



MOBILITEITSVISIE 2040

ALTENA SAMEN VOORUIT

10 mei 2021



ALTENA SAMEN VOORUIT!

INLEIDING

MOBILITEITSVISIE



ACHTERGRONDRAPPORT (aparte bijlage)

Achterliggende cijfers, analyses en verdere toelichting over de totstandkoming van de hoofdlijnen, het toekomstbeeld en de projecten in deze visie worden beschreven in het achtergrondrapport.

>>> VOORWOORD

WAAROM EEN MOBILITEITSVISIE?

Altena is een krachtige gemeente met uitgestrekt groen, rust, openheid en een rijke cultuurhistorie als kwaliteiten. Het is een prettige omgeving om in te wonen, werken of recreëren. Onze gemeente is centraal gelegen te midden van grote stedelijke gebieden en bestaat uit 21 kernen met elk hun eigen unieke karakter. Deze 21 kernen, maar ook onze bedrijven, scholen en toeristische trekpleisters zijn dagelijks in beweging. We verplaatsen ons van onze woning, naar de school van de kinderen, langs de bakker, naar ons werk en op de weg terug naar huis nog even langs de supermarkt. Al deze verplaatsingen moeten op een veilige en goede manier kunnen plaatsvinden.

Altena staat niet stil. De ontwerp-omgevingsvisie Altena geeft handvatten voor ambities rond extra woon- en werkgelegenheid, en een groei in recreatie. De klimaatagenda Altena stelt als doel: Altena CO₂ neutraal in 2046. In de woonvisie beschrijven we de gemeentelijke visie over de toekomstige woonopgaven, zoals de nieuwbouwopgave, verduurzaming van de bestaande woningen en het langer zelfstandig wonen. Mobiliteit speelt een belangrijke rol om onze ambities te kunnen waarmaken.

Maar ook de wereld staat niet stil. In 2040 zal mobiliteit er anders uitzien dan vandaag. Verschillende trends en ontwikkelingen zullen op de korte of de lange termijn een effect hebben op ons mobiliteitsbeleid.

EEN VISIE MET AMBITIE EN VOLDOENDE FLEXIBILITEIT

We leggen de lat hoog, rekening houdend met de karakteristieken van onze eigen omgeving en de regio. **Veiligheid** staat voorop. We streven naar nul verkeersdoden en willen dat we ons overal en altijd veilig voelen wanneer we ons verplaatsen. In de toekomst is Altena beter **bereikbaar**, niet alleen met de auto, vrachtwagen of landbouwvoertuig, maar ook met de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. Zo zorgen we dat iedereen in Altena toegang heeft tot het mobiliteitssysteem. We leveren met de mobiliteitsvisie ook een bijdrage aan een **duurzaam** Altena door ook in te zetten op de fiets, nieuwe vormen van openbaar vervoer binnen Altena en deelmobiliteit. Gaan we op pad met de auto, dan doen we dat vaker met een schoon voertuig en/of als voor- of natransport (van het openbaar vervoer).

Het werken aan een veilig, bereikbaar en duurzaam Altena zorgt er automatisch voor dat onze gemeente meer **leefbaar** wordt. Zo blijft Altena een prettige omgeving om in te wonen, werken of recreëren.

Het toekomstbeeld dat we voor ogen hebben, is er niet van vandaag op morgen. Het gaat stap voor stap tussen nu en 2040. We zijn voornemens om de projecten in deze visie allemaal in uitvoering te brengen, waarbij we wel voldoende flexibiliteit inbouwen. In de praktijk zal soms blijken we door voortschrijdend inzicht de visie moeten herijken.

SAMEN WERKEN BIJ DE UITVOERING VAN DE VISIE

Bij de uitvoering van de mobiliteitsvisie zullen we samen optrekken met inwoners en ondernemers in Altena om tot gedragen resultaten te komen. Mobiliteit stopt echter niet bij gemeente- of regiogrenzen. Altena is in oppervlakte de grootste gemeente van de provincie Noord-Brabant, heeft acht buurgemeenten en grenst aan de provincies Zuid-Holland en Gelderland. Voor onze mobiliteit zijn we mede afhankelijk van (de infrastructuur van) deze partners en vice versa. Daarom willen we onze mobiliteitsvraagstukken die onze grens overschrijden in samenwerking oppakken. We zoeken onze partners actief op en zijn aangehaakt bij belangrijke ontwikkelingen in de regio.

Zo gaan we **samen vooruit** en werken we aan een **veilig, leefbaar, bereikbaar** en **duurzaam** Altena!



Hans Tanis
Wethouder mobiliteit





TOTSTANDKOMING IN NAUWE SAMENWERKING

De Mobiliteitsvisie Altena 2040 is in samenwerking met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen. Ruim 600 inwoners vulden bij het begin van het opstellen van de visie de *mobiliteitsenquête* in. Vervolgens zijn er *8 focusgesprekken* georganiseerd met diverse doelgroepen om de resultaten uit de enquête verder uit te diepen. Een vaste groep bewoners heeft vervolgens actief meegedacht in het vormgeven van de visie tijdens drie *brede bijeenkomsten*. Een *multidisciplinaire ambtelijke projectgroep* van de gemeente Altena gaf gedurende het hele proces mede vorm aan de inhoud van de visie. Op die manier werd gezorgd voor een goede borging van de relaties tussen mobiliteit en andere beleidsdomeinen zoals duurzaamheid en wonen. Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeente- of regiogrenzen heeft er ook een verkenning voor samenwerking in de uitwerking van de visie plaatsgevonden met externe partners zoals de provincie Noord-Brabant en onze buurgemeenten in drie *regiotafels*.

Enquête door
ruim 600 inwoners
ingevuld



ENQUÊTE MOBILITEIT

In totaal hebben 607 mensen deze enquête ingevuld. Respondenten werden gevraagd om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en aan te geven hoe belangrijk zij die onderwerpen vinden. Belangrijkste aandachtspunten zijn de kwaliteit van het openbaar vervoer binnen en naar buiten de gemeente, overlast van verkeer, verkeersveiligheid, toegankelijkheid voor mensen met een beperking, de autoverbindingen binnen en naar buiten de gemeente en de kwaliteit van voetgangers- en fietsvoorzieningen.

8 focusgesprekken
met diverse
doelgroepen



FOCUSGESPREKKEN MET VERSCHILLENDE DOELGROEPEN

Aanvullend op de enquête hebben acht focusgesprekken plaatsgevonden om de enquêteresultaten verder uit te diepen en te onderzoeken waar de verschillende doelgroepen belang aan hechten en aandacht voor wensen in de mobiliteitsvisie. Deelgenomen hebben leden van de dorpsraden of andere vertegenwoordigers uit de verschillende kernen. Ook vertegenwoordigers van bedrijven, ondernemersverenigingen en ouderen (65-plussers) waren gesprekspartners.

Drie brede bijeenkomsten
met inwoners



DRIE BREDE BIJENKOMSTEN

Tijdens drie brede bijeenkomsten werkte een vaste groep inwoners en belangenvertegenwoordigers mee aan de mobiliteitsvisie. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn deelnemers meegenomen in de verschillende analyses en de hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie. Ze hebben in een tweede bijeenkomst gereflecteerd op het toekomstbeeld mobiliteit 2040 en de projecten. De derde bijeenkomst toonde de concept mobiliteitsvisie. Er ging specifiek aandacht uit naar de suggesties en ideeën vanuit de deelnemers die al dan niet in de mobiliteitsvisie zijn opgenomen.

Drie
regiotafels



DRIE REGIOTAFELS

Mobiliteitsvraagstukken stoppen niet bij de gemeentegrenzen. Tijdens drie regiotafels zijn onze buurgemeenten, de provincie(s) en andere (boven) regionale partners meegenomen in de visie en de projecten waar we mee aan de slag gaan. In deze bijeenkomsten is gesproken over gezamenlijke belangen en doelen. Daarnaast is gekeken op welke thema's we de komende jaren samen kunnen gaan optrekken.

Ook in de uitvoering van de Mobiliteitsvisie betrekken we deze groep en bieden we inwoners de gelegenheid zoveel mogelijk met ons mee te denken.



TOTSTANDKOMING WERKMETHODIEK

Inhoudelijk is de Mobiliteitsvisie Altena 2040 tot stand gekomen door een werkmethode vanuit twee invalshoeken:

- ruimtelijke-economische structuur en de potentie
- bestaande netwerken en het gebruik

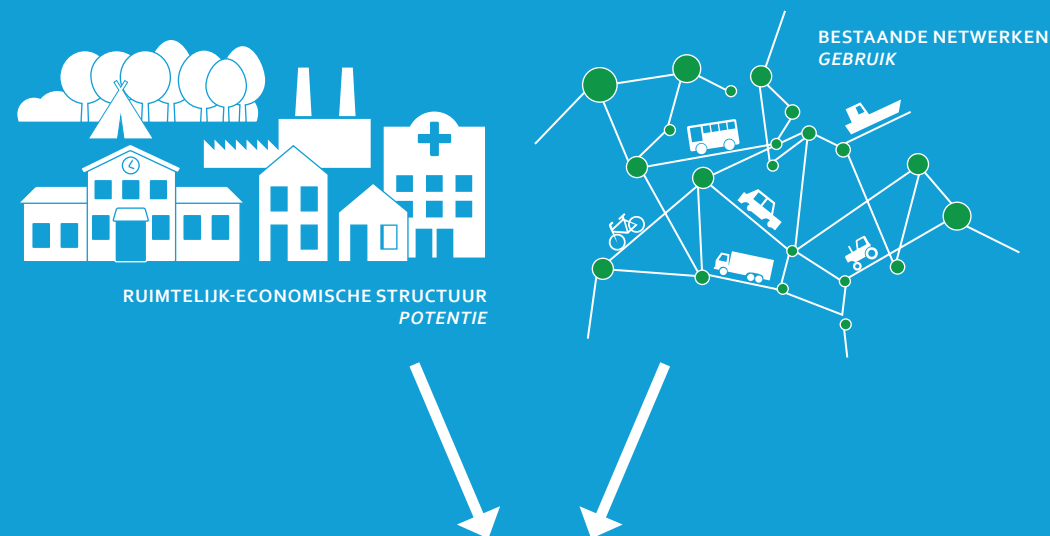
RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR EN DE POTENTIE

Om objectief het mobiliteitssysteem van Altena te kunnen benaderen is als eerste stap binnen de werkmethode een analyse uitgevoerd naar de ruimtelijk-economische structuur op drie schaalniveaus. De analyse brengt op interregionale (tot 30 km), regionale (tot 15 km) en lokale schaal (binnen Altena) potentiële herkomsten en bestemmingen in beeld. Denk daarbij aan bedrijventerreinen, zorgvoorzieningen, middelbare scholen, regionale opleidingscentra (mbo), hogescholen en universiteiten. Op het lokale schaalniveau van de gemeente Altena zelf is ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals vastgestelde plannen voor woningbouw en zoeklocaties voor uitbreidingen van bedrijventerreinen en toerisme.

