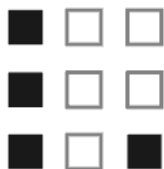


Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Molenwaard





Documentbeschrijving

Titel	Gemeentekijk verkeer- en vervoerplan Molenwaard
Pagina's	46
Publicatienr.	1218 versie 5a
Verschijningsdatum	16 januari 2017
Auteurs	Maja van der Voet, Dirk Ligtermoet
Opdrachtgever	gemeente Molenwaard
Contactpersoon	Arjan Faro



Ligtermoet& Partners- Walenburgerplein 104 – 3039 AN Rotterdam – (010) 303 2998
Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners), Leuven (Timenco) en Zwolle (BVA Verkeersadviezen)



Inhoudsopgave

1.	Mobiliteitsvisie voor een robuust GVVP	- 4 -
1.1	GVVP met doelen en visie	- 4 -
1.2	Een mobiliteitsvisie die Molenwaard drie keer past	- 6 -
1.3	Uitwerking van de visie in drie groepen beleidskwesties	- 8 -
2.	Beleidslijnen voor de thema's van verkeersbeleid	- 9 -
2.1	Wegencategorisering en verkeersintensiteiten	- 10 -
2.2	Snelheid van autoverkeer: weginrichting en komgrenzen	- 11 -
2.3	Veiliger kruispunten	- 15 -
2.4	Landbouwverkeer in de kernen	- 16 -
2.5	Parkeercapaciteit en parkeergedrag	- 16 -
2.6	Veilige fietsroutes	- 18 -
2.7	Schoolomgevingen en schoolroutes	- 19 -
2.8	Voetgangers en een toegankelijke openbare ruimte	- 20 -
2.9	Openbaar vervoer, veerponten en vervoer over water	- 20 -
2.10	Elektrische laadpalen	- 21 -
2.11	Procesafspraken bij klachten over beheer en onderhoud	- 21 -
3.	Vijf grotere verkeerskwesties in de kernen	- 24 -
3.1	Hoofdwegenstructuur in Nieuw-Lekkerland	- 24 -
3.2	Kinderdijk en toeristisch verkeer naar de molens	- 26 -
3.3	Groot-Ammers, de Voorstraat en doorgaand verkeer	- 29 -
3.4	Verkeersstructuur Nieuwpoort en Langerak-Zuid	- 33 -
3.5	Sluipverkeer door Oud-Alblas	- 35 -
4.	Lobbyagenda	- 37 -
4.1	Kwesties met de Provincie Zuid-Holland	- 37 -
4.2	Kwesties met het Waterschap Rivierenland	- 38 -
5.	Uitvoering Molenwaardse maatregelen	- 39 -
	Bijlage 1: Totstandkomingsproces	- 43-
	Bijlage 2: Mobiliteitsvisie en aanpalende terreinen	- 45-



1. Mobiliteitsvisie voor een robuust GVVP

1.1 GVVP met doelen en visie

De gemeente Molenwaard stelt dit gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) vast, omdat er behoefte is aan de formulering van een integraal verkeersbeleid met concrete maatregelen. De voorgangers van de fusiegemeente Molenwaard (Graafstroom, Nieuw-Lekkerland en Liesveld) beschikten slechts in beperkte mate over systematisch beleid op het gebied van verkeer. De gemeente Molenwaard kent weliswaar diverse nota's, plannen en besluiten die raakvlakken hebben met verkeer, maar integraliteit en samenhang worden gemist. Temeer daar inmiddels wel een regionaal verkeer en vervoerplan (RVVP) Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden is uitgekomen, dat ook een kader biedt voor het gemeentelijk verkeersbeleid.

Beleidsdoelen

Net als in elke andere gemeente gaat het in het mobiliteitsbeleid van Molenwaard om verkeersdoelen van

- bereikbaarheid,
- verkeersveiligheid en
- leefbaarheid.

Voor de beleidssector verkeer zijn deze drie doelen zo ongeveer 'alles' en natuurlijk streeft een lokale overheid dit 'alles' na. Elke gemeente heeft liefst een perfecte bereikbaarheid, perfecte verkeersveiligheid en perfecte leefbaarheid.

Probleem is echter dat het in min of meer gelijke mate nastreven van een perfectie-niveau van alle drie doelen weinig hanteerbare sturing geeft aan welke concrete maatregelen prioritair uitgevoerd moeten worden. Daarom is er een inhoudelijke visie nodig die richting geeft aan noodzakelijke keuzes. Deze inhoudelijke visie schetst waar Molenwaard naar toe kan werken. Welk gewenst toekomstbeeld haalbaar is, binnen bereik ligt. De visie schetst een realistisch ambitie: welk Molenwaard moet en kan, als het om het aspect mobiliteit gaat, nagestreefd worden?

Een goede beleidsvisie maakt het GVVP ook robuust in de zin dat wijzigende omstandigheden beter te verwerken zijn. Maatregelen kunnen dan aanpassing nodig hebben, of zelfs onnodig of onhaalbaar worden, maar de beleidsvisie van waaruit alternatieve maatregelen bedacht worden, staat dan vast en vormt het richtinggevend kader.

Een realistisch-ambitieuze Molenwaardse visie op mobiliteit die dit GVVP robuust maakt door doelen te concretiseren en door maatregelen te relateren:



‘Molenwaard biedt leefomgevingen zonder grote verkeersproblemen’

Rustige kernen

Het verblijfskarakter staat in de 13 Molenwaardse kernen voorop: de dorpen en de stad Nieuwpoort zijn ingericht voor bestemmingsverkeer. *In Molenwaard heb je geen last van doorgaand verkeer.* Het is er rustig, passend bij de dorpsheid en bij het karakter van het platteland. Het verkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op bestaande gebiedsontsluitingswegen. Het kleine deel onvermijdelijk doorgaand verkeer past zich aan de verblijfsfunctie van de dorpen aan.



Verblijfskarakter voorop betekent dat de dorpskernen als verkeerskundig verblijfsgebied worden beschouwd: 30km/u-zones. De straten moeten zo zijn ingericht dat de automobilisten zich ook aan deze snelheid houden. Dit is vooral van belang voor de veiligheid van fietsers en overstekende voetgangers. Zij krijgen meer ruimte en comfortabele en veilige routes naar winkels, scholen en andere belangrijke publiekstrekkende voorzieningen binnen de kernen.

Goede regionale ontsluiting

Maximale versterking van de dorpse leefomgeving vraagt, als contramal, goede externe relaties. Goed functionerende verkeersaders (vlot en veilig) die de dorpen verbinden met het regionale en nationale hoofdwegennet en andersom ervoor zorgen dat dorpen rustige verblijfsgebieden kunnen zijn. Tegelijk zorgen goede regionale verbindingen er ook voor dat het buitengebied zijn waarde kan houden als agrarisch- en recreatiegebied. Dat is ook het uitgangspunt van het *RVVP* dat Molenwaard beschouwt als deel van het ‘rustige open Middengebied’ en juist de nadruk legt op ‘doorstroming op het hoofdwegennet en het verbinden van kernen met de hoofdwegenstructuur’.

Deze verkeersvisie geeft richting aan maatregelen ter realisatie van de hoofddoelen van verkeersbeleid: *bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.*



Goede regionale verbindingen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de dorpen.¹ Maximale bundeling van verkeer op gebiedsontsluitingswegen, zorgt voor leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen en in het omliggende agrarisch- en recreatiegebied. Daar staan de belangen van bewoners, voetgangers en fietsers centraal. Auto's zijn er te gast. Wandelen en fietsen wordt maximaal gefaciliteerd. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte en comfortabele en veilige routes en oversteken. Er wordt gewerkt aan een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte met goede loop- en fietsroutes naar winkels, scholen en andere belangrijke publiekstrekkende voorzieningen binnen de kernen. Ook zet de gemeente zich in voor het behoud van een optimaal niveau van openbaar vervoer vanuit de kernen naar de belangrijkste omliggende steden, aangevuld met efficiënte vormen van doelgroepenvervoer. Daarmee wil de gemeente Molenwaard een veilige en prettige woonomgeving ter beschikking stellen aan alle bewoners, duurzame mobiliteit en mobiliteitsmanagement stimuleren en zoveel mogelijk onnodige autoverplaatsingen voorkomen.

1.2 Een mobiliteitsvisie die Molenwaard drie keer past

De visie zoals hier geschetst, past de gemeente Molenwaard perfect. Een kader, een jasje dat de gemeente zit als gegoten. Op drie manieren is de visie passend:

Passend bij probleempercepties in de lokale samenleving

In de eerste plaats sluit deze visie naadloos aan bij wat de Molenwaardse samenleving heeft ingebracht tijdens het totstandkomingsproces van dit GVVP. In bijlage 1 wordt hier nader op ingegaan. Grofweg zo'n 200 reacties en meldingen toonden een duidelijke lijn, die terug komt in de geformuleerde visie: De burgers vragen vooral een dorpse woon- en leefomgeving met een omvang en karakter van autoverkeer die bij het dorpse passen.

Meer indirect maakten de burgers ook duidelijk dat zij het ideaalbeeld van rustige kernen een tamelijk realistisch streven achten. Want uiteindelijk noemt men slechts een beperkt aantal grote problemen, die lastiger op te lossen zijn (zie hoofdstuk 3) naast een groter aantal meer beheersbare problemen (zie hoofdstuk 2).

Passend bij de geografische structuur en RVVP-positie

In de tweede plaats is het een visie die voortvloeit uit wat Molenwaard in geografische zin 'is'. Molenwaard heeft in de geografische structuur specifieke kenmerken:

1. Fusies hebben de meeste Nederlandse gemeenten *meerkernig* gemaakt. Voor Molenwaard geldt dat evenzeer, met 13 woonkernen. Het specifieke is dat Molenwaard wel veel kernen telt, maar géén scherp onderscheid kent in één of twee overheersende kernen met een centrumfunctie t.o.v. de andere kleinere kernen. De fusiegemeente Molenwaard is een ware dorpen-gemeente: per 1 januari 2016 ruim 29.000 inwoners in 13 kernen, met als grootste:²
 - Nieuw-Lekkerland: 8430 inw
 - Groot-Ammers 4190
 - Bleskensgraaf 2880
 - Streefkerk 2480
 - Oud-Alblas 2160.

Andersom gezegd: centrumfuncties liggen voor een belangrijk deel in steden (net) buiten de gemeente. Voor Molenwaard bijvoorbeeld Dordrecht, Gorinchem en Schoonhoven.

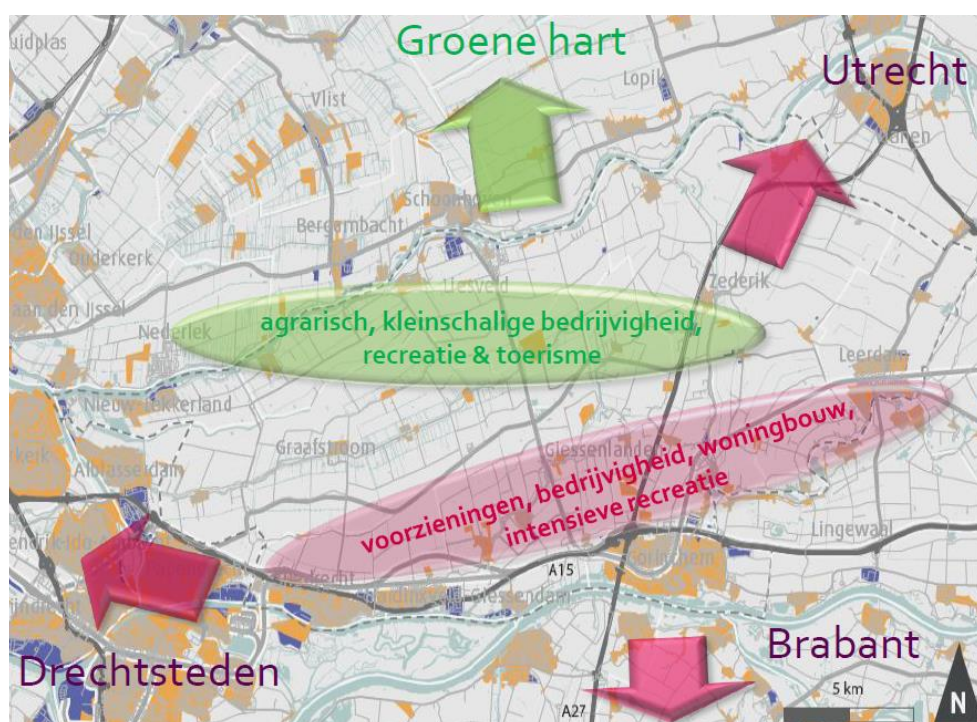
¹ Soms wordt gesteld dat in de regionale bereikbaarheid van Molenwaard schakels ontbreken: een of meer goede noord-zuidroutes tussen N481 en N216. Feitelijk is dit een pleidooi voor een maaswijdte in regionale routes van zo'n 4 km. Dat is zeker geen streefwaarde die elders in landelijk Nederland gehanteerd of gerealiseerd wordt. Het gebruik per route zal beperkt zijn en de reistijdwinst evenzeer, maar de doorsnijding van het landschap aanzienlijk.

² Als trouwens Nieuwpoort en Langerak samen worden genomen –de kernen groeien immers tegen elkaar aan; zie ook paragraaf 3.4- gaat het om 3120 inwoners.



2. De buitenkomse wegen op het grondgebied van Molenwaard zijn niet in beheer bij de gemeente. Naast hoofdwegen van rijk en provincie zijn de lagere orde-wegen van het waterschap. Uitzonderlijk (maar niet uniek) in Nederland. Juist in combinatie met de aanzienlijke omvang van het buitengebied (het grondgebied van de gehele gemeente telt 13.000 hectare) is dit een belangrijk gegeven.

In zo'n gemeente past het om in de mobiliteitsvisie de verkeersleefbaarheid voorop te zetten, juist omdat al deze kleinere kernen al in grote mate de rustige kernen zijn die hier passen. De kernen zijn dorpen waar wonen en verblijven centraal staat, min of meer gelijkwaardige dorpen, elk met hun eigen karakteristiek en dynamiek, goed verbonden met de omliggende grotere steden. Het zeer omvangrijke buitengebied is dan evenzeer een passend kenmerk van Molenwaard. Zo'n 12.500 hectare aan vooral weiland, water en agrarisch bedrijf: het vraagt om bundeling van autoverkeer op een beperkt aantal routes met kwaliteit, die de dorpen bereikbaar en het platteland waardevol laten.



Deze zienswijze komt ook terug in het Regionaal Verkeer en Vervoerplan Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (RVVP) uit 2013. Molenwaard behoort nadrukkelijk bij het 'open middengebied'.

Het RVVP legt de nadruk op de bereikbaarheid van dorpen in dit middengebied: doorstromingskwaliteit en veiligheid op de routes die de kernen met de hoofdwegenstructuur A15/A27 verbinden. Zwaar vervoer zal zoveel mogelijk via de hoofdwegen geleid worden en voor landbouwverkeer zullen resterende knelpunten in het kwaliteitsnet aangepakt worden. Zie voor een uitgebreider relatering aan regionaal beleid bijlage 2.

Passend bij aanpalend en breder Molenwaards beleid

In de derde plaats is het een visie die perfect aansluit op reeds vastgesteld beleid van Molenwaard. Dat betreft dan diverse aanpalende beleidsterreinen, maar ook de meest algemene integrale beleidsformuleringen. Zoals de Toekomstvisie Molenwaard 2030: 'een comfortabele en veilige woon- en werkomgeving in een levend, groen en duurzaam landschap'. Het centraal stellen van een 'dorpse leefomgeving' komt eveneens terug in de Structuurvisie(s) en in het Meerjaren Perspectief Wonen Molenwaard (2014). Ook het Actieplan vitale economie Molenwaard en evenzeer de concept-regionale Bedrijventerreinenstrategie AV 2015 stellen beleidslijnen voor die passende en gewenste bedrijvigheid in de dorpen behoudt of



toevoegt op een manier die de dorps rust zo min mogelijk geweld aan doet. Het opwaarderen van het Werelderfgoed Kinderdijk, met een streven om het gebied toegankelijker en de directe omgeving meer verblijfsgebied te maken, kan gezien worden als een bijzondere toepassing van het streven naar rustige leefomgevingen. De mobiliteitsvisie sluit ook aan op het bestaande beleid op het gebied van voorzieningen/winkels (verweven met leefbaarheid van kernen) en stellingnames rond het buitengebied: streven naar bundeling van landbouwverkeer op passende routes en behoud van het slagenlandschap met melkveehouderij en recreatief medegebruik. Zie voor een uitgebreider relatering van de mobiliteitsvisie aan andere beleidskeuzes van Molenwaard bijlage 2.

1.3 **Uitwerking van de visie in drie groepen beleidskwesties**

Zoals gezegd: Molenwaard kent relatief weinig grote verkeersproblemen. Voorzover ze bestaan, botsend met de hier geschetste beleidsvisie, is echter een oplossing niet eenvoudig te vinden. In de inventarisatiefase hebben inwoners en organisaties binnen Molenwaard vijf verkeersproblemen binnen de dorpen benadrukt³:

- de hoofdroute(s) door Nieuw-Lekkerland;
- Kinderdijk en toeristisch verkeer naar de molens;
- Groot-Ammers en Voorstraat/Sluis;
- de verkeersstructuur van Nieuwpoort en Langerak-Zuid;
- sluijverkeer door Oud-Alblas.

In **hoofdstuk 3** worden beleidskeuzes voor deze vijf **locatiespecifieke problemen** benoemd en onderbouwd.

Opvallend is dat deze vijf grote problemen in Molenwaard, die een volledige realisatie van de beleidsvisie het meest in de weg staan, alle vijf gaan over (te) veel doorgaand verkeer ten opzichte van een dorp, een wijk, een straat. De specifieke oplossingen die hier nodig zijn, dienen ook te passen binnen een meer algemene beleidslijn rond categorisering van binnenkomse wegen en bundeling van doorgaand verkeer op verkeeraders. Wegencategorisering is het eerste en belangrijkste onderwerp in **hoofdstuk 2**, waar we voor alle relevante thema's in het Molenwaards verkeersbeleid **algemene beleidslijnen** benoemen. Beleidslijnen die bruikbaar zijn om, als het betreffende thema ergens actueel wordt, concrete keuzes te maken. We onderscheiden 11 thema's; zie hoofdstuk 2 hierna.

