

## Memo

Oprachtgever: Gemeente Altena

projectnummer: 310.03.50.00.00

Onderwerp: Verkeer bestemmingsplan Langestraat te Wijk en Aalburg

Datum: 04-03-2021

### 1. Inleiding

In het bestemmingsplan Langestraat te Wijk en Aalburg in de gemeente Altena is voorzien in de bouw van een 80 tal woningen. Er bestaat behoefte inzicht te verkrijgen in de verkeersgeneratie van het verkeer ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan in relatie tot de huidige verkeersafwikkeling op de Langestraat en de reeds aanwezige verkeersproblematiek.



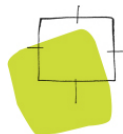
### 2. Huidige situatie

#### 2.1. Vormgeving

De Langestraat is een rechte weg met een lengte van ongeveer 450 meter en kent een snelheidsregime van dertig kilometer per uur. De weg vormt een verbinding tussen de Maasdijk en de Polstraat. Om de dertig kilometer per uur te benadrukken is op een tweetal plaatsen een wegversmalling gerealiseerd. Het eerste deel van de Langestraat tot aan huisnummer 36, gerekend vanaf de zuidkant, is smal en kent een breedte van ongeveer 3,5 meter. Daarna is de weg verbreed tot ongeveer 5,5 meter. Vanaf dit punt is de weg aan de westzijde tevens voorzien van een verharde strook met een breedte van ongeveer 1,5 meter. Waarschijnlijk is deze strook bedoeld voor wandelen en/of parkeren gelet op het feit dat deze strook af en toe onderbroken wordt door obstakels.

De Langestraat ontsluit 22 voor het merendeel, vrijstaande woningen. Bedrijvigheid in de nabijheid van deze straat wordt niet via de Langstraat ontsloten.

De indruk bestaat dat de Langestraat gebruikt wordt door sluipverkeer. Daarnaast wordt de aansluiting van de Polstraat (oostelijk deel) op de Polstraat (westelijk deel)/Kortestraat als problematisch ervaren door de grote hoeveelheid verkeer. Vanaf de Maasdijk geldt voor gemotoriseerd verkeer een inrijverbod richting Langestraat. Vanaf de Polstraat geldt voor de Langestraat een inrijverbod voor vrachtverkeer.



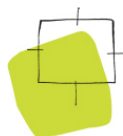
Ruimte voor de leefomgeving



Ruimte voor de leefomgeving



Figuur 1. Overzicht.



## 2.2. Verkeersintensiteiten/snelheden

### *Langestraat*

In de periode 20 oktober 2020 tot 3 november 2020 is het verkeer op de Langestraat geteld. De resultaten van deze telling zijn opgenomen in de bijlagen. Uit de tellingen blijkt het volgende

- De gemiddelde werkdagintensiteit bedraagt 238 motorvoertuigen per etmaal in zuidelijke richting en 76 motorvoertuigen per etmaal in noordelijke richting. De totale verkeersintensiteit bedraagt 314 motorvoertuigen per etmaal.
- Veel verkeer rijdt te hard (91%). Hieruit blijkt dat de verkeersremmende maatregelen in de vorm van versmallingen door de geringe verkeersintensiteit onvoldoende werken.

Bij de tellingen moet worden bedacht dat deze worden gedrukt door de corona-pandemie waarbij veel thuisgewerkt wordt.

### *Polstraat (oostelijk deel)*

Op grond van het verkeersmodel bedraagt de verkeersintensiteit op het oostelijk deel van de Polstraat vierhonderd motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat dit de komende jaren niet of nauwelijks zal toenemen. Verkeerstellingen van dit deel van de Polstraat komen binnenkort beschikbaar.

### *Polstraat (westelijk deel) / Kortestraat*

De Polstraat (westelijk deel) en de Kortestraat maken onderdeel uit van de hoofdstructuur van Wijk en Aalburg en zijn uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg: (voorrangsweg, vijftig kilometer per uur, vrijliggend fietspad). De verkeersintensiteiten op deze wegen bedragen respectievelijk 4.992 en 4.311 motorvoertuigen etmaal (2019). De verwachting is dat dit in 2030 gestegen zal zijn tot 5.800 en 7.400 motorvoertuigen per etmaal.

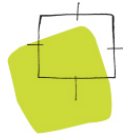
## 2.3. Maatregelen huidige situatie

In de huidige situatie is al voorzien in een drietal maatregelen:

- een inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer vanaf Maasdijk;
- een inrijverbod voor vrachtverkeer vanaf de Polstraat;
- een tweetal wegversmallingen in de Langestraat.

De redenen waarom de Langestraat niet volledig is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer zijn niet bekend. Bij een volledige afsluiting van de Langestraat vanaf de Maasdijk voor gemotoriseerd verkeer, zou sluipverkeer fysiek onmogelijk worden gemaakt. Mogelijk dat hierover afspraken zijn gemaakt met aanwonenden.