De ruimtelijk-economische kaartbeelden met potentiële herkomsten en bestemmingen vormen de basis voor het bepalen van principes voor de opbouw van netwerken (bijv. het regionale fietsnetwerk verbindt kernen met meer dan 2.500 inwoners) en zijn daarom steeds als onderlegger gebruikt bij het bouwen aan het toekomstbeeld mobiliteit 2040.

BESTAANDE NETWERKEN EN HET GEBRUIK

De ruimtelijke-structuur en potentie vertellen echter maar een deel van het verhaal. Ook het huidige gebruik vertelt veel over ons mobiliteitssysteem. We hebben de bestaande netwerken nauwgezet onder de loep genomen. De achtergrondrapportage bevat alle analyses van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer (auto-, vracht- en landbouwverkeer), de fiets, het openbaar vervoer en de veerverbindingen. De analyses zorgen, samen met input vanuit de omgeving, voor een scherp beeld van hoe de netwerken momenteel functioneren, waar er problemen liggen en/of waar het netwerk op orde is.





KERNSCHETS VAN ALTENA

Deze kernschets van Altena vat de huidige situatie op het gebied van mobiliteit samen. Dit is gebaseerd op de resultaten uit de mobiliteitsenquête, focusgesprekken, analyses van feiten & cijfers en trends & ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, die uitgebreid terug te vinden zijn in de achtergrondrapportage. Het gaat in deze kernschets niet alleen over aandachtspunten en opgaven, maar ook over kansen.



PRETTIG EN VEILIG WONEN EN RECREËREN IN ALTENA

De uitgestrekte groene omgeving, de rijke cultuurhistorie en rust zijn unieke kwaliteiten van onze gemeente. Iedere kern is daarnaast anders en biedt een eigen aantrekkelijke woonomgeving. Op bepaalde plekken staat de leefbaarheid echter onder druk door het toenemende verkeer, wat ook een effect kan hebben op de verkeersveiligheid. Als we als gemeente verder willen groeien en mensen en bedrijven willen binden aan onze mooie gemeente, ligt hier een opgave. Ook recreatie vormt een enorme kans, maar ontwikkelingen moeten wel passen in het landschap. Met name in de Noordwaard en op de dijken is op bepaalde momenten sprake van overlast door recreatieverkeer.



DE (ELEKTRISCHE) FIETS BIEDT KANSSEN

In Altena worden nu vooral korte afstanden gefietst. Met de opkomst van de e-fiets liggen er veel kansen voor fietsen op langere afstanden. Zo komen kernen als Gorinchem, Waalwijk, Geertruidenberg en Oosterhout, waar nu nog veel autoritten naartoe gaan, binnen fietsafstand te liggen (< 15 km). Ook binnen onze grote gemeente biedt de e-fiets mogelijkheden, ook als voor- en natransport naar mobiliteitsknooppunten (hubs). De kwaliteit van de fietsvoorzieningen is belangrijk om mensen op de fiets te krijgen (breedte fietspad, onderhoud, verlichting). Dit komt ook uit de mobiliteitsenquête als één van de belangrijkste aandachtspunten naar voren, zeker in relatie tot verkeersveiligheid.

BEREIKBAARHEID OPENBAAR VERVOER IS AANDACHTSPUNT

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is beperkt. Uit zowel de mobiliteitsenquête als de ondernemersenquête komt openbaar vervoer als een belangrijk aandachtspunt naar voren. Ook de Jongerenraad Going4Altena benoemt het aspect duidelijk in haar advies. De bestaande reguliere buslijnen en de buurtbusverbindingen zijn traag en hebben een lage frequentie. Daarentegen zorgt de Brabantliner wel voor een snelle en hoogfrequente verbinding naar Breda, Gorinchem en Utrecht. Om het openbaar vervoersysteem kostenefficiënt te laten functioneren, wordt landsbreed meer ingezet op het versterken van dit soort snelle, hoogfrequente lijnen en te bezuinigen op ontsluitende lijnen. Voor- en natransport naar sterk OV en ketenverplaatsingen zullen steeds belangrijker worden.



AUTOBEREIKBAARHEID IS GOED, MAAR ER ZIJN WEL KNELPUNTEN

Altena is gunstig gelegen langs de A27. De steden Breda, 's-Hertogenbosch, Utrecht en Rotterdam zijn allemaal binnen 30-45 minuten te bereiken met de auto. De doorstroming op de A27 vormt echter een belangrijk knelpunt. Hoewel de verbreding van de A27 zal zorgen voor een betere bereikbaarheid, is het belangrijk om ook tijdens de bouwperiode (tot circa 2030) te waken voor sluipverkeer door kernen nabij de A27. Ook op het onderliggende wegennet zorgt de doorstromingsproblematiek op de A27 voor problemen. Met name op de Dijkgraaf den Dekkerweg (incl. aansluiting A27) en op de rotonde bij Kromme Nol (N267/N283) is er duidelijk sprake van een knelpunt. Algemeen is de trend dat het autoverkeer blijft groeien, maar dat voertuigen wel steeds slimmer én schoner worden.





VEREN VERVULLEN EEN ROL IN ONZE BEREIKBAARHEID

Altena wordt omringd door water. Naast de vaste oeververbindingen vervullen de verschillende veerverbindingen een belangrijke rol om het gebied in en uit te komen. Voor zowel inwoners als bezoekers vormen zij een dagelijks onderdeel in hun verplaatsingen. Uit de enquête kwamen de veerverbindingen niet specifiek naar voren als aandachtspunt. Wel is een goede dienstregeling van belang, met het oog op de rol van de veren in het multimodale mobiliteitssysteem als geheel.



LEEFBAARHEID IS EEN AANDACHTSPUNT

In de mobiliteitswereld is er steeds meer aandacht voor leefbaarheid en beleving. Dat blijkt ook uit de resultaten van de mobiliteitsenquête. De aspecten verkeersveiligheid, overlast van verkeer en toegankelijkheid voor voetgangers en mensen met een beperking komen naar voren als aandachtspunten. Dat er op het gebied van verkeersveiligheid verbetering mogelijk is, blijkt ook uit de duurzaamheidsscores van het CROW. Hieruit komt naar voren dat Altena een onvoldoende scoort op verkeersveiligheid. Dat heeft deels te maken met de snelweg die door het gebied loopt, waar 50% van alle ongevallen gebeuren. Altena scoort wel voldoende op het gebied van klimaat en geluidsbelasting en scoort goed op het gebied van luchtkwaliteit.

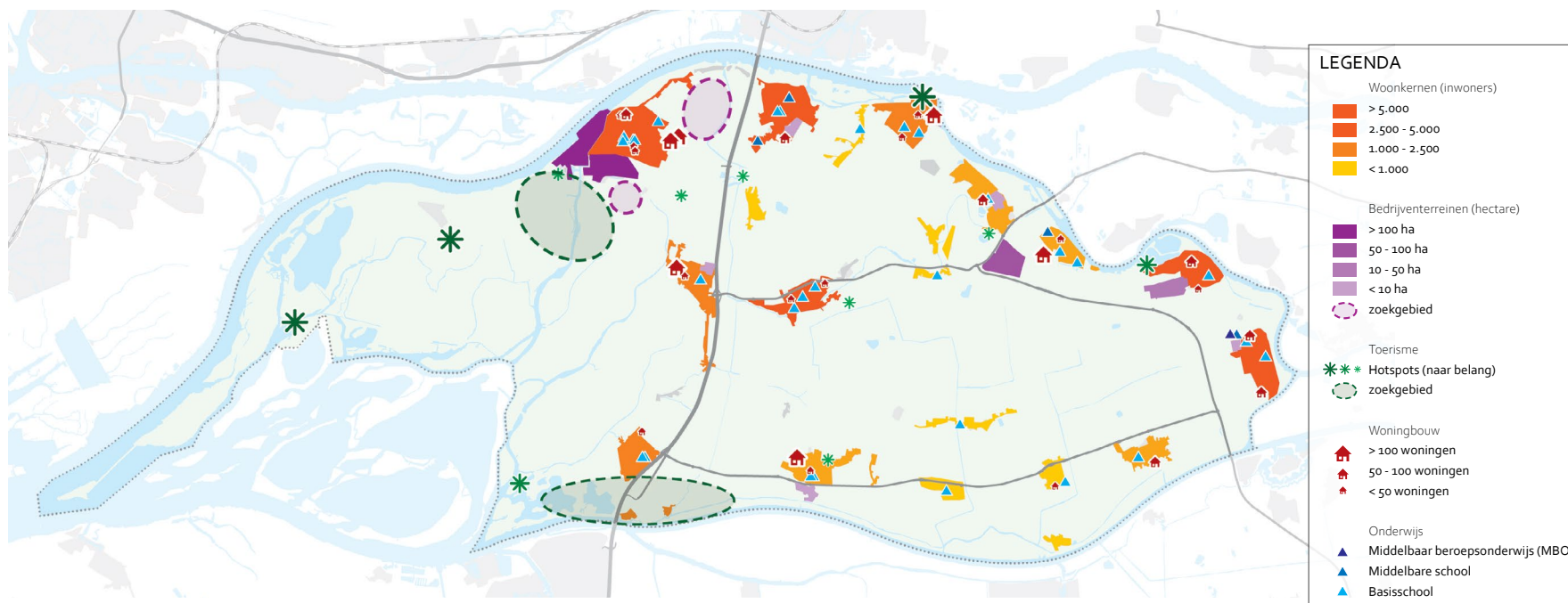
LANDBOUW-, VRACHTVERKEER EN LOGISTIEK SPELEN EEN STEEDS GROTERE ROL

Altena kent een stabiele economie, die zowel lokaal als (inter)regionaal van belang is. Het maritieme cluster bij Werkendam vormt daarbij een sterke troef. Bedrijventerreinen als de Bruine Kilhaven, De Rietdijk en Veensesteeg zorgen voor veel lokale werkgelegenheid, evenals de agrarische sector die zich over het hele grondgebied uitspreidt. Een groei van bedrijvigheid is positief, maar levert natuurlijk ook meer (vracht)verkeer op. Dit leidt op een aantal plekken tot overlast en zorgt voor conflicten tussen weggebruikers. Het aanpakken van verkeersveiligheidsconflicten tussen vracht-, landbouw- en fietsverkeer is daarom een belangrijke opgave.



