

RAPPORT

**SPV Maatregelpakket
gemeente Altena**

Klant: Gemeente Altena

Referentie: BI8344TPRP2302131022

Status: Finale versie/00

Datum: 14 februari 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB EINDHOVEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalHaskoning.com/documents **W**

Titel document: SPV Maatregelpakket
gemeente Altena
Ondertitel: SPV Maatregelpakket gemeente Altena
Referentie: BI8344TPRP2302131022
Status: 00/Finale versie
Datum: 14 februari 2023
Projectnaam: SPV Maatregelpakket gemeente Altena
Projectnummer: BI8344
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 14-02-2023/JWi

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 14-02-2023/JWi

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Maatregelpakket Altena	4
2.1	Werkwijze	4
2.2	Maatregelpakket	5
3	Vervolgstappen	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is er voor de gemeente Altena een risicoanalyse uitgevoerd waarin de belangrijkste risicothema's voor de verkeersveiligheid in de gemeente zijn benoemd (zie bijlage rapportage 20220720 Risicoanalyse Altena). De volgende stap is om te bepalen waar of voor wie welke maatregelen uitgevoerd moeten worden om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. In de uit te voeren maatregelen staat integraliteit centraal. Dat houdt in dat verkeersveiligheid het meest effectief wordt aangepakt bij een combinatie van het treffen van educatieve maatregelen (voorlichting en campagnes), fysieke maatregelen (infrastructuur), handhavingsmaatregelen en evt. technologische maatregelen. Deze rapportage richt zich op het in beeld brengen van de meest risicovolle locaties (hierna: risicolocaties) in de gemeente en het daar treffen van de noodzakelijke fysieke maatregelen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk **Error! Reference source not found.** zijn de risicolocaties met bijbehorende maatregelen en prioriteit benoemd. Hoofdstuk 3 sluit af met de vervolgstappen voor het gehele SPV-traject.

2 Maatregelpakket Altena

2.1 Werkwijze

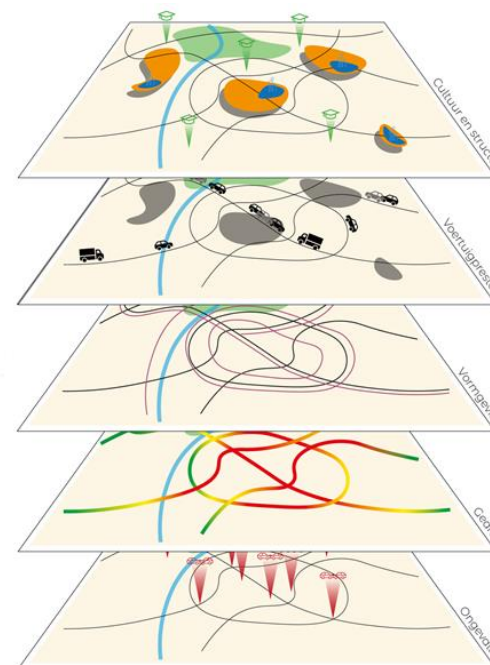
De lijst met risicolocaties is als volgt tot stand gekomen:

1. Met behulp van de risicogestuurde aanpak een objectieve analyse gedaan naar de risicolocaties in de gemeente Altena. Het toepassen van de risicogestuurde aanpak houdt in dat met behulp van verschillende databronnen wordt gekeken waar indicatoren die zorgen voor een verhoogd risico op een specifieke locatie bij elkaar komen (zie ook de figuur hiernaast). Data die is gebruikt om de risicolocaties te signaleren zijn in 5 categorieën in te delen:
 - a. Cultuur en structuur (o.a. bevolkingsopbouw per kern/wijk, ouderenconcentraties)
 - b. Voertuigprestatie: de hoeveelheid verkeer wat ergens verplaatst (intensiteiten gemotoriseerd verkeer, fietsnetwerken, schoolroutes);
 - c. Vormgeving: de wijze waarop een weg, kruispunt of oversteek is ingericht en de mate waarin deze voldoet aan de Duurzaam Veilig richtlijnen;
 - d. Gedrag: het gedrag van de weggebruiker op een specifiek wegvak of kruispunt (snelheid, foutief oversteken, etc.);
 - e. Ongevallen: de mate waarin (letsel)ongevallen op een specifieke locatie hebben plaatsgevonden én welk soort voertuigen of welke doelgroep bij deze ongevallen betrokken was.

Door het toepassen van de risicogestuurde aanpak is dus niet meer het aantal ongevallen leidend in het bepalen van een risicolocatie, maar blijven ongevallen wel een waardevol sluitstuk van de analyse die ook de bevindingen kan versterken.

2. Aan de gemeente is gevraagd waar zij, op basis van hun lokale kennis en ontvangen klachten en meldingen, risicolocaties zien. De gemeente heeft daarbij locaties benoemd los van politieke voorkeur, onderhoudsprogramma's of beschikbare budgetten.
3. In de mobiliteitsvisie is tijdens het participatietraject ook een groot aantal, door externe stakeholders ervaren, risicolocaties per kern benoemd. Al deze locaties zijn meegenomen.

