Nr	Fractie	Pagina	Hoofdstuk/ paragraaf/ tussenkop (graag zo concreet mogelijk)	wens of bedenking	Inhoud wens of bedenking
1	ChristenUnie	10	2.1.3 Laadpalen	wens	Wij zouden graag meer terugzien van motie M21-99, en de haalbaarheid van de combinatie lantaarnpalen/laadpalen op lange termijn onderzoeken. Dit dossier ligt al te lang stil, het is tijd om door te pakken.
2	ChristenUnie	10	2.1.4 Leefbare ruimte	wens	Later in het OPM geven we aan dat we de shared space momenteel niet optimaal hebben geïmplementeerd. Wij denken dat het wellicht ook voor de overzichtelijkheid beter is om het concept 'shared space' te schrappen.
3	ChristenUnie	15	2.2.5 Handhaving	wens	Wij denken dat meer aandacht nodig is voor de handhaving op het onderwerp 'geluidsoverlast motoren' conform moties M21-56 en M20-06.
4	ChristenUnie	18	2.3.1. Rotondes	wens	Wij kunnen beter expliciet benoemen dat we de ambitie hebben om Stolwijk beter te ontsluiten door rotondes bij de kruisingen N207-Koolwijk en N207-Hortensialaan.
5	ChristenUnie	18	2.3.2 Openbaar Vervoer	wens	Wij spreken liever de ambitie uit om het OV niet alleen op het huidige niveau te houden, maar in de toekomst ook te verbeteren/intensiveren.
6	ChristenUnie	30	2.5.4 Shared space	wens	Wij denken dat er nog kansen liggen om de spared space in Lekkerkerk meer in lijn te trekken met de inrichting van andere wegen, zeker als we het combineren met de toekomstige herontwikkeling op het gemeentekantoor. Als deze optie realistisch is, zouden we die graag terugzien in dit document.
7	ChristenUnie	37	G.O.W. Stolwijk	wens	De Jan-Steenlaan in Stolwijk kan beter als GOW worden gecategoriseerd om het dorpsplein autoluw te krijgen/houden.

8	ChristenUnie	5	1.1 (vierde alinea) Waarom een OPM	bedenking	Wij denken dat we ook een verbetering van de interne verkeerstromen kunnen betrekken bij de gemeentelijk speerpunten van dit OPM.
9	ChristenUnie	14	2.2.4 Weginrichting	bedenking	Het gevaar zit volgens ons vooral bij het zware (vracht)verkeer dat vanuit het industrieterrein naar de N207 moet. Langzaam rijdend (agrarisch) verkeer gaat meestal via de Vaartweg, het zijn vooral vrachtwagens die betere toegang tot de N207 op dit gebied nodig hebben.
10	ChristenUnie	15	2.2.4 60 km/h buiten bewouwde kom	bedenking	Wij snappen momenteel de keuze niet om sommige wegen 60 km/h te laten als CROW alleen 30 km/h of 50 km/h aanraad. Betere duiding over waarom sommige wegen nog 60 km/h aankunnen zou helpen.
11	ChristenUnie	18	2.3.2 Openbaar Vervoer	bedenking	Wij zien weinig terug van de ambities uitgesproken in motie M22-01, voornamelijk als het gaat om een optimaal busnetwerk binnen de gemeente. Er is wellicht meerwaarde om onze daadwerkelijke wensen ook in dit document te noteren.
12	ChristenUnie	23	Fietsagenda	bedenking	De fietsagenda zou in de komende drie jaar zo veel mogelijk afgerond worden, maar wij zien graag ook dat er aandacht voor dit onderwerp blijft na deze periode, dat halen wij nu nog niet uit de tekst.
13	ChristenUnie	25	2.3.6 Vracht- en landbouwverkeer	bedenking	Het idee om rondwegen rond bepaalde kernen aan te leggen om bepaalde verkeersstromen uit de kernen te houden lijkt niet terug te komen in dit document.Wij zouden nog graag de ambitite hiervoor uitgesproken zien.

