



Wegencategoriseringsplan Gemeente Alblasterdam

Vastgesteld door de raad op 29 mei 2012

INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding	1
2	Beleidskader Duurzaam Veilig	2
2.1	Ontwerprichtlijnen	3
2.1.1	gebiedsontsluitingsweg	3
2.1.2	Ontwerprichtlijnen voor de erftoegangsweg	4
3	Analyse van de functie van het wegennet	6
3.1	Analyse wegen met een eenduidige functie	6
3.2	Analyse functie van het Dijklint	6
3.2.1	Huidige beeld van het Dijklint	6
3.2.2	Analyse functie van het Dijklint	8
3.2.3	Inrichtingsadvies Dijklint	9
4	Wegencategorisering	11

1 **Aanleiding**

De gemeente Alblasserdam heeft een wegengebruiksplan uit 2004 waarin het gemeentelijk verkeersbeleid staat verwoord. In dit wegengebruiksplan is ook een wegencategoriseringsplan opgenomen voor de gemeentelijke wegen. Bij het toepassen van de wegencategorisering blijkt dat het wegengebruiksplan niet op alle onderdelen actueel is, en dat actualisatie gewenst is.

Het lokale verkeersbeleid vormt samen met het landelijk beleid de basis voor de afwegingen inzake de vormgeving en het gebruik van de wegen. Daarnaast vormt het tevens de basis voor verkeerskundige onderbouwing van ruimtelijke plannen. Het hebben van een degelijk wegencategoriseringsplan is hierin een belangrijke bouwsteen. Doel van dit plan is een wegencategoriseringsplan dat aansluit bij het landelijk verkeersbeleid Duurzaam Veilig.

Het college van Alblasserdam kiest voor een leefbare en bereikbare gemeente. Er wordt daarom een evenwicht gekozen tussen erftoegangswegen waar “verblijven” centraal staat en gebiedsontsluitingswegen waar “verplaatsen” vertrekpunt is. Het college vertaalt hiermee het landelijke beleid “Duurzaam Veilig” door naar de lokale situatie.

2 Beleidskader Duurzaam Veilig

Het nieuwe wegcategoriseringsplan wordt opgehangen aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". De essentie van Duurzaam Veilig is het *voorkomen* van verkeers- onveiligheid in plaats van deze achteraf te bestrijden.

Een van de veiligheidsprincipes is het voorkomen van onbedoeld gebruik van wegen. Dit geschiedt door middel van categorisering van wegen; het toekennen van functies aan ruimten van het verkeers- en vervoerssysteem. Functie, vormgeving en gebruik dienen in overeenstemming met elkaar te zijn. Zie ook afbeelding 1. De weggebruiker dient aan de inrichting van de weg te kunnen zien wat van hem wordt verwacht, denk hierbij aan voorrang, snelheid en dergelijke.

Het categoriseren is geen doel op zich; op basis van de principes van Duurzaam Veilig wordt structuur aangebracht in het wegennet. *Het basisidee van Duurzaam Veilig is dat weggebruikers in gewenst gedrag worden verleid door de inrichting van de weg.*

Categorieën

Er zijn binnen Duurzaam Veilig twee gebiedsfuncties;

- Verblijfsfunctie: gericht op de ruimtelijke activiteiten in de omgeving van de weg.
- Verkeersfunctie: gericht op het mogelijk maken van doelgerichte verplaatsingen.