De risicolocaties uit de 3 verschillende bronnen zijn gebundeld tot een complete lijst van risicolocaties. Tijdens een werksessie met de gemeente zijn vervolgens deze locaties doorlopen om het risico scherper te krijgen en eventueel maatregelen te benoemen. Het resultaat hiervan staat in de volgende paragraaf.



2.2 Maatregelpakket

In onderstaande tabellen is een overzicht weergegeven van de risicolocaties in de gemeente Altena. Alle locaties zijn voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel-hoog, middel, laag-middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact)? Met deze criteria is de prioritering bepaald;
- Weggedeelte/kruispunt;
- Kern;
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's;
- Risicogestuurde onderbouwing.

De risicolocaties zijn verdeeld over twee tabellen: een tabel met risicolocaties met de prioriteit hoog, middel-hoog en middel en een tabel met risicolocaties met de prioriteit laag en laag-middel. De reden van dit onderscheid is dat risicolocaties met een prioriteit laag of laag-middel onder de 'grote bulk' aan locaties met een minimaal risico vallen. Ze zijn benoemd omdat ze in stap 2 of 3 van de hierboven beschreven werkwijze naar voren zijn gekomen maar hebben een dermate laag risico op letselongevallen dat tal van andere locaties (bijv. een enkel paaltje of een slecht onderhouden berm) ook in deze categorie zouden vallen. Aanpak van deze locaties zou, zelfs bij een grote investering, geen tot een minimale bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De risicolocaties in de eerste tabel hebben een hogere prioriteit waardoor investeren in deze risico's tot een absolute verbetering zorgt van het risico op (letsel)ongevallen op die locatie. Zodoende zijn bij deze risicolocaties ook mogelijke maatregelen opgenomen met een onderbouwing waarom deze het risico verlagen. Deze maatregelen zijn een eerste voorstel, maar staan niet vast en moeten nog verder uitgewerkt worden. De meest prioritaire risicolocaties (prioriteit hoog en middel-hoog) zijn voorzien van een indicatieve kostenraming. Daarop gelden de volgende uitgangspunten:

- Bandbreedte van de kosten is +/- 40%;
- Kosten zijn incl. opslagen en excl. btw (investeringsniveau);
- De maatregelen zijn zo geraamd dat uitgegaan is dat de maatregelen niet individueel uitgevoerd worden. De kosten zullen verhogen wanneer kleine maatregelen per stuk uitgevoerd worden;
- Materieel zoals een asfalteeset, frees en soortgelijk groot materieel wordt per uur ingezet, er wordt geen rekening gehouden met een minimale inzet van 1 dag;
- Bij het vervangen van de verharding blijft de fundering en het cunet intact, enkel profileren 10% aanvullen en evt aanvullen bij verbreding;
- Het materiaal van de bestaande situatie is niet vervuild of teerhoudend;

Projectgerelateerd

- Uit gegaan is van een bestaande situatie, waarvoor verkeersmaatregelen nodig zijn;
- Voor het opbreken van verharding is uitgegaan van asfaltverharding, tenzij anders aangegeven;
- Vastgoedkosten zijn niet opgenomen.

Tabel 1. Maatregelpakket Altena, risicolocaties met een hoge, middel-hoge of middel prioriteit gesorteerd op kern en prioriteit

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
1	Hoog	Kruisingen op de Parallelweg en rijbaan	Giessen	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer	De kruispunten op de Parallelweg zijn kruispunten tussen GOW50 en veelal ETW30 wegen, met intensiteiten van rond de 5.500 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 53 km/h. De kruispunten hebben geen uitritconstructies en hebben in de huidige situatie een gelijkwaardige voorrang op de GOW. Dit zorgt voor een onduidelijk wegbeeld met een hoger risico op ongevallen. In het verleden vonden er 3 ongevallen met letsel en 4 UMS ongevallen plaats.	Inritconstructies of voorrang regelen (haaiantanden EN afwaarderen naar GOW30) zorgt voor een verlaging van het risico op ongevallen.	€ 900.000,00
2	Hoog	Kruispunten Parallelweg - bedrijventerrein	Giessen	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets; Snelheid in het verkeer	Een deel van de Parallelweg kent een maximumsnelheid van 60 km/h, met een intensiteit van rond de 3.400 mvt/etmaal. De V85 ligt op 68 km/h. De kruispunten zijn gelijkwaardig, echter zijn de fietsoversteken uitgerust in blokmarkering. Dit doet vermoeden dat fietsers hier in de voorrang zitten. De combinatie van o.a. de snelheid en de inrichting zorgt voor onduidelijkheid en een hoger risico op ongevallen.	Door de voorrang duidelijk te regelen is voor iedere weggebruiker helder welk gedrag wordt verwacht. Dit zorgt voor een overzichtelijker wegbeeld en minder risico op ongevallen.	Fietsers uit de voorrang: € 55.000,00
							Fietsers in de voorrang: € 17.500,00
3	Hoog	Kruisingen op de Almweg	Rijswijk	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen;	De Almweg is een GOW50 met ongeveer 5.600 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 55 km/h. De kruispunten met de aanliggende ETW30 wegen zijn niet vormgegeven	Door uitritconstructies toe te passen op de kruispunten met de ETW30 wegen of door de voorrang te regelen middels haaiantanden en afwaarderen	€ 570.000,00