14	ChristenUnie	26	Regionale laadvisie	bedenking	Gaarne meer directe implementatie van laadpalen en minder wachten op een regionale visie. Wij snappen niet dat we nog langer wachten met dit onderwerp als we ook vaststellen dat het al zo lang op de agenda staat.
15	SGP	17	2.3.1	wens	SGP mist urgentiegevoel bij ontsluiting Westergouwe N207. Is net zo belangrijk als Algeracorridor. Probleem i.c.m. grootschalige woningbouw
16	SGP	18	2.3.1	wens	Blijvende inzet voor aanleg rotondes Koolwijkseweg en Hortensialaan Stolwijk
17	SGP	25	2.3.6	wens	Overleg met provincie en onderzoek naar meer landbouwverkeer over provinciale wegen
18	SGP	26	2.4.1	wens	Laadpalen met blokkeertarief realiseren waar dat nodig is.
19	SGP	27	2.4.1	wens	Geen deelscooters in de Krimpenerwaard
20	SGP	29	2.5.2	wens	Nadenken over vergunningenstelsel voor parkeren in Schoonhoven
21	SGP	29	2.5.3	wens	Handhaving en onderhoud wegmarkering in omgevingsplan
22	Leefbaar Krimpenerwaard	5	1.1	wens	"Het OPM dient daarbij ook om verdere uitvoeringsprogramma's te gaan opstellen." -> Wens om aan te geven welke uitvoeringsprogramma en om commissie daarin mee te nemen.

23	Leefbaar Krimpenerwaard	5	1.1	wens	" Het vergroten van verkeersveiligheid door onder andere het aanpakken van situaties waar het ongevalsrisico groot is, is een tweede speerpunt uit de omgevingsvisie"-> Wens om actuele ongevallenrisico lijst te maken om daar concreet mee aan de slag te gaan
24	Leefbaar Krimpenerwaard	6	1.1	bedenking	"er moet blijvende aandacht zijn voor de bereikbaarheid van het gebied door onder andere bevordering van thuiswerken" -> mensen met fysieke beroepen kunnen niet thuis werken
25	Leefbaar Krimpenerwaard	6	1.2	bedenking	"Cruciaal in dit alles is het onderdeel participatie. Participatie was belangrijk bij de samenstelling van dit Omgevingsprogramma, maar zal ook van blijvend belang zijn bij de implementatie" -> We hebben bedenkingen of inwoners goed hebben kunnen participeren in dit proces. Er is 1 inwoners avond geweest met ongeveer 60 personen op 58.000 inwoners. Is dit representatief? Had er niet in meer kernen een bijeenkomst gehouden kunnen worden?
26	Leefbaar Krimpenerwaard	7	1.3	bedenking	" In de initiële fase van het opstellen van het programma hebben 1.056 respondenten hun inzichten gedeeld door deel te nemen aan de mobiliteitsenquête" -> Bij mobiliteitsplan enquete waren ouderen oververtegenwoordigd en jongeren/scholieren ondervertegenwoordigd: is daarmee sprake van een representatieve uitkomst?

27	Leefbaar Krimpenerwaard	11	2.1.1	wens	Instellen van een parkeerverbod rondom scholen om het veiliger te maken.
28	Leefbaar Krimpenerwaard	9	2.1.2	bedenking	"het faciliteren van deelmobiliteit, te stimuleren." -> bij hele kleine kernen is deelmobiliteit niet realistisch.
29	Leefbaar Krimpenerwaard	10	2.1.2	wens	"mobiliteitshubs (knooppunten waar verschillende vormen van vervoer, zoals OV, deelauto's en fietsen, samenkomen om reizen efficiënt en duurzaam te maken)" -> Wens om grotere fietsenstallingen met zonnepanelen op daken en meer laadpalen voor fietsers en scooters bij bushaltes N-wegen.
30	Leefbaar Krimpenerwaard	10	2.1.3	wens	"Daarnaast hebben we natuurlijk nog een unieke vervoerswijze inonze regio, namelijk de veerponten." -> Wens: er wordt in OPM niet gesproken over vervoer over water. Waarom niet onderzoeken om waterbusvervoer te realiseren en aan te moedigen. Minder verkeersbewegingen over de wegen.
31	Leefbaar Krimpenerwaard	13	2.2.3	bedenking	"Gelijksoortige wegen kunnen door dit plan zoveel mogelijk uniform ingericht worden, zodat de weggebruikers kunnen opmaken wat van hen verwacht wordt op gebied van verkeersgedrag"-> Bij IJsseldijk Ouderkerk rode fietsstroken. Deze zijn voor een vreemde niet duidelijk, zij blijven nl in het midden rijden. Dit zorgt voor zeer gevaarlijke situaties!

