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

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Molenlanden is bezig met het opstellen van een omgevingsvisie 2030. In de omgevingsvisie staan onze opgaves en doelen waar we als gemeente aan (gaan) werken. Niet al onze opgaves passen in de fysieke leefomgeving. Daar waar het botst spreken we van dilemma's. Om die dilemma's te beslechten moeten er (politieke) keuzes gemaakt worden.

Een van die dilemma's speelt zich af op de smalle (lint)wegen door onze kernen. Aan de ene kant is het een ontsluitingsweg voor inwoners (auto's) en ondernemers (landbouwvoertuigen, vrachtwagens, bestelbusjes) en aan de andere kant is het een verblijfsruimte voor (recreatieve) fietsers en wandelaars. Aangezien de weg verbreden over het algemeen geen optie is zijn er andere oplossingen nodig. Daarbij kunnen niet alle belangen op dezelfde manier bediend worden.

1.2 De (politieke) hoofdvraag

Veel van de aanwonenden zijn niet tevreden over de huidige situatie. Men ervaart op veel plekken overlast van zwaar verkeer en een onveilige verkeerssituatie. De (politieke) hoofdvraag luidt dan ook:

Hoe maken we de smalle wegen door de kernen (weer) een fijne en veilige verblijfplek voor aanwonenden, wandelaars en fietsers? En wat betekent dat voor de autogebruikers, de agrariërs en ondernemers in of nabij de kernen?

1.3 Afbakening

- De gemeente Molenlanden kenmerkt zich door de vele dorpslinten waar vervolgens woonwijken aan zijn gebouwd. Bij dit onderwerp kijken we naar de originele lintwegen. De opgave in de woonwijken wordt apart behandeld (één van de zes onderwerpen waarop we in de omgevingsvisie participeren).
- De meeste knelpunten bevinden zich binnen de bebouwde kom, dus daar ligt de focus. Deze wegen zijn ook in beheer bij de gemeente. Wegen buiten de bebouwde kom zijn in beheer bij het waterschap Rivierenland.
- Als we kijken naar de oplossingen dan kijken we ook naar de ruilverkavelingswegen en het private terrein langs de smalle lintwegen.

1.3 Proces

De memo is in samenwerking met een agrariër en een inwoner van Hoogblokland opgesteld met als doel om ook hun kijk op de opgave en mogelijke oplossingen in beeld te krijgen.

1.4 Leeswijzer

Voorliggende memo is een zo feitelijk mogelijke beschrijving van de opgave, de belangen en mogelijke oplossingen. Hoofdstuk 2 gaat wat dieper in op de opgave. In hoofdstuk 3 staan mogelijke oplossingen met hun voor- en nadelen. Deze beeldvormende memo moet helpen om de politieke hoofdvraag te kunnen beantwoorden.

2. De opgave beter bekeken

Op zich lijkt de opgave duidelijk: er is een gevoel van verkeersonveiligheid en sommige inwoners ervaren overlast door trillingen en geluid van zwaar verkeer. Maar voordat we mogelijke oplossingen in beeld brengen staan we in dit hoofdstuk wat meer stil bij de oorzaken, trends en de belangen die er zijn.