Binnen de verkeersfunctie zijn twee categorieën te onderscheiden;

- Stroomfunctie
- Gebiedsontsluitingsfunctie

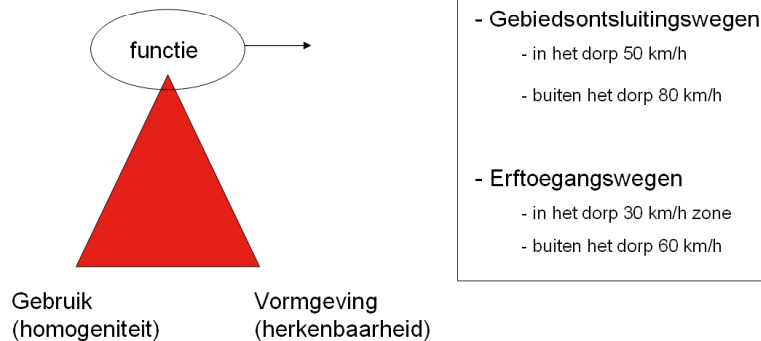
Binnen de verblijfsfunctie is één categorie;

- Erftoegangsfunctie

Eén van de toetsing van de theorie Duurzaam Veilig aan de praktijk op straat is het fenomeen 'Grijze weg'. Hier wordt in paragraaf 2.2 nog verder op ingegaan.

Duurzaam Veilig

de basis van de wegcategorisering



Afbeelding 1

2.1 Ontwerprichtlijnen

Voor de herinrichting van wegen wordt door het landelijk kenniscentrum CROW¹ een advies uitgebracht, dat als richtlijn dient voor het landelijk beleid. Deze staan beschreven in de "Ontwerpcriteria voor duurzaam veilige wegen". In de onderstaande twee paragrafen wordt inhoudelijk kort op deze richtlijnen ingegaan. Deze richtlijnen geven aan welke wegkenmerken o.a. de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen moeten hebben. Aan de hand van deze wegkenmerken kunnen weggebruikers herleiden op wat voor weg zij rijden en welk gedrag van hen verwacht wordt.

2.1.1 Gebiedsontsluitingsweg

Voor gebiedsontsluitingswegen geldt binnen de bebouwde kom een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/h. Bewegwijzering is noodzakelijk om onzeker rijgedrag te voorkomen. De rijbaanscheiding is nodig om frontale botsingen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres te voorkomen. De veiligste rijbaanscheiding is een niet overrijdbare, fysieke scheiding zoals een middenberm. Een andere



Afbeelding 2 Gebiedsontsluitingsweg

¹ CROW is het kennisplatform op het gebied van verkeer, infrastructuur, vervoer en openbare ruimte.

optie is een rijbaanscheiding door middel van een asstreep midden op de weg.

De uitvoering van de gebiedsontsluitingswegen geschiedt bij voorkeur in asfaltbeton. Dit bevordert het comfort en beperkt de geluidshinder.

Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen zijn in principe gelijkvloers. Er zijn verschillende mogelijkheden om de kruising vorm te geven, maar de voorkeur gaat uit naar een rotonde. Deze dienen zo uniform mogelijk uit te worden gevoerd om de herkenbaarheid te vergoten en veiliger verkeergedrag te stimuleren. Aanbevolen wordt verder om het fietsverkeer voorrang te geven op een rotonde. Het meest veilige is om vrijliggende fietspaden te realiseren. Indien een rotonde geen optie is, wordt een voorrangskruising met of zonder verkeerslichtenregelininstallaties (VRI's) aanbevolen.

Erfaansluitingen (aansluitingen met particuliere eigendommen) komen op een gebiedsontsluitingsweg in principe niet voor of worden zo veel mogelijk beperkt.

Oversteken buiten de speciaal daarvoor ingerichte voorzieningen moet op gebiedsontsluitingswegen zo veel mogelijk worden voorkomen. Het beste is om voetgangersstromen te bundelen en een voetgangersoversteekplaats realiseren, bij voorkeur gecombineerd bij kruisingen.

Het verschil in massa en snelheid tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers vereist dat op gebiedsontsluitingswegen specifieke fietsvoorzieningen worden aangebracht, bij voorkeur een vrijliggend fietspad of een fietsstrook met voldoende breedte. Parkeren is op een gebiedsontsluitingsweg op de rijbaan niet wenselijk en dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Geparkeerde voertuigen zijn te beschouwen als obstakels en daarom gevaarlijk. Op gebiedsontsluitingswegen dient daarom te worden geparkeerd in parkeerhavens. Wegvakken van gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om verkeer vlot af te wikkelen. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn hier dus ongewenst, ook vanwege de routes van nood- en hulpdiensten. Bij kruispunten en voetgangersoversteekplaatsen zijn snelheidsremmende maatregelen nog wel mogelijk.