32	Leefbaar Krimpenerwaard	15	2.2.5	wens	"Als gemeente zetten we ons in om de wegen zo veilig mogelijk in te richten" -> Wens: IJsseldijk veel lang aaneengesloten geparkeerde auto's in de avond en nacht op de dijk. Dit levert zeer gevaarlijke situaties op. Maak open tussen vakken om veilig in te kunnen voegen bij het inhalen van deze geparkeerde auto's.
33	Leefbaar Krimpenerwaard	15	2.2.5	wens	Meer handhaving op verlichting van geparkeerde auto's s'avonds en s'nachts. Bied meer veiligheid.
34	Leefbaar Krimpenerwaard	17	2.3.1	wens	Een belangrijk aandachtspunt is de Algeracorridor -> Grote wens: laat Algerabrug alleen van 's avonds 20.00 tot 's ochtends open gaan. Nu kost het het bedrijfsleven veel geld met stilstaan door openingen van brug door lange maste route. En zeer slecht voor milieu als hier continu auto's stilstaan voor de brug.
35	Leefbaar Krimpenerwaard	18	2.3.1	wens	Rotondes -> maak van zoveel mogelijke rontondes bij de N-wegen speed rontondes. Nu kan snel verkeer langs langzaam optrekkende vrachtwagens. Bevordert ook het verkeer en is veiliger, anders gaat men inhalen bij langzaam verkeer!
36	Leefbaar Krimpenerwaard	18	2.3.2	bedenking	Aanbesteding OV -> Ernstige bedenkingen. Bij dijkverzwaring wordt nu OV sterk afgeschaald. Dit is zeer onwenselijk. En komt na deze dijkverzwaring (6-7jaar durend) het nu huidige busverbinding niveau wel terug? Eenmaal ander vervoer is moeilijker ombuigen

37	Leefbaar Krimpenerwaard	18	2.3.2	wens	Aanbesteding OV -> Wens: neem aan dat de gemeente hoger gaat inzetten door niet te gaan voor voortzetting huidige frequentie, maar juist om meer ov mogelijkheden om mensen meer te stimuleren voor het OV te gaan ipv de auto.
38	Leefbaar Krimpenerwaard	19	2.3.2	bedenking	"Impact grootschalige infrastructuurprojecten" -> Bedenking: streven om bij langdurige infrastructuur projecten huidige bedieningsniveau op peil te houden. Dit gaat nu niet gebeuren bij project KIJK. Kan het college daar naar kijken?
39	Leefbaar Krimpenerwaard	20	2.3.2	wens	"Door deze knooppunten waar mogelijk aantrekkelijker en toegankelijker te maken, stimuleren we het gebruik van duurzame mobiliteitsopties, zoals de (deel)fiets." -> Wens: deelfiets mooie mogelijkheid is om bijvoorbeeld in de kernen Ammerstol, Ouderkerk, Berkenwoude dit als eerste uit te proberen. Zij liggen met de kernen verder af van de N-wegen voor betere aansluiting met OV.
40	Leefbaar Krimpenerwaard	22	2.3.4	wens	"De komende jaren verwachten we diverse nieuwe trends in de fietswereld" -> Wens: om komende jaren te bekijken of fietspaden verbreed kunnen worden. Momenteel komen er ook meer bakfietsen en de huidige fietspaden nu vrij smal lijken te zijn. Ook als gemeente de fiets wil stimuleren.

