de woonwijk wordt minder kwetsbaar door spreiding en keuzemogelijkheden voor het verkeer.

Alternatieven

Aanleg van een extra ontsluitende route

Het is het overwegen waard om de woonwijk voor gemotoriseerd verkeer met een extra route te ontsluiten op het omliggend wegennet. Dat kan door:

- De doorgang richting Polstraat aan de noordoostzijde van het plangebied (nabij de Kerk) voor gemotoriseerd verkeer open te stellen, wellicht in één richting. Er is erg weinig ruimte en een trottoir is in dat geval aan te bevelen. Ook dient de aansluiting met de Polstraat verkeersveilig te worden vormgegeven.
- Direct een extra oostelijke ontsluitingsroute richting Taxhof (vanuit Langestraat huisnummer 30 naar oost rechtdoor) aan te leggen om zo de druk op de doorgang van het noordelijke deel van de Langestraat weg te nemen.

De doorgang richting Maasdijk afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

De verkeersdruk als gevolg van doorgaand verkeer wegnemen door de aansluiting naar de Maasdijk volledig en in twee richtingen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De aansluiting te gebruiken als calamiteitenroute (voorzien van een neerklapbaar paaltje). Hierdoor is er in reguliere situaties slechts één ontsluitende route naar het plangebied, wat de structuur kwetsbaar maakt. Dit vergroot de verkeersveiligheid voor fietsers. Vanwege de ontsluiting van het gebied voor autoverkeer en de belasting van het noordelijke deel van de Langestraat geniet deze oplossing niet de voorkeur.

3.3 Verkeersstructuur langzaam verkeer

Beoordeling aandachtspunt

Omwonenden noemen met name de verkeersveiligheid van (recreatieve) fietsers en voetgangers in de Langestraat. Uiteraard dienen de routes voor voetgangers en fietsers integraal onderdeel te zijn van het stedenbouwkundige ontwerp van de nieuwe wijk en ingepast te worden in de structuur van de omgeving.

De Langestraat is in de mobiliteitsvisie 2040 'Altena Samen vooruit' van mei 2020 bestempeld als onderdeel van het interlokaal fietsnetwerk. Voor het interlokale fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen gesteld (zie figuur 7). Hierdoor zijn er voor een herinrichting van de Langestraat geen bijzondere aanvullende eisen. Omdat de auto-intensiteiten niet hoog zijn, is een vrijliggend fietspad niet noodzakelijk.

Type fietsroute	Functionele eisen		Kwaliteitseisen		
	Functie	Oeververbindingen	Voorrang t.o.v. auto	Type verharding	Vrijliggend?
(Provinciale) snel fietsroute	Grote fietsstromen op Provinciale schaal op grotere afstand dan 15 km	Vaste oeververbinding	Ja	Rood asfalt	Ja
Regionaal netwerk	Verbindingen tussen de grotere kernen (> 2.500 inwoners) binnen en buiten Altena tot 15 km. Middelbare scholen, belangrijke toeristische trekpleisters en (inter) regionale mobiliteitsknopen zijn rechtstreeks aangehaakt op het regionale netwerk.	Bij voorkeur via vaste oeververbinding	Ja, behalve bij kruising GOW	Rood asfalt	Ja, bij lage auto-intensiteiten minstens fietssuggestiestrook
Interlokaal netwerk	Verbindingen tussen grotere en kleinere kernen of tussen kleinere kernen (< 2.500 inwoners) binnen en buiten Altena tot 15 km. Lokale mobiliteitsknooppunten zijn (minstens) aangehaakt op het interlokale fietsnetwerk.	Vaste oeververbinding of veer	Geen eis	Asfalt of klinkers	Nee, enkel bij hoge auto-intensiteiten
Lokaal netwerk	Ontsluiting binnen de kernen	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis

Figuur 6 Kwaliteitseisen Fietsnetwerk Mobiliteitsvisie 2040 'Altena Samen vooruit' van mei 2020

Oplossingsrichting

De interlokale fietsroute over de Langestraat is door de keuzes in het wegprofiel verkeersveilig vormgegeven, conform de kwaliteitseisen in de mobiliteitsvisie.

De looproutes in de nieuwe woonwijk en langs de Langestraat zijn verkeersveilig vormgegeven (zie paragraaf 3.1). De erven zijn zodanig ingericht dat auto's te gast zijn. Er kan in twee richtingen gebruik gemaakt worden van deze wegen.

In het stedenbouwkundige ontwerp is voor fietsers en voetgangers een extra ontsluitende route naar de nieuwe woonwijk voorzien aan de noordoostzijde richting de Polstraat (nabij de kerk). Dit biedt een directere route richting het centrum.

Alternatieven

- Een verbod voor autoverkeer op de Langestraat richting Maasdijk biedt voor fietsers extra verkeersveiligheid en comfort, zie ook alternatieven in paragraaf 3.2.

3.4 Parkeersituatie

Beoordeling

We adviseren de Langestraat omwille van de verkeersveiligheid her in te richten en de parkeerruimte die er nu is terug te laten komen. Parkeren op de rijbaan is ongewenst vanwege de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het gebied. We willen zoveel mogelijk voorkomen dat geparkeerde auto's de doorgang in de Langestraat belemmeren.

De ontwikkelaar heeft de verplichting om voldoende parkeerplaatsen conform parkeernormen in de nota van uitgangspunten van gemeente Altena (bron 3) aan te leggen in het plangebied. Dit is in het stedenbouwkundige ontwerp in bijlage 1 correct verwerkt.

De huidige capaciteit aan de [REDACTED] groot er zijn tot 65 plekken waar men in het uiterste geval kan parkeren, maar dit wordt in de praktijk nooit volledig bezet. De verharde loop/parkeerstrook aan de westzijde geeft ook ruimte aan ongeveer 35 auto's (geschat op ongeveer 6 meter ruimte, exclusief locaties bij inritten en obstakels). Er zijn nu geen parkeervakken aan de Langestraat, dus het is niet nodig dit volledig terug te brengen na een herinrichting. De oostelijke berm van de Langestraat is de grens van het plangebied. In deze berm is ruimte voor parkeren in de grasstrook voor nog eens 20-30 auto's. Ook deze parkeercapaciteit hoeft niet te worden gecompenseerd.

We adviseren, aanvullend op de parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwe woningen, in totaal 12 parkeerplaatsen aan de Langestraat in openbaar gebied aan te leggen. Uitgangspunt voor dit aantal zijn de 23 woningen aan de Langestraat. De totale behoefte van de 23 woningen is 57,5 parkeerplaatsen (uitgaande van een parkeernorm van 2,5 pp per woning). De huidige bewoners parkeren vooral op eigen terrein.