2.1 Wat nemen we waar als we over deze smalle wegen rijden

- Het langzame en het snelverkeer rijdt vaak door elkaar heen. Er is vaak geen apart trottoir voor voetgangers. En als er één aanwezig is, is die vaak smal. Ook is er zelden een apart fietspad of fietsstrook.
- Vrijwel alle stukken binnen de bebouwde kom zijn 30km/h zones.
- Bij het passeren van bredere voertuigen rijdt men regelmatig in de berm. Hierdoor is het asfalt aan de randen vaak bezweken en ontstaan er diepe kuilen in de berm. Dit is onveilig en esthetisch minder fraai.
- De wegen zijn vaak van zwart asfalt. Dat geeft toch het gevoel dat de auto centraal staat.
- Er zijn vaak geen markeringen/lijnen aangebracht.
- Er zijn versmallingen aangebracht om de snelheid eruit te halen.
    - Dit werkt alleen bij veel verkeer, want dan moet men daadwerkelijk stoppen en wachten totdat de tegenligger is gepasseerd.
    - Het levert soms onveilige situaties op als auto's moeten wachten en fietsers niet wachten. Men fietst dan aan de verkeerde kant langs de auto's heen.
    - Ook zien we groepen wielrenfietsers die dan niet willen stoppen. Dit levert regelmatig gevaarlijke situaties op.
- Er zijn geen drempels aangebracht nabij bebouwing. Dit levert namelijk vanwege de grondslag (veel veen) te veel trillingen op. Dit kan voor overlast en schade (scheuren) zorgen aan de huizen.
- Bewoners zetten zelf muurtjes, hekken, keien, heggen en paaltjes op hun erfgrens neer om schade aan het eigen terrein te voorkomen. Dit versterkt vaak wel het gevoel van beknelling en daarmee een gevoel van verkeersonveiligheid.
- Er zijn vrijwel geen parkeerplaatsen langs de weg. Aanwonenden willen toch hun auto bij het huis hebben en parkeren dan deels op de rijbaan of in de voortuin. Er zijn vrijwel geen parkeerverboden op deze wegen.
- Vooral lokale inwoners en werknemers van bedrijven rijden te hard. Ze kennen de wegen en knelpunten. Mensen van buitenaf herken je snel aan hun voorzichtige rijgedrag.
- Op de ophaaldagen staan de kliko's vaak op de weg of stoep. Dit zorgt voor extra obstakels waardoor men elkaar niet kan passeren (en dus op elkaar moeten wachten). Sommige gebruiken ze om de snelheid eruit te halen (30km/h-sticker erop).
- Wandelaars hebben steeds vaker een hesje aan en lampjes op in de schemering en in het donker.
- (Recreatieve) Fietsers voelen zich vaak onveilig door de grote landbouwvoertuigen en vrachtwagens die over de smalle wegen strak langs elkaar heen moeten.
- Inhalende auto's maken soms een verkeerde inschatting en snijden dan fietsers af als ze moeten wijken voor een tegenligger.

2.2 Trends/ontwikkelingen in de afgelopen jaren

- Landbouwvoertuigen zijn veel breder en groter geworden.
- Veel meer mensen hebben een auto. Veel gezinnen hebben er 2, aangezien voorzieningen niet in de buurt zijn en het openbaar vervoer vaak geen optie is. Dit levert aan de ene kant meer verkeer

op. Aan de andere kant is bij het bouwen van de woningen en wijken ook geen rekening gehouden met zoveel auto's waardoor men hun auto's parkeert langs de smalle wegen.

- Het (recreatief) fietsverkeer neemt toe, vooral door de introductie van de elektrische fiets. Waar men eerder nog 20km per dag fietste is dat nu al snel 40 tot 60km. Recreatieve fietsers zijn vaak wat hoger op leeftijd (50+). Deze groep groeit dus er is groei in recreatief fietsverkeer. Wat opvalt bij de elektrische fiets:
    - Inhalen van elektrische fietsen duurt langer door het kleinere snelheidsverschil. Voertuigen blijven daardoor langer achter de fietser hangen.
    - Er gebeuren relatief veel ongelukken met ouderen op deze fietsen. Zij schatten dan de snelheid en stopafstand verkeerd in.
- Voor de Drechtsteden en Gorinchem is het buitengebied van Molenlanden de achtertuin om een frisse neus te halen. Recreatief verkeer piekt in het weekend. Fietsen is ook steeds meer jaarrond. Mensen zijn zich steeds meer bewust dat bewegen belangrijk is voor de gezondheid.
- Er zijn en worden steeds meer woningen toegevoegd aan de kernen zonder dat er is geïnvesteerd in de capaciteit van deze smalle (ontsluitings)wegen. Er zijn dus meer voertuigbewegingen op deze smalle wegen.
- Er zijn steeds minder bedrijven in de kernen. Hierdoor zijn mensen landbouwverkeer door hun straat ook minder gewend (bijv. in Noordeloos waren er 26 melkveebedrijven, nu nog maar 1).
- Het is in de laatste decennia drukker geworden in de spits, dus meer sluipverkeer, ook over deze smalle wegen. Die rijden ook vaak haastig.
- Door Corona willen inwoners meer wandelen in hun eigen omgeving. Er is dan ook meer vraag naar ommetjes in de eigen buurt.
- Bij het recreëren willen mensen tegenwoordig meer beleving, ze willen meer informatie over de omgeving en haar historie waar zij recreëren.
- Door de ruilverkaveling zijn veel boerenbedrijven uit de linten verdwenen en hadden ze al hun land rondom hun boerderij. Doordat men land overneemt van boeren die stoppen moet men steeds vaker door de kernen om bij dat land te komen (2 á 3 keer per week in sommige perioden). Dit geldt dan ook voor de loonwerkers die het mais en gras van die percelen naar de boerderij brengen.