2.1.2 Ontwerprichtlijnen voor de erftoegangsweg

Voor erftoegangswegen geldt binnen de bebouwde kom een wettelijke snelheid van 30 km/h. Door deze lage snelheid, de aanwezigheid van geparkeerde auto's op het wegdek, weinig rechtstanden (etc.) zullen veel ongevallen worden voorkomen. Indien er wel een ongeval plaatsvindt, zal het letsel beperkt zijn.

De gewenste snelheid op erftoegangswegen wordt bereikt door de juiste verkeerskundige en stedenbouwkundige elementen. Waar deze omgeving de gewenste snelheid echter nog onvoldoende



Afbeelding 3 Erftoegangsweg

afdwingt, kunnen snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen zoals bijvoorbeeld drempels, asverschuivingen en wegversmallingen. Erftoegangswegen worden voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer. Bewegwijzering is daarom niet nodig.

Erftoegangswegen bestaan meestal uit één rijbaan. De intensiteit op een erftoegangsweg is over het algemeen zo laag dat het ook niet noodzakelijk is om auto's elkaar te laten passeren over de gehele wegbreedte. Doorgaans rijden over een erftoegangsweg hoogstens 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal, maar dit is geen wettelijk maximum. De uitvoering van erftoegangswegen geschiedt in klinkers; deze zijn oncomfortabel om hard overheen te rijden.

Een rijbaanscheiding op een erftoegangsweg is niet gewenst. Dit om de verblijfsfunctie te benadrukken; een rijbaanscheiding roept immers associaties op met een verkeersfunctie.

Oversteken kan op een erftoegangsweg in principe overal. Door de lage snelheden en lage intensiteiten zijn speciale oversteekvoorzieningen niet nodig. Plaatsen waar veel wordt overgestoken kunnen wel geaccentueerd worden.

Laden en lossen gebeurt –zolang overig verkeer er geen hinder van ondervindt– op erftoegangswegen op de rijbaan. Parkeren kan zowel op de rijbaan als in langs-, schuin- en haaksparkeervakken. Bussen halteren op de rijbaan. Fietsers mengen zich op erftoegangswegen tussen het overige verkeer.

2.2 Grijze wegen

Met de term 'grijze weg' worden wegen geduid waar de driehoek functie, gebruik en vormgeving niet met elkaar in overeenstemming kan worden gebracht. Of concreet; een weg heeft een gebiedsontsluitende functie, maar deze is niet volgens de ontwerpadviezen in te richten. Een grijze weg wordt als volgt gekenmerkt²:

- Hoge verkeersintensiteiten door de ontsluitingsfunctie;
- Gevarieerde bebouwing langs de weg;
- Een hoog veiligheidsrisico door de combinatie van verkeer, activiteiten en functies;
- Ruimtelijke opgaven stellen de rol van het verkeer ter discussie.

Een grijze weg werkt onduidelijkheid voor weggebruikers in de hand. De weggebruiker weet op een grijze weg minder goed wat er van hem verwacht wordt. Dit omdat de essentiële wegkenmerken voor bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg ontbreken. Het Openbaar Ministerie (OM) en de politie zijn dan minder vaak bereid extra handhavingsacties te houden op snelheid. Bij grijze wegen is maatwerk een vereiste.