Van deze 23 woningen hebben:

- 15 woningen (huisnummers 1 tot en met 24) minimaal 2 parkeerplaatsen op eigen terrein.
- 2 woningen (huisnummers 28 en 26) slechts ruimte voor 1 auto op eigen terrein.
- 6 woningen (huisnummers 40-30) in het nieuwe stedenbouwkundige plan een lange inrit op openbaar gebied, die kan gebruikt worden om op te parkeren.

In totaal is er dus ruimte voor minimaal 47 auto's op eigen terrein en op de lange inritten in het plangebied. Dus is compensatie van 11 parkeerplaatsen in openbaar gebied voldoende. De parkeerbehoefte aan de Langestraat voor bestaande woningen van 11 plaatsen is correct in openbaar gebied (buiten de telling) en in vakken in het stedenbouwkundig plan opgenomen. Maatwerk in de verdere uitwerking moet de toegang tot eigen terrein garanderen.

Oplossingsrichting in stedenbouwkundig ontwerp

We adviseren een parkeerverbod aan te brengen aan de noordzijde van de Langestraat tussen Polstraat en de bocht nabij huisnummer 30 om te zorgen dat de doorgang voor gemotoriseerd verkeer naar de nieuwe woonwijk zoveel mogelijk gegarandeerd wordt. Voor Langestraat 2 tot en met 12 is er nu parkeerruimte voor ongeveer 10 personenauto's op de trottoir/parkeerstrook. Door de aanleg van een trottoir wordt in het stedenbouwkundige plan niet voorzien in parkeervakken. Er is voldoende parkeerruimte op eigen terrein.

Nieuwe inwoners dienen ook in de praktijk zoveel mogelijk in de nieuwe wijk te gaan parkeren en niet op de Langestraat. De afstand tot de parkeerplaatsen van de twee rijen rij- en sociale huurwoningen in het midden en de zuidzijde van het plangebied is relatief groot. Dit heeft naar verwachting geen nadelige gevolgen voor de Langestraat.

Door het plaatsen van de meeste parkeerlocaties naar de oostzijde van het plangebied is er minder hinder door zicht op geparkeerde auto's vanuit woningen aan de Langestraat.

Ook is er voldoende ruimte opgenomen in de delen van het stedenbouwkundig plan waar woonerven zijn voorzien om ordelijk te parkeren. Aan de oostzijde van het plangebied gebeurt dat in haakparkeervakken. In de woonerven dienen de locaties waar men dient te parkeren aangeduid te worden met een P-tegel, dit is een juridische eis.

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

We adviseren de woonwijk aan te leggen volgens het stedenbouwkundige ontwerp. De daarin opgenomen keuze voor alternatieve invulling en aanpassing van het bestaande profiel Langestraat is acceptabel voor de doorgang en verkeersveiligheid op deze ontsluitende route.

voor goed

4 Advies

Aanleggen ontsluitingsstructuur conform stedenbouwkundig plan

We adviseren de ontsluitingsstructuur van de woonwijk en de Langestraat aan te leggen volgens het stedenbouwkundige ontwerp d.d. 6 april 2022 in bijlage 1. De oplossingsrichtingen zoals die voortkomen uit de omgevingsdialoog en deze rapportage zijn verwerkt in het stedenbouwkundig ontwerp in samenwerking met NieuwBlauw stedenbouw en landschap. Enkele aandachtspunten voor nadere uitwerking zijn benoemd.

Keuze voor alternatieve invulling en aanpassing van het bestaande profiel Langestraat

Vanuit verkeerskundig perspectief heeft in de Langestraat een algehele herinrichting met een nieuw profiel van as-verspringingen de voorkeur. Dit vraagt om een algehele herinrichting van de Langestraat waardoor de verkeersveiligheid en doorgang op deze ontsluitende route van de nieuwe woonwijk optimaal is.

In het definitieve stedenbouwkundige plan is een alternatieve invulling gekozen. Een algehele herinrichting brengt namelijk zeer hoge kosten met zich mee. In het definitieve ontwerp is een voor wat betreft verkeersveiligheid en doorgang acceptabele alternatieve invulling gekozen, zie hiervoor bijlage 1. Het bestaande profiel is aangepast en de huidige loop-parkeerstrook omgevormd tot een volwaardig trottoir (met hoogteverschil). In het kruispunt nabij Langestraat huisnummer 10 zorgt een uitstulping voor enige snelheidsreductie.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Definitief stedenbouwkundig plan NieuwBlauw 6 april 2022

Bijlage 2: CROW ASW richtlijnen voor inrichting woonstraat met asverspringing

Bijlage 3: CROW ASW richtlijnen voor inrichting van erftoegangswegen

Bijlage 1

Definitief stedenbouwkundig plan NieuwBlauw 6 april 2022





STEDENBOUWKUNDIG PLAN - LANGESTRAAT - WIJK EN AALBURG (inclusief doelgroepwoningen)

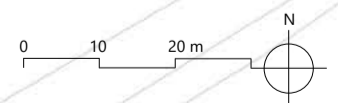
in opdracht van: Bazalt Wonen - i.s.m. Gemeente Altena - projectnummer: BWL005 - datum: 06 april 2022 - schaal: 1:1000