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
				Heterogeniteit in het verkeer	middels een uitritconstructie, waardoor de kruispunten gelijkwaardig zijn qua voorrang. Ook zit er veel langsparkeren aan de weg. De onduidelijke voorrangssituatie zorgt voor een hoger risico op ongevallen. In het verleden vonden er 5 UMS ongevallen plaats.	van de Almweg naar een GOW30 moet de verkeersveiligheid worden verbeterd.	
4	Hoog	Kruispunt Nijverheidstraat-Perzikstraat-Kerkverreweide	Wijk en Aalburg	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets; Snelheid in het verkeer	Van het kruispunt maken ongeveer 3.000 mvt/etmaal gebruik. De maximumsnelheid is 30 km/h. De V85 ligt met 51 km/h erg hoog. Het kruispunt is onderdeel van een fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Het kruispunt heeft geen middeneiland of andere snelheidsremmende maatregelen. Fietsers steken verkeer over of fietsen tegen de richting in, om zo het snelst bij de fietsenstalling van de school te komen. In het verleden vonden er 2 UMS ongevallen plaats.	Voor de aanpak van deze locatie loopt een apart traject.	-
5	Middel-hoog	Veensesteeg-Middenweg	Buitengebied	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets; Snelheid in het verkeer	Op dit traject is de maximumsnelheid 60 km/h, waar ongeveer 2.800 tot 4.400 motorvoertuigen per etmaal gebruik van maken. Daarnaast is het traject onderdeel van een fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Ook maakt er veel vrachtverkeer gebruik van dit traject. De weg kent geen snelheidsremmende maatregelen, waardoor de gereden snelheid met een V85 van 82 km/h erg hoog ligt. In het verleden vond er 1 keer een ongeval met letsel plaats en 10 keer een UMS ongeval.	Voor de aanpak van deze locatie loopt een apart traject.	-

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
6	Middel-hoog	Kruispunt N322-Parallelweg	Nieuwendijk	Veilige infrastructuur	De maximumsnelheid rond het kruispunt is 80 km/h, met ongeveer 13.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 78 km/h. De N322 is een drukke weg en dit kruispunt is erg gevaarlijk om over te steken. Het vormt een route naar Fort Altena. Het is een drukke (landbouw)route en is met name voor landbouwverkeer een lastig punt. In het verleden vonden er 2 UMS ongevallen plaats.	Een verbod op de links afslaande beweging moet zorgen voor een veiliger kruispunt met minder risico op ongevallen.	€ 15.000
7	Middel-hoog	Kerkeinde-Sleeuwijksedijk	Sleeuwijk/Werkendam	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets; Snelheid in het verkeer	Dit traject heeft een maximumsnelheid van 60 km/h, met ongeveer 1.400 mvt/etmaal. De weg heeft een breed profiel en is uitgerust in gesloten verharding met lange rechtstanden. Hierdoor is de gereden snelheid met een V85 van rond de 75 km/h hoger dan de geldende maximum snelheid. De route is onderdeel van een recreatief fietsnetwerk en fietsroute naar het voortgezet onderwijs met veel schoolgaande fietsers. Daarnaast maken zware en grote voertuigen gebruik van het traject om hun bestemming aan de dijk te bereiken. In het verleden vonden er 4 UMS ongevallen plaats.	Indien er ruimte is kan een vrijliggend fietspad onderaan de dijk zorgen voor een veilige plek voor de fietsers langs dit traject. Een vrijliggend tweerichtingsfietspad in combinatie met een smallere rijbaan gescheiden door een heg is ook een mogelijkheid om het risico op ongevallen te verkleinen. De voorkeur gaat echter uit naar dezelfde inrichting van alle dijkwegen in de gemeente. Dit kan door het toepassen van natuurlijk sturen in combinatie met fietsvriendelijke snelheidsremmende maatregelen.	Enkel fietsstrook deklaag: € 400.000,00
							Gehele rijbaan deklaag: € 665.000,00
							Gehele rijbaan coating + markering: € 600.000,00
							Snelheidsremmers (6x): € 50.000,00
8	Middel-hoog	Bergstraat	Wijk en Aalburg	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers	De Bergstraat is een ETW30 met ongeveer 2.800 mvt/etmaal. De functie van de Bergstraat gaat meer richting een gebiedsontsluitingsweg voor de wijk. Tevens zit er een busroute op dit traject. De weg is uitgerust in gesloten verharding, breed	Door de weg in te richten als een volwaardige GOW30 sluit de inrichting beter aan op de functie en gebruik. Dit moet zorgen voor een lager risico op ongevallen.	€ 500.000,00