MOBILITEITSSYSTEEM SCOORT LAAG OP DUURZAAMHEID

In de duurzaamheidsscores van het CROW scoort Altena qua duurzaamheid onder het landelijk gemiddelde. Dat komt doordat het grootste deel van de verplaatsingen gebeurt met de auto. Altena wil toewerken naar een CO2 neutrale gemeente in 2046. Vanuit mobiliteit kunnen we hieraan bijdragen. Hoewel auto's steeds schoner en slimmer worden, liggen er vooral ook kansen voor schonere alternatieven, zoals de e-fiets en het openbaar vervoer.





MOBILITEITSVISIE



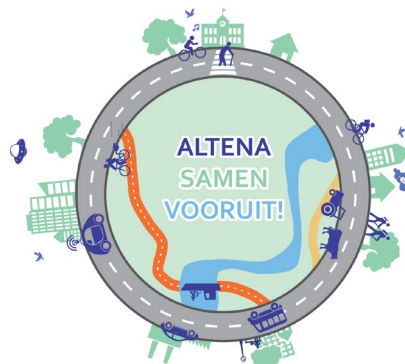


ALTENA SAMEN VOORUIT!

De mobiliteitsvisie draagt bij aan de vier doelen: een veilig, bereikbaar, duurzaam en leefbaar Altena

VIER DOELEN VOOR ALTENA

Vanuit de ontwerp-omgevingsvisie en de kernschets van Altena volgen vier doelen waar we vanuit deze *Mobiliteitsvisie 2040: Altena Samen Vooruit!* een bijdrage aan willen leveren. De mobiliteitsvisie is erop gericht onze gemeente beter **bereikbaar** te maken voor iedereen. Daarbij staat **veiligheid**, **leefbaarheid** en **duurzaamheid** voorop. Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit zullen in de toekomst deze vier doelen centraal blijven staan. Op die manier blijft Altena een prettige omgeving om in te wonen, werken of recreëren.



VEILIG ALTENA

We vinden het belangrijk dat onze inwoners en bezoekers zich overal en altijd veilig kunnen verplaatsen en zich ook steeds veilig voelen bij het maken van een verplaatsing. Daarom willen we verkeersongevallen zo veel mogelijk voorkomen en streven we, net als in de hele provincie Noord-Brabant, naar nul verkeersdoden. Hiervoor gaan we onze netwerken en woongebieden optimaal verkeersveilig inrichten en ontvlechten we de modaliteiten waar nodig en waar mogelijk. Naast een goede infrastructuur van de netwerken, zijn bewustwording en gedrag net zo belangrijk. Een goede verkeerseducatie en voorlichting zijn essentieel. Liefst al vanaf een zo jong mogelijke leeftijd.



BEREIKBAAR ALTENA

Altena is in de toekomst voor iedereen beter bereikbaar. Omdat Altena omringd is door water, vervullen veerverbindingen hierin ook een rol. Voor het auto- en vrachtverkeer is er winst te halen op een aantal knelpunten en bekijken we nieuwe mogelijke ontsluitingen. Landbouwverkeer krijgt beter zijn plek en is op cruciale plekken gescheiden van hoofdroutes voor fiets en auto. Naast een betere bereikbaarheid met gemotoriseerd verkeer, zetten we in op de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. Vanuit (inter)regionale mobiliteitshubs is er snel en frequent openbaar vervoer naar de omliggende steden en binnen Altena zoeken we naar nieuwe vormen van openbaar vervoer. Zo zorgen we dat iedereen in Altena toegang heeft tot het mobiliteitssysteem.



DUURZAAM ALTENA

Onze gemeente wordt steeds duurzamer en wil toewerken naar een CO₂-neutraal Altena in 2046. Vanuit mobiliteit kunnen we hier een bijdrage aan leveren. We maken gezonde keuzes door vaker de (elektrische) fiets te nemen, verkennen deelmobiliteit en nieuwe vormen van openbaar vervoer binnen Altena. Gaan we toch op pad met de auto, dan doen we dat vaker met een schoon emissieloos voertuig dat bijvoorbeeld elektrisch of op waterstof rijdt. De auto wordt ook meer gebruikt als voor- en natransport, als onderdeel van een gecombineerde verplaatsing met bijvoorbeeld het openbaar vervoer.



LEEFBAAR ALTENA

Altena is een prettige omgeving, waarin we elkaar graag willen blijven ontmoeten. Door te werken aan een veilig, bereikbaar en duurzaam Altena, wordt onze gemeente ook meer leefbaar én inclusiever. Ook jongeren, ouderen en mensen met een beperking kunnen er zich veilig verplaatsen. In onze kernen ligt de focus op de fietser en voetganger. Door de kernen zo veel mogelijk als dusdanig in te richten en daarnaast overlast (door bijv. vrachtverkeer of sluipverkeer) aan te pakken, wordt de leefbaarheid nog beter.



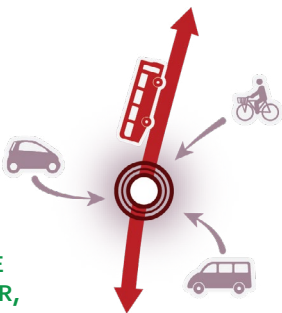
NEGEN HOOFDLIJNEN VOOR DE MOBILITEITSVISIE

De 9 hoofdlijnen voor de mobiliteitsvisie geven de **ambitie** weer die Altena heeft op het gebied van mobiliteit. Ze beschrijven de belangrijkste principes, die de koers bepalen van de mobiliteitsvisie. Binnen deze hoofdlijnen staat de gebruiker steeds voorop en daarbij vormt continue aandacht voor de verkeersveiligheid een rode draad. De uitwerking van deze hoofdlijnen vormt het **toekomstbeeld mobiliteit 2040**. Om naar dit toekomstbeeld mobiliteit 2040 toe te werken, definieert de mobiliteitsvisie **22 projecten**.

VERBINDINGEN NAAR STERKE OV-ASSEN VERBETEREN

PRINCIPES

1. TWEE STERKE OV-ASSEN:
BREDAL-ALTENA-UTRECHT &
GORINCHEM-ALTENA-S HERTOGENBOSCH
2. MOBILITEITSHUBS ALS SCHAKEL NAAR
STERKE ASSEN EN PLEKKEN WAAR
NETWERKEN SAMENKOMEN
3. FLEXIBEL VOOR- EN NATRANSPORT MET DE
FIETS, AUTO EN VRAAGGESTUURD VERVOER,
TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN



RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN MOBILITEIT GAAN HAND IN HAND

PRINCIPES (SLIMME) MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR:

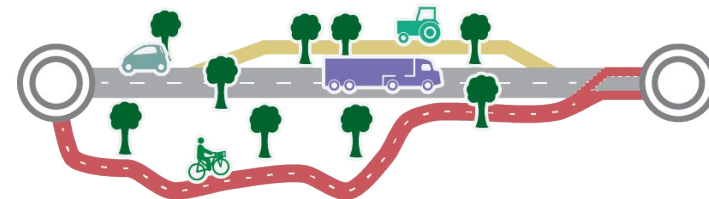
1. NIEUWE WONINGBOUW-
ONTWIKKELINGEN
2. NIEUWE BEDRIJVENTERREINEN
3. NIEUWE RECREATIEVE
ONTWIKKELINGEN



NETWERKEN ONTVLECHTEN OM LEEFBAARHEID IN KERNEN EN VEILIGHEID TE VERGROTEN

PRINCIPES

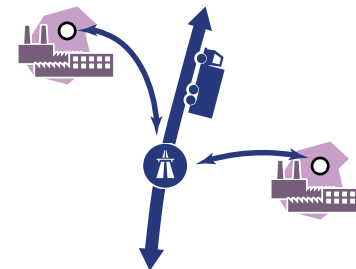
1. HOOFDNETWERKEN TUSSEN DE KERNEN VOOR DE AUTO EN
DE FIETS ONTVLECHTEN
2. IN DE WOONGEBIEDEN ZIJN DE VOETGANGER EN FIETSER
HOOFDGEBRUIKER, MET SPECIALE AANDACHT VOOR
MENSEN MET EEN BEPERKING
3. WAAR NODIG KRIJGT LANDBOUWVERKEER ZIJN EIGEN PLEK



BEDRIJVENLOCATIES EN DISTRIBUTIE FACILITEREN MET GOEDE VRACHTVERBINDINGEN

PRINCIPES

1. HOOFDROUTES VOOR
VRACHTVERKEER
NAAR GROTE
BEDRIJVENLOCATIES
2. LOKALE DISTRIBUTIE
KOPPELEN AAN
MOBILITEITSHUBS



>>> VERPLAATSINGEN OP (E-)FIETSAFSTAND FACILITEREN MET SNELLE, VEILIGE EN AANTREKKELIJKE NETWERKEN

PRINCIPES

EEN FIETSNETWERK IN 3 NIVEAUS:

1. REGIONAAL FIETSNETWERK TUSSEN GROTE KERNEN EN BELANGRIJKE BESTEMMINGEN AFGESTEMD OP SNELFIETSNETWERK
2. INTERLOKAAL FIETSNETWERK OM DE KLEINERE KERNEN EN BESTEMMINGEN AAN TE HAKEN
3. FIJNMAZIGE FIETSTRUCTUREN BINNEN KERNEN



>>> BREED SAMENWERKEN VANUIT EIGEN VERANTWOORDELIJKHEDEN EN GEZAMENLIJKE DOELSTELLINGEN

PRINCIPES

1. SAMENWERKEN MET OMLIGGENDE GEMEENTEN EN PROVINCIES OM ELKAARS DOELEN TE VERSTERKEN WAARBIJ ALTENA VERANTWOORDELIJKHEID NEEMT VOOR HAAR EIGEN INFRASTRUCTUUR
2. OP DE HOOGTE BLIJVEN VAN EN AANGEHAAKT ZIJN BIJ BOVENREGIONALE (MIRT) ONTWIKKELINGEN DIE RELEVANT ZIJN VOOR ALTENA

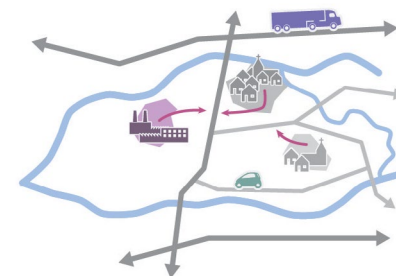


>>> ROBUUST WEGENNET KLAAR VOOR DE TOEKOMST

PRINCIPES

GOEDE AUTOBEREIKBAARHEID BEHOUDEN:

1. GOEDE DOORSTROMING VAN SNELWEGEN EN PROVINCIALE WEGEN (RVM-NETWERK) IN EN RONDOM ALTENA, OOK TIJDENS WERKZAAMHEDEN EN CALAMITEITEN
2. GEMEENTELIJKE HOOFDWEGEN OM DE KERNEN TE ONTSLUITEN
3. WEGEN KLAARMAKEN VOOR SLIMME VOERTUIGEN