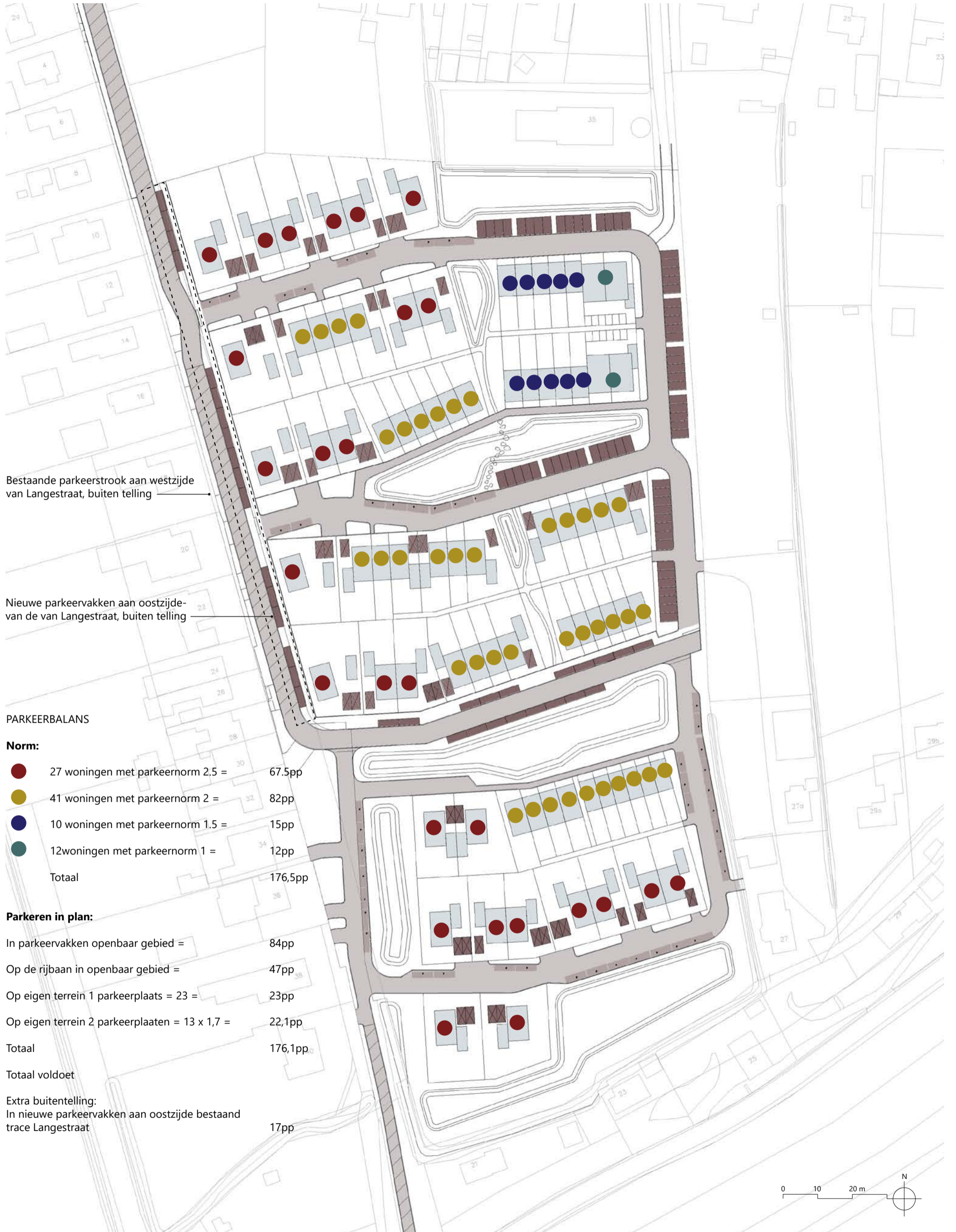


PROGRAMMAOVERZICHT WONINGBOUW

Sociale huur	22 woningen - 24%
Rijwoningen	41 woningen - 46%
Twee-onder-een-kap	18 woningen - 20%
Vrijstaand	9 woningen - 10%
Totaal	90 woningen

