

Omgevingsprogramma Mobiliteit

Gemeente Krimpenerwaard
6 november 2024

Colofon

Datum	6-11-2024
Onderwerp	Omgevingsprogramma Mobiliteit

Auteur	Nikki Sweere en Lopke van der Vliet
Projectnummer	51017061
Klant	Gemeente Krimpenerwaard
Referentienummer	NL24-648800269-109876
Versie	Ontwerp-OPM, versie 4.3

Voorwoord

Voor u ligt het Omgevingsprogramma Mobiliteit van de gemeente Krimpenerwaard. Dit programma schetst onze koers voor de komende jaren, waarin we ons inzetten voor een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente. We bouwen voort op wat goed gaat en grijpen kansen om op de nodige gebieden te verbeteren.

De gemeente Krimpenerwaard is een gemeente met een uniek karakter. We zijn trots op onze dynamische en veerkrachtige gemeenschap, omringd door uitgestrekte groene landschappen en een rijke cultuurhistorie. Onze elf dorpskernen, elk met hun eigen identiteit, liggen centraal tussen grootstedelijke gebieden. Samen vormen ze een aantrekkelijke woon-, werk- en recreatieomgeving. In dit geheel speelt mobiliteit een cruciale rol; het verbindt onze inwoners en versterkt de relaties tussen bedrijven, agrariërs, onderwijsinstellingen en recreatiegebieden. Mobiliteit is niet alleen een kwestie van verplaatsen, maar ook van vooruitkijken naar de toekomst voor onze inwoners en economie.



Wij willen een vitale gemeente blijven voor zowel onze inwoners als ondernemers. Dat betekent investeren in hoogwaardige infrastructuur, waarbij verkeersveiligheid altijd voorop staat. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM) is ontwikkeld met deze doelen in gedachten en sluit nauw aan bij de wensen en behoeften van onze inwoners en ondernemers. Dit programma biedt ons de handvatten om mobiliteit in al onze kernen integraal aan te pakken. Het OPM is niet alleen een reactie op de uitdagingen die we tegenkomen, maar ook een kans om ons beleid te versterken en te verbeteren.

Met het OPM hebben we een krachtig kader neergezet voor het verbeteren van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en de inrichting van de openbare ruimte in de Krimpenerwaard. De komende periode gaan we aan de slag met de planvorming en de concrete en gedetailleerde uitvoering hiervan.

Mobiliteitsvraagstukken zijn dynamisch en vragen om continue aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen. Kortom, het gemeentebestuur werkt samen met u aan een veilige en vitale gemeente. We blijven ons richten op het verbeteren van verkeersveiligheid en mobiliteit, zodat we de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Krimpenerwaard kunnen behouden en verbeteren.

Met vriendelijke groet,

Pascal van der Hek
Wethouder Verkeer

Gemeente Krimpenerwaard

Inhoud

Voorwoord	3
Inhoud	4
1. Inleiding	5
1.1 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit?	5
1.2 Een programma met ambitie en samenwerking	6
1.3 Totstandkoming OPM	7
1.4 Kernschets van Krimpenerwaard	8
2. Omgevingsprogramma Mobiliteit	9
2.1 Doelen voor Krimpenerwaard	9
2.1.1 Veilig	9
2.1.2 Bereikbaarheid	9
2.1.3 Duurzaam	10
2.1.4 Leefbare ruimte	10
2.2 Onze inzet op verkeersveiligheid	11
2.2.1 Inrichting schoolomgevingen	11
2.2.2 Verkeerseducatie	12
2.2.3 Wegencategorisering en snelheden	13
2.2.4 Weginrichting	14
2.2.5 Handhaving	15
2.2.6 Samengevat: Inzetten op veiligheid	16
2.3 Onze inzet op bereikbaarheid	17
2.3.1 Auto	17
2.3.2 Openbaar Vervoer	18
2.3.3 Veerdiensten	20
2.3.4 Fietsnetwerk	22
2.3.5 Toegankelijkheid voor iedereen	24
2.3.6 Vracht- en landbouwverkeer	25
2.3.7 Samengevat: Inzetten op bereikbaarheid	25
2.4 Onze inzet op duurzaamheid	26
2.4.1 Schone en slimme voertuigen	26
2.4.2 Verduurzaming van de veerponten	27
2.4.3 Samengevat: Inzetten op duurzaamheid	27
2.5 Onze inzet op de leefbare ruimte	28
2.5.1 Voetganger	28
2.5.2 Parkeren	28
2.5.3 Wegmarkering	29
2.5.4 Shared space	30
2.5.5 Nieuwbouwprojecten	30
2.5.6 Samengevat: Inzetten op de leefbare ruimte	31
3. Bijlagen	32
3.1 Wegencategorisering	32
3.2 Resultaten enquête	38

1. Inleiding

1.1 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit?

De gemeente **Krimpenerwaard** is een dynamische en veerkrachtige gemeente in het landelijke gebied, kenmerkend door de uitgestrekte groene landschappen, rust, een ondernemende geest (een hechte samenwerking en medewerkersloyaliteit binnen de ondernemingen), uitgebreide recreatiemogelijkheden en een rijke cultuurhistorische erfenis. Deze factoren dragen bij aan een aantrekkelijke woon-, werk- en recreatieomgeving, versterkt door de unieke ligging, omgeven door rivieren. Een centrale locatie, te midden van grootstedelijke gebieden, en de samenstelling uit elf dorpskernen en enkele buurtschappen met elk hun eigen karakter, maken Krimpenerwaard tot een unieke gemeente.

Sinds de fusie van de voormalige gemeenten Bergambacht, Ouderkerk, Nederlek, Vlist en Schoonhoven tot de gemeente Krimpenerwaard is er om diverse redenen geen breed en integraal mobiliteitsbeleid opgesteld voor haar elf kernen en de buurtschappen tezamen. Het **Omgevingsprogramma Mobiliteit** (OPM) is daarom in de eerste plaats bedoeld om het mobiliteitsbeleid op orde te krijgen door handvatten, uitgangspunten en acties te benoemen op basis waarvan samenhangend beleid kan worden gevoerd. Het OPM dient daarbij ook om verdere uitvoeringsprogramma's te gaan opstellen.

De elf kernen, samen met onze inwoners, ondernemers, agrariërs, onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties, verenigingen en recreatiegebieden, zijn constant in beweging. De dynamiek is essentieel voor het verkeer en de verbinding tussen mensen en activiteiten, wat op zijn beurt weer cruciaal is voor een sterke gemeenschap en een bloeiende economie. De **verbindende rol** van mobiliteit is in elke kern van de Krimpenerwaard van groot belang. Daarbij streeft de gemeente ernaar een vitale gemeente te blijven voor haar inwoners en ondernemers, met een adequate infrastructuur waarbij (verkeers)veiligheid altijd vooropstaat.

In 2021 heeft de gemeenteraad de **Omgevingsvisie Krimpenerwaard** vastgesteld, die uiteenzet wat we waardevol vinden en welke ontwikkelingen we voorzien voor onze fysieke leefomgeving. Het verbeteren van de gebiedsontsluitingswegen in de gehele Krimpenerwaard is ten eerste een belangrijk speerpunt uit deze visie. Naast de gemeente als wegbeheerder, beheren de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) ook wegen in de gemeente Krimpenerwaard. Het vergroten van verkeersveiligheid door onder andere het aanpakken van situaties waar het ongevalsrisico groot is, is een tweede speerpunt uit de Omgevingsvisie. Beide speerpunten onderstrepen de noodzaak van het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het OPM dient als nadere beleidsuitwerking van de kaders van de Omgevingsvisie Krimpenerwaard over de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Vanuit de gemeenteraad ligt de behoefte om bij het onderdeel 'fiets' concrete projecten te formuleren.

Ook ligt er sinds 2023 een **toekomstperspectief Vitaal Krimpenerwaard** en sinds 2024 een regionale visie. Het toekomstperspectief richt zich op het behouden en versterken van de leefbaarheid, economische vitaliteit en duurzaamheid in de gemeente. Hierin wordt mede genoemd dat er een toename van het aantal woningen zal zijn en dat dit extra mobiliteit oproept.

Er wordt genoemd dat er een blijvende aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid van het gebied door onder andere bevordering van thuiswerken, gebruik van veerverbindingen en versterking van fiets-OV-verbindingen. De genoemde punten vanuit het toekomstperspectief staan dan ook nauw verworven in dit OPM. **De Omgevingsvisie Zuid-Holland** is hier ook in meegenomen.

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit biedt een **kader en richting** voor het beleid, gecombineerd met uitvoeringsacties en concrete punten waar we ons op inzetten. Het programma is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en de inrichting van de openbare ruimte in de gemeente.

Het weerspiegelt onze inzet voor een doordachte, samenhangende en duurzame ontwikkeling van de mobiliteitsinfrastructuur in Krimpenerwaard. Dit heeft als doel om het welzijn van onze inwoners, de bereikbaarheid van en naar de bedrijven en de levensvatbaarheid van onze gemeente te waarborgen en te versterken.

1.2 Een programma met ambitie en samenwerking

In de Krimpenerwaard staat veiligheid voorop bij elke mobiliteitsvraag. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is gericht op gebiedsspecifieke oplossingen en heeft speciale aandacht voor de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Ons streven is om de gemeente toegankelijk en goed bereikbaar te houden voor onze samenleving.

Dit OPM vormt de basis van onze inzet voor een schone mobiliteit en duurzame toekomst, waarbij initiatieven rond elektrisch laden, het stimuleren van fietsgebruik en de optimalisatie van het (huidige) openbaar vervoer centraal staan. Onze gemeente heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend, met als doel om gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Mobiliteit speelt hier een grote rol in en dit OPM draagt bij aan die schonere mobiliteit. Wij zijn als gemeente wel veelal afhankelijk van anderen. Ook de leefbaarheid van onze openbare ruimte krijgt continu aandacht, met een focus op de ontwikkeling van doordachte parkeeroplossingen. Door deze gecombineerde inspanningen werken we hard aan de gemeente Krimpenerwaard als een aangename plek om te wonen, te werken en te ontspannen.

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 en voortdurende doorontwikkeling van ons mobiliteitsbeleid. Wij zullen onze inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden blijven betrekken.

1.3 Totstandkoming OPM

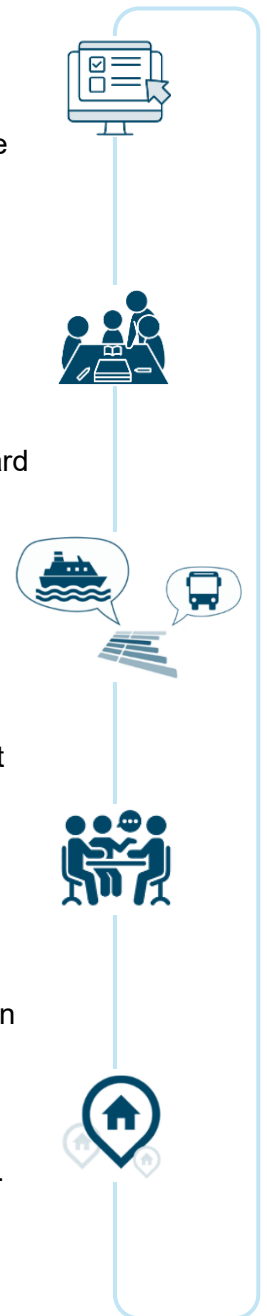
Het Omgevingsprogramma Mobiliteit van de gemeente Krimpenerwaard is het resultaat van een uitgebreid en inclusief participatieproces, waarbij de stemmen van onze inwoners, ondernemers en belanghebbenden zijn gehoord en meegenomen. In de initiële fase van het opstellen van het programma hebben 1.056 respondenten hun inzichten gedeeld door deel te nemen aan de mobiliteitsenquête. Deze respons vormde mede de basis voor het verder vormgeven van dit omgevingsprogramma (zie voor de resultaten bijlage 3.2).

Om een gedetailleerder beeld te krijgen van de specifieke behoeften en prioriteiten binnen onze gemeente, is een interactieve bijeenkomst voor inwoners georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst werd actief en constructief meegedacht over de wensen en belangen van deze belangrijke groep stakeholders.

Gedurende het hele traject heeft het taakveld Verkeer van de gemeente Krimpenerwaard nauw samengewerkt met ingenieurbureau Sweco Nederland B.V. aan de inhoud van het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Er is verder samengewerkt met externe partners, waaronder openbaar vervoeraanbieders en veerexploitanten, wiens expertise en ervaringen van waarde zijn gebleken voor het opstellen van een realistisch en uitvoerbaar mobiliteitsbeleid. Ook zijn andere taakvelden binnen de gemeente die veelvuldig met mobiliteit te maken hebben en krijgen geraadpleegd.

Een belangrijke strategische sessie vond plaats in de vorm van een dossieroverleg met de Raadscommissie Samenleving, Bestuur, Beheer en Verkeer (SBBV). Deze bijeenkomst bood een platform om de eerste ideeën en concepten te delen, te bespreken en te verfijnen. Het stelde ons in staat om een gedeelde visie en duidelijke doelstellingen te ontwikkelen, die als leidraad dienen voor het uiteindelijke document.

Deze veelzijdige aanpak waarborgt dat het Omgevingsprogramma Mobiliteit niet alleen een weerspiegeling is van onze ambities, maar ook geënt is op de praktische realiteit en de diverse perspectieven binnen onze gemeente. Het is een plan van en voor de inwoners, ondernemers en overige gebruikers van de gemeente Krimpenerwaard, gericht op het creëren van een toegankelijke, veilige, schone en duurzame mobiliteitsomgeving voor iedereen. Het dienen van het 'algemeen belang' staat voorop. Het is dus niet haalbaar om altijd aan ieders wensen en belangen te kunnen voldoen. Daarnaast kan ook niet alles uit het OPM tegelijk worden opgepakt. We beschrijven steeds bij elk thema handvatten om tot actie te kunnen komen.



1.4 Kernschets van Krimpenerwaard

De kernschets geeft een beeld van de huidige situatie op het gebied van mobiliteit.

Wonen, werken en recreëren in een groen en landelijk gebied

De Krimpenerwaard staat bekend om haar groene en landelijke karakter, wat het een aantrekkelijke plek maakt om te wonen, werken en recreëren. De natuurlijke omgeving biedt volop mogelijkheden voor recreatie, met uitgestrekte polders, waterwegen en natuurgebieden die geliefd zijn bij wandelaars en fietsers. Daarnaast presteren ondernemingen goed en creëren hierbij werkgelegenheid in de Krimpenerwaard. De sociale cohesie en de loyaliteit zijn groot. Het is belangrijk om deze ondernemerssfeer, met kansen voor de toekomstige welvaart, te behouden, waarbij de kwaliteitsborging van mobiliteit van belang is. Tegelijkertijd zijn er verschillende uitdagingen. Zo is er een opgave op het gebied van nieuwe bedrijventerreinen en de revitalisering van bestaande terreinen. Daarnaast is er ook een toenemende druk op de woningmarkt mede door de woningbouwopgave van de gemeente, wat leidt tot moeilijkheden bij het bieden van voldoende woonruimte voor huidige en toekomstige bewoners.

Uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid

De ligging van de Krimpenerwaard, grenzend aan de Rotterdam-regio, Utrechtse regio en Gouda, zorgt voor een redelijke goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Echter, de infrastructuur staat onder druk, met name tijdens spitsuren en grote wegwerkzaamheden. Ook zijn de uitvalswegen beperkt, waarbij de Algeracorridor, Gouda, Oudewater, Lopik en de veerverbindingen met name zorgen voor de ontsluiting. Dit zorgt voor uitdagingen met betrekking tot verkeersveiligheid en mogelijke overlast voor inwoners. Tot slot is er een relatief groot aandeel landbouwverkeer, met als gevolg dat de verkeersveiligheid, met name op smalle wegen, onder druk staat. Deze uitdagingen benadrukken de noodzaak voor een verbetering van de infrastructuur op sommige wegen in de Krimpenerwaard.

De fiets als kracht en kans

De Krimpenerwaard beschikt over een uitgebreid netwerk van fietspaden, wat bijdraagt aan de populariteit van de fiets als vervoermiddel, zowel voor recreatie als voor dagelijks gebruik. Met de opkomst van de elektrische fiets liggen er veel kansen voor fietsen op langere afstanden. Zo wordt de fietstijd van en naar plaatsen zoals Schoonhoven, Krimpen aan den IJssel en Lekkerkerk (<15 kilometer) vanuit de kleinere dorpskernen verkort. Ook biedt de elektrische fiets mogelijkheden als voor- en natransport naar de mobiliteitsknooppunten. Veiligheid voor de fietser blijft een uitdaging in de Krimpenerwaardse polder, maar de fiets is ook een enorme kans voor de gemeente als gezonde en duurzame vorm van mobiliteit, en een goede bereikbaarheid.



Veerverbindingen en openbaar vervoer

Vanwege de unieke ligging van de Krimpenerwaard, omgeven door water, spelen de veerdiensten een belangrijke schakel voor economisch vervoer, schoolroutes, woon-werkverkeer en toerisme. Het is en blijft een cruciale wijze van vervoer in de ontsluiting van het gebied. De gemeente heeft een beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De huidige OV-bereikbaarheid dient de komende jaren minimaal te worden behouden. Er is in het gebied geen directe treinverbinding, waardoor de bereikbaarheid naar omliggende stedelijke gebieden voornamelijk afhankelijk is van het wegennet (bus en auto).



2. Omgevingsprogramma Mobiliteit

2.1 Doelen voor Krimpenerwaard

2.1.1 Veilig

Mobiliteit heeft veel te maken met veiligheid. De verkeersveiligheid binnen de gemeente is onder andere een gevolg van de juiste weginrichting, rijgedrag en voldoende capaciteit. Het doel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit voor de gemeente Krimpenerwaard op gebied van (verkeers)veiligheid, is het creëren van een veilige, toegankelijke en duurzame mobiliteitsomgeving die aansluit bij de unieke karakteristieken en behoeften van de gemeente. Dit houdt in dat er wordt gestreefd naar het zo verkeersveilig mogelijk maken en houden van onze leefomgeving, door het implementeren van effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Maatregelen zijn het verbeteren van de weginfrastructuur, het verhogen van de zichtbaarheid op kruispunten en het veiliger maken van schoolomgevingen en -routes.

“We maken ons zorgen om de verkeersveiligheid door hard rijdend (landbouw)verkeer; de veiligheid van voetgangers en fietsers is in gevaar.”

Deze vaak gehoorde uitspraak van inwoners is herkenbaar. Naast veilige wegen willen we ook dat mensen zich veiliger voelen in het verkeer. Daarom zetten we in op bewustwordingscampagnes en educatie voor jong en oud. We stimuleren veilig gedrag met een risicogestuurd verkeersveiligheidsaanpak: we kijken eerst naar specifieke risico's, zoals gevaarlijke kruispunten of snelheidsoverschrijdingen, en pakken deze gericht aan, in samenwerking met HHSK. Ons ultieme doel is een toekomst zonder verkeersslachtoffers in de Krimpenerwaard, door samen te werken met verschillende partijen en maatregelen op maat te nemen (onze multidisciplinaire aanpak).

2.1.2 Bereikbaarheid

We streven naar het optimaliseren van de bereikbaarheid voor zowel inwoners als bedrijven, met aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid. Onze gemeente is een landelijke gemeente en is door deze landelijke structuur van oudsher 'autogeoriënteerd'. De ambitie is derhalve niet om bovengemiddeld in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto, maar wel om duurzame initiatieven en alternatieven, zoals het faciliteren van deelmobiliteit, te stimuleren.

We maken ons sterk voor een bereikbare gemeente door het verbeteren van de transportverbindingen en infrastructuur om zo een vlotte doorstroming van verkeer te faciliteren.

Ook verhogen we hiermee de toegankelijkheid van economische knooppunten en -centra, woonwijken, scholen en recreatiegebieden. Echter liggen de hoofdontsluitingen allemaal buiten onze gemeentelijke grenzen, waardoor onze invloed niet direct kan zijn. We zijn afhankelijk van andere overheden en moeten samenwerken met andere wegbeheerders, zoals PZH en HHSK. Daarnaast streven we naar de ontwikkeling van veilige en directe fiets- en voetgangersroutes en ondersteunen we nieuwe vormen van mobiliteit en mobiliteitsoplossingen zoals elektrische deelvoertuigen, carpoolconcepten en mobiliteitshubs (knooppunten waar verschillende vormen van vervoer, zoals OV, deelauto's en fietsen, samenkomen om reizen efficiënt en duurzaam te maken).

Het uiteindelijke doel is om een samenhangend, toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk te realiseren dat inspeelt op de behoeften van de gemeenschap en bijdraagt aan een hoge kwaliteit van leven voor alle inwoners van Krimpenerwaard. Ook is het belang van mobiliteit een bijdrage aan een gezond ondernemersklimaat.

2.1.3 Duurzaam

Het doel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit voor de gemeente Krimpenerwaard op gebied van duurzaamheid, is het verminderen van de ecologische impact van verkeer en vervoer en het verbeteren van de leefbaarheid. We zetten bij de concessiehouder en vervoerder in op verdere verbeteringen in het openbaar vervoer, waarbij het huidige niveau van het openbaar vervoer ten minste wordt behouden en waar mogelijk geoptimaliseerd. Daarnaast willen we duurzame mobiliteitskeuzes zoals fietsen en wandelen bevorderen door het verbeteren van de infrastructuur. We onderhouden en breiden het netwerk van laadpunten voor elektrische voertuigen (motorvoertuigen en fietsen) uit en ondersteunen, indien mogelijk, lokale initiatieven die bijdragen aan een duurzame gemeenschap. Daarnaast hebben we natuurlijk nog een unieke vervoerswijze in onze regio, namelijk de veerponten.

De uitdaging is om een realistische en praktische benadering van duurzame mobiliteit te hanteren die past bij de schaal en het karakter van de gemeente Krimpenerwaard, met als uiteindelijk streven het verminderen van de milieu-impact en het waarborgen van een groene en leefbare toekomst voor alle inwoners.

2.1.4 Leefbare ruimte

Het realiseren van een harmonieuze balans tussen mobiliteit en andere functies binnen de openbare ruimte is het streven van ons als gemeente. De kwaliteit van leven en het behoud van de karakteristieke omgeving staan voorop en we richten ons op een optimaal gebruik van de openbare ruimte met aandacht voor alle weggebruikers.

Naast het borgen van een goede autobereikbaarheid, wordt ingezet op ruimte-efficiënte en innovatieve oplossingen. Hierbij worden multifunctionele zones en concepten, zoals shared space, die de interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers bevorderen, verkend als daar vraag naar is. Voor het implementeren van mobiliteitsmaatregelen, wordt gestreefd naar een betere verkeersdoorstroming zonder de kwaliteit van leven te verminderen. Hierbij wordt veel waarde gehecht aan het behouden van groene gebieden in de gemeente om de leefbaarheid te verbeteren.

2.2 Onze inzet op verkeersveiligheid

De doelstelling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2018 van de Rijksoverheid is nul verkeersslachtoffers. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. “We hechten veel waarde aan de verkeersveiligheid van onze gemeente. We zetten daarom in op veilige schoolfietsroutes, een adequate aanpak van onveilige situaties en het vergroten van het bewustzijn onder inwoners.” Dit is de ambitie voor verkeersveiligheid die in het coalitieakkoord 2022-2026 “Vitaal Vooruit!” wordt benoemd. Daar waar de gemeente de leefomgeving zo veilig mogelijk inricht, is het aan de bewoners om het juiste gedrag te tonen. In deze paragraaf leest u waar wij als gemeente naar streven op het gebied van een veilig wegennetwerk en een veilig gebruik daarvan.

2.2.1 Inrichting schoolomgevingen

De gemeente Krimpenerwaard, met haar elf unieke kernen, is de thuisbasis van 24 basisscholen en vijf middelbare scholen. In afbeelding 1 is te zien waar binnen de gemeente zich welke scholen bevinden. In het kader van het OPM is de ambitie om een gestandaardiseerde inrichting van de schoolzones te realiseren. Dit streven is gericht op het bevorderen van de verkeersveiligheid door het creëren van een heldere en herkenbare schoolzone voor zowel scholieren als andere weggebruikers.

Uniforme aanpak schoolomgeving

Door het implementeren van een uniforme aanpak wordt de verkeersveiligheid rondom scholen verhoogd en een veilige schoolomgeving voor iedere leerling gegarandeerd. De uniformiteit betekent dat de schoolomgeving herkenbaar is, door het gebruik van dezelfde materialen en wegmeubilair. Echter, niet alle schoolomgevingen kunnen volledig uniform ingericht worden, aangezien iedere school en haar omgeving specifieke behoeften hebben. Maatwerk leveren voor elke unieke locatie is daarom ook belangrijk. Dit betekent dat onder andere specifieke oversteekplaatsen, waar nu onveilige situaties plaatsvinden, besproken moeten worden met de specifieke school. Waar nodig kunnen er aanpassingen gedaan worden in de infrastructuur.

Deze uniforme schoolomgevingen, met het nodige maatwerk indien nodig, dragen niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar zorgen ook voor verduidelijking voor alle verkeersdeelnemers. Door samen te werken met scholen, ouders en lokale gemeenschappen, zorgen we voor een optimale afstemming tussen de behoeften van onze scholieren en de schoolomgevingen.



Afbeelding 1: Schoolomgevingen Krimpenerwaard

2.2.2 Verkeerseducatie

Kinderen, jongeren en senioren behoren tot de meest kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers en raken vaker betrokken bij verkeersongevallen. De oorzaken zijn divers en bovendien brengt de toegenomen populariteit van bijvoorbeeld de elektrische fiets ook nieuwe uitdagingen met zich mee.