² Eindrapport ROV Zuid-Holland "Onderzoek Grijze wegen in de provincie Zuid-Holland", juni 2009

3 Analyse van de functie van het wegennet

Binnen de gemeente Alblasserdam zijn enkele hoofdwegen te onderscheiden. Door de functie van de weg binnen het netwerk en de intensiteit wordt een weg bij een bepaalde wegcategorie ingedeeld. Over de meeste gebiedsontsluitingswegen is geen discussie; gebruik, functie en uitstraling maakt duidelijk dat het een gebiedsontsluitingsweg is. Voor het Dijklint ligt de wegategorisering moeilijker. Er is veel discussie over de functie van de weg. Deze is tegenstrijdig met de wensen van de bewoners.

3.1 Analyse wegen met een eenduidige functie

Er is één stroomweg aanwezig in Alblasserdam: de A15. De A15 is de Rijksweg die de Maasvlakte met Oost Nederland (Nijmegen) verbindt. Langs de A15 liggen o.a. de steden Sliedrecht, Papendrecht, Ridderkerk en ook Alblasserdam heeft een afrit (afrit 22) en oprit. De A15 is hiermee een belangrijke grote verkeersader in de Drechtsteden. De toegestane maximum snelheid is hier 100 km/h en 120 km/h.

Verder zijn er enkele hoofdroutes door de gemeentes, met een duidelijk karakter van gebiedsontsluitingswegen.

De route via Zwarte Paard - Rijnstraat-Scheldeplein-Van Hogendorpweg-Blokweerweg-Van Eesterensingel-Plantageweg-Rembrandtlaan-Randweg, wordt voornamelijk gebruikt voor het afwikkelen van het verkeer van en naar het winkelcentrum of andere bestemmingen in het dorp. Delen van deze route zijn ook onderdeel van de busroute.

Edisonweg-Grote Beer (N915) zijn belangrijke doorgaande wegen richting snelweg en omliggende gemeenten. Van Wenaeweg-Nieuwland Parc-Hoogendijk hebben een ontsluitende functie voor o.a. het vrachtverkeer in het bedrijventerrein.

De route via Dam-Haven-Cortgene-Oost Kinderdijk – West Kinderdijk verbindt Alblasserdam met Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk via het Dijklint. Over het Dijklint bestaat echter discussie. Vandaar dat in dit hoofdstuk dieper wordt ingegaan op het Dijklint.

3.2 Analyse functie van het Dijklint

3.2.1 Huidig beeld van het Dijklint

Het Dijklint (West Kinderdijk-Oost Kinderdijk) bestaat uit één rijbaan met aan weerszijden suggestiestroken.



Afbeelding 4 Oost Kinderdijk



Afbeelding 5 West Kinderdijk

Het huidige snelheidsregime op het Dijklint is 50 km/h. Parkeren op de rijbaan is niet toegestaan, er zijn op bepaalde locaties (langs)parkeerhavens. De bebouwing aan de smalle dijk bestaat uit typische dijkwoningen welke direct aan de weg grenzen. Er is weinig overzicht door de bochtige weg en de bebouwing. Laad- en losverkeer en foutief geparkeerde voertuigen verslechteren het zicht. Er zijn weinig voetgangersoversteekplaatsen en de oversteekbaarheid heeft -vanwege de hoge verkeersintensiteit- de aandacht.

Tevens is sinds kort een vrijliggend fietspad aanwezig. Fietzers voelen zich op de rijbaan namelijk erg kwetsbaar. Het gevoel van onveiligheid (de subjectieve onveiligheid) is groot. Naast de hoeveelheid (vracht) verkeer is ook de snelheid van het verkeer een oorzaak van de subjectieve onveiligheid.