Daarna gaan we in **hoofdstuk 4** in op de beleidskwesties die relevant zijn voor Molenwaarders, vaak ook op het grondgebied van deze gemeente spelen, maar toch primair op het bordje van **andere overheden** liggen, gezien de bestuurlijke taakverdeling. Het gaat hier deels om essentiële (verkeersveiligheids-)problemen voor de inwoners van Molenwaard. Desondanks staan ze in dit GVVP niet voorop. Omdat nu eenmaal een andere partij (vooral de Provincie Zuid-Holland) eerstverantwoordelijke is.

³ Natuurlijk is het onderscheid tussen deze vijf grote problemen en andere (kleinere) problemen niet absoluut, niet zwart-wit. De problematiek van doorgaand (sluip)verkeer in Ottoland en Goudriaan, of de onveiligheid door beperkt gebruik van de Melkweg in Bleskensgraaf, is bijvoorbeeld ook realiteit (zie voor allebei paragraaf 2.,1/2.2). Desondanks, de vijf springen eruit, ook in de reacties van burgers.



2. Beleidslijnen voor de thema's van verkeersbeleid

Uit de Molenwaardse samenleving zijn in de voorbereiding van dit GVVP veel meldingen van problemen gekomen. Vaak ging het over dezelfde problemen. Vijf grotere verkeersproblemen in de Molenwaardse kernen, op specifieke locaties, werden vaak genoemd en worden hierna in hoofdstuk 3 specifiek behandeld. Daarnaast zijn er veel meldingen gedaan over (kleinere) problemen met eenzelfde karakter, maar op verschillende locaties. Het gaat dan om typen problemen die waarschijnlijk ook in de komende jaren wel weer ergens zullen opspelen. In die zin is er, naast oplossing van de concrete grotere problemen die nu spelen, vooral een generiek beleid nodig: Hoe kijkt de gemeente aan tegen bepaalde typen verkeersproblemen; hoe gaat de gemeente daar (voortaan) mee om? In dit hoofdstuk 2 worden de algemene beleidslijnen getrokken die in de komende periode houvast moeten geven bij het maken van concrete keuzes, als een specifiek thema in verkeersbeleid actueel wordt. Waar relevant wordt een concreet **beoordelingskader** geformuleerd: normen voor bepaling van beleid.

We onderscheiden voor Molenwaard de volgende 11 thema's:

1. Wegencategorisering en verkeersintensiteiten
2. Snelheid van autoverkeer: weginrichting en komgrenzen
3. Veiliger kruispunten
4. Landbouwverkeer in de kernen
5. Parkeer capaciteit en parkeergedrag
6. Veilige fietsroutes
7. Schoolomgevingen en schoolroutes
8. Voetgangers en een toegankelijke openbare ruimte
9. Openbaar vervoer, veerponten en vervoer over water
10. Elektrische laadpalen
11. Procesafspraken bij klachten over beheer en onderhoud

Meer dan alleen infrastructuur, meer dan alleen de gemeente

Het oplossen van verkeersknelpunten vergt vaak een integrale aanpak, met maatwerk. Verbetering van de infrastructuur is niet altijd mogelijk (bijv. vanwege ruimtegebrek) of niet altijd effectief (bijv. omdat het leidt tot hogere snelheden) of extreem duur. Er zal daarom vaak gezocht moeten worden naar een optimale mix van instrumenten: naast infrastructuur ook handhaving en zeker ook educatie en communicatie.

Bij de keuze van verkeersmaatregelen in de kernen staat de leefbaarheid voor bewoners en de verkeersveiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers voorop. Daarbij zal ook een beroep gedaan worden op de inzet van de burgers zelf en op het gedrag van de verkeersdeelnemers. Dit sluit aan bij de uitgangspunten die hieromtrent zijn opgenomen in de Toekomstvisie Molenwaard 2013: Inzetten op burgerschap, waar mensen verantwoordelijkheid nemen en betrokken zijn met de eigen omgeving. Gezamenlijk dingen op de agenda zetten, met elkaar oplossingen bedenken, elkaar aanspreken op gedrag en zelf het goede voorbeeld geven. De gemeente ondersteunt hierin door mensen bij elkaar te brengen.

In lijn hiermee is ook ons uitgangspunt dat de beleidslijnen zoals hierna geschetst niet in beton gegoten staan. Als alle betrokkenen het in een specifieke situatie anders willen, is dat zeker mogelijk. Waar de gemeenschap unaniem effectieve en betaalbare keuzes maakt, zal Molenwaard mee doen.



2.1 Wegencategorisering en verkeersintensiteiten

De vele kernen van Molenwaard zijn allemaal relatief klein en kunnen daarom meestal als geheel tot een verblijfsgebied worden bestempeld: alle wegen in de kernen zijn dan erftoegangswegen (ETW), met een maximumsnelheid van 30 km/h. Slechts enkele kernen kennen op dit moment een gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een 50km/h regiem:

- Molenstraat in Kinderdijk (waarbij het deel van Veerдам tot Lekdijk alleen ‘vooralsnog’ 50 km/h is);
- Planetenlaan (oost), Standerdmolen (noord) en Schoonenburglaan in Nieuw-Lekkerland;
- het binnenkomse deel van de Lekdijk in Nieuw-Lekkerland;
- Melkweg in Bleskensgraaf;
- de wegen op bedrijventerrein Gelkenes.

De keuzes om juist en alleen deze wegen als gebiedsontsluitingsweg te categoriseren wordt in dit GVVP grotendeels bevestigd. De eerste drie wegen komen ook in hoofdstuk 3 aan de orde (paragraaf 3.2 resp 3.1). Wat Kinderdijk betreft wordt daar de keuze voor het deel van de Kinderdijkse Molenstraat tussen Veerдам en Lekdijk gewijzigd; in Nieuw-Lekkerland wordt in hfdst. 3 aanvullend een stuk van de Lekdijk als GOW gecategoriseerd.

Nog andere wegen als gebiedsontsluitingsweg zien, ligt niet in de rede. Het meest kan nog getwijfeld worden over de positie van de Randweg in Streefkerk, die nu een 30km-weg is. Een GOW-keuze (50 km/h) zou ook wel voorstelbaar zijn, gezien de verzamelfunctie en het ontbreken van bebouwing. Een GOW-inrichting zou grotendeels ook mogelijk zijn. De keuze om de Randweg als erftoegangsweg te zien, is gezien de beperkte omvang van de kern zeker ook aanvaardbaar.

Wel zou in de inrichting van de Randweg meer gedaan kunnen worden om het 30km-regiem af te dwingen, vooral door de gelijkwaardigheid op de kruispunten sterker te benadrukken. Een lang niet optimale weginrichting speelt zeker ook bij de enkele wegen die wél als GOW zijn gecategoriseerd. In paragraaf 2.2 wordt hier nader op ingegaan.

Molenwaard behoudt zo een zeer beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen. Het geeft vooral aan dat Molenwaard inderdaad al een eind op weg is met het realiseren van woonomgevingen met alleen ‘gebiedseigen’ autoverkeer, zoals in de beleidsvisie is benoemd. Tegelijk echter zijn op enkele locaties de verkeersintensiteiten minder sporend met het verblijfskarakter dat een ETW wil hebben. Het zijn precies deze locaties die als grotere problemen uit de inventarisatie naar voren kwamen en in hoofdstuk 3 verder besproken worden:

- de Dokter Slotstraat en Standerdmolen in Nieuw-Lekkerland;
- het noordoostelijke deel van de Molenstraat in Kinderdijk;
- route Voorstraat/Sluis in Groot-Ammers;
- mogelijk doorgaand verkeer door Langerak-Zuid en de Wouter van Langherakelaan in Langerak;
- het sluipverkeer door de Dorpsstraat van Oud-Alblas.

Beoordelingskader intensiteiten

Met weinig GOW's in de Molenwaardse kernen, is het des te belangrijker dat op de vele 30km/h wegen de intensiteiten van het autoverkeer passend blijven. Over te grote aantallen auto's zijn in de inventarisatiefase opvallend weinig meldingen gedaan, uitgezonderd de belangrijke verkeerskwesities die in het volgende hoofdstuk aan de orde komen. Desondanks is het van belang om vast te leggen hoe omgegaan wordt met eventuele klachten hieromtrent in de toekomst.

a. Wanneer intensiteitsmetingen?

De gemeente voert structureel verkeersstellingen uit op de drukkere binnenkomse wegen. Problematische intensiteiten komen daardoor sowieso snel in beeld bij de gemeente. Wanneer een burger meent dat in een andere straat teveel auto's rijden, zijn extra tellingen in principe



mogelijk. Er zal wel sprake moeten zijn van meerdere meldingen van verschillende personen, gedurende langere tijd – en zo mogelijk een eerste beoordeling vanuit de gemeente.

b. Welke beoordelingen?

Straten kunnen relatief hoge intensiteiten goed aan, qua verkeersveiligheid, geluid en oversteekbaarheid, als de snelheden passend zijn. Desondanks: Er zijn zeker bovengrenzen. Aansluitend bij CROW-richtlijnen en de gebruikelijke beoordelingen in andere gemeenten⁴, worden de volgende grenswaarden in verkeersintensiteit onderscheiden:

Indicator		Norm/bovengrens op reguliere werkdag	
intensiteit gemotoriseerd verkeer in mvt/etm	reguliere 30 km/u straten en winkelstraten	ca 3000 mvt/etm	
	verzamelwegen (vaak grijze wegen: tussen ETW en GOW in)	goed ingerichte 30 km/u straten	ca 4000 mvt/etm
		minimaal ingerichte 50 km/u straten	ca 4000 mvt/etm
	ideaal ingerichte 50 km/u straten	geen	

c. Welke maatregelen?

Bij te hoge intensiteiten op ETW's is er zelden een voor de hand liggende en realistische maatregel. Want de hoge intensiteiten komen vooral voor op wegen die vroegere hoofdroutes zijn, de oude doorgaande wegen. Een reguliere woonstraat met teveel verkeer; daar passen soms nog wel circulatiemaatregelen. Maar voor de oude doorgaande wegen is er vaak geen alternatief. Juist bij deze (te) hoge ETW-intensiteiten is het des te meer zaak dat de 30km-limiet gerespecteerd wordt.

2.2 Snelheid van autoverkeer: weginrichting en kengrenzen

Wegen categoriseren als gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg is een eerste stap, die pas waarde krijgt als vervolgens ook de inrichting daarop aan wordt gepast. De inrichting moet in 30km-straten het snelheidsregiem maximaal afdwingen en op 50km-wegen ervoor zorgen dat veilig gebruik van de straat mogelijk is, ook voor fietsers en voetgangers.

Basiskenmerken weginrichting GOW en ETW

In 2012 zijn de nieuwe (gewenste) basiskenmerken voor de inrichting van wegen vastgesteld (CROW-publicatie 315 - *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen*.) Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de 6 basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat. Ook is rekening gehouden met een goede doorstroming op gebiedsontsluitingswegen. Bij de meeste basiskenmerken is een onderscheid gemaakt tussen minimale en ideale inrichtingseisen. Voor de wegen binnen de kom gaat het vooral om de volgende kenmerken:

Belangrijkste basiskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

⁴ Deze of vergelijkbare waarden worden door vele gemeenten gehanteerd en zijn o.a. terug te vinden in diverse CROW-publicaties (ASVV 2012; Handboek verkeersveiligheid, publicatie 261, okt 2008; Categorisering wegen en Basiskenmerken wegontwerp, publicatie 315, okt. 2012; Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, Publicatie 116, april 1997) en in andere publicaties van deskundigen op dit terrein (o.a. Jaap van Minnen en Alex van Loon, Hoe groot wordt het verblijfsgebied? Verkeerskunde dec 1999; A Dijkstra en J Drolonga, Verkeersveiligheidsevaluaties van routekeuze, SWOV, Leidschendam, 2007; SWOV-Factsheet Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom, dec 2010; Peter Kroeze, Van 'grijze' weg naar ontsluitingsstraat, Verkeerskunde 2004 nr 8).



basiskenmerk	ideaal	minimaal
sneldheidsregiem:	50 km/u	50 km/u
rijbaanscheiding:	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
erfaansluitingen:	geen	wel
verhardingsbreedte per rijstrook:	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
fietsvoorziening:	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
autoparkeren:	niet; ook niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
aantal kruisingen:	minimaal	niet meer dan 2 per kilometer
kruising met andere GOW:	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
kruising met ETW:	rotonde	voorrangskruising + plateau, middenheuvel, linksaf verbod, uitgebogen fietspad/strook
trottoir:	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Belangrijkste basiskenmerken voor <i>erftoegangswegen</i> binnen de bebouwde kom		
basiskenmerk	ideaal	minimaal
sneldheidsregiem:	30 km/u	30 km/u
rijbaanscheiding:	geen	geen
erfaansluitingen:	wel	wel
verhardingstype:	klinkers	klinkerprint op asfalt
verhardingsbreedte:	4,80 meter of minder	4,80 - 5,80 meter
rechtstanden:	50 meter of minder	maximaal 150 meter
fietsvoorzieningen:	in principe niet nodig	in principe niet nodig
autoparkeren:	op de rijbaan	op de rijbaan
landbouwverkeer:	geen landbouwrout	geen landbouwrout
kruising met andere ETW:	gelijkwaardig met attendering	gelijkwaardig zonder attendering
trottoir:	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Deze basiskenmerken zijn primair van belang bij de aanleg van nieuwe wegen. Als het gaat om herinrichting van bestaande wegen, is duidelijk dat de eisen van gebiedsontsluitingswegen moeilijk te bereiken zijn in Molenwaard. Zeker het 'ideaal' is verregaand: fysieke scheiding, geen parkeren, alleen rotondes... In de praktijk wordt door veel gemeenten een fietsvoorziening als cruciaal beschouwd: een GOW moet een fietspad of brede fietsstrook naast de rijbaan hebben.

De wegen op het bedrijventerrein Gelkenes kunnen, evenals bijvoorbeeld de zijstraten van de Melkweg in Bleskensgraaf, als een geval apart worden beschouwd: bovenstaande basiskenmerken gelden niet direct voor bedrijventerreinen. Tegelijk is dan wel duidelijk dat een fietsroute door dergelijke *bedrijfsstraten* minder veilig is.

In bovenstaande basiskenmerken wordt, conform de huidige landelijk inzichten, geen aparte categorie woonerven onderscheiden. De algemene lijn is, ook voor Molenwaard, dat een sobere uitvoering als 30km-street volstaat. Waar reeds woonerf-inrichtingen zijn, kan in overleg met de bewoners besloten worden om ook bij herinrichtingen specifieke woonerf-uitvoeringsaspecten in stand te houden.

Melkweg Bleskensgraaf

Bovenstaande basiskenmerken worden in Molenwaard gerealiseerd waar zich kansen voordoen. Wat de GOW's betreft is de Melkweg in Bleskensgraaf relevant. Een fietsvoorziening realiseren (wellicht een tweerichtingen-fietspad) is hier meest nodig.



Tegelijk echter is hier het probleem dat de GOW Melkweg te weinig het externe verkeer van Bleskensgraaf bundelt. Naar schatting gebruikt zo'n 50% van het autoverkeer niet de Melkweg maar de Hofwegen naar de brug over de Graafstroom. De oude route die, doordat de Melkweg eigenlijk 150 m te ver naar het westen op de Dorpsstraat uit komt, voor de meesten korter en sneller is. Om het verkeer meer richting Melkweg te geleiden, is een aanpassing van de twee kruispunten met de Wervenkampweg gewenst (zie schets). De ongewenste route via de Hofwegen is dan twee keer de ondergeschikte beweging.⁵ De Wervenkampweg is in beheer bij het waterschap Rivierland. Realisatie van de aanpassingen moet in nauwe samenwerking gebeuren. Daarbij speelt ook een rol dat er discussie is over een nieuwe toegang tot het transportbedrijf nabij de kruising Melkweg/Wervenkampweg.



Komgrenzen

Bij dorpen met lintbebouwing is de grens tussen binnen en buiten de kom vaak lastig te trekken. Zeker voor het lint van Oud-Alblas tot Ottoland is dat het geval. Een eenduidige komgrens-logica is gewenst. In principe gaat het bij komgrenzen van al of niet te onderscheiden kleinere kernen om de snelheidsregiems 30 km/h en 60 km/h. Overgangszones met 50 km/h zijn tamelijk zinloos; het verschil 50/60 is te gering. Komgrenslocaties dienen vooral via drie criteria vastgesteld te worden:

- waar in een bebouwingkern zijstraten zijn aangelegd en
- waar de bebouwing tamelijk aaneengesloten en grotendeels tweezijdig is, maar
- bij lintbebouwing liever geen kommen van > 1 km (want 30 km/h dan lastig te realiseren); dan liever na onderbreking een tweede bebouwde kom.

Verder is het zaak om de komgrenzen echt nabij de locatie te plaatsen waar de bebouwing van karakter verandert, zodat ook de omgeving al 'vraagt' om een snelheidsbeperking.

Aanpak Molenwaards Lint

Toegepast op de huidige situaties in *het Molenwaards lint (16 km van Oud-Alblas tot Ottoland)*, zijn er vanuit deze criteria geen redenen om meer bebouwde kommen te onderscheiden of komgrenzen sterk naar buiten te leggen. Dit laat onverlet dat het op vele locaties minder gewenst is dat snelheden van 60 km/h gebruikelijk zijn. Want ook buitenkoms is er veel bebouwing, soms dicht op de weg. Zowel politie, gemeente als waterschap ontvangen regelmatig klachten over het verkeersgedrag op deze route. Genoemde partijen bezien (najaar 2016) gezamenlijk of een integrale trajectaanpak op dit lint mogelijk is. Op basis van objectieve gegevens (snelheden, ongevallen en aantal meldingen) worden problemen en oplossingen in kaart gebracht. Daarbij wordt zowel aan fysieke verkeersmaatregelen als aan campagnes (in de stijl van Te Gast in Oud-Alblas, zie paragraaf 3.5, is een eerste actie 'Te gast op het Westeinde' uitgevoerd) en handhaving gedacht. Belangrijke voorwaarde is dat er ook sprake is van burgerinzet bij deze aanpak.

⁵ De positie van fietsers op deze aangepaste kruisingen vraagt nog wel de aandacht.