Veel inwoners geven aan dat voorlichting aan kwetsbare groepen kan helpen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente Krimpenerwaard ondersteunt dit door scholen en andere organisaties waar nodig te ondersteunen bij het opzetten van bewustwordingscampagnes en educatieve programma's. De gemeente wil hier samen met de desbetreffende organisaties naar kijken. Hiermee willen we bijdragen aan veiliger verkeersgedrag, het verminderen van risico's en het delen van belangrijke informatie met alle verkeersdeelnemers.

Het onderstrepen van het belang van verkeerseducatie is cruciaal, vooral voor kinderen die de toekomstige generatie volwassen verkeersdeelnemers vormen. Door een vroege focus op bewustwording willen we de impact van verkeersveiligheid benadrukken en hen tegelijkertijd de waarde van duurzame mobiliteitskeuzes bijbrengen. De gemeente Krimpenerwaard zet zich in voor een proactieve benadering van verkeerseducatie door samenwerking met lokale basisscholen en middelbare scholen. Participatie staat centraal in deze aanpak, waarbij samenwerking met het onderwijs wordt gestimuleerd. Vanuit de gemeente is de actie om te peilen of er behoefte is aan de facilititeit van een budget of pakket voor verkeerseducatie aan scholen. Daarbij moeten scholen hier dan ook tijd voor vrij kunnen maken in hun lesprogramma's.

2.2.3 Wegencategorisering en snelheden

Waarom een wegcategoriseringsplan

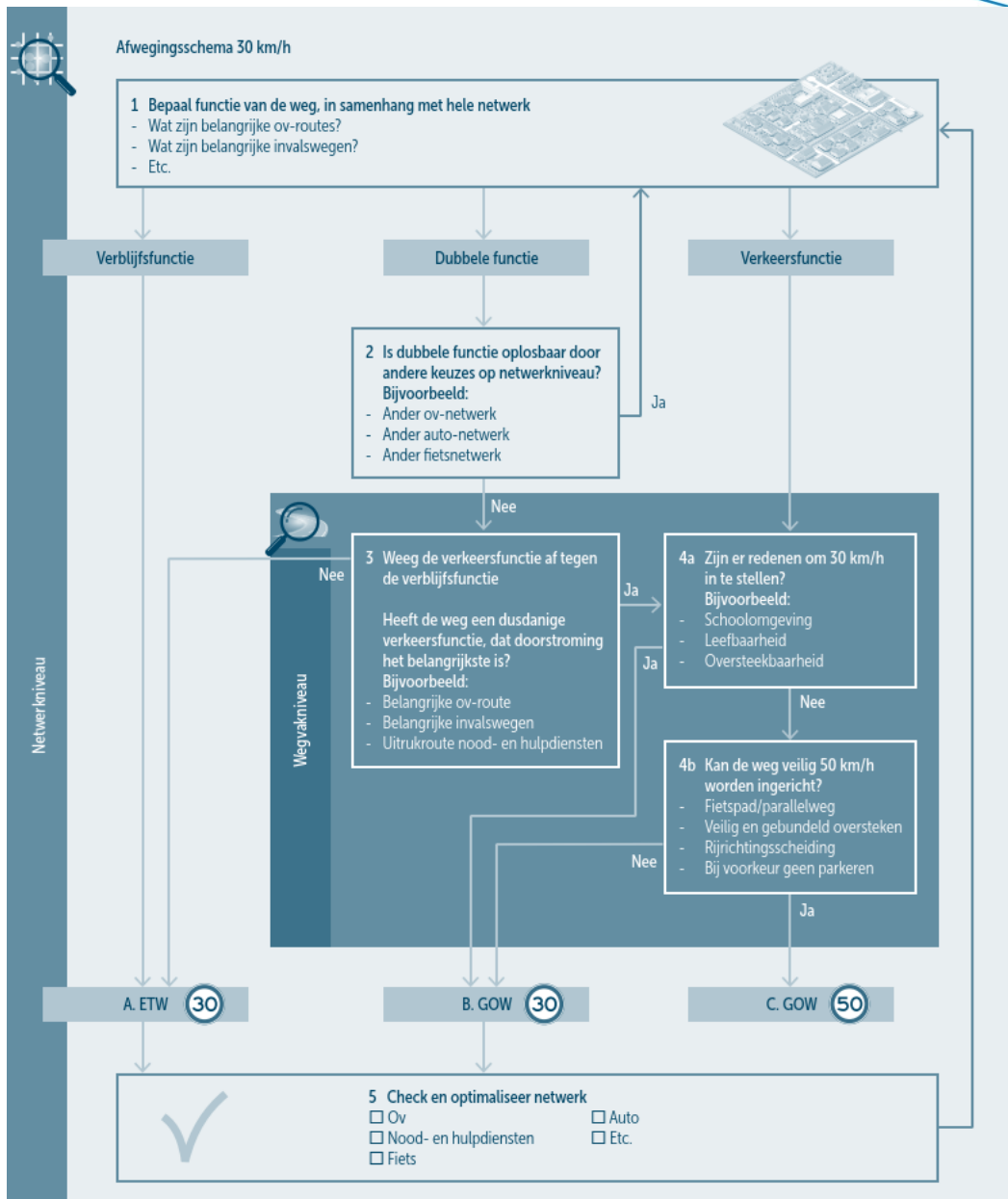
Een wegcategoriseringsplan geeft een systematische benadering om de wegen binnen de gemeente te classificeren. Het doel hiervan is om de mobiliteit te verbeteren en tegelijkertijd de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen. Gelijksortige wegen kunnen door dit plan zoveel mogelijk uniform ingericht worden, zodat de weggebruikers kunnen opmaken wat van hen verwacht wordt op gebied van verkeersgedrag. Het categoriseringsplan zal de verkeerskundige basis vormen voor besluitvorming omtrent verkeersstromen, snelheidsregimes, wegontwerp en -onderhoud, alsook voor de inzet van verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen.

Aanpak in Krimpenerwaard

Om te komen tot het wegcategoriseringsplan hebben wij ons gericht op het identificeren van de verschillende wegtypen met snelheden en hun functie binnen de gemeente.

Het CROW¹ heeft een afwegingskader opgesteld om te kunnen bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en op welke wegen een limiet van 50 km/h veilig mogelijk is. Dit afwegingskader is weergegeven in de afbeelding hieronder en is als leidraad genomen voor de categorisering van wegen in onze woonplaatsen, zoals weergegeven op de kaarten in bijlage 3.1.

¹ CROW is een onafhankelijk kenniscentrum en bedenkt oplossingen voor vraagstukken in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.



Figuur 1. Afwegingsschema 30 km/h CROW (ETW= erftoegangsweg, GOW= gebiedsontsluitingsweg)

2.2.4 Weginrichting

Het in overeenstemming brengen van de weginrichting met de wegcategory is een opgave die in veel steden speelt. Wanneer een snelheidsregime op een locatie aangepast moet worden en hier ook infrastructurele maatregelen zoals aanpassingen van de weginrichting bij nodig zijn, zal dit projectmatig moeten worden opgepakt en afgestemd worden met ons Integraal Beheerplan Openbare Ruimte (IBOR), de meerjarenplanning voor onderhoud van wegen, om werk-met-werk te maken. Daarnaast verdient de aansluiting van het lokale wegnennetwerk op met name de provinciale wegen ook aandacht. Sommige zijn voor vooral langzaam verkeer niet verkeersveilig, zoals de kruising N207-Koolwijkseweg, en zullen specifiek bij de provincie voor verbetering onder de aandacht moeten worden gebracht.

Bij wijziging van de weginrichting is het onze taak om belanghebbenden te informeren en (zo gewenst) mee te laten denken.

30 km/h binnen bebouwde kom

Onze ambitie is om binnen de bebouwde kom op zowel de erftoegangswegen (ETW) als de gebiedsontsluitingswegen (GOW) een snelheidsregime van 30 km/h te hebben. Het CROW heeft de categorie GOW30, waarbij wij gebruik gaan maken van de inrichtingsmogelijkheden. Er kunnen redenen zijn waarom bepaalde wegen niet als GOW30 ingericht kunnen worden. Dat zijn bijvoorbeeld ontsluitingswegen van een bedrijventerrein waar bovengemiddeld veel vrachtverkeer rijdt. Te denken valt bijvoorbeeld aan de Randweg in Lekkerkerk en (delen van) de Handelsweg in Bergambacht. Daardoor zijn verkeersmaatregelen om 30km/h 'af te dwingen' niet uitvoerbaar of onvoldoende effectief. Het voornoemde afwegingsschema 30km/h van het CROW biedt dan ook de mogelijkheid om op dergelijke wegen een snelheidsregime van 50km/h te voeren.

Een andere reden om een andere afweging te maken kan zijn wanneer een inrichting naar GOW30 onoverkomelijke bezwaren geeft bij calamiteitendiensten en openbaar vervoer. Een goede doorstroming is voor hen van essentieel belang en ook dan zou, beargumenteerd, van een GOW30-inrichting kunnen worden afgeweken.

60 km/h buiten bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom heeft de gemeente incidenteel wegen in beheer. Daar geldt veelal een snelheidsregime van 50 km/h of 60 km/h. Alle overige wegen zijn in beheer van provincie Zuid-Holland of HHSK. Vindt de gemeente dat er op wegen van de provincie of HHSK-aanpassingen zouden moeten worden doorgevoerd, bijvoorbeeld in verband met congestie of verkeersveiligheid, dan worden deze wensen geuit richting de desbetreffende wegbeheerder en gaan we met haar in overleg.

Woonerven

In de Krimpenerwaard zijn een aantal woonerven waar 15 km/h als snelheidsregime geldt. Wanneer er klachten zijn op gebied van te hard rijden, is het onze taak om handhaving in te zetten (via de politie), waar nodig in combinatie met voorlichting. We leggen geen nieuwe woonerven aan omdat deze relatief duur in aanleg, beheer en onderhoud zijn en eenzelfde verkeersveiligheidsniveau met 30 km/h-wegen en -zones kan worden bereikt. Daarom worden onder andere bij nieuwbouwwijken de verblijfsgebieden ingericht als 30 km/h-zones.

2.2.5 Handhaving

Als gemeente zetten we ons in om de wegen zo veilig mogelijk in te richten, zodat weggebruikers duidelijk weten wat van hen en anderen wordt verwacht. Toch kan dit niet altijd voor 100% worden gegarandeerd. Bewoners vragen ons soms om extra handhaving, bijvoorbeeld bij foutparkeren of te hard rijden. Hoewel wij handhaving zien als laatste stap, blijft het onze prioriteit om eerst te zorgen voor een veilige en duidelijke verkeerssituatie. Mocht de veiligheid of leefbaarheid in het geding zijn, dan kan handhaving alsnog worden ingezet om deze te waarborgen. Ons doel blijft altijd om de beste leefomgeving voor onze inwoners te realiseren.

2.2.6 Samengevat: Inzetten op veiligheid

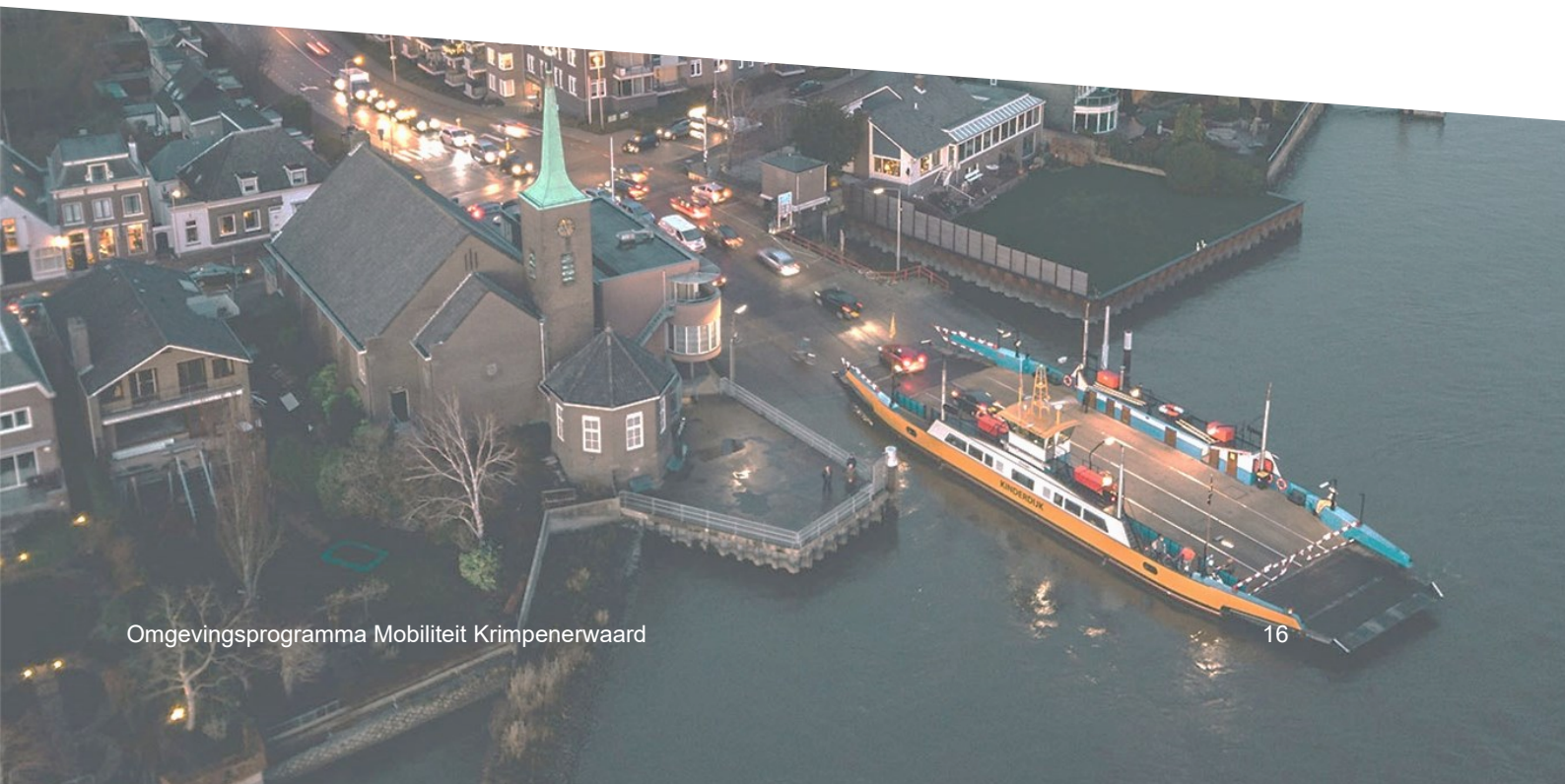
Inrichting schoolomgevingen: De gemeente werkt aan een uniforme inrichting van de schoolomgevingen om de verkeersveiligheid te blijven verbeteren.

Verkeerseducatie: Gericht op kwetsbare groepen om het verkeersgedrag te verbeteren en risico's te verminderen, door voorlichting en bewustwordingscampagnes.

Wegencategorisering: De gemeente hanteert een wegcategoriseringsplan dat de wegen indeelt op basis van functies en verkeersveiligheid, met speciale aandacht voor het verlagen van snelheidslimieten waar nodig.

Weginrichting: De weginrichting wordt (gefaseerd, in afstemming met ons IBOR) in overeenstemming met de wegcategorisering gebracht.

Handhaving: We streven naar een veilige en leefbare omgeving door goede weginrichting, waarbij handhaving wordt ingezet als het echt nodig is.



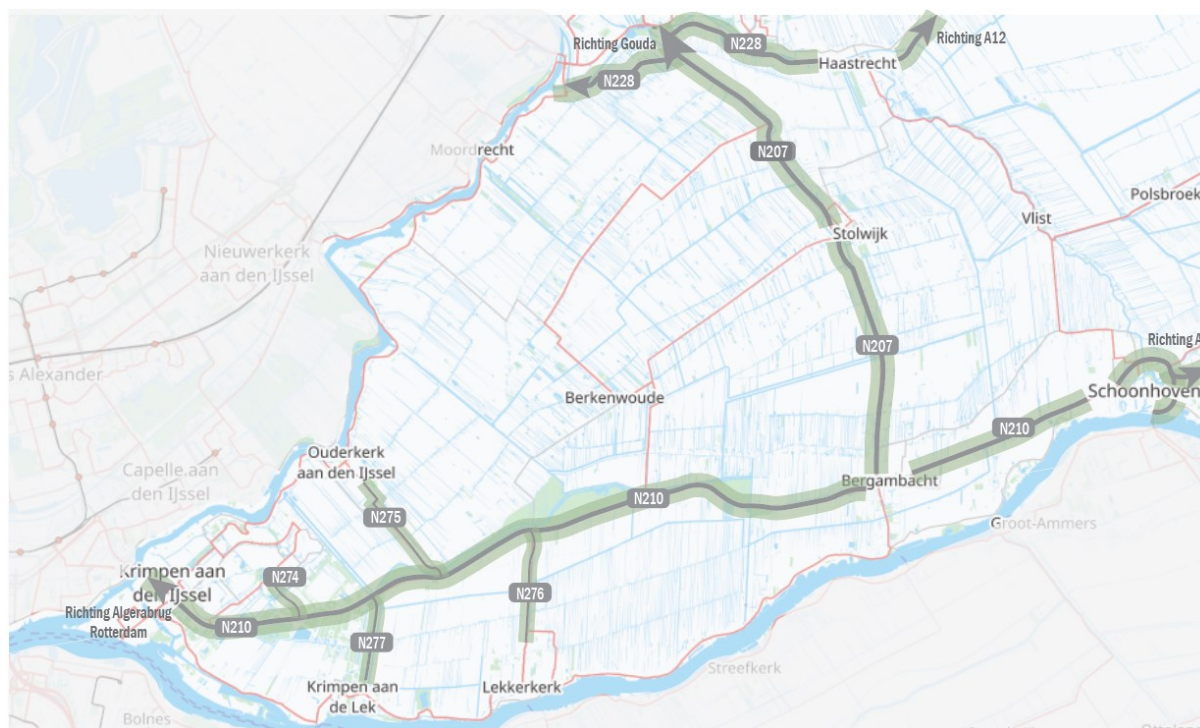
2.3 Onze inzet op bereikbaarheid

De toekomst van de Krimpenerwaard staat in het teken van behouden van haar kwaliteit (zoals de veerdiensten) en het versterken van de bereikbaarheid. Dit is van groot belang voor het welzijn van onze inwoners en de economische vitaliteit in de regio. De visie hieronder schetst onze houvast en strategieën om de verschillende modaliteiten (auto, OV, veerdienst en fiets) te beheersen op gebied van hun bereikbaarheid.

2.3.1 Auto

Doordat de Krimpenerwaard een landelijke gemeente is, speelt de auto hier een grote rol in de mobiliteit van de inwoners. De bereikbaarheid met de auto is zowel nu als in de toekomst van groot belang en verdient dan ook aandacht. De gemeente streeft ernaar om het verkeer uit de kernen zo snel en efficiënt mogelijk naar de omliggende hoofdwegen te leiden.

Daarnaast is het essentieel dat een goede doorstroming op de verbindingen naar omliggende steden (Gouda, regio's Rotterdam en Utrecht) wordt behouden. Hiervoor is nauwe samenwerking nodig met de provincie en de betrokken gemeenten. Een belangrijk aandachtspunt is de Algeracorridor, een cruciale route voor de doorstroming van verkeer van en naar de regio Rotterdam. Recentelijk zijn door de provincie, de MRDH en verschillende gemeenten maatregelen vastgesteld om deze corridor te verbeteren. Het gaat hierin om de ombouw van de rotonde Capelseplein met een fietserstunnel, het geschikt maken van de busbaan Algeraweg voor het overige verkeer en het verlagen van de maximumsnelheid op een deel van de Abram van Rijckevorselweg. Ook is een goede doorstroming via de ontsluitingen naar Gouda (waaronder via de N207 langs de uitbreidingswijk Westergouwe) en de N210 richting Utrecht van groot belang. Hieronder is een kaart van Krimpenerwaard te zien, met alle provinciale wegen.



Afbeelding 2. Overzicht regionale verbindingen Krimpenerwaard

Rotondes

Rotondes binnen onze gemeente bevinden zich voor het overgrote deel op provinciale wegen. Wijzigingen aan die rotondes vereisen daarom de medewerking van de provincie. Bij rotondes waar capaciteitsproblemen of verkeersveiligheidsrisico's worden geïdentificeerd, bijvoorbeeld in verband met nieuwbouwplannen, zal de gemeente in gesprek gaan met de provincie om mogelijke oplossingen te onderzoeken. Dit gebeurt op basis van de resultaten van de uitgebreide verkeersonderzoeken die de provincie heeft uitgevoerd voor de N210 en N207, waarbij ook de capaciteit van rotondes en kruispunten is geanalyseerd.

2.3.2 Openbaar Vervoer

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever van openbaar vervoer in onder andere het gebied Zuid-Holland Noord, waar onze gemeente onderdeel van is. In die rol stelt zij het openbaar vervoerbeleid vast, na de belanghebbenden zoals de gemeenten binnen het concessiegebied gehoord te hebben. Op basis van onder andere die inbreng besteedt de provincie het openbaar vervoer aan. Nadere wensen worden altijd door de provincie beoordeeld.

Krimpenerwaard hanteerde bij de laatste aanbesteding het uitgangspunt dat het huidige bedieningsniveau (frequentie en dienstregeling) als het minimale niveau voor onze openbaar-vervoersvoorzieningen op peil wordt gehouden. Dit geldt ook voor toekomstige ontwikkelingen.



Toekomst openbaar vervoer

Per eind 2024 rijdt QBuzz B.V. als vervoerder in het concessiegebied Zuid-Holland-Noord. QBuzz zet in op innovatie en nieuwe technologieën, met als doel zero-emissie vervoer te realiseren. Deze transitie zal leiden tot een volledig emissievrije busvloot. Alle bussen zullen uiteindelijk elektrisch rijden, met laadpleinen in Gouda en Krimpen aan den IJssel. Dit sluit aan op onze ambities voor een schonere leefomgeving.

Daarnaast is het een positieve ontwikkeling dat de dienstregeling weer zal worden uitgebreid naar de frequentie van voor de coronapandemie, een significante toename van twintig procent ten opzichte van het niveau in 2024. Dit herstel in dienstregelingsuren ('DRU's') is een welkome vooruitgang voor de mobiliteit binnen onze gemeente. Verder blijven buurtbussen een belangrijk onderdeel van het openbaar-vervoersnetwerk. De belbus rijdt regelmatig en de reactietijd is verkort tijdens de concessie met QBuzz, waardoor deze korter van tevoren te reserveren is. Dit maakt het openbaar-vervoersnetwerk flexibeler en dit moet behouden worden.



Afbeelding 3. OV-halte Stolwijk Dorp

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van enige omvang, zoals een nieuwe woonwijk, bedrijventerrein of publieke voorziening, kan in afstemming met de huidige concessieverlener worden verkend of de dienstregeling aangepast kan worden om nieuwe inwoners en werknemers te bedienen. Dit betekent dat de gemeente mogelijk een actieve rol moet spelen in het faciliteren van deze aanpassingen, vooral in de beginfase wanneer de vervoerswaarde laag is.

Een belangrijk aandachtspunt is de impact van grootschalige infrastructuurprojecten. Langdurige omrijroutes kunnen de beperkte actieradius van elektrische bussen belemmeren. De gemeente zet zich ervoor in dat initiatiefnemer en vervoerder het bedieningsniveau (frequentie en dienstregeling) ook tijdens dergelijke projecten op peil houdt.

Zoals in de vorige paragraaf aangehaald, staat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio vanuit Krimpenwaard onder druk. Naast inzet op een verbetering van de doorstroming op de Algeracorridor, maken wij ons sterk om op de aanrijroute N210 de overstapmogelijkheden van de auto of fiets naar het openbaar vervoer te verbeteren. De provincie Zuid-Holland heeft dit projectmatig opgepakt en kijkt samen met ons naar verbeteringen op bijvoorbeeld het gebied van fietsenstallingen, (sociaal) veilige parkeervoorzieningen en veilige oversteekmogelijkheden. Na realisatie zal hier ook publiciteit aan moeten worden gegeven teneinde het gebruik van deze voorzieningen te stimuleren.

Toegankelijk openbaar vervoer

In de nieuwe concessieperiode wordt gekeken naar de ontwikkeling van OV-knooppunten, inclusief drukbezochte bushaltes. Door deze knooppunten waar mogelijk aantrekkelijker en toegankelijker te maken, stimuleren we het gebruik van duurzame mobiliteitsopties, zoals de (deel)fiets. Het is van groot belang dat het voor- en natransport bij alle haltes op orde is. Op enkele locaties worden waar mogelijk door de vervoerder deelfietsen beschikbaar gesteld om de afstand tussen haltes en bestemmingen te overbruggen, waardoor deze knooppunten als mobiliteitshubs kunnen functioneren. Hoewel dit een positieve ontwikkeling is, blijft de noodzaak bestaan om loopafstanden te verkleinen en de toegankelijkheid van haltes te verbeteren.