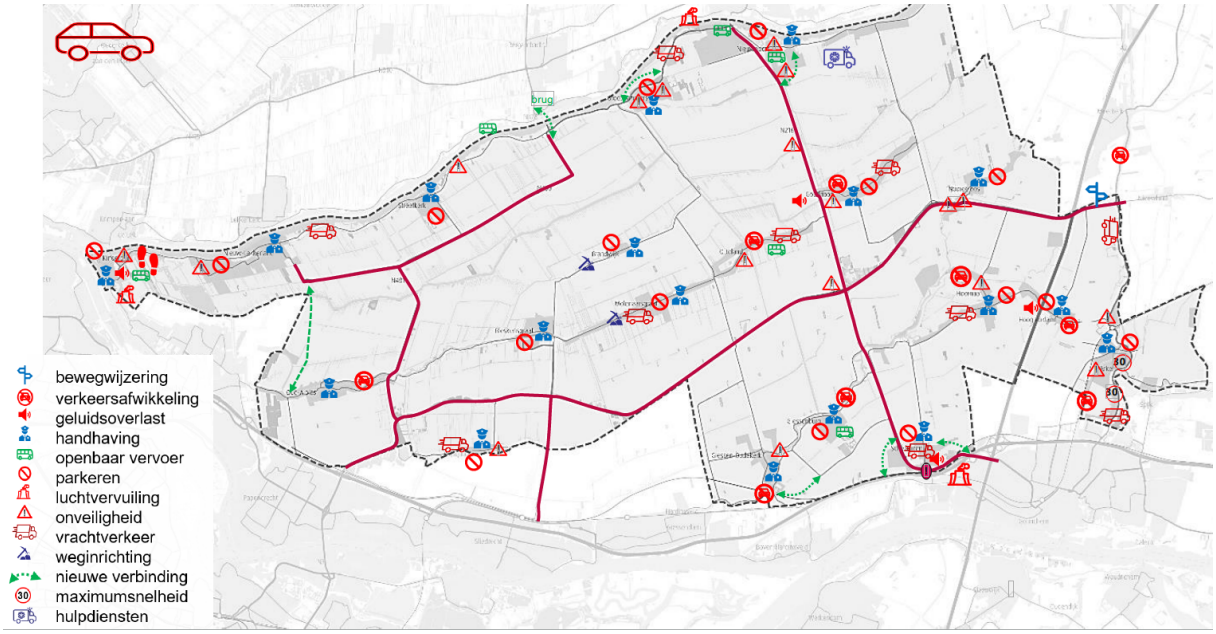
2.3 Wat zijn de verschillende belangen?

Bij deze opgave zijn er verschillende belangen. Het is goed om deze van elkaar te kennen.

Belangen van aanwonenden/inwoners

- Willen geen overlast door zwaar verkeer (trillingen en geluid).
- Willen geen schade aan hun eigendommen door zwaar verkeer.
- Willen graag hun auto nabij hun woningen kunnen parkeren.
- Willen graag meer recreëren in hun eigen omgeving, zoals een ommetje kunnen maken dat veilig en aantrekkelijk is.
- Willen graag hun kliko kunnen aanbieden nabij hun woning.
- Willen graag dat kinderen veilig kunnen spelen en veilig naar school kunnen fietsen.
- Willen graag snel bij voorzieningen en hun werk kunnen komen.
- Willen graag een aantrekkelijke straat waar ruimte is voor ontmoeting.

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 (zie figuur 1). Het gaat daarbij met name om verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.