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
				: Fiets; Snelheid in het verkeer	opgezet, met lange rechtstanden zonder drempels. De gereden snelheid is met een V85 van ongeveer 47 km/h hoog. De weg is onderdeel van fietsroutes naar het basis- en voorgezet onderwijs. Bij de gemeente zijn meerdere klachten binnen gekomen met de wens voor meer VOP's. In het verleden vond er 1 UMS en 1 letselongeval plaats.		
9	Middel-hoog	Rotonde 't Rond	Woudrichem	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets, ouderen	Op de rotonde geldt een maximumsnelheid van 30 km/h, met een V85 van ongeveer 35 km/h. Van de rotonde maken ongeveer 5.200 motorvoertuigen per etmaal gebruik. De rotonde heeft een uitstraling van een GOW50, met gesloten verharding en twee rijstroken. Ook is de voorrang niet overal duidelijk. De rotonde ligt in een gebied met veel voorzieningen, met ook een hogere concentratie aan ouderen. Daarnaast maakt de rotonde deel uit van fietsroutes naar het basis- en voortgezet onderwijs. In het verleden vonden er 2 UMS ongevallen plaats.	Door kruispuntplateaus inclusief de juiste belijningen aan te leggen wordt de verkeersveiligheid in dit gebied verhoogd.	€ 75.000,00
10	Middel-hoog	Almkerkseweg	Woudrichem	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen	De Almkerseweg is een GOW50, met een V85 van rond de 52 km/h. Per etmaal maken er ongeveer 4.700 motorvoertuigen gebruik van de weg. De weg heeft geen vrijliggende fietspaden.	De weg inrichten als GOW30 met veilige fietsvoorzieningen verhoogd de verkeersveiligheid en verlaagt het risico op ongevallen op de Almkerkseweg.	€ 220.000,00
11	Middel	Duijlweg	Almkerk	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers	De Duijlweg is een ETW60 met een verbindingsfunctie en onderdeel van een fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Per etmaal maken er ongeveer 2.000 motorvoertuigen gebruik van de weg. De weg kent lange rechtstanden zonder	Door de weg uit te rusten met rode fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen wordt het risico op ongevallen verlaagd.	-

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
				: Fiets; Snelheid in het verkeer	snelheidsremmende maatregelen, waardoor de V85 met 89 km/h erg hoog is. In het verleden vond er 1 dodelijk ongeval, 4 ongevallen met letsel en 2 UMS ongevallen plaats.		
12	Middel	Kruispunt Kelderstraat - Meerhoek	Genderen	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer	Het kruispunt kent een maximumsnelheid van 30 km/h. Van het kruispunt maken per etmaal ongeveer 3.000 motorvoertuigen gebruik. Het kruispunt is geasfalteerd zonder plateau, wat voor een hoger risico op ongevallen zorgt.	Door het kruispunt in te richten als een volwaardig ETW30 kruispunt inclusief klinkers en kruispuntplateau wordt het risico op ongevallen verlaagd.	-
13	Middel	Rijksweg	Nieuwendijk	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets, ouderen	De Rijksweg kent op dit traject een maximumsnelheid van 50 km/h. De weg heeft een ontsluitende functie, maar is ook onderdeel van het hoofd fietsnetwerk en een fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Daarnaast loopt de weg door een gebied met een hogere concentratie ouderen. Er vinden veel oversteekbewegingen plaats naar de sportvereniging en muziekvereniging aanliggend aan de weg. Ook maakt er veel zwaarverkeer gebruik van de weg richting de bedrijventerreinen. Van dit deel maken per etmaal ongeveer 4.300 motorvoertuigen gebruik, met een V85 van ongeveer 53 km/h. De weg heeft geen vrijliggend fietspad en veel langsparkeren. Halverwege het traject verandert het wegbeeld. In het verleden vonden er 6 UMS ongevallen plaats.	De parallelweg kan worden heringericht als fietsstraat, zodat er een veilige plek voor de fietser wordt gecreëerd. Op missende stukken moeten dan vrijliggende fietspaden worden gecreëerd, inclusief fietsoversteken in twee etappes. Bestaande fietsstroken kunnen dan worden weggehaald. Zo ontstaat er ruimte voor een GOW50 met vrijliggende fietsvoorzieningen.	-
14	Middel	Munnikenland thv Nanningh Keyserstraat	Sleewijk	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare	Dit traject betreft een ETW30 met ongeveer 2.000 mvt/etmaal. De weg heeft een ontsluitende functie, waar tijdens de spits ook veel fietsende scholieren gebruik van	De weg herinrichten als GOW30 inclusief schoolzone en een veilige oversteek bij de Nanningh	-