Ondanks dat de meeste haltes rolstoeltoegankelijk zijn, blijven er locaties waar dit ruimtelijk niet haalbaar is, zoals langs de dijken. Het is onze ambitie om in samenspraak met de vervoerder waar mogelijk het openbaar-vervoerniveau te verbeteren tot een zo inclusief mogelijk openbaar-vervoerssysteem. Daarnaast gaan we onderzoeken hoe meer overdekte bushaltes, ofwel abri's, kunnen worden geplaatst om het comfort van reizigers te verhogen en of het R-net kan worden doorgetrokken naar de Rotterdamse regio.



Afbeelding 4. Lijnnettenkaart Openbaar Vervoer (2023)

2.3.3 Veerdiensten

De gemeente Krimpenerwaard heeft een unieke rijkdom en dat is de ligging aan de rivieren de Lek en de Hollandse IJssel. Een netwerk van acht veerdiensten die de waterwegen doorkruisen zorgt voor de directe verbindingen met de buurgemeenten aan de overkant van de wateren. Deze veerdiensten zijn een integraal onderdeel van het regionale wegennet.

Meerwaarde verenvisie

Elke veerdienst binnen onze gemeente is uniek en toont variatie in eigendom (privaat of gemeentelijk), organisatie, veerrecht en soort veer. Om weloverwogen beleidsbeslissingen over de veerdiensten te kunnen maken, is in 2018 een Verenvisie opgesteld die nog altijd actueel is. Dit document dient als basis voor toekomstige beleidsontwikkeling. In lijn met deze visie streven wij naar het behoud en waar mogelijk de verbetering van deze veerdiensten, waarbij aspecten als toegankelijkheid, betrouwbaarheid en duurzaamheid centraal staan.

De gemeente Krimpenerwaard ziet de veerdiensten als een duurzame en aantrekkelijke vervoersmogelijkheid en is voornemens deze te blijven koesteren als een van de unieke kenmerken van onze gemeente. Deze waterwegen zijn meer dan puur transportaders; ze dragen tevens bij aan de charme en aantrekkelijkheid van onze regio. Het overgrote deel van de inwoners is in 2024 zeer tevreden met de veerpont en dit willen we graag zo houden.

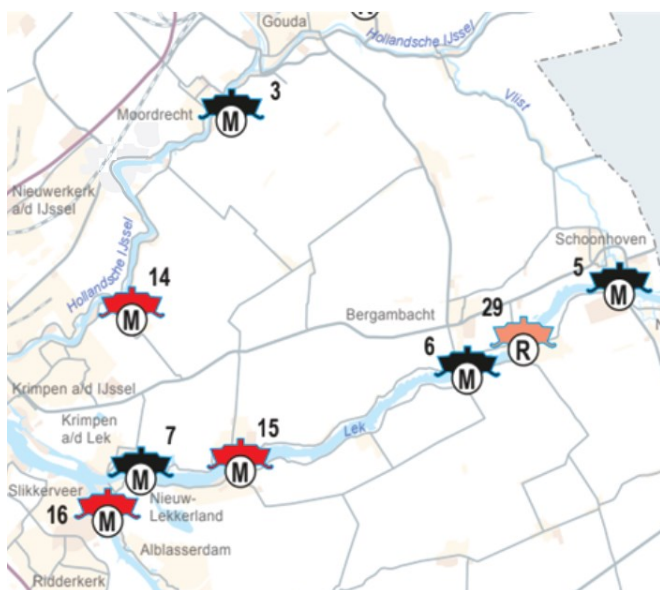
Samenwerking veerdiensten en gemeente

Momenteel is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de communicatie van stremmingen op de snelwegen. Echter is het tijdig en nauwkeurig vermelden aan de veerdiensten uitdagend gebleken. De gemeente ziet het belang van deze communicatie en biedt ondersteuning om dit te verbeteren.

Externe invloeden

Het is van belang dat het aantal gebruikers van de veerdiensten op peil blijft of toeneemt. De veerdiensten hebben aangegeven dat de bewegwijzering hierin een belangrijke rol speelt. Een belangrijk actiepunt is daarom het in orde brengen van de bewegwijzering naar de ponten, zodat de toegankelijkheid grotendeels wordt verbeterd en dagjesmensen de pont goed kunnen vinden.

Daarnaast hebben de weersomstandigheden invloed op de operationele continuïteit en veiligheid van de veerdiensten in de Krimpenerwaard. Warm weer kan gevaarlijke situaties veroorzaken met zwemmers bij pontaanlandingen, terwijl in de winter onvoldoende strooien de veiligheid vermindert. De gemeente moet daarom, waar nodig, samenwerken met de politie voor toezicht tijdens drukke momenten en regelmatige strooirondes coördineren bij de veerstoepen. Dit waarborgt de veiligheid en efficiëntie van de veerdiensten.



Nummer	Veerdiensten
5	Schoonhoven – Gelkenes
29	Ammerstol – Groot Ammers
6	Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk
15	Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland
7	Krimpen aan de Lek – Kinderdijk
16	Driehoeksveer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk
14	Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel
3	Gouderak – Moordrecht

Figuur 2. Kaart met veren Krimpenerwaard (Verenvisie, 2018)

De figuur en de tabel hierboven laten de veerdiensten in de Krimpenerwaard zien (van rechtsonder naar linksboven).

2.3.4 Fietsnetwerk

Het OPM besteedt uiteraard ook aandacht aan het uitgebreide fietsnetwerk dat onze gemeente en regio rijk is. Fietsen in Krimpenerwaard is niet alleen een populaire recreatieve activiteit, dankzij de weidse natuur en de nabijheid van onder andere de Lek, maar vervult ook een essentiële functionele rol in het dagelijks leven. Naast de auto is de fiets een veelgebruikt middel voor woon-werkverkeer en vormt het een belangrijk onderdeel van de dagelijkse schoolroutes.

De komende jaren verwachten we diverse nieuwe trends in de fietswereld. Zo neemt het aantal verschillende soorten tweewielers toe, inclusief speedpedelecs en elektrische bakfietsen, die allemaal een plekje moeten vinden op onze fietspaden. De gemeente Krimpenerwaard heeft het voornemen om de opkomende fietsstromen, de diversiteit aan snelheden, de staat van de infrastructuur en de verkeersveiligheid mee te nemen en eventueel te onderzoeken. Hierbij vallen fietspaden binnen de bebouwde kom onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Voor fietspaden buiten de bebouwde kom is de gemeente geen wegbeheerder. Daar is het noodzakelijk samen te werken met HHSK of de provincie.

Gezien de snel veranderende aard van fietsmobiliteit is het belangrijk om nu en blijvend actie te ondernemen. In lijn met de provinciale strategie, zoals uiteengezet in het Fietsplan 2016-2025 'Samen verder fietsen' van provincie-Zuid Holland, heeft de gemeente Krimpenerwaard haar eigen Fietsagenda 2020-2026 ontwikkeld. Deze agenda schetst een visie waarin de fiets een voor de hand liggende keuze moet worden voor korte ritten binnen de gemeente, maar ook voor langere afstanden zoals woon-werkverkeer en de overstap naar het openbaar vervoer.

Fietsagenda: actiepunten en uitvoeringsprogramma

De fietsagenda Krimpenerwaard bestaat uit vijf hoofdpunten, die hieronder toegelicht worden met de ambitie van de gemeente, de actiepunten en per ambitie een project dat we in de komende drie jaar willen starten en waar mogelijk afgerond willen zien.

1. Als het kan, op de fiets:

- De fiets wordt aangemerkt als het primaire vervoermiddel voor verplaatsingen binnen de gemeente Krimpenerwaard. Bij het definiëren van gemeentelijke plannen krijgt de fiets dan ook prioriteit. Denk bijvoorbeeld aan een werkgeversaankpak. De gemeente kan als werkgever in haar organisatie ook deze aanpak bewerkstelligen door de fiets te stimuleren onder haar werknemers.

Project: De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld en gaat een fietsenplan aan haar werknemers aanbieden.

2. Kwaliteit zichtbaar maken:

- Benadrukken van de voordelen van fietsen en gebruik maken van bestaande kanalen zoals scholen, bedrijven, buurtoverleggen en verenigingen om fietsen meer prioriteit te geven en een positiever imago te geven. Positieve fietservaringen worden gedeeld als blauwdruk voor anderen. Zo kan er elke week in de lokale media een artikel komen te staan over een fietservaring: een leuke fietsroute, met de fiets op de pont of een leuke fietsactiviteit.

Project: Een (in te huren) fietsambassadeur gaat zich met gerichte acties inspannen om via fietsstimulering een gedragsverandering in gang te zetten. Ook coördineert deze ambassadeur actuele fietsacties (bijvoorbeeld verlichtingsacties, regionale/provinciale initiatieven) namens de gemeente.

3. Gerichte stimulering:

- We identificeren de verschillende soorten reizigers die wel eens twijfelen over of de auto of de fiets nu de handigste keuze is. Hieruit kan worden gehaald wat de mobiliteitsbehoeften zijn en hoe hierop ingespeeld kan worden.
- Een tweede actiepunt is het faciliteren van de juiste stallingsmogelijkheden. De behoefte van beveiligde fietsenstallingen gelegen naast publieke voorzieningen moet onderzocht worden. Er zijn veel mensen met e-bikes of andere duurdere fietsen en dit is ook een trend die zich gaat voortzetten, vooral in de Krimpenerwaard waar afstanden groot zijn. Als er behoefte is aan dit soort fietsenstallingen, is het van belang om deze te plaatsen.

Project: Het opstellen van een inventarisatie waar welke (extra) wensen en behoeften zijn op het gebied van het stallen van de fiets. Op basis van deze inventarisatie wordt bekeken of en op welke wijze in de behoefte kan worden voorzien.

4. Sterke verbindingen:

- Wanneer er een goede aansluiting is van de fiets op het openbaar vervoer, gaan meer mensen deze overstap maken van de auto naar het openbaar vervoer en de fiets. De ketenmobiliteit moet worden verbeterd door goede fietsenstallingsvoorzieningen bij bushaltes, een duidelijke fietsroute naar de halte toe en eventueel een beveiligd oplaadpunt voor elektrische fietsen. Voor het garanderen van sterke verbindingen zijn veilige fietsoversteekplaatsen van cruciaal belang. Onderzoek is nodig om risicoplatsen te identificeren en deze te verbeteren.
- Een tweede actiepoint is het invoeren en stimuleren van veilige fietsroutes voor scholieren. Hier is al een start mee gemaakt, samen met de scholen, waarbij de scholieren en ouders zelf ook betrokken worden en we gaan hiermee door tot alle scholen/schoolconcentraties dergelijke fietsroutes hebben.
- Ten derde is het belangrijk dat het regionale fietsnet van de provincie Zuid-Holland (waaronder de doorfietsroute(s)) en Regio Midden-Holland goed en snel bereikbaar is.

Project: Fietsroutes lopen vaak ook door onze woonplaatsen heen. Ook daar is het van belang dat deze routes veilig zijn. We gaan dergelijke fietsroutes inventariseren en de mogelijke verbeterpunten (oversteekpunten, openbare verlichting, voorrangregeling, zicht op/door overig verkeer) aanpakken.

5. Duurzaam veranderen:

- Zoals in de fietsagenda genoemd, is een actiepoint om te monitoren hoe mobiliteitsgedrag verandert, beginnend met een nulmeting per doelgroep.
- Er wordt aangesloten op bestaande processen en budgetten om fietsen meer onder de aandacht te brengen, zoals een verkeersveiligheidsplan of activiteiten van andere fietsprojecten binnen de gemeente.
- Als laatste is een actiepoint om regelgeving en beleid te implementeren dat het fietsen bevordert, zoals het creëren van een fietsstraat of het verminderen van de maximumsnelheid voor auto's waar auto's en fietsers de weg delen.

Project: Verkenning naar hoe te gaan monitoren op mobiliteitsgedrag en daartoe zo nodig een nulmeting voor houden. Indien mogelijk sluiten we hieraan bij reeds bestaande (regionale/provinciale) hulpmiddelen.

2.3.5 Toegankelijkheid voor iedereen

Een belangrijk aspect van bereikbaarheid is het waarborgen van een toegankelijke infrastructuur voor álle inwoners, inclusief mensen met een beperking. Een openbare ruimte is volgens het CROW toegankelijk als iedereen die in principe zelfstandig aan het openbare leven kan deelnemen, hiervan zonder belemmeringen, bedreigingen of overmatige inspanningen gebruik kan maken.

In lijn met de richtlijnen Toegankelijkheid van CROW streven we ernaar dat voetgangers- en fietsvoorzieningen, evenals openbaar-vervoersvoorzieningen, geschikt zijn voor gebruikers met uiteenlopende mobiliteitsbehoeften (zoals slechtzienden, rolstoelgebruikers, maar ook lange mensen, ouderen en mensen met kinderwagens). Dit houdt bijvoorbeeld in dat trottoirs breed genoeg zijn, oversteekplaatsen duidelijk zichtbaar en veilig zijn en bushaltes toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers.

Door rekening te houden met deze elementen bij de inrichting en het onderhoud van de

infrastructuur, willen we de zelfstandigheid en veiligheid van alle inwoners verbeteren en een inclusieve mobiliteitsomgeving creëren die de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen voor iedereen vergroot.

2.3.6 Vracht- en landbouwverkeer

Vrachtverkeer en landbouwverkeer hebben vaak maar enkele onvermijdelijke routes om bestemmingen binnen onze gemeente te bereiken, omdat alternatieve routes vaak ontbreken. We streven ernaar om het verkeer door de kernen zoveel mogelijk te beperken tot bestemmingsverkeer (van/naar onder andere onze bedrijventerreinen) dat geen andere route kan gebruiken. Wanneer we constateren dat verkeer onnodig door de kernen rijdt, zullen we per situatie bekijken welke maatregelen nodig zijn om dit beter te regelen. Dit kan bijvoorbeeld door het plaatsen van extra bebording of andere aanvullende maatregelen. Het uitgangspunt is dat alleen noodzakelijk verkeer door de kernen gaat.

2.3.7 Samengevat: Inzetten op bereikbaarheid

Openbaar Vervoer: Het investeren in OV-knooppunten en de verbetering van de toegankelijkheid naar en bij haltes is een belangrijke actie voor de gemeente.

Veerdiensten: Behoud en de continuïteit van de veerdiensten, waarin we als gemeente meedenken.

Stimuleren fietsen: We spelen in op de kansrijke vervoerswijze: de fiets. We houden de trends in de gaten en ontwikkelen onze fietsinfrastructuur mee met deze trends, zoals de e-fietsen. In de bovenstaande tekst staan projecten die uitvoerbaar zijn.

Toegankelijk voor iedereen: We streven ernaar om meer bezig te zijn met toegankelijkheid voor verschillende mobiliteitsbehoeften, zodat zelfstandig en veilig gebruik van voorzieningen mogelijk is.

Vracht- en landbouwverkeer: We streven naar alleen noodzakelijk bestemmingsverkeer in de kernen.

2.4 Onze inzet op duurzaamheid

Duurzaamheid houdt in dat we onze leefomgeving zo inrichten dat deze ook voor toekomstige generaties gezond, leefbaar en aantrekkelijk blijft. In dit hoofdstuk worden thema's behandeld over schone en slimme voertuigen, verduurzaming van veerponten en de toekomst van de voetganger. De gemeente moet bijdragen aan een duurzamer mobiliteitssysteem.

2.4.1 Schone en slimme voertuigen

In het streven naar een duurzaam mobiliteitssysteem, erkent de gemeente Krimpenerwaard de opkomst en het toenemende belang van elektrisch rijden. De groei van het aantal elektrische voertuigen is een positieve ontwikkeling die aansluit bij onze doelstellingen voor verduurzaming. Om deze reden is het onze ambitie om inwoners niet alleen aan te moedigen maar ook te ondersteunen in de overstap naar elektrische mobiliteit. Een belangrijk component hierin is het zorgen voor een uitgebreid en goed toegankelijk netwerk van laadplekken.

Dekkend laadnetwerk

De realisatie van een dekkend netwerk van openbare laadinfrastructuur is essentieel, bedoeld voor zowel particulieren als zakelijke gebruikers van elektrische voertuigen. De gemeente zet zich in samenwerking met de regio in om een gebruiksvriendelijke en gemakkelijk toegankelijke laadinfrastructuur te creëren die de overstap naar elektrisch rijden niet alleen mogelijk maakt, maar ook actief bevordert.

Voor de realisatie van een toekomstbestendig netwerk voor elektrisch laden stelt de gemeente Krimpenerwaard samen met de gemeenten in de regio Midden-Holland een regionale laadvisie op. Deze visie brengt de te verwachten behoefte van laadinfrastructuur in de gehele regio in beeld. Hiermee ontstaat inzicht in de opgave die de toekomstige vraag naar elektrisch laden met zich meebrengt en wordt er richting gegeven welke rol de gemeente(n) in deze ontwikkeling innemen.

Voor een doeltreffende uitrol van de laadinfrastructuur is de samenwerking met netbeheerders en andere relevante stakeholders onmisbaar. Door deze samenwerking kunnen we de coördinatie en realisatie van laadpunten effectief aanpakken, zodat de gemeente Krimpenerwaard voorbereid blijft op de alsmaar belangrijker wordende transitie naar schone en slimme voertuigen.



Afbeelding 5. Laadpaalallocatie Stolwijk

Strategische laadpaallocaties

Om de efficiëntie en duurzaamheid van de laadinfrastructuur te vergroten, richten we ons op het strategisch plaatsen van laadpalen. Waar mogelijk clusteren we laadplekken, bijvoorbeeld in nieuwbouwwijken of uitbreidingsgebieden. Dit heeft als voordeel dat het ruimtebesparend is en de technische aanleg eenvoudiger wordt, doordat de ondergrondse kabels korter kunnen blijven. Ook combineren we laadpunten met bijvoorbeeld parkeerplekken op afstand. Voor bestaande woonstraten hanteren we het uitgangspunt om laadpalen binnen een zo dichtbij mogelijke afstand van elkaar te plaatsen bij nieuwe aanvragen.

Deelmobiliteit

Aangezien de Krimpenerwaard een landelijke gemeente is en ook met het oog op de toekomst rekening moet blijven houden met zijn afhankelijkheid van het wegennet, zijn carpoolen en auto's delen kansrijke activiteiten om verkeersdruk te opvangen. 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.

2.4.2 Verduurzaming van de veerponten

We erkennen dat verduurzaming van de veerdiensten in de Krimpenerwaard momenteel nog als een uitdaging wordt gezien. Hoewel elektrisch varen bijdraagt aan duurzaam vervoer, zijn de huidige dieselmotoren al relatief schoon en zijn de kosten voor elektrificatie aanzienlijk. Gezien de huidige technologische beperkingen en investeringen is de overstap naar elektrische aandrijving op korte termijn niet haalbaar.

Niettemin blijft het een lange-termijn-doel van de gemeente om de veerdiensten te verduurzamen. Het is echter nog niet duidelijk of dit via elektrificatie zal plaatsvinden of via een andere route. Het verkennen van mogelijkheden voor subsidies en samenwerkingen met regionale en nationale partners is daarom belangrijk om de financiering en technische realisatie van deze transitie te ondersteunen.

Daarnaast is het van belang om de Europese ontwikkelingen op het gebied van elektrificatie goed in beeld te houden en deze jaarlijks onder de aandacht te brengen bij de veerdiensten.

2.4.3 Samengevat: Inzetten op duurzaamheid

Laadinfrastructuur: Uitbreiden van een dekkend netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen in woonwijken, langs wegen en op bedrijventerreinen. Waar mogelijk, vooral op uitbreidingslocaties clusteren we de laadpaallocaties.

Carpoolen en Autodelen: Stimuleren van carpoolen en autodeelinitiatieven om verkeersdruk te verminderen en daarmee ook uitstoot te reduceren.

Verduurzamen van de veerponten: Lange-termijn-doel om veerdiensten te verduurzamen. Maar het cruciale doel is om naast de veerdiensten te staan en met hen te zoeken naar oplossingen.

2.5 Onze inzet op de leefbare ruimte

2.5.1 Voetganger

De voetganger speelt een belangrijke rol in actieve vervoerswijzen. Lopen is voor veel mensen iets vanzelfsprekends. De inrichting van infrastructuur voor voetgangers is helaas niet altijd vanzelfsprekend. Het is dan ook onze ambitie om ruimte te maken voor de voetganger, zodat onze inwoners zich op een veilige, aantrekkelijke en toegankelijke manier kunnen verplaatsen van bestemming A naar bestemming B.

Prioriteit voor de voetganger

Wat noodzakelijk is om dit te kunnen bereiken, is om de voetganger echt als losse vervoerswijze op te nemen in lopende en toekomstige mobiliteitsprojecten in de gemeente. Zo kan er gekeken worden naar het verbeteren van bestaande infrastructuur, veilige oversteekplaatsen en loopafstanden naar opstapplaatsen van openbaar vervoer. Maar ook is het van belang om aandacht te besteden aan de toegankelijkheid; we streven ernaar dat onze openbare ruimte toegankelijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit, zoals ouderen of minder validen.

Handboek Openbare Ruimte

Het Handboek Openbare Ruimte geeft richtlijnen en uitgangspunten voor het ontwerpen en inrichten van openbare ruimte, ook gericht op de voetganger. Het gaat hierin om richtlijnen voor het ontwerpen van straten, maar ook om het belang van aantrekkelijke verblijfsruimtes en de aansluiting op het OV. In onze omgeving speelt het dilemma tussen inwoners en de gemeente over de keuze van de aanleg van een zebrapad met betrekking tot veiligheid. 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. In het Handboek van CROW worden criteria genoemd voor het plaatsen, die we dan ook aanhouden.

Door het toepassen van deze richtlijnen, zorgt de gemeente ervoor dat deze vervoerswijze bijdraagt aan een gezonde, leefbare en duurzame omgeving. Dit handboek geldt dan ook als uitgangspunt voor de gemeente. Het CROW schrijft het volgende over voetgangersvriendelijkheid;

“Een echt voetgangersvriendelijke stad bereik je pas als de voetganger een hogere prioriteit krijgt dan nu vaak het geval is.”

2.5.2 Parkeren

Parkeren is een onderdeel in dit OPM dat zowel raakvlakken heeft met bereikbaarheid als met leefbare ruimte. Het is een levend thema binnen zowel de inwoners als de ondernemers van Krimpenerwaard. We zijn een landelijke gemeente met een limiet aan beschikbare ruimte, de woningbouwopgave en de afhankelijkheid van het wegennet. Parkeren blijft hierdoor in veel kernen een uitdaging.

Hanteren parkeerbeleid

Het Parapluplan Parkeren Krimpenerwaard, dat per 1 januari 2024 onderdeel uitmaakt van het Omgevingsplan Krimpenerwaard van rechtswege, vormt de basis voor een aanpak waarin parkeeroplossingen worden afgestemd op de behoeften van verschillende dorpskernen en wijken. Het Parapluplan moet uitkomst bieden in de parkeerdilemma's binnen de gemeente, waarbij maatwerk waar nodig mogelijk moet zijn, maar wel lokaal gebonden is.

Periodiek monitoringsonderzoek

De ervaring van sommige inwoners is een tekort aan parkeerplaatsen in de nabijheid van hun woning. Het is van belang dat de toegankelijkheid en het juiste parkeeraanbod worden geborgd binnen de gemeente. Het is gewenst om periodiek parkeerdrukmetingen uit te voeren, waaruit moet blijken waar welke parkeerknelpunten zijn. Op basis hiervan kan worden bepaald welke acties nodig zijn.

Naast dat parkeren een uitdaging vormt in de bestaande situaties, vormt het ook een uitdaging voor onze ambitie om tot 2040 circa 4.000 woningen in de gemeente te bouwen. Bij deze nieuwe woningen horen ook passende parkeervoorzieningen die latere parkeerproblemen moeten voorkomen.

Parkeermaatregelen

In de gemeente Krimpenerwaard wordt binnen de woonplaatsen op een aantal plekken gewerkt met blauwe zones, waar alleen kort geparkeerd mag worden met een parkeerschijf of met een ontheffing. Het blijkt hier een efficiënt instrument om aan parkeerregulering te doen. Het is wel van belang om te blijven kijken of deze blauwe zones nog hun doel dienen en om deze waar nodig aan te passen, bijvoorbeeld ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Hoewel het gebruik van dit instrument onze voorkeur heeft, sluiten wij onze ogen niet voor mogelijk andere vormen van gereguleerd parkeren. Wanneer wij overwegen een ander instrument in te willen zetten, is het ook van belang om de voor- en nadelen ervan ten opzichte van de blauwe zone goed in beeld te brengen. Daarbij dient er ook actief met de omgeving te worden gesproken, omdat er ook hiervoor brede steun aanwezig moet zijn.

2.5.3 Wegmarkering

Wegmarkering is een middel dat helpt duidelijkheid te scheppen in een bepaalde verkeerssituatie. Dit middel moet dan ook gebruikt worden op specifieke punten op onder andere de dijk, waar veel geparkeerd wordt. Het markeren van parkeerplaatsen helpt de gebruikers van de weg duidelijkheid te geven over waar te rijden en waar te parkeren en attendeert zo ook op de smalheid van de rijbaan. Op die manier zijn voetgangers en fietsers op deze weg minder in gevaar, aangezien gemotoriseerd verkeer meer op haar hoede zal zijn.

2.5.4 Shared space

Het belangrijkste doel van 'Shared Space' is om verkeersdeelnemers zich meer bewust van elkaars aanwezigheid en gedrag te laten zijn. Experimenten in het verleden richtten zich met name op kruisingen en pleinen waar diverse verkeersstromen en vervoerswijzen samenkomen. Daarbij betrof het steeds verkeersruimten omdat het van belang is dat één specifiek kenmerk de overhand voerde: verplaatsen (beweging).

