

RAPPORT

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)

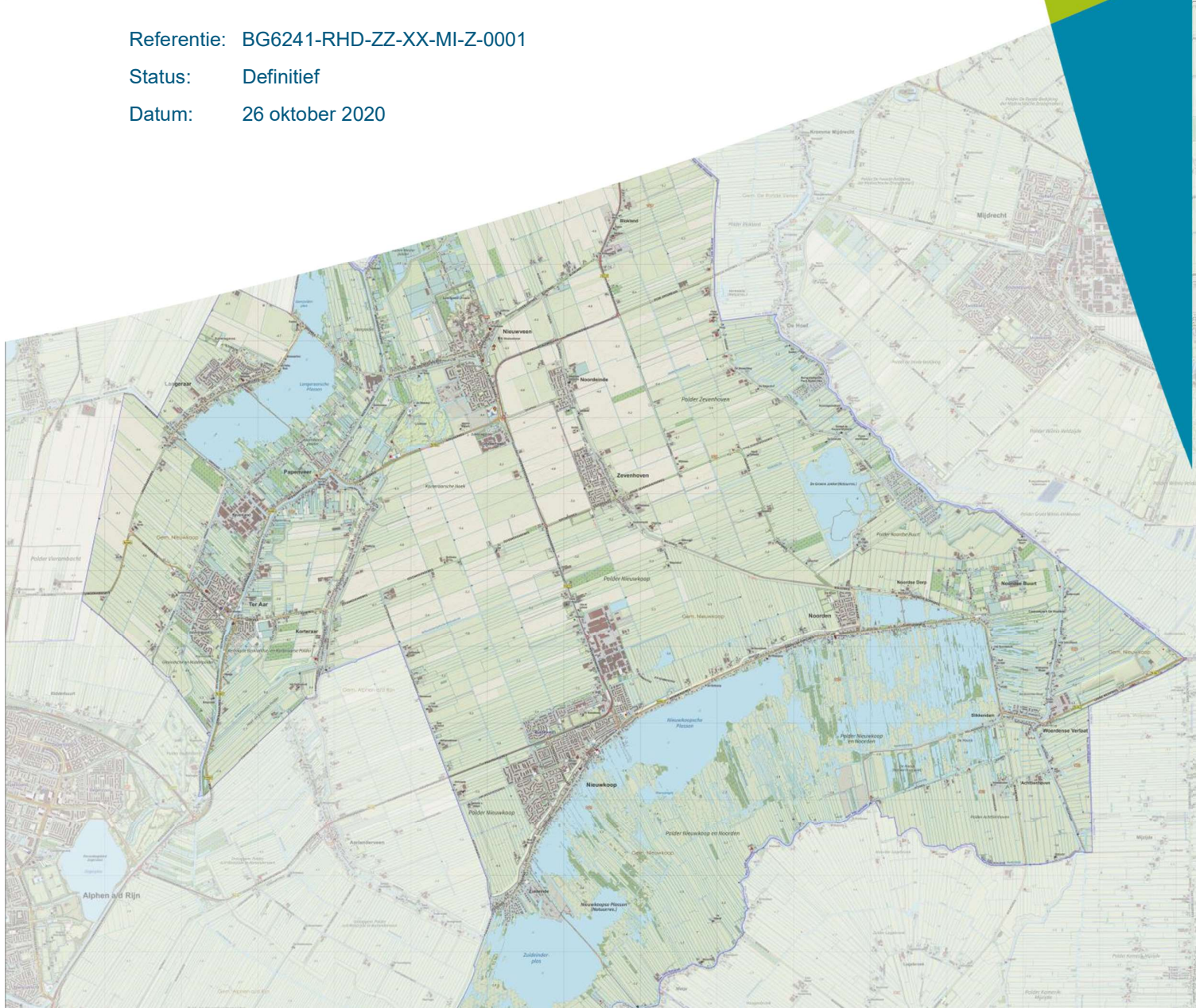
Gemeente Nieuwkoop

Klant: Gemeente Nieuwkoop

Referentie: BG6241-RHD-ZZ-XX-MI-Z-0001

Status: Definitief

Datum: 26 oktober 2020



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX ROTTERDAM
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**

+31 10 209 44 26 **F**

info@rhdhv.com **E**

royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)

Ondertitel:

Referentie: BG6241-RHD-ZZ-XX-MI-Z-0001

Status: Definitief

Datum: 26 oktober 2020

Projectnaam: GVVP Nieuwkoop

Projectnummer: BG6241

Auteur(s): Jos Hengeveld, Lieke Hüsslage, Daniëlle van Grieken

Opgesteld door: Lieke Hüsslage

Gecontroleerd door: Jos Hengeveld

Datum/Initialen: 16-10-2020 / JH

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

Samenvatting	iv
INLEIDING	vi
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Proces en aanpak	1
DEEL A	2
2 Huidige situatie	3
2.1 Verkeer	3
2.2 Verkeersveiligheid	11
2.3 Demografie	13
2.4 Externe veiligheid	15
3 Beleid	16
3.1 Nationale en regionale beleidskaders	16
3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders	20
3.3 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	22
4 Knelpunten	24
4.1 Eerdere onderzoeken	24
4.2 Inventarisatie enquête + klankbordgroep	29
4.3 Samenvatting knelpunten	29
5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer	31
6 SUMP in relatie tot verkeer	37
DEEL B	39
7 Evaluatie gevoerd beleid	40
7.1 Evaluatie GVVP 2010	40
7.2 Evaluatie fietsveiligheidsplan 2014 – 2017	42
8 Wensbeelden verkeerstructuur	45
8.1 Gemotoriseerd verkeer	45
8.2 Fietsers	46
8.3 Voetgangers	47

8.4	Openbaar vervoer	48
8.5	Vrachtverkeer	49
8.6	Landbouwverkeer	50
9	Vertaling naar ambities en doelstellingen	52
10	Maatregelen per hoofdthema	53
10.1	Thema 1: Oostkanaalweg / Westkanaalweg	54
10.2	Thema 2: N231	59
10.3	Thema 3: Verkeersveiligheid in de kernen	63
10.3.1	Bruggen	63
10.3.2	Breedte beperking	65
10.3.3	Fietsers	65
10.3.4	Toegankelijkheid voetgangers / mindervaliden	68
10.3.5	Openbaar vervoer	69
10.3.6	Mogelijk afwaarderen van wegen	69
11	Flankerend beleid	71
11.1	Educatie/gedrag/voorlichting	71
11.2	Duurzame mobiliteit – Elektrisch vervoer - Laadpalen	72
11.3	Handhaving	72
11.4	Monitoring	73
12	Maatregelen	74
12.1	Lopende maatregelen	76
12.2	Investeringskosten vs planning	77
13	SUMP in relatie tot verkeer	79
	Bijlagen	82
	Bijlage 1 Ongevallenanalyse	82
	Bijlage 2 Inventarisatie enquête + klankbordgroep	82

Samenvatting

Nieuwkoop ligt midden in het groene hart. Veel inwoners werken in de omliggende gemeenten en andere locaties in de Randstad. De economische banden met andere gebieden in Nederland zijn sterk. Deze bestemmingen zijn goed te bereiken via weg over de N231, N446, N460, N461 en N462. Doordat de gemeente centraal ligt in de hoofdwegenstructuur van de randstad (A2, A1, A12), is de verkeersdruk op het gebied altijd aanwezig, met name voor bestemmingen rondom de gemeente Nieuwkoop zoals de Veiling in Aalsmeer, Uithoorn, Woerden en Alphen aan de Rijn.

De beperkte infrastructuur wordt vaak gebruikt voor een grote diversiteit aan gebruikers: doorgaand gemotoriseerd auto- en vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers. Dit dwingt tot duidelijke keuzes op verschillende wegen en kruispunten, dit om duurzaam te kiezen voor een veilig en leefbare gemeente Nieuwkoop.

Opbouw van het GVVP

De knelpunten die inwoners hebben aangedragen zijn verder geanalyseerd (hoofdstuk 4) en gelegd naast relevante beleidsplannen (hoofdstuk 3) en belangrijke trends en ontwikkelingen in mobiliteit (hoofdstuk 5). Samen met een evaluatie van het gevoerde beleid (hoofdstuk 6) zijn ambities en doelstellingen vastgesteld voor de toekomst (hoofdstuk 8). Die zijn vervolgens vertaald naar netwerkkaarten voor de verschillende vervoerswijzen (hoofdstuk 9).

Wat is het GVVP 2020-2030?

De gemeente Nieuwkoop heeft in het verleden een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) voor de periode 2010 – 2020 en een fietsveiligheidsplan voor de periode van 2014 – 2017 vastgesteld. Beide plannen vormden de leidraad voor de verkeerskundige maatregelen in de gemeente Nieuwkoop in de afgelopen 10 jaar.

Het voorliggende GVVP schetst de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren tot 2030. De hoofddoelstelling luidt: *'een duurzaam leefbare gemeente, waarbij de bereikbaarheid belangrijk is maar volop aandacht om het doorgaande verkeer niet te faciliteren.'* Dit GVVP heeft dus tot doel om te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij **duurzaamheid**, **leefbaarheid** en **veiligheid** belangrijke randvoorwaarden zijn. Deze randvoorwaarden worden ingevuld door duidelijke en veilige routes te ontwikkelen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer en in het bijzonder voor de fiets. Ook het stimuleren van elektrisch vervoer draagt bij aan duurzaamheid en leefbaarheid.

De beoogde maatregelen om het doel te behalen zijn vervolgens opgesplitst in drie thema's:

1. Oostkanaalweg / Westkanaalweg;
2. N231;
3. Verkeersveiligheid in de kernen.

Door in te zetten op deze drie thema's is bewust gekozen om doorgaand gemotoriseerd verkeer (geen herkomst of bestemming in onze gemeente) niet te faciliteren. Concreet betekent dit geen nieuwe doorsnijding en wordt al het verkeer afgewikkeld op de N231 en/of via de N207, N446, Ringdijk Hertog van Beijerenstraat.

Thema 1. Oostkanaalweg / Westkanaalweg

De maatregelen rondom thema 1 zijn gecentreerd rondom de Oostkanaalweg en Westkanaalweg in Ter Aar. De grootste uitdaging in dit gebied is: *Inrichting en functie van de ene weg heeft gevolgen voor de andere weg.*

De keuze is gemaakt om doorgaand (vracht)verkeer niet te faciliteren. Kanttekening hierbij is dat doorgaand verkeer wel aanwezig zal blijven op deze wegen. Er zal worden ingezet op het zoveel mogelijk sturen van

het doorgaand verkeer via de route N207 – N446 – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat Westkanaalweg (N461) en de Schilkerweg (N462) Om dit te bereiken worden de onderstaande maatregelen voorgesteld.

- 1.1. Bewegwijzering aanpassen
- 1.2. Vrachtverbod Westkanaalweg/venstertijden
- 1.3. Aanpassen maximum snelheid Ringdijk (naar 60 km/h)
- 1.4. Herinrichten Westkanaalweg (zuidelijk deel)
- 1.5. Herinrichting van de Hertog van Beijerenstraat (inclusief aangrenzende bedrijven)
- 1.6. Herinrichten Oostkanaalweg
- 1.7. Aansluiting Amaliahof
- 1.8. Linksafvak Schilkerweg - Aanvullende maatregelen (provinciaal netwerk)

Thema 2. N231

Thema 2 is gefocust op de provinciale N231. De belangrijkste keuze voor dit thema is: *Cluster van verschillende vervoersmodaliteiten over de N231. Voor elk van deze modaliteiten kan een keuze gemaakt worden hoe hiermee wordt omgegaan: faciliteren op huidige infra, uitbreiden of nieuwe doorsnijding.*

De belangrijkste keuze voor dit thema is dat doorgaand verkeer niet wordt gefaciliteerd door het hele gebied, maar dat wat aanwezig is in het gebied moet bij voorkeur over de N231 rijden. Door de clusters van verschillende vervoersmodaliteiten en de beperkte beschikbare ruimte is het een uitdaging om alle clusters van vervoersmodaliteiten op de N231 een plek te geven. Om dit veilig mogelijk te maken zijn maatregelen nodig.

- 2.1. Landbouwverkeer toestaan op de N231
- 2.2. Streven naar hoogwaardig openbaar vervoer op de N231
- 2.3. Onderzoek naar optimalisatie fietsroute langs de N231 (ook voor snelfietsers).
- 2.4. Beperken doorsteekjes en optimaliseren parallelweg N231.
- 2.5. Verbinding N231 en N201

Thema 3. Verkeersveiligheid in de kernen

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema waar veel opmerkingen over gekomen zijn. In veel kernen van de gemeente Nieuwkoop is de wens om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor het langzaam verkeer. Dit thema heeft als doel dan ook: *Verbeteren van voorzieningen van fiets en voetgangers. Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen.*

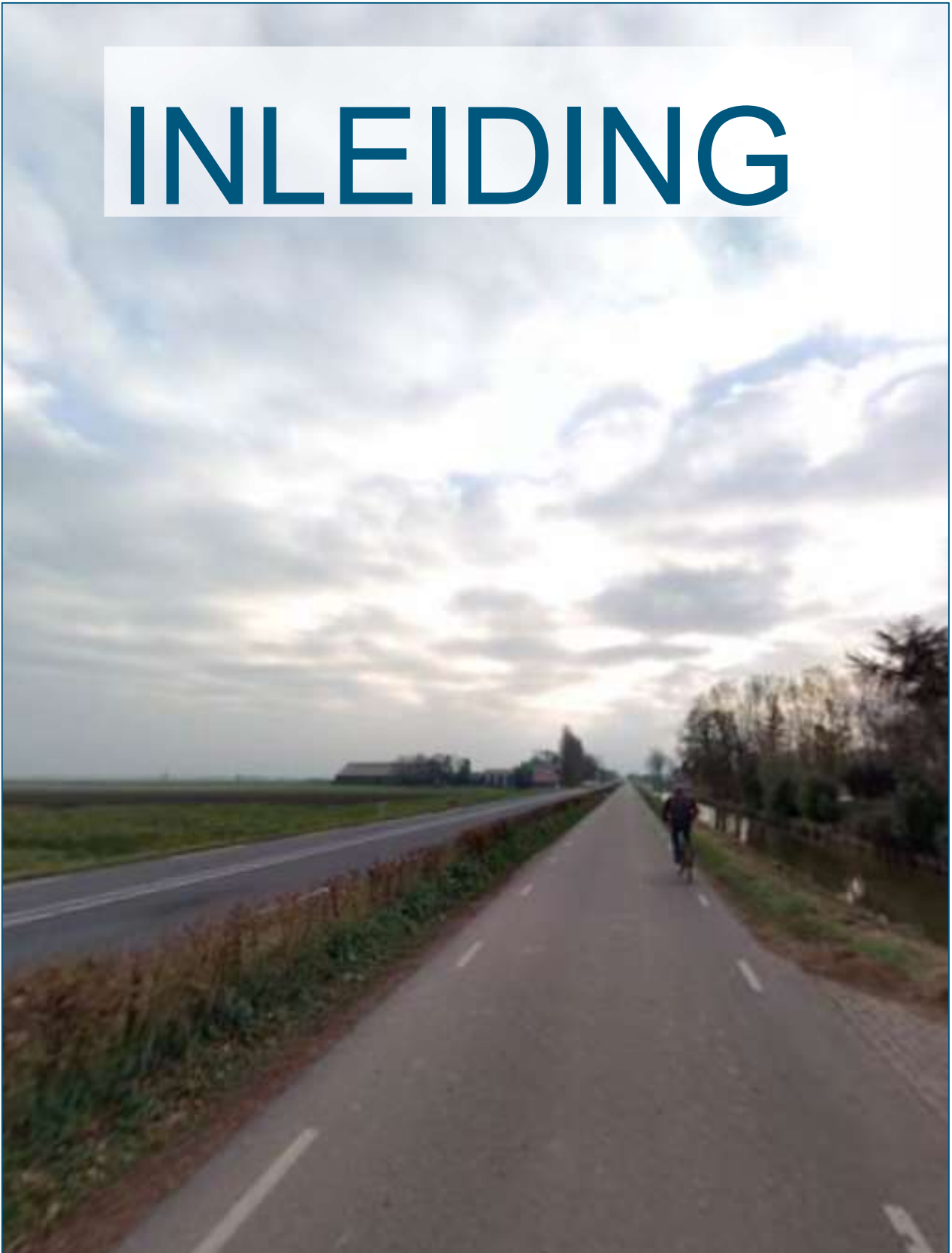
De voorgestelde maatregelen worden onderverdeeld naar de volgende onderwerpen en worden toegelicht in de onderstaande paragrafen:

- 3.1 Bruggen
- 3.2 Breedte beperking
- 3.3 Fietsers
- 3.4 Toegankelijkheid voetgangers / mindervaliden
- 3.5 Openbaar vervoer
- 3.6 Mogelijk afwaarderen van wegen

Uitvoeringsprogramma

De maatregelen die in dit GVVP worden voorgesteld kunnen niet allemaal direct worden uitgevoerd, omdat de financiële middelen ontbreken of omdat de gemeente afhankelijk is van de medewerking van andere partijen. De maatregelen moeten daarom worden uitgewerkt in concrete uitvoeringsplannen en –projecten die de komende worden opgenomen in de begroting van de gemeente en waar cofinanciering voor moet worden gevonden.

INLEIDING



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Nieuwkoop hecht veel belang aan een leefbare gemeente. Het streven naar een goed netwerk voor verkeer en vervoer maakt daar deel van uit. Door het opstellen van een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) wordt de langetermijnvisie van de gemeente vastgelegd en een beeld geschetst van de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Onderdeel van het GVVP is een globaal maatregelpakket, dat de leidraad vormt voor investeringen de komende jaren.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een GVVP te komen is opgedeeld in drie delen. De voor u liggende rapportage bevat een deel A, een deel B en een deel C van het proces.

Deel A: Inventarisatie en ambities

Vanaf mei 2019 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid.
- De kaders die relevant beleid volgen.
- De knelpunten die de inwoners van de gemeente Nieuwkoop in de praktijk ervaren (verzameld middels een online enquête tussen 1 juni 2019 tot en met 12 juli 2019)
- De SUMP score voor de inventarisatie en ambities

Deel B: Wensbeelden en maatregelen

Na afronding van deel A is gewerkt aan de wensbeelden per modaliteit. Hierbij is gekeken naar:

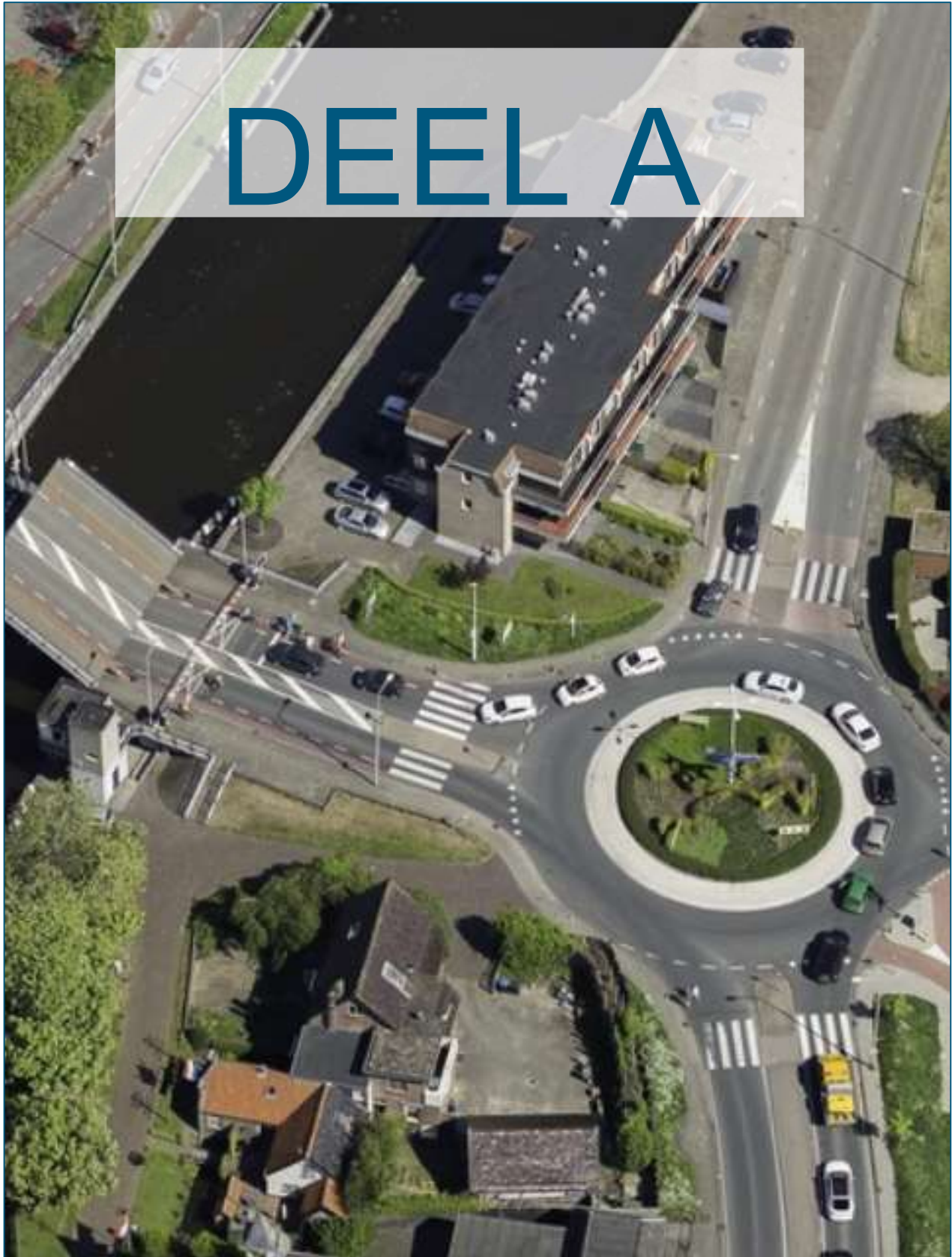
1. De evaluatie van het gevoerde beleid
2. De gewenste netwerken voor de verkeersstructuur per modaliteit;
3. Het flankerend beleid;

De uitkomsten van de wensbeelden zijn voorgelegd aan:

1. de projectgroep op 26 november 2019;
2. de klankbordgroep op 13 november 2019 en 11 december 2019;
3. de gemeenteraad op (4 februari 2020).