De komgrenzen van de dijkdorpen zijn wat kwetsieuzer. Bij Streefkerk en vooral bij Nieuw-Lekkerland zijn eenzijdig bebouwde dijktrajecten buiten de kom gehouden, conform de criteria hierboven. Bij Groot-Ammers echter zijn de komgrenzen wijdser. Aan de westkant is er 400 m eenzijdig bebouwde zone (Opperstok/Sluis) binnenkom, met een 50 km/h regiem. Aan de oostkant is de situatie anders: 300 m beperkt en eenzijdig bebouwd 50km-traject op Gelkenes en vervolgens ook nog zeker 300 m beperkt en eenzijdig bebouwde 30km-zone. Ideaal zijn deze grens-keuzes niet. Tegelijk heeft het weinig zin de situaties aan te passen, omdat het verschil tussen 60 of 50 km/h maximumsnelheid gering is. Meest problematisch is het weinig bebouwde stuk 30km-zone op Gelkenes en Voorstraat. Het vermindert de geneigdheid de limieten serieus te nemen op locaties waar dat veel relevanter is. Alleen is het alsnog van 30 naar 50 km/h limiet gaan, op een wegdeel dat bijvoorbeeld geen fietsvoorzieningen heeft, evenzeer onjuist.

Ook in Kinderdijk ligt de komgrens een stuk buiten de bebouwing: Net ten oosten van de molens (Molenkade Overwaard) en zo'n 300 m van de plaats waar de bebouwing intensiever en tweezijdig wordt. De komgrens wordt hier binnenkort nog verder naar buiten geplaatst, om de aanlegsteigers t.b.v. de molens binnen de kom te brengen. Want niet alleen de bebouwing is een factor in de keuze van komlocaties. Ook de intensiteit van bestemmingsfuncties spelen een rol.

Beoordelingskader snelheden

Er zijn nogal wat klachten over hoge snelheden binnen de bebouwde kom. Er wordt zowel gevraagd om fysieke maatregelen als om betere handhaving. Maar als het om fysieke maatregelen gaat, zijn er tegelijk veel klachten over de slechte werking van snelheidsremmers. Een groep ondervindt last van drempels door geluid en trillingen en een andere groep geeft aan dat wegversmallingen tot onveilige en onprettige situaties leidt.

Deels is het iets onvermijdelijks: die ene jongeman, om 11 uur 's avonds, met maximaal geluid – wat zou je er echt tegen kunnen doen en in hoeverre is het echt een probleem? Niet voor niets werkt de verkeerskunde vaak en terecht met de V85-norm: Niet de extreemste snelheden zijn het probleem maar een te hoog 85^e percentiel.

Bijna alle klachten gaan logischerwijs over snelheidsovertredingen in 30 km-gebieden. Veel 50km-wegen zijn er niet, en de meest daarvan nodigen ook niet uit om echt veel harder dan 50 km/u te rijden.

a. Wanneer snelheidsmetingen?

Het uitvoeren van snelheidsmetingen brengt kosten met zich mee. Dat kan moeilijk elke keer gedaan worden als een enkele burger zegt dat er in straat X te hard gereden wordt. Er zal sprake moeten zijn van meerdere meldingen van verschillende personen, gedurende langere tijd – en zo mogelijk een eerste beoordeling vanuit de gemeente.

b. Welke beoordelingen?

In snelheidsmetingen wordt de V85 als norm gehanteerd.⁶ Aansluitend bij CROW-richtlijnen en de gebruikelijke beoordelingen in andere gemeenten en bij de politie, worden de volgende grenswaarden onderscheiden:⁷

Indicator		Norm/bovengrens
snelheid	<i>shared space</i> en woonerf-achtige inrichting	V85 rond 25 km/h
gemotoriseerd	reguliere, smallere woonstraten en winkelstraten	V85 rond 30

⁶ V85 is een percentiel-aanduiding: V85 = 35 km/h betekent dat 85% van de automobilisten niet sneller rijdt dan 35 km/h.

⁷ Ter toelichting: Bij een perfect ingerichte GOW50 lopen alle weggebruikers bij dezelfde snelheden wat minder risico en is iets meer overschrijding van de snelheidslimiet aanvaardbaar vanuit veiligheidsoptiek.



verkeer in V85	verzamelwegen (vaak <i>grijze wegen</i> : tussen ETW en GOW in)	goed ingerichte 30 km/u straten	V85 rond 40
		minimaal ingerichte 50 km/u straten	V85 rond 50
	ideaal ingerichte 50 km/u straten		V85 richting 60 km/h

c. Welke maatregelen?

Als bij wegen met een snelheidsregiem van 50 km/h de V85 duidelijk boven deze normwaarde ligt, worden de volgende maatregelen overwogen:

1. Rechtstanden beperken door voorrangskruisingen om te vormen tot rotondes of door 50km-drempels aan te leggen nabij deze kruisingen.
2. Eventueel zijn ook versmallingen mogelijk, zeker als fietsers op een gescheiden fietsvoorziening rijden. Symmetrische versmallingen hebben de voorkeur.

Belangrijke snelheidsproblemen spelen zich, voor zover het om wegen binnen de kom gaat, vaker af op 30km-wegen. Daar kunnen combinaties van de volgende maatregelen worden getroffen, waarbij de eerste meer gewenst zijn – want effectiever en minder kunstmatig:

1. *Versmalling van straten*. Een wegbreedte van ca 4,80 m is optimaal: auto's kunnen elkaar tegen komen, maar moeten bij tegenliggers wachten achter fietsers. Waar erg veel vrachtverkeer of landbouwverkeer rijdt (sowieso niet gewenst in een 30km-zone!), is een bredere maatvoering onvermijdelijk. De uitstraling van woonstraat kan dan versterkt worden door lichtmasten dicht tegen de rijloper te plaatsen.
2. *Woondomein-uitstraling*. Klinkers in plaats van asfalt, bomen en struiken, lage lichtmasten etc.
3. *Intrinsieke snelheidsremming via parkeren en kruispunten*. Om rechtstanden te beperken tot liefst 75 à 100 m, kan gebruik gemaakt worden van elementen die min of meer 'natuurlijk' bij het verkeer horen. In veel situaties is dit de groep maatregelen die effectief ingevoerd kan worden.
 - Parkeren op de rijbaan, wat echter niet werkt bij te hoge parkeerdruk (aaneengesloten rij) en bij te lage parkeerdruk (lege straat).
 - Ook kruispunten werken 'vanzelf' als onderbreking van de rechtstand, maar alleen als het werkelijk gelijkwaardige kruisingen zijn zodat gebruikers weten verkeer van rechts voorrang te moeten geven. Attenderende kruisingsvlakken zijn gewenst. Als extra snelheidsremmers bij kruisingen zijn punaises goede oplossingen.
4. *Kunstmatige snelheidsremming*. De beste kunstmatige snelheidsremmers zijn drempels: effectief, onafhankelijk van intensiteit en -mits goed vormgegeven- zonder nadelen voor fietsers. Tegelijk echter is er ook een groot nadeel: trillingen, specifiek vanwege vrachtverkeer en landbouwverkeer. Andere typen remmers zijn vaak minder effectief. Symmetrische versmallingen werken eigenlijk niet bij beperkte intensiteiten, mede omdat de doorgang voor autoverkeer voldoende breed moet zijn voor vrachtverkeer. Asverspringingen (eenzijdige versmallingen) en dubbele asverspringingen (chicanes) hebben wat meer effect op snelheden, ook bij lage intensiteiten, maar hebben ook een belangrijk nadeel: fietsers kunnen op gevaarlijke wijze gehinderd worden door de zijwaartse bewegingen van auto's.⁸

2.3 Veiliger kruispunten

Een aanzienlijk aantal binnenkomse kruispunten wordt door Molenwaarders onoverzichtelijk en onveilig ervaren. Ook in de *Lokale aanpak veilig fietsen* (plandocument uit 2013) zijn enkele onveilige kruispunten benoemd. Opvallend is dat veel klachten komen over kruisingen met de Lekdijk. Voorrang van rechts wordt niet begrepen; automobilisten op de dijk wanen zich op de hoofdweg.

De problemen zitten naar het lijkt eigenlijk nooit bij voorrangskruisingen tussen 30- en 50-wegen. Steeds is het probleem dat de gelijkwaardigheid van een kruising, de gelijkwaardigheid van 30-wegen onvoldoende helder is of te laat zichtbaar wordt.

⁸ De hinder voor fietsers kan beperkt worden door suggestiestroken tegenover de eenzijdige versmalling: Automobilisten duidelijk maken dat ze niet te ver naar de andere kant van de weg moeten sturen.



Beoordelingskader

Kruispunten zijn in principe uniek. Als ze in technisch maatvoering al identiek zijn, verschilt omgeving en verkeer al snel. Er zijn een groot aantal CROW-richtlijnen voor kruispunten. Inhoudelijk zijn echter ook die richtlijnen niet ultiem helder. Zelden gaat het om strakke ja/nee adviezen en nauwkeurige maten. Het is daarom weinig zinvol om inhoudelijk te beschrijven hoe een kruising vormgegeven moet zijn. Beter is als volgt te werken:

- Inschakeling van een onafhankelijke verkeersveiligheidsauditor als een kruispunt door de gemeente als problematisch wordt benoemd, op basis van klachten van burgers en een eerste interne beoordeling.
- Het etiket problematisch past slechts wanneer meerdere klachten van verschillende personen zijn binnengekomen, plus een eerste negatieve beoordeling vanuit de gemeente. Gezien de intensiteit van een aanpak via auditors, is het zaak om het ook echt te beperken tot belangrijke knelpunten. Natuurlijk zijn feitelijke (geregistreerde) ongevallen dan ook van groot belang in de beoordeling.

De audit geeft een concreet advies over de te nemen maatregelen. Dat advies wordt in principe opgevolgd.

2.4 Landbouwverkeer in de kernen

Er zijn ook de nodige klachten over landbouwverkeer in de kernen. Bewoners ondervinden hinder door trillingen en ervaren onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Er wordt geklaagd over hard rijden en het niet in acht nemen van tonnage-beperkingen. Burgers noemen verschillende mogelijke maatregelen, met naast handhaving ook meer route-verboden. Dit laatste is minder logisch nu in 2012 in overleg met alle partijen de routes door de Alblasserwaard zijn aangewezen. LTO/Cumela hechten waarde aan dit kwaliteitsnet landbouwverkeer en willen zich hieraan committeren. Het is wel van belang dat de knelpunten in het netwerk versneld worden aangepakt. Een alternatieve route die de kern Oud-Alblas ontlast is daarbij een van de belangrijkste kwesties; zie paragraaf 3.5.

Molenwaard heeft voor diverse wegen in de kernen een 15-tons beperking ingesteld. Dit beleid blijft in stand. Waar veel klachten komen en er signalen zijn van regelmatigere overtredingen, is handhaving wenselijk.

Het landbouwverkeer in woonkernen is vaak gerelateerd aan de vestiging van een loonwerkbedrijf. Regionale routing van landbouwverkeer is dan geen oplossing: het verkeer heeft die specifieke herkomst of bestemming. Juist als het om een lokaal bedrijf gaat, kan bij overlast wel direct contact gezocht worden: afspraken over verkeersgedrag.

2.5 Parkeercapaciteit en parkeergedrag

Parkeren zorgt in Molenwaard voor verschillende soorten klachten, in twee groepen in te delen:

- *Fout parkeren en capaciteitsgebrek*: In diverse woonbuurten is onvoldoende parkeergelegenheid, waardoor (meer) fout geparkeerd wordt. Auto's worden op groenstroken en trottoirs geparkeerd of te dicht op kruisingen.
- *Grotere voertuigen*: Zowel bewoners als ondernemersverenigingen maken zich zorgen over het toenemend aantal bedrijfsbusjes en andere grotere voertuigen dat in de woonkernen geparkeerd staat.

Capaciteit en fout parkeren

De parkeercapaciteit van straten en wijken is de uitkomst van gemeentelijke keuzes. Op basis van parkeernormen is ooit, korter of langer geleden, een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen gerealiseerd. In Molenwaard is, net als elders, in de woonwijken vaak uitgegaan van een norm van 1.0: 1 parkeerplaats per woning. De laatste decennia is het autobezit per huishouden echter veel sterker toegenomen dan in Nederland verwacht werd.



Het is daarom zaak om bij elke nieuwe ontwikkeling of verandering voldoende stil te staan bij de consequenties met betrekking tot parkeren:

- Ontwikkelingen waarbij de parkeerbehoefte toeneemt, dienen minimaal deze toename op te vangen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van de meest recente parkeerkentallen van het CROW.
- Nieuwe parkeervoorzieningen worden getoetst op bruikbaarheid. Als een parkeervoorziening niet optimaal bruikbaar is wordt een correctie toegepast.
- Gestreefd wordt naar maximale uitwisselbaarheid van parkeervoorzieningen.

In bestaande situaties gaan we uit van het volgende beoordelingskader:

a. Wanneer parkeerdrukmetingen? Parkeerdrukmetingen zijn gewenst in straten/wijken waar capaciteitsproblemen en veelvuldig fout-parkeren worden gemeld en een eerste schouw van de situatie dit bevestigt.

b. Welke beoordelingen? De analyse is vaak even belangrijk als de telcijfers zelf: Voor welk gebied worden vraag en aanbod vergeleken? Want het gaat om een parkeerbalans: vraag en aanbod in een onderscheidbaar gebied. We gaan uit van de volgende criteria:

- Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd. De afbakening van een onderzoeksgebied is hierop gebaseerd: een wijk of sectie van een wijk waar deze afstandsgrens (nagenoeg) niet overschreden wordt voor bewoners.
- Bij structurele parkeeroverlast (bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zijn maatregelen gewenst.

c. Welke maatregelen? Afhankelijk van de onderzoeksuitkomsten en de mogelijkheden kunnen diverse maatregelen worden overwogen:

- Waar in substantiële mate een capaciteitstekort in de openbare ruimte veroorzaakt wordt door het niet of beperkt gebruiken van parkeergelegenheid op het eigen erf van de wijkbewoners, is uitbreiding van de capaciteit niet de eerste optie. In de eerste plaats kan het de bewoners helder bericht worden: De parkeerproblemen hebben hun oorzaak in het onvoldoende parkeren op eigen terrein. Dat kan een aansporing zijn. Verder past het in deze situatie om de bewoners duidelijk te maken dat niet zomaar dure en schaarse ruimte gebruikende extra capaciteit gerealiseerd kan worden, als de oorspronkelijk daartoe bestemde privé-ruimte niet meer voor parkeren wordt gebruikt.
- In bijzondere gevallen kan er sprake zijn van een 'overloop' uit een andere wijk of van een specifieke bestemming anders dan wonen: sporthal, sportvereniging, horeca etc. Vaak is het capaciteitstekort dan minder structureel. Wanneer wel, past het primair om bij of nabij die 'veroorzakende' buurt of bestemming de oplossing te zoeken. Een extreem geval is het parkeren in woonwijken door werknemers. Zij accepteren soms grote loopafstanden en parkeren (gratis) ver in omringende woonwijken. Als het structureel een aanzienlijk probleem is, kan in principe een systeem van belanghebbendenparkeren worden overwogen.
- Uitbreiding van de capaciteit in de wijk kan soms zeker een noodzaak hebben. Als dat ten koste gaat van andere functies (vooral groen) is een gedegen afweging op z'n plaats. Beter wordt maximaal gezocht naar capaciteitsuitbreiding door herinrichting of herindelings van de verharde openbare ruimte.

Vermindering van capaciteitsproblemen zal niet alle fout parkeren doen verdwijnen. Dat tonen de meldingen nu al wel: Notoire foutparkeerders doen dat vaak niet vanwege het gebrek aan plaats in de wijk. Parkeren op het trottoir en andere ongewenste plaatsen kan door fysieke maatregelen worden tegengegaan. Daarnaast zijn zeker ook handhavingsacties op notoir foutparkeren nodig. Herhaalde meldingen over dezelfde locatie, vragen om contact met de politie: afstemming met daar binnengekomen meldingen en handhavingsbeslissing.



Parkeren van grotere voertuigen (o.a. bedrijfsbusjes)

Molenwaard heeft in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) beperkingen gesteld aan het parkeren van 'grote voertuigen'. Dat zijn voertuigen die 'met inbegrip van de lading een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter'. Vrachtauto's en touringcars dus. Ze mogen niet meer in de bebouwde kommen geparkeerd staan, uitgezonderd bedrijventerreinen en specifiek aangewezen parkeervoorzieningen. Ook is in de APV geregeld dat recreatieve voertuigen (caravans en campers) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen geparkeerd mogen worden op de openbare weg.

Beide APV-regels zijn echter geen instrument tegen dagelijks hinderlijk parkeren van bestelbusjes. Daarvoor is een juridische aanpak niet mogelijk. Het probleem is daar namelijk niet primair het langdurig maar het hinderlijk, overlastgevend parkeren. Bestaande alternatieven nadrukkelijker onder de aandacht brengen, is de boodschap.

Het parkeren van grote voertuigen op plaatsen waar parkeren simpelweg niet mag, is te zien als *fout parkeren met extra impact*. Bij herhaalde meldingen past het hier nog meer om snel met de politie te spreken. Meestal echter gaat het om –op dit moment- legaal parkeren. Het is wenselijk dat in eerste instantie een bewoner die er last van heeft de betreffende bestuurder probeert aan te spreken: Kan dit niet anders?

Het is aan de gemeente om in actie te komen als meerdere bewoners klagen over het gedrag van meerdere bestuurders. Dan is het zaak om primair te achterhalen of de bestuurders van grotere bedrijfsbusjes alternatieven hebben: Zijn er op enige afstand locaties waar dergelijke busjes geen overlast geven?

De gemeente kan, juist als er een passend alternatief is, positief optreden: in de lokale media duidelijk maken dat busjes-bestuurders gevraagd wordt om medebewoners een plezier te doen en elders te parkeren.

Uitwerking naar concrete locaties

Bovenstaande beleidsregels over parkeercapaciteit en parkeren van grote voertuigen, worden in de uitwerking van dit GVVP toegepast op locaties waar knelpunten worden geconstateerd. In de inventarisatiefase van dit GVVP is gebleken dat er nogal wat probleemlocaties zijn of ervaren worden. Molenwaard zal hier samen binnen bestaande mogelijkheden met de betrokkenen aan werken.

2.6 Veilige fietsroutes

Voor Molenwaard zijn veilige, direct en comfortabele fietsroutes van groot belang. In de kernen kan de fiets, gezien de beperkte afstanden, gemakkelijk de hoofdrol spelen, passend bij een dorps verkeersklimaat. Voor externe relaties is de fiets voor veel scholieren noodzakelijk, gezien de beperkte OV-bediening.