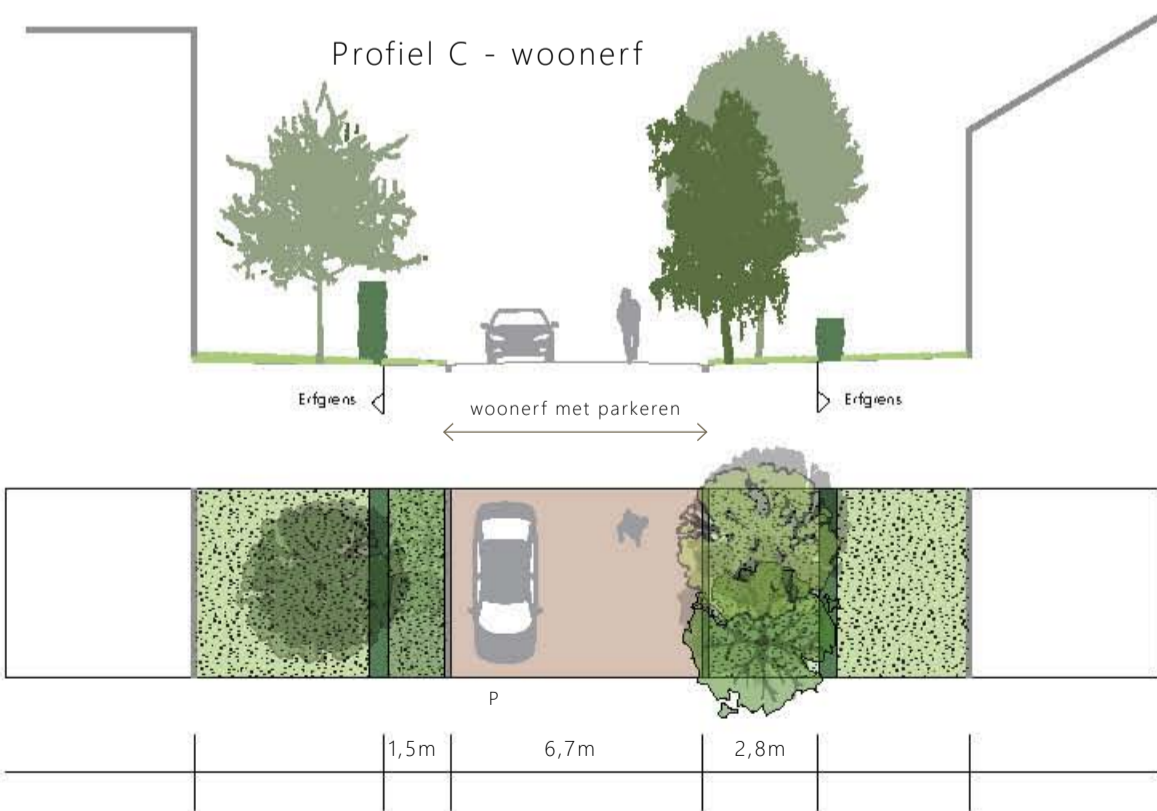
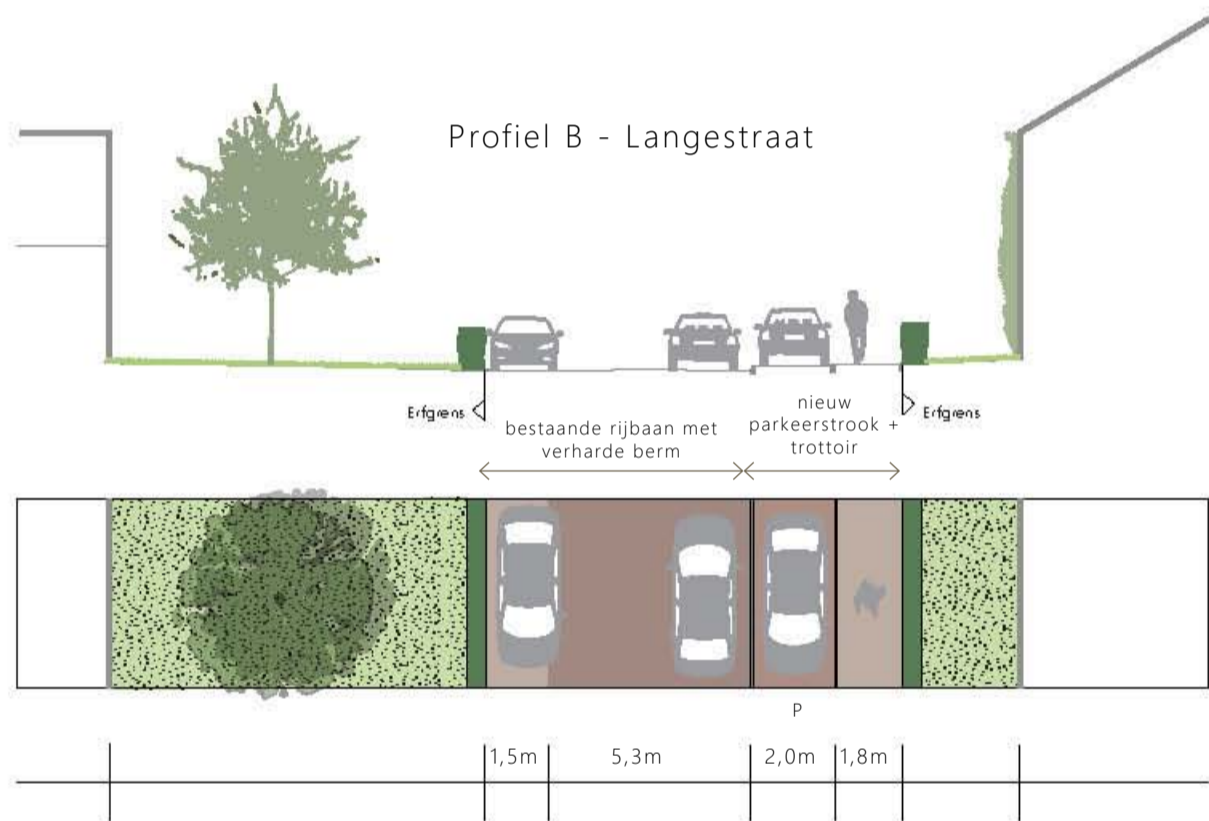
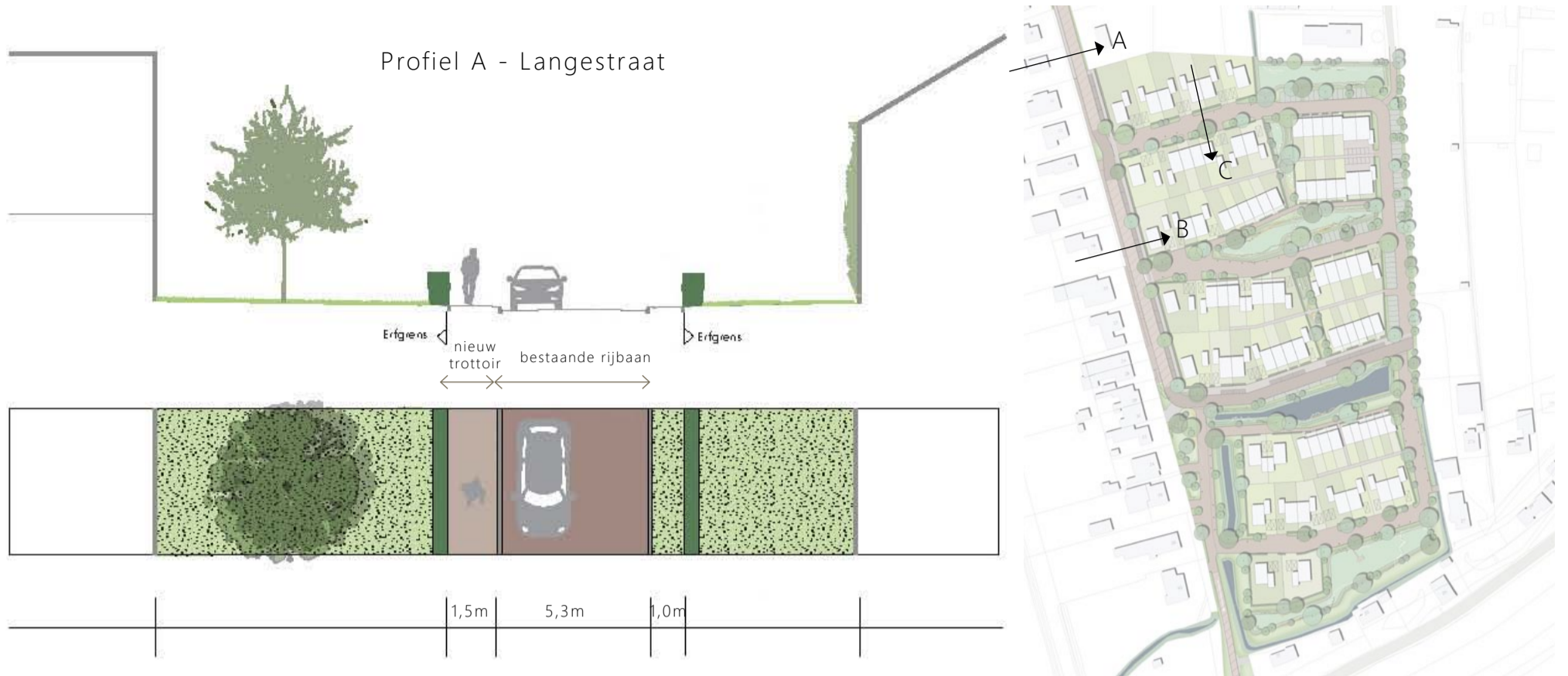


PARKEREN