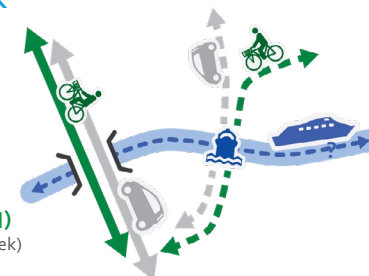


>>> VERBINDINGEN OVER WATER KOPPELEN AAN AUTO- EN FIETSNETWERK

PRINCIPES

1. HOOFDNETWERKEN LOPEN VIA VASTE OEVERVERBINDINGEN
2. LOCALE NETWERK VIA VEREN
3. PERSONENVERVOER OVER WATER ALS HAALBAAR ALTERNATIEF? (DENK AAN WATERBUS, WATERTAXI)

(of dit een hoofdlijn is moet blijken uit nader onderzoek)



>>> EEN ACTIEVE BIJDRAGE LEVEREN AAN DUURZAAMHEIDSDOELSTELLINGEN

PRINCIPES

1. SLIMME MARKETING, EDUCATIE EN GEDRAGSCAMPAGNES
2. DE OVERGANG NAAR DUURZAME VORMEN VAN MOBILITEIT VERSNELLEN (DENK AAN ELEKTRIFICATIE VAN DE VEREN, LAADPALEN)
3. AANDACHT VOOR DIGITALE BEREIKBAARHEID





TOEKOMSTBEELD MOBILITEIT 2040

Het toekomstbeeld mobiliteit 2040 omvat de uitwerking van de negen hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie. Dit toekomstbeeld is een wensbeeld en schept het kader voor de mobiliteitsaanpak in Altena tot 2040. Het toekomstbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor de **fiets**, het **openbaar vervoer** en het **gemotoriseerd verkeer** (auto, vracht- en landbouwverkeer). Daarnaast omvat het toekomstbeeld ook een niet-infrastructurele component rond **gedrag en verduurzaming**.

LEGENDA

Regionaal fietsnetwerk	Stroomweg	Kernontsluitingsweg	Hoogwaardig openbaar vervoer
Interlokaal fietsnetwerk	Regio onsluitende weg	Ontbrekende schakel gemotoriseerd verkeer	(Inter)regionale hub
Ontbrekende schakel fiets	Gebiedsontsluitingsweg	Veerdienst	Zoekgebied lokale hub

FIETSNETWERK

Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt op korte afstanden. Mede door de opkomst van de e-fiets zien we grote kansen om het fietsgebruik binnen Altena verder te vergroten. Het stimuleren van het fietsgebruik draagt fors bij aan de doelen van Altena. Het is een **duurzaam** vervoermiddel zonder uitstoot. Als meer mensen gaan fietsen wordt het in de kernen rustiger qua autoverkeer waardoor de **leefbaarheid** en de **veiligheid** worden versterkt, mits de routes op een goede manier worden vormgegeven. Een gangbare afstand voor een gewone fiets is 7.5 km, voor een e-fiets 15 km. Door te investeren in de (e-)fiets verbeteren we ook de **bereikbaarheid** van Altena.

We onderscheiden vier type routes. Op de kaart op de volgende pagina zijn de routes ingetekend.

1. (Provinciale) **snelfietsroutes**: hoogwaardige fietsstructuur op Provinciaal niveau.
2. **Regionaal** fietsnetwerk: het netwerk waarmee de grote kernen binnen Altena met elkaar en de omgeving verbonden zijn.
3. **Interlokaal** fietsnetwerk: het netwerk waarmee de overige kernen binnen Altena met elkaar verbonden zijn.
4. **Lokaal** fietsnetwerk: fietspaden in de kernen.

Het recreatieve netwerk is niet afzonderlijk vormgegeven in de visie. Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk is wel als toets gebruikt bij de opmaak van de utilitaire fietsnetwerken. Ze sluiten op elkaar aan en soms overlappen de recreatieve routes ook met de utilitaire routes.

FUNCTIONELE EISEN EN ONTBREKENDE SCHAKELS

Onderstaande tabel toont per netwerktype de functionele eisen die worden gesteld. Deze eisen zijn gebruikt om het netwerk vorm te geven, wat uitgebreid is beschreven in de achtergrondrapportage.

Om de snelfietsroutes en het regionale netwerk zo effectief mogelijk te laten zijn, is de omrijfactor voor deze routes maximaal 20%. Dat betekent dat een fietser tussen de grote kernen (>2.500 inwoners) maximaal 20% moet omfietsen ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Voor de relaties tussen Altena en de buurgemeenten lopen deze routes altijd via vaste oeververbindingen, om zo een korte reistijd te garanderen. Soms is de reistijd gunstig, maar is de te fietsen afstand via de veren korter. De veerverbindingen in Altena vervullen daarom een rol op het gebied van fietsverkeer. De rol van de verschillende veerverbindingen is onderwerp van project 5. Voor het interregionale en lokale netwerk gelden lagere eisen, omdat deze routes ook voor minder gebruikers relevant zijn.

De fietsnetwerken zijn zodanig gekozen dat er minimaal conflicten zijn met de andere modaliteiten. Zo is tussen Almkerk en Dussen de Provincialeweg Zuid gedefinieerd als fietsnetwerk. De Duijlweg is meer geschikt als route voor auto- en landbouwverkeer.

Conform deze functionele eisen zijn er enkele ontbrekende schakels in het netwerk, namelijk van de Tol naar de Merwedeburg, in Almkerk en in Waardhuizen. De projecten 7 en 8 zijn bedoeld om deze ontbrekende schakels in te vullen.

Type fietsroute	Functionele eisen		Kwaliteitseisen		
	Functie	Oeververbindingen	Voorrang t.o.v. auto	Type verharding	Vrijliggend?
(Provinciale) snelfietsroute	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 mobiliteitshubs 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

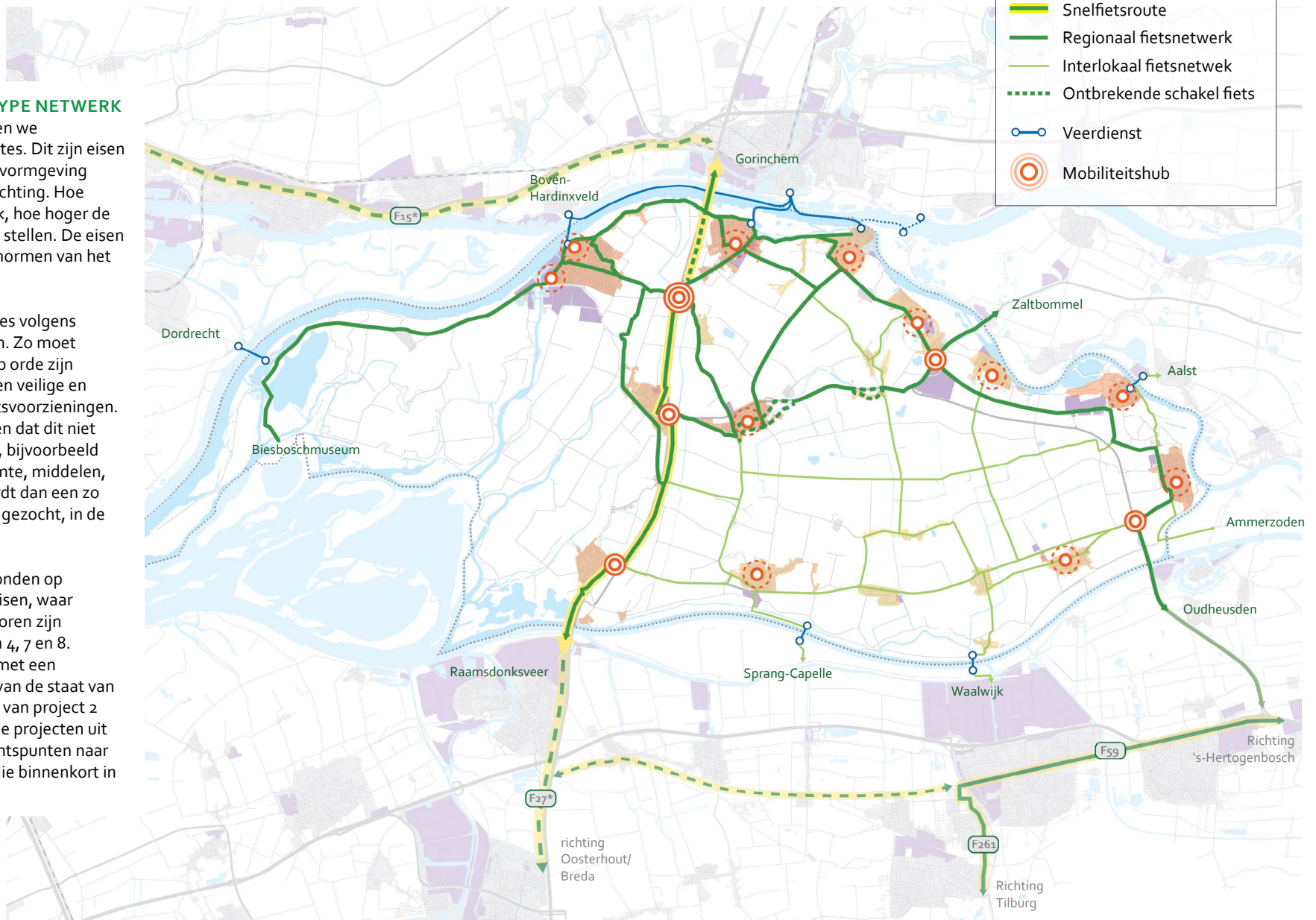
Belangrijkste functionele- en kwaliteitseisen fietsnetwerk. Zie achtergrondrapportage voor een uitgebreider overzicht.

KWALITEITSEISEN PERTYPE NETWERK

Naast functionele eisen stellen we kwalitatieve eisen aan de routes. Dit zijn eisen over het type verharding, de vormgeving en de aanwezigheid van verlichting. Hoe belangrijker het type netwerk, hoe hoger de kwalitatieve eisen zijn die we stellen. De eisen zijn gebaseerd op landelijke normen van het CROW.

In project 9 gaan we alle routes volgens deze kwaliteitseisen inrichten. Zo moet bijvoorbeeld de verlichting op orde zijn op alle netwerken, evenals een veilige en gewenste breedte van de fietsvoorzieningen. Echter zal in de praktijk blijken dat dit niet altijd mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld vanwege een gebrek aan ruimte, middelen, of andere prioriteiten. Er wordt dan een zo passend mogelijke oplossing gezocht, in de geest van de mobiliteitsvisie.