In het verleden is er in Lekkerkerk een experiment uitgevoerd met het concept 'Shared Space' waarbij openbare ruimte gelijkwaardig wordt gedeeld door voetgangers, fietsers en automobilisten. Dit experiment was bedoeld als verkeersoplossing, maar voldoet echter niet meer aan het criterium waarbij verplaatsen de overhand moet hebben. Parkeren (stilstand) is daar leidend en daarom is er in de praktijk voor de weggebruiker meer sprake van een traditioneel wegbeeld van een rijbaan met parkeren aan de zijkant, dan van een gemixt beeld aan weggebruikers.

De huidige situatie in Lekkerkerk wordt in stand gehouden omdat de inrichting van de gehele openbare ruimte aldaar nu lijkt te functioneren. Eventuele verzoeken voor meer geëigende locaties zullen we zorgvuldig afwegen en toetsen aan de richtlijnen van CROW. Onze voorkeur gaat echter uit naar een 'traditionele' (en daarmee ook meer herkenbare) weginrichting. Dit in overeenstemming met de enquêteresultaten; in het algemeen geeft men de voorkeur aan een duidelijk(er) scheiding van weggebruikers op wegen binnen en van de gemeente.

2.5.5 Nieuwbouwprojecten

Bij nieuwbouwprojecten (woningen en bedrijventerreinen) in uitbreidingsgebieden hanteren we als uitgangspunt dat gemotoriseerd verkeer zo rechtstreeks als mogelijk wordt aangesloten op het (regionale) hoofdwegennet. Er wordt hierbij te allen tijde een verkeerscirculatietoets uitgevoerd, aangezien de verkeerssituaties per ontwikkeling verschillen en afhankelijk zijn van de context. Het zo goed mogelijk aan laten sluiten van het plangebied op het hoofdwegennet zorgt voor een efficiënte verkeersafwikkeling en minimaliseert de impact op de bestaande woonkernen.

Er is voldoende aandacht voor zorgvuldige planning en communicatie met de huidige inwoners/ondernemers van omliggende gebieden. Zij worden actief geïnformeerd en betrokken bij de ontwikkeling van de verkeersstructuur, zodat overlast wordt geminimaliseerd en hun leefomgeving wordt gerespecteerd en waar mogelijk wordt verbeterd.

Voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, is het streven om de nieuwe uitbreidingsgebieden ook te ontsluiten op de bestaande wegenstructuur in de aangrenzende wijk(en). Dit bevordert de integratie van de nieuwbouwgebieden met de bestaande structuur van de betreffende woonplaats en draagt bij aan een verbonden en leefbare omgeving.



2.5.6 Samengevat: Inzetten op de leefbare ruimte

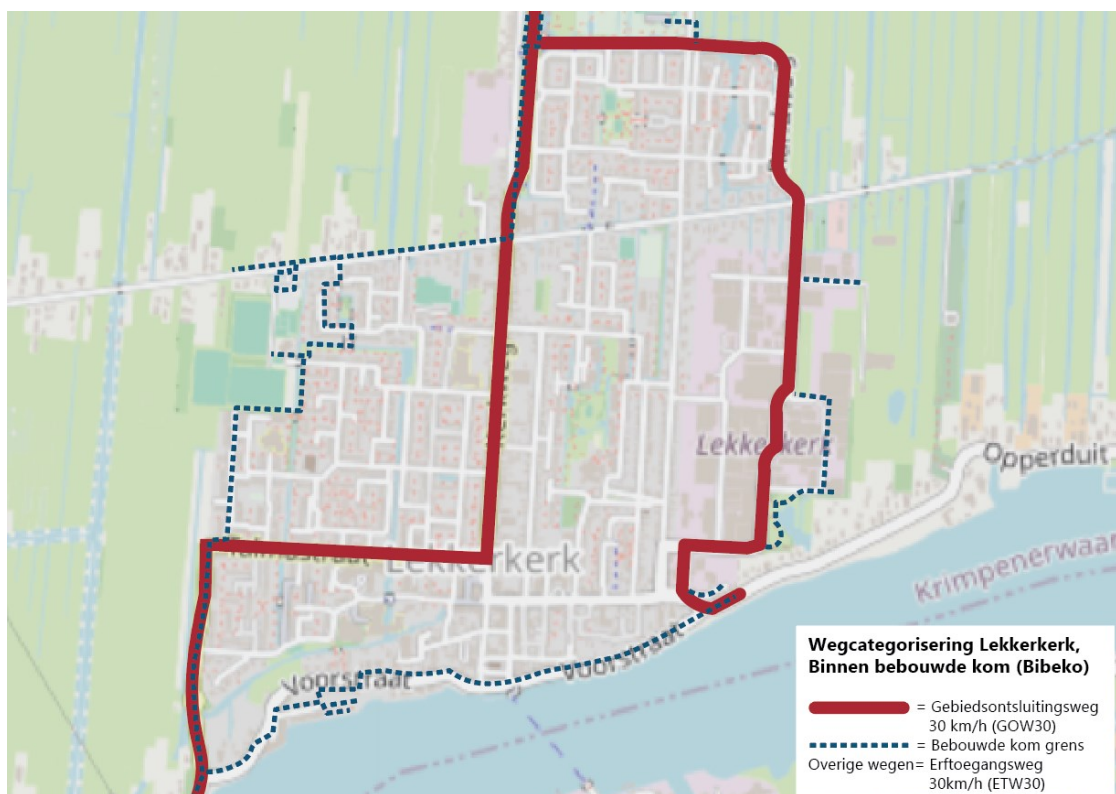
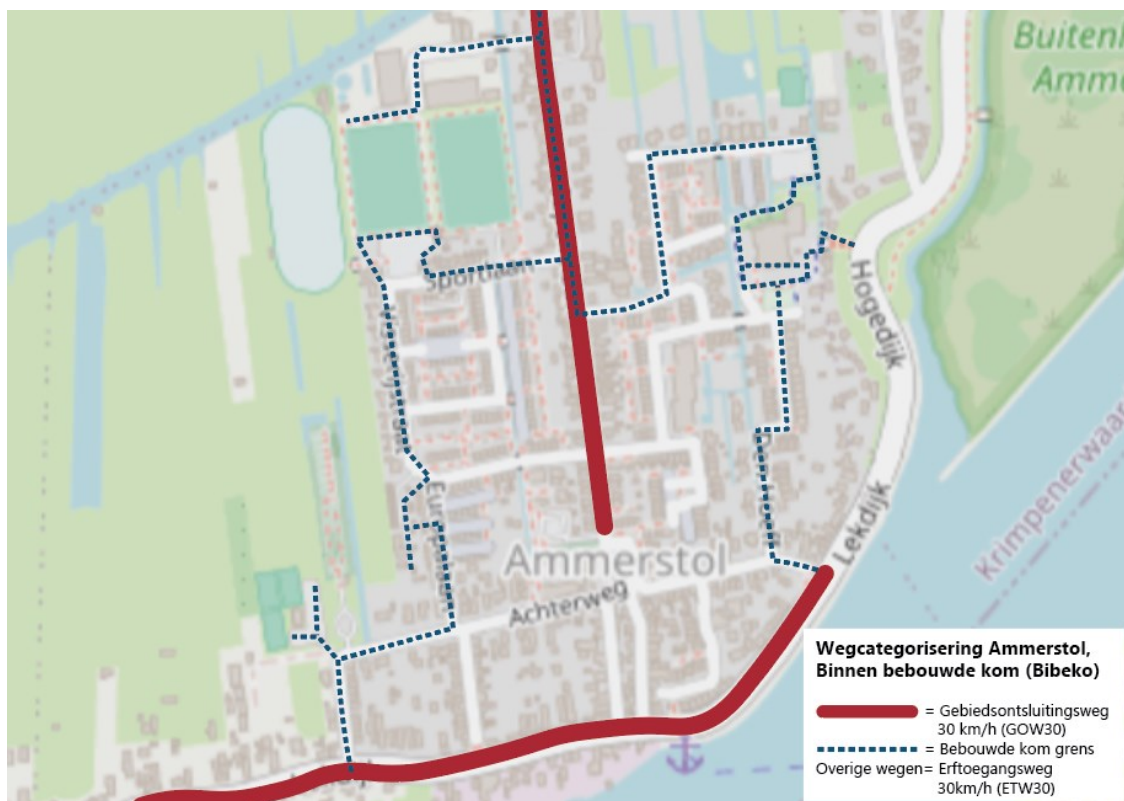
Parkeren: Het Parapluplan Parkeren wordt gehanteerd om parkeeroplossingen af te stemmen op de groeiende behoeften. Daartoe worden iedere twee jaar gemeentebreed parkeerdrukmetingen gehouden binnen de woonplaatsen, om zo (ook) proactief knelpunten te identificeren en zo gewenst gerichte actie te kunnen nemen.

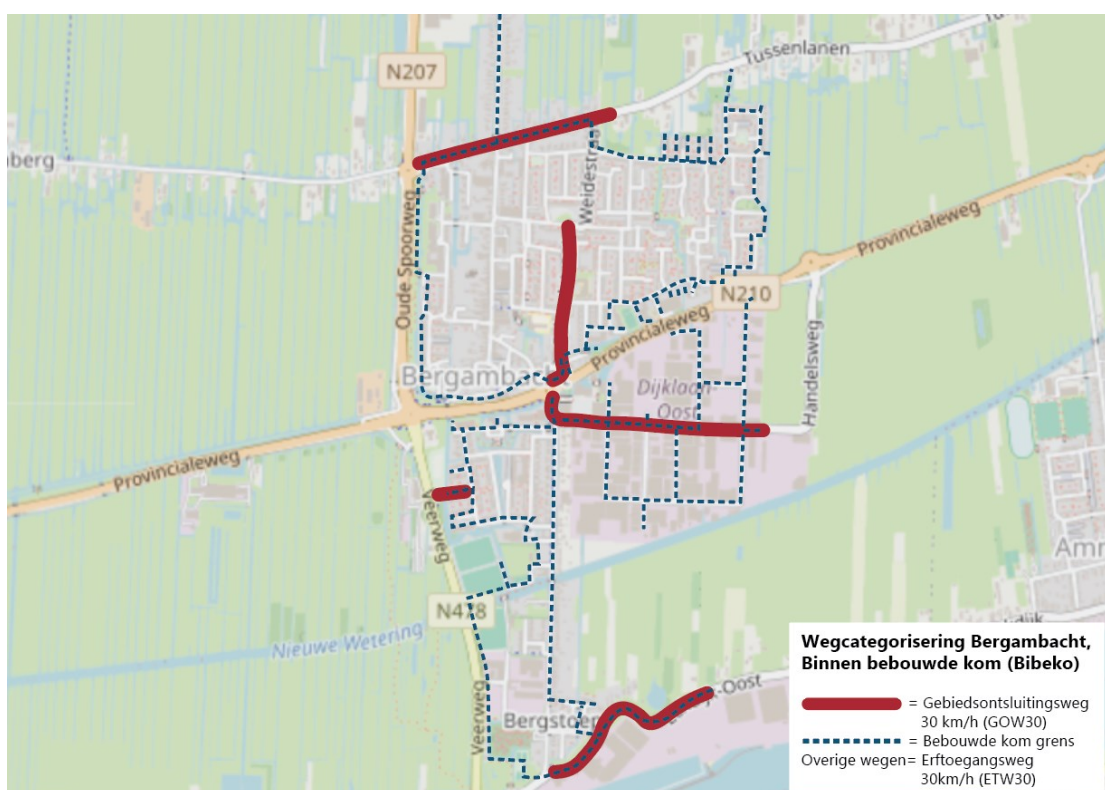
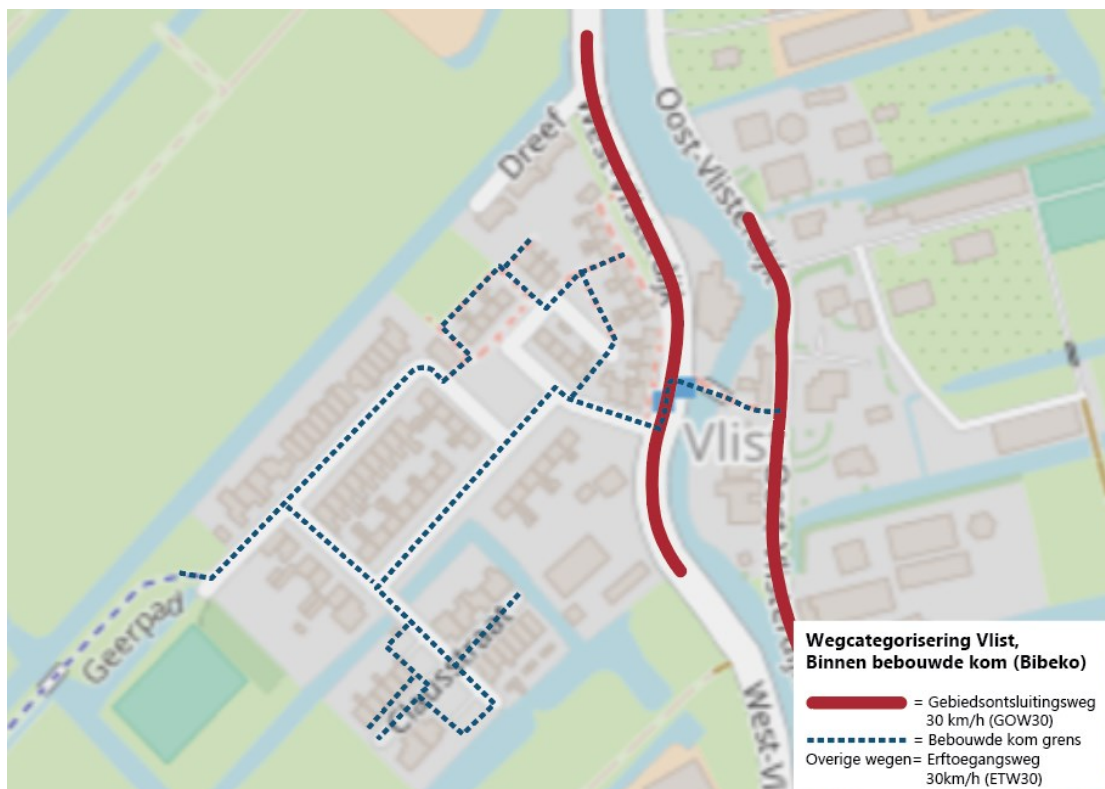
Shared Space: Het concept 'Shared Space' in Lekkerkerk wordt gehandhaafd als een afgerond experiment, maar zal in principe niet verder binnen de gemeente worden toegepast.

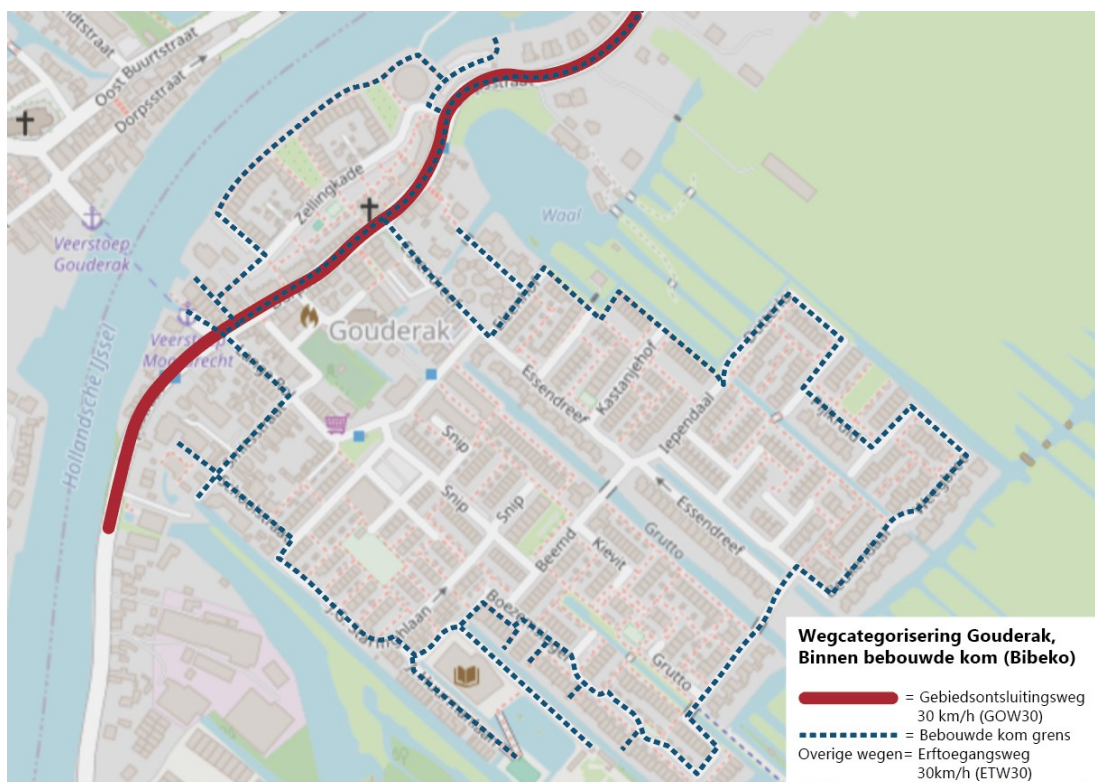
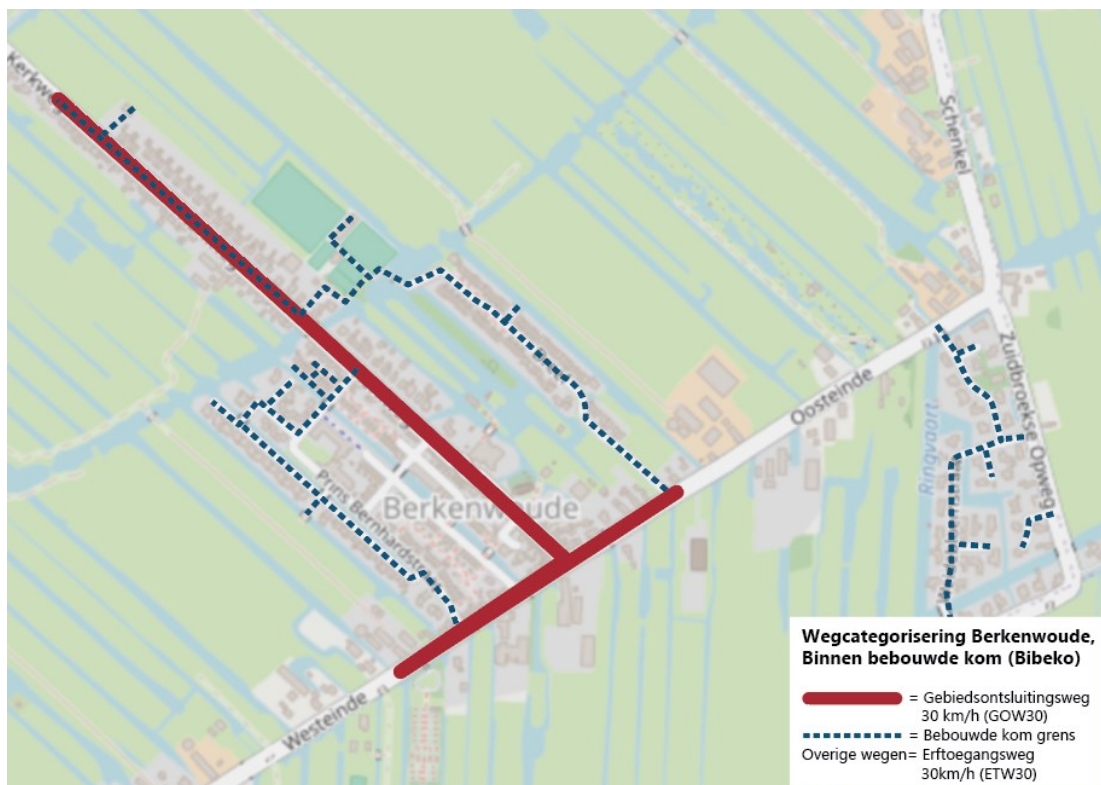
Nieuwbouwprojecten: Bij nieuwbouwprojecten wordt de ontsluitingsweg(en) voor gemotoriseerd verkeer aangesloten op het hoofdwegennet, het langzaam verkeer ook via bestaande wegenstructuren in de aangrenzende (woon)gebieden. Hierover dient adequaat gecommuniceerd te worden met belanghebbenden.

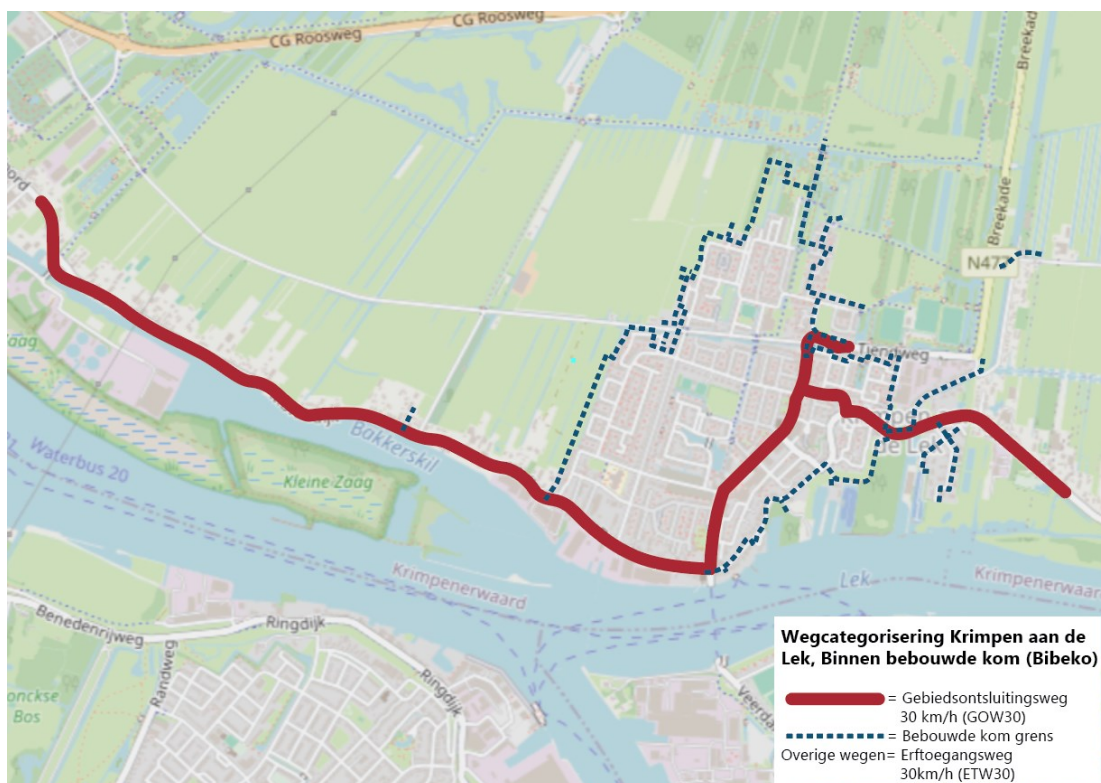
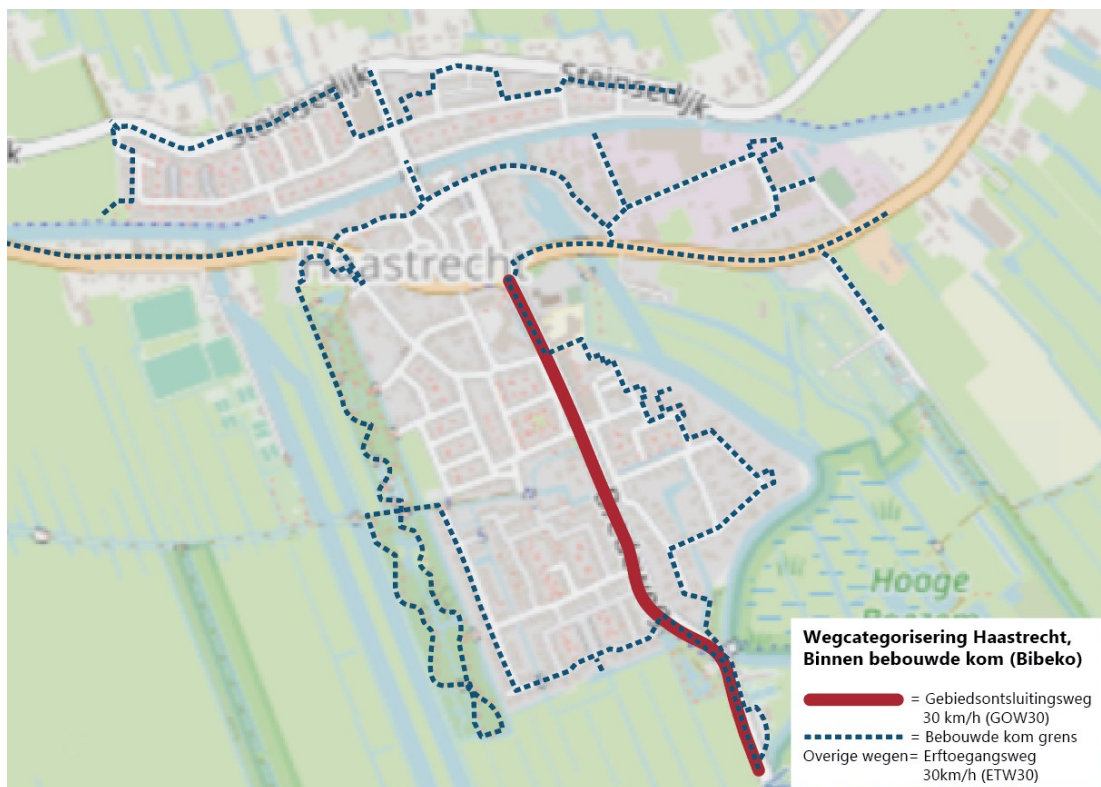
3. Bijlagen