Veilige fietsroutes binnen de kernen is een onderwerp dat verwerkt zit in diverse andere thema's in dit GVVP: weginrichting (ETW en GOW) in paragraaf 2.2, kruispunten in 2.3 en schoolomgevingen in 2.7. Daarnaast vragen vooral buitenkomse schoolfietsroutes de aandacht, met een accent op verlichting.

Goede fietsroutes buiten de kernen van Molenwaard is vooral een zaak van provincie (de fietspaden langs N-wegen) en het waterschap. Voor de gehele regio Alblasterwaard en Vijfheerenlanden zijn de schoolfietsroutes in beeld gebracht waar minimaal 100 leerlingen per dag gebruik van maken. Met veel input van de scholieren zelf zijn de knelpunten geïnventariseerd en, in de jaren na 2010, gewenste maatregelen uitgevoerd. Inmiddels zijn er weinig objectieve knelpunten meer- al helemaal niet op het grondgebied van Molenwaard. Hoogstens kan de fietsroute van Groot-Ammers naar de Schoonhovense pont worden genoemd:



ofwel via de drukke dijk (Gelkenes), ofwel over het bedrijventerrein Gelkenes (Ambachtsweg: geen fietsvoorzieningen, veel vrachtverkeer, veel kruisingen). Waarschijnlijk is de dijk-route na de dijkverbetering het veiligste alternatief.⁹

Verder is ontbrekende verlichting op drukkere (school)fietsroutes een punt. Fietspaden zijn soms wel en soms niet verlicht. De gemeente beheert de openbare verlichting in Molenwaard, ook als het om buitenkomse waterschapswegen gaat. Het is zaak dat verlichting van fietsroutes systematisch bepaald wordt, op basis van een groter aantal factoren:

- aantal fietsers;
- risicogroepen (vooral: kinderen);
- riskanter routes (minder andere verlichting, bochtig, meer autoverkeer etc.);
- de natuurwaarde van donkerte in het buitengebied.

Hiertoe wordt, in samenspraak met het waterschap Rivierenland, een beleidsplan opgesteld, met prioritering vanuit intensiteiten, risicogroepen, routeveiligheid en natuurwaarde.

Overigens is ook het aanbrengen van kantmarkering een goede manier om de zichtbaarheid van bermen te vergroten.

2.7 Schoolomgevingen en schoolroutes

In Molenwaard leven de nodige zorgen over de veiligheid van schoolgaande kinderen. Dat betreft de schoolroutes om naar de basisschool te komen en de directe schoolomgevingen. Voor vijf scholen zijn specifieke meldingen gemaakt over de onveiligheid en parkeeroverlast van de schoolomgeving:

- de ingang van de Chr. basisschool aan de Peppelstraat in Bleskensgraaf (momenteel reconstructie gaande die verbeteringen zal geven);
- de *shared space* inrichting bij de Brede School in Nieuwpoort;
- de combinatie van verkeersstromen met de plaatselijke supermarkt in Molenaarsgraaf;
- de directe omgeving van de Brede School aan de Standerdmolen in Nieuw-Lekkerland;
- basisschool De Fakkel in Goudriaan ligt aan een 60km-weg;
- de school in Ottoland staat aan een smalle weg. Hier wordt gewerkt aan verbetering door de realisatie van een brug en parkeerplaatsen op het terrein van de school.

Maatregelen en beoordelingskader

De veiligheid van schoolroutes en schoolomgevingen heeft enerzijds vaak heel specifieke aspecten, die per locatie/school om gerichte maatregelen vraagt. Anderzijds zijn ook meer algemene beleidslijnen van belang. Vooral de brede, integrale aanpak van *SCHOOL op SEEF* die in Zuid-Holland door vele gemeenten gehanteerd wordt. De problematiek van schoolroutes en schoolomgeving wordt hierin integraal bekeken: infrastructuur, verkeerseducatie, handhaving en communicatie. Ook wordt steeds meer de nadruk gelegd op samenwerking en betrokkenheid. Molenwaard is ook al langere tijd met *SCHOOL op SEEF* bezig. Twaalf van de 19 schoollocaties nemen reeds deel aan dit programma; 9 scholen beschikken inmiddels over een *verkeersveiligheidslabel*. Voor Molenwaard werkt de *SCHOOL op SEEF* aanpak naar tevredenheid en zal daarom door de gemeente voortgezet worden. Het uiteindelijke doel is dat alle scholen participeren en het verkeersveiligheidslabel behalen.

⁹ Mocht echter gekozen worden voor een hoofdroute voor fietsers door het bedrijventerrein van Gelkenes dan is het van groot belang dat er gezien het vele vrachtverkeer een apart fietspad langs de Ambachtsweg door het bedrijventerrein heen komt zoals er nu al een ligt langs de Tiendweg/Wilgenweg. Het is namelijk niet te verwachten dat het fietsverkeer in verband met de extra omweg de Wilgenweg helemaal uitrijdt tot aan de N216 en vandaar naar de pont fietst; bovendien moet een fietser dan eerst weer de N216 oversteken. Er is dan wel extra aandacht nodig voor de oversteek van het fietspad aan de zuidzijde van de Tiendweg/Wilgenweg naar het te construeren fietspad naast de Ambachtsweg.



Molenwaard streeft verder na dat *alle* schoolomgevingen verkeersveilig zijn ingericht. Uitgangspunt is dat de directe schoolomgeving altijd een (school)zone-30 hoort te zijn. Dat heeft geen grote zone of lang traject te zijn; de nadrukkelijke attentie van alleen de directe schoolomgeving kan even goed werken. Basisschool De Fakkel in Goudriaan ligt 350 m buiten de bebouwde kom aan een 60km-weg. Verlenging van de bebouwde kom of een extra, tweede bebouwde kom, is ruimtelijk gezien niet juist. Wel is het mogelijk een zone met adviesnelheid 30 km/h, inclusief snelheidsremmers, te benadrukken.

Schoolomgevingen worden ingericht met uniforme elementen, zoals attentiepalen (o.a. de *JULIE*). Plannen in Nieuw-Lekkerland voor een *shared space* inrichting zijn uitgesteld. Het is ook niet de richting die voortgezet gaat worden, gezien de klachten over de *shared space* schoolomgeving in Nieuwpoot en gezien het feit dat ook elders in Nederland weinig tot geen voorbeelden bestaan van *shared space* rond basisscholen. De huidige inrichting bij de Brede School Nieuw-Lekkerland lijkt vooralsnog redelijk te functioneren.



2.8 Voetgangers en een toegankelijke openbare ruimte

Evenzeer als fietsers, kunnen voetgangers centraal staan in het verkeer binnen de rustige, dorpse kernen van Molenwaard, waar de vele lokale verplaatsingen zelden langer zijn dan 1 km. Een klimaat om te lopen vraagt een passende, ondergeschikte rol van autoverkeer (ofwel: effectieve 30km-zones), aantrekkelijke buitenruimte en toegankelijke routes. Er dient structureel aandacht te zijn voor de voetganger in het ontwerpproces van de openbare buitenruimte. Ook voetgangersvoorzieningen moeten aan verschillende hoofdeisen voldoen:

- efficiënt: fijnmazig netwerk, direct en vooral gericht op belangrijke bestemmingen;
- toegankelijk en comfortabel: vooral voldoende breedte, geen obstakels, minimale hoogteverschillen, goede verlichting;
- veilig en aantrekkelijk: goed onderhouden, schoon, sociaal veilig en vooral zichtbare en herkenbare oversteken/conflictpunten.

Zebrapaden horen in 30km zones alleen daar waar het relevant is (belangrijke loop-bestemmingen in de buurt; belangrijke looproute) en veilig kan (korte oversteek; combinatie met snelheidsremming).

Molenwaard poogt al structureel de openbare ruimte maximaal toegankelijk te maken. In herinrichtingsprojecten wordt een maat van 150 cm breedte voor looproutes aangehouden, plus zo vlak mogelijke oversteken op kruispunten.

2.9 Openbaar vervoer, veerponten en vervoer over water

Het aandeel van het openbaar vervoer in alle verplaatsingen is in Molenwaard minimaal. Een laag gebruik en een beperkt aanbod. Onvermijdelijk in Molenwaard, gezien de lage bevolkingsdichtheid in combinatie met een diffuus herkomst en bestemmingspatroon. De gemeente acht een adequaat niveau van openbaar vervoer vanuit de kernen naar de belangrijkste



omliggende steden van belang, aangevuld met efficiënte vormen van vraagafhankelijk vervoer. Deze beleidsinzet richting provincie en vervoerder wordt actief bij een nieuwe concessieverlening en bij plannen voor wijzigingen van het openbaar vervoeraanbod gedurende de looptijd van een concessie. Voor meer specifieke kwesties van lijnvoering, frequentie en aansluiting worden OV-gebruikers direct vertegenwoordigd door het consumentenplatform *ROCOV DAV* (regionaal overleg consumentenorganisaties OV in Drechtsteden-Alblasserwaard/Vijfheerenlanden).

Molenwaard heeft meer invloed op en belang bij vervoer over de Lek. Veerponten naar de overkant en *vervoer over water* als aanduiding van verplaatsingen in de lengterichting van de rivier. Molenwaard heeft een groot belang bij de instandhouding van de **vijf** (!!) veerdiensten over de Lek: de fietspont van Nieuw-Lekkerland, de ponten van Krimpen aan de Lek, Bergstoep en Schoonhoven voor alle verkeer en het driehoeksveer Krimpen ad Lek/Kinderdijk/Ridderkerk. De drie autoponten zijn rendabel te exploiteren; de beide fietsponten vragen enige financiële steun.

Het driehoeksveer heeft inmiddels ook de kenmerken van *vervoer over water*: de Lek in de lengterichting, tussen Ridderkerk en de molens van Kinderdijk (1 km). De gemeente verwacht een geleidelijke uitbouw van dit vervoer over water en wil daar actief aan meewerken. Uitbreidingen van de Waterbus tot de Kinderdijkse molens zijn al realiteit aan het worden; een verdere doortrekking tot Nieuw-Lekkerland zullen we zo mogelijk stimuleren.

2.10 Elektrische laadpalen

De gemeente Molenwaard wil een faciliterende rol vervullen om elektrisch rijden te stimuleren. Om die reden werkt de gemeente mee aan verzoeken van professionele aanbieders en/of exploitanten van laadpalen om oplaadvoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente plaatst zelf geen oplaadvoorzieningen en wordt ook geen beheerder of exploitant van laadvoorzieningen. Aanbieders moeten aantonen dat op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat aan een oplaadpunt (binnen een straal van 350 meter minstens 1 gebruiker die is aangewezen op het laden in de openbare ruimte) en moeten ook verder voldoen aan de beleidsregels.

“Een aanvraag om ontheffing voor het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte kan alleen worden gedaan door een professionele aanbieder of exploitant van laadpalen. Bij het voldoen aan de beleidsregels verleent de gemeente een ontheffing, wordt een verkeersbesluit genomen en wordt een overeenkomst opgesteld.”¹⁰

Het bovenstaande is vastgelegd in beleidsregels over elektrische laadpalen, die in regionaal verband onlangs zijn geactualiseerd. Deze beleidsregels worden jaarlijks geëvalueerd. Want duidelijk is dat het terrein van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nog volop in ontwikkeling is. Voor Molenwaard is van belang dat de trend van toenemend elektrisch rijden, structureel om reservering van parkeerplaatsen zal vragen.

In het kader van bevordering van de duurzaamheid wordt ook bezien of het wenselijk en mogelijk is op belangrijker bestemmingslocaties (parkeerlocaties, bijv. bij de Kinderdijkse molens) oplaadvoorzieningen gerealiseerd te krijgen.

2.11 Procesafspraken bij klachten over beheer en onderhoud

De communicatie met burgers kan, zo lijken de nodige reacties te zeggen, bij minder beleidsmatige detailkwesties substantieel beter. Het gaat om punten die vaak aan onderhoud gerelateerd zijn: de scheefliggende stoeptegels en knipperende straatverlichting. De vraag is vooral hoe het komt dat diverse burgers vinden dat ze geen (echte) reactie hebben gekregen. Bij klachten/vragen over dit soort concrete zaken, gaat het er primair om dat duidelijk is hoe de gemeente er procedureel mee om gaat: Wanneer krijgt de burger welk soort bericht terug?

¹⁰ Beleidsregels openbare laadinfrastructuur elektrische voertuigen Molenwaard.



Tegelijk is dit een punt dat niet alleen over verkeer gaat. Bij klachten over bijvoorbeeld het onderhoud van openbaar groen, geldt hetzelfde: heldere, strakke afhandelingenprocedures.

In het proces van verwerking van burger-meldingen zijn voor de gemeente van belang:

1. De voorkant: het gemakkelijk maken voor burgers om meldingen te doen.
2. Meldingen/klachten rubriceren en de verdere procesgang coördineren; keuzes maken in wie een melding moet behandelen of erbij betrokken moet zijn.
3. Tijdige en heldere terugkoppelingen naar de burger.

1. Melding maken: Aan de voorkant werkt het zeker in technische zin goed. Via 'iets melden' op de website molenwaard.nl kunnen burgers binnen 'verkeer' gecategoriseerd klachten doorgeven.¹¹ Er zijn weinig signalen dat burgers het te lastig vinden om hun klachten door te geven – maar tegelijk zal de bekendheid met deze simpele mogelijkheden zeker nog vergroot kunnen worden.

Home

Direct Regelen

- Afspraak maken
- Digitale producten
- Meldpunt
- Zaakstatus inzien

Contact

Denk mee

Meerkeuzevragen Melding Openbare Ruimte

Oriënteren

Over welk onderwerp wilt u een melding doen? Verkeer

Kunt u uw melding nader specificeren met een onderwerp?

- Parkeerverlast
- Hardrijdend verkeer
- Overlast zwaar verkeer
- Verkeersdrukte
- Probleem bereikbaarheid
- Onveilige verkeerssituatie
- Verzoek handhaving
- Anders, mijn keuze staat er niet bij

2. Coördinatie meldingen: Bij de afdeling Samenleving komen meldingen over verkeer bij de gemeente binnen en worden in het zaakstelsel functioneel verdeeld. Van belang is vooral de keuze welke partijen bij de verdere afhandeling betrokken moeten worden. Vooral: iemand belast met verkeer; BOA's en/of politie.¹²

Veel meldingen zijn impliciet of expliciet een vraag om handhaving. Voor de burger is het vaak lastig om te weten wie te bellen/mailen als het om (verondersteld) verboden verkeersgedrag gaat: gemeente of politie. We willen duidelijker maken dat (ook) bij kwesties van verkeersgedrag het best de gemeente gecontacteerd kan worden. In de afweging bij de functionele verdeling is het vervolgens zeker niet de eerste optie om te pogen de politie in te schakelen:

- Voorop staat een streven het meer in directe communicatie op te lossen: direct contact tussen de betrokkenen. Simpelweg aan de veroorzaker zeggen dat diens gedrag hinder geeft.
- Nu past het voorgaande natuurlijk lang niet altijd. Denk alleen al aan situaties van te hard rijden of van klachten over gedrag van meerdere personen. Als het gaat om meerdere vergelijkbare klachten in eenzelfde wijk/dorp, kan als tweede optie ook de kwestie in een overleg met de klankbordgroepen worden gebracht. Weer om samen te zoeken naar een minder formele, niet-politionele oplossing.
- Vervolgens zijn er BOA's die soms een melding kunnen oppakken. Molenwaard zet de gemeentelijke BOA's sinds 2014 ook in voor o.a. 'fout geparkeerde voertuigen' en 'inrijverbod negeren'.
- Bij te grote conflicten (te hoog oplopend, teveel betrokkenen, te groot probleem) kan inschakeling van de politie passend zijn.

¹¹ De categorie *verzoek handhaving* werkt verwarrend en kan beter weggelaten worden: alleen inhoudelijke categorieën. Verder is er verwarrende overlap tussen *hardrijdend verkeer* / *verkeersdrukte* en *onveilige verkeerssituatie*.

¹² Het online meldingssysteem verwijst de burgers bij kwesties buiten de kom al direct door naar provincie of waterschap. Dat kan echter wel gebruiksvriendelijker dan alleen telefoonnummers te tonen.



3. *Terugkoppelingen*: De eerste respons kan direct – een ontvangstbevestiging. Een tweede terugkoppeling kan ook vaak snel: Melden welke keuze is gemaakt in het afhandelingsproces: naar welke partij gebracht; welke verdere betrokkenen; verwacht verloop. Welke terugkoppelingen verder passend zijn, is sterk afhankelijk van de verdere stappen. De norm blijft staan: Belangrijke ontwikkelingen melden en de burger blijven informeren over verwachte tijdpaden.



3. Vijf grotere verkeerskwesties in de kernen

In de inventarisatiefase zijn vijf verkeersproblemen duidelijk het vaakst genoemd. Ze kunnen ook als de vijf grootste problemen worden gezien, al is de aanduiding ‘groot probleem’ bij Langerak-Zuid minder terecht. Deze grotere verkeersproblemen in Molenwaard, die een volledige realisatie van de beleidsvisie het meest in de weg staan, gaan alle vijf gaan over (te) veel doorgaand verkeer, over wegcategorisering en de realisatie van beoogde verkeersfuncties. In vijf paragrafen worden ze besproken:

- 3.1 Hoofdwegenstructuur in Nieuw-Lekkerland
- 3.2 Kinderdijk en toeristisch verkeer naar de molens
- 3.3 Groot-Ammers, de route Voorstraat/Sluis en doorgaand verkeer
- 3.4 Verkeersstructuur Nieuwpoort en Langerak-Zuid
- 3.5 Sluipverkeer door Oud-Alblas

Bij de eerste en tweede is de vraag primair welke wegcategorisering gehanteerd moet worden. Bij de andere drie staat de categorisering wel vast en is meer de vraag hoe de beoogde wegfuncties gerealiseerd kunnen worden.

3.1 Hoofdwegenstructuur in Nieuw-Lekkerland

Probleem en categorisering

In Nieuw-Lekkerland zijn er de nodige klachten en discussie over intensiteiten en snelheden op belangrijker route, gerelateerd aan de categorisering van de wegen. In het *Categoriseringsplan Nieuw-Lekkerland* (2000) is gekozen om:

- alle wegen in de bebouwde kom in te richten als erftoegangsweg (30 km/h);
- alleen de Schoonenburglaan wordt gebiedsontsluitingsweg (50 km/h), omdat deze weg fungeert als invalsweg, met een overheersende verkeersfunctie en van belang is voor het vrachtverkeer.

Feitelijk geen hiërarchie in het wegennet binnen de kern dus; de Schoonenburglaan is de inrikker in het dorp vanaf de N480. Dat die als gebiedsontsluitingsweg wordt gezien, is logisch (los van de vormgeving; zie hierna).