Vervolgens is gewerkt aan een maatregelpakket voor de gemeente Nieuwkoop. Hiervoor is gekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor het gewenste netwerk (uit deel B) in de praktijk te realiseren. De maatregelen zijn voorgelegd aan:

1. de projectgroep op 18 februari 2020;
2. de klankbordgroep op 10 maart 2020, 8 juni 2020 en 10 juni 2020;
3. de gemeenteraad op (17 oktober 2020).



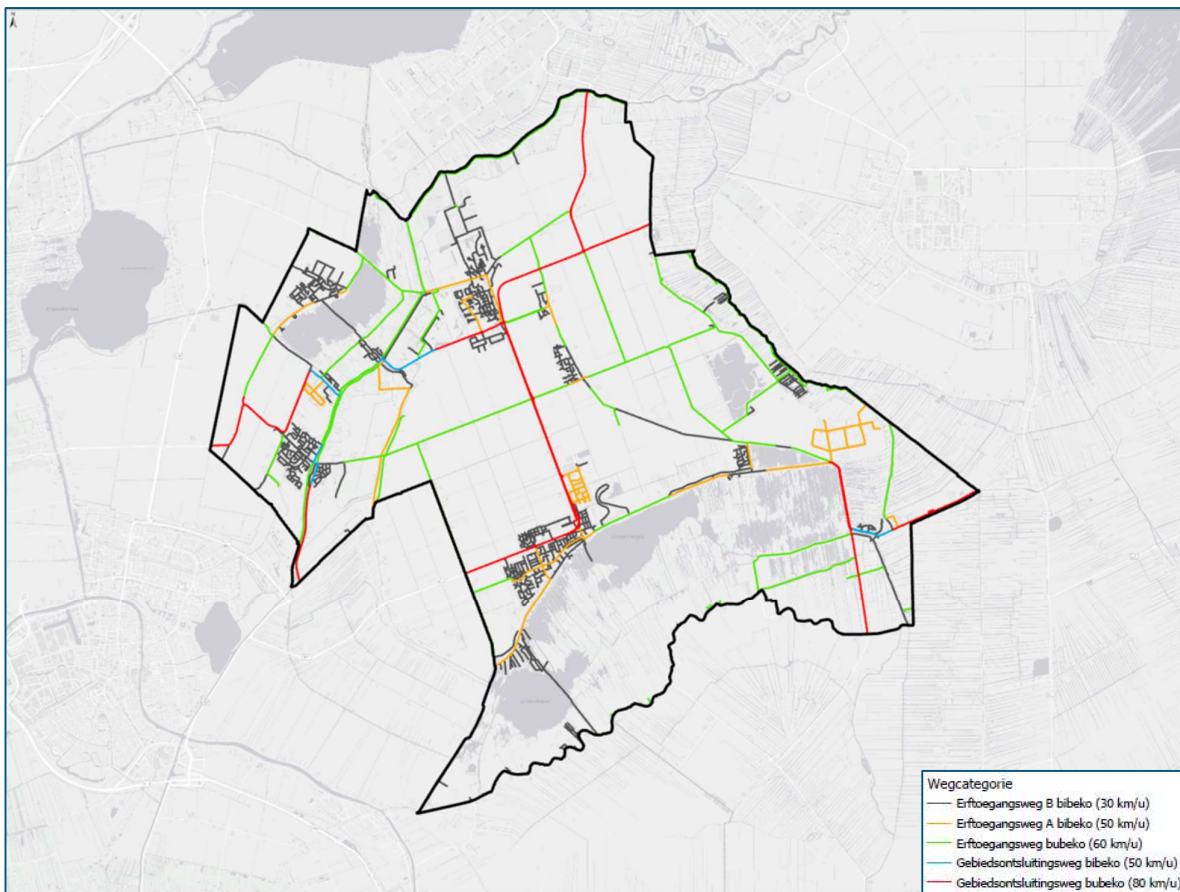
2 Huidige situatie

2.1 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

De wegcategorisering van de gemeente Nieuwkoop is vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van 2010 op basis van het Duurzaam Veilig-principe. In de gemeente Nieuwkoop komen enkel gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen voor (geen stroomwegen). Wel kent de gemeente een aantal tussencategorieën, zoals erftoegangswegen met maximumsnelheid 50 km/uur (niet conform duurzaam veilig).

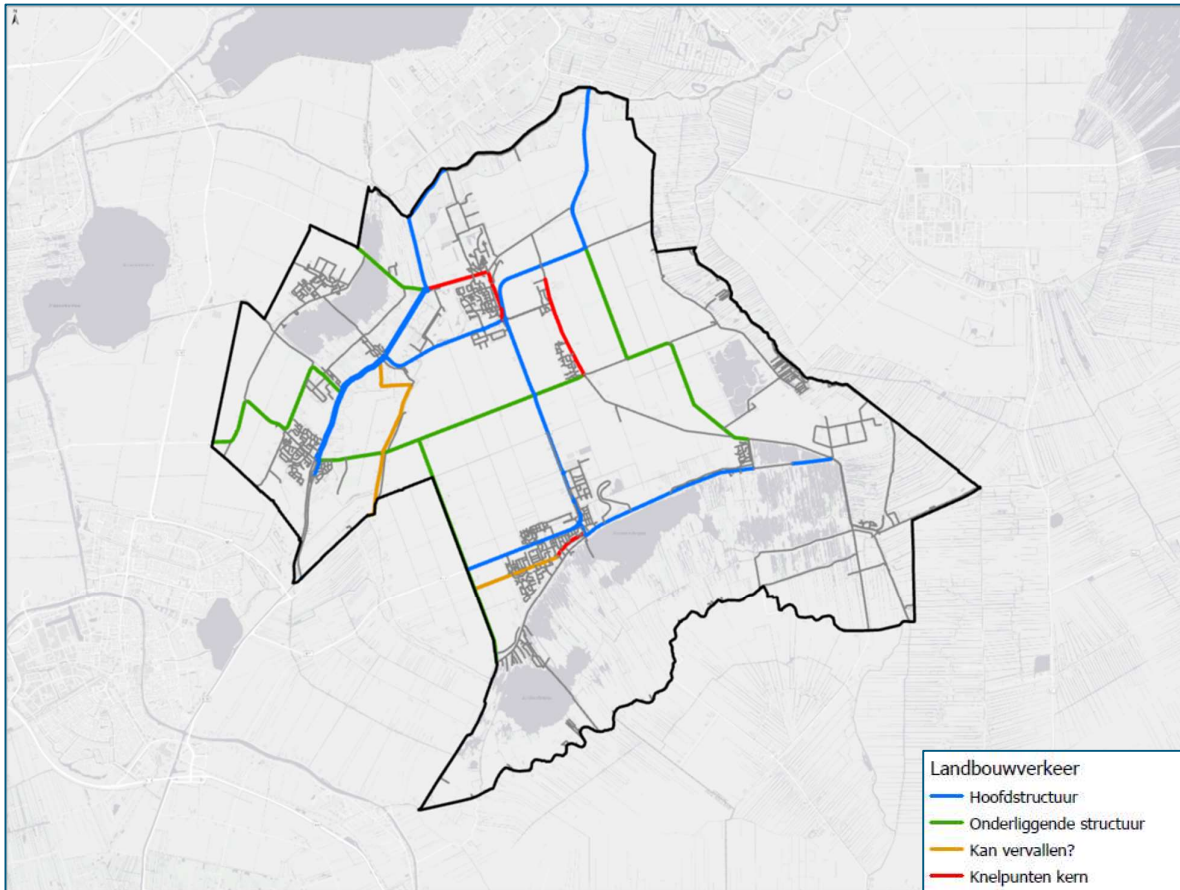
De gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom zijn allen als erftoegangswegen gecategoriseerd met overwegend een snelheidsregime van 30 km/uur. Op de ontsluitende wegen die naar de provinciale N231 en N462 leiden, mag 50 km/uur gereden worden. Deze wegen hebben, gelet op de essentiële herkenbaarheidskenmerken, de inrichting van een erftoegangsweg, maar een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het streven van het GVVP uit 2010 was om deze wegen in 2020 te voorzien van een meer eenduidiger wegbeeld.



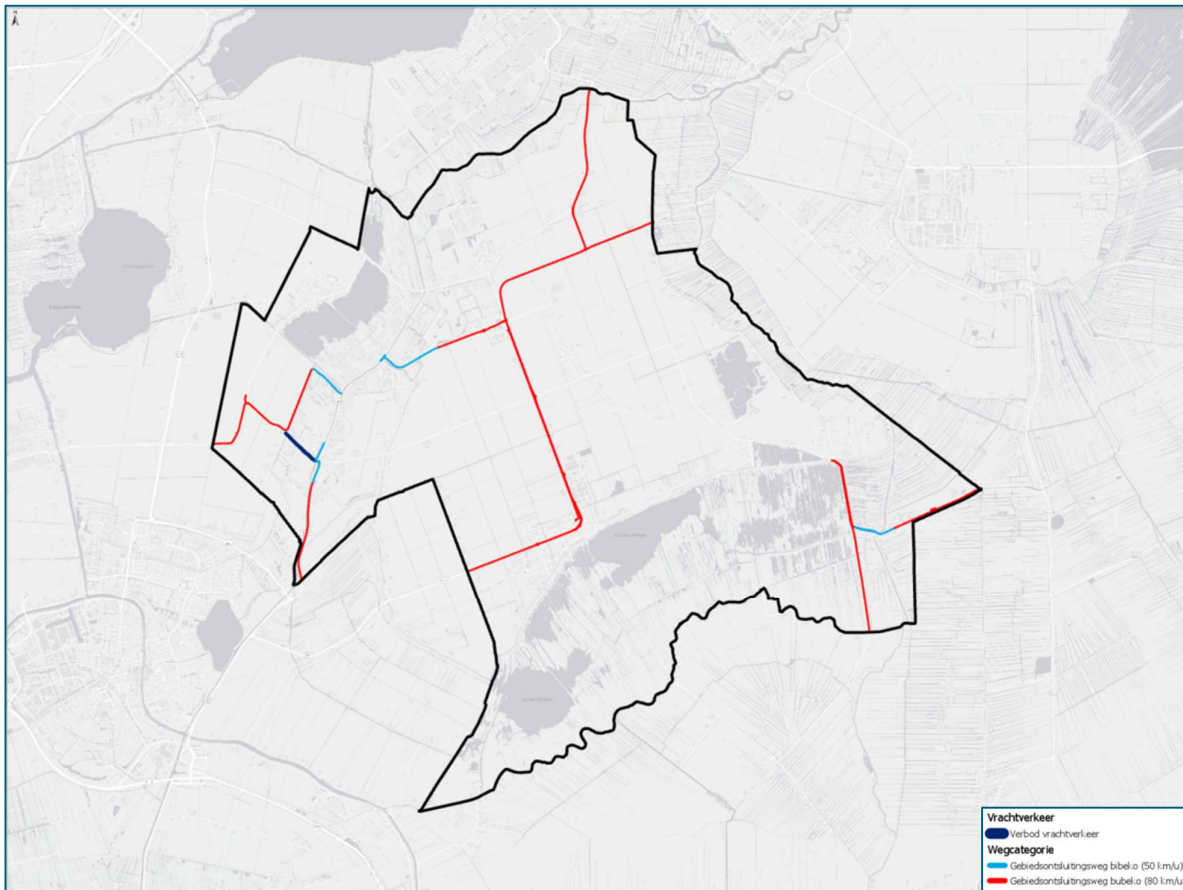
Figuur 2-1 Wegcategorisering in de gemeente Nieuwkoop

Vracht- en landbouwverkeer

Door de aanwezigheid van veel agrarisch en loonbedrijven rijdt er relatief veel vracht- en landbouwverkeer in de gemeente Nieuwkoop. In 2016 heeft Roelofs een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten van zwaar (landbouw)verkeer op de openbare weg. Hierop is een (gewenst) landbouw- en vrachtnetwerk gebaseerd, zie Figuur 2-2. Niet op alle provinciale wegen is landbouwverkeer toegestaan, wat resulteert in veel zwaar verkeer op wegen met gemengd verkeer. Dit leidt tot veel (mogelijke) conflicten met overige verkeersdeelnemers. In Ter Aar is deels een verbod voor vrachtverkeer ingesteld (zie Figuur 2-3).



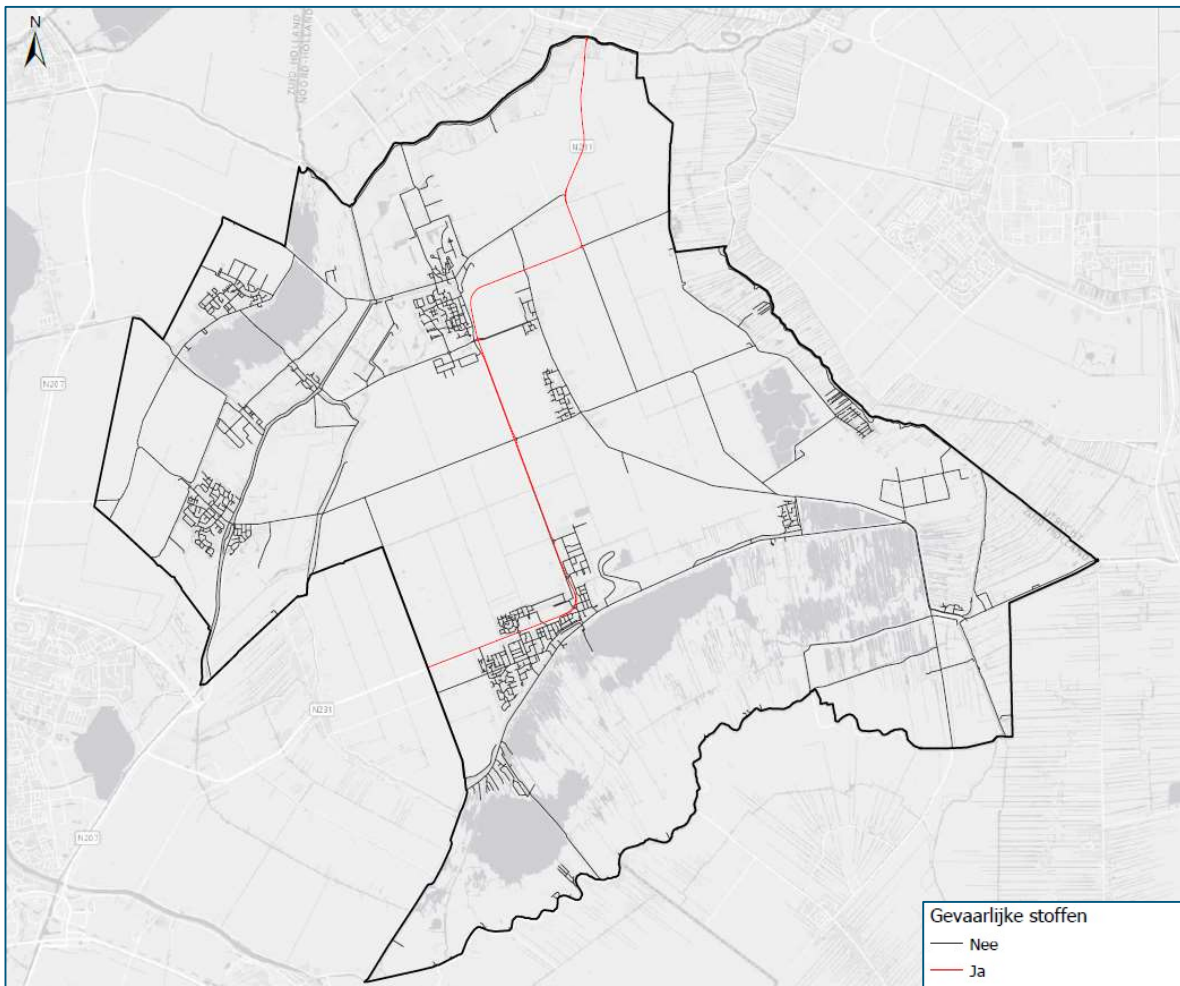
Figuur 2-2 (Gewenst) landbouw- en vrachtnetwerk gemeente Nieuwkoop (gebaseerd op Landbouwonderzoek Roelofs 2016)



Figuur 2-3 Netwerk vrachtverkeer gemeente Nieuwkoop

Gevaarlijke stoffen

Behalve het landbouw- en goederenvervoer, dient er ook met de routing van gevaarlijke stoffen rekening gehouden te worden. Vanwege de potentiële veiligheidsproblemen voor de omgeving, zijn wegbeheerders bij wet verplicht aan te geven welke wegen zonder vergunning gebruikt mogen worden voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg. Alle rijks- en provinciale wegen zijn aangewezen als routes, zo ook de N231 en de N462, die door de gemeente Nieuwkoop liggen. De gemeente Nieuwkoop is terughoudend in het toestaan van gevaarlijke stoffen op haar wegennet en streeft er derhalve naar de routes voor routeplichtige gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via (provinciale) gebiedsontsluitingswegen te laten lopen (zie Figuur 2-4).



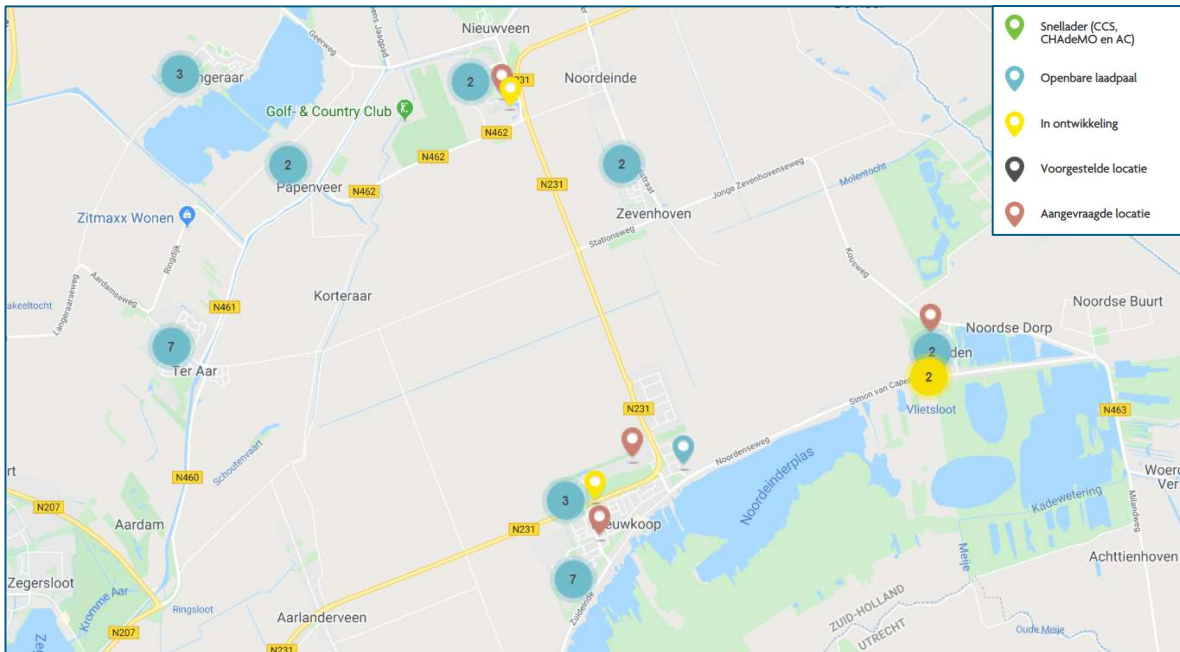
Figuur 2-4 Routing gevaarlijke stoffen gemeente Nieuwkoop

Duurzame mobiliteit

Sinds omstreeks 1997 is in Nederland een begin gemaakt met de introductie van het fenomeen autodelen. In 2002 bedroeg het aantal deelauto's circa 800. Dit aantal is gestegen naar 16.617 deelauto's (waarvan 14.352 deelauto's voor particulieren en 2.265 zakelijke deelauto's) in 2015. Een ander aspect van duurzame mobiliteit is het steeds meer toenemende gebruik van elektrische auto's. Terwijl er in 2013 nog maar 1 oplaadpaal in de gemeente Nieuwkoop te vinden was (zie Figuur 2-5), is het aantal laadpalen sindsdien flink gegroeid. In 2019 zijn er 29 openbare oplaadpunten beschikbaar, plus één in voorbereiding (zie Figuur 2-6).