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
				verkeersdeelnemers : Fiets; Snelheid in het verkeer	maken. De gesloten verharding, lange rechtstanden en breed wegprofiel zorgen mede voor een hoge V85 van rond de 48 km/h.	Keyserstraat verhoogt de verkeersveiligheid.	
15	Middel	Oversteek Eikenlaan-Rijksstraatweg	Sleeuwijk	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets	De weg betreft een GOW50 met ongeveer 3.300 mvt/etmaal en een V85 rond de 46 km/h. De oversteek is onderdeel van een fietsroute naar het voortgezet onderwijs, waarbij fietsers in één keer de weg moeten oversteken. Het betreft een oversteek zonder middeneiland. Bij de gemeente zijn meerdere meldingen binnen gekomen over de oversteekbaarheid van dit kruispunt voor fietsers.	Voor de aanpak van deze locatie loopt een apart traject.	-
16	Middel	Oversteek Sportlaan-Van Randwijklaan	Werkendam	Veilige fietsinfrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets, ouderen	De oversteek betreft een oversteek bij een ETW30 en GOW50 weg, met ongeveer 6.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 58 km/h. De oversteek ligt in een bocht, zonder middeneiland. Tevens ligt de oversteek in een gebied met een hogere concentratie ouderen en is het onderdeel van een (fiets)route naar het basis- en voortgezet onderwijs. De oversteek heeft slecht zicht voor fietsers en is mede gevaarlijk door de hoge intensiteiten verkeer richting het westelijk deel van de Sportlaan. In het verleden vonden er 3 letselongevallen en 1 UMS ongeval plaats.	Een veilige fietsoversteek in meerdere etappes, in combinatie met een knip voor verkeer halverwege de Sportlaan en een kruispuntreconstructie moet de verkeersveiligheid verbeteren.	-
17	Middel	Bandijk tussen Steurgat en Beatrixhaven	Werkendam	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers	Dit traject kent een maximumsnelheid van 50 km/h, met ongeveer 1.800 mvt/etmaal. De V85 ligt met 70 km/h hoog. Fietsers maken	Door het vrijliggend voetpad langs dit traject om te bouwen naar een fiets-/voetpad wordt een veilige plek voor	-

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing mogelijke maatregel(en)	Indicatieve kosten
				: Fiets; Snelheid in het verkeer	op dit traject gebruik van de rijbaan, zonder enige fietsvoorzieningen.	fietsers gecreëerd, wat de verkeersveiligheid verbetert.	
18	Middel	Bandijk tussen Van Randwijklaan en Sasdijk	Werkendam	Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets, ouderen	Op dit traject is er geen vrijliggend fietspad en kruisend langzaam verkeer ter hoogte van Oud Sas.	Het aanleggen van veilige fietsvoorzieningen verhoogd de verkeersveiligheid op dit traject.	-
19	Middel	Maasdijk (deel 30 km/u)	Wijk en Aalburg	Veilige fietsinfrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers : Fiets, ouderen; Snelheid in het verkeer	Dit deel van de Maasdijk kent een maximumsnelheid van 30 km/h, met ongeveer 1.500 mvt/etmaal. De weg is onderdeel van een recreatief fietsnetwerk en kent veel oversteekbewegingen van en naar de aanliggende sportvelden en recreatiepark. De lange rechtstanden, gesloten verharding en weinig snelheidsremmende maatregelen zorgen er mede voor dat de V85 met 63 km/h erg hoog ligt. In het verleden vonden er 5 UMS ongevallen plaats.	Natuurlijk sturen, het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op kruispunten inclusief accentuering verhoogd de verkeersveiligheid.	-

Tabel 2. Maatregelpakket Altena: risicolocaties met een laag-middel of lage prioriteit, gesorteerd op kern

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
1	Laag-middel	Kruising Provincialeweg Zuid-Emmik-hovenseweg	Almkerk	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Snelheid in het verkeer	Op het kruispunt geldt een maximumsnelheid van 30 km/h met ongeveer 1.200 mvt/etmaal. Het kruispunt heeft slecht zicht, geen plateau en is uitgerust in gesloten verharding. De V85 ligt rond de 49 km/h. In het verleden vond er een enkel dodelijk ongeval plaats. De gemeente heeft deze locatie al opgenomen in een apart traject.
2	Laag-middel	Neer Andelseweg	Andel	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Snelheid in het verkeer	De weg kent een maximumsnelheid van 30 km/h met ongeveer 3.300 mvt/etmaal. De V85 ligt met 54 km/h hoog. De weg is uitgerust in gesloten verharding, kent lange rechtstanden, een breed wegprofiel en onoverzichtelijke kruispunten. Met name de oversteek richting de sportvelden is onoverzichtelijk en reeds bekend bij de gemeente. In het verleden vond er 1