In 2004 heeft een evaluatie van het plan plaatsgevonden en zijn een aantal wijzigingen in het categoriseringsplan aangebracht:

- De verlengde Planetenlaan toch GOW-50, met inbegrip van Standerdmolen tussen de Lekdijk en de Planetenlaan.
- Het gedeelte van de Lekdijk rond de Kerk wel als erftoegangsweg blijven zien, maar in afwachting van een toekomstige herinrichting toch voorlopig 50 km/uur hier handhaven.

Verder krijgt de Lekdijk binnen de kom een etiket gebiedsontsluitingsweg (50 km/h).

Hiermee is (vooralsnog) een GOW-structuur door het dorp aanvaard.

Analyse

Wel een GOW-structuur met twee bezwaren, die ook goed zichtbaar zijn in de intensiteitscijfers (tellingen 2014):



		<i>mtv/etm</i>
30km/ETW	Hoogaarslaan	1828
	Middelweg	1718
	Planetenlaan westkant	3793
	Dr Slotstraat	4034
50km/GOW	Planetenlaan oostkant	3870
	Standerdmolen (Planetenlaan-Lekdijk)	2779
	Lekdijk (nabij kerk)	3929
	Lekdijk (ri Streefkerk)	2159
	Schoonenburglaan	5709

De cijfers tonen weinig bundeling van het verkeer op 50km-wegen. Zeker, de Schoonenburglaan is duidelijk drukker dan alle andere wegen. Dat is, als inprikker vanaf de N480, ook inderdaad een duidelijke GOW. Maar verder tonen de cijfers teveel vergelijkbare intensiteiten. En ongewenste intensiteiten: de 30km-route Dr. Slotstraat en Standerdmolen tussen Schoonenburglaan en Planetenlaan is net zo druk (4034) als de 50km-route via Lekdijk (3929) en Standerdmolen. Het 30km-deel van de Planetenlaan is ook niet rustiger dan het 50km-deel. Verder westelijk is goed zichtbaar dat er geen duidelijke structuur meer is: Zowel de Hoogaarslaan als de Middelweg tellen zo'n 1800 mtv/etm.

In het algemeen zijn het geen intensiteiten die voor erftoegangswegen onaanvaardbaar zijn. Maximaal 4000 mtv/etm is acceptabel. Maar niet ideaal – en Nieuw-Lekkerland kent door het ontbreken van een bundelende, aantrekkende hoofdstructuur teveel van die drukke 30km-straten.

Dijkversterking

Daar komt bij dat de Lekdijk-route dan wel een 50km-regiem kent, maar deels daar echt niet voor geschikt is. Het Categoriseringsplan erkende dat al: Rond de Hervormde Kerk past eigenlijk alleen een 30km-regiem en een inrichting als erftoegangsweg. De dijkversterking die momenteel wordt uitgevoerd, maakt drie verbeteringen mogelijk:

- Het tweerichtingsfietspad aan de buitenkant van de dijk wordt vanaf Kinderdijk doortrokken tot de Standerdmolen in Nieuw-Lekkerland. Een belangrijke verbetering van de fietsveiligheid – ook al heeft het niet zozeer verband met keuzes van hoofdroutes voor autoverkeer.
- Het tamelijk intensief bebouwde deel van de Lekdijk tussen Schoonenburglaan en de oostelijke komgrens (350 m) kan in de toekomst als 30km-zone worden heringericht.
- Vooral: Tussen de Standerdmolen en Schoonenburglaan komt, achter de Hervormde Kerk langs, op de kruin van de dijk een nieuwe GOW (50 km/h). Het krappe oude dijkvak waar een GOW-categorisering niet past, wordt afgewaardeerd naar een 30 km zone. Dit wordt ook de route voor de fiets. Op de kruising Lekdijk-Standerdmolen komt een rotonde, mede om het tweerichtingsfietspad veilig aan te sluiten.

Oplossingsrichting

Door deze oplossing van het belangrijkste knelpunt in de huidige GOW-routes, is te meer duidelijk dat de beste keuze is om de huidige 50km-route te categoriseren als de structurele GOW-route door Nieuw-Lekkerland: Planetenlaan (oost) / Standerdmolen (noord) – nieuwe Lekdijkroute – Schoonenburglaan. Deze GOW-route is ook in redelijke mate als zodanig uitgevoerd (zie de inrichtingseisen in paragraaf 2.2). Minst toereikend is de vormgeving van de Schoonenburglaan ten noorden van de Jacoba van Beierenstraat: smalle fietsstroken of geen fietsstroken; parkeren langs de rijbaan; een groot aantal voorrangskruispunten. In een herinrichting zal vooral gezocht moeten worden naar ruimte voor gescheiden fietsvoorzieningen (met voorkeur voor een tweerichtings-fietspad aan de westkant van de Schoonenburglaan).

Vervolgens is het wel zaak dat de overige wegen in de kern Nieuw-Lekkerland daadwerkelijk als 30km-woonstraten functioneren.



- Aan de westkant van de kern Nieuw-Lekkerland bestaat bij deze GOW-keuze geen verbindende route. Er is ook geen ruimtelijke mogelijkheid. Een probleem is dat echter niet, want de hoogste intensiteiten (Hoogaarslaan/Middelweg) zijn nog relatief laag: maximaal 2000 mtv/etm. Dan is het ontbreken van structuur passend. Een spreiding van het verkeer over 30km-wegen is hier juist.
- Aan de oostkant is er een belangrijk probleem. De route Standerdmolen-Dr.Slotstraat is namelijk geen optimale ETW, in het feitelijk gebruik. Het doorgaande autoverkeer is moeilijk richting Lekdijk-route te bewegen, want het blijft een feit dat de route Standerdmolen-Dr.Slotstraat tamelijk geschikt is voor autoverkeer en korter is: 700 m korter dan via de dijk. Het is een tamelijk brede en rechte weg, zonder parkeren op de rijbaan: Waarom omrijden als het, met wat gematigder snelheid, ook direct en soepel kan via Standerdmolen en Dr.Slotstraat?
Wetend dat er zonder extra maatregelen weinig verkeer naar de GOW50-Lekdijkroute getrokken zal worden, moet m.b.t. de ETW30-route Standerdmolen-Dr.Slotstraat een keuze worden gemaakt:
 - De huidige situatie min of meer aanvaarden: Geen belangrijke aanpassingen aan de route en de intensiteiten accepteren omdat die ook niet onaanvaardbaar hoog zijn.
 - Ingrijpende maatregelen uitvoeren om de intensiteiten en de gereden snelheden terug te dringen: versmalling van de rijloper tot 5,00 m en meer parkeervakken op de rijbaan. Het zal zeker effect hebben, zowel op intensiteit als snelheid. Maar het heeft ook aanzienlijke kosten en nadelen.Het is een keuze die nadrukkelijk samen met de wijkbewoners gemaakt zal worden, in de komende jaren.

3.2 Kinderdijk en toeristisch verkeer naar de molens

Probleem

Het dijklint door Alblasterdam en Kinderdijk kent hoge verkeersintensiteiten. Een deel daarvan betreft de stroom toeristen die de molens van Kinderdijk bezoeken. De bewoners ervaren veel overlast van geparkeerde auto's en campers en zijn ontevreden over de inrichting van de Molenstraat als ontsluitingsroute van het gebied. De weg wordt gevaarlijk gevonden - voor automobilisten, fietsers en voetgangers.

De cijfers tonen inderdaad hoge intensiteiten. De Molenstraat telt nu tussen Alblasterdam en Kinderdijk ca. 10.000 mtv/etm op een gemiddelde werkdag. Dat is veel op een krappe, bochtige, intensief bebouwde dijk, ook bij een snelheidsregiem van 50 km/h.

Het oostelijk deel van de Molenstraat is wat rustiger: zo'n 6.000 mvt/etm. Nog steeds echter intensiteiten boven de grens van wat zou passen als het een 30-km erftoegangsweg zou zijn (zie paragraaf 2.1).

Uit een kentekenonderzoek (2010) blijkt dat het meeste verkeer op het dijklint lokaal verkeer van en naar Kinderdijk betreft. De drukte op de dijk in Kinderdijk heeft natuurlijk deels betrekking op de bewoners zelf, maar vooral op de werkgelegenheid in Kinderdijk zelf, met name IHC Merwede. Het aandeel doorgaand verkeer is "beperkt te noemen", zoals het rapport van DIA meldt. Voor een belangrijk deel is dit doorgaand verkeer ook onvermijdelijk. Neem bijvoorbeeld relaties tussen Nieuw-Lekkerland, Alblasterdam en Krimpen ad Lek/Krimpen ad IJssel. Het doorgaand verkeer dat men wat meer als *sluipverkeer* kan zien, namelijk tussen Nieuw-Lekkerland en A15, is beperkt: minder dan 10% van het verkeer in Kinderdijk.

Snelheid en categorisering

De cijfers over gereden snelheden zijn ten opzichte van de geldende snelheidsregiems niet verontrustend. In Kinderdijk komt de V85 niet boven 50 km/h, het geldende snelheidsregiem.



Alleen nabij de komgrens richting Nieuw-Lekkerland is de V85 wel te hoog, zo'n 60 km/h. Dat heeft vooral te maken met de locatie van deze komgrens, ver buiten de bebouwing.



Dat het snelheidsregiem op de Molenstraat 50 km/h is, ligt niet direct voor de hand. In het *Categoriseringsplan Nieuw-Lekkerland* uit 2000 wordt de verbindende functie van deze straat benoemd, maar toch gekozen voor een categorisering van alle straten binnen de kom als erftoegangsweg (30 km/h). Het uiteindelijke besluit is weer anders:

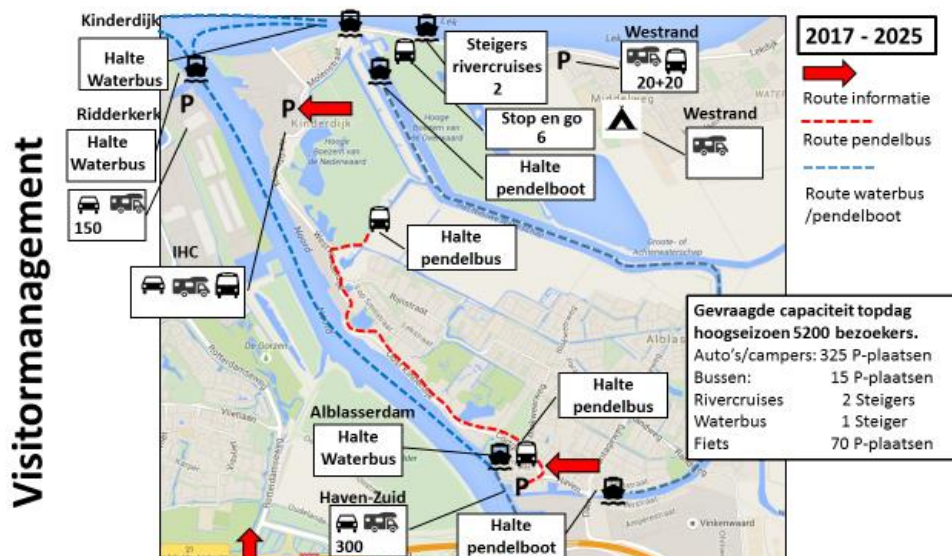
- Molenstraat zuidwest, tussen Veerдам en Alblasserdam (700 m, met de locatie van IHC), toch GOW en een maximum van 50 km/h;
- Molenstraat noordoost, van Veerдам tot Lekdijk (ook 700 m), in principe ETW-30 maar “in afwachting tot de toekomstige herinrichting” vooralsnog 50 km/h. Motivering: zonder herinrichting werkt de politie niet mee aan handhaving.

Op papier goede keuzes. De eerste keuze is, gezien de overheersende verkeersfunctie, sowieso verdedigbaar, zeker nu aan de buitenkant een tweerichtingenfietspad is gerealiseerd. De tweede keuze is ook te begrijpen als die ‘toekomstige herinrichting’ daadwerkelijk plaatsvindt. Inmiddels zijn we echter 16 jaar later.

Toerisme en SWEK

De uitspraken in het *Categoriseringsplan* uit 2000 zijn o.a. gevolgd door het genoemde *Kenteknonderzoek Dijklint* uit 2010. Meer dan een onderzoek; het ging nadrukkelijk ook over de vraag of de intensiteiten te verminderen zijn. Slechts in geringe mate, is de conclusie: namelijk een deel van het doorgaande verkeer van/naar Nieuw-Lekkerland en het toeristisch verkeer naar en van de molens van Kinderdijk. Dat geeft hogere intensiteiten maar ook specifieke problemen: extreem drukke dagen, veel touringcars die lastig door smalle bochten komen, parkerende en kerende molens-bezoekers (vooral ook campers).

Het aantal Kinderdijk-bezoekers zal de komende jaren toenemen. Men gaat uit van 5.200 bezoekers op een topdag in het hoogseizoen. Het is zaak deze groei goed te accommoderen. Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) en de gemeenten Alblasserdam en Molenwaard hebben daartoe een *Aanpak Visitormanagement werelderfgoed Kinderdijk* laten opstellen (BLOC, 2015). De stroom toeristen zal, zo wil dit plan, opgevangen worden door parkeren op afstand (bij IHC, in Alblasserdam en in Slikkerveer), pendeldiensten en vervoer over water. De capaciteit van het huidige parkeerterrein zal verminderd worden tot slechts 40 parkeerplaatsen met reservering en daarmee eigenlijk niet meer echt meetellen. Parkeren moet verder echt voor 100% ‘op afstand’ komen.



Afbeelding: Hoofdlijnen van concept visitorsmanagement

In de Aanpak zijn de noodzakelijke maatregelen op een rij gezet. De beide betrokken gemeenten hebben samen met SWEK een taak in diverse maatregelen:

- circulatieplan en stop&go zone voor touringcars;
- realisatie aanvullende parkeerterreinen voor auto's, bussen en campers;
- uitwerking pendeldienst tussen parkeerterreinen en de site;
- aansluiting vervoeralternatieven (bus en fiets) op Waterbus-netwerk;
- realtime informatiesysteem over beschikbare parkeercapaciteit;
- zoals de Aanpak formuleert: "voorkomen hinderlijk verkeer op het dijklint: verbod parkeren op de stoep en handhaving op naleving regelgeving parkeren voor zowel campers, touringcars en personenauto's".

Diverse maatregelen waarvan de effectiviteit mede bepaald zal worden door te hanteren tarieven van parkeren en vervoersdiensten. Tegelijk staat wel vast dat heldere informatie aan de vele soorten doelgroepen een randvoorwaarde is.

Oplossingsrichtingen

De hoge verkeersintensiteiten op de Molenstraat in Kinderdijk zijn voor een belangrijk deel een gegeven. Slechts een deel van het toch al niet omvangrijke doorgaand verkeer zou naar andere, wenselijker routes kunnen worden 'gestuurd' (Nieuw-Lekkerland <> A15). Een relatief trage passage van de Molenstraat kan hierin een rol spelen. Verder is alleen de bezoekersstroom van de molens te beïnvloeden. De ambitieuze *Aanpak Visitorsmanagement* kan, wanneer effectief doorgevoerd, de intensiteiten op de Molenstraat substantieel verminderen, zeker in het toeristisch seizoen. Maar meer nog kan dit visitorsmanagement de hinder en onveiligheid verminderen. Het is daarom zaak de voorstellen uit de *Aanpak visitorsmanagement* daadkrachtig op te pakken. Op korte termijn gaat het vooral om het opstellen en doorrekenen, qua intensiteiten, capaciteiten en financiën, van diverse scenario's die binnen de Aanpak realiteit kunnen worden: verschillende bezoekersaantallen, verschillende verdelingen over vervoerwijzen voor *the last mile* (incl lopen vanaf IHC!) en over parkeerlocaties, verschillende varianten en intervallen van pendelbussen, etc.

De laatste maatregel die de *Aanpak* noemt voor Molenwaard en Alblasserdam, 'voorkomen hinderlijk verkeer op het dijklint', vraagt een verbreding. Aansluitend bij een *parkeerluw* streefbeeld voor de Kinderdijk-molens verdient de huidige inrichting en categorisering van de Molenstraat tussen Veerdam en Molenkade aandacht. Hier zijn maatregelen nodig en mogelijk die perfect passen bij het idee van vergroting van de toeristische aantrekkingskracht van de molens-zone:

- Vanaf de Veerdam is de Molenstraat in noordoostelijke richting over 350 m eerst intensief tweezijdig bebouwd, dicht op de weg. Een werkelijke dorpskern – en dat ook steeds meer



geworden in de laatste jaren, door alle toerisme. De weg zou hier nadrukkelijk een verblijfskarakter moeten tonen. Over dit relatief korte stuk behoort de verblijfsfunctie te prevaleren. Geen mini-trottoirs met mini-fietsstrookjes en veel auto-asfalt, maar een verblijfszone die toont dat het centrum van Kinderdijk (incl. uitstallingen en terrassen) 'hier' is, dat het hier om verblijven gaat, zeker voor de bezoekers van de Kinderdijkse molens.

- Daarna volgt nog 150 m tot de eerste Molenkade en 200 m tot de tweede (Overwaard). Minder bebouwd en minder dorps, met een twerichtingenfietspad aan de buitenkant. Een kort stukje dat nadrukkelijker in het dorp getrokken kan worden, juist omdat het ook de *site-entree* is. Overigens vraagt de oversteek van het fietspad Nederwaard naar het fietspad op de dijk verbetering. Met de uitbreiding van de steigers en het vervoer over water is het des te wenselijker om de dijk hier te zien als een toegangszone van het molengebied, waar voetgangers en verblijfsfuncties prioriteit hebben. Molenwaard zal daartoe ook de komgrens verder naar buiten plaatsen. Een zodanige 'voetgangersvriendelijke entreezone' is een belangrijke verbetering. Op langere termijn is ook de mogelijkheid van een tunnelverbinding voor voetgangers en fietsers van de steigers naar het entreegebied denkbaar. Momenteel loopt een onderzoek hiernaar.

Voor de 700 m oostelijke Molenstraat is terugbrengen van de snelheid gewenst.