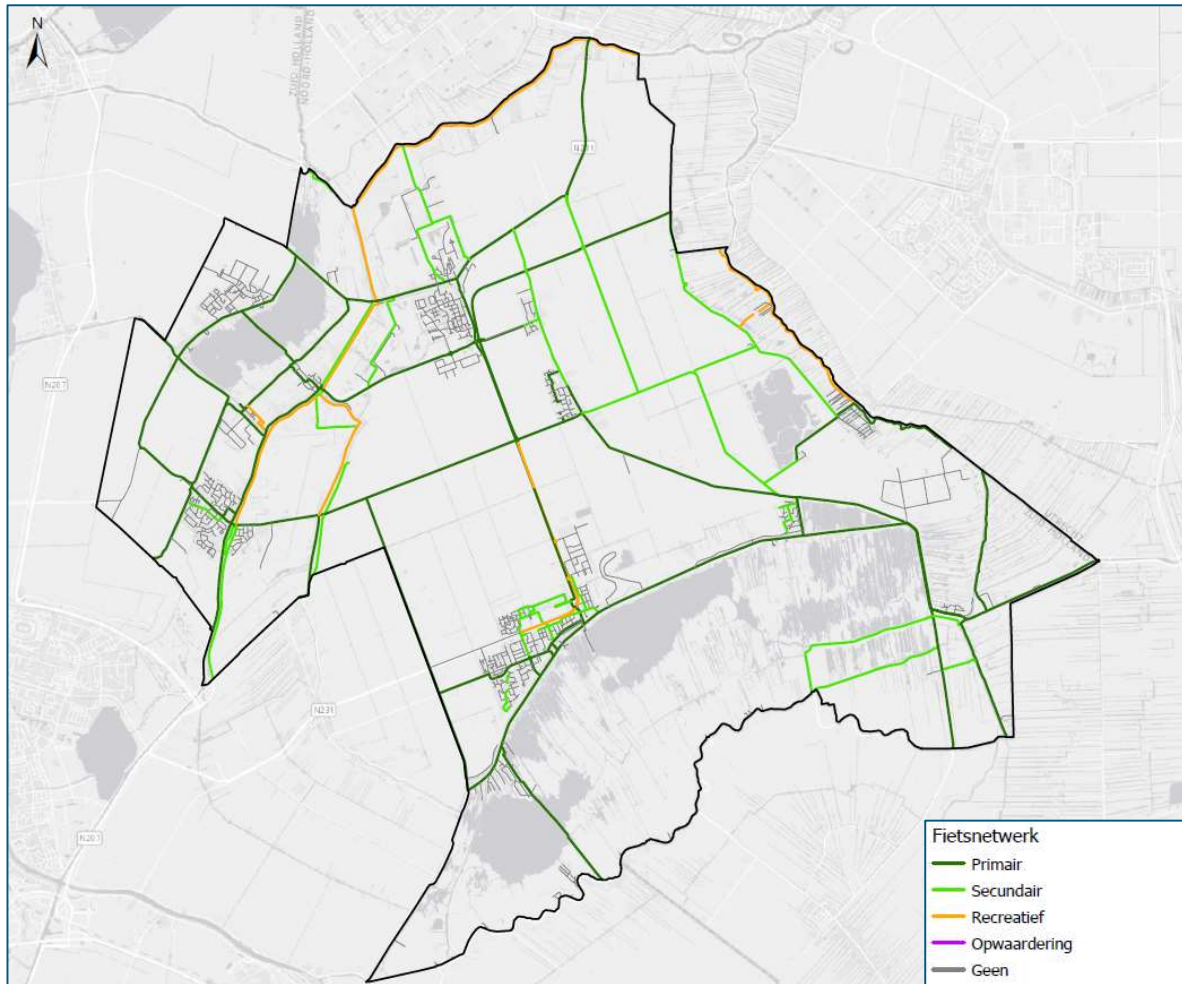
Figuur 2-5 Oplaadpunten in de gemeente Nieuwkoop 2013 (bron: beleidskade elektrische vervoer 2013)



Figuur 2-6 Oplaadpunten gemeente Nieuwkoop 2019 (bron: openbaarladen.nl)

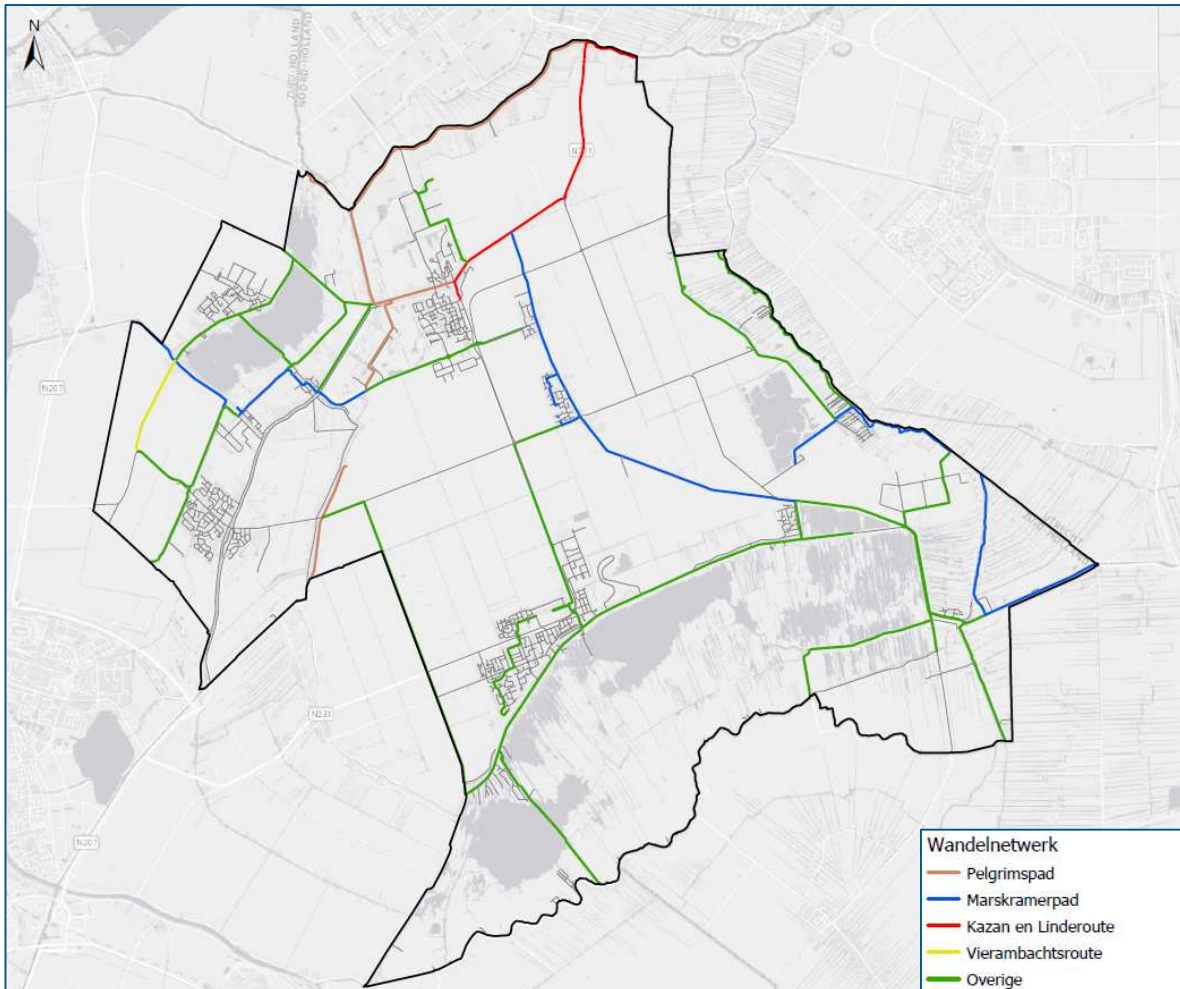
Langzaam verkeer

Binnen de gemeente Nieuwkoop wordt onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes (zie Figuur 2-7). Hierbij zijn primaire fietsroutes gericht op regionale verbindingen naar omliggende kernen. De secundaire routes vormen een aanvulling op het primaire netwerk en zijn vooral lokaal van belang. Ook liggen er in de gemeente een aantal recreatieve fietsroutes. Veel recreatieve fietsroutes bestaan deels uit primaire en/of secundaire fietsroutes.



Figuur 2-7 Fietsnetwerk in de Gemeente Nieuwkoop

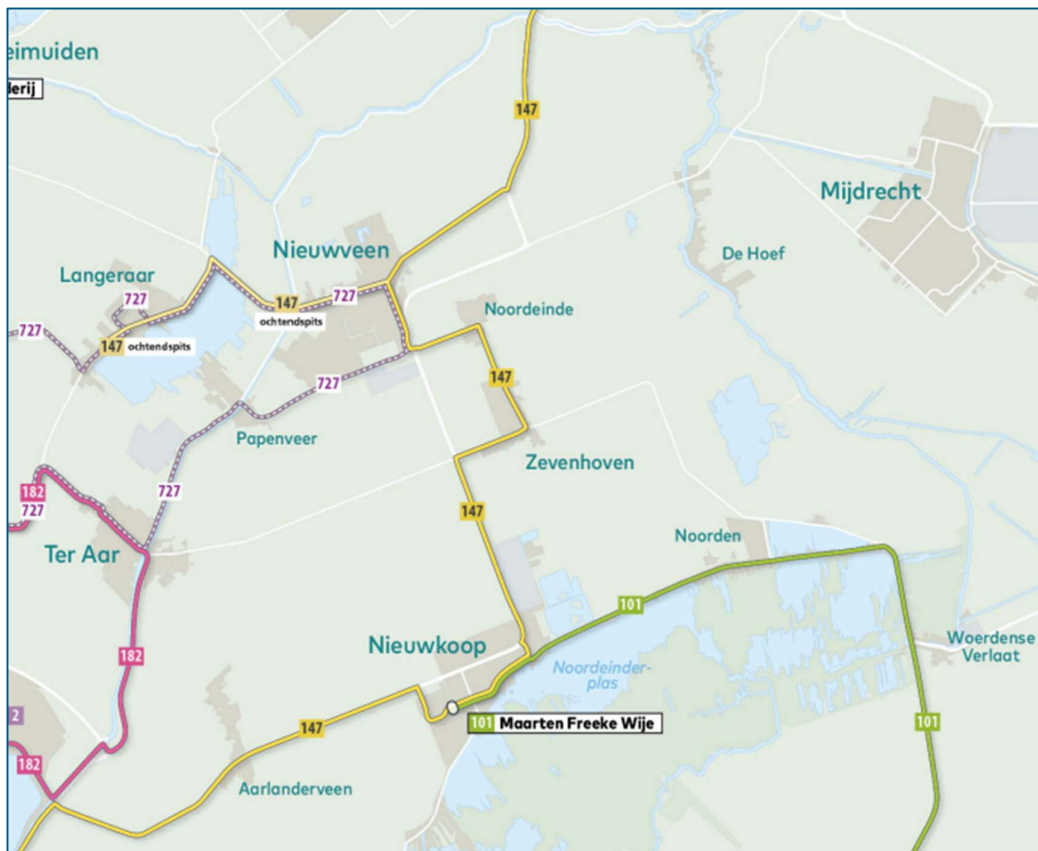
Het wandelnetwerk van de gemeente Nieuwkoop is voor een groot deel parallel aan de structuur van het fietsnetwerk. In het GVVP van 2010 zijn vier wandelroutes apart benoemd (zie Figuur 2-8).



Figuur 2-8 Wandelnetwerk in de gemeente Nieuwkoop

Openbaar vervoer

De gemeente Nieuwkoop wordt ontsloten door 3 regionale streekbuslijnen (147, 101, 182). Daarnaast is er een buurtbus (727). Lijn 101 rijdt maandag t/m vrijdag in totaal vijf keer per dag tussen de kern van Nieuwkoop en station Woerden. De lijn rijdt twee keer in de ochtendspits en drie keer in de middag. Lijn 147 rijdt twee keer per uur tussen Uithoorn en Alphen aan de Rijn. Deze verbinding doet de kernen Vrouwenakker, Nieuwveen, Zevenhoven, Noordeinde en Nieuwkoop aan. Lijn 182 rijdt twee keer per uur tussen station Leiden Centraal via Ter Aar naar Alphen aan den Rijn. Lijn 727 ook wel buurtbus Langeraar genoemd rijdt van maandag tot en met vrijdag door de kernen Langeraar, Ter Aar, Papeveer en Nieuwveen. De buurtbus sluit aan op de buslijn 182, 147 en het R-Net. De bus rijdt ieder uur. Daarnaast kan er ook gebruik gemaakt worden van de Buurt Oproep Bus in Ter Aar (BOB)



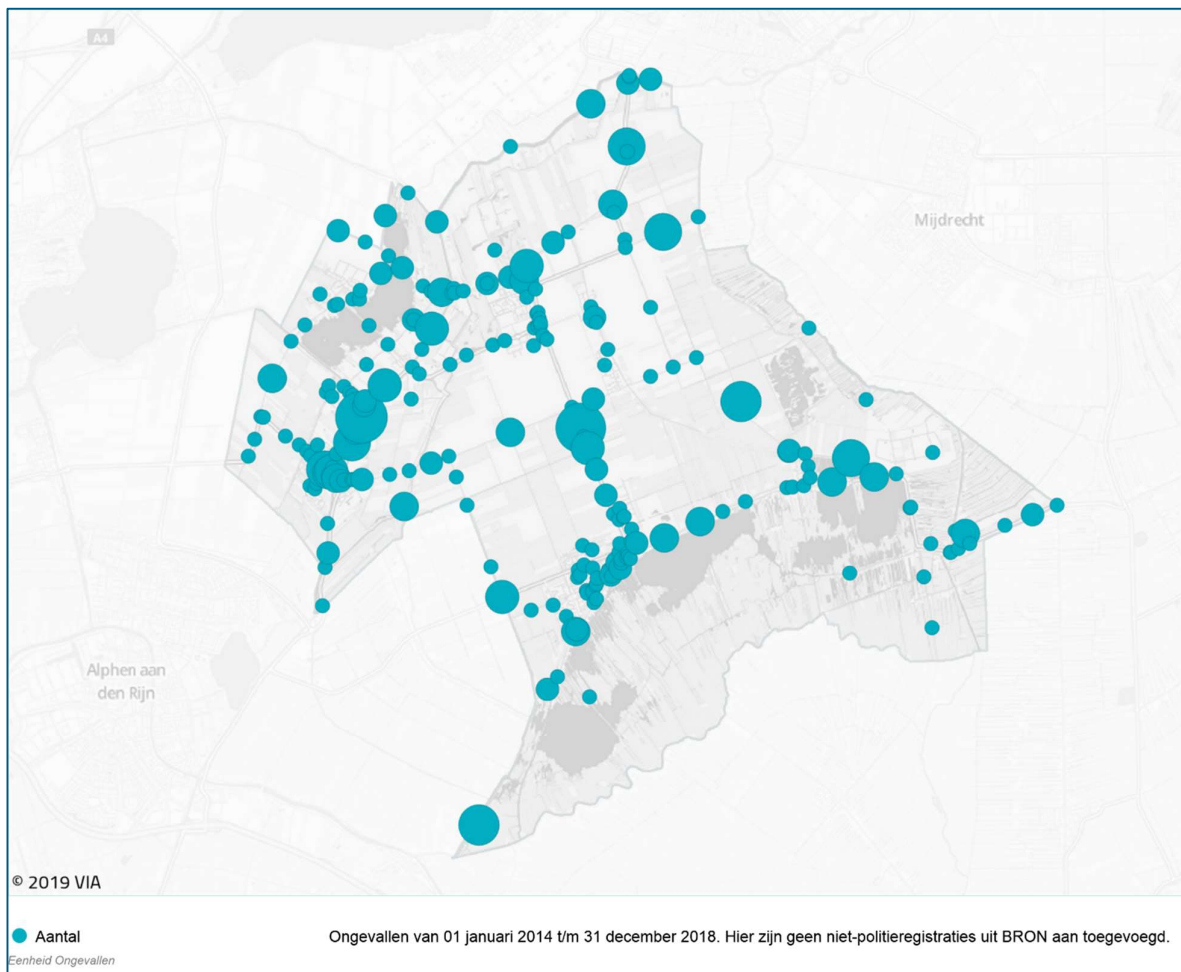
Figuur 2-9 Buslijnenkaart Nieuwkoop (bron: Arriva 2019)

2.2 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In de periode 2014 t/m 2018 zijn er in totaal 542 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Nieuwkoop, zie Figuur 2-10. Van die ongevallen vonden er 371 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Nieuwkoop (en dus 171 op rijks-, provinciale wegen: bij 3 ongevallen is de wegbeheerder onbekend, bij 168 ongevallen was de provincie wegbeheerder). Van 186 van de 542 ongevallen zijn de locaties onbekend. De 356 verkeersongevallen waarbij de gemeente wegbeheer is, zijn in onderstaande figuur afgebeeld. In bijlage 1 zijn meer grafieken afgebeeld.

Uit de grafieken in bijlage 1 blijkt dat het aantal slachtoffers in de laatste kwartalen van 2018 en eerste kwartalen van 2019 zijn toegenomen. Uit de grafiek naar vervoerswijze blijkt dat met name fietsers en bromfietzers sterk vertegenwoordigd zijn bij ongevallen met slachtoffers.



Figuur 2-10 Ongevallen analyse 2014 - 2018 (Bron: VIASTAT)

Ongevallen onderzoek landbouwverkeer

In het onderzoek “Knelpunten zwaar (landbouw)verkeer” (Roelofs, 2017) zijn de ongevallen waarbij een landbouwvoertuig en de ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken was weergegeven, zie Figuur 2-11 en Figuur 2-12. Hierbij zijn de ongevallen van ongelukken.staanhier.nl tussen 2017 en 2015 geraadpleegd waarbij een landbouwvoertuig of vrachtwagen bij betrokken was. Het aantal slachtofferongevallen waarbij een landbouwvoertuig betrokken was, is relatief beperkt (7 in totaal in de periode 2007 – 2015, waarvan 5 met zwaargewonden). Uit het onderzoek “Knelpunten zwaar (landbouw)verkeer” komt naar voren dat de N231 in de top 10 van knelpunten staat.