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
					UMS ongeval plaats. Het aantal fietsers is echter laag, waardoor het risico op dit traject ook lager ligt.
3	Laag-middel	Merwedelijk	Buitengebied	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen; Snelheid in het verkeer	De Merwedelijk kent een snelheidsregime van 60 km/h. Van de weg maken per etmaal ongeveer 2.100 motorvoertuigen gebruik. Daarnaast is de weg onderdeel van een drukke fietsroute naar het voortgezet onderwijs, maar maakt de weg ook deel uit van een recreatieve fietsroute. De weg kent geen snelheidsremmende maatregelen of kruispuntplateaus, mede hierdoor ligt de V85 met 72 km/h hoog. In het verleden vonden er een tweetal UMS ongevallen plaats.
4	Laag-middel	Oversteek N322 (Almweg)-Zandwijk	Buitengebied	Veilige infrastructuur; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	De oversteek gaat over een GOW80 met ongeveer 9.400 mvt/etmaal, met een V85 van 87 km/h. De oversteek is onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk. Fietsers moeten hier in één keer de N322 oversteken. In het verleden vond er een enkel UMS ongeval plaats. Echter is het aantal fietsers niet zo hoog als op een fietsroute die ook door scholieren wordt gebruikt, waardoor op deze locatie het risico lager ligt.
5	Laag-middel	Kruisstraat	Drongelen	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Snelheid in het verkeer	De Kruisstraat betreft een ETW30, uitgerust in gesloten verharding, met lange rechtstanden en een breed wegprofiel. Over de weg gaan ongeveer 1.300 motorvoertuigen per etmaal, met een V85 van 44 km/h. Bij de gemeente komen meldingen binnen over verkeersdeelnemers die extra gas bijgeven om het pondje te halen. Verder gebeurt er veel in de bocht op de Kruisstraat, waar vaak wordt overgestoken maar het zicht slecht is. Momenteel worden tellingen uitgevoerd om de ernst en risico van het knelpunt beter te bepalen.
6	Laag-middel	Middeltje	Dussen	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	Het betreft een ETW30 met een V85 van 46 km/h. De weg is geasfalteerd en uitgerust met kantmarkering. De hoge gereden snelheid in combinatie met aanwezigheid van langzaam verkeer leidt op dit traject tot een hoger risico op ongevallen. Echter liggen de intensiteiten laag, waardoor het risico lager ligt dan op bijvoorbeeld een drukke schoolfietsroute.
7	Laag-middel	Kruispunt Nieuwe Steeg - Molensteeg - Raadhuisstraat	Eethen	Veilige infrastructuur: 30 km/h; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen; Snelheid in het verkeer	Het betreft een kruispunt tussen ETW30 wegen, met ongeveer 700 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 50 km/h. Het kruispunt ligt in de buurt van een basisschool en dicht tegen de komgrens. Het kruispunt is erg groot en overzichtelijk opgezet. Toch wordt het kruispunt als gevaarlijk/onprettig ervaren. Het risico is door de juiste inrichting en de lage intensiteiten echter middel tot laag.
8	Laag-middel	Kruispunt Kurenpolderweg	Hank	Veilige infrastructuur: 30 km/h; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets,	De maximumsnelheid is 30 km/h, met 1.000 mvt/etmaal. De V85 ligt echter fors hoger, rond de 50 km/h. De inrichting van het kruispunt is goed, echter is het zicht slecht. De bocht is onoverzichtelijk en motorvoertuigen naderen met veel vaart. Als fietsers moet je extra

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
				ouderen; Snelheid in het verkeer	opletten. Veel fietsers komen vanuit de sportclubs. Het kruispunt is slecht verlicht. Door de lage intensiteit is de kans op interactie en zodoende het risico echter laag.
9	Laag-middel	Kruisingen Transvaal tussen Deltaweg en Notenlaan	Sleeuwijk	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	Van het traject maken ongeveer 4.400 motorvoertuigen per etmaal gebruik. De kruispunten zijn onderdeel van een schoolfietsroute naar het voortgezet onderwijs. De V85 ligt rond de 59 km/h. De kruispunten zijn niet uitgerust met een middeneiland, waardoor overstekende fietsers de weg in één keer moeten oversteken. Het risico op ongevallen ligt met name op de kruispunten.
10	Laag-middel	Overgang fietspad vanaf de Tol naar zuiden richting Uppel	Uppel	Veilige fietsinfrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	Betreft een overgang van fietspad naar een ETW60, met 2.700 mvt/etmaal en een V85 van 62 km/h. De overgang is onderdeel van een schoolfietsroute. De intensiteiten en V85 maken echter dat het risico op ongevallen lager is dan andere locaties in de gemeente Altena.
11	Laag-middel	Oversteeklocaties Van Randwijklaan-Raadhuislaan-Sportlaan	Werkendam	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen	Het betreft oversteeklocaties over een GOW50, met 6.000 mvt/etmaal en een V85 van 58 km/h. De oversteken liggen in een gebied met hogere ouderenconcentraties en maken deel uit van fietsroutes naar het basis- en voortgezet onderwijs. Er missen vrijliggende fietspaden.
12	Laag-middel	Sigmondstraat	Werkendam	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	De Sigmondstraat heeft een ontsluitende functie en wisselend snelheidsregime van 30 en 50 km/h. De weg kent 2.000 mvt/etmaal met een V85 van rond de 48 km/h. De weg gaat door een gebied met veel voorzieningen en is onderdeel van een fietsroute naar het basisonderwijs en onderdeel van een busroute. De weg kent geen vrijliggende fietspaden en veel langsparkeren. In het verleden vond er een enkel letselongeval plaats. De kans op interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer is echter laag, waardoor het risico op dit traject ook lager ligt.
13	Laag-middel	Benjaminslaan	Woudrichem	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen	De weg kent een snelheidsregime van 30 km/h, met ongeveer 2.500 mvt/etmaal met een V85 van 53 km/h. Fietsers fietsen voornamelijk binnendoor via de wijken. De functie van de weg is vooral gericht op gemotoriseerd verkeer, zonder vrijliggende fietspaden en met lange rechtstanden. In het verleden vond er een enkel UMS ongeval plaats. De afwezigheid van langzaam verkeer op dit traject zorgt voor een lager risico op ongevallen.
14	Laag-middel	Hoge Maasdijk	Woudrichem/ Andel	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare	Het betreft een ETW30 met 1.000 mvt/etmaal en een V85 van 57 km/h. De weg is uitgerust in een gesloten verharding en kent lange rechtstanden. De weg is onderdeel van een recreatief fietsnetwerk en fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Er zijn meerdere klachten