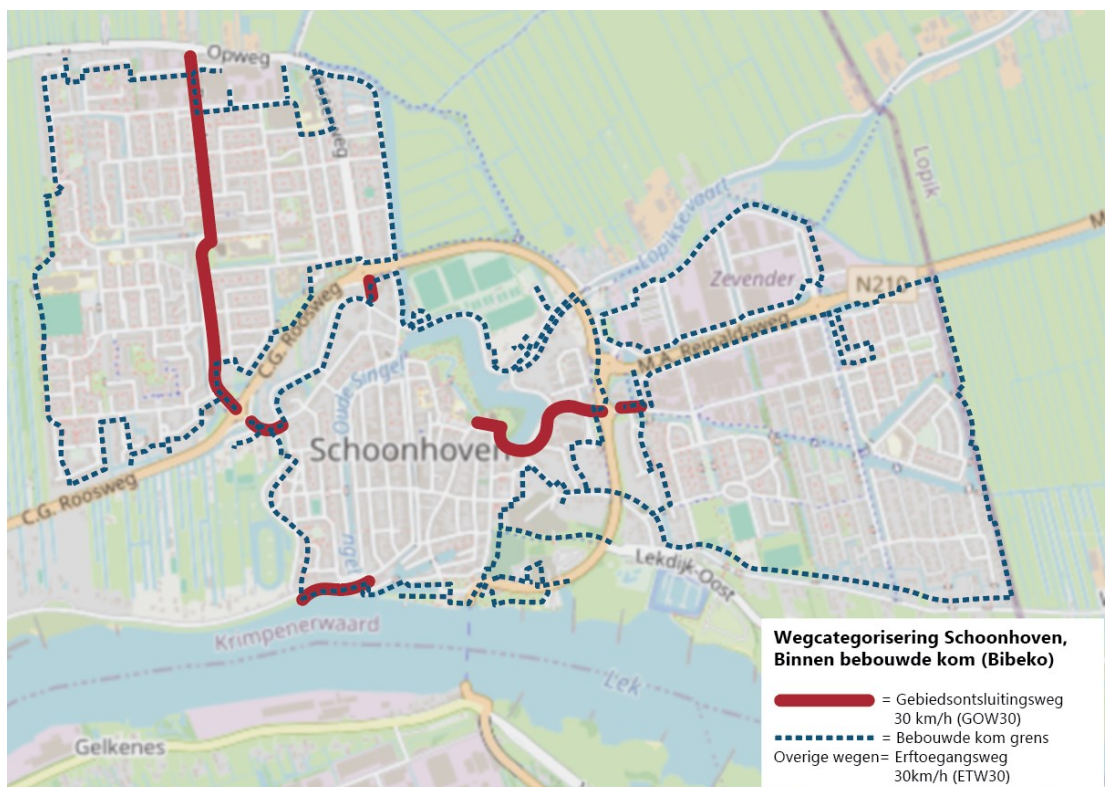
3.1 Wegencategorisering

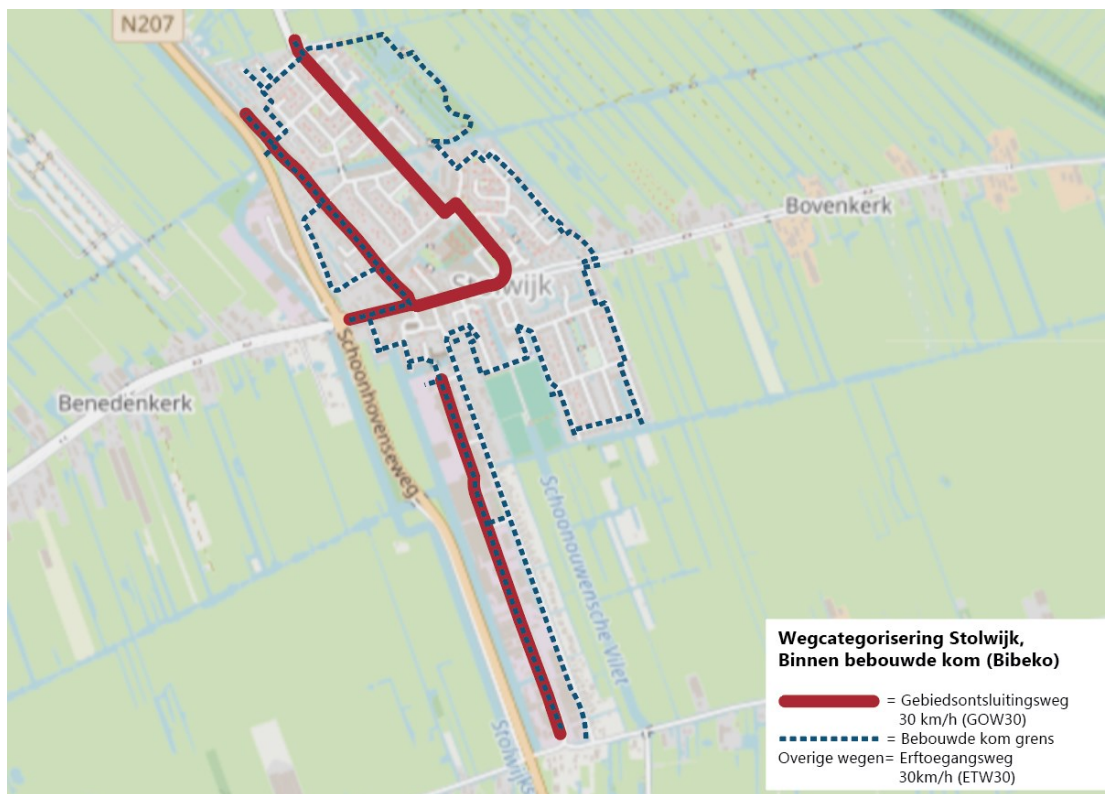












3.2 Resultaten enquête

Inwonerspanel Krimpenerwaard Peiling 2

Mobiliteit

Gemeente Krimpenerwaard
Mei 2024



Colofon

Uitgave:

Research 2Evolve

Tesselschadelaan 15A

1217 LG Hilversum

Tel: (035) 623 27 89

info@research2evolve.nl

www.research2evolve.nl

Uitgevoerd:

April 2024

Opdrachtgever

Gemeente Krimpenerwaard

Het onderzoek is uitgevoerd door Research 2Evolve. Het marktonderzoeksbureau neemt de richtlijnen van de MOA (Markt Onderzoek Associatie) in acht. Deze richtlijnen zijn bij Research 2Evolve op te vragen. Research 2Evolve is ISO 27001 gecertificeerd en werkt volgens de AVG en de gedragscode voor Onderzoek en Statistiek.

**Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan,
mits de bron duidelijk wordt vermeld.**



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Onderzoeksverantwoording	4
1.1	Inleiding	5
1.2	Uitvoering van het onderzoek	5
1.3	Responsoverzicht	6
1.4	Steekproefsamenstelling	6
1.5	Weging	7
1.6	Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid	8
1.7	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Resultaten	10





Hoofdstuk 1:

Onderzoeksverantwoording



Onderzoeksverantwoording

1.1 Inleiding

De gemeente Krimpenerwaard heeft 11 kernen en het is belangrijk dat deze kernen goed met elkaar verbonden zijn. Mobiliteit gaat niet alleen over wegen en kruispunten; het heeft te maken met hoe we ons kunnen verplaatsen in de gemeente. In Krimpenerwaard zijn er specifieke uitdagingen, zoals landbouwverkeer, de locatie van de rivier de Lek en verkeersveiligheid.

Om Krimpenerwaard toegankelijk, veilig en leefbaar te houden, werkt de gemeente aan een Omgevingsprogramma voor Mobiliteit. De ervaring van de inwoners en ondernemers in Krimpenerwaard is erg waardevol, en daarom willen we graag hun mening horen via dit onderzoek. De input zal ons helpen om de onderwerpen voor het Omgevingsprogramma te bepalen en de sterke en zwakke punten in kaart te brengen.

1.2 Uitvoering van het onderzoek



Steekproef: Leden van inwonerspanel Krimpenerwaard



Methode: Online/Open link



Uitnodiging: Per mail



Veldwerkperiode: 15 april t/m 8 mei 2024



Herinnering: 2 keer

Onderzoeksverantwoording

1.3 Responsoverzicht

	N
Totaal aantal leden inwonerspanel	1597
Deelnemers via inwonerspanel	785
Respons percentage inwonerspanel	49%
Deelnemers via de open link	271
Totaal aantal deelnemers	1056

1.4 Samenstelling deelnemers

Hieronder staat een uitsplitsing van de deelnemers naar leeftijd:

Wat is uw leeftijd?	N	%
16 t/m 34 jaar	85	8%
35 t/m 49 jaar	222	21%
50 t/m 64 jaar	352	33%
65 jaar en ouder	387	37%
Onbekend	10	1%

De respons is naar kern als volgt verdeeld:



Let op: de getoonde percentages en aantallen (resultaten) op deze pagina zijn ongewogen.



Onderzoeksverantwoording

1.5 Weging

Als de respons afwijkt op de variabele leeftijd, is er een weging toegevoegd, zodat de resultaten een juiste afspiegeling vormen van de werkelijke bevolking. Dit is een gangbare werkwijze in statistisch kwantitatief onderzoek. Personen in ondervertegenwoordigde groepen krijgen een gewicht groter dan 1 en tellen relatief zwaarder mee in het totaalresultaat. Personen in groepen met een oververtegenwoordiging krijgen een gewicht kleiner dan 1 waardoor ze minder zwaar mee tellen. Hiermee zijn de resultaten gecorrigeerd om de mogelijke invloed van een niet geheel representatieve steekproef te verkleinen. Doorgaans wordt een maximale weegfactor van 3 gehanteerd.

Op dit moment is het inwonerspaneel nog niet representatief voor de werkelijke bevolking binnen de gemeente. De panelleden jonger dan 35 jaar zijn ondervertegenwoordigd en panelleden van 50 jaar en ouder zijn oververtegenwoordigd. Daarnaast nemen niet alle panelleden deel aan een onderzoek, daarom wordt er niet alleen gekeken naar de verdeling binnen het panel ten opzichte van de gemeente, maar ook naar de verdeling van de netto respons ten opzichte van de daadwerkelijke verdeling. Door het toevoegen van een weging op leeftijd zijn de resultaten gecorrigeerd, waarmee de invloed van een niet geheel representatieve steekproef wordt verkleind.

Onderzoeksverantwoording

1.6 Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Het betrouwbaarheidspercentage geeft de kans aan dat bij herhaling van het onderzoek hetzelfde uit het onderzoek komt. Bij een betrouwbaarheidspercentage van 95% is er 95% kans bij herhaling dat de antwoorden hetzelfde zullen zijn met andere deelnemers binnen de doelgroep.

De nauwkeurigheid (uitgedrukt in foutmarge) geeft het gebied aan, waarbinnen de werkelijke waarde in de populatie ligt. De foutmarge is het percentage dat het antwoord kan afwijken van de werkelijkheid. Als de foutmarge 4% is, en 47% van steekproef een bepaald antwoord geeft, dan ligt dit percentage in werkelijkheid maximaal 4% boven of 4% onder deze 47%, dus tussen de 43% en 51% (een lagere foutmarge vereist een grotere steekproef). Een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutmarge van 5% is gangbaar en algemeen geaccepteerd bij (statistisch) kwantitatief onderzoek. Bij een zeer laag aantal waarnemingen ($N < 50$) is de foutmarge groter waardoor de resultaten minder betrouwbaar zijn.

Met het aantal deelnemers (=1056) kan met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van 3,0% uitspraken gedaan worden op totaalniveau. Deze marge is kleiner dan de 5% die algemeen geaccepteerd wordt bij (statistisch) kwantitatief onderzoek. Dit betekent dat er een kleinere kans is dat de resultaten niet representatief zijn voor de hele populatie. Met een kleinere foutmarge hebben we dus meer vertrouwen dat de resultaten dicht bij de werkelijke situatie van de populatie liggen.





Onderzoeksverantwoording

1.7 Leeswijzer

Daar waar de som van de resultaten niet precies op 100% uitkomt, wordt dit veroorzaakt door afrondingsverschillen of was meer dan één antwoord toegestaan. Waar in de tabellen ongelijke N-en (aantal deelnemers) te zien zijn, wordt dit veroorzaakt door het uitsluiten van de antwoordcategorie 'weet ik niet/geen mening' en/of routing in de vragenlijst. In de tabellen wordt de ongewogen N weergegeven.

In deze rapportage is gekeken naar significante verschillen op leeftijd en kerk. Significante verschillen zijn verschillen die niet aan toeval toe te schrijven zijn. Als er relevante significante verschillen zijn, worden deze in de rapportage benoemd.



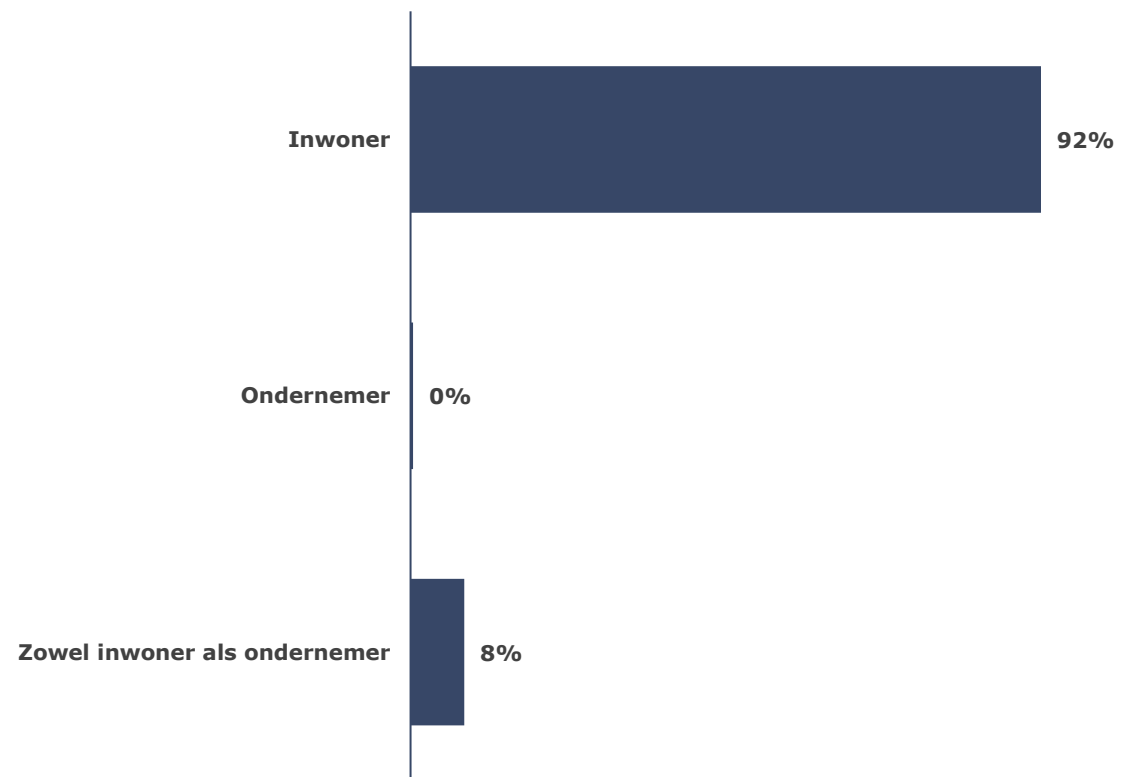
Hoofdstuk 2:

Resultaten





Ik vul deze vragenlijst in als... (n=1056)

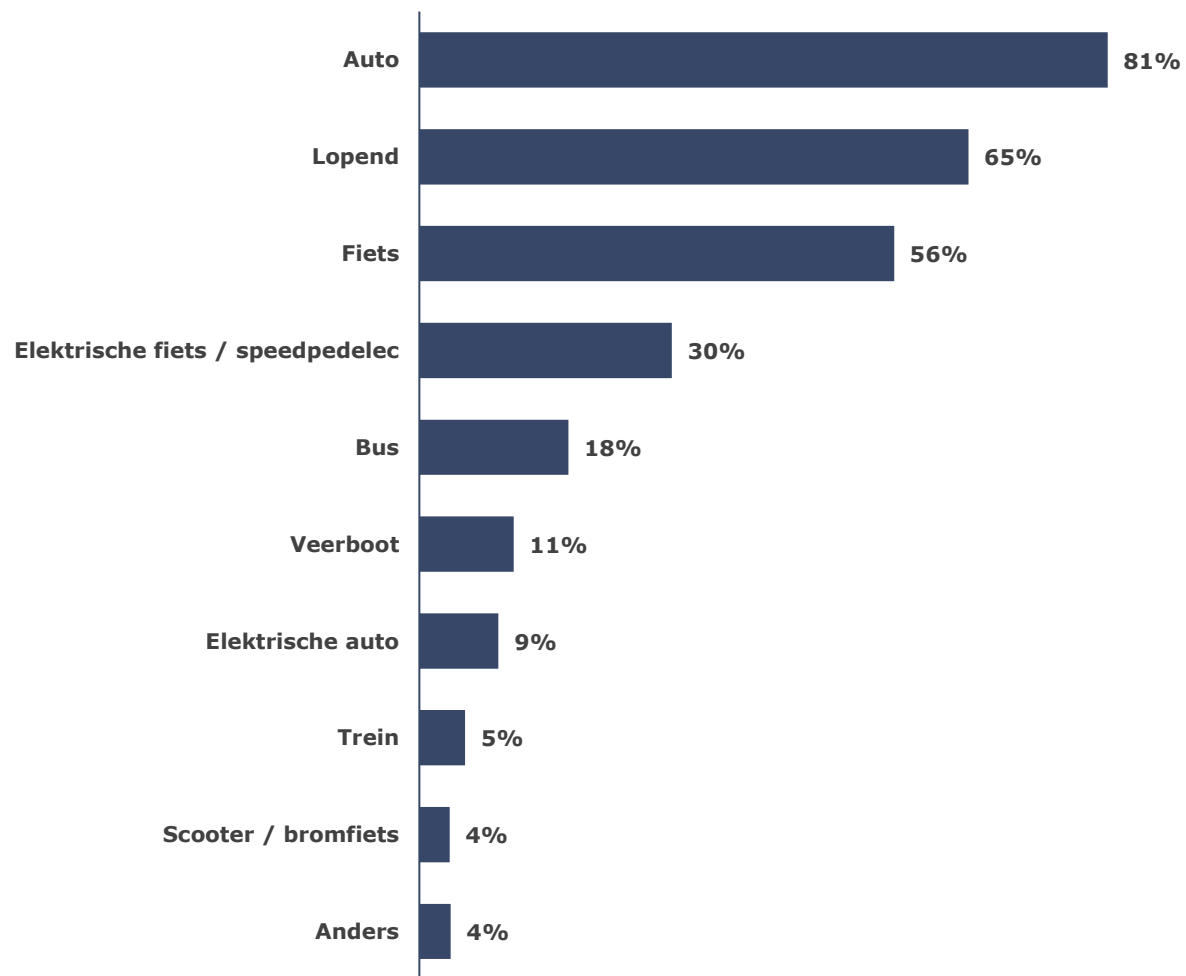


Ruim negen op de tien (92%) deelnemers heeft de vragenlijst over mobiliteit in Krimpenerwaard ingevuld als inwoner en op die manier bijgedragen aan dit onderzoek.

Bijna één op de tien (8%) deelnemers heeft de vragenlijst zowel als inwoner als ondernemer ingevuld.



Op welke manier verplaatst u zich meestal? (n=1056)



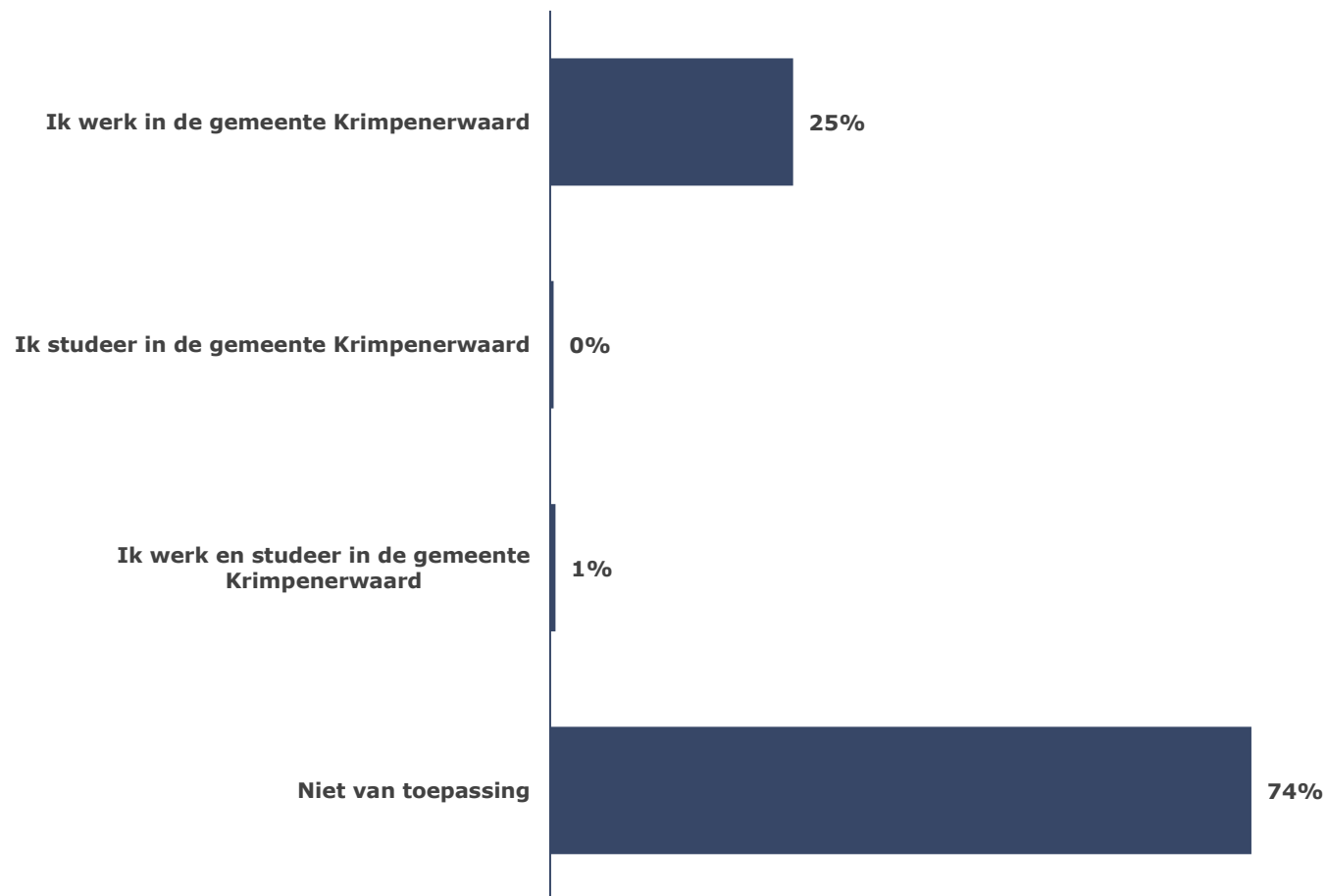
Andere manieren van verplaatsen die genoemd worden zijn:

- Scootmobiel
- Motor

- Deelnemers jonger dan 35 jaar kiezen vaker voor de bus dan deelnemers van 35 jaar en ouder.