Figuur 2-11 Ongevallen in periode 2007 – 2015 waarbij landbouwvoertuig betrokken was. Blauw = blijkschade, geel = letsel, rood = dodelijk ongeval (bron: knelpunten zwaar (landbouw)verkeer Roelofs 2017 / ongevallen.staanhier.nl)



Figuur 2-12 Ongevallen in periode 2007 – 2015 waarbij een vrachtwagen betrokken was. Blauw = blikschade, geel = letsel, rood = dodelijk ongeval (bron: knelpunten zwaar (landbouw)verkeer Roelofs 2017 / ongevallen.staanhier.nl)

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

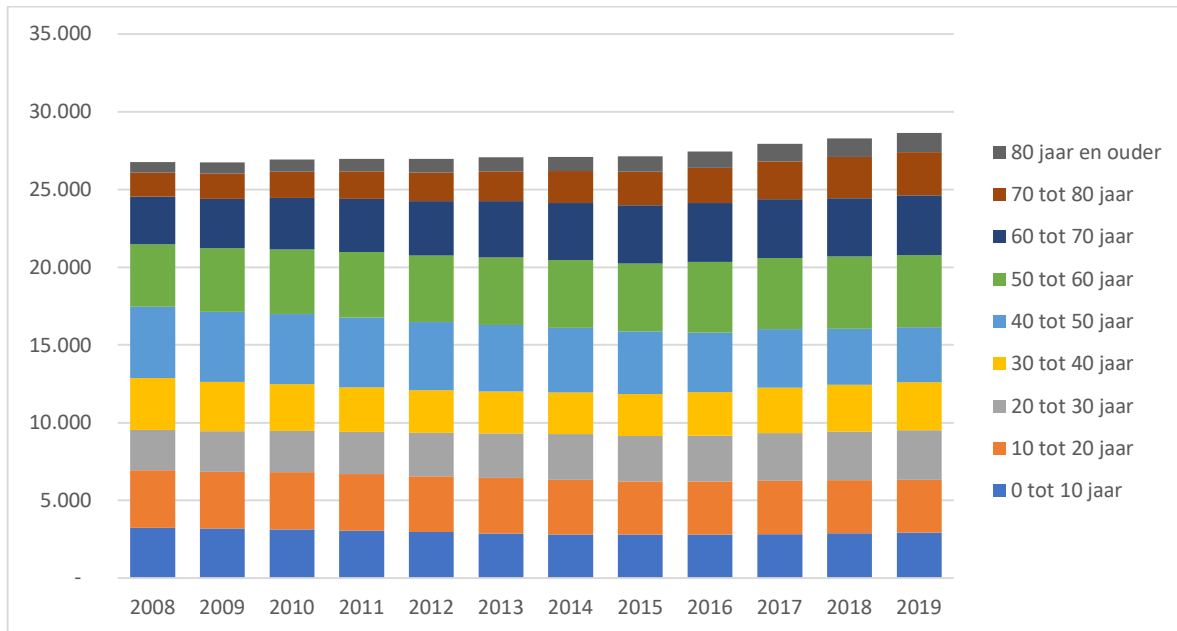
De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor er tegenwoordig ook door forenzen en zelfs middelbare schooljeugd gebruik van wordt gemaakt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter. Daarnaast neemt het gebruik van de e-bike onder jongeren ook steeds meer toe.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk toe dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer.

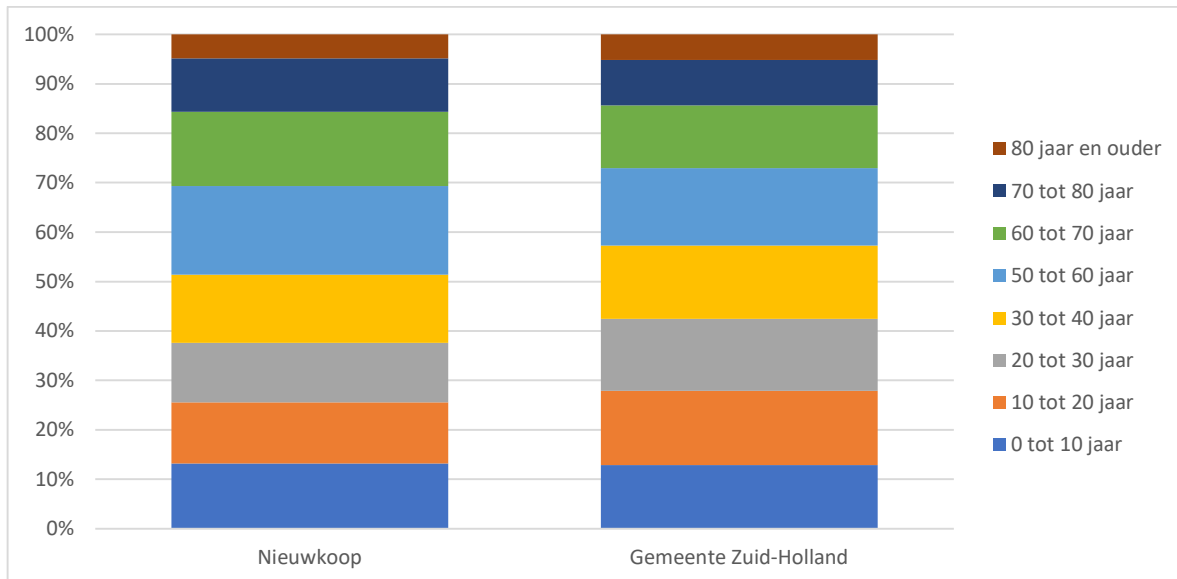
2.3 Demografie

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de gemeente Nieuwkoop in 2019 in totaal 28.628 inwoners. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw in de afgelopen jaren is weergegeven in Figuur 2-13. Uit de figuur blijkt dat de bevolking met circa 2.000 inwoners is gestegen over de afgelopen 10 jaar, de gemeente kent een groeiende trend. De groei is met name zichtbaar bij inwoners die ouder zijn dan 50 jaar.



Figuur 2-13 Ontwikkeling bevolkingsopbouw Culemborg (bron: CBS).

De bevolkingsopbouw in 2019 is vergeleken met die van provincie Zuid-Holland in Figuur 2-14. In deze figuur is te zien dat de groep inwoners tussen de 10 en 30 jaar in Nieuwkoop kleiner is dan in de provincie Zuid-Holland. Zowel in de provincie Zuid-Holland als de gemeente Nieuwkoop is circa 45% van de inwoners 50 jaar of ouder.



Figuur 2-14 Vergelijking bevolkingsopbouw 2019 (bron: CBS).

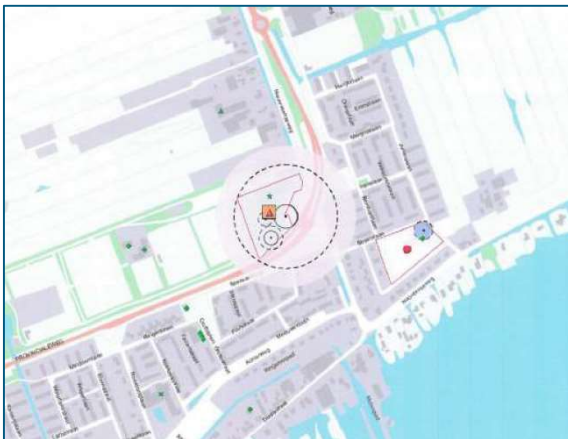
Het Planbureau voor de Leefomgeving voorspelt dat de bevolking in Nieuwkoop in 2050 tussen de 28.600 en 33.600 inwoners ligt. Hierbij ligt het aantal inwoners boven de 65 tussen de 7.700 tot 9.100. Het aantal inwoners met een leeftijd onder de 20 jaar ligt in 2040 naar verwachting tussen de 5.600 en 7.400.

De vergrijzing en de afname van het aantal jonge inwoners in Nieuwkoop vraagt om extra aandacht voor de minder mobiele inwoners te voet.

De bevolkingstoename betekent ook dat er rekening gehouden moet worden dat het aantal verplaatsingen in de gemeente toeneemt en het verkeer drukker wordt.

2.4 Externe veiligheid

In de gemeente Nieuwkoop gelden normen voor veiligheid bij het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen. De gemeente kent een beperkt aantal relevante risicobronnen. Het betreft 4 LPG-tankstations en een bedrijf waar spuitbussen met brandbare inhoud zijn opgeslagen. De locaties zijn weergegeven in figuur 15 t/m 17. De LPG-tankstations liggen binnen de woonkernen of lintbebouwing, daarmee hebben ze direct invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de kernen. Ook de ligging van een hoge druk aardgasleiding door Nieuwkoop is hierbij van belang (zie figuur 18). Vervoer van de gevaarlijke stoffen gebeurt voornamelijk over de N231, de intensiteiten hiervan zijn echter laag.



Figuur 2-15 LPG-tankstation Autobedrijf Maas Nieuwkoop



Figuur 2-16 LPG Tankstations van Van Eijk en Voortman



Figuur 2-17 LPG Tankstation van Van der Geest



Figuur 2-18 Ligging Hoge druk aardgasleiding Nieuwkoop

(bron: Beleidsvisie Externe Veiligheid 2011).

3 Beleid

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Nieuwkoop zijn de vigerende beleidsplannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken opgenomen in onderstaande paragrafen. Hierbij wordt eerst het nationale beleid genoemd en vervolgens wordt ingezoomd op regionale en lokale beleidskaders en ontwikkelingen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nota Mobiliteit (2004)

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het beleid gaat ervanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet langer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobiliteit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven.

Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en –gewonden, met een ambitieuze doelstelling van maximaal 750 doden en 12.250 gewonden in 2020. Nu de wegencategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig, educatie en handhaving te liggen.

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In de september van 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.

De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe I&W wensen dat de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uit kan zien. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Vijfheerenlanden relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De nieuwe omgevingswet

De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet medio 2020 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten

Contouren toekomstbeeld OV 2040

In 2015 zijn rijk, regio's, vervoerders en ProRail gestart om tot een gemeenschappelijke visie op het openbaar vervoer te komen. Eind 2016 resulteerde dat in een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV ("Overstappen naar 2040"). Vervolgens hebben de deelnemers gewerkt aan nadere invulling van deze ambitie, wat geresulteerd heeft in doelen en vervolgstappen.

Om vanuit het OV een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving zijn de volgende 5 doelen opgesteld voor het OV om na te streven richting 2040:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel;
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld;
- De gehele OV-sector is zero emissie en circulair;
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV;
- Rijk, regio's en vervoerders streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

Behalve de opgestelde doelen zijn er ook een aantal richtinggevende uitspraken (ook wel principes genoemd) gedaan, welke zijn opgedeeld in de volgende drie pijlers:

1. Focus op kracht van het OV;
2. Drempelloos van deur-tot-deur;
3. Veilig, duurzaam en efficiënt OV.

De bovenstaande doelen en de uitwerking van de drie pijlers in principes en acties houden een inspanningsverplichting in voor de partijen in de OV-sector.

Voor de gemeente Nieuwkoop betekent dit:

- Deur-tot-deur mobiliteit mogelijk maken;
- Aandacht blijven vragen bij vervoerders voor goede (bus)verbindingen;
- Veilig, duurzaam en efficiënt OV mogelijk maken (faciliteren);
- Goede voorzieningen bij bushaltes voor drempelloos OV van deur-tot-deur.

Fietsplan Zuid-Holland 2016 – 2025

De provincie Zuid-Holland heeft uitgesproken dat zij de best bereikbare provincie wil zijn, ook per fiets. Hiervoor heeft zij 3 fietsambities benoemd voor de periode tot 2025 (Vaker en verder op de fiets; Veilig op de fiets en Innovatieve, energie neutrale fietspaden). De afgelopen jaren heeft de provincie geïnvesteerd in meer en betere fietspaden, voor zowel school- en werkverkeer als ook het recreatief fietsverkeer om zo het fietsgebruik binnen de provincie te stimuleren.

Om de fietsambities te realiseren, zijn vele partijen nodig waarbij ieder bijdraagt vanuit zijn eigen rol en kracht. Vanuit haar eigen rol wil de provincie zich inzetten voor de volgende speerpunten:

2. Optimalisatie fietsnetwerken;
3. Fiets in de keten;
4. Innovatieve, energie neutrale fietspaden.

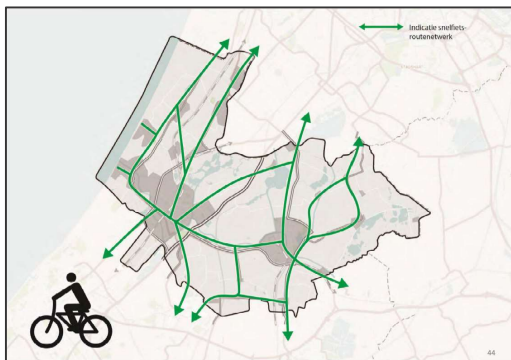
Voor de gemeente Nieuwkoop betekent dit:

- Mogelijk kunnen meeliften/aanhaken bij de realisatie van snelfietsroutes (verbreden bestaande routes of aanleggen nieuwe routes) als deze langs/door Nieuwkoop lopen;
- Realiseren van voldoende fietsenstallingen bij OV-haltes;
- In het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur is het fietspad Brug Aarkanaal (Alphen aan den Rijn – Nieuwkoop) als project opgenomen. De realisatie van deze brug betekent veel voor de fietsbereikbaarheid van de gemeente Nieuwkoop.

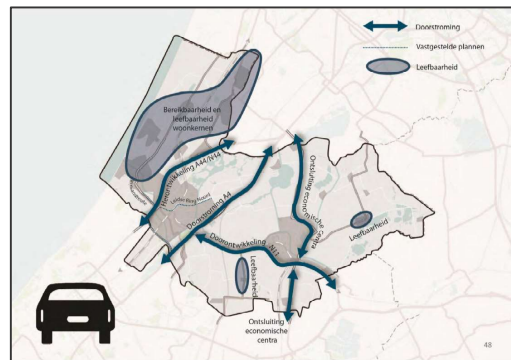
Trends en ontwikkelingen Holland Rijnland 2017

Holland Rijnland is bezig geweest met het uitwerken van een knelpuntenanalyse in het kader van het speerpunt mobiliteit. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem in de regio te garanderen zijn de (toekomstige) mobiliteitskansen en knelpunten in beeld gebracht. De regionale mobiliteitsagenda vormt de onderlegger voor projecten waar de regio zich sterk voor zal maken. De volgende regionale opgaven zijn gedefinieerd:

- Fiets:
 - Aanwijzen van een regionaal snelfietsrouten netwerk Holland Rijnland (zie Figuur 3-1);
 - Formuleren kwaliteitseisen regionale snelfietsinfrastructuur;
- Openbaar vervoer:
 - Input leveren voor de nieuwe OV-concessie voor Zuid-Holland-Noord, op basis van de OV-visie Holland Rijnland;
- Scheepvaart:
 - Stimuleren goederenvervoer over water;
 - Verbeteren doorstroming rondom kruisingen wegen en vaarwegen (bruggen);
- Auto:
 - Verbeteren bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland (zie Figuur 3-2);
 - Verbeteren leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (zie Figuur 3-2);
- Overig aandachtspunten:
 - Verkeersveiligheid;
 - Duurzaamheid;
 - Leefbaarheid;
 - Landbouwverkeer;
 - Recreatie en toerisme;
 - 'Talking Traffic' / Smart mobility.



Figuur 3-1 Fietsopgaven



Figuur 3-2 Auto-opgaven

Actieprogramma verkeersveiligheid Holland Rijnland 2017-2019

Holland Rijnland wil aan de slag met verkeersveiligheid en heeft daarom in 2017 gestart met een nieuwe Actieprogramma 2017-2019. Per leeftijdscategorie zijn belangrijke keuzes en activiteiten beschreven. Dit activiteitenplan beschrijft met name de regionale activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding:

- Voorlichting
- Educatie
- Handhaving

Op dit moment is Holland Rijnland bezig met het opstellen van Strategisch Plan mobiliteit. Dit strategische plan wordt opgesteld vanuit de gedachtegoed van SPV, oftewel risicogestuurd werken.

Holland Rijnland - Uitvoeringsprogramma RVVP 2018

Hierin worden geen specifieke projecten in Nieuwkoop genoemd. Wel worden overkoepelende programma's zoals het Uitvoeringsprogramma Fiets, de Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en het Maatregelpakket Verkeersveiligheid genoemd, die invloed kunnen hebben verkeer in de gemeente Nieuwkoop. Het Maatregelpakket Verkeersveiligheid is ook onderdeel van het uitvoeringsprogramma. Hierbij wordt personele inzet verwacht van alle deelnemende gemeenten, zo ook de gemeente Nieuwkoop.

Holland Rijnland - Uitvoeringsprogramma OV 2018

Het uitvoeringsprogramma OV 2018 van Holland-Rijnland focust zich op het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio. De gemeente Nieuwkoop heeft en houdt hierbij de ontsluitende buslijnen.

In december 2022 eindigt de concessie Zuid-Holland Noord voor het openbaar vervoer, hieronder valt ook het openbaarvervoer van de gemeente Nieuwkoop. Op dit moment wordt een nieuwe aanbesteding verkend en zal een concept Programma van Eisen worden vastgesteld.

Holland Rijnland - Uitvoeringsprogramma fiets 2018

In het uitvoeringsprogramma Fiets van Holland Rijnland staat de Fietsbrug over het Aarkanaal tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop als project opgenomen. De fietsbrug is een ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk. Vanwege weerstand tegen aankoop benodigde grond heeft realisatie van dit project vertraging opgelopen. De huidige verwachting is dat in 2022 deze fietsbrug gerealiseerd wordt.

PZH toekomstagenda snelfietsroutes 2018

De toekomstagenda snelfietsroute van de Provincie Zuid-Holland heeft geen snelfietsroutes voorzien door of langs de kern van Nieuwkoop.

Regionale structuurvisie 2020 Holland Rijnland

De regionale structuurvisie stelt de groen-blauwe kwaliteit van de regio centraal. Bij nieuwe ontwikkelingen moet de recreatieve bereikbaarheid van het landschap minimaal gelijk blijven, dan wel verbeterd worden. Het creëren van ecologische en recreatieve groene verbindingen tussen de kust en het Groene Hart zijn daarbij belangrijk, zoals de verbinding Katwijk/Wassenaar-Papenwegse polder-De Horsten-Duivenvoordecorridor-Vlietlanden-Bentwoud-Polder Nieuwkoop en Noorden.

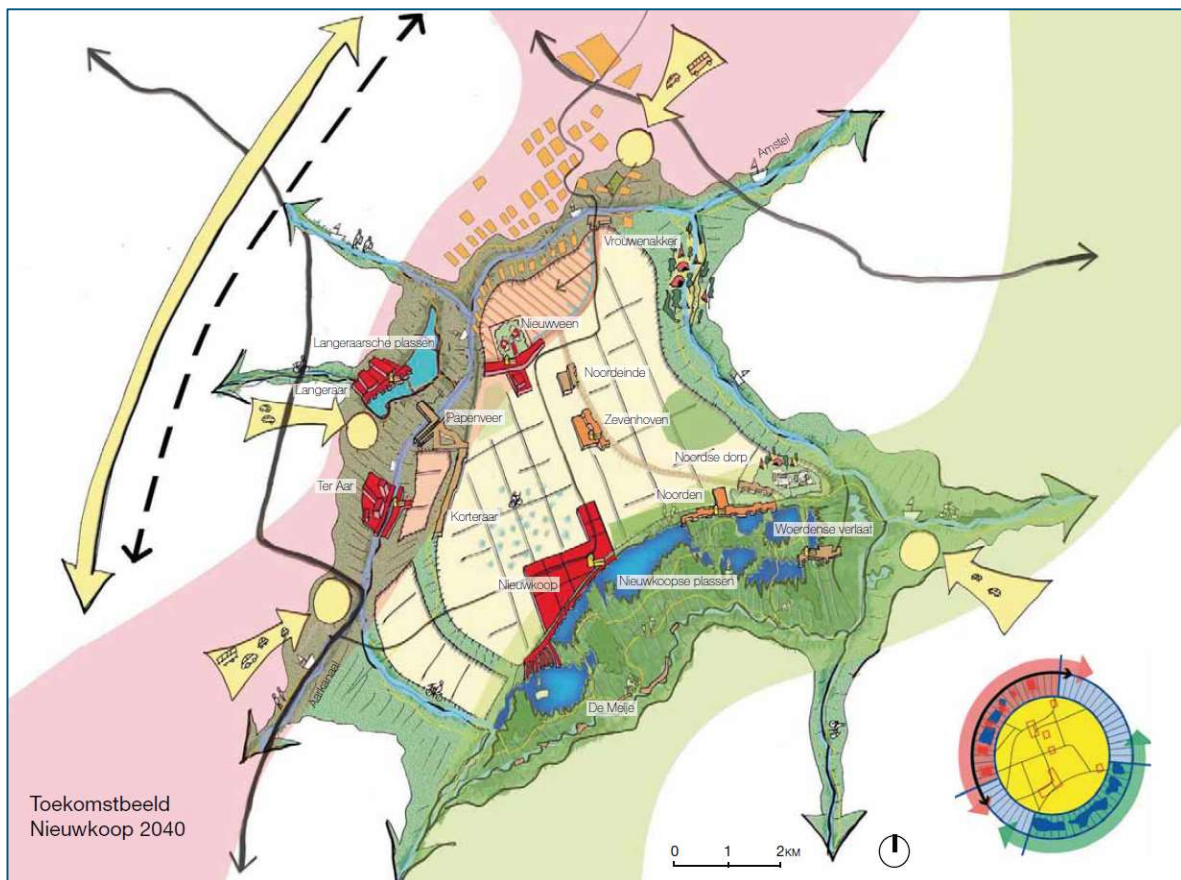
De Nieuwkoopse plassen zijn daarbij erg belangrijk voor de natuur en bovendien aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Holland Rijnland streeft rond dit gebied naar een afgewogen zonering voor een eventuele ontwikkeling van de natuur en de recreatie. Binnen de gemeente Nieuwkoop is een transformatie van het kassengebied bezig. In deze omgeving wordt 135 hectare glastuinbouw gesaneerd en omgevormd tot natuurgebied.

