Molenlanden

Raadsvoorstel

Onderwerp	:	**Aanpak leefbaarheid en verkeersveiligheid op de smalle lintwegen door de kernen**
Zaaknummer	:	1176630
Portefeuillehouder	:	Wethouders Jan Lock en Johan Quik
Publicatieniveau	:	Openbaar
Behandelend ambtenaar	:	Wytse Dassen

Gevraagd Besluit

De gemeenteraad van Molenlanden besluit:

1. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de smalle lintwegen door de kernen te verbeteren door de volgende uitgangspunten te hanteren:
    a. Bij herinrichting van smalle lintwegen binnen de bebouwde kom worden in basis de normen van de CROW voor *gebiedsontsluitingswegen met 30 km/h* gehanteerd.
    b. Eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld indien omrijden minder dan 5 minuten kost en er niet op andere wegen problemen ontstaan.
    c. Het verkeer vanuit nieuwbouw wijken wordt in basis niet ontsloten via smalle lintwegen.
    d. Vrachtwagens en landbouwvoertuigen moeten, indien mogelijk, een andere route nemen door het instellen van gewichtsbeperkingen.
    e. Meer inwoners gebruiken vaker de fiets.
    f. Meer deelauto's moeten zorgen voor minder autobezit.
    g. Sluipverkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen waarbij maatregelen alleen ingezet worden waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid ernstig in het geding komt.
    h. Werknemers van bedrijven gebruiken zoveel mogelijk de fiets waarbij we carpoolen stimuleren door in te zetten op carpoolplekken nabij opstapplaatsen voor het Openbaar Vervoer.
    i. Ten behoeve van minder zwaar verkeer over de smalle lintwegen worden (Transport-)bedrijven verleid om uit de kernen (bebouwde kom) te verhuizen,
    j. In basis geen uitbreiding van transportbedrijven als dit extra zwaar verkeer op de smalle lintwegen betekent.
2. Deze uitgangspunten op te nemen in de omgevingsvisie Molenlanden 2030 en het *Mobiliteitsplan Molenlanden*.
3. In het Uitvoeringsprogramma van het *Mobiliteitsplan Molenlanden* deze uitgangspunten per kern uit te werken.

Inleiding

De gemeente is bezig met de actualisatie van de toekomstvisie, het opstellen van een omgevingsvisie en met de voorbereidingen voor het wijzigen van het omgevingsplan. Al deze trajecten dienen in samenhang uitgevoerd te worden om inwoners en ondernemers niet te overvragen en om de integraliteit te bewaken. In de raadsinformatiebrief *Aanpak participatie toekomstvisie, omgevingsvisie en omgevingsplan* van 31 januari (zaaknummer 1163336) zijn een zestal onderwerpen gekozen waar we de samenleving bij betrekken. Conform amendement A2022-08 (van 7 juli 2022) legt het college na iedere participatie het besproken thema(s) ter besluitvorming en/of ter bespreekvorming aan de raad voor.

Eén van de die onderwerpen gaat over het gebruik van de smalle lintwegen door de kernen door auto-, landbouw- en vrachtverkeer in relatie tot een veilige situatie voor (recreatief) fietsverkeer en wandelaars. In het *Beeldvormende rapport* is deze opgave beter bekeken en zijn de verschillende belangen belicht. Verder zijn alle mogelijke maatregelen opgesomd inclusief hun aandachtspunten. In dit raadsvoorstel staan de uitgangspunten waar we voor willen gaan. Er is geen verdieping gemaakt per kern. Dit is nog wel nodig aangezien niet alle maatregelen overal nodig zijn of kunnen.

Gemeente Molenlanden • Postbus 5 • 2970 AA Bleskensgraaf
www.molenlanden.nl • info@molenlanden.nl • 088 75 15 000

Tevens is er een enquête uitgezet met een aantal vragen over dit onderwerp. Ruim 1400 inwoners hebben gereageerd die samen een goede representatie zijn qua man/vrouw, qua leeftijd en qua woonplek/kern. De enquêteresultaten zijn als bijlage bijgevoegd.

Eerdere besluiten

- Op 20 april 2021 is de *Startnotitie Omgevingsvisie Molenlanden* vastgesteld.
- Op 28 september 2021 is de *Toekomstvisie Molenlanden 2030* vastgesteld.
- Op 7 juli 2022 is de *Omgevingsagenda* vastgesteld met daarin de dilemma's waarover een keuze gewenst is en trends die aandachtbehoeven in de omgevingsvisie.

Beoogd effect

Door in onze omgevingsvisie deze uitgangspunten op te nemen is er een duidelijk kader van waaruit de gemeente en initiatiefnemers aan de slag kunnen. De uitgangspunten zijn het ideaalplaatje, het vertrekpunt. We gaan vervolgens per kern bekijken wat nodig is en wat haalbaar en betaalbaar is. Het beoogd effect is dat deze smalle lintwegen weer leefbaarheid en de verkeersveiligheid wordt vergroot.

Argumenten

1.1 Inwoners hebben klachten over de verkeersonveiligheid en overlast door trillingen in huis.
In 2019 is de gemeente in gesprek gegaan met 100 inwoners in het kader van het Samenlevingsprogramma per dorp of stad (100Waard gesprekken). Op basis hiervan zijn de ervaren knelpunten door inwoners op kaart gezet. Het gaat daarbij met name om verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Men ervaart dat auto's vaak te hard rijden en dat zwaar verkeer (landbouwvoertuigen en vrachtwagens) zorgen voor gevaarlijke situaties en trillingen in huis.

1.2 Het verbreden van deze wegen is vaak geen optie.
De ruimte bij deze smalle lintwegen in de bebouwde kom is vaak beperkt. We moeten dus andere maatregelen inzetten om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten.

1.3 Smalle ontsluitingswegen met een verblijfsfunctie vragen een andere inrichting.
De CROW introduceert naast erftoegangswegen (verblijffunctie, mening van verkeerssoorten en 30km/h) en ontsluitingswegen (scheiding van verkeerssoorten en 50km/h) een nieuwe categorie: ontsluitingswegen die zowel een verblijfsfunctie als een ontsluitingsfunctie hebben. In de handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 staan de volgende inrichtingsprincipes:

- Richt de weg in zodat je ook niet harder kan dan 30km/h.
- Voldoende (rode) brede fietsstroken.
- Voorrang op erftoegangswegen.
- Toepassen van open of deels gesloten verharding.
- Geen witte onderbroken streep als rijrichtingscheiding.

1.4 Ruim 50% van de inwoners is voor het instellen van eenrichtingsverkeer op sommige wegen.
Éénrichtingsverkeer betekent een smallere rijbaan en dus meer ruimte voor de fiets en wandelaar. Uit de enquête blijkt dat de helft (51%) van de respondenten het een hele goede oplossing of goede oplossing (onder bepaalde voorwaarden) vindt als het omrijden niet meer dan 2 minuten kost. Uiteraard kun je ook stellen dat 40% dit liever niet heeft of het geen goede oplossing vindt. Deze maatregel zal niet in elke kern mogelijk zijn, aangezien het omrijden meer tijd kost.

1.5 Minder auto's betekent minder benodigde parkeerplekken
De deelauto is op komst, ook in Molenlanden. Uit de enquête blijkt dat 13% van de mensen met 2, 3 of meer auto's een auto zouden wegdoen als er een deelauto op 5 minuten lopen altijd beschikbaar is. Van de mensen met eén auto zou 6% hun auto wegdoen. Dit lijkt percentueel weinig, maar scheelt toch enkele parkeerplaatsen.

1.6 Mensen willen vaker de fiets pakken
Uit de enquête blijkt dat mensen graag vaker de fiets willen pakken in plaats van de auto, vooral in de kernen met voorzieningen zoals een supermarkt. We hebben niet gevraagd

waarom ze dat nu niet doen, maar de verwachting is dat een betere verkeersveiligheid en betere leefbaarheid hieraan gaat bijdragen. Fietsen is gezonder en betekent ook rustigere straten qua autoverkeer.

1.7 Veel mensen verwachten dat bedrijven verantwoordelijkheid pakken.
Uit de enquête blijkt dat de 52% van de respondenten vindt dat eigenaren van tractors, bestelbusjes en/of vrachtwagens zelf meer moeten doen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Respondenten die zelf werkzaam zijn voor een bedrijf dat gebruik maakt van tractors, bestelbusjes en vrachtwagens vinden dat minder, slechts 32%.

2.1 De omgevingsvisie is bindend voor de gemeente.
Door deze uitgangspunten op te nemen in de omgevingsvisie wordt duidelijk hoe dit thema samenhangt met alle andere ruimtelijke thema's. Dit geeft duidelijkheid voor de gemeente en voor initiatiefnemers.

3.1 Niet alle maatregelen zijn mogelijk of nodig in elke kern.
We gaan hierna per kern bekijken welke maatregelen mogelijk en nodig zijn. In een kern als Hoornaar zijn andere maatregelen nodig en mogelijk dan bijvoorbeeld Brandwijk. De uitgangspunten zijn het vertrekpunt. Afwijken mag, maar moeten onderbouwd worden met argumenten. De uitwerking per kern nemen we op in het uitvoeringsprogramma *Mobiliteitsplan Molenlanden.*

Kanttekeningen

1.1 Er zijn meer of andere maatregelen mogelijk.
In het beeldvormende rapport over *het gebruik van de smalle wegen door de kernen door auto-, landbouw- en vrachtverkeer in relatie tot een veilige situatie voor (recreatief) fietsverkeer en wandelaars* zijn heel veel andere maatregelen benoemd. Per maatregel zijn aandachtspunten benoemd. Op basis hiervan zijn keuzes gemaakt. Sommige maatregelen lijken of zijn niet effectief, sommige hebben mogelijk een averechts effect en andere maatregelen zijn in ons gebied moeilijk toepasbaar.

1.2 Éénrichtingsverkeer zorgt op bepaalde trajecten voor meer verkeersbewegingen.
Bij het instellen van éénrichtingsverkeer moet iedereen door de gehele lint rijden (bij aankomst of vertrek). Hierdoor komt er op sommige plekken meer verkeer langs. Dit gaat dan ook gelden voor zwaar verkeer indien zij deze weg moet gebruiken om op bestemming te komen. Afhankelijk van de situatie kan het ook voorkomen dat het op andere plekken juist rustiger wordt. In ieder geval neemt het aantal verkeersbewegingen toe op de wegen die gebruikt worden voor de omleidingsroute.

1.3 Omrijden betekent meer gereden kilometers.
Door het instellen van éénrichtingsverkeer worden er meer kilometers gereden. Dit betekent meer verbruik van brandstof.

1.4 Op een éénrichtingsweg gaan bestuurders sneller harder rijden.
Aangezien men geen tegenliggers verwacht gaan bestuurders vaak harder rijden dan de toegestane 30km/h. Verkeersdrempels aanleggen kan vaak niet in onze gemeente vanwege de grondslag (trillingen in huizen). Ook andere maatregelen om de snelheid te beperken zijn lastig vanwege de beperkte ruimte. Meer auto's die te hard rijden draagt niet bij aan de verkeersveiligheid.

1.5 Éénrichtingsverkeer instellen leidt in de huidige situatie vrijwel overal tot problemen op de omleidingsroutes.
Met het huidige wegennet en de huidige inrichting ontstaan problemen op de wegen die worden ingezet als omleidingsroute. Op deze wegen zijn dus ook maatregelen nodig voor zover dat mogelijk en wenselijk is. Deze maatregel zal dus niet overal snel ingevoerd kunnen worden en betekent ook een extra investering.

1.6 In de enquête staat de extra tijd voor omrijden op maximaal 2 minuten.
In beslispunt 1b hebben we de maximale extra tijd voor omrijden gezet op 5 minuten. We kregen pas na het uitzetten van de enquête het inzicht dat deze maatregel anders bij heel veel kernen niet mogelijk is.

Gemeente Molenlanden • Postbus 5 • 2970 AA Bleskensgraaf
www.molenlanden.nl • info@molenlanden.nl • 088 75 15 000

1.7 Het anders ontsluiten van nieuwbouwwijken betekent extra kosten.
Door de smalle lintwegen te gebruiken als ontsluitingsweg voor nieuwe wijken is er op veel van deze wegen te veel autoverkeer. Dit heeft mede geleidt tot de opgave die nu voorligt. Het aanleggen van nieuwe ontsluitingswegen betekent een (zeer) grote investering.