Werkt en/of studeert u in de gemeente Krimpenerwaard? (n=1056)

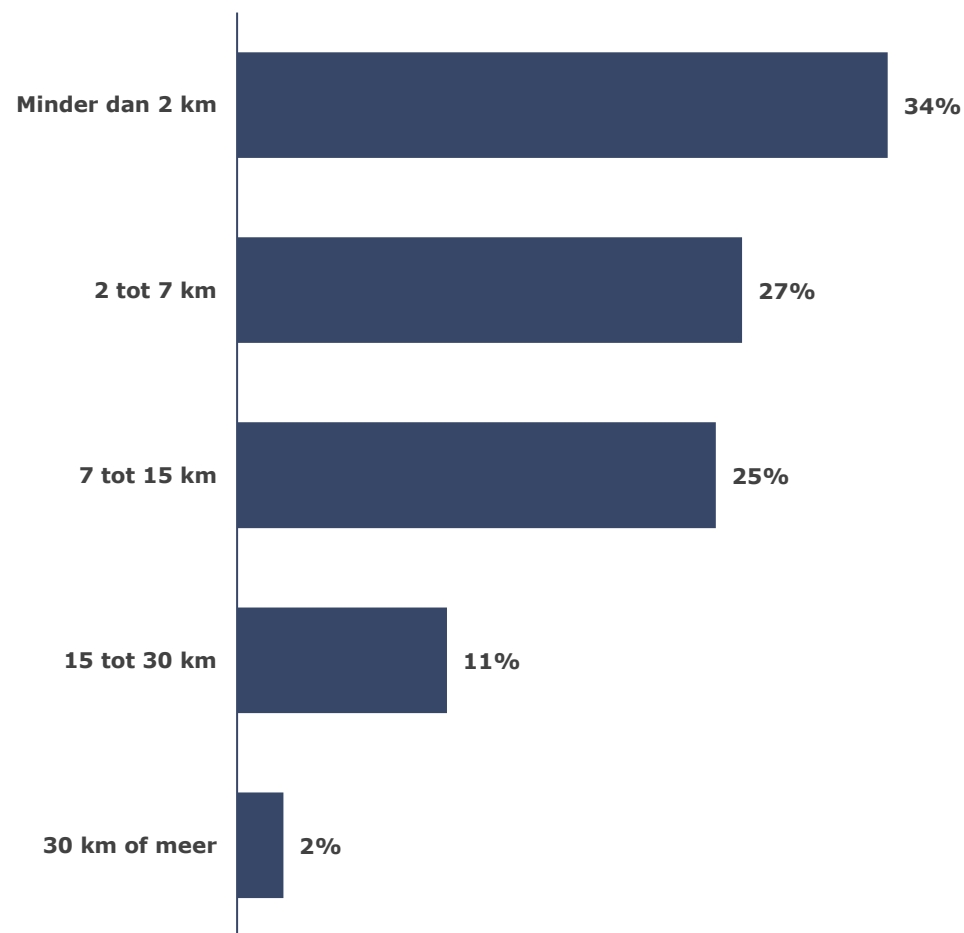


Een kwart (25%) van de deelnemers werkt in de gemeente Krimpenerwaard. Drie kwart (74%) van de deelnemers geeft aan dat deze vraag niet van toepassing is op diens situatie.

- Deelnemers van 65 jaar en ouder kiezen vaker voor niet van toepassing dan deelnemers jonger dan 65 jaar.



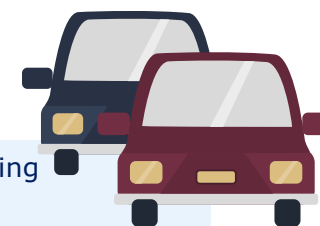
Hoeveel kilometer moet u reizen naar uw opleiding of werk? (n=248*)



Eén op de drie (34%) reist minder dan 2 km naar diens opleiding of werk.

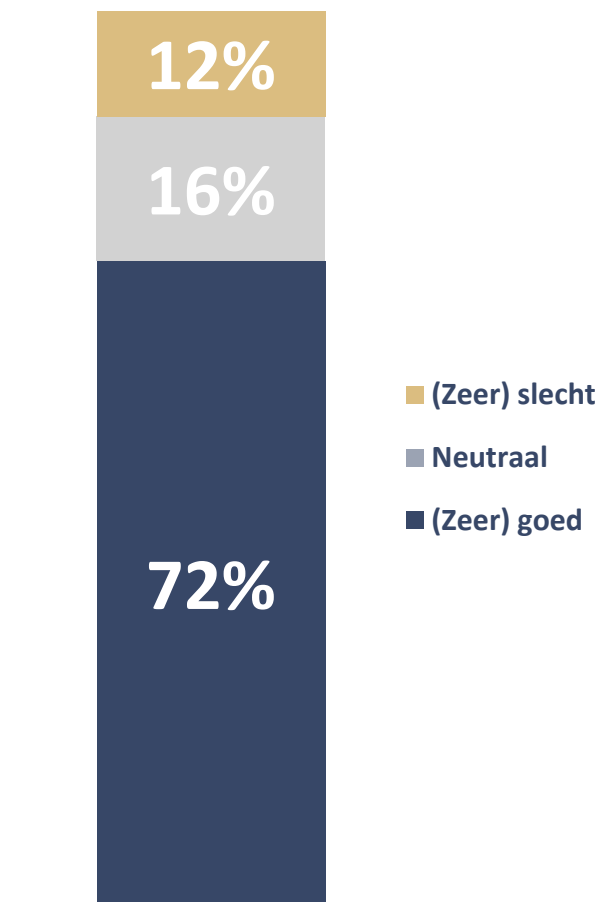
Een kwart van de deelnemers moet 2 tot 7 km reizen (27%) of 7 tot 15 km reizen (25%).

Eén op de acht (13%) moet meer dan 15 km reizen naar opleiding of werk.





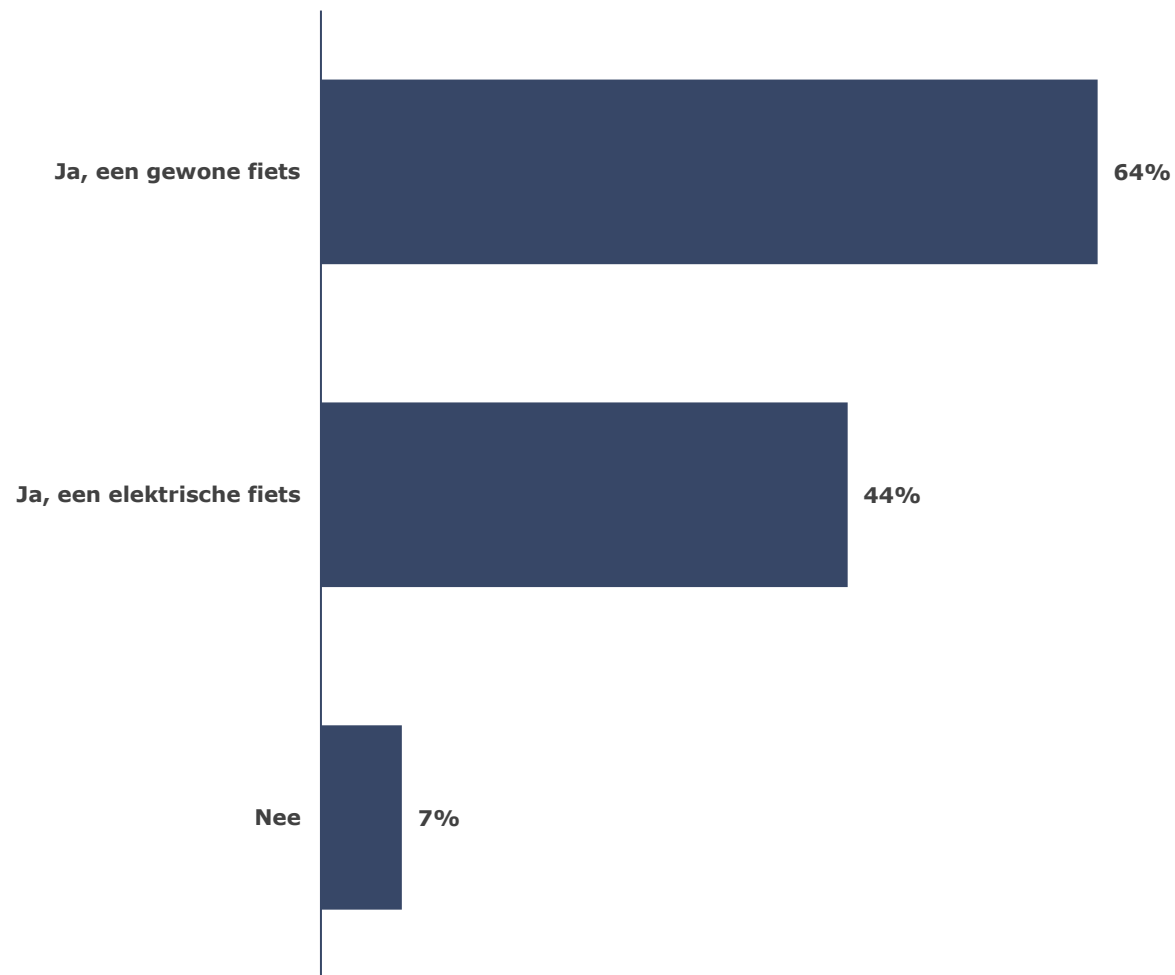
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van bestemmingen in en rondom uw eigen woonplaats te voet? (n=1035)



Ruim zeven op de tien (72%) deelnemers beoordeelt de bereikbaarheid te voet van bestemmingen rondom diens eigen woonplaats met (zeer) goed. Eén op de tien (12%) deelnemers vindt deze bereikbaarheid te voet juist (zeer) slecht.



Heeft u een fiets? (n=1056)



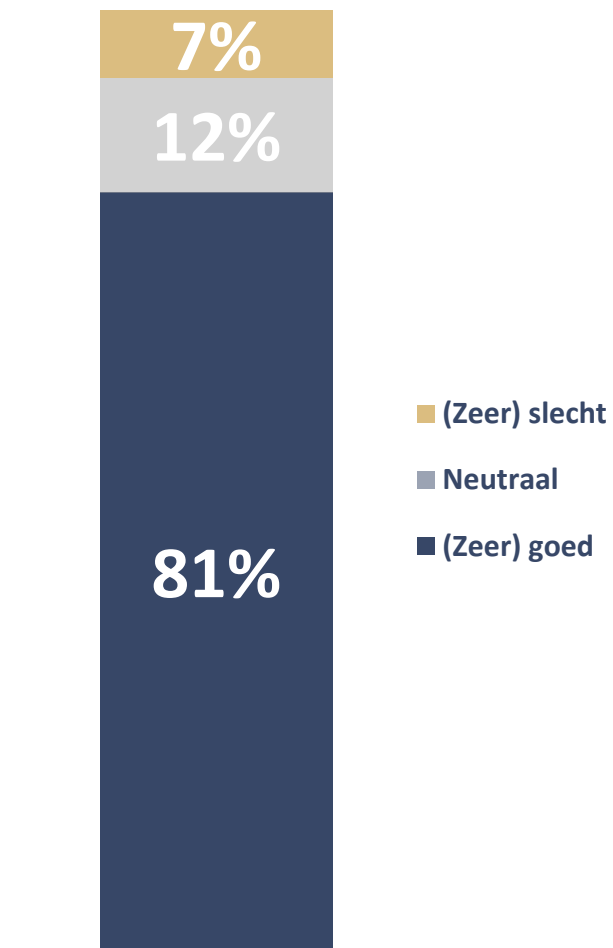
Ruim negen op de tien (93%) deelnemers heeft een fiets.

Bijna twee derde (64%) van de deelnemers heeft een gewone fiets en ruim vier op de tien (44%) deelnemers heeft een elektrische fiets.

- Deelnemers van 50 jaar en ouder hebben vaker een elektrische fiets dan deelnemers jonger dan 50 jaar.



Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van bestemmingen in en rondom uw eigen woonplaats met de fiets? (n=980*)



Acht op de tien (81%) deelnemers beoordeelt de bereikbaarheid met de fiets van bestemmingen in en rondom de eigen woonplaats (zeer) goed.

Bijna één op de tien (7%) deelnemers vindt deze bereikbaarheid juist (zeer) slecht.

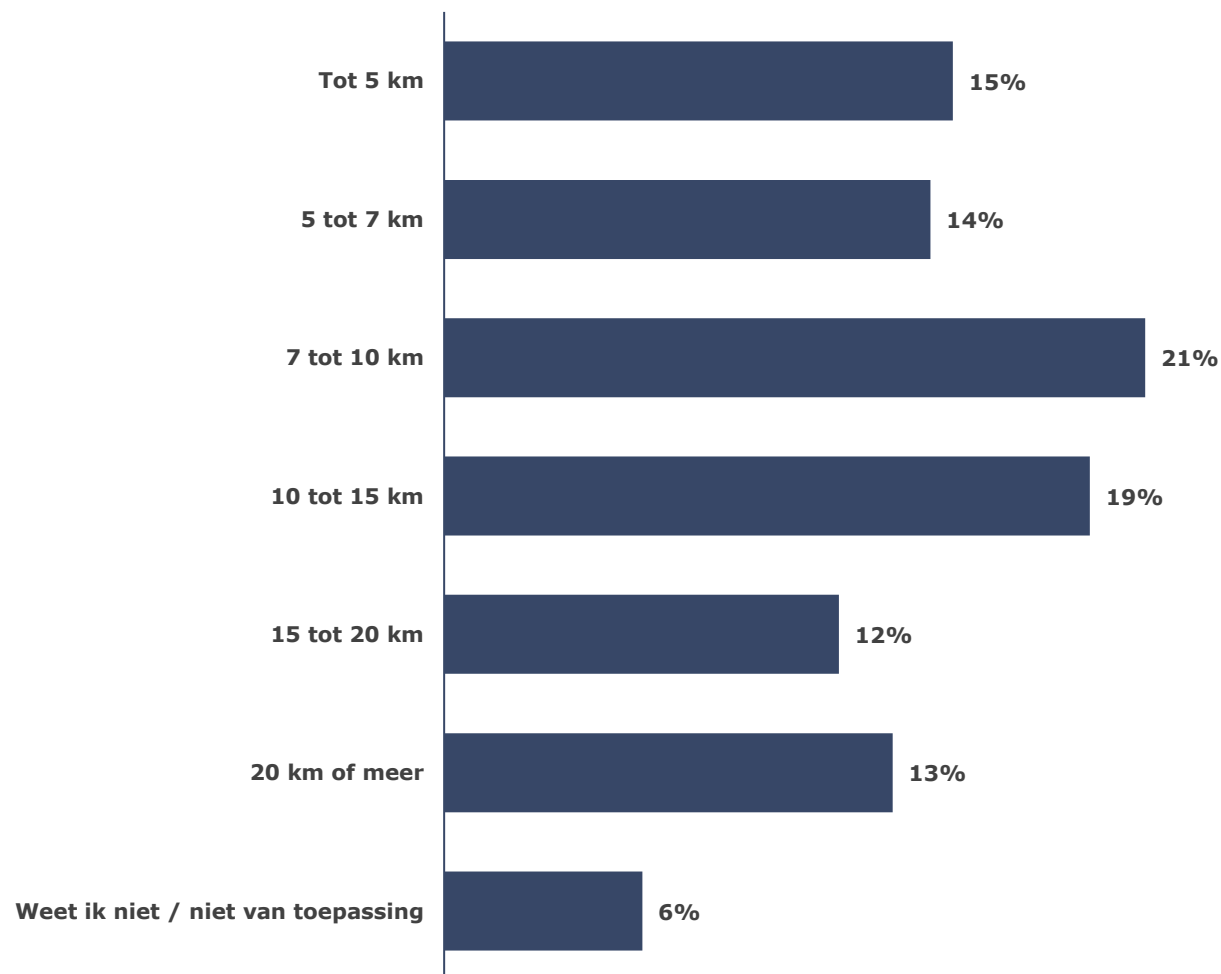
- Deelnemers van 35 jaar en ouder beoordelen de bereikbaarheid van bestemmingen met de fiets vaker positief dan deelnemers jonger dan 35 jaar.

*Selectie: deelnemer heeft een fiets

Let op: 'Weet ik niet / geen mening' is niet meegenomen in deze grafiek



Tot welke afstand bent u bereid om de (elektrische) fiets te pakken? (n=985*)



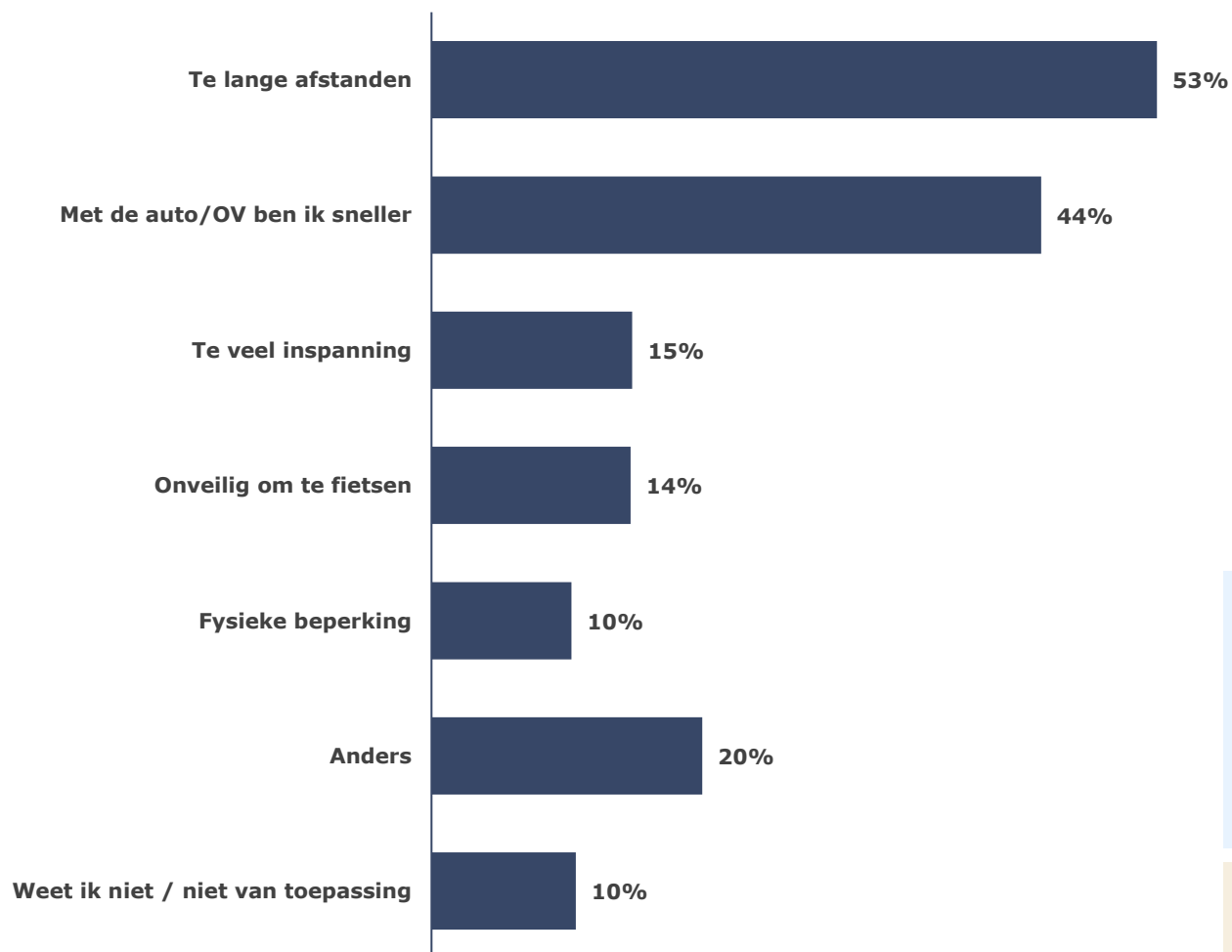
Eén op de vijf deelnemers is bereid om de (elektrische) fiets te pakken voor afstanden tussen de 7 en 10 km (21%) of voor afstanden tussen de 10 en 15 km (19%).

Eén op de zeven deelnemers is bereid om de (elektrische) fiets te pakken voor afstanden tot 5 km (15%), afstanden tussen de 5 en 7 km (14%) of afstanden van 20 km of meer (13%).

- Deelnemers onder de 50 jaar kiezen vaker om de fiets te pakken voor een afstand **tot 5 km** dan deelnemers van 50 jaar of ouder.
- Deelnemers van 50 jaar of ouder kiezen juist weer vaker om de fiets te pakken voor een afstand tussen de **15 en 20 km** dan deelnemers jonger dan 50 jaar.
- Deelnemers onder de 35 jaar kiezen vaker om de fiets te pakken voor een afstand tussen de **5 en 7 km** dan deelnemers van 35 jaar en ouder.
- Deelnemers van 35 jaar en ouder kiezen juist weer vaker voor de fiets op afstanden tussen de **10 en 15 km** dan deelnemers onder de 35 jaar.
- Deelnemers van 65 jaar en ouder kiezen vaker voor een afstand van **20 km of meer** dan deelnemers jonger dan 65 jaar.



Mocht u de fiets niet gebruiken, wat zijn dan uw redenen? (n=985*)



De meest genoemde redenen om de fiets *niet* te gebruiken zijn dat de afstanden te lang zijn (53%) en/of dat je met de auto of het OV sneller bent (44%).

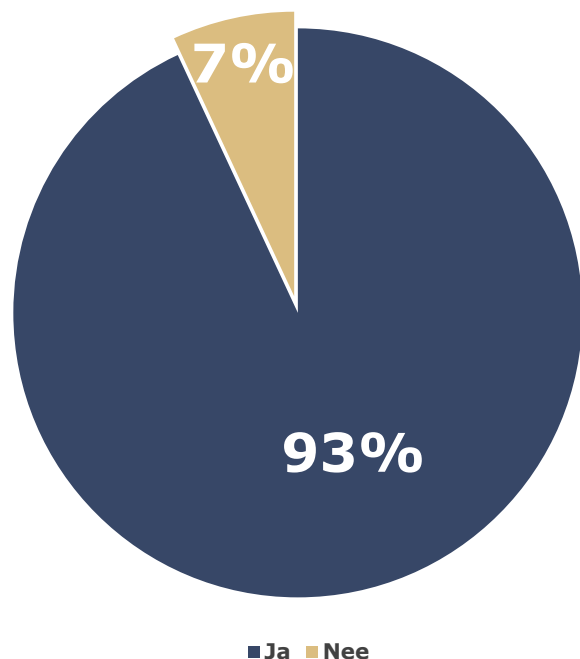
Andere redenen die genoemd worden zijn:

- Slecht weer
- Avond/nacht
- Kinderen of veel spullen

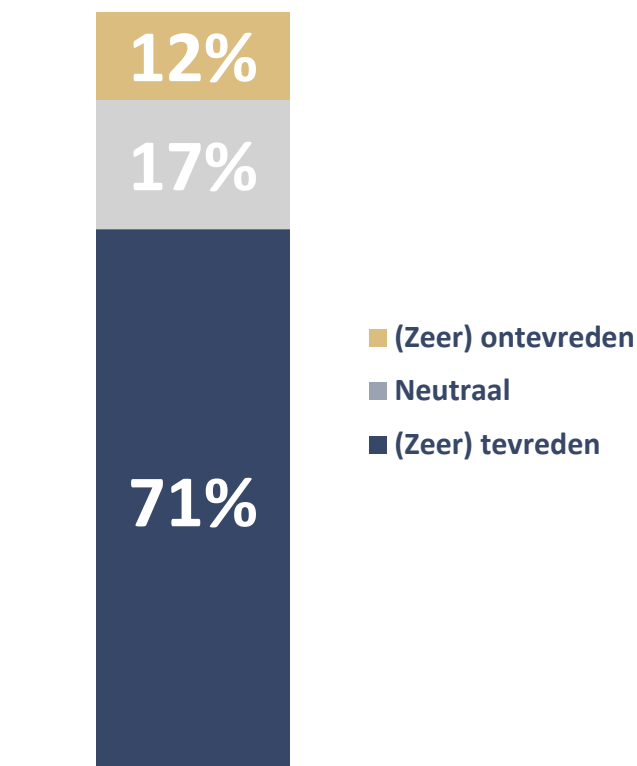
- Deelnemers jonger dan 35 jaar vinden 'te lange afstanden' of 'te veel inspanning' vaker een reden om de fiets *niet* te gebruiken dan deelnemers van 35 jaar of ouder.



Heeft u een auto ter beschikking? (n=1056)



Bent u tevreden met de bereikbaarheid van bestemmingen in en rondom uw eigen woonplaats met de auto? (n=990*)



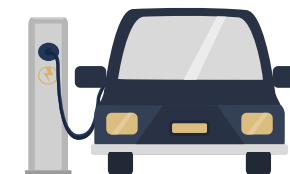
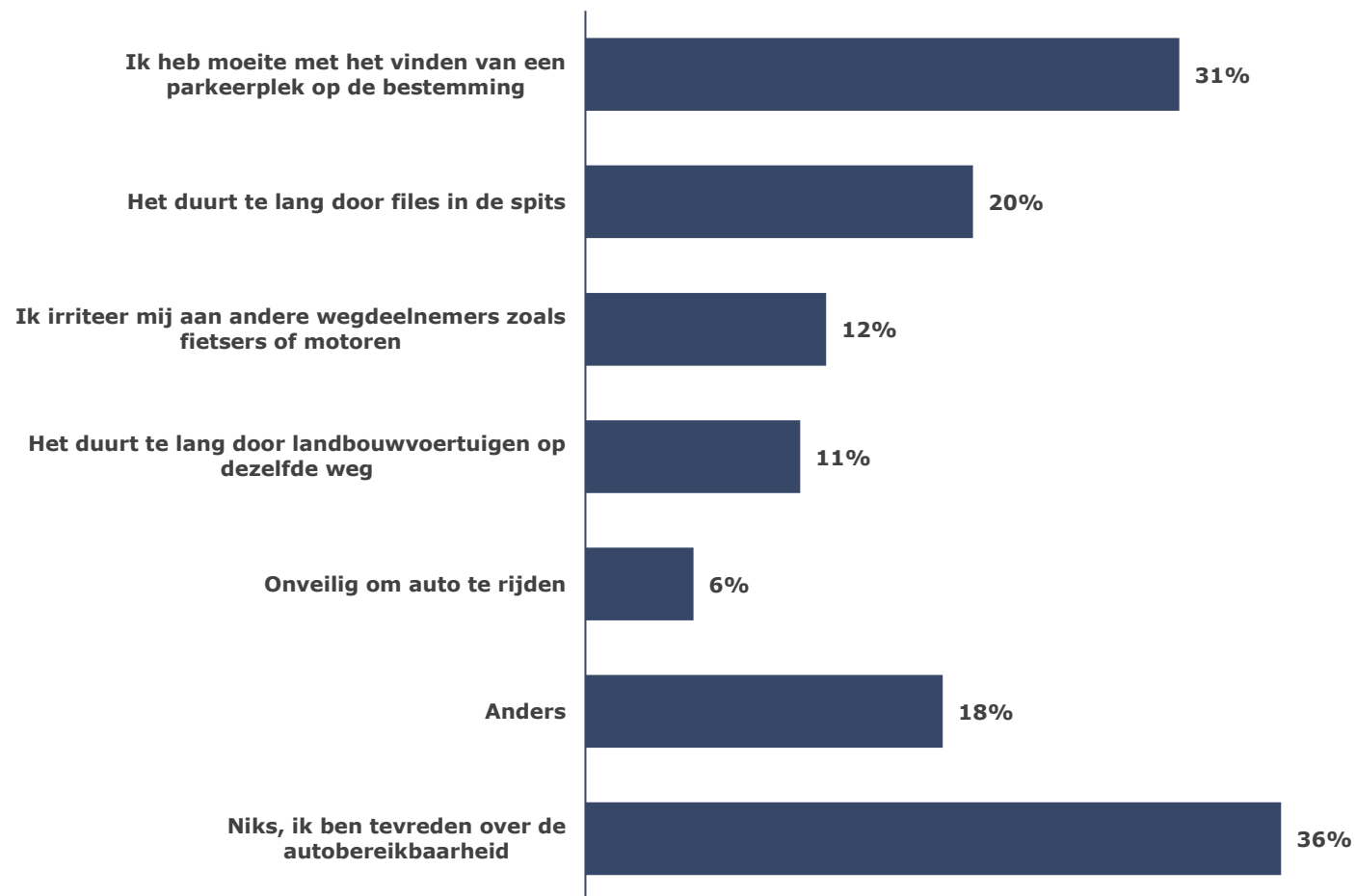
Let op: 'Weet ik niet / geen mening' is niet meegenomen in deze grafiek

Ruim negen op de tien (93%) deelnemers heeft een auto tot diens beschikking. Van deze deelnemers is zeven op de tien (71%) (zeer) tevreden met de bereikbaarheid van bestemmingen in en rondom de woonplaats met de auto. Eén op de acht deelnemers (12%) is hier (zeer) ontevreden over.