41	Leefbaar Krimpenerwaard	22	2.3.4	wens	Ook fietspaden buiten bebouwde kom moeten goed ingericht worden. Nu in Gouderakse Tiendweg, 2 smalle stroken asfalt, in het midden doorbroken met grond/gras. Hier kunnen duofietsen van het Thomashuis niet fietsen. Dus denk ook hieraan bij inrichting.
42	Leefbaar Krimpenerwaard	23	2.3.4	bedenking	Gerichte stimulering -> moet ook richting werkgevers worden gedaan. Veel bedrijven, scholen en andere instanties zijn niet ingericht op het laden van hun fietsen, scooters. Dus te weinig laadmogelijkheden. Ook voor toeristen die Krimpenerwaard aandoen.
43	Leefbaar Krimpenerwaard	24	2.3.4	wens	Een tweede actiepunt is het invoeren en stimuleren van veilige fietsroutes voor scholieren. -> Wens: om fietsroutes in de polder die door veel scholieren worden gebruikt, te voorzien van goede verlichting.
44	Leefbaar Krimpenerwaard	30	2.5.4	wens	Wegmarkering zou zeker de oplossing zijn, die snel gerealiseerd kan worden, zodat de kern Lekkerkerk weer een veilig centrum krijg voor al onze inwoners.
45	VGBK	12	2.2.1	wens	Voorrang geven aan bereiken van veilgheid rond scholen
46	VGBK	18	2.3.1	wens	Overleg met provincies Utrecht en Zuid-Holland om de drukte en de doorstroming op de N210 te verbeteren, vooral in de spits.

47	VGBK	23	2.3.4	wens	In het kader van fietsen stimuleren is het voor sommige bewoners van huizen zonder mogelijkheid van stallen in een schuur oid niet mogelijk hun fiets elders dan voor de gevel van hun woning te plaatsen. Dat geeft overlast in de toch al smalle straten en dito trottoirs. Is het een idee om op centrale plekken een mogelijkheid te beiden om fietsen afgesloten, bijv. per huisnummer, in een soort kleine overdekte fietsenparking te plaatsen. We zijn ons er van bewust dat deze wens misschien niet in dit programma hoort maar in de uitwerking. We willen er echter nu toch graag al aandacht voor vragen.
48	VGBK	24	2.3.5	wens	Niet alleen lange mensen hebben problemen, ook andere mensen met een afwijkende lengte. Dit graag aanpassen.
49	VVD	17	2.3 - Onze inzet op bereikbaarheid	wens	Het college moet de lobby voor betere bereikbaarheid richting provincie, waterschap, MRDH, Rijkswaterstaat en Rijk actief blijven voeren en waar mogelijk versterken.
50	VVD	18	2.3.2 - Openbaar vervoer	wens	OV moet minstens op huidig niveau blijven, niet verschralen
51	VVD		Omgevingsprogramma Mobiliteit - Participatieplan	bedenking	We hebben bedenkingen bij het participatietraject, gezien het beperkte aantal bijeenkomsten (slechts één) en de niet-centrale locatie, en pleiten voor een breder en toegankelijker proces in de toekomst.