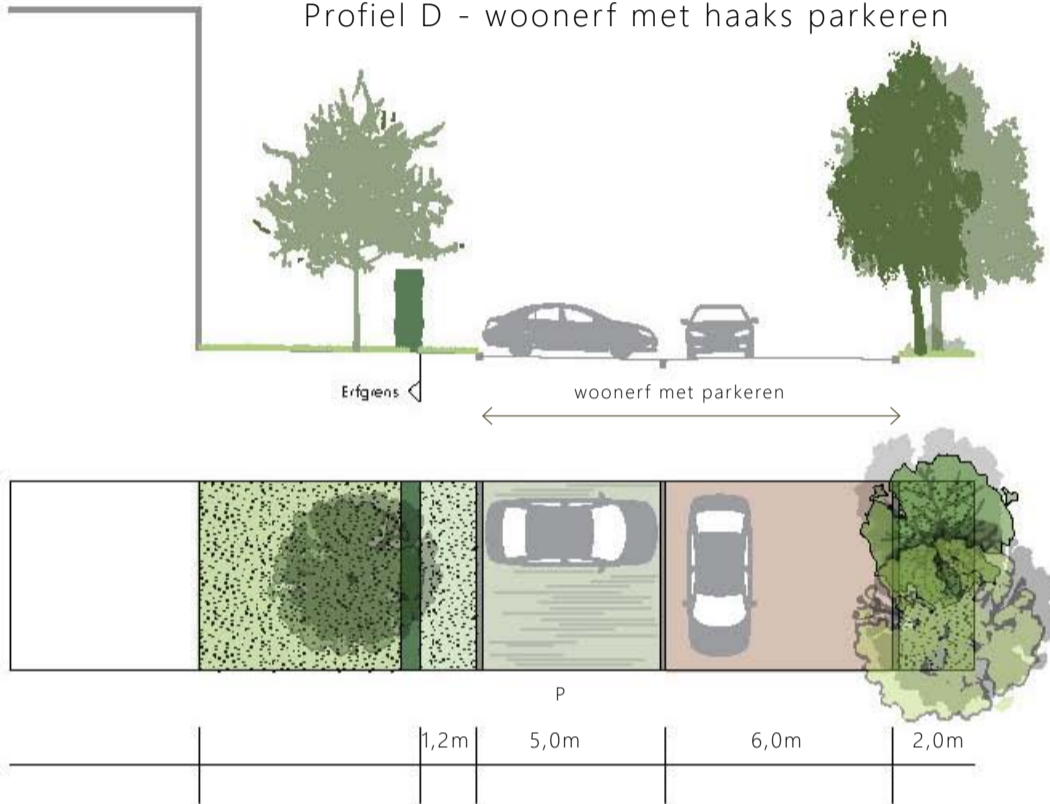
STEDENBOUWKUNDIG PLAN - LANGESTRAAT - WIJK EN AALBURG (inclusief doelgroepwoningen)