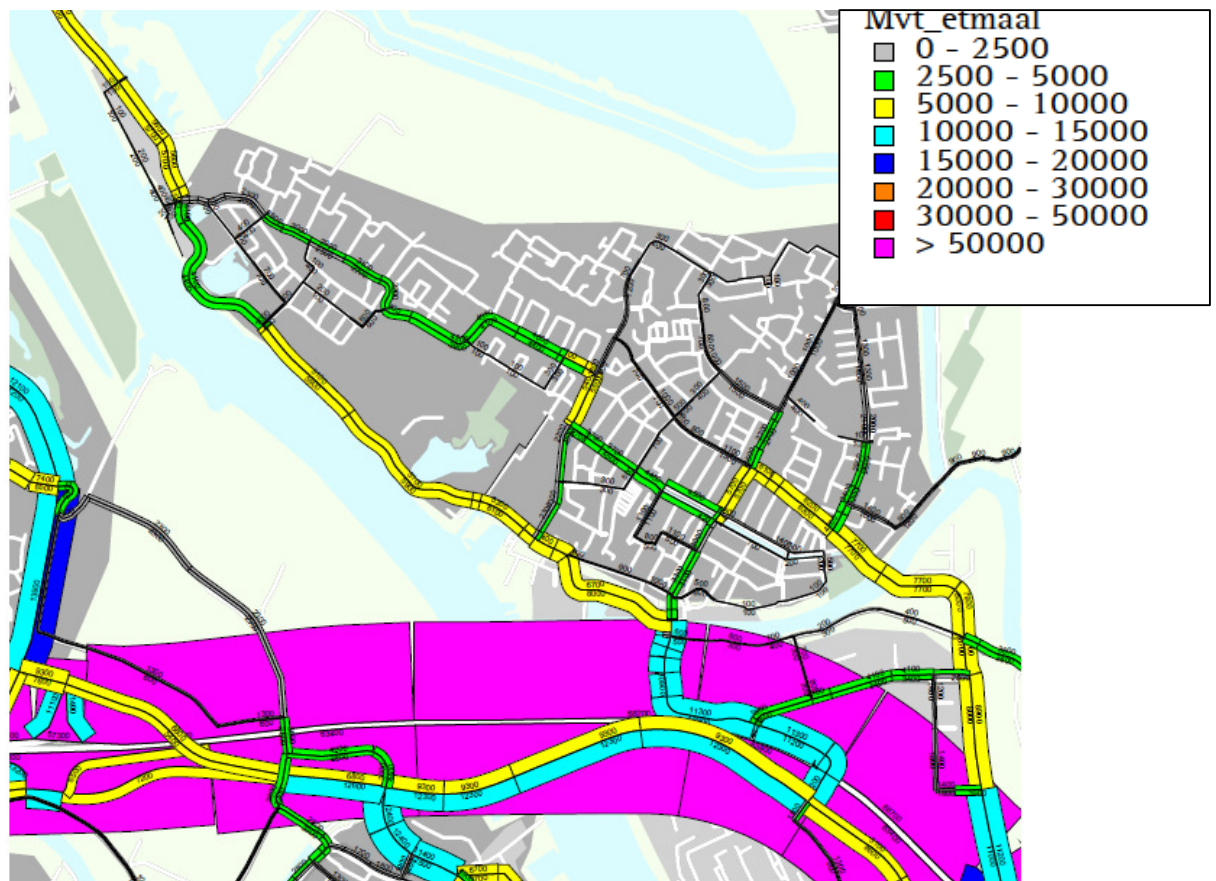
3.2.2 Analyse functie van het Dijklint

In paragraaf 3.2.1 is de huidige stand van zaken op het Dijklint uiteengezet. Voor de analyse van het Dijklint wordt vervolgens in deze paragraaf gekeken naar het gebruik van de weg. Daarbij is gelet op de intensiteiten en de bestemming van het verkeer en de functie van de weg binnen het netwerk.

Prognose Intensiteiten

Onderzoek van Goudappel Coffeng naar de toekomstige intensiteiten op de hoofdwegen van Alblasterdam geven aan dat op het Dijklint in 2020 tussen de 14.000 motorvoertuigen per etmaal (West Kinderdijk) en 12.000 motorvoertuigen per etmaal (Oost Kinderdijk) gaan rijden³. Deze prognoses zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel. Het rapport van Goudappel Coffeng is terug te vinden in bijlage 2.

De intensiteiten liggen daarmee te hoog voor een erftoegangsweg; Doorgaans rijden over een erftoegangsweg hoogstens 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor het Dijklint ligt –zoals het onderzoek uitwijst– deze intensiteit veel hoger.