Figuur 1: Knelpuntenkaart bewoners

Belangen van agrariërs en loonwerkers

- Door de ruilverkaveling zijn veel boerenbedrijven uit de linten verdwenen en hadden ze al hun land rondom hun boerderij. Doordat men land overneemt van boeren die stoppen moet men steeds vaker door de linten om bij dat land te komen (2 á 3 keer per week in sommige perioden). Dit geldt dan ook voor de loonwerkers die het mais en gras van die percelen naar de boerderij brengen. Agrariërs en loonwerkers willen graag de snel van A naar B kunnen.
- In de bebouwde kom staan veel auto's langs de weg in de avond en nacht. Veel meer dan vroeger. Hierdoor is het soms te smal om met landbouwvoertuigen erlangs te kunnen. Dit betekent omrijden en dus meer brandstof (en uitstoot schadelijke gassen). Naast extra brandstof zijn er nog meer kosten die stijgen door omrijden.

Belangen van de ondernemers in de kernen

- Op verschillende plekken zijn er bedrijven in de kernen waarbij men gebruik maakt van busjes en vrachtwagens. Deze bedrijven willen een goede ontsluiting richting de provinciale weg. Vaak heeft de eigenaar ook een binding met het dorp.
- Recreatieve ondernemers willen graag aantrekkelijke fiets- en wandelroutes in het gebied. En ook goede parkeervoorzieningen voor hun gasten.

Belangen van toeristen en recreanten

- Maatschappelijke waarde van toerisme en recreatie is gegroeid. Recreatie vergroot de kwaliteit van leven, verbindt mensen en maakt mensen gezonder en gelukkiger.
- Aantrekkelijke fiets- en wandelroutes in het gebied. De gemeente werkt de komende jaren actief aan routenetwerken, zie www.wandelenindepolder.nl en www.fietsenindepolder.nl. De volgende zaken dragen daar niet aan bij:
    - Gepasseerd worden door grote landbouwvoertuigen en vrachtwagens. Dit verstoort de rust en geeft een onveilig gevoel.
    - De snelheid van auto's is vaak te hoog, vooral door lokaal verkeer.
    - Door landbouwvoertuigen is er vaak modder op de weg.
    - Het fiets- en wandelnetwerk is nog niet fijnmazig. Dus je moet al snel lange stukken over wegen samen met snel verkeer.
    - Op de smalle wegen zijn vaak geen aparte fietsstroken of trottoirs.

- Door de Coronaperiode is er meer behoefte ontstaan bij inwoners naar ‘ommetjes’. Mensen willen meer recreëren in hun eigen omgeving
- Het belang van een gezonde leefstijl wordt steeds groter waardoor mensen meer behoefte hebben aan wandelen en fietsen.

Belangen van de gemeente

- Door het zware verkeer en het rijden in de bermen is er vaker onderhoud nodig aan deze wegen. Dit geldt ook voor het waterschap als beheerder van de wegen buiten de bebouwde kom.
- De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige verkeerssituatie. Gelukkig gaat het niet vaak mis (er zijn geen blackspots), maar als het misgaat met een landbouwvoertuig of vrachtwagen dan is het vaak ernstig.
- De gemeente investeert in de recreatieve sector (nu bijna 7% groei per jaar). Door de huidige verkeerssituatie is de fiets- en wandelervaring voor een deel van de recreatieve fietsers en dagtoeristen minder. Hierdoor gaan ze mogelijk deze route niet nogmaals fietsen en komen dagtoeristen mogelijk niet nogmaals het gebied in wat een negatief effect heeft op het bestedingspatroon bij onze lokale (recreatieve) ondernemers.
- De gemeente (en provincie) wil de gezondheid van haar inwoners bevorderen o.a. door ze meer in beweging te krijgen. Het aantrekkelijk maken en houden van fietsen en wandelen is daarom belangrijk.
- De gemeente Molenlanden wil bezoekers van erfgoed, toeristisch-recreatief interessante plaatsen, trekpleisters en natuurgebieden stimuleren deze plekken op de fiets te bezoeken. Bij de gemeente Molenlanden spelen daarom vraagstukken op het gebied van toerisme, duurzaamheid, gezondheid, bereikbaarheid en economie met de fiets en fietser als een verbindende factor. De samenwerking van deze gebiedsvelden wordt het ‘ecosysteem’ genoemd. Als alle velden goed samenwerken ontstaat er eenheid en een goed werkend ‘ecosysteem’
- De gemeente heeft een Wegenscan laten uitvoeren waaruit de echte capaciteit van een weg blijkt. Deze is namelijk niet alleen afhankelijk van de breedte maar afhankelijk van verschillende aspecten, zoals de functie van de weg, aanwezigheid van voorzieningen voor langzaam verkeer, de oversteekbaarheid, mate van parkeren, aanwezigheid van bushaltes en sociale interactie en mate van bermschade (bij hoog percentage vrachtverkeer en afhankelijk van grondslag). Hierbij geldt dat de laagste maximaal wenselijke intensiteit – de zwakste schakel – maatgevend is voor de acceptabele intensiteiten op een bepaald weggedeelte. Vervolgens is de restcapaciteit van het weggedeelte bepaald door de etmaalintensiteiten op de wegvakken die volgen uit het verkeersmodel te vergelijken met de capaciteit die is bepaald met behulp van de Wegenscan. De restcapaciteit geeft een indicatie van de verkeerskundige verzadiging van een wegvak. Uit de kaarten in bijlage 1 blijkt dat het nu op meerdere wegdelen in meerdere kernen te druk is. En het aantal wegdelen en kernen dat daar last van krijgt neemt toe in 2030 door het toevoegen van nieuwe woningen.