in opdracht van: Bazalt Wonen - i.s.m. Gemeente Altena - projectnummer: BWL005 - datum: 06 april 2022 - schaal: 1:1000

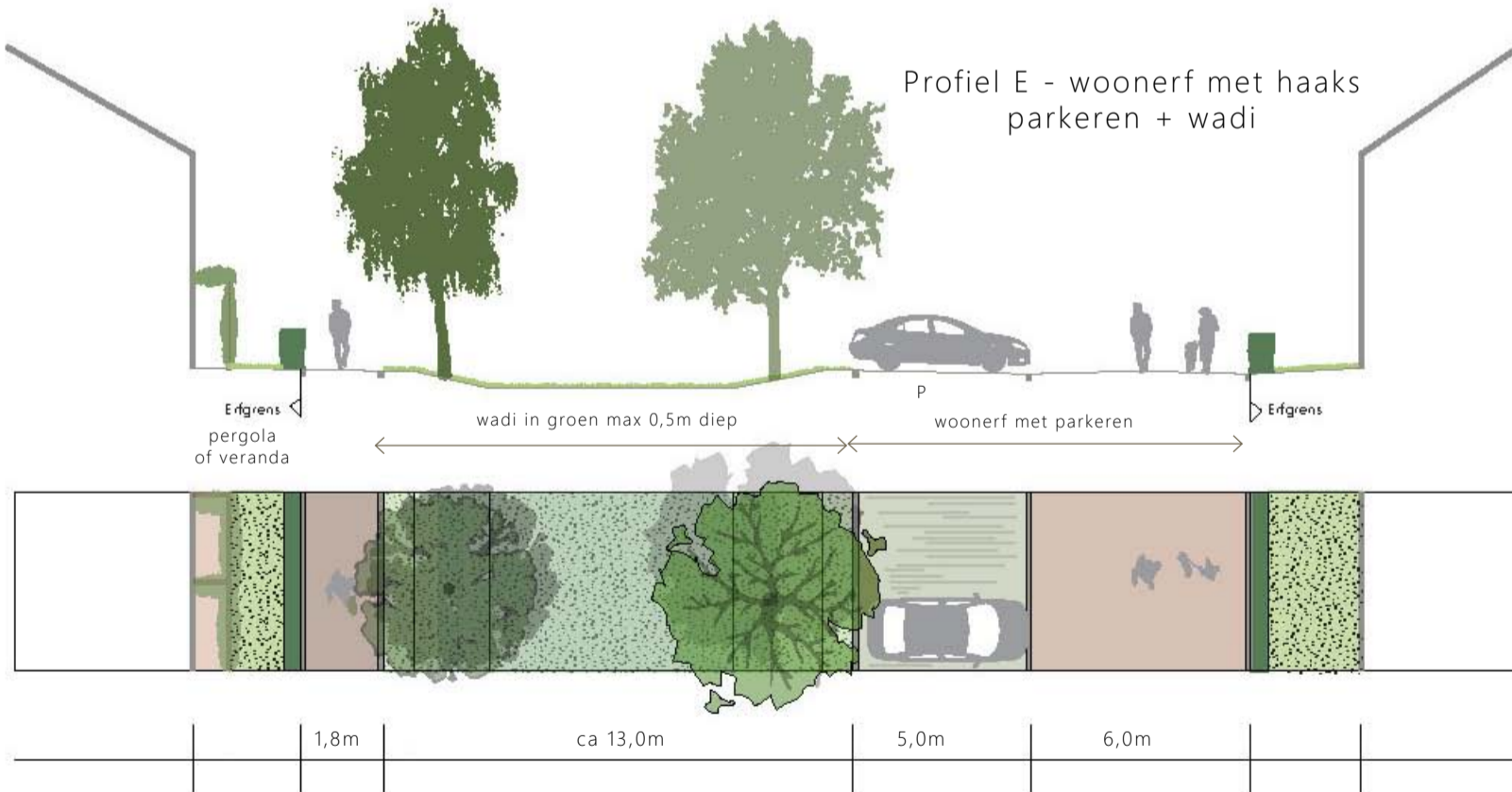




Profiel D - woonerf met haaks parkeren

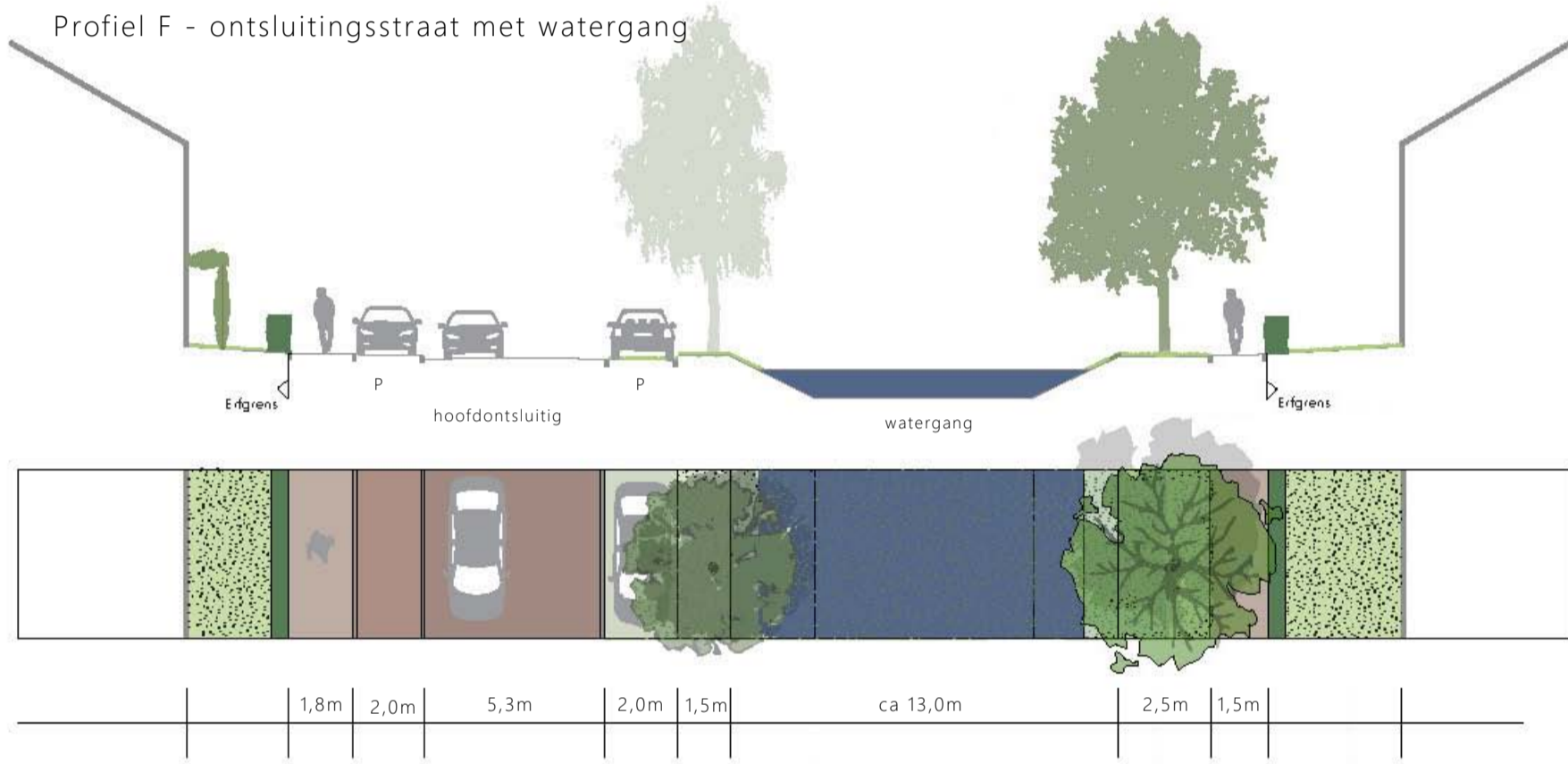


Profiel E - woonerf met haaks parkeren + wadi

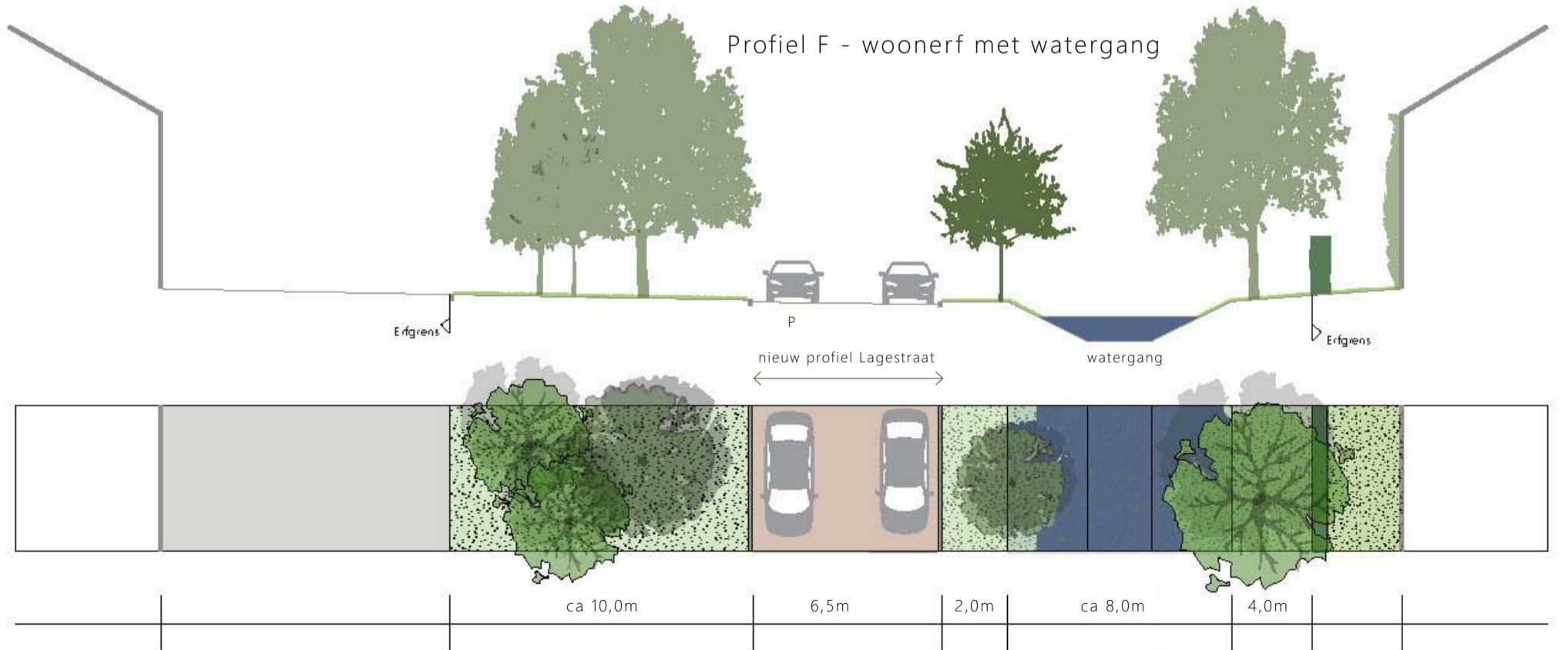




Profiel F - ontsluitingsstraat met watergang



Profiel F - woonerf met watergang

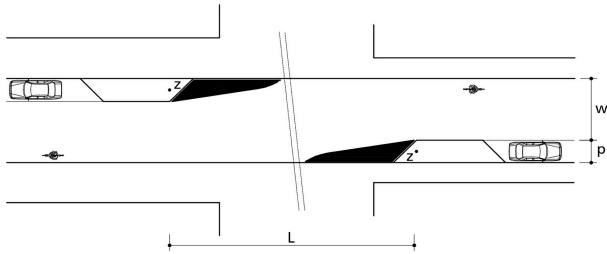


Bijlage 2

CROW ASVV richtlijnen voor inrichting woonstraat met asverspringing



11.2.25 Asverspringing



Toepassingsgebied

erftoegangsweg
weg met recht tracé
eenzijdig parkeren
niet in hoofd fietsroute
kan bij eenrichtingverkeer