1.8 Het verplaatsen van transportbedrijven is eerder niet goed gelukt.
We willen graag dat transportbedrijven niet meer met hun zwaar verkeer door de kernen hoeven. We blijven daarom inzetten om deze bedrijven te verplaatsen dichter bij de provinciale wegen. We werken in ieder geval niet mee aan uitbreiding als dit nog meer vrachtverkeer door de kernen betekent.

Communicatie
De deelnemers aan de enquête brengen we op de hoogte van de enquêteresultaten en hoe dat input is voor dit raadsvoorstel. Ook gaat er een persbericht uit. We informeren inwoners als de ontwerp-omgevingsplan ter inzage ligt.

Vervolgstappen
Deze uitgangspunten worden opgenomen in de omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie gaat ter inzage en inwoners kunnen daarop een zienswijze indienen. Na het vaststellen van de definitieve omgevingsvisie worden deze uitgangspunten per kern uitgewerkt en opgenomen in het *Mobiliteitsplan Molenlanden*. Dit *Mobiliteitsplan Molenlanden* komt ter besluitvorming in de gemeenteraad.

Bijlagen:
- Beeldvormend rapport over het gebruik van de smalle wegen door de kernen door auto-, landbouw- en vrachtverkeer in relatie tot een veilige situatie voor (recreatief) fietsverkeer en wandelaars
- Resultaten enquête omgevingsvisie Molenlanden
- Raadsinformatiebrief - Participatieaanpak toekomstvisie, omgevingsvisie en omgevingsplan

Gemeente Molenlanden • Postbus 5 • 2970 AA Bleskensgraaf
www.molenlanden.nl • info@molenlanden.nl • 088 75 15 000

Raadsbesluit

Onderwerp	:	**Aanpak leefbaarheid en verkeersveiligheid op de smalle lintwegen door de kernen**
Zaaknummer	:	1176630
Portefeuillehouder	:	Wethouders Jan Lock en Johan Quik

De raad van de gemeente Molenlanden:

Gelet op het bijbehorende raadsvoorstel;

Besluit:

1. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de smalle lintwegen door de kernen te verbeteren door de volgende uitgangspunten te hanteren:
    a. Bij herinrichting van smalle lintwegen binnen de bebouwde kom worden in basis de normen van de CROW voor *gebiedsontsluitingswegen met 30 km/h* gehanteerd.
    b. Eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld indien omrijden minder dan 5 minuten kost en er niet op andere wegen problemen ontstaan.
    c. Het verkeer vanuit nieuwbouw wijken wordt in basis niet ontsloten via smalle lintwegen.
    d. Vrachtwagens en landbouwvoertuigen moeten, indien mogelijk, een andere route nemen door het instellen van gewichtsbeperkingen.
    e. Meer inwoners gebruiken vaker de fiets.
    f. Meer deelauto's moeten zorgen voor minder autobezit.
    g. Sluipverkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen waarbij maatregelen alleen ingezet worden waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid ernstig in het geding komt.
    h. Werknemers van bedrijven gebruiken zoveel mogelijk de fiets waarbij we carpoolen stimuleren door in te zetten op carpoolplekken nabij opstapplaatsen voor het Openbaar Vervoer.
    i. Ten behoeve van minder zwaar verkeer over de smalle lintwegen worden (Transport-)bedrijven verleid om uit de kernen (bebouwde kom) te verhuizen,
    j. In basis geen uitbreiding van transportbedrijven als dit extra zwaar verkeer op de smalle lintwegen betekent.
2. Deze uitgangspunten op te nemen in de omgevingsvisie Molenlanden 2030 en het *Mobiliteitsplan Molenlanden*.
3. In het Uitvoeringsprogramma van het *Mobiliteitsplan Molenlanden* deze uitgangspunten per kern uit te werken.

Aldus besloten tijdens de openbare raadsvergadering van de gemeente Molenlanden, gehouden op 4 juli 2023.

de griffier,	de voorzitter,
Marjolein Teunissen	Theo Segers

Gemeente Molenlanden • Postbus 5 • 2970 AA Bleskensgraaf
www.molenlanden.nl • info@molenlanden.nl • 088 75 15 000