52	VVD	18	2.3.1 - Rotondes	wens	Aanleg rotonde Koolwijkse weg - N207 Stolwijk. Er is al jaren sprake van een onveilige verkeerssituatie door wachtrijen vrachtwagens en auto's.
53	VVD	25	2.3.6 - Vrachtwagens en landbouwverkeer	wens	We vragen aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers, vooral scholieren, op de parallelweg (Goudseweg Stolwijk), waar hardrijdend en ruimte-innemend landbouwverkeer de veiligheid in gevaar brengen. We pleiten daar voor concrete verbetermaatregelen.
54	VVD	geen	nvt	wens	Technologie, zoals mobiliteitsapps en real-time reisinformatie spelen een sleutelrol in het verbeteren van de bereikbaarheid en het reisgemak.
55	VVD	21	2.3.3 - Veren	wens	De veerdienst tussen Schoonhoven en de Alblasserwaard in het weekend (vrijdag en zaterdag) uitbreiden tot 2:00 uur, zodat reizigers langer gebruik kunnen maken van deze verbinding. Dit is mede belangrijk voor het onderhouden van sociale netwerken en dus voor het welzijn voor onze inwoners. En daarnaast voor ondernemers en onze jeugd belangrijk.
56	VVD	11	2.1.1 - Inrichting schoolomgeving	bedenking	Een uniforme aanpak voor schoolomgevingen lijkt niet altijd geschikt, omdat deze vaak een stedelijk karakter heeft. Dat sluit niet altijd aan bij het straatbeeld van onze dorpskernen. Maatwerk is daarom wenselijk om beter aan te sluiten bij de lokale context en bij historische omgevingen.

57	VVD	21	2.3.2 - Openbaar vervoer	bedenking	Hoewel deelfietsen een aantrekkelijk mobiliteitsmiddel zijn in stedelijke gebieden, hebben we bedenkingen bij hun toepasbaarheid in onze uitgestrekte gemeente. Door de grotere afstanden en lagere bevolkingsdichtheid is de vraag of het systeem voldoende gebruikt zal worden en economisch haalbaar is. Daarnaast kan het moeilijk zijn om de fietsen goed te spreiden, wat mogelijk leidt tot een minder betrouwbare beschikbaarheid in de buitengebieden. Tot slot is het voor een kern als Schoonhoven interessanter dan voor een dorp als Berkenwoude.
58	VVD	19	2.3.2 - Toekomstig openbaar vervoer	wens	P&R terreinen (OV-hubs) implementeren langs de N210 inclusief aansluiting RNet richting Rotterdam
59	PvdA-GroenLinks	31	2.5.6 - Shared Space	wens	De wens is om "in principe" uit de tekst te halen. Het shared space concept wordt door veel wandelende en fietsende inwoners als een onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk concept gezien. Daarom willen we er zeker van zijn dat dit concept niet verder in de gemeente wordt toegepast.

60	PvdA-GroenLinks	30	2.5.4 - Shared Space	bedenking	"nu lijkt te functioneren" klinkt niet als een onderbouwde reden om de situatie in stand te houden. Vanuit ondernemers oogpunt zal het een gewenst concept zijn omdat er door veel auto's dicht bij winkels kan worden geparkeerd. Maar door veel wandelende en fietsende inwoners wordt het als een onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk concept gezien. De bedenking is of er wel genoeg onderbouwing is om dit concept in stand te houden. Zoals in het stuk aangegeven zijn inwoners gebaat bij een overzichtelijk ingerichte situatie. Deze is relatief makkelijk te realiseren door parkeervakken aan te brengen.
61	PvdA-GroenLinks		Algemeen	wens	Het document staat voornamelijk vol met "we ondersteunen initiatieven", "we denken mee" enz. Onze wens is dat er een overzicht komt waarin alle acties vanuit het college worden uiteengezet. Met daarin bij voorkeur ook een overzicht wanneer zaken worden uitgevoerd
62	PvdA-GroenLinks	23	Fietsagenda, actiepunt 1: Als het kan, op de fiets	wens	Onze wens is dat de gemeente voor haar eigen medewerkers meer gaat doen dan alleen "fietsplan". Veel bedrijven hebben al een fietsplan. Bedrijven die echt vooruitstrevend willen zijn in het bevorderen van fietsgebruik hebben regelingen waarbij het financieel interesant wordt om op de fiets naar het werk te gaan. Dit stimuleert werknemers echt om op de fiets naar het werk te komen.