3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Structuurvisie gemeente Nieuwkoop 2040

De gemeente Nieuwkoop wil in 2040 een groene, dynamische en op duurzaamheid gerichte gemeenschap zijn met sterke contrasten tussen de kernen, het agrarisch landschap en het natuurgebied. Daarbij richt de gemeente zich op kansrijke thema's voor de toekomst: rust, groen en ruimte voor de stedeling, duurzaamheid en het uitbouwen van het netwerk van de Hollandse Plassen. Nieuwkoop benut haar goede ligging nabij Aalsmeer en Schiphol met de bijbehorende werkgelegenheid voor een bijdrage van 200ha duurzame glastuinbouw aan een sterke greenport die draait om bloemen en planten. Ook ziet zij daarbij kansen voor een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding (een RijnMeerlijn) tussen Alphen aan de Rijn en Schiphol.

In 2040 hebben de 13 kernen van de gemeente elk hun eigen karakter, afhankelijk van hun omvang en ligging. Nieuwkoop heeft in 2040 een aantal woningen bijgebouwd, in de eerste plaats bestemd voor de natuurlijke aanwas van de eigen gemeente met aanbod voor starters op de huizenmarkt en ouderen (In 2016 is de woonvisie Nieuwkoop vastgesteld waarin het woonbeleid van 2016 tot 2025 voor de gemeente wordt beschreven). Bestaande verouderde bebouwing is geherstructureerd. Nieuwe woongebieden zijn aangelegd met oog voor bereikbaarheid en met voldoende groen en water.



Figuur 3-3 Toekomstbeeld Nieuwkoop 2040

Notitie Parkeerbeleid 2015

Het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop heeft als doel om bij te dragen aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast in de kernen van Nieuwkoop. De gemeente wil dit bereiken door de parkeernormen actueel te houden, hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en daar waar mogelijk parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen.

Bij het opstellen van de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk gebied' en het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Bestaande parkeerproblematiek is voornamelijk te wijten aan het toegenomen autobezit. De gemeente realiseert zich dat niets doen voor de langere termijn geen optie is. Tegelijkertijd is het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen overal waar de beschikbaarheid aan parkeerplaatsen niet aan de parkeernorm voldoet ook niet haalbaar. De gemeente is van mening dat haar inwoners zich er bewust van moeten zijn dat het bezit van een auto gevolgen heeft voor de openbare ruimte. Het eventuele ongemak van een extra loopafstand naar een parkeerplaats is een logisch gevolg van een toenemend autobezit, een ontwikkeling waarvoor de gemeente niet verantwoordelijk is.

Het Parkeerbeleid wordt in 2021 geactualiseerd. Bij de actualisatie wordt er kritisch gekeken naar de huidige parkeernormen uit het parkeerbeleid 2015, wordt er ruimte geboden voor nieuwe ontwikkelingen zoals deelauto's en krijgen oplaadplaatsen voor elektrisch voertuigen een prominente plek.

Elektrische voertuigen 2013

Het elektrisch vervoer heeft in het laatste decennia een grote groei gemaakt. De gemeente Nieuwkoop heeft daarom al in 2013 beleidskaders opgesteld om met dit vervoer om te gaan. De gemeente stimuleert elektrisch vervoer om zo de CO2 uitstoot te verminderen. Voldoende oplaadpunten zijn noodzakelijk voor elektrisch vervoer.

Het eerste uitgangspunt is dat inwoners bij aanschaf van een elektrische auto op eigen terrein een laadvoorziening realiseren. Voor inwoners die niet beschikken over een eigen parkeerplek faciliteert de gemeente het plaatsen van een oplaadpaal in de openbare ruimte. Hiervoor dient aan de volgende voorwaarden voldaan te worden:

- Er is geen gelegenheid om op eigen terrein een oplaadvoorziening te realiseren;
- Er dient binnen een straal van 200 meter nog geen laadpunt beschikbaar te zijn;
- Men dient inwoner te zijn van de gemeente Nieuwkoop;
- Men dient in het bezit te zijn van een elektrische auto of deze te leasen.
- Het oplaadpunt dient openbaar gebruikt te kunnen worden;
- Er wordt maximaal 1 oplaadpunt per gebruiker toegekend;
- Er dient een samenwerkingsovereenkomst te zijn met de exploitant van de laadpaal waarin afspraken vastgelegd zijn omtrent aansprakelijkheid en beheer.

In het Regeerakkoord 2017 'vertrouwen in de toekomst' is opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Om deze opgave te verwezenlijken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd.

In de NAL is de afspraak opgenomen dat iedere gemeente een integrale visie op openbaar laden moet hebben vastgesteld voor eind 2020. Naast de verplichting vanuit de NAL is deze visie noodzakelijk. De groei van het aantal elektrische voertuigen stijgt dermate hard – en zal alleen maar harder groeien – dat een meer integrale aanpak noodzakelijk is.

Naast een integrale visie dient ook het plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur geactualiseerd te worden. Het huidige plaatsingsbeleid dateert uit 2013 toen elektrisch rijden nog in de kinderschoenen stond. Inmiddels wordt er een openmarktmodel gehanteerd waarbij marktpartijen laadpalen mogen plaatsen in de openbare ruimte wanneer men een overeenkomst heeft met de gemeente. Voor het plaatsen van laadpalen wordt gebruik gemaakt van een prognose – plankaart die is opgesteld in regionaal verband met Holland Rijnland. Er is gekeken naar de laadbehoefte in de gemeente Nieuwkoop voor het jaar 2025 en aangegeven wat een geschikte locatie kan zijn voor het plaatsen van een laadpaal. De kaart willen wij gaan gebruiken als uitgangspunt maar is niet leidend. De visie en het plaatsingsbeleid worden eind 2020 vastgesteld door de gemeenteraad.

Collegeprogramma 'verbinden, vertrouwen, vooruitgaan' 2018 – 2022

Het collegeprogramma 2018 – 2022 'verbinden, vertrouwen, vooruitgaan' is een uitwerking van het coalitieakkoord van Samen Beter Nieuwkoop, het CDA en Natuurlijk Nieuwkoop. De grootste uitdagingen die de coalitie ziet voor deze periode zijn: zorg, wonen, energietransitie en detailhandel. Gerelateerd aan verkeer wil het college het volgende bereiken:

- Goede bereikbaarheid van de toeristische trekpleisters en plassen;
- Schade aan wegen en bermten door zwaar vracht- en (land)bouwverkeer vermindert;
- De openbare ruimte is voor senioren en mindervaliden goed toegankelijk en looproutes zijn vrij van obstakels;
- Wegen zijn, waar mogelijk, volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht (functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid, statusonderkenning);
- De situatie op de weg, vooral voor fietsers, is veilig;
- Schoolkinderen kunnen veilig van en naar school;
- Situaties die aantoonbaar onveilig zijn, zijn met passende maatregelen aangepakt;
- Vracht- en (land)bouwverkeer en regionaal doorgaand verkeer in de kernen zijn aantoonbaar verminderd.

3.3 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Ter Aar Zuidwest

In 2014 is een Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest verschenen waarin de gevolgen van de uitbreiding van de bestaande bebouwing in Ter aar west op het bestaande verkeer, gebruik makende van de bestaande infrastructuur.



Figuur 3-4 Ruimtelijke ontwikkelingen 2014 - 2024

Voor Ter Aar Zuidwest staan diverse ontwikkelingen op de planning, zie ook Figuur 3-4. Deze ontwikkelingen komen voort uit de Structuurvisie 2040 en verschillende initiatieven uit het dorp. Het gaat om onderwijs, sport, zorg, centra en woningbouw. Het betreft:

- Ter Aar Vernieuwd Verbonden – 44 woningen door Aarwoude herbouwd;
- Veilige Verkeersroute voor scholen;
- Ter Aar West – 80 woningen, nabij de Aalscholverlaan;
- Verplaatsing van de waterzuivering;
- Locatie en uitvoering van de 'brede school', hoogstwaarschijnlijk op de plaats van de waterzuivering;
- Nieuwbouw 44 woningen op de huidige locatie van de scholen in de Dr. A. Schweitzerstraat en Vosholstraat;
- Bouw van 14 hofjeswoningen (seniorenwoningen) op de locatie van de Wip (Vosholstraat);
- Uitbreiding van het complex van voetbalvereniging TAVV met een volwaardig derde veld;
- Vervanging riolering in diverse straten – beklinking van die straten;
- Reconstructie van de Aardamseweg.

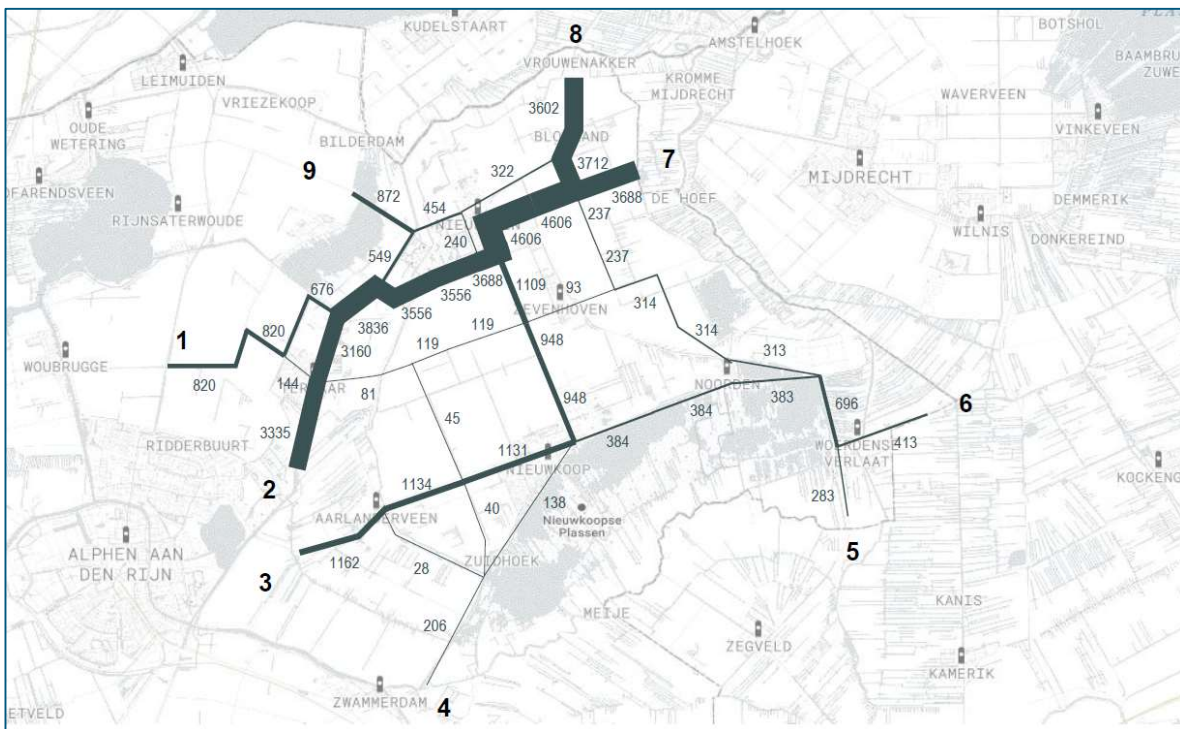
Daarnaast zal ook het Holland Hof (met 35 vrijstaande woningen en 7 rijwoningen) en gemeentewerf (met 15 woningen) extra verkeersdruk leveren die ook invloed zal hebben op de verkeersdrukte in Ter Aar Zuidwest en de Aardamseweg.

4 Knelpunten

4.1 Eerdere onderzoeken

Doorgaand verkeer 2019

In 2019 is een kentekenonderzoek uitgevoerd in de gemeente Nieuwkoop. Op 16 verschillende locaties hebben ANPR-camera's gedurende 1 week gestaan. Deze camera's hebben de kentekens van de passerende voertuigen geregistreerd. Door deze registratie is het mogelijk om te halen welke voertuigen die de gemeente in reden een bestemming binnen de gemeente hadden en welke voertuigen dit niet hadden en doorreden. Figuur 4-1 toont de verkeersstromen van het doorgaande verkeer. Hieruit kan opgemaakt worden dat het meeste doorgaande verkeer tussen de locaties 2 en 7/8 verplaatsen.



Figuur 4-1 Verkeersstromen doorgaand verkeer 2019 (exclusief relatie 5-6) (bron: Kentekenonderzoek Nieuwkoop, 2019)

Fietsverkeersveiligheidsknelpunten 2015

Op basis van registraties van ongevallen in de gemeente, meldingen over verkeersonveilige situaties van inwoners en verkeersonveilige situaties die zijn aangedragen door de dorpsraden, heeft de gemeente een uitvoerige inventarisatie gemaakt van knelpunten op het Nieuwkoopse fietsnetwerk.

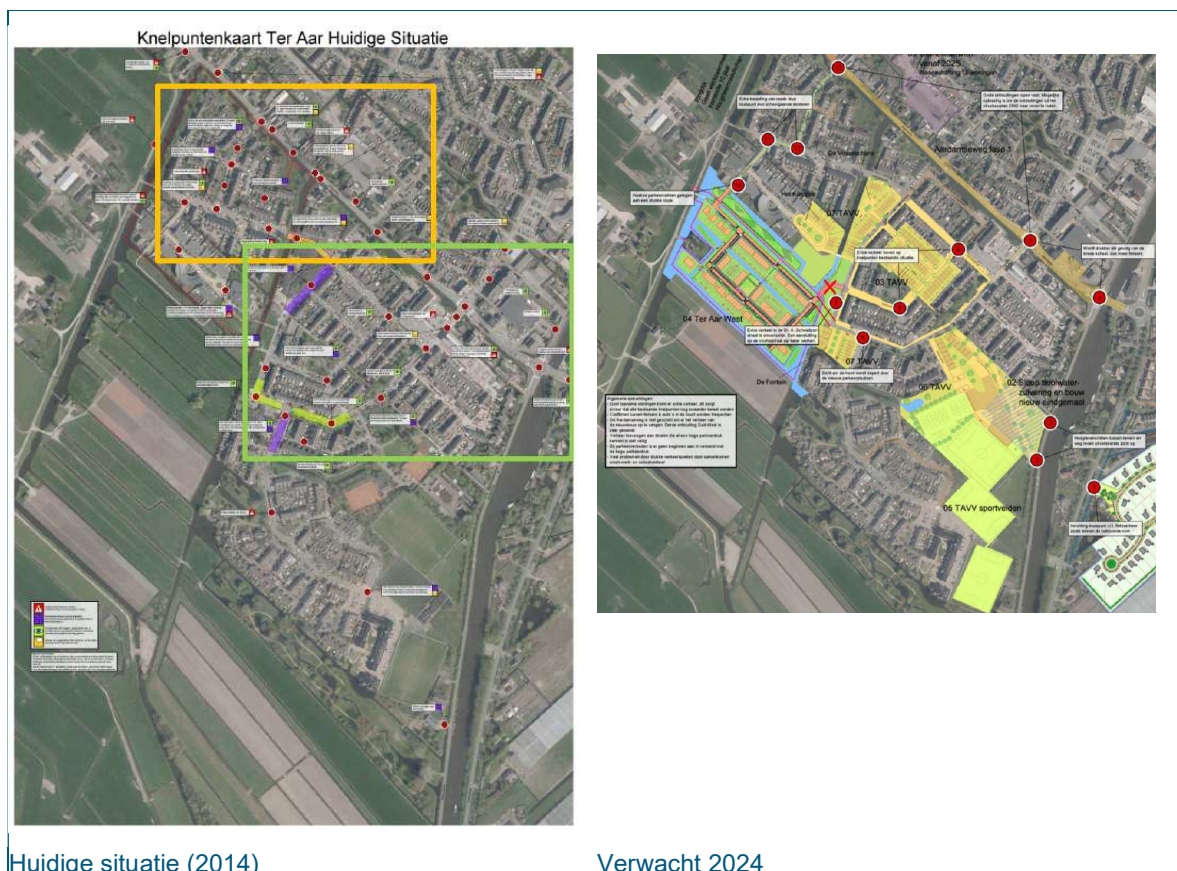
Om te komen tot een lijst met knelpunten die een hoge prioriteit van aanpak behoeven, zijn de knelpunten geselecteerd die op een primaire fietsroute liggen en/of waar in de afgelopen periode een ongeval is gebeurd

Per knelpunt is vervolgens beoordeeld welke maatregel het meest geschikt is om het knelpunt aan te pakken. Deze maatregel is in de meeste gevallen een fysieke maatregel, waarbij de inrichting van de situatie wordt gewijzigd. Sommige maatregelen waren dermate beperkt van aard dat ze meegenomen konden worden in het reguliere beheer.

Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest 2014

Vanwege de uitbreiding van de bestaande bebouwing met het bouwproject Ter Aar West is een verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest opgesteld. Op 5 maart 2014 is er op een bewonersavond gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van een knelpuntenkaart (zie figuur 4-2). De knelpunten zijn gecategoriseerd in 4 onderdelen: snelheid, hoeveelheid verkeer, onvoldoende zicht, gedrag. Tijdens deze sessie zijn de knelpunten in de huidige situatie en de knelpunten die verwacht worden in 2024 benoemd. Opmerkingen die onder andere gemaakt zijn:

- Door toename woningen komt er extra verkeer. Dit zorgt ervoor dat alle bestaande knelpunten zwaarder belast worden.
- Conflicten in de buurt tussen fietsers en auto's worden frequenter.
- De Aardamseweg is niet geschikt al het verkeer van de nieuwbouw op te vangen. Een derde ontsluitingsweg van Ter Aar Zuidwest is noodzakelijk.
- Verkeer toevoegen aan straten die al een hoge parkeerdruk hebben is niet veilig.
- Parkeerverboden is geen beginnen aan vanwege de hoge parkeerdruk
- Veel problemen door samenvallen verkeerspieken woon-werk verkeer en schoolverkeer.



Figuur 4-2 knelpuntenkaart verkeersveiligheid Ter Aar Zuidwest, 2014

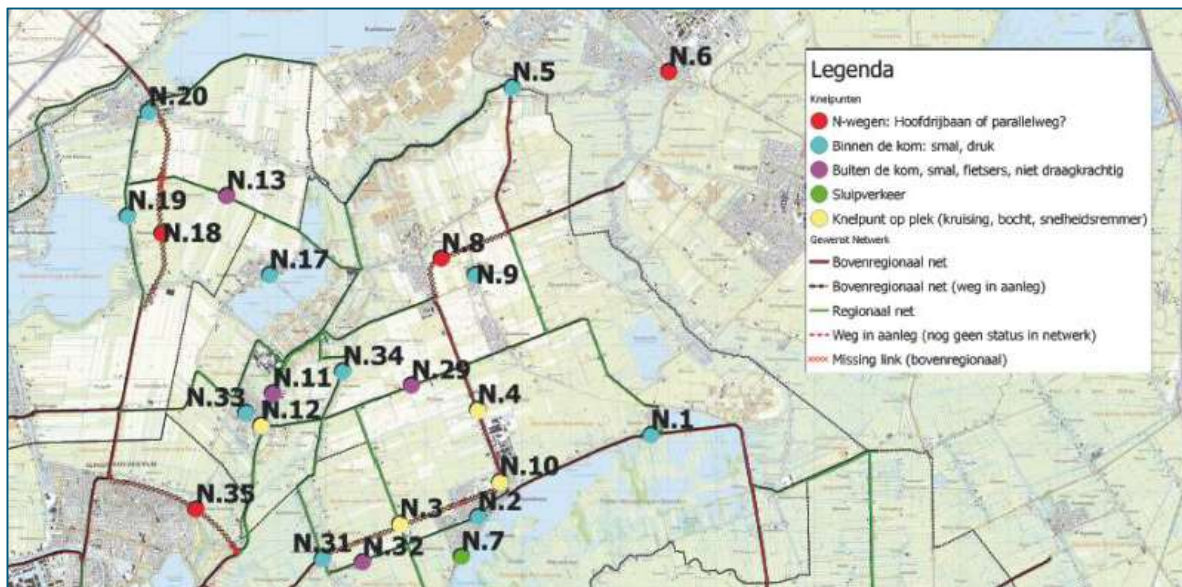
Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen 2016

In 2015 – 2016 is onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten die op landbouwverkeer en vrachtverkeer met zich meebrengen in de regio Midden-Holland (gemeenten Alphen aan den Rijn, Woerden, Kaag en Braassem, Zoeterwoude en in Nieuwkoop). Het gaat daarbij om problemen die ontstaan door het formaat

en het gewicht van het verkeer. In dit onderzoek is onderscheid gemaakt tussen landbouwvoertuigen en vrachtwagens.