Uitvoering

- herkenbaarheid en zichtbaarheid met verticale elementen en openbare verlichting waarborgen
- geen parkeren als $w \leq 3,25$ m en tweerichtingsverkeer
- parkeerstroken onderbreken en van zijde wisselen
- eventueel witte vlakken als inleidende markering, met eventueel zwart-wit geblokte trottoirbanden bij z
- geschetste uitvoering heeft voorkeur boven uitvoering in spiegelbeeld
- zo nodig parkeerverbod tegenover parkeerhavens tegen klemrijden fietsers
- voorziening als geheel vergevingsgezind voor fietsers uitvoeren

Maatvoering

- L = afhankelijk van manoeuvreerruimte ontwerpvoertuig
- $p \geq 2,00$ m
- $w = 4,80$ m (minimaal profiel) à $5,80$ m (ideaal profiel), bij tweerichtingsverkeer
 $w \geq 5,80$ m, bij veel bus en/of vrachtverkeer
 $w \geq 3,40$ m, bij partieel eenrichtingsverkeer

Combinatiemogelijkheden

- fysieke ondersteuning, zie paragraaf [11.2.19](#)
- visuele ondersteuning, zie paragraaf [11.2.17](#), [16.2.39](#), [16.2.40](#), [16.3.11](#) [OS]

Positieve aspecten

- visuele onderbreking rechtstand
- matige snelheidsverlaging

Negatieve aspecten

- mogelijk klemrijden fietsers
- vermindering aantal parkeerplaatsen

Opmerkingen

Milieueffect: zie tabel [17.7/3](#)

Verwijsbladen

[SV 1](#), [SV 2](#), [SV 3](#), [SV 4](#), [SV 5](#), [SV 6](#), [SV 7](#), [SV 8](#)
[OS 4](#)

Wegontwerp bibeko met ASVV - ASVV 2021 - 11.2.25, 24-08-2021

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.

Bijlage 3

CROW ASVV richtlijnen voor inrichting van erftoegangswegen



11.1.1 Voorzieningen voor erven en voetgangersgebieden

Erven en voetgangersgebieden vragen om een vormgeving die de voetgangers een grote tot zeer grote mate van bewegingsvrijheid geeft. Andere weggebruikers moeten hun gedrag aanpassen doordat duidelijk is dat voetgangers prioriteit hebben. De situaties kunnen zelfs leiden tot een beperking van de toelating van andere weggebruikers. De eisen die de wet (uitvoeringsvoorschriften BABW) stelt aan een erf, staan in paragraaf 8.3.

Het erf heeft een aparte wettelijke status, waardoor de toepassingsmogelijkheden worden beperkt. Voor de ontwerper gelden de volgende minimumeisen:

1. De verblijfsfunctie staat in een erf centraal.
2. Een erf mag geen functie hebben voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.
3. Het karakter van een erf mag niet worden aangetast door de intensiteit van het verkeer.
4. Vermijd de indruk dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een voetpad of trottoir; er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan.
5. Verticale elementen mogen het zicht niet belemmeren.
6. In-/uitgangen zijn, voor zover ze door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt, als in-/uitrit uitgevoerd. Het is toegestaan dat in-/uitgangen op minimaal 20 meter uit de kruisende weg zijn gesitueerd; bij een kortere afstand kan misverstand ontstaan over de op het kruispunt geldende voorrangregeling.
7. De parkeerplaatsen zijn aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Als het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone, is op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is, een blauwe streep aangebracht.
8. De afstand tussen snelheidsverlagende voorzieningen zijn zodanig dat stapvoets (15 km/h) rijden redelijkerwijze uit de omstandigheden voortvloeit.
9. Bestuurders van voertuigen mogen niet tot op zeer korte afstand van woningen kunnen rijden, om aanrijdingen met bewoners die hun voordeur uitstappen te voorkomen.
10. Snelheidsverlagende voorzieningen mogen geen gevaar opleveren als ze met het vereiste rijgedrag worden gepasseerd.
11. De negatieve effecten van snelheidsverlagende voorzieningen, zoals trillingen en geluidsoverlast, zijn zo veel mogelijk beperkt voor omwonenden.
12. Er is voldoende (energiezuinige) openbare verlichting zodat de snelheidsverlagende voorzieningen ook bij nacht duidelijk zichtbaar zijn.
13. Specifieke kinderspeelplaatsen zijn gemarkeerd en zo mogelijk afgescheiden van het weggedeelte waar voertuigen rijden.
14. Het begin en eind van een erf zijn aangegeven met respectievelijk bord G5 en G6.

De ontwerper moet er rekening mee houden dat in het erf bovendien afwijkende gedragsregels van toepassing zijn (artikelen 44 tot en met 46 RVV) [11.1]:

- Voetgangers mogen de openbare weg, gelegen binnen een erf, over de volle breedte gebruiken.
- Bestuurders mogen binnen een erf niet sneller rijden dan stapvoets (15 km/h).
- Parkeren is alleen toegestaan op daartoe aangegeven weggedeelten.

Deze regels gelden ook voor erven in winkelgebieden. Alhoewel niet wettelijk voorgeschreven, is het zeer aan te bevelen parkeervoorzieningen (plaats en aantal) en laad- en losmogelijkheden vast te stellen in overleg met belanghebbenden.

Voetgangersgebieden zijn aangegeven met bord G7 in zonale uitvoering. Er zijn voetgangersgebieden met incidenteel medegebruik (hoofdzakelijk in woongebieden) en voetgangersgebieden waarin medegebruik categorisch wordt toegelaten (promenades in winkelgebieden).

Gezien de zeer locatiespecifieke inrichting van erven, zijn voor de inrichting ervan geen voorzieningenbladen opgenomen, maar is wel een voorzieningenblad aanwezig met de verticale elementen in een erf, zie paragraaf 11.1.2.

Als uitgangspunt voor de (verkeerskundig of stedenbouwkundig) ontwerper geldt dat hij zich moet realiseren dat hij geen verkeersruimte ontwerpt, maar verblijfsruimte. Aangezien het begrip 'ruimte' daarbij centraal staat, moet hij zo veel mogelijk voorkomen dat er een 'gebaand' wegbeeld ontstaat; hij mag dus niet een duidelijke indeling in rijweg en trottoir creëren. Automobilisten mogen in een erf ook niet de indruk krijgen dat zij de belangrijkste gebruikers zijn. Integendeel, de inrichting van een erf moet aan een automobilist duidelijk maken dat hij 'te gast' is. Dat de ruimte waar hij zich bevindt, niet primair is bedoeld voor het autoverkeer, maar voor wandelaars, voetgangers of spelende kinderen.

Een goed ingericht erf is een samenspel tussen de stedenbouwkundige opzet en de inrichting van de openbare ruimte. Daarom is het omvormen van een gewone straat met indeling in rijbaan en trottoirs tot erf vaak zeer moeilijk, zeer kostbaar of zelfs niet mogelijk. De stedenbouwkundige context (bijvoorbeeld lange rechtstanden) is in bestaande situaties namelijk een gegeven.