3. Mogelijke oplossingen

Zoals al eerder werd gesteld is het verbreden van deze smalle wegen vaak geen optie. Hieronder staat per categorie wat theoretisch te bedenken is. Het zegt niets of dit haalbaar of wenselijk is.

3.1 Snelheid eruit halen

Het zou al heel veel schelen als iedereen zich aan de snelheid houdt, namelijk 30km per uur. De gemeente probeert dit al door die versmallingen, maar er zijn meer opties te bedenken:

Opties voor snelheid eruit halen	**Aandachtspunten**
Meer inrichten als erftoegangsweg met klinkers. Smalle rijbaan houden. Het gevoel geven dat auto's te gast zijn.	- Zwaar verkeer maakt klinkers kapot. - Klinkers kunnen geluidsoverlast en trillingen geven.
Meer inrichten als 30km/h-zone	- Wordt waarschijnlijk landelijke wetgeving - Aandacht voor aanrijtijden veiligheidsdiensten
Meer handhaven door het plaatsen van flitspalen en door de politie.	- Voor het plaatsen van flitspalen geldt het *beleidskader vast flitsers 2023* van het parket centrale verwerking openbaar ministerie. Een flitspaal neerzetten kan niet zomaar. - Momenteel worden ze juist op veel plekken weggehaald. - Politie heeft hier geen capaciteit voor (over). - Boa's mogen geen verkeersboetes uitschrijven.
Snelheidsmatrix. Eventueel gecombineerd met de optie waarbij men punten voor het dorp kan verdienen als men zich houdt aan de snelheid.	- Wordt al ingezet. Helpt bij bewustwording van iemands snelheid.

3.2 Minder (zware) voertuigen over deze wegen

Een van de opties om simpelweg minder auto's en zwaar verkeer te hebben. Hierbij een paar opties op dat te realiseren.

Opties voor minder voertuigen	**Aandachtspunten**
Instellen éénrichtingsverkeer voor voertuigen, niet voor fietsers. Hierdoor ontstaat ook meer ruimte, aangezien auto's elkaar niet hoeven te passeren.	- Mensen moeten paar minuten omrijden. - Levert mogelijk weer op andere plekken voor problemen (waterbed-effect)
Transportbedrijven weghalen uit de kernen en/of uitbreiding van transportbedrijven in de kernen niet toestaan.	- Wordt al geprobeerd, maar is niet altijd eenvoudig. - Het bestemmingplan voorkomt dit ook niet altijd.
Ruilverkaveling, waardoor agrariërs niet door de kernen hoeven naar hun land.	- Meekoppelen bij de gebiedsprocessen van de provincies inzake stikstof, natuur, etc.
Landbouwvoertuigen weer op (stukjes van) N-wegen toelaten in combinatie met het verlagen van de snelheid naar 50km/h.	- Beleid van provincie is juist om de N-wegen langzaam-verkeer-vrij te maken. - N214 is plaatselijk nog wel voor langzaam verkeer open gesteld bij Noordeloos.
Rondweg rondom linten of ontsluitingsweg. Speelt bijvoorbeeld bij Groot-Ammers.	- Betekent vaak grote ruimtelijke impact. - Vraagt ook om een grote investering.