Er heeft een toets plaatsgevonden op de functionele en kwaliteitseisen, waar al enkele projecten uit naar voren zijn gekomen, namelijk projecten 4, 7 en 8. Op korte termijn starten we met een uitgebreidere inventarisatie van de staat van het fietsnetwerk in het kader van project 2 en 9. Hier kunnen aanvullende projecten uit naar voren komen of aandachtspunten naar boven brengen voor wegen die binnenkort in onderhoud gaan.



* De snel fietsroutes F15 en F27 zijn nog in onderzoek

OPENBAAR VERVOER EN MOBILITEITSHUBS

Het openbaar vervoer is een aandachtspunt in de gemeente Altena. Ten opzichte van de auto is de bereikbaarheid met het OV beperkt. Een goed openbaar vervoersysteem draagt bij aan de doelen van Altena. Het is nodig om Altena beter **bereikbaar** te maken voor iedereen. Op die manier wordt onze gemeente inclusiever en **leefbaarder** voor kwetsbare doelgroepen. Daarnaast draagt het openbaar vervoer bij aan een meer **duurzaam** mobiliteitssysteem.

HOOGWAARDIG OV VERBINDT ALTENA MET DE REGIO

De gemeente Altena is door middel van directe, snelle en frequente openbaar vervoerlijnen verbonden met Utrecht, Breda, Den Bosch, Gorinchem en Zaltbommel. Dit doen we omdat:

1. dit de belangrijke bestemmingen zijn vanuit Altena en/of naar Altena;
2. hier overstapmogelijkheden zijn op het landelijke OV netwerk.

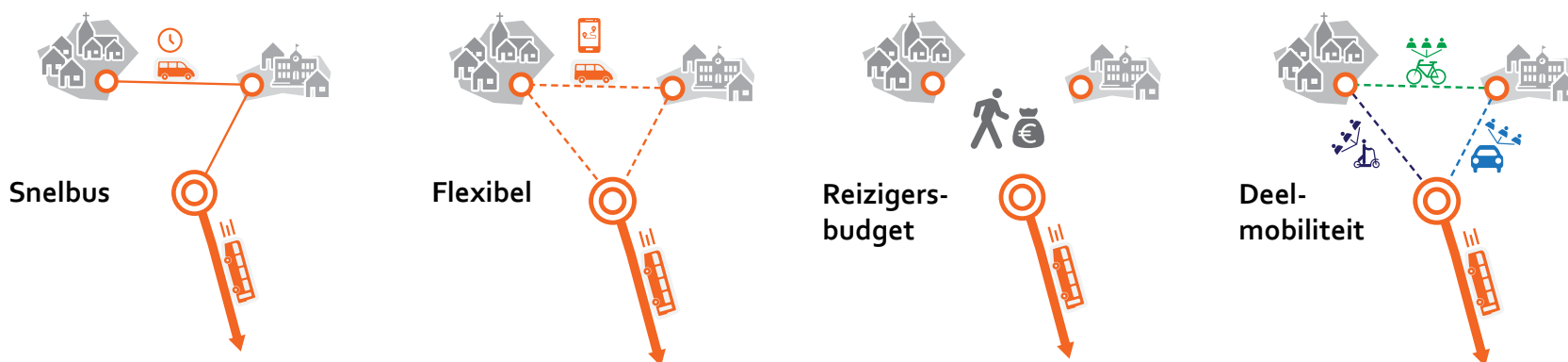
Met name Gorinchem vormt een belangrijke schakel. Hier is het mogelijk in het station over te stappen op de MerwedeLingelijn die zorgt voor de verbinding met o.a. Dordrecht en Rotterdam.

VIER SCENARIO'S VOOR HET OV BINNEN ALTENA

Door verschillende trends en ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer, en mede door de huidige COVID-19-crisis is het onzeker hoe het openbaar vervoer binnen Nederland en Altena er in de toekomst uitziet. Een voorlopige denkrichting is een snelle verbinding van lokale hubs in de kernen naar de (inter)regionale mobiliteitshubs. Binnen de mobiliteitsvisie wordt echter geen besluit genomen voor één bepaalde richting die het OV zal uitgaan, maar worden nog vier scenario's verkend in project 12. Deze scenario's zijn instrumenten om tot een toekomstbeeld te komen en helpen ons te verkennen welke richting we opgaan en/of wat er op ons af komt.

- **Snelbus.** Snel vervoer naar de (inter)regionale hubs.
- **Flexibel.** Vaste buslijnen binnen Altena vervallen. Al het vervoer binnen Altena en naar de (inter)regionale hubs wordt flexibel en op afroep.
- **Reizigersbudget.** Vaste buslijnen binnen Altena vervallen. Inwoners krijgen een budget waarmee ze vervoer kunnen inkopen.
- **Deelmobiliteit.** Vaste buslijnen binnen Altena vervallen. Er wordt bij de mobiliteitshubs deelmobiliteit aangeboden waarmee inwoners en bezoekers zelf kunnen reizen.

In elk van deze scenario's spelen mobiliteitsknopen (of hubs) een belangrijke rol als schakel in het openbaar vervoersysteem. Ook zal er steeds aandacht zijn voor doelgroepenvervoer (zoals WMO- en leerlingenvervoer).



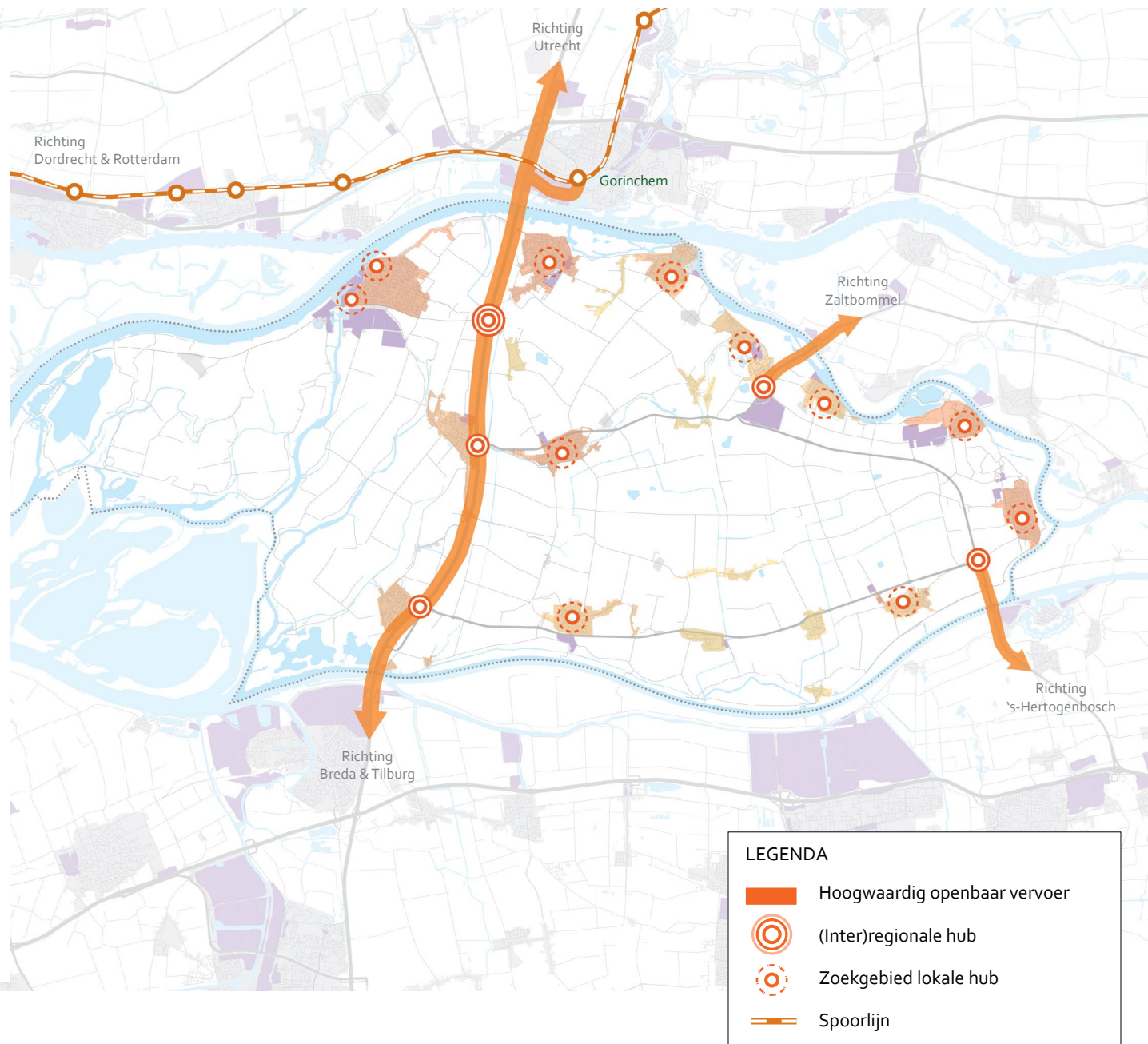
MOBILITEITSHUBS ALS SCHAKELS IN HET OPENBAAR VERVOERSYSTEEM

We onderscheiden drie schaalniveaus in de mobiliteitshubs in Altena. Het ontwikkelen van deze mobiliteitshubs is onderwerp van projecten 10 en 11. De interregionale en regionale hubs aan de randen van de gemeente zijn de plekken waar er overstapmogelijkheden zijn van lokale mobiliteit op de hoogwaardige openbaar vervoerslijnen (HOV). De lokale hubs worden minimaal bediend met een vorm van vervoer op maat. Dat kan flexibel vervoer zijn, een buurtbus, hubtaxi of een vorm van deelmobiliteit.

1. **Interregionale hub de Tol.** Dit is dé belangrijkste toegangspoort voor Altena en vormt op regionale schaal een toegangspoort tot Noord-Brabant. Meer dan de helft van de inwoners van Altena woont binnen het invloedgebied van deze hub. Daarnaast liggen ook de bedrijvenclusters in Werkendam binnen bereik. Er is een horecavoorziening en de Natuurpoort Fort Altena.
2. **Regionale hubs.** De drie regionale hubs (Hank, Kromme Nol en Giessen) liggen aan de randen van de gemeente en vormen net als de Tol een toegangspoort tot Altena.
3. **Lokale hubs.** Nabij de kernen (> 1.000 inwoners) en bedrijventerreinen (> 10 ha) zijn in Altena twaalf lokale mobiliteitshubs. Dit zijn plekken waar een vorm van vervoer op maat zal worden aangeboden voor de lokale mobiliteitsbehoefte of als voor- of natransport naar de (inter)regionale hubs.