63	PvdA-GroenLinks	9	2.2.1 Veilig	bedenking	"Veiliger maken van schoolroutes". Dit mag geen loze zin zijn in een rapport. Om daadwerkelijk iets te kunnen verbeteren zal er eerst een overzicht van de schoolroutes in de Krimpenerwaard (met name middelbare scholen) moeten komen met daarin aangegeven de knelpunten/ onveilige situaties en een plan hoe deze opgelost kunnen worden en welke andere overheids organen daarvoor nodig zijn.
64	PvdA-GroenLinks	25	2.3.6 Vracht en landbouwverkeer	wens	Organiseer in het kader van verkeerseducatie (net als vroeger) in overleg met LTO en DWLK voorlichtingsbijeenkomsten over landbouwverkeer in relatie tot verkeersveiligheid.
65	PvdA-GroenLinks	62	Resultaten: Hoe vaak maakt u gebruik van de belbus?	wens	Maar 2 personen geven aan jaarlijks gebruik te maken van de belbus. Waarom wordt hier niets over genoemd in het OPM? Wij willen het college ter overweging meegeven dat dit benoemd zou moeten worden in het OPM waarbij er actie(s) aan verbonden worden. De na te steven ambitie kan zijn dat er samen met de vervoerder ingezet gaat worden op het vergroten van de bekendheid en het gebruik van de belbus.

66	PvdA-GroenLinks	63	Resultaten: Bent u tevreden of ontevreden over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen binnen de gemeente Krimpenerwaard?	wens	Uit de enquête blijkt dat "68% van de deelnemers niet tevreden zijn over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen binnen de gemeente Krimpenerwaard". Onze wens is dat in het OPM het vraagstuk van 'de bereikbaarheid tussen de kernen' expliciet aandacht krijgt en er ambties/acties aan gekoppeld worden. Het beoogde resultaat zou 'een betere bereikbaarheid tussen de woonkernen van Krimpenerwaard' moeten zijn.
67	PvdA-GroenLinks	12	2.2.2 Verkeerseducatie	bedenking	Veel scholieren fietsen naar Gouda, Rotterdam, Krimpen of Capelle aan den IJssel. Gaan we alleen educatieve programma's stimuleren op scholen binnen onze gemeentegrenzen of ook scholen in buurtgemeentes?

68	PvdA-GroenLinks	9 & 53	2.1.2 Bereikbaarheid	bedenking	Uit de enquête blijkt (pag. 53) blijkt dat 61% van de inwoners hoogstens 7 kilometer reist naar werk/school. Tegelijkertijd staat er op pagina 9 dat het niet de ambitie is om bovengemiddeld in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto. Dit vinden wij een gemiste kans want er valt winst te halen bij de inwoners die hoogstens 7km reizen voor werk of school. Waarom heeft het college niet de ambitie om voor deze doelgroep (61% van inwoners die hoogstens 7km reist voor werk/school) wél bovengemiddeld in te zetten op alternatieven voor de auto (fiets, ov, lopen)? Graag zouden wij de huidige tekst aangepast zien worden waarbij voor de genoemde doelgroep (werk-/schoolverkeer tot 7km) wel ingezet gaat worden om hen uit de auto te krijgen.
69	PvdA-GroenLinks	10	2.1.2 Bereikbaarheid	wens	Langs de N210 komen er P+R's. Hoe zorgen we ervoor dat mensen uit de kernen Krimpen aan de Lek, Lekkerkerk, Ouderkerk aan den IJssel en Berkenwoude snel en droog bij de overstappunten/hubs aan de N210 komen? Hier staat niets over in het OPM. Graag zien we daarom aangevuld worden dat er met samen met vervoerders, mobiliteitsbedrijven en/of vrijwilligers gekeken gaat worden hoe inwoners uit de vier genoemde kernen snel en droog naar de hubs aan de N210 kunnen komen. Denk aan deelauto's of pendelbussen bestuurd door vrijwilligers, whatsapp groepen of centraal nummer om "vraag/aanbod bij elkaar te brengen".

70	PvdA-GroenLinks	20	2.3.3 Veerdiensten	wens	Er is geen vermelding over het doortrekken van de waterbus. Onze wens is dat er met vervoerders gekeken gaat worden op welke wijze de waterbus doorgetrokken kan worden over de Lek en IJssel. Hierin ook scenario's te onderzoeken waarbij gemeente Krimpenerwaard (en mogelijk Molenlanden/Zuidplas) financieel meeparticiperen om het rendabel te krijgen.
71	PvdA-GroenLinks	20	2.3.3 Veerdiensten	wens	Er is geen vermelding om (een deel van) de veer langer te laten varen. Waarom niet? Onze wens is dat de gemeente samen met de veren (bijvoorbeeld Schoonhoven en Krimpen aan de Lek) inzet op langere vaartijden op vrijdag en zaterdagavond, bijvoorbeeld tot 01:00 uur.
72	PvdA-GroenLinks	27	2.4.2 Verduurzaming van de veerponten	bedenking	Er staat dat de kosten voor elektrificatie van de veerdiensten 'aanzienlijk' zijn. Waar blijkt dit uit? Om welke bedragen gaat het? Bij gebrek aan onderbouwing stellen wij voor om wel in te zetten op elektrificatie op middellange termijn.

73	PvdA-GroenLinks	26	2.4.1 Schone en slimme voertuigen (Deelmobiliteit)	bedenking	Hierover staat benoemd: "Initiatieven die hierin worden genomen door inwoners, worden dan ook waar mogelijk gefaciliteerd door de gemeente. Maar ook kunnen we aansluiten bij bestaande initiatieven op regionaal of provinciaal niveau of vanuit andere gemeenten". Waarom wil het college dat we als gemeente alleen ondersteunen? Waarom niet proactief zelf aan de slag? Dit terwijl de potentie voor het reduceren van de parkeerdruk als gevolg van meer deelauto's, aanzienlijk is. Graag zien we dat in de tekst meer een proactieve houding wordt aangenomen door de gemeente. Bijvoorbeeld door aanbieders van deelauto's proactief te benaderen voor de implementatie van deelauto's in onze gemeente.
74	PvdA-GroenLinks	26 27	2.4.1 Schone en slimme voertuigen	wens	Bij de ontwikkeling van de laadinfrastructuur missen we de mogelijkheid van snel laden. Onze wens is om toe te voegen dat de gemeente nastreeft om in elke kern een snel laad-mogelijkheid te realiseren.
75	PvdA-GroenLinks	30	2.5.5 Nieuwbouwprojecten	wens	Onze wens is om het volgende toe te voegen: "Ruimte voor deelauto’s in nieuwbouwprojecten. Bij nieuwbouwlocaties en met name binnen de kernen, kunnen deelauto’s de blokkade wegnemen wat betreft de voorziene parkeerdruk. Samen met projectontwikkelaars zorgen we hiervoor bij nieuwbouwprojecten."

76	PvdA-GroenLinks	28	2.5 Onze inzet op de leefbare ruimte	wens	Fietsstraten ontbreken hierin. Onze wens: benoem het inrichten van straten als fietsstraten als een mogelijkheid om de openbare ruimte leefbaar te maken.