- Deelnemers jonger dan 35 jaar hebben minder vaak een auto tot hun beschikking dan deelnemers van 35 jaar en ouder.
- Deelnemers jonger dan 35 jaar zijn minder tevreden over de bereikbaarheid van bestemmingen in en rondom de eigen woonplaats met de auto dan deelnemers van 35 jaar en ouder.



Waar bent u nog niet tevreden over met betrekking tot de autobereikbaarheid van bestemmingen in de gemeente Krimpenerwaard? (n=993*)



Ruim een derde (36%) van de deelnemers is tevreden over de autobereikbaarheid.

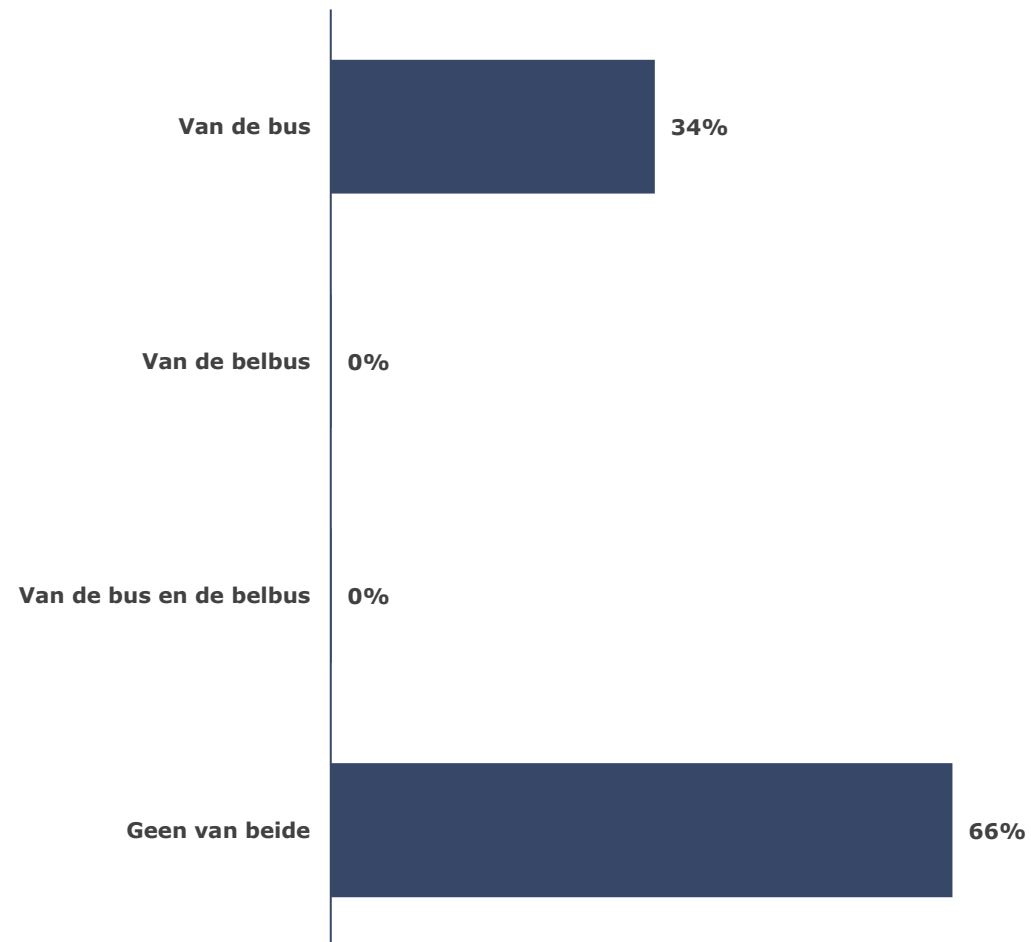
Ruim zes op de tien (64%) deelnemers is ontevreden over een onderdeel van de autobereikbaarheid. Drie op de tien (31%) deelnemers heeft moeite met het vinden van een parkeerplek op de bestemming en twee op de tien (20%) deelnemers geeft aan dat de reis in de spits lang duurt door files.

Een ander punt die genoemd wordt door deelnemers is het te hard rijden en roekeloos rijgedrag van automobilisten.

- Deelnemers jonger dan 65 jaar geven vaker aan dat het te lang duurt door files in de spits en dat ze moeite hebben met het vinden van een parkeerplek op de bestemming dan deelnemers van 65 jaar en ouder.
- Deelnemers van 65 jaar en ouder zijn vaker tevreden over de autobereikbaarheid dan deelnemers jonger dan 65 jaar.



Maakt u gebruik van de bus of van de belbus? (n=1056)

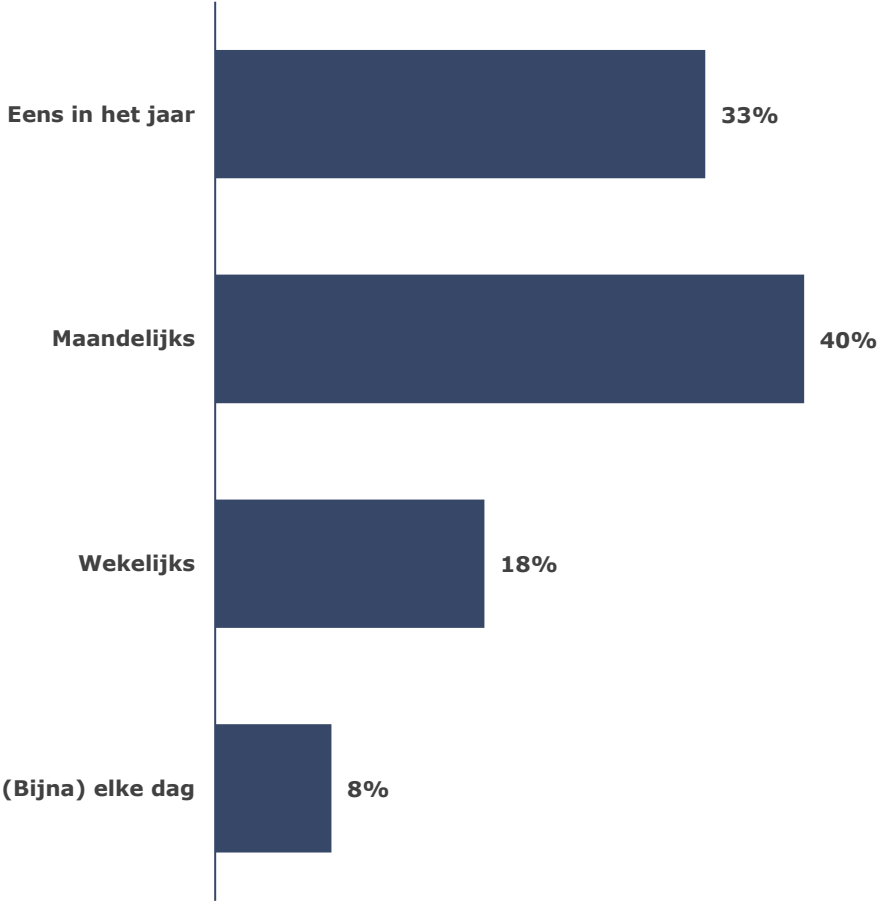


Twee derde (66%) van de deelnemers maakt geen gebruik van een bus of belbus.

Een derde (34%) van de deelnemers maakt gebruik van de bus.



Hoe vaak maakt u gebruik van de bus? (n=352*)

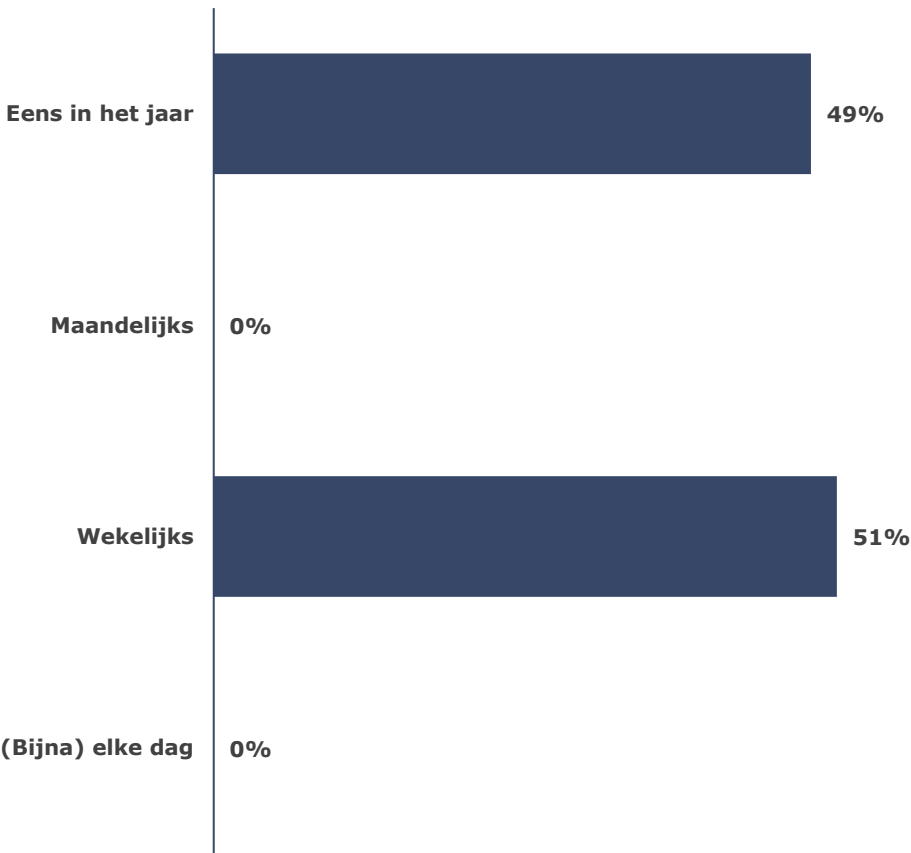


Van de deelnemers die wel eens gebruik maken van de bus, geeft vier op de tien (40%) aan dit maandelijks te doen.

Een derde (33%) gebruikt de bus eens in het jaar, bijna twee op de tien (18%) deelnemers doet dit wekelijks en bijna één op de tien (8%) (bijna) dagelijks.

*Selectie: deelnemer maakt gebruik van een bus

Hoe vaak maakt u gebruik van de belbus? (n=2**)



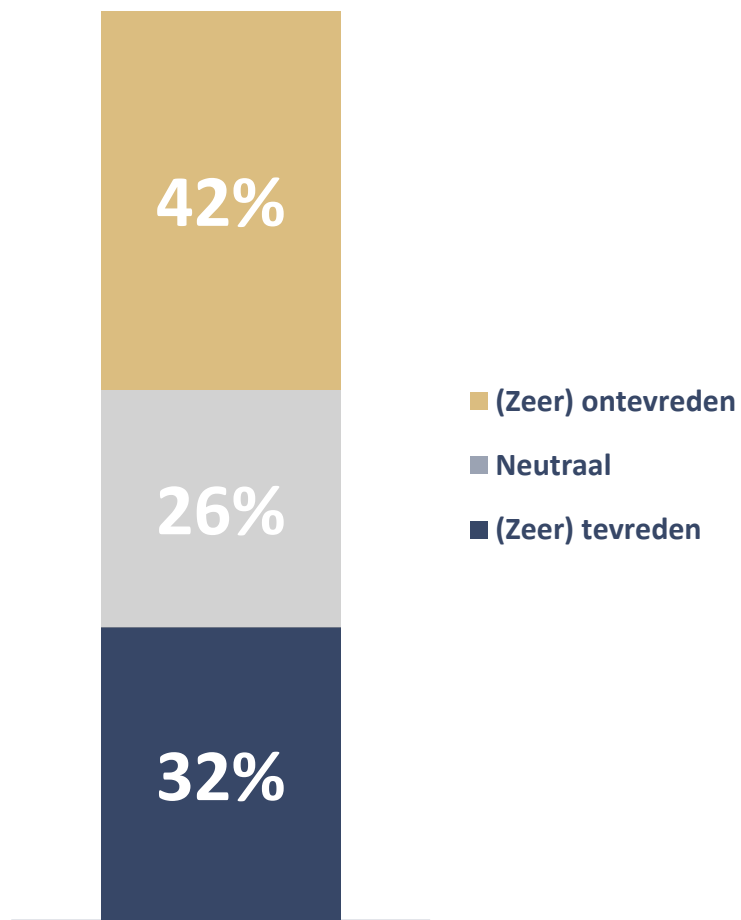
Let op: de n is kleiner dan 50, de resultaten zijn indicatief.



**Selectie: deelnemer maakt gebruik van een belbus



Bent u tevreden of ontevreden over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen binnen de gemeente Krimpenerwaard? (n=308*)



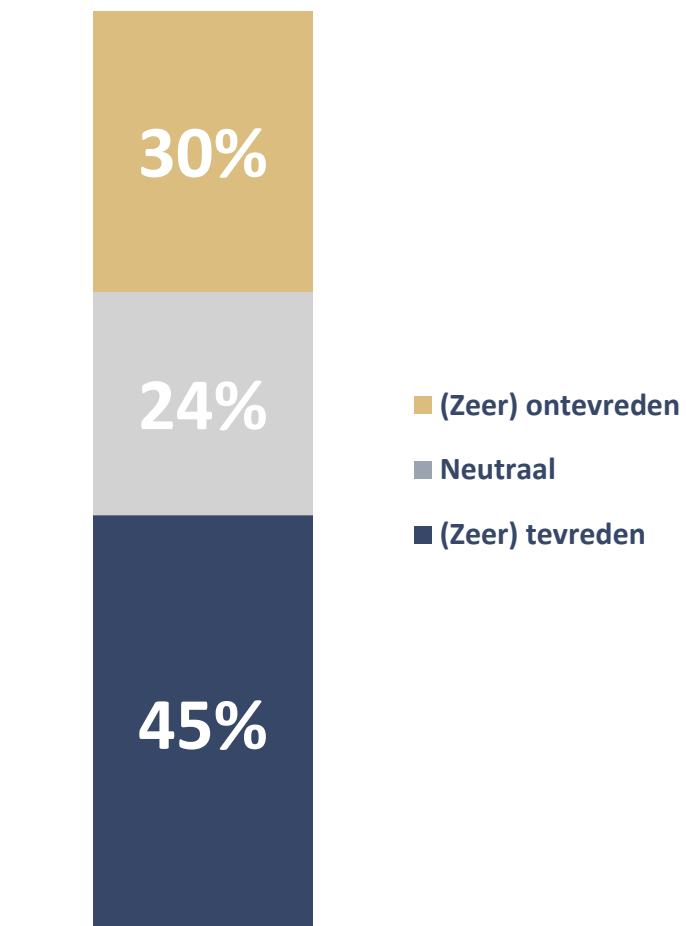
Vier op de tien (42%) deelnemers is (zeer) ontevreden over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen binnen de gemeente Krimpenerwaard.

Een derde (32%) is hier (zeer) tevreden over.

- Deelnemers van 35 jaar en ouder zijn meer tevreden over de bereikbaarheid van bestemmingen binnen gemeente Krimpenerwaard met de (bel)bus dan deelnemers onder de 35 jaar.



Bent u tevreden of ontevreden over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen vanuit de gemeente Krimpenerwaard? (n=328*)



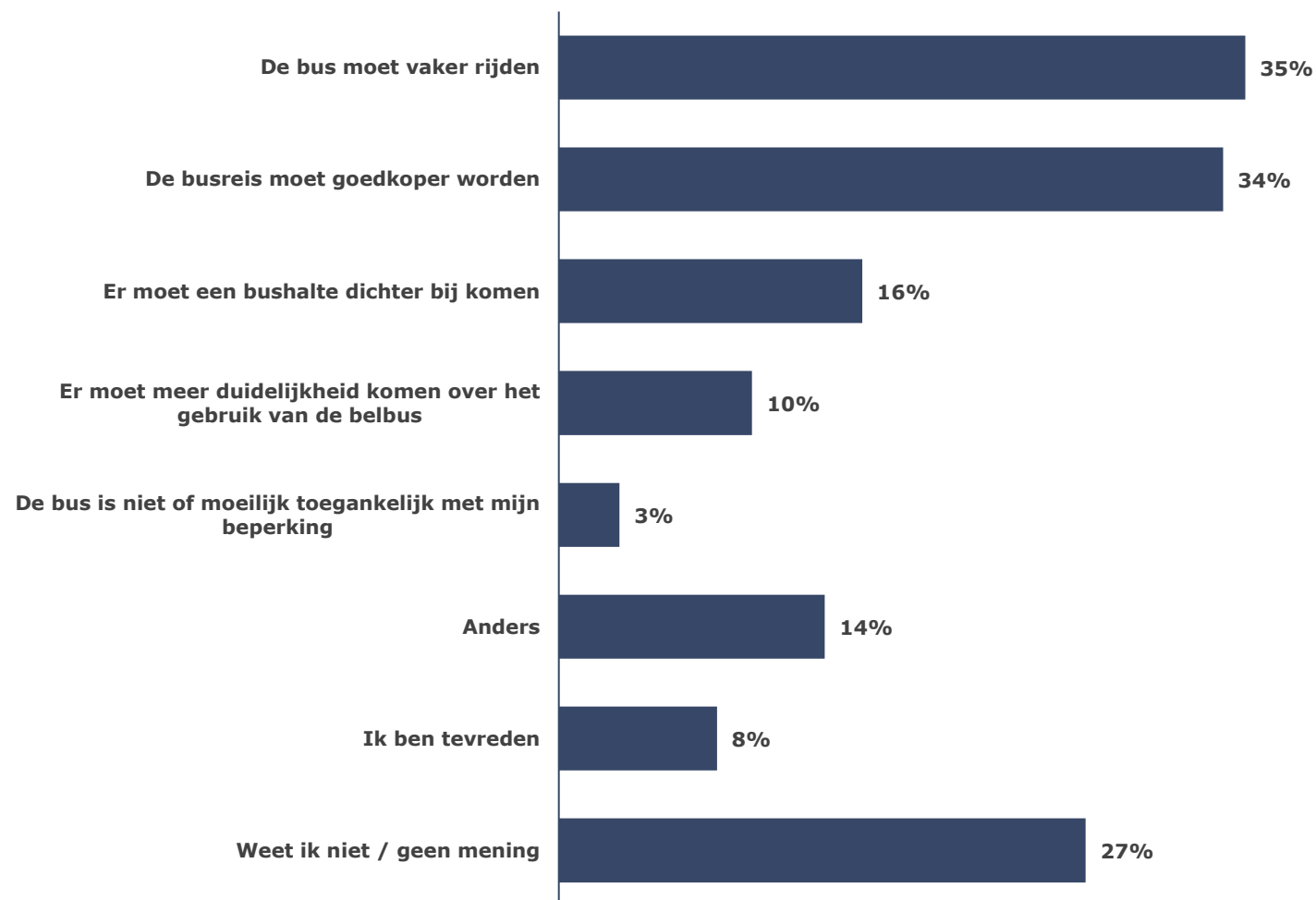
Ruim vier op de tien (45%) deelnemers is (zeer) tevreden over de bereikbaarheid met de (bel)bus van bestemmingen vanuit de gemeente Krimpenerwaard.

Drie op de tien (30%) deelnemers is hier (zeer) ontevreden over.

- Deelnemers van 35 jaar en ouder zijn meer tevreden over de bereikbaarheid van bestemmingen vanuit de gemeente Krimpenerwaard met de (bel)bus dan deelnemers onder de 35 jaar.



Wat zou er moeten veranderen zodat u de bus wel zou gebruiken of hier meer tevreden of zou zijn? (n=830*)



1
2
3

Bus moet vaker rijden

Busreis moet goedkoper worden

Bushalte moet dichterbij komen

Ruim zes op de tien (65%) deelnemers is niet helemaal tevreden over de bus en vindt dat er nog iets kan verbeteren. Bijna drie op de tien (27%) heeft hier geen mening over.

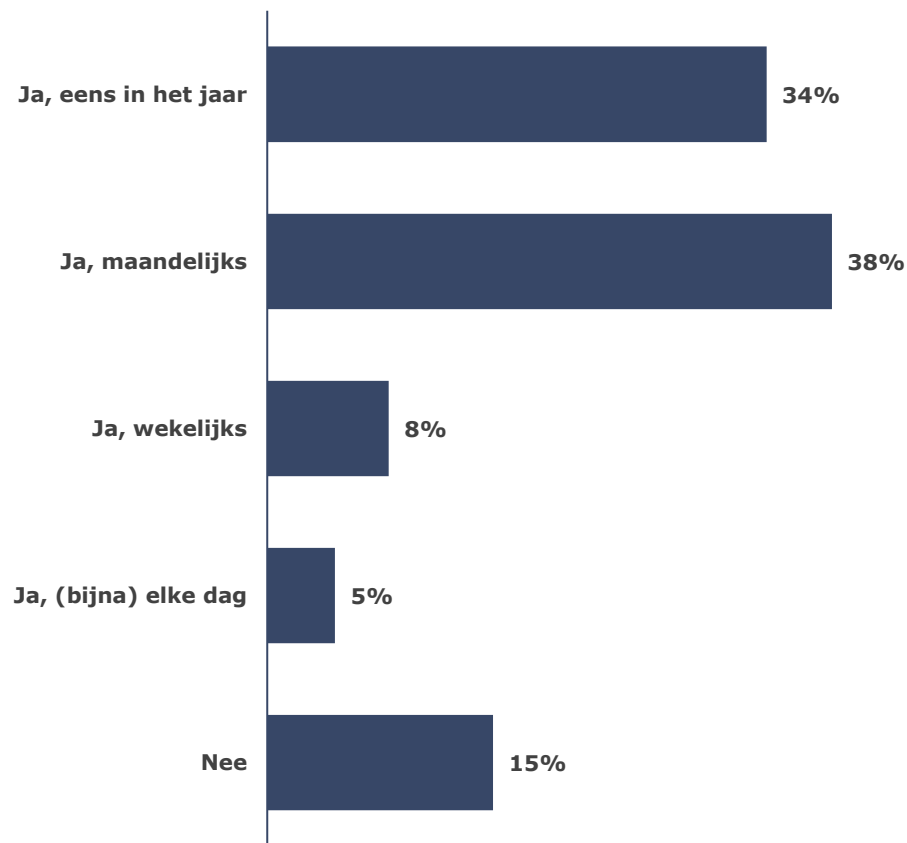
Een andere verandering die deelnemers noemen is dat het openbaar vervoer betrouwbaarder moet worden.

- Deelnemers jonger dan 65 jaar geven vaker aan dat de bus vaker moet rijden en dan de busreis goedkoper moet worden dan deelnemers van 65 jaar en ouder.
- Deelnemers van 65 jaar en ouder zijn vaker tevreden over de bus dan deelnemers jonger dan 65 jaar.