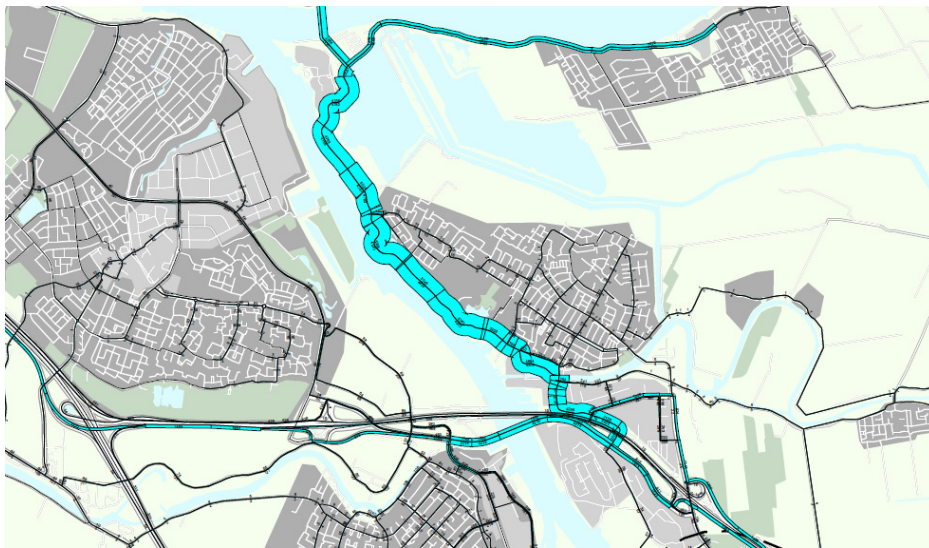
Afbeelding 6 Overzicht intensiteiten per etmaal in beide richtingen

³ Beide richtingen bij elkaar opgeteld.

Bestemming

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng (2011) komt tevens naar voren dat het verkeer dat zich op het Dijklint bevindt deze route grotendeels van begin tot eind aflegt. Conclusie is dat het overgrote deel van het verkeer dat op het Dijklint rijdt, deze route gebruikt als doorgaande route; relatief weinig voertuigen hebben hun uiteindelijke bestemming op de dijk.

Een grote bestemming op het Dijklint is bijvoorbeeld IHC Merwede. Dit blijkt uit de verkeersmodellen waarin merkbaar is dat de intensiteit na IHC beduidend lager is dan op het wegvak voor IHC.



Afbeelding 7 Bestemming verkeer Oost Kinderdijk

Functie

Het Dijklint is een route voor de nood- en hulpdiensten, een route voor vrachtverkeer en een route voor exceptioneel vrachtverkeer en heeft hiermee een gebiedsontsluitende functie binnen het netwerk.

Conclusie

Het gebruik van het Dijklint vertoont alle kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Het advies is dan ook om dit als gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen en de inrichting daar waar fysiek mogelijk hierop aan te passen.

3.2.3 Inrichtingsadvies Dijklint

Het Dijklint is in functie en gebruik een gebiedsontsluitingsweg. De vormgeving (smalle dijk en de woningen direct aan de weg) vertoont echter niet alle ontwerpkenmerken van een typische gebiedsontsluitingsweg.

Het gevoel van onveiligheid is aanwezig. Niet alleen onder verkeersdeelnemers; ook bewoners voelen zich niet prettig bij hoge snelheden en hoge intensiteiten.

Wat werkt niet

De problematiek van het Dijklint (gebiedsontsluitende functie, maar tevens veel woningen en erven) is niet uniek. Het komt vaker voor dat op wegen met lintbebouwing de gebiedsontsluitende functie en de verblijfsfunctie met elkaar botsen.