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
				verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	binnengekomen over de snelheid. Ook is het zicht in de bocht beperkt. De kans op interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer is echter laag, waardoor het risico op dit traject ook lager ligt.
15	Laag	Brugdam	Almkerk	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen	Brugdam kent een snelheidsregime van 30 km/h en is ook zodanig ingericht. De weg kent een intensiteit van 1.300 mvt/etmaal met een V85 van 38 km/h. De weg oogt in combinatie met langsparkeren smal. Er zijn 'zigzagjes' gemaakt wat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer remt. Dit wordt als positief ervaren. De lage snelheden en intensiteiten, in combinatie met een juiste inrichting zorgt voor een laag risico op ongevallen.
16	Laag	Hoofdgraaf	Andel	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Snelheid in het verkeer	De Hoofdgraaf is een ETW30 met een breed wegprofiel met 900 mvt/etmaal. De V85 ligt met 48 km/h wat hoog. Verder is het kruispunt onoverzichtelijk. Echter is het risico op ongevallen laag door de lage intensiteiten en ontmoetingen tussen verschillende verkeersdeelnemers.
17	Laag	Kammetweg	Andel	Snelheid in het verkeer	Er zijn klachten over de gereden snelheid. Het risico op ongevallen is hier echter laag.
18	Laag	Hillsestraat	Babyloniënbroek	Snelheid in het verkeer	Het betreft een ETW30 met gesloten verharding en lange rechtstanden. Echter maken er maar 400 mvt/etmaal gebruik van de weg. De V85 ligt rond de 53 km/h. De lage intensiteiten zorgen voor een laag risico op ongevallen.
19	Laag	Broeksestraat	Babyloniënbroek	Snelheid in het verkeer	Het betreft een ETW60 met lange rechtstanden. Echter maakt er zeer weinig verkeer gebruik van deze weg, ongeveer 250 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 68 km/h. De weg is wel smal. In het verleden vond er een enkel UMS ongeval plaats. De zeer lage intensiteiten zorgen voor een laag risico op ongevallen.
20	Laag	Hoofdstraat	Buitengebied	Snelheid in het verkeer	Het betreft een ETW60, zonder snelheidsremmende maatregelen. De route is onderdeel van het recreatief fietsnetwerk. Scholieren fietsen met name via de noordkant. Er maken maar 400 mvt/etmaal gebruik van de weg. De V85 ligt met 95 km/h echter wel hoog. In het verleden vond er een tweetal UMS ongevallen plaats. De afwezigheid van fietsers in combinatie met de lage intensiteiten zorgt voor een laag risico op ongevallen.
21	Laag	Kruising Hoofdgraaf-Buitenhof	Buitengebied	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	Het betreft een kruispunt met een ETW60. Per etmaal maken er ongeveer 600 motorvoertuigen gebruik van het kruispunt, met een V85 van 55 km/h. Het kruispunt is niet voorzien van een plateau en is onderdeel van een oversteekbeweging voor fietsers naar het voortgezet onderwijs. De lage intensiteiten zorgen echter voor een laag risico op ongevallen.
22	Laag	Nieuwesteeg	Dussen	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Kwetsbare	De Nieuwesteeg kent een snelheidsregime van 30 km/h. Er maken ongeveer 1.100 mvt/etmaal gebruik van de weg, met een V85 van 57 km/h. De weg is geasfalteerd met