Dit kan door het invoeren van een 30-km regiem en een nieuwe weginrichting (zoals trouwens in 2000 al voorgenomen) waarbij worden toegepast:

- Zo mogelijk geheel klinkers of zones met (deels) klinkers; in ieder geval geen belijning en geen rode strookjes.
- Een rijloperbreedte die afgestemd is op de blijvend hoge intensiteiten, echter met beperkte aandelen vrachtverkeer (nu ook al) en touringcars/campers (straks) en lage snelheden: in principe ca 500 cm, met schuine trottoirbanden en parkeren naast de rijloper (wellicht zo ongeveer de plaatsen van nu). Het zal ruimtewinst geven voor voetgangers en 'verblijvers'.¹³ Benadrukt moet worden dat een zodanige herinrichting alleen mogelijk is bij sterke vermindering van het aantal touringcars op de Molenstraat en in die zin gelijk op moet lopen met de *Aanpak visitorsmanagement*.
- Gelijkwaardige kruispuntvlakken (of liefst punaises) bij Schansweg en Lekkade.

Een andere mogelijkheid is om, zoals ook op delen van het dijklint in Alblasserdam toegepast, de weg in te richten als 50-min weg. Hierbij draagt de inrichting van de weg bij aan een lagere snelheid dan maximaal is toegestaan.

Inmiddels is gestart met planvorming door een projectgroep, waarbij stakeholders, zoals bewonersvereniging, SWEK en IHC, nauw worden betrokken.

3.3 Groot-Ammers, de route Voorstraat/Sluis en doorgaand verkeer

Probleem en eerdere plannen

Op het dijklint in Groot-Ammers (specifiek Voorstraat en Sluis) wordt overlast van doorgaand verkeer ervaren. De oude dijkroute door de kern heeft tussen de Beatrixstraat en de Ammerse Kade tweezijdige bebouwing direct aan de weg en een smal wegprofiel. De route is een van de weinige oost-west verbindingen in dit deel van de Alblasserwaard en voor zwaar verkeer de enige ten noorden van de N214.

In het veiligheidsplan van de gemeente Liesveld uit 1995 is de route door Groot-Ammers als probleem benoemd. Het plan noemt de Voorstraat een *verblijfstraat met een licht ontsluiting*.

¹³ Het mogelijk maken van de regelmatige uitzonderlijk brede transporten van en naar IHC (onthefingen tot 6 m breedte) zou in principe niet normgevend moeten zijn voor de breedte van de rijloper. Dergelijke transporten kunnen op rustiger (nachtelijke) momenten worden georganiseerd en begeleid, met bijvoorbeeld tijdelijk stoppen van verkeer in de tegenrichting. Een vrije ruimte van 6 m is in principe, mits goed gedetailleerd, combineerbaar met een rijloper van 500 cm.



tende functie, waar een maximumsnelheid van 30 km/uur past. De route is sindsdien heringericht: asfalt, rode fietssuggestiestrookjes en parkeren in vakken. Veel bewoners vinden dat deze maatregelen onvoldoende effect hebben gehad.



Als het gaat om verkeershinder en onveiligheid, zijn er de nodige objectieve indicatoren:

- Verkeersveiligheid: Het aantal (slachtoffer-)ongevallen op dit wegvak is in de registraties (2007-2015) zeer beperkt en ook zeker niet stijgend.
- Snelheid autoverkeer: Uit een recente snelheidsmeting (januari 2015) blijkt dat men zich op het bochtiger zuidelijk deel van de Voorstraat (nabij Kerkstraat en Sluis) goed aan de maximumsnelheid van 30 km/h houdt (V85 tussen 27 en 34 km/h¹⁴). Op het rechte stuk van de Voorstraat, richting Gelkenes, wordt een V85 van 40 km/uur gemeten. Een meetresultaat dat natuurlijk niet juist is gezien de ingestelde limiet, maar tegelijk (zie ook paragraaf 2.2) in het algemeen in gemeentelijk verkeersbeleid als nog net acceptabel wordt gezien.
- Verkeersintensiteiten: Aan de zuidwest-kant van het dorp (Sluis) worden ca. 6.000 mvt/etm geteld. Op de Voorstraat en Gelkenes zijn het er ca. 4.000 mvt/etm. De 6.000 is een waarde die boven de grens van het aanvaardbare voor 30km-wegen ligt; zie ook paragraaf 2.1.
- Aandeel vrachtverkeer: Op de Voorstraat en Sluis bestaat op werkdagen zo'n 8% van het verkeer uit zwaar verkeer en zo'n 18% uit lichtere bedrijfswagens/bestelbussen. Opgeteld een hoog aandeel op de krappe en bochtige route.¹⁵

Naast de herinrichting van de Voorstraat werd in het verkeersveiligheidsplan Liesveld (1995) een **rondweg** als echte oplossing gezien, met twee opties:

- Een mogelijke toekomstige route parallel aan de Sluis en Voorstraat langs de nieuwe waterkering. In het plan werd dit direct gekoppeld aan een aansluiting op de te verbreden Tiendweg/Wilgenweg, richting bedrijventerrein Gelkenes. Noodzakelijk is deze toevoeging echter niet.
- Een zuidelijke rondweg in het verlengde van de N480/Middenpolderweg, via de Peppelweg naar de N216. Deze zuidelijke rondweg is ook opgenomen in het RVVP, echter 'slechts' als *ontbrekende schakel netwerk landbouwverkeer* [maatregel 14a]. Dit zou uitgevoerd moeten worden door de provincie of het waterschap. Het waterschap heeft echter het beleid geen nieuwe wegen aan te leggen. Op korte termijn staat dit project niet geagendeerd als uitwerking van het RVVP (Raadsinformatiebrief Stand van zaken RVVP, 7 januari 2016). Dit buiten het feit dat het dan nog niet direct een route voor alle autoverkeer

¹⁴ V85 van 27 km/h is een percentiel-aanduiding: 85% van de automobilisten rijdt niet sneller dan 27 km/h.

¹⁵ Precieze percentages per type bedrijfswagens/vrachtverkeer zijn moeilijk te bepalen omdat metingen van zwaarder verkeer relatief veel onbetrouwbaarheid kennen. Voor de analyse is het ook niet essentieel: het gaat om veel vrachtverkeer en, breder gezien, veel 'bedrijfsverkeer'.



zou zijn. Overigens heeft de Gemeente Liesveld in 2012 al grond aangekocht voor deze route onderlangs Groot-Ammers.

Oplossingsrichtingen – na nieuw onderzoek

Op de Voorstraat/Sluis is er in ieder geval een verkeersprobleem omdat veel omwonenden een serieus probleem ervaren. Dit los van de vraag of meer objectieve indicatoren ook een groot probleem aanduiden. In die zin is de laatste herinrichting sowieso niet geheel geslaagd: Voor de bewoners werkt het onvoldoende.

Objectief gezien is de snelheid van het autoverkeer niet het primaire probleem. Snelheid wordt wellicht vooral als probleem ervaren in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten en het hoge aandeel (lichter) vrachtverkeer. Net te hoge snelheden kunnen veel hinder en onveiligheids-ervaring geven, als de weg smal, bochtig en druk is – met behalve veel autoverkeer ook veel fietsers en overstekende voetgangers.

Gezien de samenhang in problemen is het zaak zoveel mogelijk effect te bereiken op drie punten:

- a. minder oost-west verkeersbewegingen nabij Groot-Ammers;
- b. gebruik van een andere route door of rond het dorp;
- c. beter verkeersgedrag, via inrichting en/of handhaving.

ad a, minder oost-west verkeer: De totale intensiteiten zijn erg hoog en niet acceptabel voor 30km-straten. Een maximale vermindering van het autoverkeer door Groot-Ammers, voor zover het geen herkomst of bestemming in het dorp zelf heeft, is gewenst. In welke mate het verkeer alternatieven heeft, is echter onbekend. De situatie in Groot-Ammers vraagt primair om een goed herkomst-bestemming onderzoek van het verkeer op de Voorstraat/Sluis. Of er maatregelen mogelijk zijn, is alleen te bepalen als bekend is welke aantallen van waar naar waar rijden. Dat geldt voor alle autoverkeer en specifiek ook voor het zwaardere verkeer van vrachtauto's en bestelbussen



ad b, andere route in het dorp: In de huidige situatie zijn er in of nabij de kern Groot-Ammers geen passende alternatieven voor de route via de Voorstraat/Sluis. Een andere route betekent een nieuwe route: een rondweg. Hiervoor is aangegeven dat dit geen nieuwe gedachten zijn. In 1995 werden al 2 mogelijke routes benoemd. In 2010 zijn deze ten dele beoordeeld door de provincie.



MJ van Woerden (PZH), Verkenning passage Groot-Ammers, sept 2010:

De notitie beoordeelt, vooralsnog globaal, twee hoofdvarianten voor een nieuwe route langs Groot-Ammers. Enerzijds een weg op de dijk (of halverwege het talud), naast de Voorstraat, van Sluis tot Gelkenes. Anderzijds, in een groot aantal varianten van routes en van type waterkruising, een route tussen de Middelpolderweg en Peppelweg (of eventueel Graafland). Deze laatste varianten scoren allemaal slecht tot zeer slecht op factoren van landschap, ecologie en molenbiotoop. Een hoge brug is logischerwijs het minst gewenst op deze punten. Een tunnel geeft wat dit betreft nog de minste schade, maar tegelijk wel de hoogste kosten. De eerste kostenramingen komen voor varianten met een brug op meer dan 20 mln EUR en voor een tunnel nog meer. Daar komt nog bij dat de effectiviteit sterk betwijfeld wordt: “verwacht wordt dat veel van het verkeer door de kern Groot-Ammers bestemmingsverkeer is”, waarvan het maar de vraag is of het een zuidelijke rondweg gaat gebruiken.

Een nieuwe noordelijke dijkroute is beduidend goedkoper (zo'n 6 mln EUR, zegt de notitie), effectiever (want aanpalend aan de huidige route) en minder negatief voor landschap en milieu. Wel vraagt het een verzwaring van het dijklichaam in de uiterwaard.

Voor de provincie is dit alles in 2010 reden om er verder niet mee aan de slag te gaan: de baten wegen niet op tegen de kosten.

Bovenstaande constatering zijn ook in 2016 nog relevant. Tegen de zuidelijke rondweg pleit overigens ook nog dat, als er al veel verkeer heen getrokken zou worden, de zuidelijke toegangsstraten van Groot-Ammers (Kerkstraat, Leeuwerikstraat en/of Molenlaan) niet direct geschikt zijn voor deze nieuwe functie.

Het is duidelijk dat de wens om een alternatief te creëren voor de Voorstraat/Sluis nog steeds bestaat - en met reden. De provinciale overwegingen waren in 2010 echter ook helder. Het is vooral tijd voor een *update en versterking* van de notitie van de provincie, mede op basis van het hierboven al aangekondigde HB-onderzoek. Een notitie die op 4 aspecten een helder beeld geeft van de beide mogelijke routes (dijk-tracé en een zuidelijke rondweg) - plus eventuele extra routes:

- ruimtelijke mogelijkheid;
- omgevingseffecten en haalbaarheid;
- kosten;
- verkeerseffectiviteit (op basis van het herkomst-bestemmingsonderzoek).

ad c. gedrag door weginrichting en handhaving: De mogelijkheden om de verkeersintensiteiten aanzienlijk te verminderen zijn zeker op kortere termijn beperkt. Evenzo voor vrachtverkeer. Andere maatregelen richten zich op dat wat niet het primaire probleem is: verkeersgedrag en rijsnelheid. Toch is het zinvol hier actie op te ondernemen. Want ook al zijn de snelheden gemiddeld zeker aanvaardbaar, er zijn ook (veel) uitschieters. Sowieso zegt de gereden snelheid nog weinig over passend verkeersgedrag, als een voetganger wil oversteken, een fietser linksaf wil slaan, een tegenligger tegelijk bij een versmalling komt etc.

Momenteel worden de volgende typen problemen in het verkeersgedrag gezien, vaak gerelateerd aan de weginrichting:

- zoals gezegd: uitschieters ver boven de 30km-limiet;
- zwaar verkeer dat ook waar het smal of bochtig is, 30 km/h rijdt;
- trillingen en geluidsoverlast door het zwaar verkeer;
- onduidelijke kruispunten (dijk/stoep) leidend tot onveiligheid en conflicten;
- krap inhalen en snijden van fietsers;
- versmallingen die evenveel snelheidsverhoging als –remming geven;
- te smalle of afwezige trottoirs maken lopen tot een onveilige activiteit.

Meer algemeen moet geconstateerd worden dat de huidige inrichting van de Voorstraat de verkeersfunctie benadrukt. Hoewel zone 30, staat de verblijfsfunctie in de inrichting niet



voorop. Asphalt, suggestiestroken, geregeld parkeren, trottoirbanden: het primaat van de rijdende auto straalt ervan af. Nu is de verkeersfunctie, de verbindende functie van de Voorstraat ook zeker realiteit. Maar de verblijfsfunctie is evenzeer overduidelijk aanwezig: woonstraat, winkelstraat, verblijfsgebied, met de veelheid aan bewegingen, situaties en onverwachtheden die daarbij hoort. Het is inmiddels gemeengoed in Nederland om in dit soort situaties ook in de weginrichting de verblijfsfunctie voorop te stellen, mede omdat die slechts over kortere afstand ‘bestaat’ en daarmee ook slechts over kortere afstand de kwaliteit van de verkeersfunctie beperkt.

Daarom is een (nieuwe) herinrichting gewenst, die nadrukkelijk de verblijfsfunctie voorop stelt en tegelijk duidelijkheid geeft aan alle weggebruikers. Een weginrichting die benadrukt dat de route van Sluis en Voorstraat een route door de kern van een dorp is. De volgende maatregelen passen daarin:

1. Een nieuwe weginrichting die een woondomein-uitstraling geeft. In principe liever klinkers dan asphalt, maar vanwege trillingen is dat hier minder gewenst. Grijs asphalt volstaat, zonder belijningen en markeringen; zeker geen suggestiestroken! Van belang is vooral de breedte van de rijloper: in principe ca. 5,20 m. Een breedte waarbij personenauto's (gemiddeld 2.00 m breed incl. spiegels) elkaar met 30 km/h gemakkelijk kunnen passeren, maar achter fietsers gewacht moet worden. Dit geeft vaak ruimte om aan beide zijden trottoirs van minstens 150 cm te maken, zodat ook mensen met kinderwagen, rollator of rolstoel alle voorzieningen kunnen bereiken. Zeker met schuine trottoirbanden is het dan ook goed mogelijk dat vrachtverkeer (max 2,55 m breed excl. spiegels), stapvoets rijdend en licht manoevrerend, elkaar passeert. Ook straatmeubilair heeft veel invloed op de beleving van een weginrichting en dus op de gereden snelheid. Met name lage lichtmasten, dicht op de rijloper, hebben effect.
2. De gelijkwaardigheid van kruispunten in de 30km-zone verduidelijken en daarmee tegelijk ook rechtstanden in het dijktraject beperken. Attenderende bebording is wenselijk, maar vooral een wegbeeld dat de gelijkwaardigheid benadrukt is van belang. Minstens een groot kruisingsvlak in een afwijkende kleur t.o.v. de dijk-wegvakken (rood?). Ook lichte kruispuntplateaus kunnen overwogen worden, al is het gevaar van extra trillingen aanwezig. Punaises geven die trillingen niet, terwijl ze in snelheidsreductie nog effectiever zijn – en tegelijk prettiger ook voor fietsers (die eromheen kunnen).
3. Extra snelheidsremmers, naast de kruispunten en bochten, zijn voorstelbaar in de rechte wegvakken van Sluis en het noordelijk deel van de Voorstraat. Versmallingen hebben echter veel nadelen (onaangenaam tot onveilig voor fietsers; soms meer snelheidsverhoging dan -verlaging) en drempels zullen met de nabije oude bebouwing ook minder wenselijk zijn. Dat maakt een andere vorm van extra snelheidsremmers des te wenselijker: parkeren op de rijbaan. Niet ‘zomaar’ vrij parkeren (dat zou tezeer een niet te passeren rij van auto's kunnen opleveren), maar gereguleerd daar waar het kan en snelheidsbeperking dient, parkeervakken volledig of deels (minstens 1 m) op de rijbaan. Zeker op de wegvakken van Haven tot Beatrixstraat en van Beatrixstraat tot Gelkenes is dit voorstelbaar.

Dit alles natuurlijk in nauwe samenspraak met de bewoners: Doelen en bewezen effecten zijn uitgangspunten, maar verder valt er over veel te praten! Sowieso lijkt het zaak om eerst op basis van een goed herkomst-bestemming onderzoek hoofdkeuzes te maken over eventuele alternatieve doorgaande routes.

3.4 Verkeersstructuur Nieuwpoort en Langerak-Zuid

Plan en probleem

In de komende jaren wordt de nieuwbouwwijk Langerak Zuid ontwikkeld. De Gemeenteraad heeft zich in oktober 2015 uitgesproken over de fasering. In totaal staan 150 woningen gepland, met een bouwtempo van ca 10 woningen per jaar, zo zegt de website www.langerak-zuid.nl.

In het bouwplan wordt uitgegaan van twee aansluitingen voor autoverkeer op het omringende wegennet:



- via de Hennepstraat aan de westzijde en
- via de Wouter van Langherakelaan aan de noordoostzijde.

Met deze plannen krijgt indirect ook de bestaande bebouwingskern van Langerak een zuidelijke aansluiting met de N216 en een directe verbinding voor autoverkeer met de winkels in Nieuwpoort-zuid, naast de oude route door de Hoogstraat van Nieuwpoort.

Minder doorgaand autoverkeer (doorgaand t.o.v. de oude stad) door de Hoogstraat van Nieuwpoort is een positief effect van realisatie van Langerak-Zuid inclusief de verbinding via de nieuwe route door deze wijk. Want hoezeer het een mooie keuze was om de route via de Tiendweg alleen toegankelijk te maken voor fietsers, het is ook wel wat vreemd dat autoverkeer van Langerak naar de winkels in Nieuwpoort-zuid door de krappe Hoogstraat en Binnenhaven moet.

De vraag is dan echter wel of het alternatief minder overlast en minder onveiligheid geeft. Daar zijn niet alle betrokkenen van overtuigd. De angst leeft dat het in Langerak beduidend drukker gaat worden, specifiek omdat de route door de nieuwe wijk Langerak-Zuid ook gebruikt gaat worden door doorgaand verkeer tussen N216 en de Lekdijk/Ameide.



Oplossingsrichtingen

Het is onwaarschijnlijk dat hier een serieus verkeersprobleem ontstaat. Het is in de eerste plaats sowieso al niet waarschijnlijk dat er veel doorgaand verkeer is of komt. Immers, oostelijk van Langerak zijn weinig bestemmingen te vinden die een route vanaf de N216 via Langerak logisch maken. In de tweede plaats bestaat er nu al een alternatieve route voor dit doorgaand verkeer: de route via Melkweg en Boonevlietweg is slechts 300 m langer dan dwars door Langerak-Zuid en Langerak - en veel sneller voor autoverkeer. Deze route is vanaf de N216 ook al als zodanig bewegwijzerd.

Natuurlijk gaat het wel wat drukker worden op de Wouter van Langherakelaan. Inwoners van Langerak gaan de nieuwe zuidelijke toegang in enige mate gebruiken. Het gaat echter ook na deze toename om geringe intensiteiten (< 1500 mtv/etm), die algemeen aanvaard worden in 30km-zones. Tegelijk is te het te begrijpen wanneer inwoners van de tot nog toe doodlopende Wouter van Langherakelaan sowieso niet blij zijn met extra verkeer.

Het is dan vooral zaak om ervoor te zorgen dat dit extra autoverkeer in de woonstaat past, qua verkeersgedrag en snelheid. Voorkomen moet worden dat er over 600 m een tot te hoge



snelheden uitnodigende, rechte weg van Lekdijk tot Langerak-Zuid wordt gerealiseerd. De kruising met de Slotlaan moet een snelheidsremmer blijven. De Wouter van Langherakelaan zou vooral niet verbreed moeten worden, en op 300 m lengte ook zeker 2 snelheidsremmers krijgen. Overigens is het ook van belang de kruising met de autovrije Tiendweg goed uit te voeren: veilig voor fietsers en voetgangers en tegelijk snelheidsremmend op de nieuwe auto-route.

3.5 Sluipverkeer door Oud-Alblas

Probleem en eerdere maatregelen

De oeverroutes van de Alblas/Graafstroom/Goudriaan leveren op diverse plaatsen problematische verkeerssituaties op met de snelheid van het autoverkeer en de ruimte voor fietsers. In Goudriaan en Ottoland komt daar in zekere mate sluipverkeer bij. In Oud-Alblas is dat in veel sterkere mate het geval: grote aantallen *sluipverkeer* dat een andere route 'hoort' te nemen. Inwoners ervaren de hinder van sluipverkeer tijdens spitsperiodes, bij filevorming op de A15 ter hoogte van de op- en afrit N3/N214. Men vindt de situatie onveilig voor voetgangers en fietsers.

In overleg met diverse partijen is in 2015 in vier bijeenkomsten een integraal plan van aanpak (infra / educatie / handhaving) opgesteld voor de problematiek in Oud-Alblas. Eerste maatregelen zijn:

- 4 x per jaar een campagnemiddag "Te gast in Oud-Alblas";
- realisatie van enkele wegversmallingen; de eerste, op de Brugstraat, is gerealiseerd;
- 3 x per jaar wordt een controle op het verbod van zwaar verkeer boven 15 ton gehouden.

Mogelijke oplossingsrichtingen

De route door Oud-Alblas is zeker niet uitnodigend voor doorgaand verkeer. De inrichting is die van een werkelijk 30km-gebied. Daar valt weinig meer aan te verbeteren. Het verminderen van de oorzaak, nl. filevorming op en nabij de A15, is natuurlijk de meest geëigende oplossingsrichting. Op de aansluiting A15/N3/N214 worden ook maatregelen genomen, die tot minder vertragingen moeten leiden – en zo de oorzaak van het sluipverkeer wat weg nemen. Het streven is 30% meer kruispuntcapaciteit.

De vertragingen op de A15 zelf blijven echter voor teveel automobilisten reden om de route door Oud-Alblas te gebruiken. Recent is daarom de oplossingsrichting van een alternatieve route via een parallelweg langs de A15 nadrukkelijk in beeld gekomen. Een nieuwe weg tussen de Edisonweg en de Veerweg, die ook de reguliere route tussen Alblasserdam en Papendrecht-Oost kan zijn. Meerdere partijen -ook het waterschap en de regio- zijn hier bij betrokken. De betreffende route is al langer in beeld als een oplossing voor landbouwverkeer (zie het RVVP Alblasserwaard/Vijfheerenlanden), maar wordt nu dus beoordeeld voor alle gemotoriseerd verkeer. In een *quickscan* wordt gekeken naar effectiviteit, inpassing, kosten en draagvlak.

Mogelijk zorgt een Edisonweg-Veerweg verbinding voor substantiële vermindering van sluipverkeer door Oud-Alblas. Zo niet, dan lijken andere mogelijkheden tot vermindering van de verkeersproblemen in Oud-Alblas beperkt. Verregaande maatregelen als een inrijverbod gedurende enkele uren kunnen nog overwogen worden. 's-Morgens ten oosten van de Dorpsstraat en vooral ten noorden van de Brugstraat; 's-middags ten westen van de Dorpsstraat. De toevoeging 'bestemmingsverkeer uitgezonderd' zal echter nodig zijn, alleen al vanwege de vele woningen in de lintbebouwing net buiten de Dorpsstraat. Zonder handhaving zullen er vele overtreders blijven, mogelijkerwijs, maar tegelijk moet wel bedacht worden dat ook een aanzienlijk deel zich aan een formeel verbod zal houden.





4. Samenwerkingagenda

In hoofdstuk 2 zijn algemene beleidslijnen geformuleerd en in hoofdstuk 3 meer concrete oplossingen voor de belangrijkste verkeersproblemen in Molenwaard. Hierbij ging het grotendeels om acties waarvoor de gemeente Molenwaard zelf aan de lat staan, om acties die binnen het takenveld van de gemeente liggen. Daarnaast zijn er kwesties die primair op het bordje van andere overheden liggen: de provincie en het waterschap als wegbeheerders – al is er ook dan vaak primair sprake van samenwerking. We geven hieronder meer de probleemomschrijvingen weer dan mogelijke oplossingen. Bewust, omdat het in deze samenwerkingsagenda niet past dat Molenwaard concrete oplossingen te zeer zelf formuleert. Primair is het onze taak om aard en zwaarte van problemen duidelijk over te brengen - en vervolgens samen te werken aan oplossingen. Daarbij is de focus van het RVVP voor Molenwaard van groot belang, omdat de doelen exact overeen komen met wat we in dit GVVP nastreven: maatregelen die de regio als geheel bereikbaarder, leefbaarder en verkeersveiliger maken; regionaal autoverkeer zoveel mogelijk bundelen; inzetten op doorstroming op het hoofdwegenet en het verbinden van kernen met de hoofdwegenstructuur.

4.1 Kwesties met de Provincie Zuid-Holland

Zeker bij de kwesties die de gemeente Molenwaard graag opgelost wil zien door of samen met de provincie Zuid-Holland, gaat het vaak om essentiële onderwerpen voor de inwoners van Molenwaard. Als onveilige situaties op het grondgebied van de gemeente Molenwaard dagelijks door vele burgers ervaren worden, kunnen overheden zich niet verschuilen achter formele taakverdelingen. In die zin zijn dit voor de Gemeente Molenwaard even essentiële onderwerpen als die in hoofdstuk 2 en 3.¹⁶

a. Kruisingen van N481 met Oosteinde, Noordzijde en Heulenslag in Oud-Alblas: Een bochtig wegvak met beperkt zich, mede door de helling van de brug, gecombineerd met drukke voorrangskruisingen. Er is een ontwerp met twee rotondes gemaakt, dat echter weer van tafel is.

b. Kruising N216/Smoutjesweg in Goudriaan: De voorrangskruising geeft gevaarlijke situaties voor de vele overstekende voetgangers en (brom)fietsers. Herinrichting met een rotonde is lange tijd in discussie geweest. Inmiddels is de realisatie van een zodanige oplossing kansrijk, zo benoemt ook Zuid-Holland het. De gemeente Molenwaard is blij met deze ontwikkeling.

c. Kruising N482/Oosteinde in Wijngaarden: De snelheidsvertragende drempels zijn onvoldoende effectief.

d. Kruising N216/Wilgenweg bij Gelkenes/Nieuwpoort: Deze kruising kent vele overstekende fietsers. In het recente verleden zijn er ook diverse verkeersslachtoffers gevallen. De situatie is tijdens het recente groot onderhoud verbeterd. De nieuwe situatie wordt de komende tijd gemonitord. Duidelijk is dat hier in principe een rotonde de veiligste oplossing is – met speciale voorzieningen voor bijzonder transport.

Overigens is 800 m verder, bij het Veer Gelkenes-Schoonhoven, de kruising niet zozeer gevaarlijk maar wel onduidelijk. Het is geen voorrangskruising, maar het ‘voorrang van rechts’ is zeker niet voor alle weggebruikers duidelijk. Een nieuw ontwerp van het waterschap geeft wellicht verbetering.

¹⁶ Het gaat hier bij a-d om knelpunten in verkeersveiligheid bij kruisingen van provinciale wegen. Opvallend is dat er op het grondgebied van de gemeente Molenwaard erg weinig rotondes aangelegd zijn op dergelijke kruisingen. Zie ter vergelijking de kruisingen van de N207 en N210 in de gemeente Krimpenewaard: 13 rotondes op 27 km weglengte. Gemeente Molenwaard: 5 rotondes op 38 km weglengte aan provinciale wegen (N214/N216/N480/N481).



e. Doorstromingsproblemen op het kruispunt N214/N216: Over dit drukke, centrale kruispunt is al vaak en al jarenlang gesproken. De wachttijden zijn een probleem, maar het daardoor ontstane sluipverkeer door Goudriaan en Ottoland nog meer. Er staat momenteel nog geen verbetering van de situatie in de planning. De provincie onderzoekt mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding met verkeerslichtinstallatie (meer opstelstroken).

4.2 **Kwesties met het Waterschap Rivierenland**

a. Wervenkampweg: Zoals in paragraaf 2.2 benoemd, wil Molenwaard graag de kruisingen van de Wervenkampweg met de Melkweg en met de Hofwegen aangepast zien. Tegelijk speelt echter de uitrit-kwestie. De gemeente heeft hier het initiatief en ontwikkelt voorstellen die met het Waterschap beschouwd worden.

b. Rijnsnelheden en weginrichting op smalle plattelandswegen/dijken: Over de snelheden op smalle plattelandswegen en dijken wordt veel geklaagd, maar tegelijkertijd is er ook kritiek op wegversmallingen en drempels. Voorbeelden zijn de wegen langs de Alblas, Graafstroom en Goudriaan, het Westeinde in Wijngaarden en de Lekdijk tussen Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland. In paragraaf 2.2 en in 3.5 is dit onderwerp ook al aan de orde gekomen. Bij een aantal 60km wegen speelt ook de weginrichting een rol in relatie tot de feitelijke snelheid. Periodiek overleg tussen de gemeente en het waterschap moet steeds de probleemlocaties en mogelijke oplossingen voor het voetlicht brengen. Juist in het Molenwaards Lint zoeken we gezamenlijk een modus tussen aanpassing van wegen, handhaving en gedragsbeïnvloeding.

c. Landbouw- en zwaar verkeer in het buitengebied: Op diverse trajecten zijn klachten over landbouwverkeer, ook buiten de kom. Andersom ervaart het landbouwverkeer zelf ook problemen. De Elzenweg, parallel aan de N214 wordt als te smal ervaren door landbouwers. Op de N214 bij Papendrecht wil het landbouwverkeer graag over korte afstand op de hoofdrijbaan, omdat nu de omrijafstand erg groot is. De provincie onderzoekt of hier een parallelweg aangelegd kan worden. Meer algemeen geldt dat het zaak is om in regioverband (en met de gemeente Zederik als trekker) te blijven werken aan realisatie van het *kwaliteitsnet landbouwverkeer*. Halfjaarlijks in regionaal verband de voortgang doorspreken met waterschap, buurgemeenten en de landbouwsector (Cumela en LTO) is wenselijk.

d. Schoolomgeving De Fakkelt in Goudriaan: Zoals in paragraaf 2.7 aangegeven, is hier een (her-)inrichting met een zone adviessnelheid 30 km/h, inclusief snelheidsremmers, gewenst en wellicht mogelijk. De gemeente zal dit samen met het Waterschap oppakken.



5. Uitvoering Molenwaardse maatregelen

Binnen de beleidslijnen zoals uiteengezet in hoofdstuk 2 en binnen de analyse van de vijf grootste problemen in hoofdstuk 3 zijn diverse maatregelen of acties benoemd. Voor een belangrijk deel zijn het echter niet zozeer concrete, eenmalige uitvoeringsacties, die keurig in een uitvoeringsplanning gezet kunnen worden. Juist in een beleidsplan met een termijn van 10 jaar past het ook veel meer om algemene beleidslijnen uit te zetten, die steeds (weer) uitgewerkt dienen te worden, al naar gelang de situatie. Hieronder benoemen we alleen die maatregelen waarvoor de gemeente Molenwaard primair aan zet is en die ook echt het karakter van een (eenmalige) maatregel hebben.

	Omschrijving	Onderzoeken	Regulier Beheer	Project	Jaar	Wijze van aanpak
2.1a	Streefkerk, Randweg: Gelijkwaardigheid op kruispunten benadrukken.		€€		2017	Uitvoeren bij groot-onderhoud. Voorbereiding loopt.
2.2a	Bleskensgraaf, Melkweg: Veilige fietsvoorziening (fietspad of brede strook; mogelijk gecombineerd fiets/voetpad).		€€€	€€€	2025	Uitvoeren bij groot-onderhoud / Extra krediet
2.5a	Uitwerking parkeerbeleid naar concrete locaties en kwesties	Uren				Ingebrachte kwesties samen met alle betrokkenen bezien
2.6a	Groot-Ammers: fietsroute Groot-Ammers / Schoonhovense pont: over de dijk of door Gelkenes, onderzoek problematiek.	Uren			2018	Onderzoek fietsroutes na afronding dijkverzwaring
2.6b	Molenwaard: Beleidsuitwerking verlichting van fietsroutes, met prioritering vanuit intensiteiten, risicogroepen, routeveiligheid en natuurwaarde (samen met waterschap Rivierenland).	Uren			2017	Beleid opstellen.
3.1a	Nieuw-Lekkerland: onderzoek hoofdverkeersstromen	Uren			2018	Na afronden dijkverzwaringswerkzaamheden
3.1b	Nieuw-Lekkerland: In samenspraak met wijkbewoners al of niet ingrijpende maatregelen uitvoeren om de intensiteiten en de gereden snelheden op route Standerdmolen-Dr.Slotstraat terug te dringen.	Uren		€€	2019	Wenselijkheid maatregelen bespreken met stakeholders. Afhankelijk daarvan evt. investering plannen.
3.1c	Nieuw-Lekkerland, Schoonenburglaan: Herinrichting Schoonenburglaan ten noorden van de Jacoba van Beierenstraat: veiliger kruisingen en betere fietsvoorzieningen.		€€€	€€€	2027	Uitvoeren bij groot-onderhoud/Extra krediet
3.2a	Kinderdijk: Aanpak visitormanagement SWEK : op korte termijn vooral het opstellen en doorrekenen, qua intensiteiten, capaciteiten en financiën, van diverse scenario's die binnen de Aanpak realiteit kunnen worden.	Uren			2017	Binnen aanpak visitormanagement Molencolplex Kinderdijk
3.2b	Kinderdijk: Aanpak visitormanagement SWEK : Op langere termijn: realisatie van de voorzieningen en introductie van de diensten die nodig zijn om de Aanpak visitormanagement realiteit te maken.			€€€	2017 e.v.	Binnen aanpak visitormanagement Molencolplex Kinderdijk i.c.m. kernenprogramma
3.2c	Kinderdijk, Molenstraat: Herinrichting van de Molenstraat-noordoost (vanaf Veerдам) als erftoegangsweg.			€€€	2017 e.v.	Binnen kernenprogramma opnemen, fasering aanbrenge
3.3a	Groot-Ammers, Voorstraat/Sluis: Herkomst-bestemingsonderzoek van het autoverkeer op de Voorstraat.	€			2017	Binnen kernenprogramma opnemen
3.3b	Groot-Ammers: Herziene notitie over mogelijke nieuwe routes om Groot-Ammers heen.	€			2018	Binnen kernenprogramma opnemen
3.3c	Groot-Ammers, Voorstraat: Herprofilering van de Voorstraat			€€€	2019	Binnen kernenprogramma opnemen
3.4a	Langerak, Wouter van Langherakelaan: Twee snelheidsremmers aanleggen.		€			Afstemmen met project Langerak-Zuid (o.a. bouwverkeer)
3.5a	Oud-Alblas: Overweging, samen met bewoners, van spitsregulering in de spits in Oud-Alblas.	Uren			2017	Binnen project "Te gast in Oud-Alblas"

Ter toelichting: De nummering van de acties verwijst naar de paragrafen van hfd 2 en 3. We onderscheiden in bovenstaande tabel drie soorten acties: onderzoeken, regulier beheer en project. In de kolommen Regulier Beheer en Projecten worden €-tekens vermeld. Deze geven een indicatie van de met de maatregel gemoeide kosten:



€ - tot € 50.000
€€ - van € 50.000,-- tot € 300.000
€€€ - meer dan € 300.000

Over de maatregelen genoemd onder Projecten zal eerst afzonderlijke besluitvorming plaats dienen te vinden alvorens ze ter hand worden genomen. Dit geldt ook voor de maatregelen genoemd onder Onderzoeken waar een € is opgenomen.



Bijlage 1: Totstandkomingsproces

In fase 1 van het GVVP-project is gepoogd om alle mogelijke opinies, probleempercepties en maatregelsuggesties uit de Molenwaardse samenleving te verzamelen. In deze fase zijn een groot aantal documenten van de gemeente, de voorgangers en de regio bestudeerd en verwerkt in een overzichtsnotitie *Kwesties en kansen*: wat speelt er rond het verkeer in Molenwaard aan problemen en plannen. In de tweede plaats zijn ook de resultaten van gesprekken met belangenorganisaties in dit document *Kwesties en kansen* opgenomen.¹⁷ Als derde was de directe input van burgers van belang. Door de gemeente is een oproep geplaatst in/op diverse media (Facebook, website gemeente, regionale kranten) om per mail knelpunten, wensen en oplossingen aan te dragen. We ontvingen een verrassend groot aantal reacties van burgers:

- ruim 90 bijdragen per mail;
- 19 via Facebook;
- daarnaast een uitgebreid bericht van de Klankbordgroep Bleskensgraaf;
- evenzo van het Bewonersoverleg Streefkerk;
- ook nog een schriftelijke bijdrage van een ondernemer m.b.t. Groot-Ammers en Nieuwpoort;
- tot slot hebben we het bestand van probleemmeldingen, die bij de gemeente t/m mei 2015 zijn binnengekomen, verwerkt.

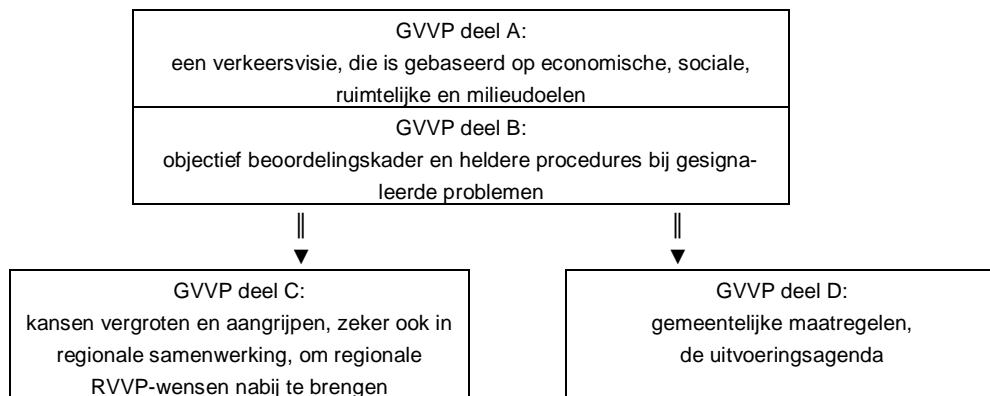
De inbreng van burgers was omvangrijk en in het algemeen kwaliteitsvol. Het overgrote deel van de ingebrachte problemen/wensen betrof kwesties die duidelijk aan elkaar verwant zijn. Daarmee was de sterke en eenduidige burger-betrokkenheid al een heldere richtingwijzer. Alle bijdragen lezend, toonde zich een ‘begin van een beleidsvisie mobiliteit’. Kort gezegd: De burgers vragen vooral een dorpse woon- en leefomgeving met een omvang en karakter van autoverkeer die bij het dorpse passen. Als burgers de kans krijgen om vrijelijk ‘hun verkeersproblemen’ te benoemen, stellen ze de directe woonomgeving nadrukkelijk voorop. Tegelijk is duidelijk dat het aantal locaties, wijken of dorpen waar deze wens nog serieus bedreigd wordt, tamelijk beperkt is. Molenwaard heeft een overzienbaar aantal probleemlocaties.

De wijze waarop de input van burgers is verwerkt in het verdere GVVP-proces is teruggekoppeld naar alle betrokkenen. De conclusies uit de inventarisatiefase zijn ambtelijk doorgeproken en vervolgens nadrukkelijker uitgewerkt in een werksessie op 17 februari 2016 met vertegenwoordigers van *aanpalende beleidsvelden*¹⁸ en alle leden van de projectgroep GVVP. Hier stond de vraag centraal of de concept-verkeersvisie goed aansluit bij visies en doelen van andere beleidsvelden en relevante ontwikkelingen in de gemeente. De uitkomst was in sterke mate positief: de verkeersvisie die ‘opborrelt’ uit de bijdragen van burgers en die een hanteerbaar aantal problemen identificeert, past in sterke mate bij andere visie-inzichten in het gemeentelijk beleid. De stand van zaken en planning is vervolgens gepresenteerd en besproken in een vergadering van de gemeenteraad op 5 april 2016. Sindsdien is gewerkt aan deze conceptversie van het GVVP.

Voor dit GVVP werd in eerste instantie uitgegaan van een structuur in vier delen, A-B-C-D:

¹⁷ Gesprekken: VVN, Fietsersbond, Stichting Blauwzaam, Cumela, LTO, stichting SWEK. Schriftelijke input van de volgende organisaties: brandweer, parkeermanagement bedrijventerrein Gelkenes, ondernemersvereniging Nieuw-Lekkerland, WMO-platform Liesveld.

¹⁸ Namelijk zes programmacoördinatoren, van Voorzieningen, Openbare orde en veiligheid, Maatschappelijke ontwikkelingen, Economie en toerisme, Wonen, Landschap en duurzaamheid. Verder: projectleider Kinderdijk, bedrijfscontactfunctionaris, verkeersadviseur Politie Rijnmond en verkeerskundige Waterschap.



Inhoudelijk gezien is dit ook min of meer de structuur van het GVVP geworden. Alleen is uiteindelijk, vanwege de ongelijksoortigheid, ervoor gekozen om niet van deel A-B-C-D te spreken. De hoofdstukstructuur die het plan nu heeft, verhoudt zich als volgt tot deze vier delen:

- Deel A is hoofdstuk 1 van dit GVVP geworden.
- Deel B is in hoofdstuk 2 samengenomen met een stukje van deel D (namelijk terugkerende maatregelen voor bepaalde typen problemen).
- Deel C is hoofdstuk 4 geworden.
- Deel D is voor een deel nu hoofdstuk 2 geworden en verder gesplitst in hoofdstuk 3 (de vijf grotere verkeersproblemen van Molenwaard) en hoofdstuk 5 (een uitvoeringsagenda voor de gemeente).

Concepten van dit GVVP zijn eerst door de gemeentelijke GVVP-projectgroep becommentarieerd. Daarna is het in het najaar van 2016 voorgelegd aan alle betrokkenen uit fase 1 en fase 2: inwoners en belangenorganisaties die knelpunten aandroegen, klankbordgroepen vanuit de kernen van Molenwaard, andere overheden en betrokkenen van aanpalende beleidsvelden in de gemeente. Het concept-GVVP is ook enige tijd getoond op de website van de gemeente. Door 16 mensen en organisaties werd nog commentaar geleverd in deze inspraakronde. Ook dit commentaar is verwerkt.

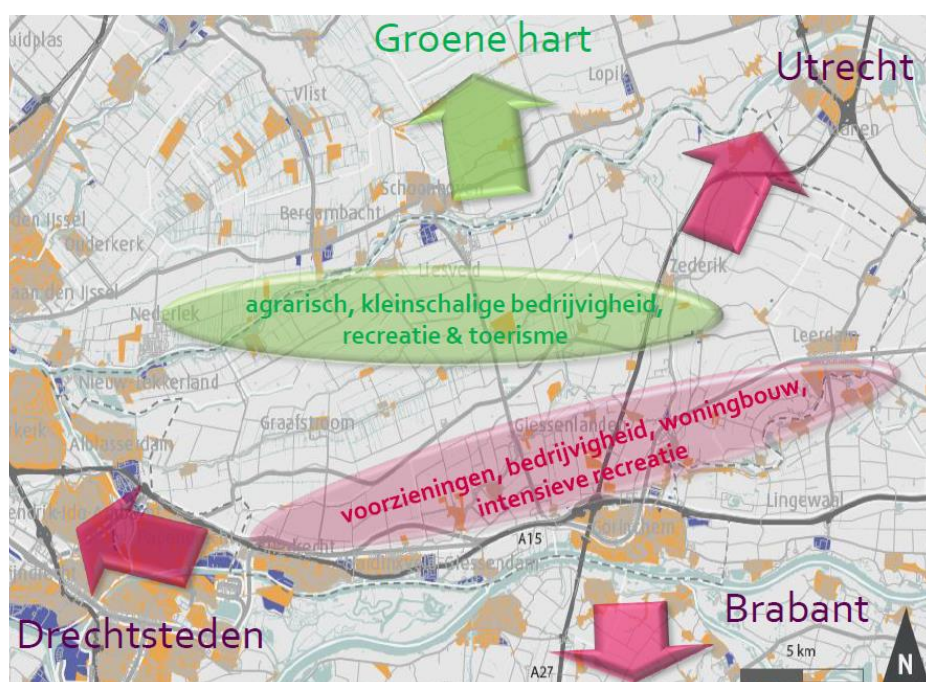


Bijlage 2: Mobiliteitsvisie en aanpalende terreinen

In paragraaf 1.2 is verkort weergegeven hoe de geformuleerde mobiliteitsvisie zich verhoudt tot andere beleidsterreinen – regionaal verkeersbeleid en aanpalende terrein in het gemeentelijk beleid. Hier een uitgebreider verantwoording.

Regionaal beleid: RVVP

In 2013 is het Regionaal Verkeer en Vervoerplan Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (RVVP) opgesteld. De regio bestaat uit een stedelijke zone langs de hoofdverkeersassen (A15 en A27) en een open middengebied. In de stedelijke zone concentreren zich grote voorzieningen, bedrijvigheid en hier wonen ook de meeste mensen. In het open middengebied ligt het accent op de agrarische sector, kleinschalige bedrijvigheid, recreatie toerisme. De gemeente Molenwaard is deel van het rustige open middengebied.



In het RVVP ligt de focus op oplossingen en maatregelen die de regio als geheel bereikbaar, leefbaarder en verkeersveiliger maken. Autoverkeer wil men zoveel mogelijk bundelen. Daarmee zal de bereikbaarheid geoptimaliseerd worden en zullen de negatieve gevolgen van autoverkeer zoveel mogelijk beperkt worden. Gewerkt wordt aan het inzetten op doorstroming op het hoofdwegennet en het verbinden van kernen met de hoofdwegenstructuur. Zwaar vervoer zal zoveel mogelijk via de hoofdwegen geleid worden en voor landbouwverkeer zal het kwaliteitsnet compleet gemaakt worden. Verkeersknelpunten op regionale wegen, die veroorzaakt worden door congestie op Rijkswegen, moeten omwille van de interne bereikbaarheid opgelost worden. Het RVVP faciliteert tevens knelpuntoplossingen die sluipverkeer of andere ongewenste neveneffecten op lokale wegen wegnemen. Het openbaar vervoer aanbod zal zich voornamelijk richten op hoofdklassen met nadruk op verbetering van ketenmobiliteit. Voor de lokale ontsluiting ziet men toekomst in een flexibel en kleinschalig aanbod, dat niet alleen vanuit de overheid aangeboden kan worden. Dorpslinten daarentegen zullen voor lokaal verkeer en fietsverkeer zijn. Onnodig autoverkeer zal ontmoedigd worden ten gunste van de leefbaarheid.

In de uitvoeringsagenda zijn maatregelen benoemd die in de komende jaren uitgevoerd zullen worden om knelpunten weg te nemen en genoemde doelen te bereiken.

Lokale knelpunten dienen uitgewerkt te worden in lokaal verkeersbeleid; hiervoor staat dus ook de gemeente Molenwaard zelf aan de lat.



Regionale Beleidsvisie Verkeersveiligheid 2014-2020 en actieprogramma

In regionaal kader is binnen het verkeersbeleid niet alleen het RVVP en het kwaliteitsnet landbouwverkeer (hierboven al aangestipt) van belang, maar ook de *Regionale Beleidsvisie Verkeersveiligheid 2014-2020*, gemaakt door de *Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Alblasserwaard-Vijfheerenlanden*. De nadruk in de regionale samenwerking ligt op gedragsbeïnvloedende maatregelen. Succesvolle programma's zoals *SCHOOL op SEEF*, *TotallyTraffic*, activiteiten voor senioren, regionale start van *De scholen zijn weer begonnen*, *Veilig Verkeer? Ik doe mee!* en inzet van campagneteams willen de betrokken gemeenten zoveel mogelijk contineren, onder de noemer permanente verkeerseducatie. De focus wil men de komende jaren wel leggen op drie focusgroepen die benoemd zijn in de landelijke beleidsimpuls verkeersveiligheid: jonge fietsers; jonge bestuurders; senioren. Gedragsbeïnvloeding en bijbehorende activiteiten sluiten naadloos aan op de Molenwaardse beleidsvisie op mobiliteit.

Toekomstvisie Molenwaard

Naast de specifieke beleidsterreinen in Molenwaard die relaties hebben met het verkeersbeleid, is er ook een belangrijk algemeen uitgangspunt. Op 1 januari 2013 was de fusie tot de gemeente Molenwaard een feit. Daarop vooruitlopend hebben de drie gemeentebesturen in 2012 de *Toekomstvisie Molenwaard 2030* uitgewerkt:

“Wij willen de kernwaarden van het gebied vasthouden, ontwikkelen en stimuleren. Vanuit historische tradities en landschappelijke kwaliteiten streven we naar een comfortabele en veilige woon- en werkomgeving in een levend, groen en duurzaam landschap. Dit alles binnen een sociaal hechte gemeenschap met actieve burgers en een ondersteunende gemeente.”

Het zijn woorden die direct terug kunnen komen in de mobiliteitsvisie. Molenwaard stelt zijn dorpen en stad als ontmoetingspunt en dorpsbehoud en eigenheid dienen het gevoel van ‘thuis komen en thuis zijn’ te bepalen.

Structuurvisie gemeente

Als basis voor de ruimtelijke planning gelden nog steeds de aparte structuurvisies van de drie voormalige gemeenten¹⁹. De drie gemeenten hebben hun structuurvisies al in het planproces met elkaar afgestemd en inmiddels is ook een gezamenlijke plankaart opgesteld.

¹⁹ Structuurplan Liesveld (2006), Structuurvisie Graafstroom (2011), Structuurvisie Nieuw-Lekkerland (2012)



Uit de plannen blijkt dat de vroegere gemeenten inzetten op behoud van de bestaande kwaliteiten; het karakteristieke landschap, de cultuurhistorisch waardevolle elementen. De bestaande kwaliteiten vormen het uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkelingen. Men wil bestaande knelpunten oplossen en

zo de kwaliteit van de leefomgeving vergroten. Kansen voor nieuwe ontwikkelingen wil men graag benutten, maar wel binnen bestaande kaders en contouren. Zo dient bedrijvigheid in de linten en kernen blijvend mogelijk te zijn. Het gaat dan om kleinschalige (o.a. aan huis verbonden) bedrijvigheid of recreatief gebruik (zoals bed&breakfasts). Voor grotere bedrijvigheid dienen de bedrijventerreinen aan de randen van de dorpen of elders in de regio.

In de structuurvisie wordt vastgehouden aan bestaande verkeersstructuren op een punt na. Voor een structurele verbetering voor verkeersoverlast op de Lekdijk zet de gemeente in op een alternatieve oost-westverbinding. Het gaat om een verbinding tussen de N480 met de Peppelweg/Melkweg over de Ammerse Boezem.

Wonen

Molenwaard wil een comfortabele en veilige woonomgeving bieden waar bewoners zich thuis voelen. In het *MeerjarenPerspectief Wonen Molenwaard (2014)* is beschreven dat de vergrijzing doorzet en een zeer beperkte bevolkingsgroei verwacht wordt. Vanwege de veranderende bevolkingssamenstelling legt de gemeente meer de focus op het aanpassen van de bestaande voorraad. Er komen per kern kleine hoeveelheden woningen bij, passend bij de kerngrootte. De enige grotere ontwikkelingen is Langerak Zuid met circa 150 woningen.

Economische dragers: werk voor onze inwoners

In het *Actieplan vitale economie Molenwaard* staat dat ondernemers en gemeente streven naar een vitale gemeente waarin de huidige kwaliteit van het gebied als uitgangspunt wordt genomen en vandaar wordt gewerkt aan een gezonde, duurzame economie. Bedrijven moeten sociaal sterk zijn, respect hebben voor de omgeving en inwoners.

De gemeente wil bedrijven begeleiden in hun ontwikkeling. Door de beperkte vraag naar uitbreiding en het spanningsveld met landschappelijke kwaliteit is de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen geen speerpunt. In de *structuurvisies* is reeds beschreven dat hinderlijke bedrijven uit de kernen en de linten zoveel mogelijk worden uitgeplaatst naar de bestaande bedrijventerreinen in de gemeente. Bedrijven die de bestaande bedrijventerrein zijn 'ontgroeid' worden zoveel mogelijk verplaatst naar regionale bedrijventerreinen in de omgeving. De vrijgekomen locaties in de kernen en de linten en op bestaande bedrijventerreinen kunnen weer worden ingevuld ten behoeve van kleinschaligere bedrijvigheid (of woningbouw in de kernen en linten) die beter aansluit bij de maat en schaal van de omgeving.



In de *concept-regionale Bedrijventerreinenstrategie AV 2015* voorziet men een beperkte uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen Melkweg (Bleskensgraaf), Nieuw-Lekkerland en Gelkenes, het regionale bedrijventerrein.

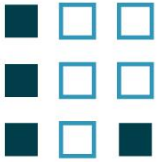
Ondersteuning: samen een vangnet

De gemeente Molenwaard wil de actieve deelname aan de maatschappij bevorderen. Goede toegankelijkheid van woningen en de woonomgeving ziet de gemeente als voorwaarde om deel te kunnen nemen aan de samenleving. In het *Meerjaren Perspectief Wonen* is daarom ook aandacht besteed aan barrièrevrije woningen. Breder gezien past dit streven sterk in een visie die de leefbaarheid van de dorpen centraal stelt.

Landschap: waardevol cultuurlandschap benutten voor melkveehouderij en kleinschalig toerisme

Molenwaard wordt gekenmerkt door een open, typisch Hollandse slagenlandschap met beeldbepalende molens en boerderijen. Dat maakt de omgeving aantrekkelijk, met mogelijkheden voor recreatie. Op dit moment is de melkveehouderij de grootste gebruiker van het landschap en als zodanig ook de belangrijkste drager ervan. De gemeente wil de grondgebonden melkveehouderij, als belangrijkste economische en ruimtelijke drager van het landelijk gebied, voldoende mogelijkheden geven om te blijven ontwikkelen door schaalvergroting en verbreding.

De behoefte aan recreatief medegebruik van het landschap neemt toe. Het opwaarderen van het Werelderfgoed Kinderdijk staat hoog op de Molenwaardse agenda. Het gebied zal beter toegankelijk worden en bezoekers van Kinderdijk wil men verleiden om langer in het gebied te blijven, omdat het landschap zich goed leent voor kleinschalige recreatie per fiets of te voet, maar ook waterrecreatie langs de Lek of de Alblas wil men versterken. Meerdaags kleinschalig verblijfstourisme, zoals kamperen bij de boer of bed&breakfast's wil men stimuleren. In regionaal verband wordt daarom gewerkt aan de verbetering van het fiets- en wandelnetwerk incl. bijbehorende bewegwijzering.



 **Ligtermoet
& Partners**
adviseurs in verkeersbeleid

Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
(010) 303 2998
www.ligpart.nl | info@ligpart.nl
KvK Rotterdam 2904 0450

Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners), Leuven (Timenco) en Zwolle (BVA Verkeersadviezen)