	- Stel deze ook open voor langzaam verkeer (tractors).
Wegen afsluiten voor zwaar verkeer door gewichtsbeperking en/of breedtebeperking.	- Die moeten dan omrijden wat mogelijk weer voor problemen elders zorgt (waterbed-effect)
Wegen afsluiten voor landbouwverkeer.	- Die moeten dan omrijden. - Meer brandstofkosten en uitstoot
Instellen van venstertijden voor sluipverkeer met behulp van doseerinstallaties.	- Hier hebben mogelijk inwoners dan ook last van.
Werknemers van bedrijven verleiden om de fiets te pakken of meer te carpoolen (carpoolplekken realiseren).	- Er zijn goede voorbeelden van eigenaren die hun personeel hiervoor belonen en/of hen hierop aanspreken.
Inwoners verleiden om de vaker de fiets of het OV te pakken.	

3.3 Meer ruimte maken op de bestaande weg

We kunnen de bestaande ruimte ook anders gebruiken door de volgende oplossingen.

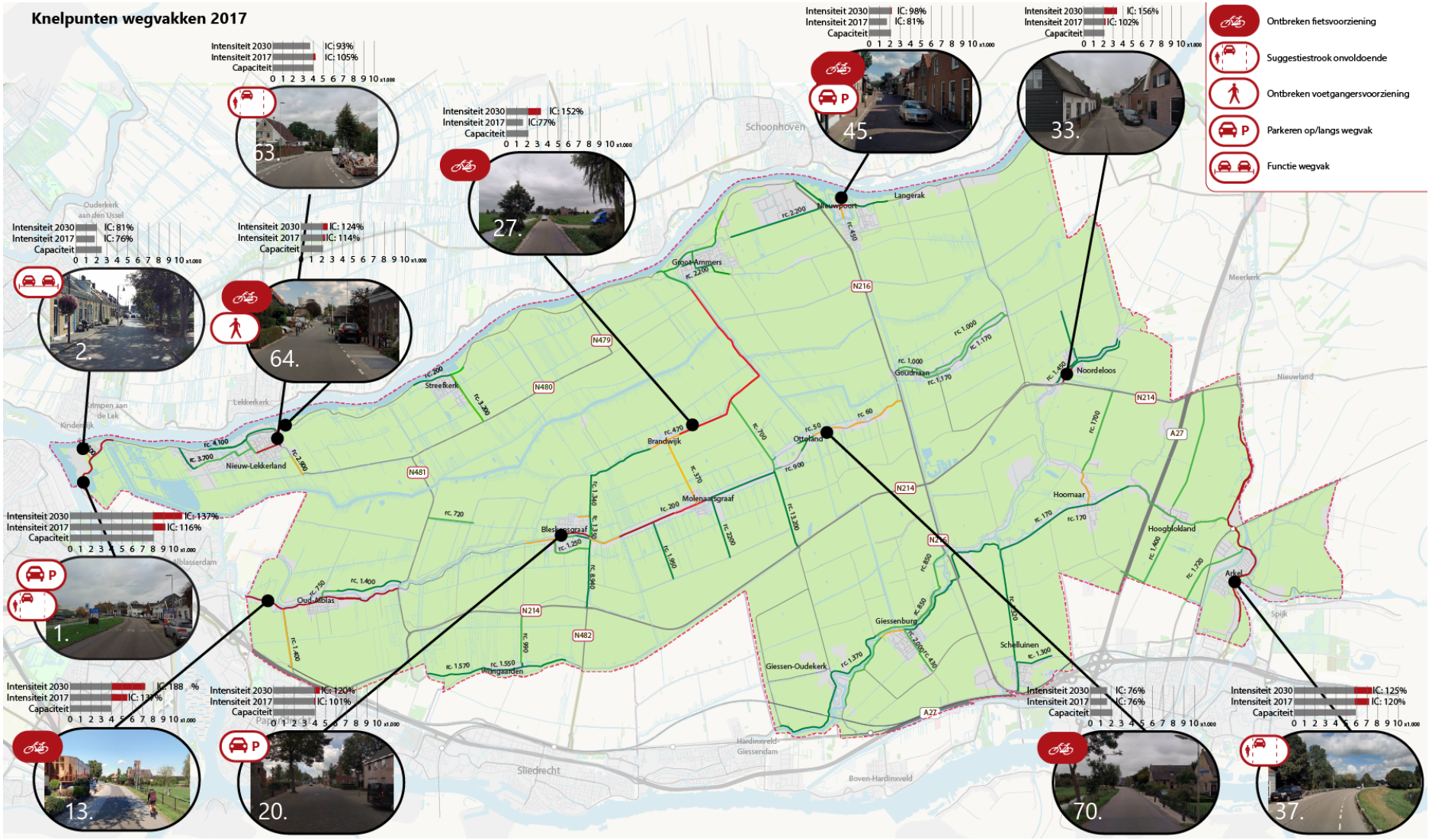
Opties meer ruimte maken	**Aandachtspunten**
Op sommige plekken kunnen we de weg mogelijk wel breder maken met behulp van grasbeton.	- Verbreden houdt juist de snelheid erin. - Levert geluidsoverlast op.
Parkeerverbod instellen en parkeerplekken elders realiseren - Gedogen of legaliseren van illegale parkeerplekken op eigen terrein. - Parkeren van de 2de en 3de auto gebeurt op max. 5 minuten lopen (400 meter).	- Tijdens het dorpsfeest kan het wel. Dat gebruiken als wenkend perspectief. - Kunnen de bewoners dan veilig naar hun 2de of 3de auto lopen.
Autobezit omlaag krijgen door aanbieden van deelauto's. Een auto in Nederland staat gemiddeld 23 van de 24 uur stil.	- Parkeerplaatsen regelen voor deze deelauto's - Vraagt mogelijk een eerste investering van de gemeente. - Kan een huishouden ook veel geld schelen.
Hoge objecten zoals muren, hekken, bomen, bosjes op particuliere terreinen aanpakken, zodat er meer openheid ontstaat.	- Kan ook juist helpen met snelheid omlaag krijgen.
Instellen éénrichtingsverkeer voor voertuigen, niet voor fietsers. Hierdoor ontstaat meer ruimte, aangezien auto's elkaar niet hoeven te passeren. De rijbaan kan smaller.	- Mensen moeten paar minuten omrijden. - Levert mogelijk weer op andere plekken voor problemen (waterbed-effect)