Erven kunnen worden toegepast in situaties waar heel nadrukkelijk de positie van de voetganger (of fietser) centraal staat. Dit kunnen in de eerste plaats woonstraten zijn. Maar ook straten met winkelfunctie, of straten waar een school of andere belangrijke publieke voorzieningen aan zijn gevestigd. Een erf is te overwegen als er meer langzaam verkeer dan snelverkeer van de openbare ruimte gebruik zal gaan maken.

Hiermee wordt tegelijkertijd een belemmering voor de toepassing van erven opgeworpen. Als er te veel autoverkeer aanwezig is, zal de positie van het langzaam verkeer in het gedrang komen. Er is niet een algemene maximale intensiteit te noemen, het gaat immers om de verhouding. Leg geen erf aan als er een bus- of bevoorradingsroute door de straat loopt. Gezien de afmetingen en massa van dergelijke voertuigen wordt de veiligheid van het langzaam verkeer daardoor teveel aangetast.

Zoals hiervoor vermeld, mag heel nadrukkelijk geen onderscheid worden gemaakt in een trottoir en een rijbaan. Belangrijk is dat een 'ruimte' ontstaat en niet een weg. Als er voertuigen worden toegestaan, dan moet de ontwerper met een aantal zaken rekening houden:

1. geen zichtbelemmeringen;
2. in-/uitgangen vormgeven als in-/uitrit, zie paragraaf 13.2.6;
3. aan het begin en eind borden G5 en G6 plaatsen;
4. eventueel voldoende gemarkeerde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door toepassing waterinfiltrerende of doorgroeibare verharding);
5. indien noodzakelijk, veilig passeerbare snelheidsverlagende voorzieningen;
6. voldoende openbare verlichting;
7. plekken waar voetgangers zich kunnen verzamelen (onder andere speelplaatsen, banken) duidelijk markeren en voldoende afschermen, bijvoorbeeld met stedelijke in filtratiestroken.

De maatvoering van voorzieningen in erven vraagt bijzondere aandacht. Enerzijds moet de inrichting worden afgestemd op de eisen en wensen die voetgangers en fietsers stellen. Anderzijds zullen er in de meeste erven ook grote voertuigen moeten kunnen komen, zoals in woonstraten de vuilnisauto en de verhuiswagen, en in winkelerven het bevoorradingsverkeer. Enige algemene uitgangspunten voor de maatvoering binnen erven zijn:

1. De minimale afstand tussen de strook in de ruimte waar het rijdende verkeer gebruik van maakt (de 'rijloper') en de gevel, is 1,20 meter.
2. De vrije ruimte voor het rijdende gemotoriseerd verkeer bedraagt circa 3,00 meter, afhankelijk van de aanliggende functies en daaraan gekoppeld de intensiteit van het (vracht)verkeer.
3. Bij de aanwezigheid van veel vrachtverkeer, bijvoorbeeld in winkelerven, is de rijloper 4,50 meter breed voor een vrachtauto plus personenauto (voldoende voor brandweer), en 5,50 meter als twee vrachtauto's elkaar moeten kunnen passeren. Als alleen op passeervakken gepasseerd kan worden, heeft dit vak een lengte van minimaal 20 meter.
4. Houd rekening met de manoeuvreerruimte van hulpdiensten. Op aansluitingen van wegen moet op de toeleidende takken een vrije rijloper aanwezig zijn van 4,50 meter (voor de hoogwerker van de brandweer); dit altijd in overleg met de plaatselijke brandweer.
5. Er moet altijd ruimte voor voetgangers aanwezig zijn (loopstrook). Deze is ter plaatse van een puntvernaauwing minimaal 1,20 meter. Op overige plaatsen is de breedte bij voorkeur meer dan 1,50 meter.
6. Eventuele snelheidsremmende voorzieningen voldoen aan de maatvoering zoals die elders in de ASVV is opgenomen.

Het belangrijkste voordeel van een erf is dat de meest intensieve gebruikers van de openbare ruimte (kinderen, voetgangers) veel bewegingsvrijheid hebben. Een erf biedt dus een goed verblijfsklimaat. Door de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het te verwachten hoge attentieniveau, is de kans op ernstige conflicten klein. Er zijn veel potentiële conflictsituaties, maar door de lage snelheid is de kans op ernstige verkeersonveiligheid klein.

Met de herinrichtingen van een traditionele straat tot erf zijn relatief hoge kosten gemoeid. Beheer en onderhoud kunnen bij een kleinschalige inrichting nadeliger uitpakken dan bij een traditionele straat. Bij gebruikers (vooral de 'zwakke verkeersdeelnemers') kan vanwege de hoge verwachtingen het feitelijke functioneren en daarmee ook de subjectieve veiligheid tegenvallen. Ook kan bij een erfinrichting irritatie bij het gemotoriseerd verkeer ontstaan.

De schoolstraat

Een speciaal aandachtspunt vormt de schoolstraat. In de directe omgeving van een basisschool kan het erg druk zijn op de momenten vlak voordat de school begint of uitgaat. Op die momenten lijkt een erfinrichting het meest passend. De rest van de dag is het in de meeste schoolomgevingen vrij rustig. Er is daarom geen reden om permanente voorzieningen te treffen. Voorzieningen die alleen aanwezig zijn bij het begin van de schooltijd en aan het einde daarvan zijn voldoende om de veiligheid van schoolgaande kinderen te waarborgen. Uit die gedacht is het fenomeen schoolstraat ontstaan.

Bij een schoolstraat wordt de straat voor de school afgesloten voor gemotoriseerd verkeer tijdens breng- en haaltijden (twee keer per dag circa 30 minuten). De straat is gedurende deze tijden ook niet toegankelijk voor auto's van ouders die hun kinderen brengen of halen. De afsluiting bestaat uit een of meerdere hekken of verwijderbare palen. Een verkeersregelaar en/of vrijwilliger (ouders van de school, buurtbewoners) houdt er toezicht en regelt eventuele noodzakelijke passages.

Naast het bieden van een veilige directe schoolomgeving heeft de schoolstraat tot doel het bevorderen van het fietsgebruik onder schoolgaande kinderen en hun ouders.

In Nederland is de schoolstraat een relatief nieuw verschijnsel. Er wordt op enkele plaatsen mee geëxperimenteerd. De idee komt uit Vlaanderen, waar het inmiddels populair is. Ook heeft de schoolstraat daar heeft het sinds 2018 een eigen wetsartikel, en een eigen verkeersbord.

Navigatiediensten moeten ook rekening (kunnen) gaan houden met de aanwezigheid van een schoolstraat.

Wegontwerp bibeko met ASVV - ASVV 2021 - 11.1.1, 14-08-2021

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl