

Mobiliteitsvisie Waalwijk 2030

Meer met minder

1. Inleiding

1.1. Waarom

De gemeente werkt de laatste jaren flink aan haar toekomst. Dit betekent het koesteren en versterken van de aantrekkelijkheid als woon- en werkgemeente in het groen, een sterk centrum voor de regio en een economisch krachtig bedrijventerrein verbonden via weg en water. Met goede voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs en sport voor de inwoners van Waalwijk. Waarbij deze voorzieningen goed bereikbaar zijn vanuit de verschillende wijken en kernen. De gemeente Waalwijk groeit tot 2040 zowel kwantitatief als kwalitatief; dit door haar krachten te behouden en met een open houding voor vernieuwing.

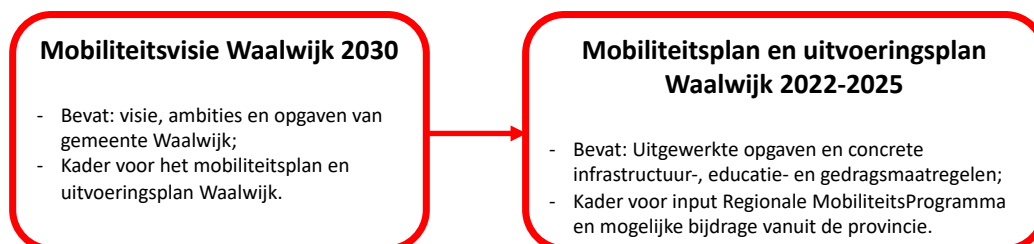
Het huidige mobiliteitsplan is vastgesteld in 2015. Door diverse omstandigheden is slechts beperkt uitvoering gegeven aan de hierin beschreven ambitie. Door nieuwe ontwikkelingen en trends, zoals Smart Mobility en deelmobiliteit, sluit de visie nog onvoldoende aan bij de huidige kijk op de toekomstige mobiliteit. Daarnaast zijn sinds de vaststelling van het mobiliteitsplan diverse beleidsplannen door de raad vastgesteld met doelen en ambities zoals CO₂-neutraal, groener Waalwijk, groei van het aantal inwoners en de uitbreiding bedrijventerrein Haven. Daarnaast is in 2020 nieuw regionaal mobiliteitsbeleid vastgesteld waarin ingezet wordt op een andere benadering van de mobiliteit in de regio. Al deze ontwikkelingen vragen om een nieuwe aanpak van mobiliteit die invulling geeft aan de nieuwe doelen en ambities van de gemeente.

1.2. Hoe

De hierboven genoemde ambities zijn er allemaal op gericht om van Waalwijk een aantrekkelijker en leefbaardere woon- en werkgemeente te maken. Die ruimte geeft voor groei van het aantal inwoners en de economische activiteit. Met deze mobiliteitsvisie en (een nog te ontwikkelen) mobiliteitsplan inclusief uitvoeringsplan draagt mobiliteit bij aan het bereiken van deze doelen en ambities en kunnen we snel en doeltreffend inspelen op vraagstukken m.b.t. toekomstige trends en ontwikkelingen. Het huidige mobiliteitssysteem in en rondom de gemeente kent op dit moment al een aantal knelpunten en voldoet zeker niet aan de eisen van de toekomst. Het mobiliteitssysteem moet mee in de kwaliteitssprong voor de gemeente en dat betekent een duurzaam, gezond, veilig en slim systeem in 2030. De analyse van het huidige mobiliteitssysteem geeft inzicht in de aanpak die nodig is.

1.3. Wat

Deze mobiliteitsvisie is een doorvertaling van de visie en ambities uit de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit en Regionale Mobiliteitsagenda naar de Waalwijkse situatie. De visie bestaat uit een beschrijving van de huidige mobiliteit, de samenhang met het regionale mobiliteitsbeleid en de doorvertaling in de Waalwijkse visie, ambities en opgaven.



Omdat de ambities een transitie vragen die niet op korte termijn realiseerbaar zijn is het

noodzakelijk dat we werken met een koersvast mobiliteitsbeleid voor een langere periode met de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen door nieuwe maatregelen te bepalen in het mobiliteitsplan. In het vervolgproces volgt een nadere analyse van de opgaven en de aanpak. Deze worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan inclusief uitvoeringsplan. Het uitvoeringsprogramma is de basis voor de inbreng van de gemeente voor het Regionale MobiliteitsProgramma en de bijdrageregeling van de provincie.

De mobiliteitsvisie heeft impact op de fysieke leefomgeving en gaat daarom onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie. Met dit nieuwe beleidsdocument is dan een actuele thematische bouwsteen beschikbaar voor de Omgevingsvisie.

2. Uitgangssituatie Mobiliteit Waalwijk

De gemeente en met name de stad Waalwijk zijn door de jaren heen ontwikkeld langs de lange linten en de slagen in het landschap. Hierdoor is een soort ‘gridstructuur’ in de gemeente ontstaan met vooral dragende hoofdwegen in oost-westrichting (Taxandriaweg, Ambrosiusweg – Floris V-laan en Blyde Incomstelaan - Groenewoudlaan) in Waalwijk en Raadhuisstraat – Heistraat in Sprang-Capelle.



1950



1970



2020

Doordat de gemeente sterk is gegroeid in de jaren '60 en '70, op het moment dat de auto sterk in opkomst was, is de gemeente in hoge mate ingericht op de auto. Met de verdere ontwikkeling van de gemeente is, ondanks de opkomst van de fiets, de automobiliteit sterk gefaciliteerd. Sinds 2000 is de gemeente doorgegroeid met diverse woonwijken en de bedrijventerreinen aan de noordzijde, maar is de verkeersstructuur niet gewijzigd.

De gemeente wordt ontsloten door A59 in oost-west richting en N261 richting zuid. In de basis is de autobereikbaarheid goed, echter tijdens piekmomenten zijn er dagelijks files (voor de coronacrisis) op de A59 richting 's-Hertogenbosch en Hooipolder. Op drukke dagen van de Efteling staan met name in de ochtend files op de N261. Zoals eerder aangestipt is Waalwijk sterk georiënteerd op de auto. Dit terwijl de omvang van de gemeente zich er perfect voor leent om (bijna) alle verplaatsingen binnen de gemeente en met name binnen de kernen te voet of met de fiets te doen. Echter moet de fietser bijna overal de infrastructuur delen met de auto. Hierdoor is het niet prettig fietsen. Bovendien zal de auto, gebruik makende van dezelfde routes, veelal een snellere optie zijn. Doordat er over het algemeen ook voldoende parkeergelegenheden zijn, heeft de auto een betere concurrentiepositie ten opzichte van de fiets. In de kernen is de auto erg aanwezig, hierdoor is er weinig ruimte voor de voetganger, groen en verblijven. Dit maakt het niet aantrekkelijk om elkaar buiten te ontmoeten of om te voet naar de winkels of bibliotheek te gaan. De OV-verbinding van Waalwijk binnen het stedelijk netwerk is slecht. De verbinding met zuid (Tilburg) en oost (Den Bosch) is op dit moment matig door een lage betrouwbaarheid en lange reistijd. De verbinding met west (Oosterhout-Breda) is door de reistijd en overstap in Raamsdonk op dit moment eigenlijk geen mogelijk vervoersalternatief. Het bedrijventerrein wordt ontsloten door buurtbus 223 Waalwijk – Almkerk. Uit de regionale uitwerking OV-netwerk Zuid-Nederland voor de Toekomstbeeld OV 2040 blijkt dat er met name potentie is om de OV-verbinding Tilburg - Waalwijk – 's-Hertogenbosch te verbeteren.

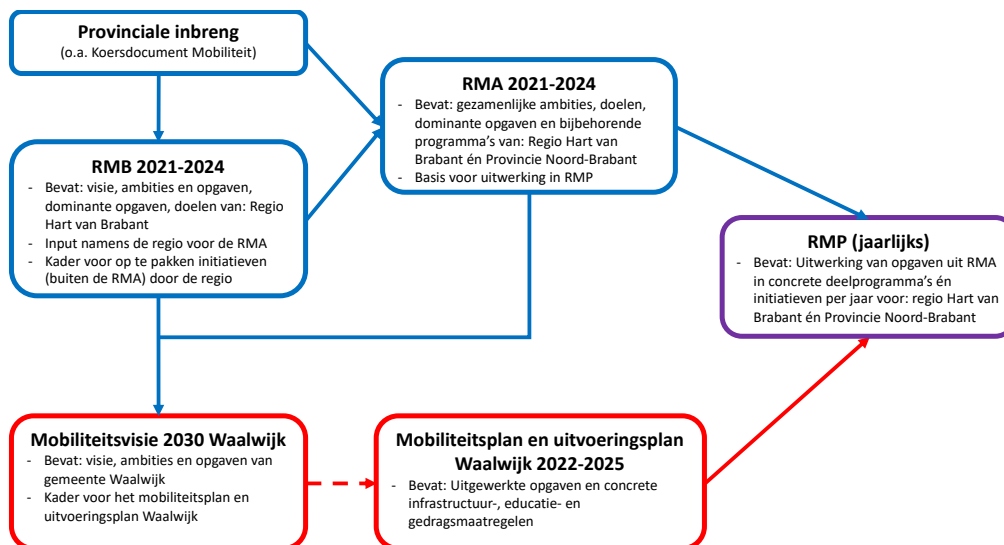
De kleine kernen, en dan met name Waspik, zijn door hun afstand van voorzieningen en het gebrek aan openbaar vervoer verbindingen (nog) meer afhankelijk van de auto. Dit kan vooral voor de toenemende groep ouderen voor problemen zorgen. Door hun mindere fysieke mobiliteit en de beperkte vervoersmogelijkheden zijn ze meer afhankelijk van familie, vrienden en/of vrijwilligers. Dit kan ertoe leiden dat ouderen minder kunnen deelnemen aan de samenleving en daardoor eenzaam worden. Daarnaast zorgt de sterke automobilititeit ervoor dat de auto steeds dominanter wordt in het straatbeeld. En dat terwijl het behouden van het dorpse karakter van de kernen een belangrijk uitgangspunt van de gemeente is.

In aansluiting op Smart Move Waalwijk zijn reeds de eerste stappen gezet in de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Waalwijk.

3. Regionaal mobiliteitsbeleid

In 2020 is er door de regio Hart van Brabant in samenwerking met alle gemeenten, waaronder Waalwijk, nieuw regionaal mobiliteitsbeleid opgesteld. Hiervoor zijn de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit (RBM) en Regionaal Mobiliteitsagenda (RMA) opgesteld (zie bijgevoegd).

De RBM vormt vanuit de regio een belangrijke basis voor de afspraken die met de provincie zijn gemaakt in de RMA 2021-2024. De RMA zoekt in op de gemeenschappelijke opgaven die de provincie en de gemeenten de komende jaren willen uitwerken in de regio Hart van Brabant en is daarmee de basis voor het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP) en daarmee voor de bijdrageregeling van de provincie.



4. Doorvertaling Waalwijk

De Regionale Beleidsagenda Mobiliteit en de Regionale MobiliteitsAgenda dienen als onderlegger voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Waalwijk. Net zoals in de regio zit het mobiliteitsstelsel in Waalwijk aan zijn grenzen. Dit vraagt om een mobiliteitstransitie. Daarnaast bieden ontwikkelingen en innovaties kansen voor een nieuwe benadering en invulling van het mobiliteitsstelsel.

Visie

Mobiliteit is geen doel op zich maar een middel om bij te dragen aan het behalen van de Waalwijkse doelen en ambities zoals CO₂-neutraal, groener Waalwijk, groei van het aantal inwoners en de uitbreiding bedrijventerrein Haven. Op basis van deze ambities en het hierboven beschreven uitgangspunt van Waalwijk is ons streefbeeld voor de mobiliteit van 2030 in Waalwijk:

- Iedereen in de gemeente kan op een gezonde, veilige en prettige manier leven, werken en ondernemen. Dat kan in een duurzame en waardevolle leef- en werkomgeving;
- Het mobiliteitsstelsel is geen belemmering in de ontwikkeling van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de gemeente;
- Alle bewoners en werknemers hebben de beschikking over passende mobiliteit. Daarbij kijken we naar de gehele verplaatsingsketen van deur-tot-deur;
- Door slimmer en efficiënter te verplaatsen is het aantal gereisde kilometers lager dan in 2019 (in verband met de Corona-epidemie). Hierdoor neemt de druk op het mobiliteitsstelsel af, neemt de betrouwbaarheid van het mobiliteitsstelsel toe en wordt de hinder voor de omgeving verminderd;
- Het stelsel bevordert de gezondheid van mens en omgeving. Dat maakt van de openbare ruimte (weer) een fijne plek om met elkaar te zijn.

Ambities, doelen en opgaven

De bovenstaande visie is, in aansluiting op de RBM en RMA, doorvertaald in de volgende 5 ambities. Ze vormen de belangrijkste kenmerken van het mobiliteitsstelsel in 2030 en geven richting aan de gemeentelijke inspanningen.

Ambitie: *Schoon, stil en gezond*

Doel: Geen negatieve effecten (uitstoot en geluid) van mobiliteit op de leefomgeving;

Opgave: Binnen de gemeente geven we prioriteit aan actieve en duurzame verplaatsingen zoals lopen en fietsen. Daarnaast stimuleren we het gebruik van duurzame (elektrische en waterstof) voertuigen voor personen- en goederenvervoer.

Ambitie: *Veilig*

Doel: Verplaatsen in Waalwijk gaat veilig zowel qua ongevallen als sociaal;

Opgave: We werken bij de verbetering van de (verkeers)veiligheid zoveel mogelijk risicogestuurd om zo mogelijk toekomstige ongevallen te voorkomen. Om verkeersonveilig gedrag te verminderen, blijven we inzetten op verkeerseducatie van specifieke doelgroepen, zoals leerlingen en senioren.

Ambitie: *Inclusief*

Doel: Voor iedereen is er een mobiliteitsoplossing al dan niet individueel dan wel gedeeld (openbaar vervoer);

Opgave: We kijken, samen met de regio en de provincie naar de gehele verplaatsingsketen waarbij we mobiliteitsoplossingen van deur-tot-deur bieden bijvoorbeeld door middel van het aanbieden van flexibele mobiliteitsdiensten.

Ambitie: *Robuust en betrouwbaar*

Doel: Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar.

Opgave: Door het creëren van OV-hubs inclusief een (breed) aanbod van deelmobiliteit en een nieuwe (slimme) haven verbeteren we de bereikbaarheid van de gemeente en haar bedrijventerreinen voor zowel personen als goederen.

Ambitie: Slim en efficiënt

Doel: De huidige infrastructuur wordt beter benut waardoor de interne en externe bereikbaarheid van de gemeente verbeterd wordt.

Opgave: Door middel van data kunnen we de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten en reizigers stimuleren om een zo slim en efficiënt mogelijke reis af te leggen (MaaS). Door het efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerruimte en het beperken van de automobilititeit zijn er minder parkeerplaatsen in- en rond het centrum nodig. De vrij komende ruimte kan ingezet worden voor de ontwikkeling van meer woonruimte en de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

In de volgende tabel zijn de voor de Waalwijkse visie relevante generieke en specifieke opgaven vanuit de Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) opgenomen. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor het nog op te stellen Mobiliteitsplan Waalwijk. Concrete acties, projecten en initiatieven uit het mobiliteitsplan zijn steeds terug te leiden naar de opgaven in deze tabel.