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
				verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	fietsers op de rijbaan. De lage intensiteiten fietsers zorgt hier echter voor een laag risico op ongevallen.
23	Laag	Kruispunt Buitendijk/Korte Dijk	Hank	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen	Kruispunt tussen ETW30 wegen met een intensiteit van 400 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 42 km/h. Het kruispunt is ingericht volgens de richtlijnen, echter wordt dit als onduidelijk en onoverzichtelijk ervaren. Het kruispunt is onderdeel van een fietsroute naar het voortgezet onderwijs. De lage intensiteiten in combinatie met de juiste inrichting zorgt voor een laag risico op ongevallen.
24	Laag	Kildijk	Nieuwendijk	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen	Betreft een ETW30, met 300 mvt/etmaal en een V85 van 37 km/h. De weg betreft een oude dijk met weinig fysieke ruimte en kent lange rechtstanden. Het ontbreekt aan een trottoir, geen parkeerplaatsen. Onder andere door nieuwbouw wordt er steeds meer drukte ervaren op deze weg die er eigenlijk te smal voor is. De huidige inrichting met de huidige intensiteiten zorgt echter voor een laag risico op ongevallen.
25	Laag	Rotonde aansluiting A27	Nieuwendijk	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen	Het betreft een ovaal vormige rotonde met 9.500 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 45 km/h. Er zijn meldingen dat automobilisten hard over de rotonde rijden, wat soms gevaarlijke situaties oplevert. In het verleden vond er een enkel UMS ongeval plaats.
26	Laag	Rijksweg - Buitendijk	Nieuwendijk	Veilige infrastructuur	Het betreft een voorrangskruispunt waarbij de voorrang is geregeld middels een stopbord. Doorgaand verkeer rijdt meestal over de blokmarkering. Het verkeer van rechts moet het kruispunt verder oprijden dan de stopstreep voor voldoende zicht op de zijstraten. De combinatie hiervan kan leiden tot gevaarlijke situaties. Echter zijn de intensiteiten op deze wegen erg laag, waardoor ook het risico aanzienlijk lager is.
27	Laag	Kruising Rijkstraatweg-De Roef	Sleeuwijk	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	Betreft een kruispunt met ETW30 en GOW50. Intensiteit is ongeveer 3.600 mvt/etmaal met een V85 van 60 km/h. Scholieren vanaf De Roef fietsen linksaf tegengestelde richting fietspad. Ze steken niet over. Wordt wel gesproken over extra aansluiting De Roef naar Waterlinie. Paar tientallen scholieren moeten op terugweg wel oversteken. De lage intensiteiten fietsers zorgt echter voor een lager risico op ongevallen dan bijvoorbeeld een drukke fietsoversteekbeweging.
28	Laag	Deltaweg	Sleeuwijk	Veilige infrastructuur: 60 km/h-wegen	De Deltaweg is een ETW60 met 1.500 mvt/etmaal. De V85 is 70 km/h. De weg is uitgerust in gesloten verharding, met lange rechtstanden. Van origine is de weg verboden voor fietsers, maar wordt nu als alternatieve fietsroute gebruikt. In het verleden vond er een tweetal UMS ongevallen plaats. Het lage aantal fietsers zorgt echter voor een laag risico op ongevallen.

Projectgerelateerd

Nr.	Prioriteit	Weggedeelte / kruispunt	Kern	Risicothema(s)	Risicogestuurde onderbouwing
29	Laag	Kruispunt Uitwijksestraat, Smidstraat en 't Uitwijksdijkje	Uitwijk	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	Het snelheidsregime is 30 km/h. Van de weg maken ongeveer 1.000 mvt/etmaal gebruik. V85 ligt rond de 40 km/h. Hier is sprake van een verkeersonveilige situatie. Grote vrachtwagens rijden door het dorp heen om vanuit de Smidstraat naar de Uitwijksestraat te gaan om daar richting het agrarische bedrijf te rijden. De straten in het dorp zijn smal, er staan auto's geparkeerd op de Smidstraat en het is onveilig voor fietsende schoolgangers. Er wordt gevraagd om naar een alternatief te kijken voor het vrachtverkeer, bijvoorbeeld via een alternatieve route via Giessen/Rijswijk.
30	Laag	Uppelse Hoek - kruispunt Woudrichemse- weg	Uppel	Veilige infrastructuur: 50 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	Betreft een oversteek met een GOW50. Intensiteit is ongeveer 1.500 mvt/etmaal, met een V85 van 47 km/h. De oversteek heeft geen middeneiland. De oversteek is onderdeel van de wijksluitingsfunctie en fietsroute naar het voortgezet onderwijs. Tevens maakt er ook veel vrachtverkeer gebruik van de weg, idem aan situatie op de dijk. De V85 in combinatie met de intensiteit zorgt echter voor een lager risico op ongevallen.
31	Laag	Oudendijk	Woudrichem	Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen	Betreft een ETW30 met ongeveer 372 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 40 km/h. De weg kent lange rechtstanden en er is geen trottoir. De gemiddelde snelheid op de dijk vormt een probleem. Wordt regelmatig gebruik van gemaakt door doorgaand verkeer richting Woudrichem. Met name rondom de schooltijden is het er druk. Parkeren is lastig en zorgt voor onoverzichtelijke situaties. De lage intensiteiten maakt het risico op ongevallen echter lager dan andere risicolocaties binnen de gemeente Altena.

3 Vervolgstappen

De komende jaren gaat de gemeente Altena aan de slag met het aanpakken van de risicolocaties. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Programmeren maatregelpakket

Het maatregelpakket bevat geprioriteerde projecten die de verkeersveiligheid in Altena naar een hoger niveau tillen. De volgende stap is het programmeren van deze projecten. Dat houdt in dat in afstemming met andere beleidsterreinen wordt bepaald wanneer welke projecten uitgevoerd kunnen worden.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse (brede analyse) én de risicolocaties. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risicothema's en risicolocaties nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren. Het maatregelpakket kan daarop worden aangepast.