VOORZIENINGEN BIJ MOBILITEITSHUBS

Qua voorzieningen is er in elke mobiliteitshub (ongeacht welk schaalniveau) een fietsenstalling, laadpunten voor auto en fiets en een wachtvoorziening met dynamische reisinformatie. Bij de (inter)regionale hubs zijn er ook fietskluizen, een P+R voorziening, toeristische informatie en een kiosk. Deelmobiliteit wordt aangeboden in hubs nabij belangrijke bestemmingen zoals toeristische trekpleisters, onderwijslocaties of bedrijventerreinen.



NETWERKEN GEMOTORISEERD VERKEER

Altena kent een goede bereikbaarheid met de auto. Grotere steden in de omgeving zijn allemaal binnen 30-45 minuten te bereiken. De doorstroming, drukte en file op de A27, andere omliggende snelwegen en meer lokaal op de provinciale wegen vormen echter een aandachtspunt. Een goed ingerichte hoofdstructuur volgens een heldere hiërarchie draagt bij aan de doelen van Altena. Het is niet alleen positief voor de **bereikbaarheid** van Altena, maar we brengen het verkeer naar de plek waar het hoort. Zo vergroten we de **leefbaarheid** in de kernen. Door onze wegen op een goede manier vorm te geven en aandacht te hebben voor conflictpunten zorgen we voor een betere **verkeersveiligheid**. Tot slot worden voertuigen steeds slimmer en schoner, waardoor we vanuit het gemotoriseerd verkeer ook een bijdrage leveren aan **duurzaamheid**.

De hoofdstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Voor Altena benoemen we ook een tussencategorie: de kernontsluitingsweg. Op de kaart op de volgende pagina zijn de routes ingetekend.

1. **Stroomweg (A27):** snel verwerken van doorgaande verkeer.
2. **Gebiedsontsluitingsweg:** ontsluiten van grote kernen en belangrijke bestemmingen.
3. **Kernontsluitingsweg:** aanhaken van kleine kernen en bestemmingen aan gebiedsontsluitingswegen.
4. **Erftoegangsweg:** toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, ... in een gebied met de functie 'verblijven'.

FUNCTIONELE EISEN

Onderstaande tabel toont per netwerktype de functionele eisen die worden gesteld aan de verschillende type netwerken. Deze eisen zijn gebruikt om het netwerk vorm te geven, wat uitgebreid is beschreven in de achtergrondrapportage. De ruggengraat van het netwerk voor auto- en vrachtverkeer wordt gevormd door de A27 en de provinciale gebiedsontsluitingswegen N322, N267 en N283. Kernen groter dan 1.000 inwoners en grote bedrijventerreinen worden direct op deze wegen aangesloten via minimaal één gebiedsontsluitingsweg. Om het netwerk op deze manier vorm te geven, gaan we een aantal knelpunten aanpakken in verschillende projecten:

- De verbreding van de A27 levert een grote bijdrage aan een goed functionerende ruggengraat. Via project 15 blijven we goed aangehaakt bij de reconstructie. In project 16 gaan we, ook tijdens de bouwperiode (tot circa 2030), sluipverkeer door de kernen nabij de A27 zoveel mogelijk ontmoedigen.
- Op een aantal plekken moeten doorstromingsproblemen worden aangepakt om het netwerk van gebiedsontsluitingswegen goed te laten functioneren. Dat is onder meer het geval op de Dijkgraaf Den Dekkerweg. Hiervoor worden in project 13 verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Project 14 behandelt de problematiek bij de rotonde bij de Kromme Nol.
- De ontsluiting van Woudrichem op de hoofdstructuur is in het huidige netwerk niet optimaal en dit zorgt voor ongewenst doorgaand verkeer op wegen als de Rijksstraatweg in Sleeuwijk en de Almweg/Parallelweg in Rijswijk en Giessen. Daarom willen we de hoofdstructuur tussen de A27 op- en afrit bij De Tol en bedrijventerrein De Rietdijk in het kader van project 17 verbeteren. Eén van de mogelijke oplossingsrichtingen is een nieuwe verbinding met een ontsluitende functie voor Woudrichem, Rijswijk, Giessen en Sleeuwijk.

Type weg	Functionele eisen	Kwaliteitseisen		
	Functie	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

Belangrijkste functionele- en kwaliteitseisen netwerken gemotoriseerd verkeer. Zie achtergrondrapportage voor een uitgebreider overzicht.

VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID STAAN VOOROP

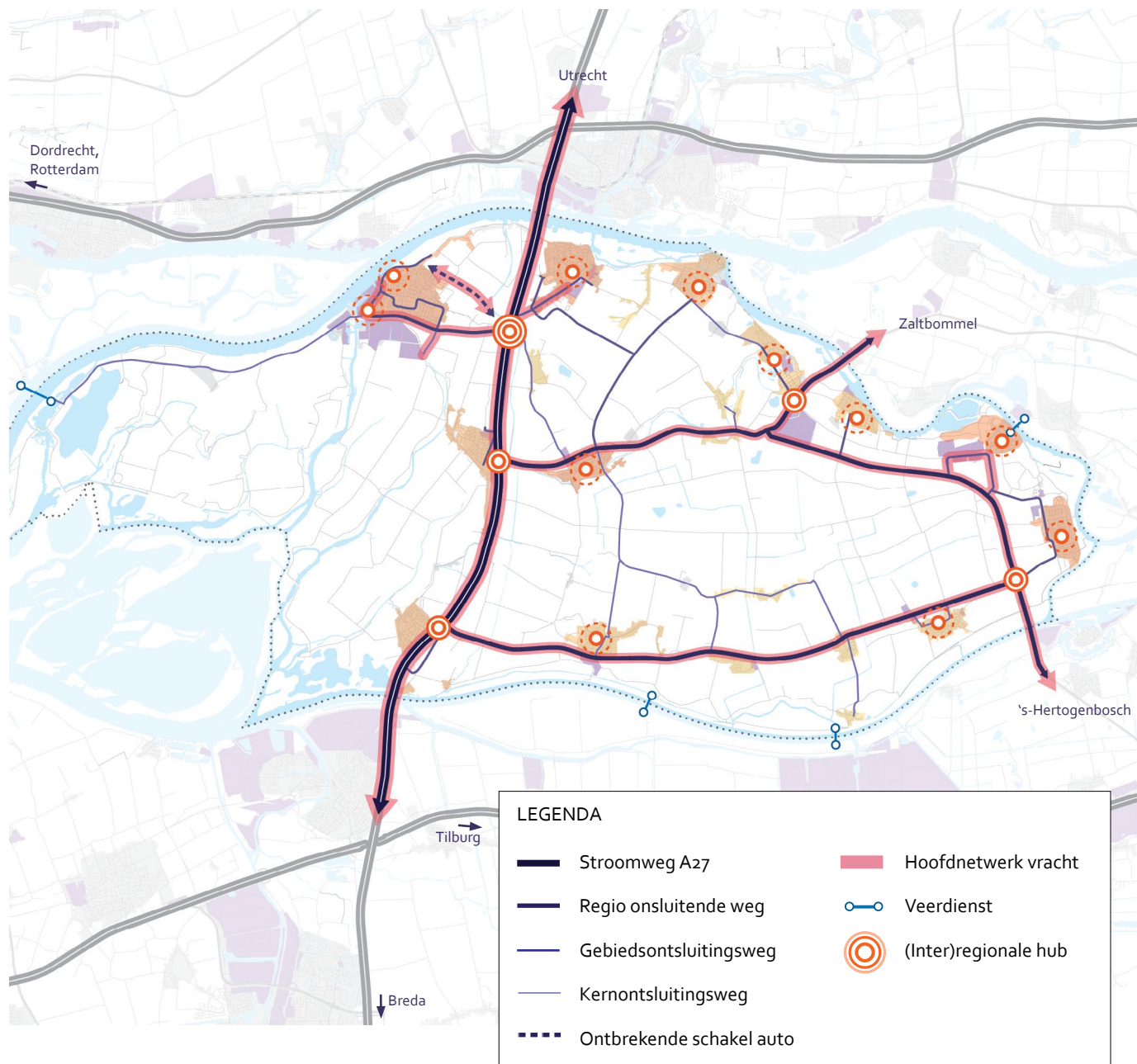
De tabel op de vorige pagina toont ook kwaliteitseisen die we stellen om de netwerken verkeersveilig in te richten. De eisen zijn gebaseerd op landelijke normen van het CROW. In project 19 gaan we aan de slag om alle routes volgens de kwaliteitseisen in te richten. Als dat niet mogelijk is, zoeken we een zo passend mogelijke oplossing, in de geest van de mobiliteitsvisie. De netwerken zijn zodanig gekozen dat er minimaal conflicten zijn met de andere modaliteiten. Daar waar netwerken samenkomen en mogelijk tot een conflict leiden zoekt de gemeente in project 2 doorlopend naar oplossingen. Wegen binnen de woonkernen zijn enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer. In de kernen ligt de focus op de voetganger en fietser. Voor zover dat nog niet het geval is, richten we wegen in de woongebieden zo veel mogelijk in als 30 km/h gebieden als onderdeel van project 1.

VRACHTVERKEER GEBRUIKT DE HOOFDSTRUCTUUR

Vrachtverkeer over de weg is cruciaal voor het functioneren van de bedrijvigheid in onze gemeente, maar veroorzaakt hier en daar ook overlast. Om dit in goede banen te leiden, is er een helder voorkeursnetwerk nodig bestaande uit gebiedsontsluitingswegen die de grote bedrijventerreinen (> 10 ha) ontsluiten. Het hoofddoel van deze structuur is het bieden van optimale mogelijkheden voor het vrachtverkeer. Daarnaast vermijden we met goede voorkeursroutes dat grote doorgaande stromen vrachtverkeer door woonkernen rijden.

LANDBOUWVERKEER

Vanwege de sterke agrarische sector in Altena, hebben we ook heel wat landbouwverkeer in de gemeente. Dat zorgt soms voor conflicten met andere verkeersdeelnemers. Het ontwikkelen van een aanpak rondom dit thema is onderdeel van project 18. Landbouwvoertuigen maken zoveel mogelijk gebruik van wegen buiten de kernen die geen stroomfunctie hebben (erftoegangswegen). Waar mogelijk rijdt er geen landbouwverkeer door de kern. Uitgangspunt is wel dat alle agrariërs hun percelen op een goede manier moeten kunnen bereiken. Op een aantal routes komt veel landbouwverkeer samen. Bij het vormgeven van de netwerken is er zoveel mogelijk rekening mee gehouden dat deze niet overlappen met een regionale fietsroute of met een gebiedsontsluitingsweg, dan is een parallelstructuur nodig om de doorstroming en veiligheid te garanderen.