De knelpunten op de kaart zijn aangedragen door de belanghebbende die tijdens de gebiedssessies aanwezig waren. Naast algemene knelpunten zijn 5 knelpunttypen gedefinieerd:

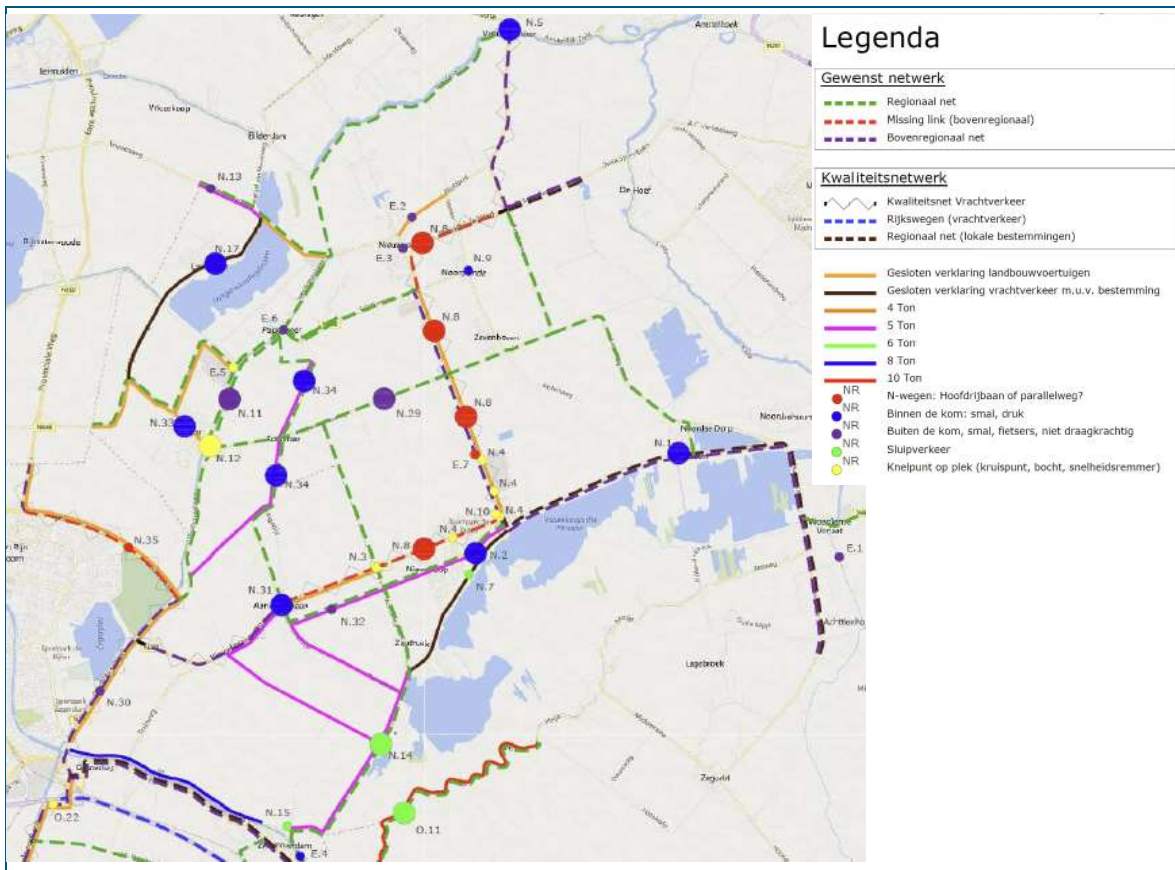
1. Doorgaande (N-)wegen buiten de kom
2. Ondergeschikte weg binnen de bebouwde kom
3. Smalle, niet-draagkrachtige wegen buiten de kom
4. Sluipverkeer
5. Knelpunten op plek



Figuur 4-3 Uitsnede knelpuntenkaart

Knelpunten zwaar (Landbouw) verkeer 2017

Op het uitgevoerde onderzoek in 2016 hebben de gemeente Nieuwkoop, Bodegraven-Reeuwijk en Alphen aan den Rijn in 2017 een actualisatie en verdiepingsslag aangebracht. In dit onderzoek is het gewenste netwerk in beeld gebracht en zijn de knelpunten objectief gemaakt. In dit onderzoek zijn ook de oplossingsrichtingen beschouwd op basis van de landbouwladder.

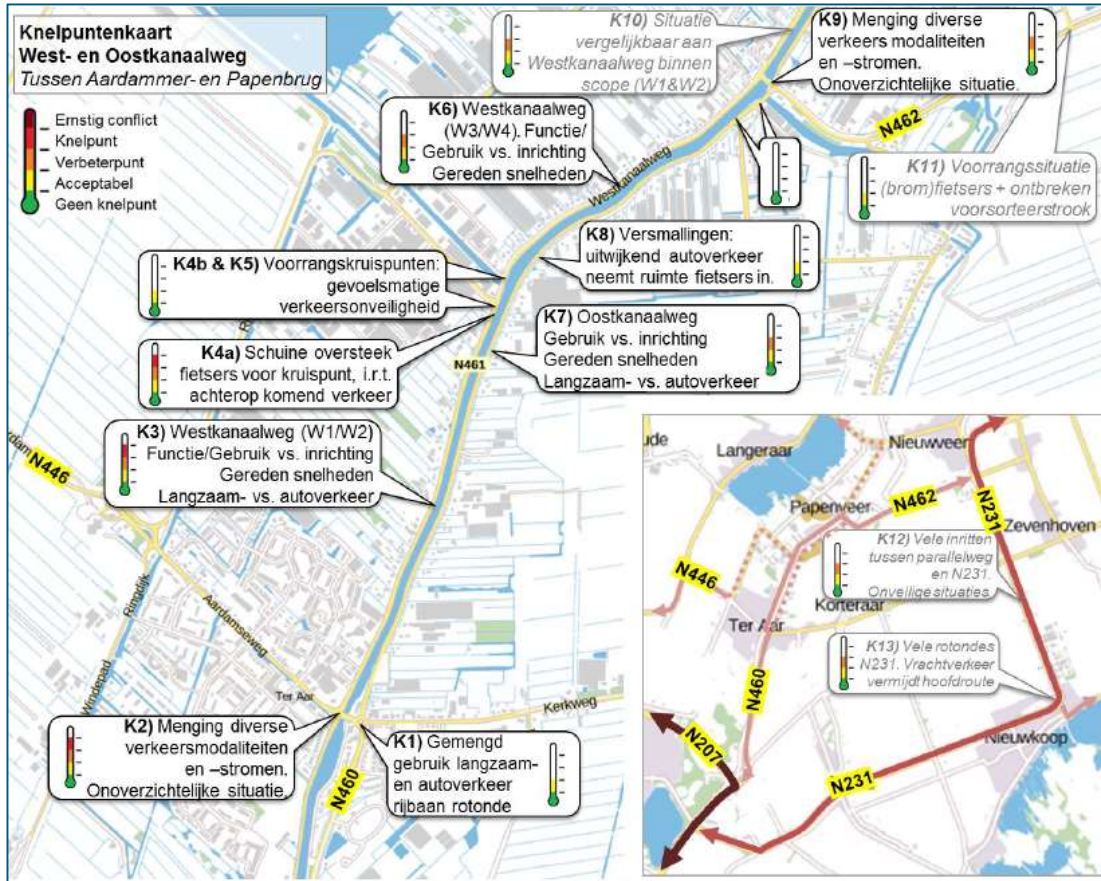


Figuur 4-4 Uitsnede knelpuntenkaart

Verkeerstudie West- Oostkanaalweg 2018

De West- en Oostkanaalweg, tussen en Ter Aar en Papenveer, hebben een centrale ligging in het regionale wegennetwerk tussen Alphen aan den Rijn, Leiden en Uithoorn. Beide wegen zijn ingericht als erftoegangsweg. De Westkanaalweg is in beheer bij de Provincie Zuid-Holland en de Oostkanaalweg in beheer bij de gemeente Nieuwkoop. De Westkanaalweg heeft echter wel de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Diverse partijen ervaren hiervan overlast en knelpunten waardoor in 2018 een onafhankelijke knelpuntanalyse is uitgevoerd.

In deze knelpuntenanalyse zijn subjectieve beschouwingen van stakeholders, afgezet tegen een objectieve toetsing van beschikbare verkeers- en ongevallencijfers. Dit is samengevat in een knelpuntenkaart, zie figuur 4-5.

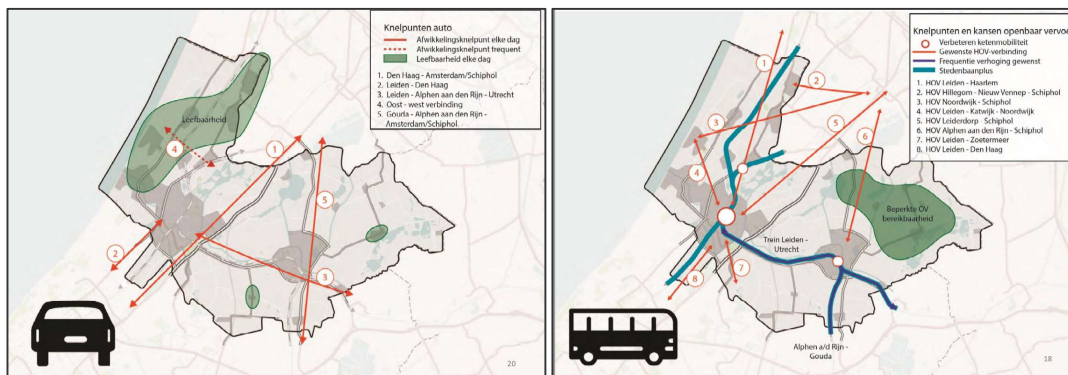


Figuur 4-5 Knelpuntenkaart West- en Oostkanaalweg

Trends en knelpunten Holland Rijnland (2017)

Zoals in 3.1 beschreven is Holland Rijnland bezig geweest met het uitwerken van een knelpuntenanalyse in het kader van het speerpunt mobiliteit. In deze studie zijn een aantal knelpunten benoemd. Voor de gemeente Nieuwkoop zijn twee knelpunten benoemd:

- Beperkte OV bereikbaarheid, door dunbevolkt gebied is het lastig om de buslijnen rendabel te houden.
- Leefbaarheidsknelpunt door veel doorgaand verkeer door de kernen.

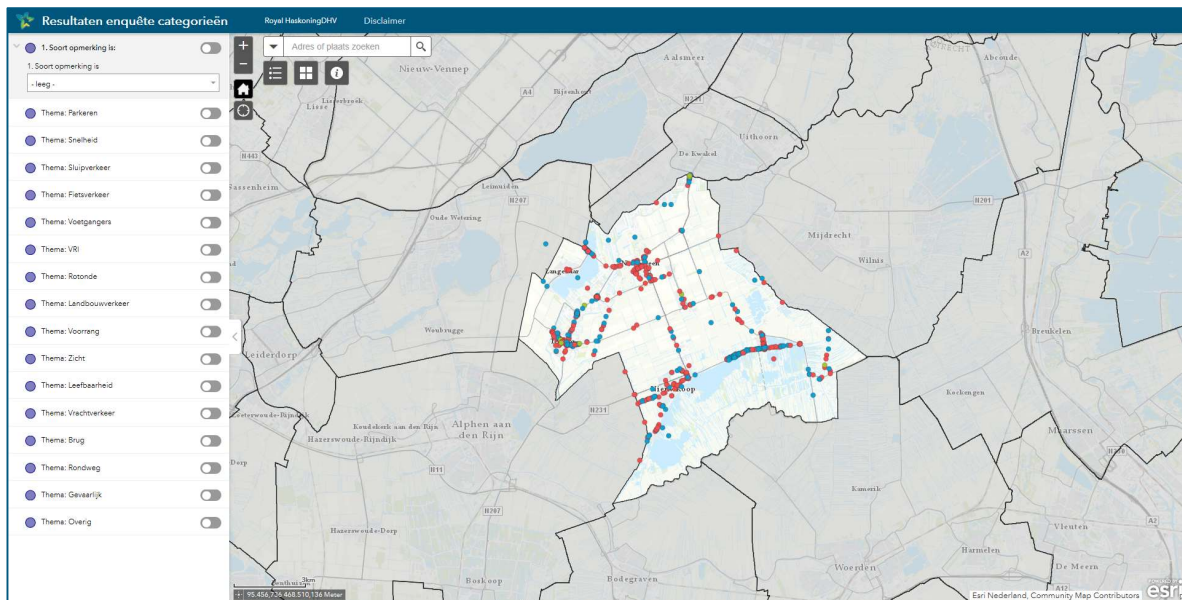


Figuur 4-6 knelpunten uit studie Trends en knelpunten Holland Rijnland 2017

4.2 Inventarisatie enquête + klankbordgroep

Tussen 1 juni en 12 juli 2019 hebben inwoners van de gemeente Nieuwkoop de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart. Deze kaart is te vinden op: <https://rhk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4616aecafd6a4dcb80fc3dff41e14ad1>

De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van burgers van de gemeente Nieuwkoop. Deze punten zijn in te delen in diverse categorieën. De meeste opmerkingen hebben betrekking op fietsverkeer en de snelheid van gemotoriseerd verkeer. In de digitale kaart is het mogelijk om te filteren op de gewenste categorie. In de bijlage 2 zijn de kaarten voor de categorieën opgenomen. De aflopende volgorde is daarbij gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten per categorie.

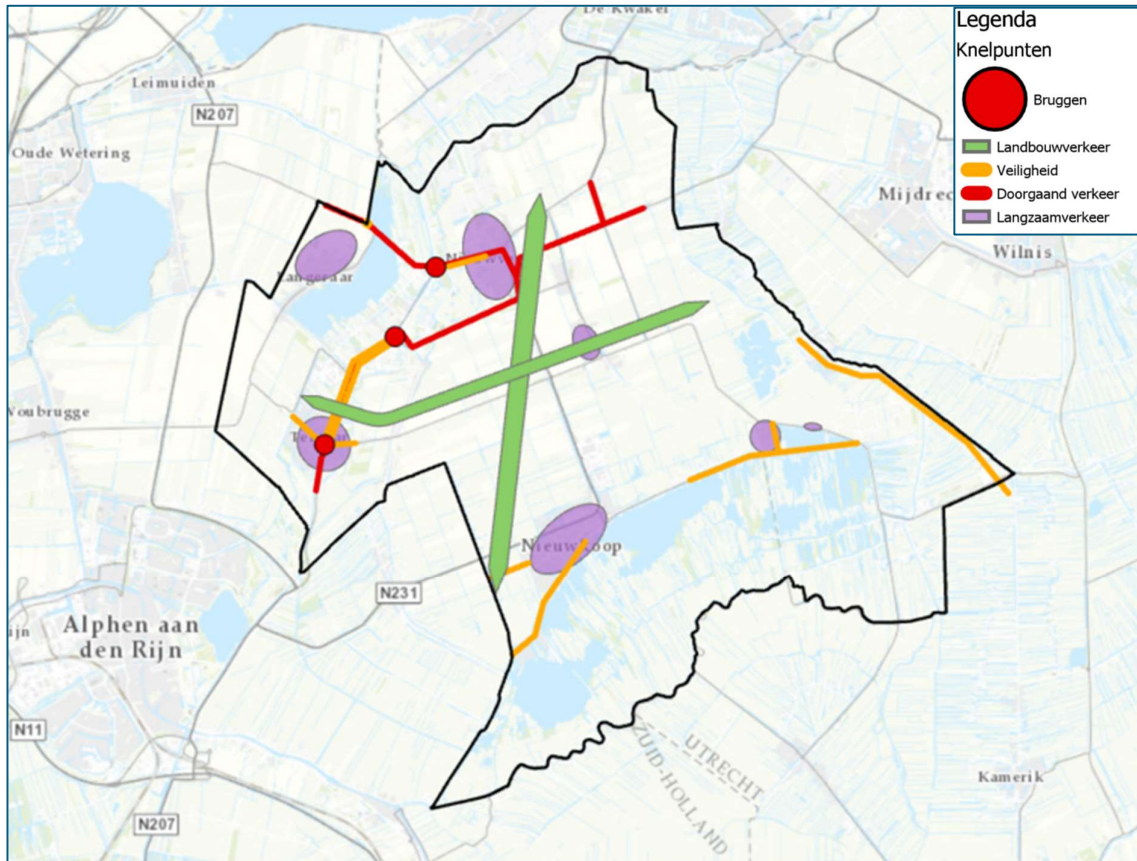


Figuur 4-7 Schermafbeelding van de digitale kaart met aan de linkerkant de categorieën waarop gefilterd kan worden

4.3 Samenvatting knelpunten

Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken en de online enquête zijn de knelpunten samengevat in een knelpunten kaart. Zie Figuur 4-8.

- Doorgaand verkeer tussen Oude Spoorbaan/Vrouwen akker – Alphen aan den Rijn/Leimuiden
- Verkeersveiligheidsknelpunten West- en Oostkanaalweg
- Verkeersveiligheidsknelpunten Aardamseweg
- Verkeersveiligheidsknelpunten Oude Nieuwveenseweg
- Verkeersveiligheidsknelpunten Aarlanderveenseweg
- Verkeersveiligheidsknelpunten Zuideinde
- Verkeersveiligheidsknelpunten Simon van Capelweg/Voorweg
- Verkeersveiligheidsknelpunten Amstelkade
- Knelpunten langzaamverkeer Voetgangers/Fietsers
- Verbindingen landbouwverkeer



Figuur 4-8 knelpuntenkaart gemeente Nieuwkoop

5 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Nieuwkoop. Het GVVP biedt een visie op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijs trend.

Groene trend

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Nieuwkoop, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzame keuzes te maken (bijvoorbeeld de keuze om niet het vliegtuig te kiezen door vliegschaamte).

Deze trend kan het gevolg voor mobiliteit in de gemeente Nieuwkoop hebben dat de aanvragen voor de oplaadpunten een sterke toename gaat nemen. Hoe worden deze voorzieningen in de gemeente vormgegeven, een centrale plek of verspreid.



De deelmobiliteit.

Het bezit van auto's neemt af, men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. MaaS richt zich hierop). Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom.

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Nieuwkoop. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag. Met name in de kleine kernen en het buitengebied is de afhankelijkheid van een eigen voertuig groot.



Duurzaamheid.

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps). De fiets als vervoerwijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuilende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

Ook in de gemeente Nieuwkoop wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze, dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Het is vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step eenzelfde soort opkomst gaan hebben en waardoor aanpassing aan de infrastructuur gewenst zijn.

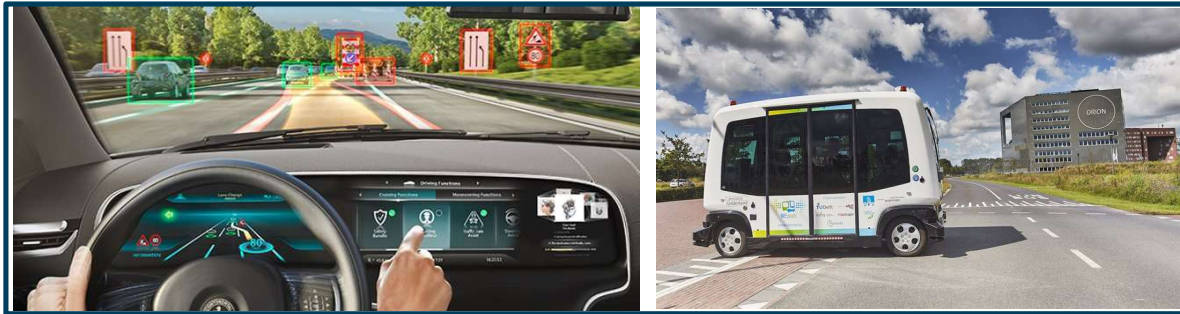


Blauwe trend

Autonome voertuigen.