Vanwege de functie in het netwerk is het niet wenselijk om het Dijklint volledig te ontwerpen als een erftoegangsweg (30 km/h). De verkeersintensiteiten (ook met vrachtverkeer) zijn te hoog. Maar denk bijvoorbeeld ook aan de nood- en hulpdiensten; zij zijn verplicht zich te houden aan de uitrijtijden. Ook veroorzaken drempels weer trillings- en extra geluidhinder.

Gebruik en functie van het Dijklint is niet of zeer moeilijk aan te passen; er zijn niet veel reële alternatieve routes. Verkeer kan niet 'weggetoverd' worden. Aan de hoge verkeersintensiteit kan dus weinig gedaan worden. Behoudens nieuwe (rond) wegen door de waard. Theoretisch kan de weg geknipt worden. Maar dit is gegeven de functie van de weg niet wenselijk. Bedrijven langs de Noord, Kinderdijk of Nieuw-Lekkerland worden onbereikbaar vanuit Alblasserdam.

Tussencategorieën als een erftoegangsweg van de hogere orde, een wijkontsluitingsweg of een ETW+ zijn allemaal grijze wegen. Een grijze weg werkt onduidelijkheid in de hand. De weggebruiker weet op een grijze weg niet wat er van hem verwacht wordt. Dit omdat de essentiële wegkenmerken voor een erftoegangsweg ontbreken. Omdat het Dijklint niet volledig ingericht kan worden als erftoegangsweg (klinkerbestrating, drempels) zal het verkeer zich niet conform een erftoegangsweg gaan gedragen. Het Openbaar Ministerie (OM) en de politie zijn op deze grijze wegen terughoudend om over te gaan op handhavingsacties op de snelheid. De verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn daarom niet geholpen met het aanwijzen van het Dijklint als grijze weg of een andere benaming die niet conform Duurzaam Veilig is.

Wat kan wel

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten kan wel de vormgeving aangepast worden, bijvoorbeeld door middel van maatregelen om zonder dit juridisch af te dwingen, het voor automobilisten logisch wordt langzamer te rijden. Op een gebiedsontsluitingsweg is het weldegelijk mogelijk om op de gevaarlijkste punten met slimme maatregelen de snelheid rond de 30 km/h te krijgen

Ook kunnen voorzieningen voor de fiets en de voetganger aangelegd worden. Op een erftoegangsweg is dit niet wenselijk omdat voor deze categorie het wensbeeld is dat de verschillende modaliteiten gezamenlijk gebruik maken van de rijbaan. Ook zou de voetganger in principe overal kunnen oversteken vanwege de lage intensiteit. Daar is op het Dijklint geen sprake van en hier zijn oversteekvoorzieningen voor voetgangers dan ook aan te bevelen.

De gemeente heeft momenteel een vrijliggend fietspad opengesteld. Dit zal al veel positieve invloed hebben op de (subjectieve) verkeersveiligheid.