GEDRAG EN VERDUURZAMING

De voorgestelde netwerken en bijbehorende infrastructuur zijn een belangrijke voorwaarde en drager voor de ontwikkeling van de mobiliteit in onze gemeente. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe we hen kunnen helpen om keuzes te maken die bijdragen aan een **veilig, bereikbaar, duurzaam** en **leefbaar** Altena.

Op het gebied van verkeersgedrag spelen educatie, voorlichting en communicatie een belangrijke rol. Dat is onderdeel van project 22.

DUURZAME MOBILITEITSKEUZES STIMULEREN

In 2046 wil Altena CO₂-neutraal zijn. Meer kiezen voor het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer in plaats van de auto, kan hier een grote bijdrage aan leveren. We willen Altenaren verleiden en helpen bij het maken van een keuze voor meer duurzame en gezonde modaliteiten. De grootste kansen voor het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze zien we bij de volgende doelgroepen:

- **Werkgevers:** werkgevers hebben grote invloed op het woon-werkverkeer van hun werknemers. Er liggen niet alleen kansen om hun regelingen voor woon-werk- en zakelijk verkeer te verslimmen en verduurzamen. Werknemers hebben vanwege de COVID-19-crisis ook steeds meer het thuiswerken ontdekt. We ondersteunen de werkgevers in onze gemeente graag met informatie en advies.
- **Kinderen:** dit zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers, maar ook de volwassen weggebruikers van de toekomst. Door middel van voorlichting en educatie willen wij hen vroeg bewust maken van de impact van zowel verkeersveiligheid als gezonde mobiliteitskeuzes en hen zo laten opgroeien met duurzame mobiliteit.

GEDRAG EN EDUCATIE OM ONS VEILIGER TE VERPLAATSEN

Gedrag en educatie vormen cruciale onderdelen bij verkeersveiligheid. Op het gedrag heeft een overheid uiteindelijk het minste invloed, maar met voorlichting en campagnes werken we aan bewustwording, risicomijding en het informeren van alle verkeersdeelnemers.

Met name jongeren en senioren zijn vaker betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-fiets. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar. Bij met name jongeren en senioren, maar ook andere doelgroepen speelt educatie en voorlichting een rol.



Autoloze schooldag d'Uylenborch in Almkerk

KLAAR VOOR SCHONE EN SLIMME VOERTUIGEN

Elektrisch rijden wordt steeds populairder en het aantal elektrische auto's neemt ieder jaar toe. Aangezien dit bijdraagt aan de verduurzaming van het vervoer, wil de gemeente inwoners stimuleren om elektrisch te gaan rijden. Dit faciliteren we door het realiseren van voldoende laadplekken, waarmee we zorgen voor een dekkende openbare laadinfrastructuur. Hiervoor plaatsen we laadpalen op logische plekken binnen de gemeente. We zijn begonnen met het ontwikkelen van een strategie rond dit thema en gaan hiermee door in project 20.

In project 21 werken we ook aan een strategie rond elektrisch laden voor de fiets. Ook hierbij wordt gekeken naar logische plekken om de laadinfrastructuur voor fietsers te voorzien.

Daarnaast worden auto's steeds slimmer en durven we zelfs te kijken naar zelfrijdend vervoer in de (verre) toekomst. Daarom wordt het wegennet hier op voorbereid door in het kader van project 19 te werken aan eenduidigheid en herkenbaarheid van de wegen:

- **Eenduidigheid:** de vormgeving van de weg (bijv. belijning, invoegstroken, de minimale breedte van rijstroken) eenduidig en voorspelbaar maken. Een slim voertuig weet daardoor op ieder moment wat het kan verwachten en hoe het zich daar moet gedragen.
- **Herkenbaarheid:** hetzelfde type informatie op meerdere manieren aanbieden. Alle tekens op en langs de weg dragen bij aan de herkenbaarheid van de weg en het gewenste rijgedrag. Hetzelfde type informatie zien we op meerdere manieren terug op de weg. Bijvoorbeeld door borden, belijning en de breedte van de rijstrook.

RECREATIEF VERKEER

De recreatieve sector is belangrijk voor onze gemeente. Altena wil hierin ook nog verder groeien. Recreatie vormt een enorme kans, maar het toenemende verkeer zorgt op bepaalde momenten in het jaar voor overlast. In de Noordwaard, Biesbosch en op de dijken ervaren omwonenden bijvoorbeeld geluidsoverlast van toerende motoren en in Hank rijdt recreatief verkeer richting Kurenpolder door de kern. Op drukke plekken komen wielrenners, wandelaars, motoren en autoverkeer met elkaar in conflict. We zien dit als een integrale opgave die we in het kader van project 6 verder gaan oppakken. Verkeersgedrag zal hierin zeker een component zijn die terugkomt.



© Frans Peeters - Kop van 't Land

Om het toekomstbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, definieert de mobiliteitsvisie **22 projecten** die allemaal een bijdrage leveren aan het vooropgestelde doel: een **veilig, leefbaar, bereikbaar** en **duurzaam** Altena. Deze kaart geeft een overzicht van alle 22 projecten, die op de volgende pagina's één voor één verder toegelicht worden. Tot slot bevat de visie een overzicht van de projecten in een **uitvoeringsprogramma** waarbij ze in de tijd zijn uitgezet en wordt aangegeven welke partners nodig zijn voor uitvoering en op welke manier elk project een uitwerking vormt van de 9 hoofdlijnen.



PROJECTEN

MULTIMODAAL

1. Kernen en woongebieden verkeersveilig inrichten met focus op voetganger en fietser.
2. Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten tussen modaliteiten ontwikkelen en uitvoeren.
3. Opstellen verkeersvisie kern Hank.
4. Aanpak Middenweg.
5. Zorg dragen voor toekomstbestendige veren.
6. Aanpak recreatief verkeer opstellen en uitvoeren.

FIETS

7. Bepalen en inrichten regionale fietsnetwerk in Almkerk en Waardhuizen.
8. Verkennen en realiseren regionale fietsverbinding van De Tol naar de Merwedeweg.
9. Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk fiets.

OPENBAAR VERVOER EN MOBILITEITSHUBS

10. Ontwikkelen regionale en lokale mobiliteitshubs.
11. Ontwikkelen interregionale hub De Tol.

12. Verkennen, uitbouwen en monitoren openbaar vervoer binnen Altena.

AUTO, VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER

13. Verbeteren verbinding tussen Werkendam en de A27 voor gemotoriseerd verkeer.
14. Aanpak file knelpunt N267 (Kromme Nol / Heusdense brug).
15. Aangehaakt blijven bij reconstructie A27.
16. Aanpak sluipverkeer nabij kernen A27.

17. Verbeteren hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer Tol – Woudrichem – de Rietdijk (N322/ N267).
18. Aanpak landbouwverkeer opstellen en uitvoeren.
19. Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk auto met aandacht voor slimme voertuigen.

GEDRAG EN VERDUURZAMING

20. Opstellen laadstrategie auto.
21. Opstellen laadstrategie fiets.
22. Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes.



AAN DE SLAG

PROJECTEN MULTIMODAAL

1. Kernen en woongebieden verkeersveilig inrichten met focus op voetganger en fietser

Wegen binnen de kernen en woongebieden zijn enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer. Als onze netwerken goed functioneren creëren we in de kernen ruimte voor focus op de voetganger en fietser. Voor zover dat nog niet het geval is, richten we wegen in de woongebieden zo veel mogelijk in als 30 km/h gebieden. Dit doen we doorlopend door dit als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen.

2. Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten tussen modaliteiten ontwikkelen en uitvoeren

We willen sterk inzetten op het voorkomen van verkeersincidenten en gaan dan ook concreet aan de slag met het verbeteren van de verkeersveiligheid in het algemeen. Daarom ontwikkelen we een aanpak om conflicten tussen verschillende weggebruikers (vaak tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer) op te lossen. Dit doen we volgens de koers uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. In het kader van dit project wordt de lijst met conflictpunten opgesteld en voortdurend aangevuld. Er zullen conflictpunten verdwijnen, maar mogelijk ook bijkomen.



3. Opstellen verkeersvisie kern Hank

In Hank is er bovenmatig sprake van overlast door ongewenst doorgaand verkeer door de kern en de Kerkstraat in het bijzonder: sluipverkeer van de A27, recreatief verkeer richting de Kurenpolder en landbouwverkeer dat zich vanuit het oosten naar percelen in het westen verplaatst. Daarom wordt in samenspraak met de inwoners aan een multimodale verkeersvisie gewerkt.

4. Aanpak Middenweg

De Middenweg tussen Andel en Veen is in het netwerk gedefinieerd als regionale fietsroute. Er rijdt op dit moment meer verkeer dan gewenst voor een regionale fietsroute zonder vrijliggende fietsinfrastructuur en er wordt te hard gereden. Dit levert voor de fietser gevaarlijke situaties op en vraagt om een concrete aanpak, waar we op dit moment al mee bezig zijn.

5. Zorg dragen voor toekomstbestendige veren

Voor een deel van onze inwoners vervullen de veren een belangrijke rol in hun dagelijkse verplaatsingen. Bij het vormgeven van de netwerken is ervoor gezorgd dat de hoofdnetwerken voor fiets en auto altijd via de vaste oeververbindingen lopen. Voornamelijk voor fietsverbindingen (o.a. scholieren en recreanten) zijn de veerdiensten van groter belang. Hoewel een route via de vaste oeververbinding vaak sneller is, nemen veel fietsers toch een veer omdat de af te leggen afstand dan korter is. Periodiek onderzoeken we het gebruik, het belang en de functie van elk van de veren en kijken we of er al dan niet moet worden bijgestuurd. Bijvoorbeeld hoe we het gebruik (bijv. de dienstregeling) kunnen optimaliseren. Daarbij kijken we naar de rol van de veren in het auto-, OV- en fietsnetwerk, maar ook naar hun rol voor landbouw- en recreatief verkeer. Dit doen we vanzelfsprekend samen met de betrokken oevergemeente(n).

6. Aanpak recreatief verkeer opstellen en uitvoeren

De Noordwaard, Biesbosch, Kurenpolder en de vesting Woudrichem zijn belangrijke toeristische trekpleisters waar bezoekers naartoe komen vanuit het hele land. Dit levert op bepaalde momenten in het jaar overlast op, bijv. in de Noordwaard en op de dijken. We willen een aanpak ontwikkelen voor het recreatieve verkeer en maatregelen uitrollen, om zowel aantrekkelijk te blijven voor bezoekers als de overlast tot een minimum te beperken. Dit doen we zo veel mogelijk samen met buurgemeenten zoals bijv. Gorinchem. We denken o.a. aan gedragsmaatregelen (bijv. rond snelheid, geluidsoverlast of routekeuze) en het opvangen van recreatief verkeer hubs of op overstappunten in de Biesbosch.