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn er al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de wegen in de gemeente Nieuwkoop is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.



Coöperatieve voertuigen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (onder andere middels de i-VRI). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.

In Nieuwkoop zijn de meeste huidige kruispunten tussen grotere verkeersstromen ingericht met rotondes, waardoor de komst van de i-VRI weinig effect zal hebben. Echter de toekomst is ook dat o.a. bruggen 'slimmer' worden en brugopeningen beter afgestemd kunnen worden op verkeersstromen op zowel de weg als het water.



Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 reeds een zevental nieuwe voertuigen goedkeurt, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen de gemeente Nieuwkoop zijn deze verschillende voertuigen aanwezig. De wegen en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.



Data en digitalisering.

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. De samenleving laat meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier te reizen. Voor de gemeente Nieuwkoop betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is. Wel is het belangrijk om in het beleidsplan rekening te houden met mogelijke toekomstige mobiliteitsdiensten.

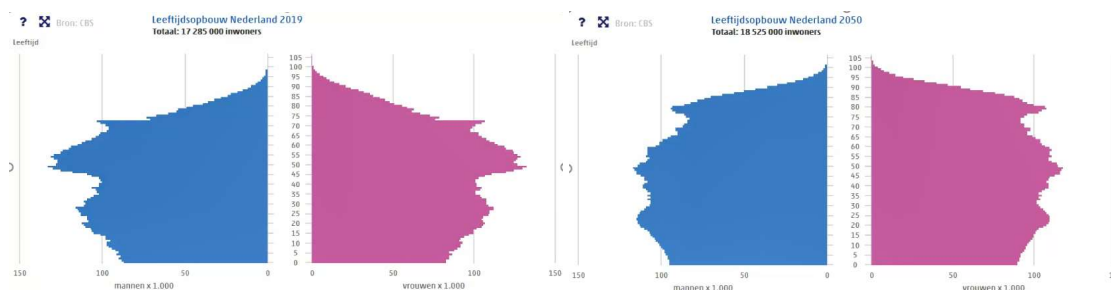


Grijze trend

Vergrijzing.

Het aantal ouderen neemt toe (vergjizing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

Voor de gemeente Nieuwkoop betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden.



Bevolkingsgroei en verstedelijking.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Nieuwkoop in 2019 in totaal 28.628 inwoners. De bevolking is de afgelopen 9 jaar gestegen (sinds 2010 met bijna 6%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (> 65 jaar). Daarentegen is de leeftijdsgroep <20 jaar juist gedaald.

De verwachting van het CBS is dat deze trend zich verder doorgaat zetten naar een bevolkingsaantal richting de 28.500 in 2030 en 28.400 in 2040. Hierbij gaat het CBS uit dat conform de trend van de afgelopen jaren de groei zich in de toekomst eveneens vooral zal doorzetten in de bevolkingsgroep 65+ (en een daling van inwoners in de leeftijdsgroep 20 > jaar van 2020 naar 2040).

Voor de mobiliteit in de gemeente Nieuwkoop betekent dit dat de verkeersmobiliteit in de gemeente door de toename van het aantal inwoners zal toenemen. Daarnaast betekent de toename van het aantal ouderen dat ook hiermee rekening moet worden gehouden met de infrastructuur voor de kwetsbaardere verkeersdeelnemer.

Mondigheid.

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder).



Diversiteit in de maatschappij.

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot zal blijven. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden.

Projectgerelateerd



6 SUMP in relatie tot verkeer

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) heeft in 2012 laten onderzoeken in welke mate het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid aansluit bij de richtlijnen zoals die voor Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zijn opgesteld. De SUMP-richtlijnen zijn door de Europese Commissie opgesteld om een impuls te geven aan het bereiken van een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem in Europese steden.

Een SUMP is:

'Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes'.

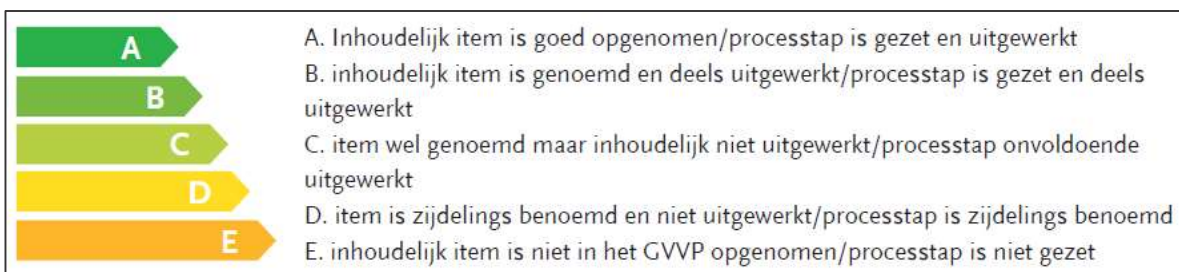
In de SUMP-methodiek staat het verbeteren/waarborgen van de kwaliteit van leven en niet het oplossen van verkeersknelpunten centraal. De methodiek wordt beschreven aan de hand van 11 processtappen die moeten borgen dat:

- burgers en andere stakeholders worden betrokken;
- er een integrale benadering, tussen beleidssectoren en andere overheden, wordt gekozen;
- er een focus is op het bereiken van haalbare en meetbare doelen;
- kosten en baten en externe effecten in beeld worden gebracht;
- de beleidscyclus, van analyse huidige situatie tot en met monitoring en evaluatie, netjes wordt doorlopen.

Inhoudelijk voor een SUMP zijn de volgende elementen van belang:

- het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat toegang biedt aan diensten en banen voor een ieder;
- het verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid;
- het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO₂-emmissies en energieverbruik;
- het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed;
- het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.

Bij het opstellen van een GVVP voor de gemeente Nieuwkoop wordt na elke fase gekeken in hoeverre wordt voldaan aan de SUMP-criteria. In Figuur 6-1 zijn de beoordelingscategorieën voor de SUMP-criteria weergegeven.



Figuur 6-1: Beoordelingscategorieën SUMP (bron: SUMP What's in it for me, KPVV (2012)).

In de onderstaande tabellen is per inhoudelijk en procesmatig criterium beoordeeld in hoeverre in Deel A is voldaan aan het SUMP-criterium.

Tabel 1: SUMP beoordeling inhoudelijke criteria Deel A.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E
Waarborgen mobiliteitssysteem		X			
Verbeteren veiligheid		X			
Verminderen luchtverontreiniging			X		
Verminderen geluidhinder			X		
Verminderen CO ₂ -emissies				X	
Verminderen energieverbruik				X	
Verbeteren efficiency en kosteneffectiviteit				X	
Bijdrage aan aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat			X		

Tabel 2: SUMP beoordeling procesmatige criteria Deel A.

Procesmatige criteria	A	B	C	D	E
Interactieve benadering	X				
Integrale benadering			X		
Focus op het bereiken van haalbare en meetbare doelen				X	
Kostenbewustzijn			X		
Doorlopen beleidscyclus (algemeen)					
<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsscenario's werkend en doorgerekend 				X	
<ul style="list-style-type: none"> • Monitoringsplan beschikbaar 				X	
<ul style="list-style-type: none"> • Inzicht in effectiviteit 				X	



7 Evaluatie gevoerd beleid

De gemeente Nieuwkoop heeft in het verleden een GVVP voor de periode 2010 – 2020 en een fietsveiligheidsplan voor de periode van 2014 – 2017 vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt geëvalueerd welke eerder genoemde maatregelen gerealiseerd zijn.

7.1 Evaluatie GVVP 2010

Nieuwkoop heeft in 2010 het verkeers- en vervoerplan vastgesteld voor de periode 2010 tot 2020. Daarin zijn doelstellingen en maatregelen geformuleerd. In onderstaande tabellen is een overzicht gegeven van de beoogde maatregelen per zone en prioriteit. In de laatste kolom is door middel van een kleur aangegeven of de maatregelen gerealiseerd is (groen), niet gerealiseerd is (rood) of momenteel nog wordt uitgevoerd (oranje).

Enkele voorbeelden van maatregelen die gerealiseerd zijn:

- Het realiseren van een veilige (recreatieve) fietsroute Nieuwveens jaagpad tussen de Geerweg en Vrouwenakker (maatregel 11) is uitgevoerd door het aanbrengen van fietssuggestiestroken.
- Het verbeteren/versterken veiligheid en voorrangssituatie school – thuisroutes in Ter Aar en Nieuwveen (maatregel 12) is opgenomen in het Fietsveiligheidsplan 2014 – 2017 (zie ook de volgende paragraaf).
- De lijndienst langs de route Ter Aar – Langeraar – Nieuwveen – Mijdrecht (maatregel 13) heeft gereden, maar is inmiddels ook weer opgeheven omdat er te weinig reizigers gebruik van maakten.
- Het verbeteren van de voorrangssituatie voor de fiets en van de afslagmogelijkheden voor autoverkeer op de Schilkerweg ter hoogte van Zwembad Aarweide (maatregel 16) is deels uitgevoerd: de voorrangssituatie voor de fiets is inmiddels verbeterd, voor het autoverkeer nog niet. Zodoende komt deze terug in dit GVVP, zie Hoofdstuk 10.1.
- Maatregel 18 is deels gerealiseerd, alleen de wegen in de Noordsebuurt zijn nog niet als erftoegangswegen ingericht.
- Het transferpunt in de dynamische zone bij Ter Aar (maatregel 24) is gerealiseerd op de N460.

Enkele andere maatregelen zijn nog niet uitgevoerd, of worden uitgevoerd, enkele voorbeelden zijn:

- Maatregel 10 “verbeteren van de verkeersveiligheid / oversteekbaarheid kruispunt Hertog van Beijerenstraat – Westkanaalweg voor zowel auto- als fietsverkeer” is deels uitgevoerd, maar is nog niet optimaal. Zodoende komt deze terug in dit GVVP, zie Hoofdstuk 10.1.
- In 2019 is het besluit genomen om af te zien van een vrijliggend fietspad langs de Zevenhovenseweg tussen Ter Aar en Zevenhoven (maatregel 15).
- Het amoveren van de Noordsebuurt benutten voor creëren van nieuwe recreatieve routes door het gebied (maatregel 20) staat voor 2021 op de planning.
- In verband met nieuwe inzichten is besloten om af te zien van de afwaardering van de N231 tussen Nieuwkoop en Nieuwveen (maatregel 25).
- Maatregel 26 (het realiseren van een nieuwe recreatieve route ter hoogte van de Dorpskerk Nieuwkoop richting de Meije) is niet langer van toepassing.

Tabel 3 Status maatregelen GVVP 2010

		Prioriteit in periode tot 2020			
		Hoog	Middel	Laag	
Maatregelen uit het GVVP 2010					
Algemene maatregelen gehele gemeente					
1	Eenduidige inrichting wegnnet conform essentiële herkenbaarheidskenmerken	X			
2	Verbeteren en versterken routeaanduiding van recreatieve fiets- en wandelroutes, onder meer in het kader van het regionale fietsknooppuntensysteem		X		
3	Afstemming routing transport gevaarlijke stoffen met provincie Zuid-Holland en vervoerders		X		
4	Aan tafel schuiven bij onder meer de corridorstudie N207 en plan- en verkenningsstudies ten aanzien van de andere provinciale wegen in de regio. Een betere benutting van deze wegen is ene belangrijke randvoorwaarde binnen het GVVP	X			
5	In overleg met de provincie Zuid-Holland en vervoerder, een hogere frequentie van de lijndiensten binnen de gemeente realiseren		X		
6	Aanwijzen en/of realiseren van vrachtwagenparkeerplaatsen conform de randvoorwaarden zoals gesteld door het arrondissementsparket Den Haag			X	
Maatregelen dynamische zone					
7	(her)inrichting Aardamseweg als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	X			
8	Aanleg nieuwe gebiedsontsluitingsweg van Nieuw Amstel naar de N231	X			
9	(her)inrichting van de Ringdijk en Hertog van Beijerenstraat als respectievelijk gebiedsontsluitingswegen buiten en binnen de bebouwde kom	X			
10	Verbeteren verkeersveiligheid / Oversteekbaarheid kruispunt Hertog van Beijerenstraat - westkanaalweg voor zowel auto- als fietsverkeer	X			
11	Realiseren veilige (recreatieve) fietsroute Nieuwveens jaagpad tussen de Geerweg en Vrouwenakker	X			
12	Verbeteren/versterken veiligheid en voorrangssituatie school - thuisroutes in Ter Aar en Nieuwveen	X			
13	In overleg met de provincie Zuid-Holland en vervoerder, met ingang van de nieuwe concessie in 2012 een lijndienst langs de route Ter Aar - Langeraar - Nieuwveen - Mijdrecht realiseren		X		
Belangrijke specifieke maatregelen ecologische zone					
14	Verlengen recreatieve (fiets en wandel)route Hogedijk richting Vrouwenakker			X	
15	Realiseren (vrijliggende) fietsvoorziening Zevenhovenseweg tusse Ter Aar en Zevenhoven	X			
16	Verbeteren voorrangssituatie fiets en afslagmogelijkheden autoverkeer op de Schilkenweg ter hoogte van Zwembad Aarweide		X		

17	Parkeervoorzieningen bij Zwembad Aarweide benutten om een transferpunt te realiseren			X	
Belangrijke specifieke maatregelen ecologische zone					
18	(her)inrichting Simon van Capelweg, Voorweg en wegen binnen de Noordsebuurt als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	X			
19	Verbreden en versterken Meijepad			X	
20	Amoveren van de Noordsebuurt benutten voor creëren van nieuwe recreatieve routes door het gebied			X	
21	Verbeteren/versterken veiligheid en voorrangssituatie school-thuis routes in de kern Nieuwkoop	X			
22	Herinrichting/aanpassen oversteeklocatie fietsers op het kruispunt Noordse Dorpsweg - Prolkade		X		
23	Realiseren van twee transferpunten: een ten oosten van Woerdense Verlaat en een ter hoogte van Achttienhoven		X		
Specifiek te nemen maatregelen na 2020					
24	Realiseren van drie transferpunten in de dynamische zone, nabij Ter Aar, Langeraar en Vrouwenakker	X			
25	In overleg met de provincie Zuid- Holland, de N231 tussen Nieuwkoop en Nieuwveen afwaarderen naar een 50 km/uur weg. Realisatie van maatregel 9 is hier echter een belangrijke randvoorwaarde	X			
26	Realiseren van een nieuwe recreatieve route ter hoogte van de Dorpskerk Nieuwkoop richting de Meije			X	

7.2 Evaluatie fietsveiligheidsplan 2014 – 2017

In 2014 heeft de gemeente Nieuwkoop het fietsveiligheidsplan vastgesteld voor de periode 2014 tot 2017. In onderstaande tabel is het overzicht gegeven van de beoogde maatregelen per zone en is tevens door middel van een kleur aangegeven of de maatregelen gerealiseerd is (groen), niet gerealiseerd is (rood) of momenteel nog wordt uitgevoerd (oranje).

Enkele toelichting op onderstaande tabel:

- Het aantal wegversmallingen op de Oostkanaalweg in Ter Aar is verminderd.
- Op de Westkanaalweg (zuid) in Ter Aar is een drempel aangelegd.
- De kruising Aardamseweg – Westkanaalweg – N461 in Ter Aar wordt in 2021 heringericht met een rotonde.
- Een trillingsonderzoek op de Oude Nieuwveenseweg in Nieuwveen heeft uitgewezen dat drempels niet wenselijk zijn.
- De fietsoversteek Kattenbrug / Geerweg in Nieuwveen is nog niet optimaal.
- De markering op de kruising Langeraarweg – Geerweg in Langeraar is nog niet optimaal.

Tabel 4 Status maatregelen fietsveiligheidsplan 2014 – 2017

Knelpu ntr.	Locatie	Type maatregel	Uitgevoerd
Nieuwkoop			
4.1.1	Rotonde Churchilllaan/Kennedylaan	Aanbrengen haaiantanden rotonde Kennedylaan/Churchilllaan	

Knelpu ntr.	Locatie	Type maatregel	Uitgevoerd
4.1.2	Kruisingen Elleboogvaart/Churchillaan en Hogedijk/Kennedylaan	Verbeteren verlichting fietsoversteek Hogedijk/Kennedylaan	
4.1.5	Kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/Nieuwveen seweg	Aanbrengen kanalisatiestepen bij kruising Noordenseweg/Dorpsstraat/ Nieuwveenseweg en 2x aanbrengen markering "let op fietsers" op wegdek	
Ter Aar			
4.2.1	Kruisingen Hertog van Beijerenstraat	Bebording bij Stobbeweg plaatsen om voorrangssituatie te benadrukken	
4.2.2	Kruising Aardamseweg/Essenlaan/ Vosholstraat	Verkleinen kruising Aardamseweg/Essenlaan/Vosholstraat	
4.2.4	Oostkanaalweg	Aanleg 2 drempels op afstand van woningen Oostkanaalweg	
4.2.4	Oostkanaalweg	Aanleg 9 wegversmallingen met voorraangsregeling Oostkanaalweg	
4.2.4	Oostkanaalweg	Verwijderen 1 wegversmalling tbv aanleg drempel Oostkanaalweg	
4.2.4	Oostkanaalweg	Fietssuggestiestroken Oostkanaalweg, Ter Aar (tussen Papenveer en Ter Aar in rood asfalt	
4.2.4	Oostkanaalweg	Verbreden fietssuggestiestroken Oostkanaalweg	
4.2.4	Oostkanaalweg	Waar mogelijk aanleg witte blokken in berm kanaalzijde Oostkanaalweg	
4.2.5	Landlustpad oversteek	Verhoogd aanleggen oversteek Landlustpad/Ringdijk	
4.2.7	Ringdijk (ten zuiden van Aardamseweg)	Plaatsen bebording 30 km/uur zone Ringdijk (zuid)	
4.2.8	Westkanaalweg (ten zuiden van Aardamseweg)	Snelheidsremmende maatregelen Westkanaalweg (zuid)	
4.2.8	Westkanaalweg (ten zuiden van Aardamseweg)	Herinrichting kruising Aardamseweg/Westkanaalweg/N461	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Poortconstructie op Kerkweg t.h.v. Veldweg met visuele drempel	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Verwijderen wegversmalling op Kerkweg t.h.v. Veldweg	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Weg versmallen naar 5,8 meter t.h.v. Kerkweg 18 (dorpshuis)	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	30 markering op rijbaan Kerkweg	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Visuele kruispuntplateaus (markering) Kerkweg	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Glasbak verplaatsen Kerkweg	
4.2.9	Kerkweg (binnen bebouwde kom)	Doorgang langs huidige 4 wegversmallingen beperken tot max. 3,75 meter Kerkweg	
4.2.10	Aardamseweg	Inrichting Aardamseweg naar kenmerken erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	
4.2.11	Kruising Aardamseweg/Ringdijk	Rijbaan Aardamseweg in afwijkende kleur van plateau aanleggen	
4.2.12	Kruising Aardamseweg/Bosveen	Herinrichting kruising Aardamseweg/Broekveen	
Nieuwveen			
4.3.1	Kruising W.P. Speelmanweg/Korenveldweg	Aanpassen fietsoversteek W.P. Speelmanweg	

Knelpuntnr.	Locatie	Type maatregel	Uitgevoerd
4.3.2	Kruising Liemeer/Blokland/Uiterbuurtweg	Fietssuggestiestroken Uiterbuurtweg en Blokland in Nieuwveen in rood asfalt	
4.3.3	Uiterbuurtweg	3 drempels Uiterbuurtweg	
4.3.4	Oude Nieuwveenseweg	Plaatsen bebording "doorgaand verkeer" bij Oude Nieuwveenseweg	
4.3.4	Oude Nieuwveenseweg	Aanleg twee drempels Oude Nieuwveenseweg	
4.3.5	Kattenbrug/Geerweg	Verleggen fietsoversteek Kattenbrug/Geerweg	
4.3.5	Kattenbrug/Geerweg	Fietssuggestiestroken Geerweg en Westkanaalweg doortrekken tot kruisingsvlak	
4.3.6	W.P. Speelmanweg	Aanschaf snelheidsinformatiedisplay	
4.3.8	Kruising Hazeweg/Oude Nieuwveenseweg	Belijning parkeerverbod Oude Nieuwveenseweg bij Hazeweg	
Zevenhoven en Noordeinde			
4.4.1	Stationsweg	Aanleg 3 drempels Stationsweg	
4.4.3	Vijfbruggenpad	Aanpassen breedte Vijfbruggenpad naar 3 meter	
4.4.3	Vijfbruggenpad	Asmarkering aanbrengen op Vijfbruggenpad	
Langeraar			
4.5.1	Kruising Geerweg/Langeraarweg	Aanpassen markering kruising Langeraarweg/Geerweg	
Vrouwenakker			
4.7.1	Nieuwveens Jaagpad	Fietssuggestiestroken in rood asfalt Nieuwveens Jaagpad, Nieuwveen/Vrouwenakker	
Noorden			
4.8.2	Oversteek Prolkade/Hogedijk	Instraten kanalisatiestreden bij oversteek Hogedijk/Prolkade	
4.8.2	Oversteek Prolkade/Hogedijk	Tegels fietspad Hogedijk bij aansluiting Prolkade vervangen voor rode tegels	
4.8.3	oversteek Prolkade/Gerberastraat	Kanalisatiestreden oversteek Prolkade/ Gerberastraat	
4.8.3	oversteek Prolkade/Gerberastraat	Bebording oversteek Prolkade/Gerberastraat	
4.8.5	Kruising Prolkade/Noordse Dorpsweg	Aanpassing bocht Noordse Dorpsweg/Prolkade	
4.8.6	Noordse Kruis	Bebording fietsoversteek Noordse Kruis	
4.8.6	Noordse Kruis	Verwijderen stuk fietspad en vervangen voor groen Noordse Kruis + aanleggen stuk verharding voor voetgangers in Noordse Kruis + aanpassen belijning Noordse Kruis	
4.8.6	Noordse Kruis	Verbreden aansluiting fietspad op Ir. J. Nysinghweg	
4.8.7	Kruising Kousweg/Molenweg	Blokmarkering vervangen voor kanalisatiestreden bij fietsoversteek Kousweg/Molenweg	
4.8.8	Fietspad Noordse Dorpsweg	Herinrichting fietspad. Brommers op rijbaan binnen de bebouwde kom op de Noordse Dorpsweg	

8 Wensbeelden verkeerstructuur

Op basis van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen zijn de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven. Deze wensbeelden zijn samen met de klankbordgroep en projectgroep opgesteld. Vervolgens zijn de wensbeelden getoetst bij de gemeenteraad (4 februari 2020).