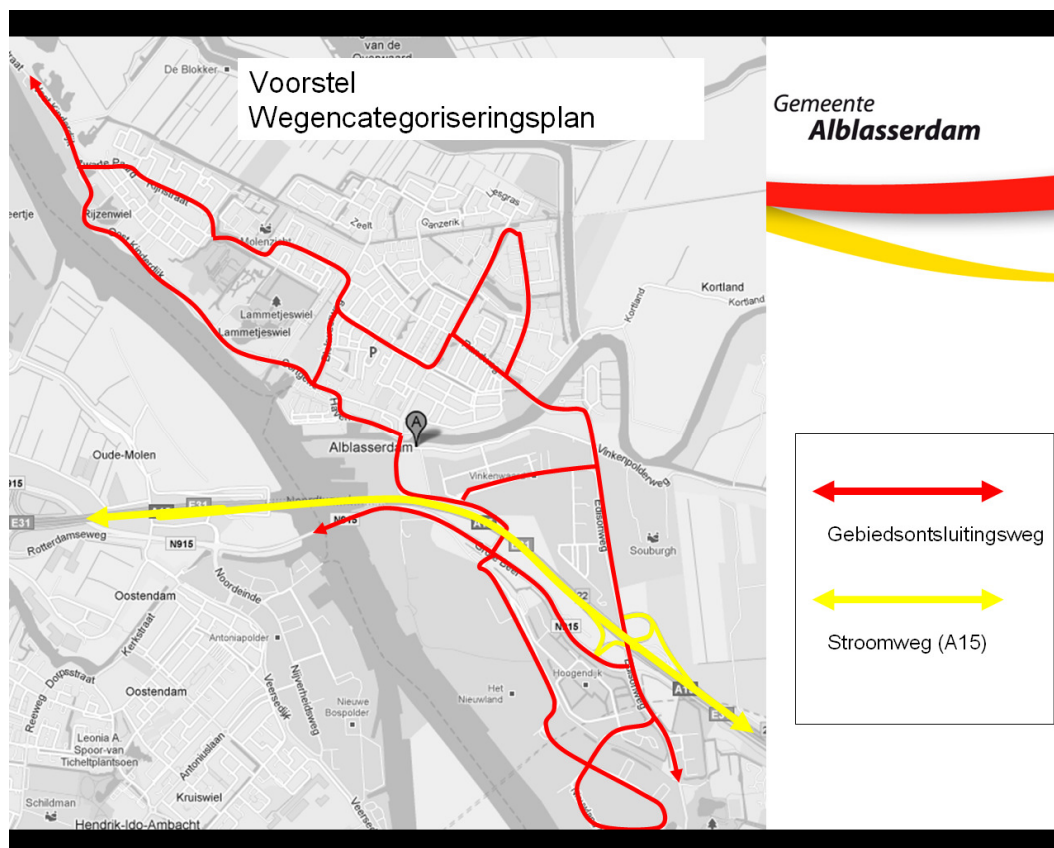
Met het op korte termijn aanvullend realiseren van fiets- en voetgangersvoorzieningen wordt het voor de weggebruiker ook duidelijk op wat voor weg deze rijdt en welke snelheid daar bij hoort. Voor de weggebruikers zal de veiligheid daarmee verbeteren. Om de maximale snelheid te waarborgen en daarmee het veiligheidsgevoel van de bewoners te versterken kunnen behalve fysieke maatregelen ook handhavingsacties worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld door het gebruik van een mobiele snelheidsmeter of trajectcontrole.

De adequate inrichting van het Dijklint vereist maatwerk. Dit maatwerk krijgt vorm in een plan van aanpak herinrichting Dijklint wat gelijktijdig met dit wegencategoriseringsplan wordt vastgesteld door de Raad. In dit herinrichtingsproces worden inrichtingsmaatregelen met bewoners bedacht, besproken en door deskundigen beoordeeld. De volgende maatregelen worden in het herinrichtingsproces van de kant van de gemeente in ieder geval ingebracht.

- * rijbaanscheiding door het aanbrengen van een klinkerstrook;
- * doorbreken van lange rechtstanden op het Dijklint;
- * inrichtingsmaatregelen gericht op snelheid van 30 km/h op wegvakken waar beide kanten van de weg woningen staan (2 delen);
- * verbetering in- uitritten van aangelegen woonstraten;
- * belijning op het dijklint verbeteren;
- * routing en regulering vrachtverkeer
- * permanente trajectcontrole van de snelheid

4 Wegencategorisering

De wegcategorisering kan in kaartbeeld als volgt worden samengevat. Op de kaart zijn de stroomweg en gebiedsontsluitingswegen aangegeven. De overige wegen betreffen de erftoegangswegen.



Afbeelding 8 Wegencategoriseringsvoorstel Alblasterdam

In tegenstelling tot het wegengebruiksplan 2004, wordt aan de functie van een weg geen maximum verkeersintensiteiten gekoppeld, wat over een weg mag rijden. Wel gelden er voorkeurswaarden voor erftoegangswegen (de 30 km/h zones).