PROJECTEN FIETS

7. Bepalen en inrichten regionale fietsnetwerk in Almkerk en Waardhuizen

Uit de functionele eisen opgesteld voor het regionale fietsnetwerk, komt naar voren dat er in Almkerk en Waardhuizen sprake is van ontbrekende schakels in het netwerk. Het huidige netwerk stopt bij aankomst in Almkerk en in Waardhuizen loopt het momenteel door de kern. Hoe dit netwerk binnen of rond beide kernen vormgegeven wordt, zullen we binnen dit project beantwoorden en realiseren.

8. Verkennen en realiseren regionale fietsverbinding vanaf De Tol naar de Merwedebrug

Door een direct fietspad te realiseren vanaf De Tol naar de Merwedebrug, wordt er een ontbrekende schakel opgevuld langs de A27 en ontstaat er een regionale (snel)fietsverbinding vanuit Gorinchem naar Oosterhout en Breda. Hiermee wordt de gemeente Altena ook direct aangesloten op het snelfietsnetwerk van Brabant en vormt het in potentie de schakel tussen de snelfietsnetwerken van de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland. De gemeente Altena wil dit fietspad samen met de provincie Noord-Brabant en de Regio West-Brabant gaan verkennen en realiseren.

9. Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk fiets

Het hoofdnetwerk van de fiets is opgebouwd uit een snelfietsroute, regionaal netwerk en interlokaal netwerk. De komende jaren gaan we aan de slag met het op orde maken van de fietsvoorzieningen volgens de kwaliteitseisen van het CROW, die bij deze netwerken behoren. Dit doen we doorlopend tot 2040 door de kwaliteitseisen als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen.



PROJECTEN OV EN HUBS

10. Ontwikkelen mobiliteitshubs in drie schaalniveaus

We gaan aan de slag met het ontwikkelen van drie typen mobiliteitshubs omdat deze belangrijke schakels vormen in onze multimodale netwerken. De (inter)regionale hubs aan de randen van Altena zijn de plekken waar overstapmogelijkheden zijn van lokale mobiliteit op het hoogwaardig openbaar vervoer. Met name voor de ontwikkeling van deze mobiliteitshubs zoeken we de samenwerking met externe partners zoals de provincie Noord-Brabant. De lokale hubs worden minimaal bediend met een vorm van vervoer op maat (bijv. flexibel vervoer, buurtbus, hubtaxi of deelmobiliteit).

11. Ontwikkelen interregionale hub De Tol

De interregionale hub De Tol is dé belangrijkste toegangspoort voor Altena. Hier speelt een complexe multimodale opgave, omdat verschillende modaliteiten en projecten hier ook samenkomen. We nemen dit project gebiedsgericht en integraal op met externe partners. Daarbij kijken we niet naar de ontsluiting van de mobiliteitsknoop met OV, auto en fiets, maar stellen we ook een programma van eisen op en bepalen we welke voorzieningen wenselijk zijn. Speciale aandacht gaat ook naar de koppeling van de mobiliteitshub met Natuurpoort Fort Altena.



12. Verkennen, uitbouwen en monitoren openbaar vervoer binnen Altena

Door de verschillende trends en ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en de COVID-19-crisis is het lastig een gerichte koers te bepalen voor het openbaar vervoer binnen Altena. Daarom zullen we in dit project samen met de provincie Noord-Brabant vier scenario's verkennen: een snelbus, flexibel vervoer op maat, een reizigersbudget voor iedere inwoner om zelf vervoer in te kopen en/of deelmobiliteiten bij elke mobiliteitshub. De mobiliteitshubs spelen in ieder scenario een belangrijke rol als schakel (zie ook projecten 10 en 11).

PROJECTEN GEMOTORISEERD VERKEER

13. Verbeteren verbinding tussen Werkendam en de A27 voor gemotoriseerd verkeer.

De kern van Werkendam groeit. De toenemende bedrijvigheid en komst van nieuwe woningbouwontwikkelingen zorgen ervoor dat de Dijkgraaf den Dekkerweg (incl. aansluitingen met snelweg) tegen zijn capaciteitsgrenzen aan gaat lopen. Daarom is de gemeente in 2020 in samenwerking met inwoners een onderzoek gestart om Werkendam in de toekomst bereikbaar te houden. Hierbij onderzoeken we twee oplossingsrichtingen: een noordelijke ontsluiting of het opwaarderen van de Dijkgraaf den Dekkerweg zelf. Eén van deze varianten wordt nog voor de zomer van 2021 als voorkeursvariant aan de raad voorgelegd.

14. Aanpak file knelpunt N267 (Kromme Nol / Heusdense brug).

Het fileprobleem bij de Heusdense brug en de rotonde bij de Kromme Nol staat bij de provincie Noord-Brabant op de agenda en zij zijn in 2019 een planstudie gestart naar de aanpak van dit knelpunt. Zowel de gemeente als provincie pleiten voor een versnelde aanpak, nog voor de A27 op de schop gaat.



15. Aangehaakt blijven bij reconstructie A27.

De verbreding van de A27 moet een sterke bijdrage leveren aan een verbeterde doorstroming en het oplossen van de dagelijkse files bij de Merwedeburg. Dat is ook een goede zaak voor de bereikbaarheid van onze gemeente. We willen zoveel mogelijk de vruchten plukken van deze reconstructie en de aansluitingen op de A27 goed aanpakken. Tegelijkertijd zoeken we in samenspraak met Rijkswaterstaat en andere gemeenten langs het traject via de Minder Hinder-aanpak naar het beperken van de overlast en het bereikbaar houden van de kernen (zie ook project 16).

16. Aanpak sluipverkeer nabij kernen A27.

Samen met inwoners werkt Altena op dit moment al aan het aanpakken van overlast door sluipverkeer van de A27. Dit sluipverkeer doet zich voor bij Uppel, Nieuwendijk, Dussen, Hank en omgeving. In de aanpak zet Altena in op drie pijlers: (1) een gedragscampagne door campagneborden langs de sluiproute, (2) intensievere handhaving en (3) fysieke ingrepen zoals het minder aantrekkelijk maken van huidige sluiproutes. De maatregelen voeren we gefaseerd uit. In eerste instantie richten we ons op de routes door de kernen, omdat sluipverkeer hier voor de meeste overlast zorgt. De huidige aanpak zal goed worden gemonitord om ook ten tijde van de ombouw van de A27 de overlast tot een minimum te beperken.



17. Verbeteren hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer Tol – Woudrichem – de Rietdijk.

De ontsluiting van o.a. Woudrichem en Oudendijk op het hoofdwegennet is niet optimaal en dit zorgt voor ongewenst doorgaand verkeer op wegen als de Rijksweg in Sleeuwijk en de Almweg/Parallelweg in Rijswijk en Giessen. Daarnaast zal het bedrijventerrein De Rietdijk de komende jaren verder groeien en brengt dit extra (vracht)verkeer met zich mee. In dit project willen we daarom de hoofdstructuur tussen de Tol (A27), Woudrichem en De Rietdijk (N322/N267) gaan verbeteren. Daarbij zullen we verschillende oplossingsrichtingen verkennen en denken we na over een nieuwe verbinding.

PROJECTEN GEDRAG EN VERDUURZAMING

18. Aanpak landbouwverkeer opstellen en uitvoeren

Landbouwverkeer is door de hele gemeente heen een aspect om aandacht voor te hebben. Altena kent namelijk zeer verspreide herkomsten en bestemmingen, gerelateerd aan het landbouwverkeer. Er is daarom gekozen om een apart project op te zetten rond een aanpak voor het landbouwverkeer. Het bereiken van het perceel door agrariërs wordt daarbij steeds gewaarborgd en we kijken specifiek naar plekken waar we conflicten zien of verwachten met andere verkeersdeelnemers. Dat speelt enerzijds in de kernen Hank en Nieuwendijk, waar grotere stromen landbouwverkeer door de kern gaan. Anderzijds kijken we naar plekken waar we grotere stromen landbouwverkeer verwachten in combinatie met een regionale fietsroute.



19. Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk auto met aandacht voor slimme voertuigen

In verschillende projecten (13, 14, 15 en 17) gaat worden gewerkt aan de doorstroming op een aantal hoofdwegen. Ook op rest van het hoofdnetwerk gaan we aan de slag om de wegen aan de kwaliteitseisen te laten voldoen zoals die zijn opgenomen in landelijke normen van het CROW. Dit doen we doorlopend tot 2040 door de kwaliteitseisen als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen. Bij de herinrichtingen houden we speciaal rekening met herkenbaarheid en eenduidigheid. Dit doen we niet alleen voor de gebruikers vandaag maar ook om steeds slimmer wordende voertuigen optimaal te faciliteren.

20. Opstellen laadstrategie auto

Elektrisch rijden wordt steeds populairder en het aantal elektrische auto's neemt ieder jaar toe. Daarmee neemt ook de vraag naar laadvoorzieningen toe. Om aan de stijgende laadbehoefte te kunnen voldoen en het gebruik van schonere voertuigen te stimuleren, werken we nu al aan een strategisch plan rondom de openbare oplaadinfrastructuur voor auto's. Het voornemen is om tussen nu en 4 jaar 120 extra laadpalen te realiseren op logische plekken binnen de gemeente. Bij het opstellen van de laadstrategie auto wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor tankinfrastructuur voor auto's die rijden op waterstof.

21. Opstellen laadstrategie fiets

De elektrische fiets is bezig aan een ongekende opmars. De helft van de verkochte fietsen in 2020 heeft elektrische ondersteuning. Evenals voor de elektrische auto, gaan we ook voor de elektrische fiets werken aan een gemeentebrede laadstrategie voor de oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte.

22. Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken op het gebied van mobiliteit. Enerzijds willen we door middel van gedragsmaatregelen gebruikers (kinderen en werkgevers in het bijzonder) stimuleren om duurzame keuzes te maken. Anderzijds zien we dat gedrag en educatie belangrijk is op het gebied van verkeersveiligheid. Hier zijn jongeren en ouderen voornamelijk onze doelgroep. Zo zetten we aan de ene kant in op schoolcampagnes gericht op verkeersveiligheid, maar willen we aan de andere kant ook ouderen leren om veilig om te gaan met nieuwe vervoermiddelen als elektrische fietsen of om op de hoogte te blijven van regels. Waar het kan haken we aan bij provinciale en landelijke initiatieven als het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) en TotallyTraffic.



SAMEN MET PARTNERS

VISIE IS GEEN BLAUWDRUK

De gemeente Altena is voornemens om alle beschreven projecten in uitvoering te brengen en netwerken volgens kwaliteitseisen in te richten. Echter zal in de praktijk blijken dat dit niet altijd mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld vanwege een gebrek aan ruimte, middelen, of andere prioriteiten. Ook kan voortschrijdend inzicht ertoe leiden dat de visie wordt herijkt.

26