Resultaten

Maakt u gebruik van de veerpont? (n=1056)

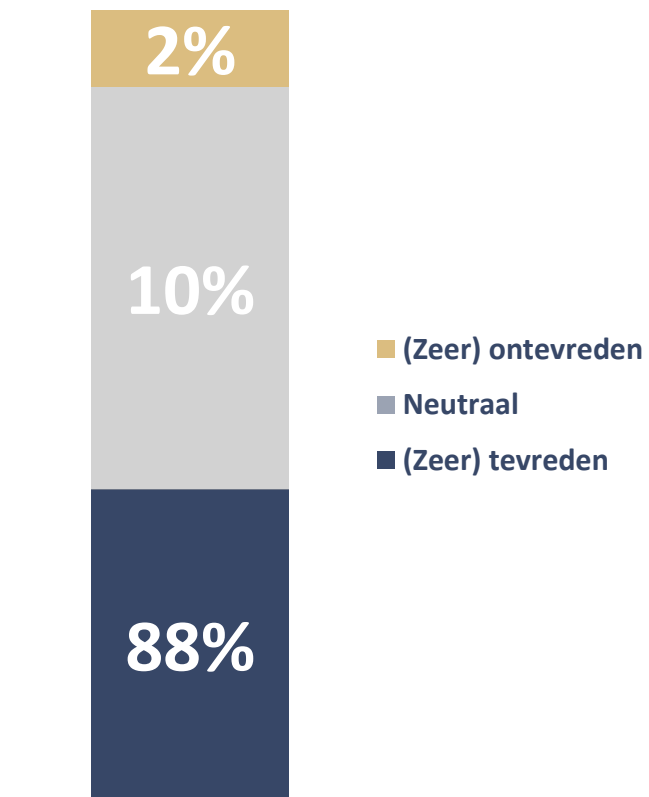


Ruim acht op de tien (85%) deelnemers maakt wel eens gebruik van de veerpont.

(Ruim) een derde doet dit eens in het jaar (34%) of maandelijks (38%). Bijna één op de tien deelnemers gebruikt de veerpont wekelijks (8%) of dagelijks (5%).

- Deelnemers jonger dan 35 jaar maken minder vaak gebruik van de veerpont dan deelnemers van 35 jaar en ouder.

Bent u tevreden over de bereikbaarheid en/of het gebruik van de veerpont? (n=911*)



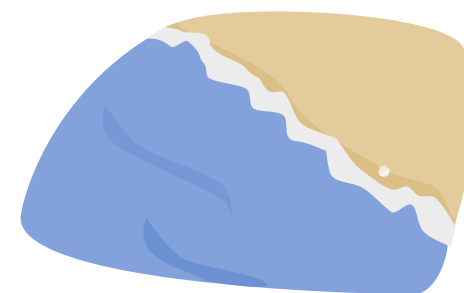
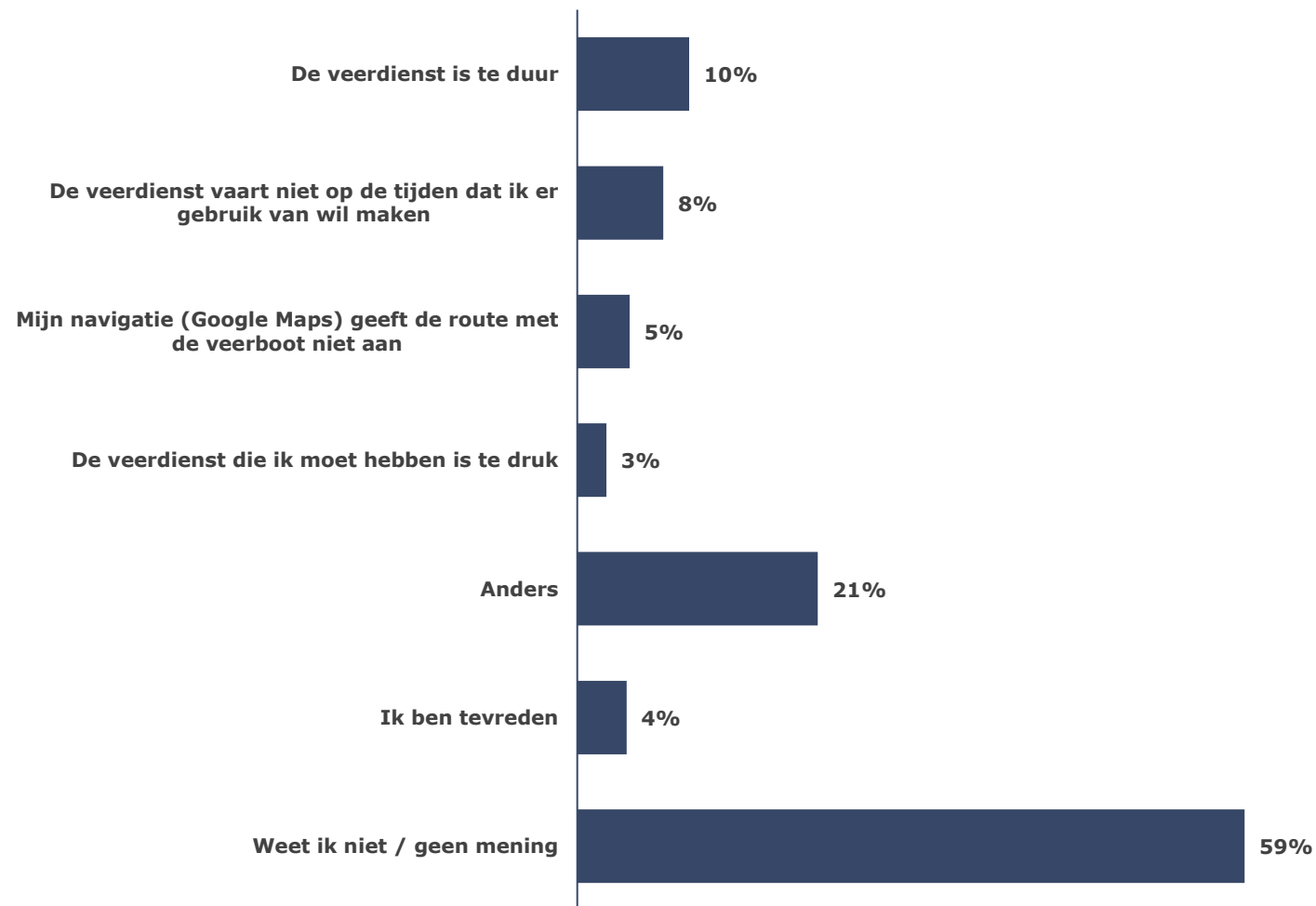
Bijna negen op de tien (88%) deelnemers is (zeer) tevreden over de bereikbaarheid en/of het gebruik van de veerpont.

***Selectie: deelnemer maakt gebruik van de veerpont**

Let op: 'Weet ik niet / geen mening' is niet meegenomen in deze grafiek



Mocht u de veerpont niet gebruiken of bent u niet tevreden over de bereikbaarheid en/of het gebruik van de veerpont, wat zou er moeten veranderen? (n=899*)



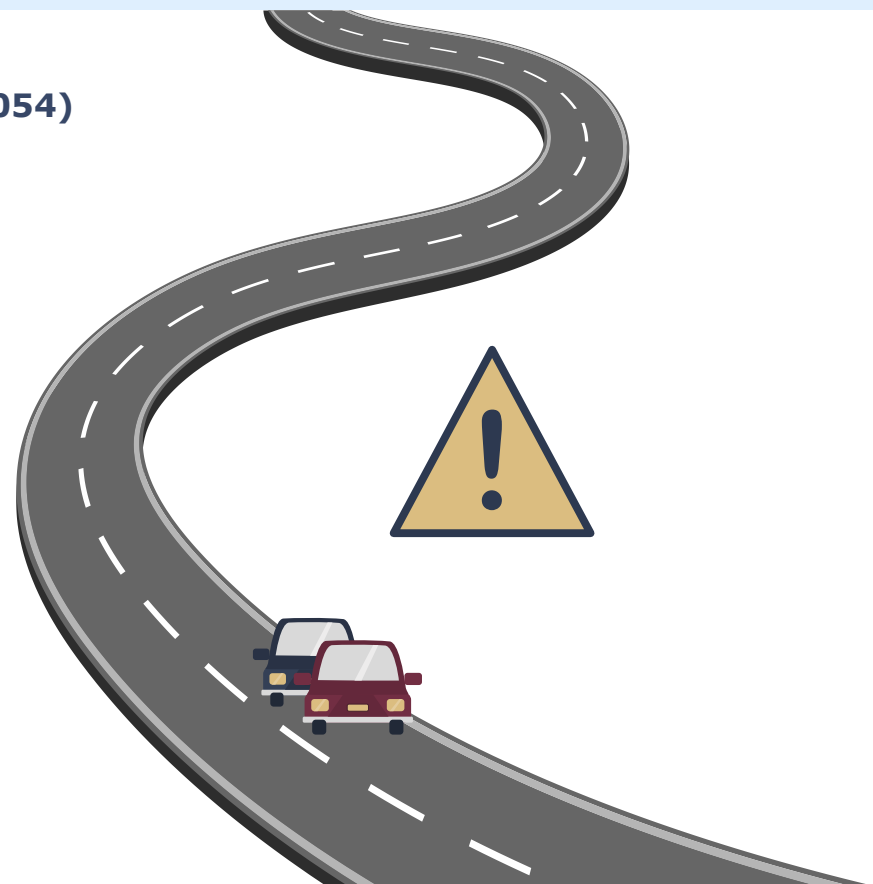
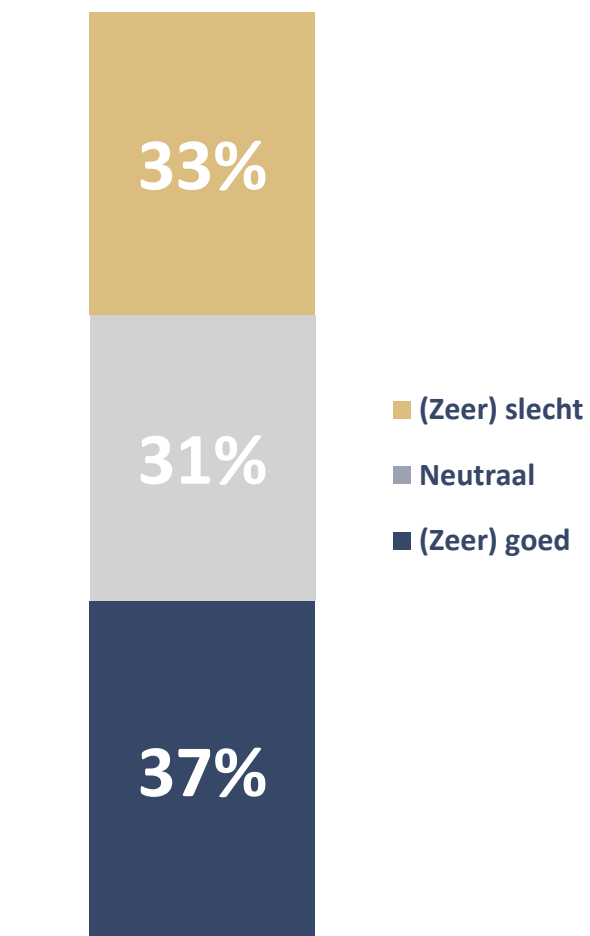
Bijna vier op de tien (37%) deelnemers vindt dat er iets veranderd kan worden aan de bereikbaarheid en/of het gebruik van de veerpont om te verbeteren. De prijs (10%), de tijden (8%) en de route (5%) worden door deze deelnemers het vaakst genoemd.

Deelnemers noemen ook dat de veerpont en de weg ernaartoe spannend zijn.

Zes op de tien (59%) deelnemers heeft hier geen mening over.



Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in en rondom uw eigen woonplaats? (n=1054)

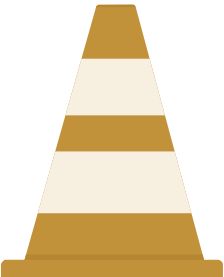


Bijna vier op de tien (37%) deelnemers vindt de verkeersveiligheid in de eigen woonplaats (zeer) goed. Een derde (33%) beoordeelt de verkeersveiligheid negatief.



Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid in en rondom uw eigen woonplaats op de volgende onderdelen?

	Aantal reacties (N)	(Zeer) goed	Neutraal	(Zeer) slecht
Schoolroutes	841	23%	37%	40%
Kruispunten en rotondes	1044	40%	35%	26%
Gemengd verkeer (weg delen met landbouwverkeer, fietsers, auto's, etc)	1036	25%	33%	42%
Binnen de bebouwde kom	1049	38%	30%	32%
Buiten de bebouwde kom	1045	48%	32%	20%



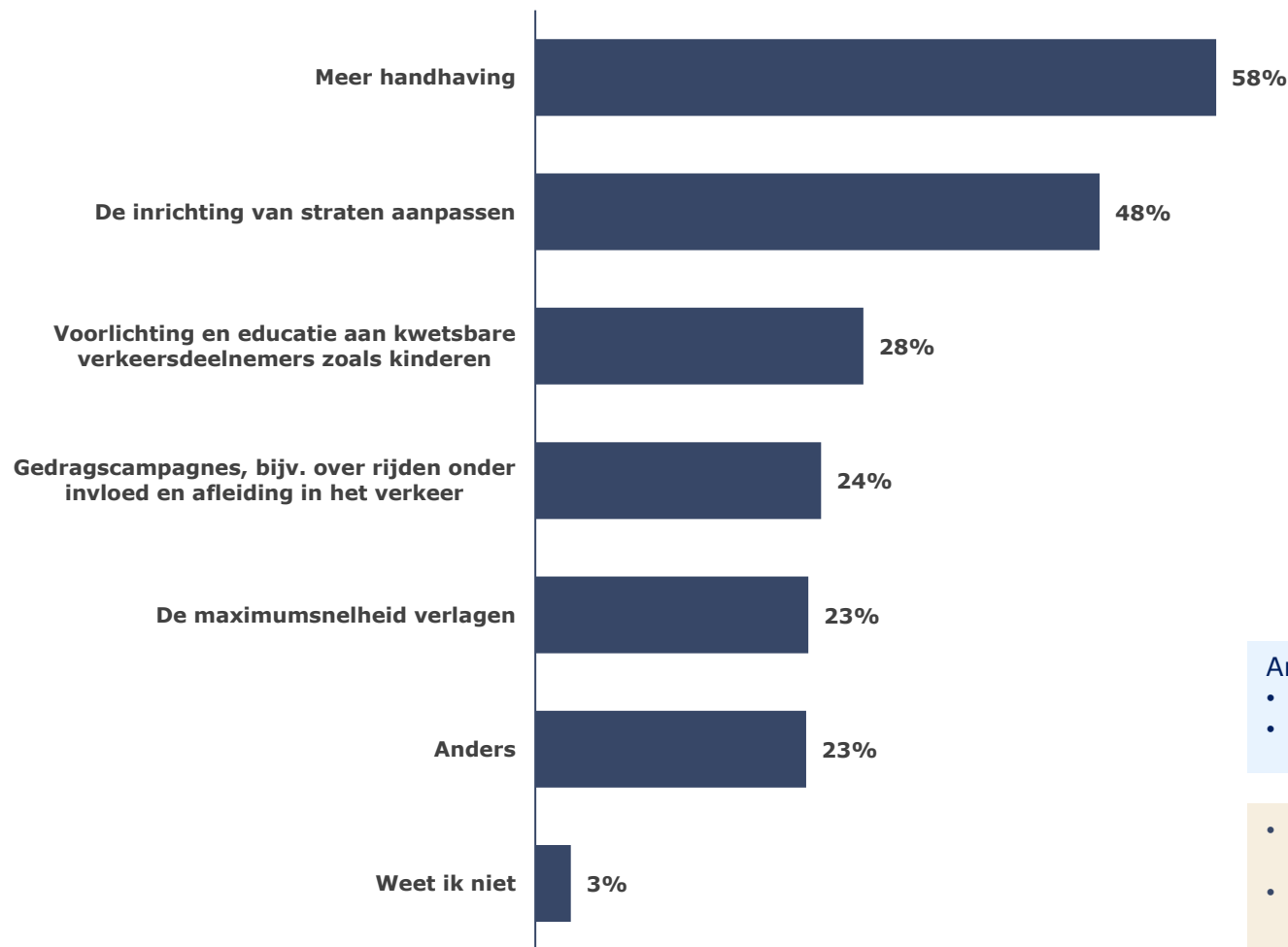
Bijna de helft (48%) van de deelnemers vindt de verkeersveiligheid buiten de bebouwde kom (zeer) goed. (Bijna) vier op de tien deelnemers vindt de verkeersveiligheid op kruispunten en rotondes (40%) en binnen de bebouwde kom (38%) (zeer) goed.

De verkeersveiligheid op schoolroutes (40%) en bij gemengd verkeer (42%) worden door de deelnemers als (zeer) slecht beoordeeld.

- Deelnemers van 35 jaar en ouder geven vaker aan de schoolroutes op verkeersveiligheid (zeer) slecht te vinden dan deelnemers jonger dan 35 jaar.
- Kruispunten, rotondes, gemengd verkeer en verkeer binnen de bebouwde kom worden vaker als verkeersveilig gezien door deelnemers jonger dan 65 jaar dan door deelnemers van 65 jaar en ouder.
- Verkeer buiten de bebouwde kom wordt vaker als verkeersveilig gezien door deelnemers jonger dan 50 jaar dan door deelnemers van 50 jaar en ouder.



Welk type maatregel vindt u het meest geschikt om de verkeersveiligheid te verbeteren? (n=1056)



- 1 Meer handhaving
- 2 Inrichting straten aanpassen
- 3 Voorlichting/educatie aan kwetsbaren

Andere maatregelen die genoemd worden zijn:

- Beperken zwaar verkeer in dorpskernen
- Aparte fietspaden

- Deelnemers van 65 jaar en ouder vinden gedragscampagnes vaker geschikt dan deelnemers onder de 65 jaar.
- Deelnemers jonger dan 50 jaar geven vaker aan dat er iets moet veranderen in de inrichting van de straten dan deelnemers van 50 jaar en ouder.
- Deelnemers van 35 jaar en ouder vinden vaker dat er meer handhaving moet komen dan deelnemers jonger 35 jaar.



Heeft u nog andere opmerkingen of suggesties die u ons mee wilt geven op het gebied van verkeersveiligheid?

Zorgen om verkeersveiligheid: Deelnemers geven aan dat er zorgen zijn om de verkeersveiligheid door hard rijdend (landbouw)verkeer. De veiligheid van voetgangers en fietsers wordt als groot probleem gezien.

Geluidsoverlast: Deelnemers geven ook aan last te hebben van geluidsoverlast door motoren en landbouwverkeer.

Parkeeroverlast: Er is vraag naar meer handhaving voor foutparkeren. Parkeren op stoepen en dichtbij kruispunten veroorzaakt namelijk gevaarlijke situaties.

Duidelijkheid op straat: Deelnemers zien graag betere oversteekplaatsen, duidelijkere wegmarkeringen en scheiding van verschillende soorten verkeer om de verkeerssituaties duidelijker te maken en de veiligheid te verbeteren.





Bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken?

	Aantal reacties (N)	(Helemaal) mee eens	Neutraal	(Helemaal) mee oneens
Ik heb een auto nodig om bij mijn dagelijkse bestemmingen te komen.	1027	52%	21%	27%
Met mijn fiets kan ik alle bestemmingen bereiken die ik dagelijks nodig heb.	999	42%	15%	42%
Ik heb totaal geen last van landbouwverkeer waarmee ik de weg moet delen.	1040	41%	25%	34%
Ik heb totaal geen last van motorvoertuigen waarmee ik de weg moet delen.	1049	39%	27%	33%
Ik heb totaal geen last van motorvoertuigen die veel lawaai maken.	1051	26%	19%	55%
Er is in de gemeente voldoende aandacht voor het mobiel houden van ouderen/mensen met een fysieke beperking.	725	15%	37%	48%
Er zijn genoeg laadpalen beschikbaar.	569	20%	33%	48%
Er is voldoende parkeergelegenheid bij mijn woning.	1036	49%	15%	36%
Ik vind het belangrijk dat mobiliteit duurzamer wordt de komende jaren, met minder CO2 uitstoot.	1003	50%	31%	19%
Ik zou best zonder eigen auto kunnen als er deelautos ter beschikking zijn.	954	15%	13%	73%



Ruim zeven op de tien (73%) deelnemers **niet** zonder eigen auto kunnen, ook als er deelauto's ter beschikking zijn.

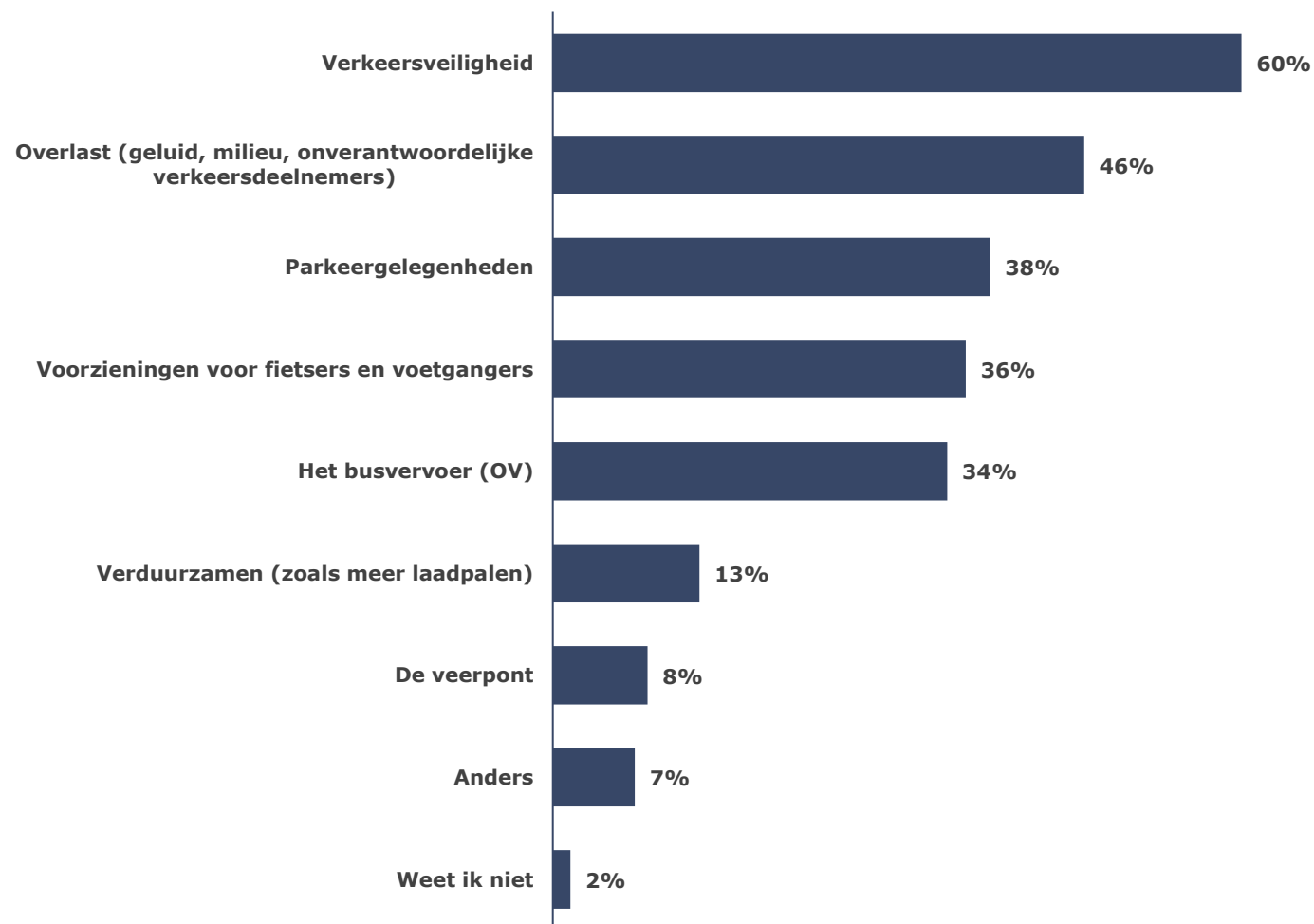
De helft van de deelnemers vindt dat je een auto nodig hebt om bij dagelijkse bestemmingen te komen (52%), dat er voldoende parkeergelegenheid bij diens woning is (49%) en/of vindt het belangrijk dat mobiliteit de komende jaren duurzamer wordt (50%).

Ook (ruim) de helft van de deelnemers vindt dat er **niet** genoeg aandacht is voor het mobiel houden van ouderen/mensen met een fysieke beperking (48%), vindt **niet** dat er voldoende laadpalen beschikbaar zijn (48%) en/of geeft aan last te hebben van voertuigen die veel lawaai maken (55%).

- Deelnemers onder de 65 jaar vinden vaker dat je een auto nodig hebt om op dagelijkse bestemmingen te komen, hebben minder last van landbouwverkeer en motorvoertuigen waarmee zij de weg moeten delen en hebben minder last van lawaai van motorvoertuigen dan deelnemers van 65 jaar en ouder.
- Deelnemers van 65 jaar en ouder vinden vaker dat je met de fiets alle bestemmingen kan bereiken die dagelijks nodig zijn en vinden het belangrijker dat mobiliteit in de komende jaren duurzamer wordt dan deelnemers onder de 65 jaar.



Wat is voor u het belangrijkste aandachtspunt op het gebied van mobiliteit in Krimpenerwaard? (n=1053)



- Deelnemers van 65 jaar en ouder vinden overlast vaker het belangrijkste aandachtspunt op het gebied van mobiliteit in Krimpenerwaard dan deelnemers jonger dan 65 jaar.



Research 2Evolve

Postadres

Postbus 918

1200 AX Hilversum

Bezoekadres

Tesselschadelaan 15A

1217 LG Hilversum

Telefoon

035 623 27 89

E-mail

info@research2evolve.nl

Website

www.research2evolve.nl