Opgaven Waalwijk	Schoon, stil en gezond In 2030 heeft het mobiliteitssysteem geen negatieve effecten meer op de leefomgeving;		Veilig Verplaatsen in Waalwijk gaat veilig zowel qua ongevallen als sociaal		Inclusief Voor iedereen is er een mobiliteitsoplossing al dan niet individueel dan wel gedeeld (openbaar vervoer)		Robuust en betrouwbaar Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar		Slim en efficiënt De huidige infrastructuur wordt beter benut waardoor de bereikbaarheid van de gemeente	
	Generiek	Specifiek	Generiek	Specifiek	Generiek	Specifiek	Generiek	Specifiek	Generiek	Specifiek
Gebiedstypologieën										
Hoog dynamisch Stads- en dorpscentra Busstation Waalwijk Logistieke knopen	<ul style="list-style-type: none"> Faciliteren en stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen v voor zowel personen als goederenvervoer Verbeteren en aantrekkelijker maken verplaatsingsmogelijkheden per fiets (meer ruimte, betere & veilige routes, 	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren kwaliteit loop- en fietsroutes in met name noord-zuid richting Verminderen autoverkeer in centrumgebieden Verplaatsing busstation inclusief ontwikkeling OV-hub(s) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren van de verkeersveiligheid via risicogestuurde aanpak en benutting ondersteunende technologie Onderzoeken en verbeteren van sociale veiligheid van fietsroutes Vergroten van de aandacht voor veilig en verantwoord verkeersgedrag via educatie, werkgeversbesoedering en campagnes 	<ul style="list-style-type: none"> Meer ruimte maken voor kwetsbare verkeersdeelnemers Aanpak verkeersveiligheid op basis risico-analyse 	<ul style="list-style-type: none"> Verzekeren toegankelijkheid mobiliteit voor kwetsbare groepen Verbeteren van toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten voor minder validen 	<ul style="list-style-type: none"> Identificeren en aanpakken van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen 	<ul style="list-style-type: none"> Borgen van basisbereikbaarheid via multimodale oplossingen voor personen en goederenvervoer van deur tot deur Basisinfrastructuur zodanig op orde houden dat reistijden betrouwbaar zijn 	<ul style="list-style-type: none"> (Door)ontwikkelen multimodaal mobiliteitsnetwerk met OV-hubs Uitbreiden multimodale aansluiting logistiek 	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering inwinning, analyse en benutting van mobiliteitsdata voor slimme mobiliteit en slimme logistiek Verbetering informatieverstrekking en deling aan /met reizigers en vervoerders om 	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren schakels in ketenverplaatsing Ontwikkelen van realtime verkeersmanagement om pieken beter te kunnen spreiden over de infrastructuur Beter benutten beschikbare parkeercapaciteit
Piek Bedrijventerreinen Woonwijken	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren van de bekendheid, beschikbaarheid en toegankelijkheid gedeelde mobiliteit Ontmoedigen / weren van vervullende vormen en negatieve effecten van mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> Stimuleren van deelsystemen Verbeteren OV- en fietsroutes naar piekgebieden Inzetten op verduurzaming werkgerelateerde mobiliteit en goederenvervoer Ontwikkeling Buurthubs met gedifferentieel aanbod (elektrische) deelmobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> Scheiden fietsers & voetgangers en vrachtverkeer Verbeteren van veiligheid rondom scholen Veilige truck & bus-parkings 	<ul style="list-style-type: none"> Integraal en vanaf het begin meenemen van de mobiliteitsopgave bij gebiedsontwikkelingen via een programma van mobiliteitsvragen (PvME) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren betaalbaare multimodale toegankelijkheid bedrijventerreinen @ 	<ul style="list-style-type: none"> Regionaal samenwerken aan de verbetering van het OV binnen de lopende concessies 	<ul style="list-style-type: none"> Spreading vervoersvraag in tijd en modaliteit Verbeteren (snel)fietsroutes en (H)OV naar werklocaties 	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliteitsgedragsverandering te bewerkstelling (slimme routeplanner) Benutting van innovaties om met huidige infrastructuur bereikbaarheid te optimaliseren en verplaatsingen schoner en gezonder te maken 	<ul style="list-style-type: none"> Slimme en efficiënte bevoorrading door datadelen en bundelen van stromen Beperken aantal ritten van bezorgdiensten in woonwijken 	
Gespreid (kleine) dorpen Landelijk gebied Natuur		<ul style="list-style-type: none"> Inrichten gedeelde mobiliteit in nieuwe OV-concessie Stimuleren gebruik E-bike (schaalsprong fiets) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren veiligheid zwaar verkeer/landbouwverkeer 		<ul style="list-style-type: none"> Identificeren van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen Verkennen en implementeren mogelijkheden MaaS om toegankelijkheid te verbeteren 	<ul style="list-style-type: none"> Vergroten maatwerk mobiliteitsdiensten Inrichten gedeelde mobiliteit landelijke kernen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkennen slimme en efficiënte vervoersdiensten 			