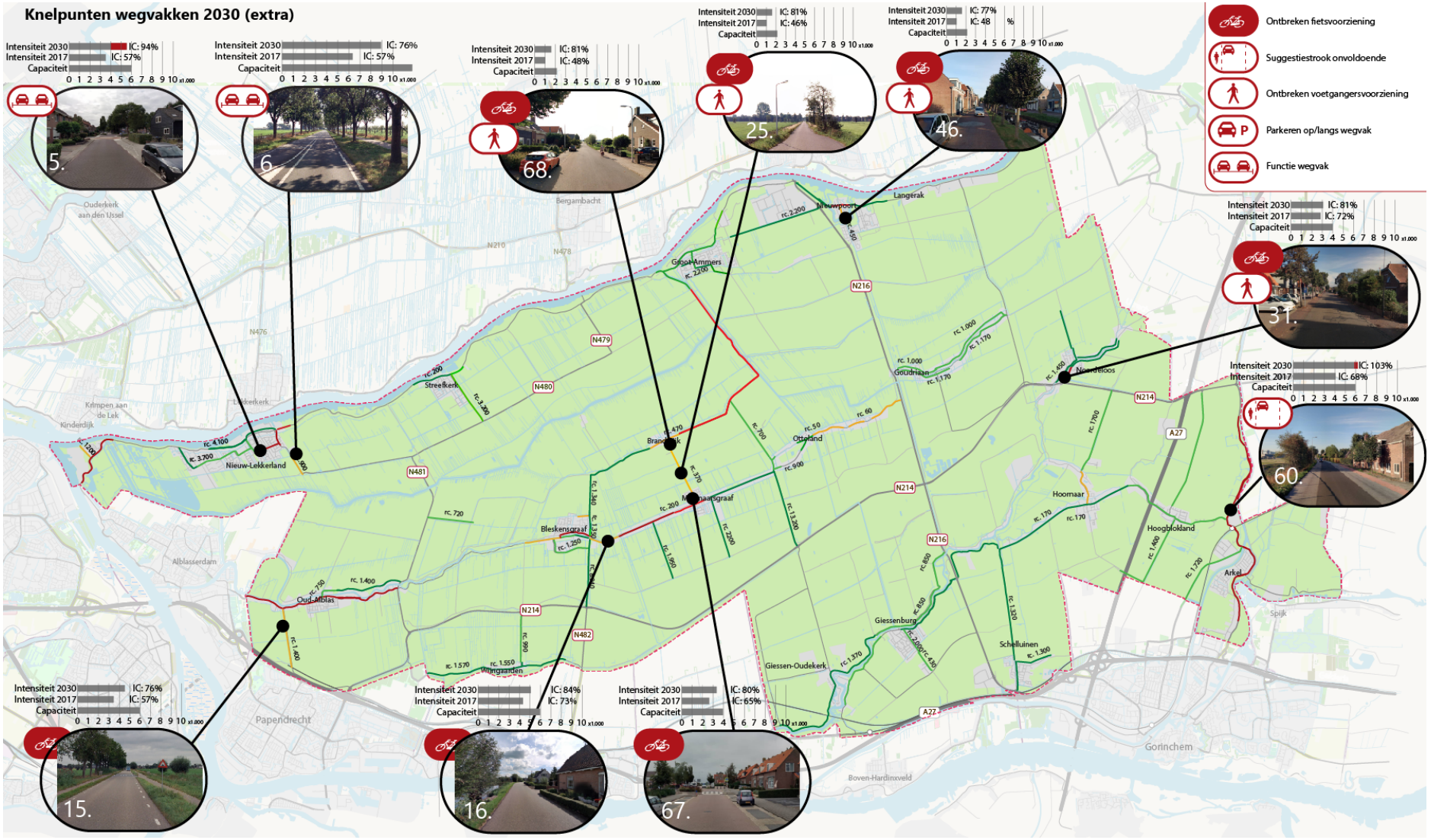
3.4 Scheiden van verkeerstromen

Tot slot kunnen we proberen om voor de wandelaars en fietsers aparte paden te maken, zodat ze rustig en ongestoord van het gebied kunnen genieten.

Opties voor scheiden verkeerstromen	**Aandachtspunten**
Ommetjes voor wandelaars maken.	- Het is de vraag of je overal aantrekkelijke rondjes kan realiseren. Veel van de grond tussen de wegen en watergangen zijn particulier eigendom en worden vaak volgebouwd.
Nieuwe fietspaden aanleggen	- De vraagt vaak landbouwgrond aankopen. - Misschien kan de 3 meter brede strook worden ingezet die boeren uit het water moet blijven (vanwege mestwetgeving).

Bijlage 1: knelpunten in de wegen in 2017 en 2030




Knelpunten wegvakken 2030 (extra)
Intensiteit 2030 IC: 94%
Intensiteit 2017 IC: 57%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
5.
Intensiteit 2030 IC: 76%
Intensiteit 2017 IC: 57%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
6.
Intensiteit 2030 IC: 81%
Intensiteit 2017 IC: 48%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
68.
Intensiteit 2030 IC: 81%
Intensiteit 2017 IC: 46%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