De Langestraat leent zich daarnaast niet om drempels/plateau's aan te leggen. Gelet op de slappe ondergrond en het feit dat de aanliggende woningen niet zijn onderheid bestaat kans op trillingen en



mogelijk zelfs verzakkingen van de woningen. Sluisjes of versmallingen zijn daarnaast alleen effectief als deze 'krap' zijn vormgegeven (wat vanwege de bereikbaarheid voor grote voertuigen als een vuilnisauto weer niet effectief is) of bij voldoende tegenliggers. Samengevat betekent dit dat het treffen van verkeersmaatregelen aan de Langestraat niet voor de hand liggen.

### 3. Toekomstige situatie ( figuur 2 )

#### 3.1. Vormgeving/situering

In het plan is voorzien in de bouw van tachtig woningen. Het betreft hier een mengeling van typen woningen bestaande uit ongeveer tien vrijstaande woningen, veertien twee- onder-een-kap woningen en 56 rij- en hoekwoningen.



*Figuur 2. Locatie woninguitbreiding met mogelijke inrichting gebied.*



Uitgaande van de bovengenoemde verdeling van typen woningen en de CROW-publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren van december 2018, mag de volgende verkeersgeneratie worden verwacht.

Type woning	Aantal woningen	Ritten per woning per etmaal	Totaal aantal ritten per etmaal
Vrijstaand	10	8,2	82
Twee-onder-een-kapwoningen	14	7,8	109
Rij- en hoekwoningen	56	5,6	314
<b>Totaal aantal ritten</b>			<b>505</b>

Tabel 1. Verkeersgeneratie woningen.

Indien deze verkeersgeneratie verdeeld wordt over de Langestraat rijden ongeveer 126 motorvoertuigen in zuidelijke en 379 motorvoertuigen in noordelijke richting. Opgeteld bij de huidige verkeersintensiteit levert dit afhankelijk van de locatie op de Langestraat een verkeersintensiteit van 440 tot 693 motorvoertuigen per etmaal op de Langestraat op. De verkeersintensiteit op de Langestraat neemt hierdoor toe, maar blijft ruim onder de acceptabele verkeersintensiteit voor erftoegangswegen.

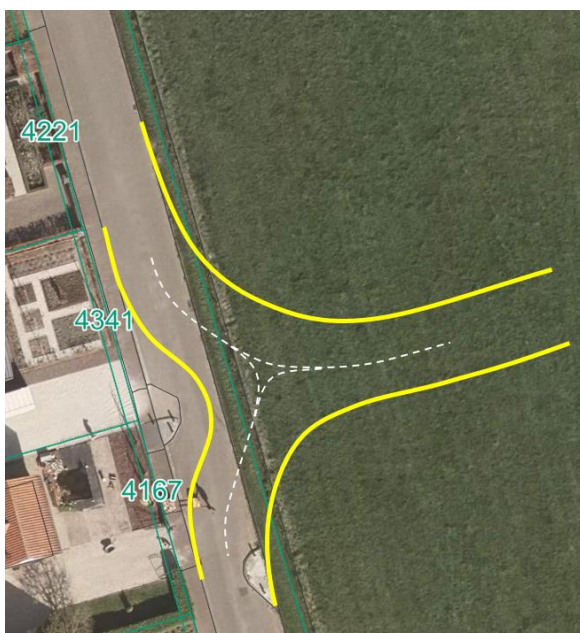
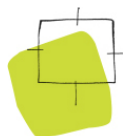
In de huidige plannen is voorzien in een viertal aansluitingen op de Langestraat. De woningen zijn daarbij gegroepeerd in hofjes die (direct) aantakken op de Langestraat. De woningen zijn daardoor niet georiënteerd op de Langestraat. Daardoor functioneert aan de ene kant de Langestraat als een “ontsluitingsweg” voor de nieuwbouw en staat daarmee los van deze nieuwbouw terwijl aan de andere kant de Langestraat voor de bestaande woningen een erftoegangsweg is. In zekere zin is dit een conflicterend gebruik.

### 3.2. Aanpassing model

Voorgesteld wordt daarom om de Langestraat meer te integreren in de nieuwe woonbuurt en daarmee de huidige verkeersproblematiek (deels) op te lossen. Dit zou kunnen worden gedaan door:

- het aantal aansluitingen te verminderen tot bijvoorbeeld twee, waardoor ook de kans op licht-hinder (koplampen die in de woonkamer schijnen) vermindert;
- een aantal woningen te oriënteren op de Langestraat;
- een asverspringing in de Langestraat aan te brengen te hoogte van de beide nieuwe aansluitingen in de Langestraat.

Globaal zou het model er dan als volgt uit kunnen zien (figuur 3).



*Figuur 3. Voorbeeld afbuiging.*



*Figuur 4. Voorgestelde verkeersstructuur.*

#### **4. Conclusie**

De komst van de nieuwe woonbuurt zorgt voor een toename van het verkeer op de Langestraat. De toename is echter acceptabel en blijft onder de norm die voor erftoegangswegen wordt gehanteerd. Daar staat tegenover dat de komst van de nieuwe buurt kan bijdragen in het verminderen van de snelheid op de Langestraat Door de Langestraat (meer) te integreren in de nieuwe woonbuurt, het aantal aansluitingen op de Langestraat te beperken en daardoor het gestrekte karakter van de Langestraat weg te nemen wordt én het nieuwe gebied goed ontsloten en de snelheid op de Langestraat terug gedrongen.