77	PvdA-GroenLinks	28	2.5 Onze inzet op de leefbare ruimte: Handboek Openbare ruimte	bedenking	In de tekst staat: “Inwoners willen graag op zoveel mogelijk plekken voetgangersoversteken (VOP’s, ofwel zebrapaden), terwijl de gemeente het standpunt hanteert dat VOP’s (volgens de richtlijn van het CROW) niet in 30 km/h-zones en -straten thuishoren. De uitzondering hierop geldt op locaties waar grote concentraties voetgangers oversteken. VOP’s hebben daar verkeerskundig gezien het grootste verkeersveiligheidseffect. De gemeente is terughoudend met de aanleg van VOP’s op andere locaties.” Waarom de voorkeur voor de richtlijn van CROW en niet voor de beleving van de lokale bewoners? Onze bedenking is dat zebrapaden/VOP's soms ook aangelegd zouden moeten worden in gebiedsontsluitingswegen (GOW's) waar 30 km/h de limiet is. Dit omdat dit vaak drukke wegen zijn en ondanks dat het verkeer 30 km/h rijdt, het voor veel mensen onveilig voelt om zomaar over te steken. Pas daarom de tekst aan naar: “Inwoners willen graag op zoveel mogelijk plekken voetgangersoversteken (VOP’s, ofwel zebrapaden), terwijl de gemeente het standpunt hanteert dat VOP’s (volgens de richtlijn van het CROW) niet in 30 km/h-zones en -straten thuishoren. De uitzondering hierop geldt voor gebiedsontsluitingswegen en met name locaties waar grote concentraties voetgangers oversteken. VOP’s hebben daar verkeerskundig gezien het grootste verkeersveiligheidseffect. De gemeente is terughoudend met de aanleg van VOP’s op andere locaties.”

78	PvdA-GroenLinks	29	2.5.3 Wegmarkering	wens	Op de IJsseldijk Noord, met name tussen Ouderkerk aan de IJssel en Lageweg, komt het voor dat door de vele geparkeerde auto's het zicht belemmerd wordt in bochten of dat uitwijkmogelijkheden ontbreken. Onze wens is dat het college in overleg treedt met HHSK om te zorgen dat auto's zo veel mogelijk op veilige/handige plekken parkeren op de IJsseldijk. Dit kan meegenomen worden in het project KIJK.
79	CDA		Algemeen	wens	Dit mooi opgestelde plan, ook in de praktijk brengen
80	CDA	9	2.1.1 Veilig	wens	Naast de grootschalige aanpak van gevaarlijke verkeersituaties die vaak een lange doorlooptijd hebben, oog hebben voor 'kleinere' dingen die al wel kunnen worden gedaan om de situaties veiliger te maken. Het is zonde om te wachten op de grootschalige aanpak, terwijl kleine aanpassingen in ieder geval kunnen zorgen voor een veiligere situatie.
81	CDA	9	2.1.1 Veilig	bedenking	Er wordt veel gefocust op de verkeersveiligheid, maar de focus op de meest kwetsbare deelnemers aan het verkeer is niet volledig aanwezig. Dit is belangrijk en zou nog meer terug moeten komen. Belangrijk dat de zaken die er nu opgenomen zijn ook echt in de praktijk worden gebracht. Hier ontbreekt het vaak aan.

82	CDA	12	2.2.2 Verkeerseducatie	wens	Goed om te zien dat er in wordt gezet op verkeerseducatie. Ik mis hierin wel bepaalde doelgroepen, terwijl ik denk dat het juist ook voor volwassenen erg belangrijk is hier meer over te leren, omdat zij hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn voor verkeersonveilige situaties.
83	CDA	25	2.3.6 Vracht- en landbouwverkeer	wens	Meer aandacht voor de onveiligheid op landbouwwegen. Zeker wanneer de weg smal is en men elkaar niet kan passeren is het belangrijk, dat de snelheid wordt verminderd en het voor gemotoriseerd verkeer onaantrekkelijk is om hard te rijden. Ook moet er aandacht zijn voor fietsers en voetgangers op deze wegen.
84	CDA	30	2.5.4 Shared space	bedenking	Shared space lijkt in Lekkerkerk te werken. Toch wordt besloten om shared space verder terughoudend toe te passen. Dit suggereert dat het toch niet zo goed functioneert. Daarom is het belangrijk om ook in Lekkerkerk te kijken hoe we de gecreëerde shared space dusdanig aan kunnen passen dat het veilig wordt, wat nu zeker voor de kwetsbare verkeersdeelnemer vaak niet het geval is.
85	D66	24	2.3.5 Toegankelijkheid voor iedereen	wens	Doelgroepen willen wij graag uitbreiden met jonge (kleine) kinderen, tieners en scholieren, omdat deze groepen heel ander verkeersgedrag hebben.