25.
Intensiteit 2030 IC: 77%
Intensiteit 2017 IC: 48 %
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
46.
Ontbreken fietsvoorziening
Suggestiestrook onvoldoende
Ontbreken voetgangersvoorziening
Parkeren op/langs wegvak
Functie wegvak
Intensiteit 2030 IC: 81%
Intensiteit 2017 IC: 72%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
31.
Intensiteit 2030 IC: 103%
Intensiteit 2017 IC: 68%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
60.
Intensiteit 2030 IC: 76%
Intensiteit 2017 IC: 57%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
15.
Intensiteit 2030 IC: 84%
Intensiteit 2017 IC: 73%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
16.
Intensiteit 2030 IC: 80%
Intensiteit 2017 IC: 65%
Capaciteit
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 x1.000
67.
Ouderkerk aan den Ussel
Bergambacht
Langerak
Nieuwpoort
Groot-Ammers
Streefkerk
Ouderkerk
Krimpen aan de Lek
Kinderdijk
Nieuw-Lekkerland
Brandwijk
Ottoland
Goudriaan
Noordeloos
Alblasserdam
Bleskensgraaf
Oud-Alblas
Hoornaar
Hoogblokland
Arkel
Spijk
Giessenburg
Giessen-Oudekerk
Schelluinen
Papendrecht
Gorinchem
Boven-Hardinxveld
N210
N478
N476
N479
N480
N481
N482
N214
N216
A27