Zie bijgevoegde pdf voor groter formaat

Vervolg

Het vaststellen van de Mobiliteitsvisie Waalwijk 2030 is de eerste stap in het nieuwe mobiliteitsbeleid voor de gemeente. De belangrijkste mobiliteitsambities en -opgaven waar Waalwijk tot 2030 aan gaat werken zijn benoemd in deze mobiliteitsvisie. De uitvoering van de mobiliteitsvisie wordt gerealiseerd via een mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma mobiliteit. Het mobiliteitsplan wordt adaptief zodat er waar nodig op nieuwe trends en technische en/of bestuurlijke veranderingen ingespeeld kan worden. Het mobiliteitsplan is het begin van een cyclische aanpak die elke 4 jaar geëvalueerd en vernieuwd wordt. Ook het uitvoeringsprogramma kijkt vier jaar vooruit, maar wordt jaarlijks herijkt. Het bevat de concrete acties en projecten die zullen worden gerealiseerd. Het uitvoeringsprogramma kent aan de acties en projecten ook een prioritering en financiering toe. Het uitvoeringsprogramma ontwikkelt zich, samen met de toekomstige mobiliteit, steeds verder en is daarmee nooit af, maar adaptief en flexibel. We geven daarbij continue ruimte aan nieuwe initiatieven die passen binnen en bijdragen aan onze mobiliteitsvisie.

Bijlage

Regionale Beleidsagenda Mobiliteit Hart van Brabant – Andere benadering

Samenvatting

De toename van het aantal verplaatsingen van mensen en goederen is enorm. Dat komt onder meer door het gemak waarmee Ook de toegenomen bevolkingsdichtheid en economische groei dragen eraan bij. Het gevolg is dat we de grenzen van het de ca sommige gevallen is die al overschreden. Het is duidelijk dat het mobiliteitssysteem onder druk staat. De files, overvolle treinen, wegen en parkeerterreinen. De gebruikelijke oplossingen volstaan niet meer. Als we op dezelfde manier blijven denken, levert o voor een andere benadering. Want het is steeds lastiger om ruimte te vinden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Meer a weerstand op. We zien ook steeds duidelijker wat de effecten van ons mobiliteitsgedrag is. Op onszelf, onze directe leefomgevi

Nieuwe mogelijkheden

Tegelijkertijd zijn er ook ontwikkelingen die nieuwe perspectieven bieden voor de mobiliteit. Die gaan verder dan enkel aanda technologische ontwikkelingen bieden kansen voor een andere benadering en invulling van het mobiliteitssysteem.

Denk aan:

- innovaties, zoals Flowtack en Talking Traffic, om het bestaande systeem beter en veiliger te benutten;
- nieuwe en verbeterde vervoermiddelen, zoals Hoverboard en Pedelec, die de reiskeuzemogelijkheden vergroten;
- hulpmiddelen om de reis makkelijker te maken, zoals Uber en Parkmobile.

Willen we deze kansen benutten, dan is er ruimte nodig om te experimenteren. Op die manier maken we de nieuwe mogelijkheden gebruikers verleiden om oude mobiliteitspatronen los te laten. Wat we willen, is dat iedereen bewust gaat nadenken over de v Dat verplaatsen kan op een manier die gezonder is en minder belastend voor de omgeving. We willen zelfs dat mensen gaan n noodzakelijk is. Want minder is ook een optie. Denk aan thuiswerken (mede door de coronacrisis), online studeren of meer lok We staan op dit moment aan het begin van een mobiliteitstransitie.

Gedragsverandering gebruikers

De gebruikers spelen een belangrijke rol in het veranderproces waar deze beleidsagenda voor staat. De nieuwe benadering va van hun verplaatsingsgedrag. Het is daarbij belangrijk dat mobiliteit voor iedereen beschikbaar is en toegankelijk blijft. Plus da het stedelijk gebied en voor de kleine kernen in landelijk gebied.

Bij voorkeur maken we de nieuwe ontwikkelingen in de mobiliteit zo aantrekkelijk, makkelijk en comfortabel mogelijk. Zodat d maakt. Daarnaast willen we het ongewenste gedrag geleidelijk minder aantrekkelijk maken. Bijvoorbeeld: het instellen van mil vervuulende dieselauto's te weren. Deze maatregel richt zich op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook prikkelt het eigena een schoner type.