De wensbeeld-netwerken zijn ook online raadpleegbaar:

<https://rhk.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=95f75491e14d4a4687e9e296b98489e5>

In onderstaande paragrafen worden de netwerken voor de verschillende modaliteiten toegelicht.

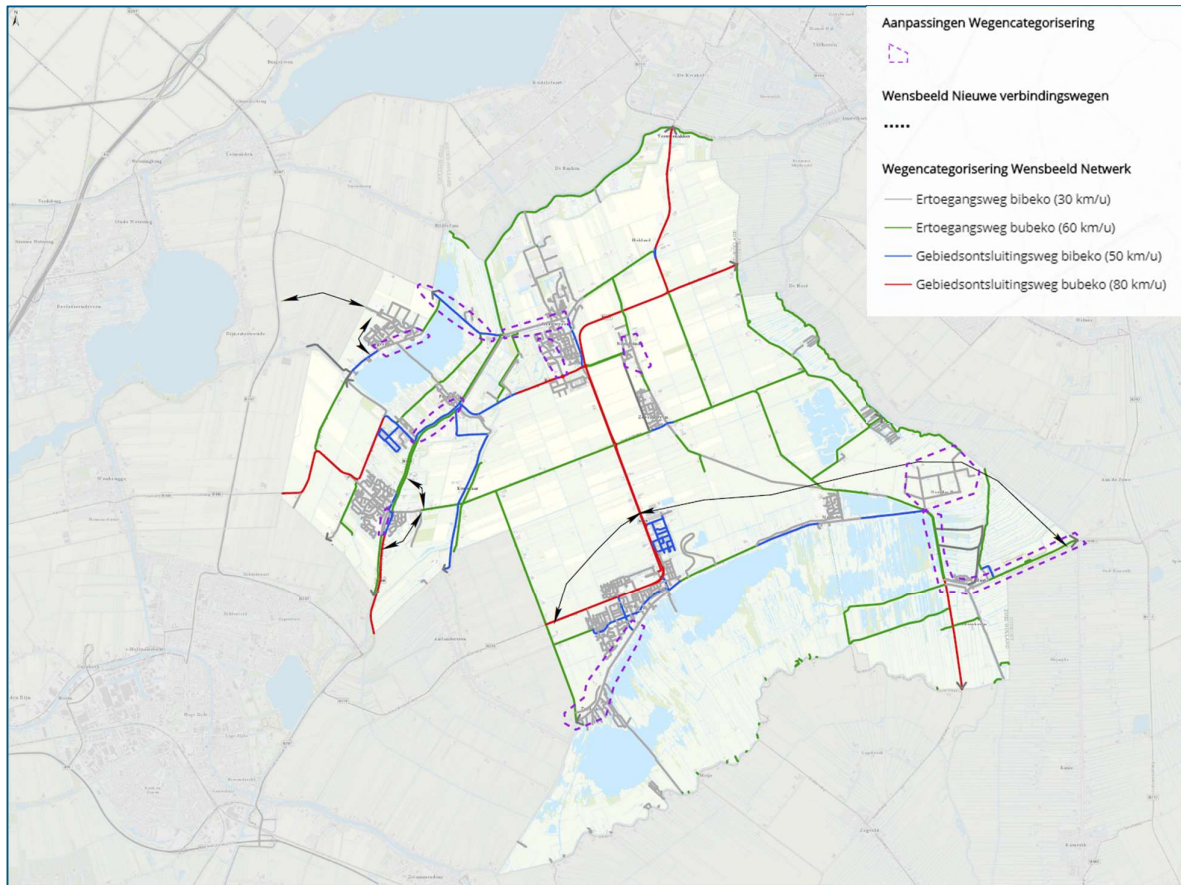
8.1 Gemotoriseerd verkeer

In Figuur 8-1 is de netwerkkaart voor gemotoriseerd verkeer weergegeven. In de kaart is omcirkeld welke wegen een andere categorisering hebben gekregen ten opzichte van de huidige situatie. Dit zijn:

- Woerdense Verlaat: De Uitweg en de Lange Meentweg afwaarderden naar een erftoegangsweg vanwege het naastgelegen natuurgebied en de verkeersveiligheid.
- Noorden: Noordse Buurt/bedrijventerrein;
- Nieuwkoop: Zuideinde afwaarderden naar 30 km/uur voor de verkeersveiligheid van het langzame verkeer dat gedeeld gebruikt maakt van de rijbaan;
- Noordeinde: Noordeinde afwaarderden naar 30 km/uur voor de verkeersveiligheid van het langzame verkeer dat gedeeld gebruikt maakt van de rijbaan;
- Nieuwveen: wegen binnen de bebouwde kom zoals de Laan der Verwondering en de Oude Nieuwveenseweg afwaarderden naar 30 km/uur;
- Papenveer: De Westkanaalweg afwaardering naar een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/uur.
- Ter Aar: De Westkanaalweg afwaarderden naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom in verband met de komst van het IKC;
- Langeraar: Langeraarweg afwaarderden naar 30 km/uur voor de verkeersveiligheid van het langzame verkeer dat gedeeld gebruikt maakt van de rijbaan. Daarnaast ook Geerweg afwaarderden naar een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur in verband met de aanwezigheid van de vele woningen langs deze weg.

Daarnaast zijn er door klankbordgroepleden enkele nieuwe verbindingswegen ingetekend zoals:

- Een rondweg om Ter Aar om de kerkweg te ontlasten;
- Een rondweg om Nieuwkoop Noorden om het doorgaand verkeer in de kernen te reduceren;
- Een extra ontsluiting vanuit Langeraar bij nieuwbouw ontwikkelingen.



Figuur 8-1 Wensbeeld categorisering voor gemotoriseerd verkeer

8.2 Fietsers

Binnen de gemeente Nieuwkoop werd in het oude GVVP onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes (zie hoofdstuk 2).

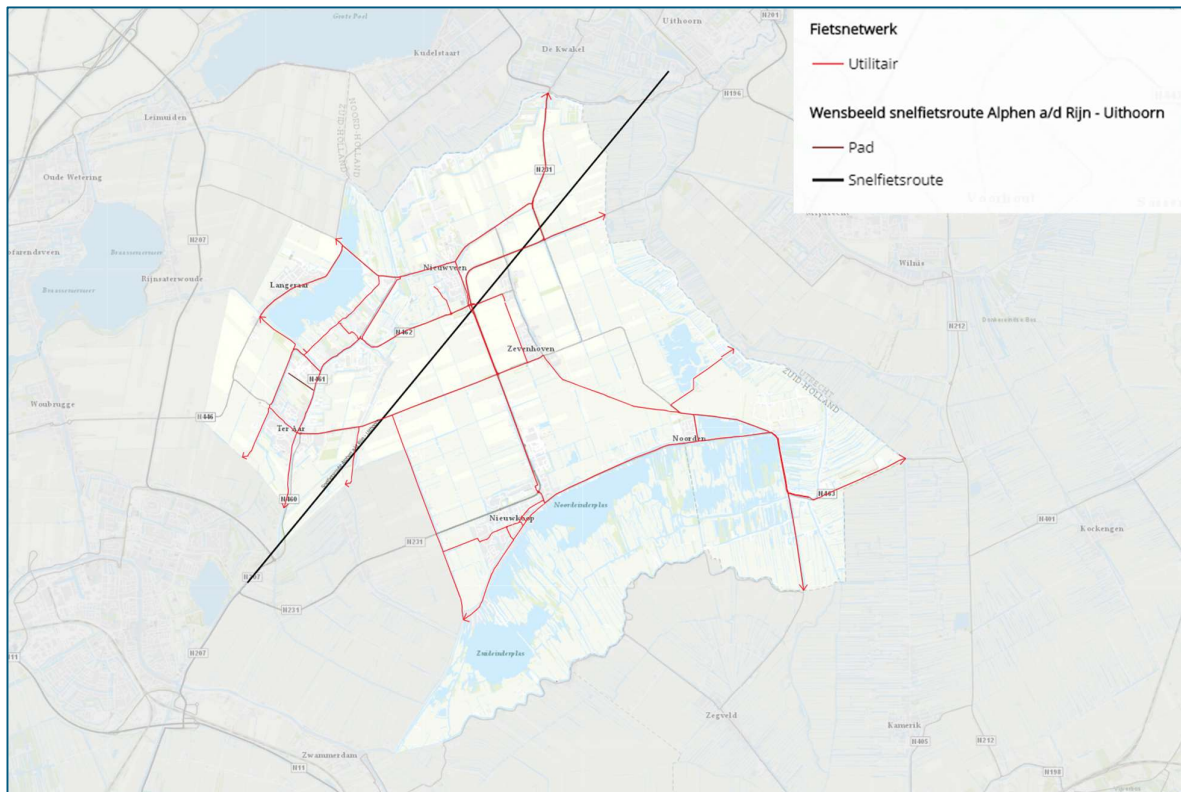
De wens is om een netwerk aan te wijzen voor het utilitaire fietsverkeer. Deze routes krijgen extra aandacht om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk te stimuleren. Daarbij is een nieuwe snelfietsroute tussen Alphen aan den Rijn en Uithoorn wenselijk.

Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur moet ook gedacht worden aan maatregelen om het fietsen zo comfortabel mogelijk te maken zoals het toepassen van geschikte verhardingsmaterialen, fietsvoorzieningen op/naast de rijbaan, etc. Daarbij is het belangrijk dat de (bestaande) fietsinfrastructuur zo goed mogelijk wordt onderhouden.

Op alle overige wegen blijft het fietsen mogelijk, maar dan zonder aanvullende voorzieningen.

Voor de recreatieve fietser blijft het recreatieve fietsknooppuntennetwerk van toepassing, zoals gegeven in Figuur 2-7. Daarbij is de wens dat er meer recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld watertappunten, zitgelegenheden en prullenbakken worden gerealiseerd. Dit om het recreëren in de gemeente zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Naast infrastructurele maatregelen is ook gedragsbeïnvloeding belangrijk om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk te stimuleren. Hierbij kan gedacht worden aan het organiseren van activiteiten, campagnes en acties om zo het gebruik van de fiets onder de aandacht te brengen en te stimuleren.



Figuur 8-2 Wensbeeld voor utilitair fietsverkeer

8.3 Voetgangers

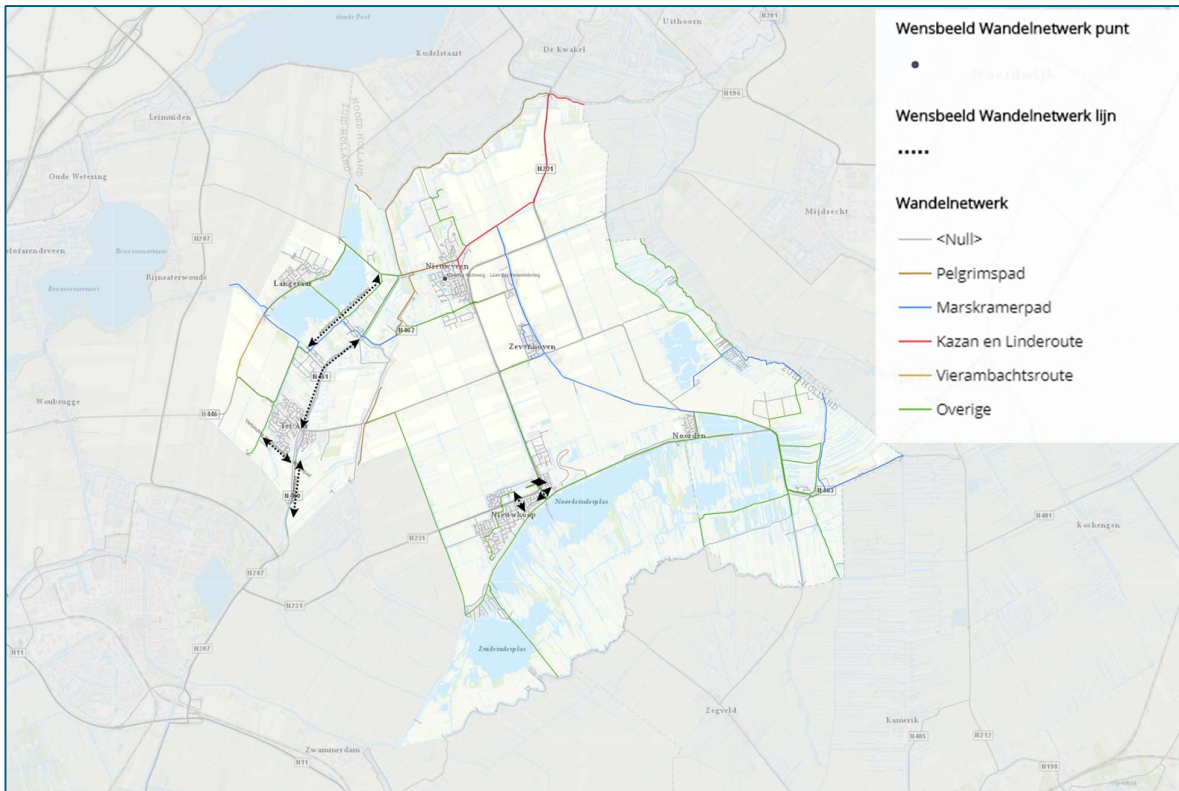
Op de netwerkkaart voor voetgangers (zie Figuur 8-3) zijn de belangrijkste verbindingen weergegeven waarvan de klankbordgroep heeft aangegeven dat hier meer aandacht voor voetgangers moet komen:

1. Paradijsweg Ter Aar
2. Westkanaalweg Ter Aar
3. Argonnestraat Ter Aar
4. Schelpenpad Ter Aar
5. Kruising Hazeweg – Laan der Verwondering
6. Voetpad Roerdomplaan – Sportcomplex Nieuwkoop
7. Verbinding Sportcomplex – Oranjebuurt
8. Verbinding Centrum – Oranjebuurt

Bij veel van deze wegen ontbreekt een eigen ruimte voor de voetganger, zoals langs de Paradijsweg en de Westkanaalweg in Ter Aar. Op andere locaties zijn geen veilige overstekvoorziening aanwezig tussen twee bestemmingen, zoals in Nieuwkoop tussen de Oranjebuurt met het Sportcomplex of het centrum.

Voor het recreatieve wandelnetwerk is uit de klankbordgroep het volgende opgehaald:

1. In elke kern zou het mogelijk moeten zijn om een recreatief rondje te lopen;
2. Bereikbaarheid van speeltuinen en verbindingen met buitenruimtes moeten goed zijn om zo gezondheid en buitenspelen te stimuleren.
3. Het rondje Molenpad en lange afstandswandelroutes die door de gemeente lopen, moeten gefaciliteerd worden.



Figuur 8-3 Wensbeeld voor voetgangers

8.4 Openbaar vervoer

In Figuur 8-4 is het netwerk voor het openbaar vervoer in de gemeente Nieuwkoop weergegeven.

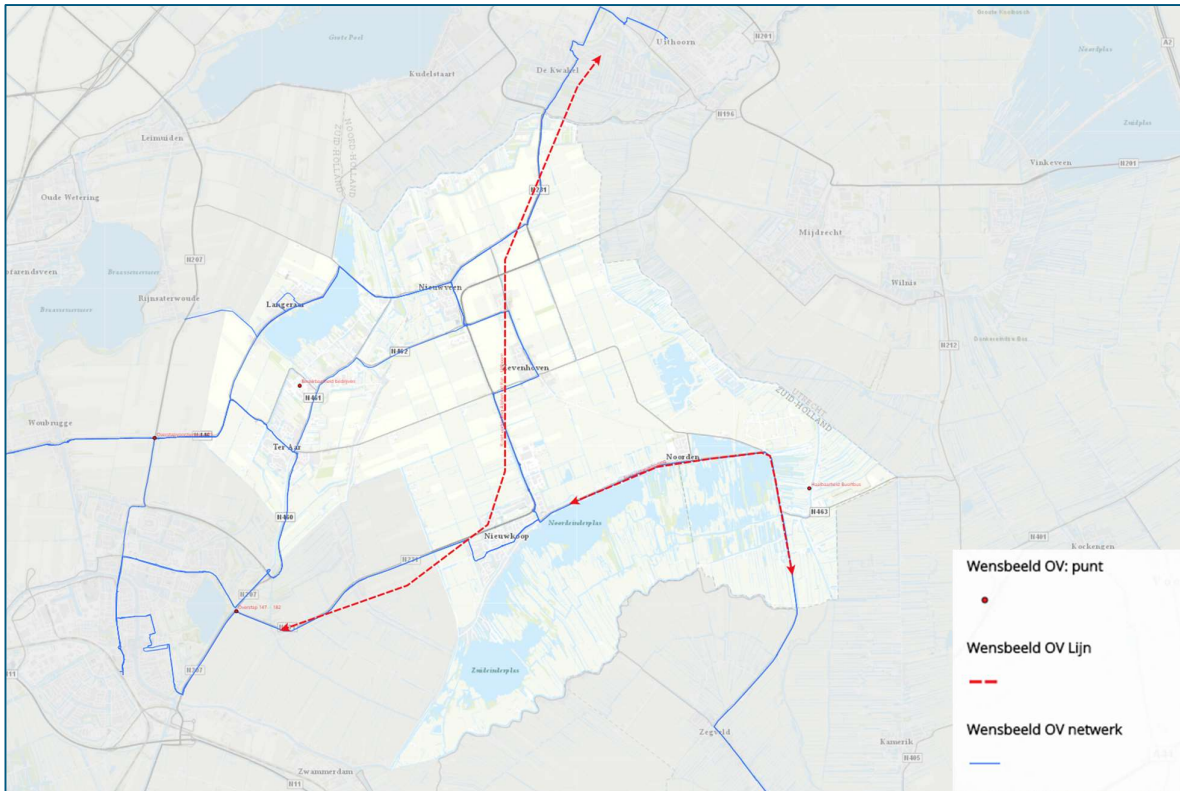
In het kader van de inclusieve samenleving is het van belang dat de het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. Bij haltes is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met een goede en veilige inrichting naar de haltes toe zodat deze voor iedereen goed bereikbaar zijn.

De gemeente heeft de ambitie om in te zetten op een snellere en hoogwaardigere verbinding tussen de Alphen aan den Rijn en Uithoorn. De wens is om aan te sluiten op de toekomstige doorgetrokken Amstelveenlijn en het treinstation Alphen aan den Rijn.

Daarnaast moet er ingezet worden op betere overstapmogelijkheden tussen de buslijnen 147 en 182 om zo gemakkelijker en sneller met het openbaarvervoer te verplaatsen tussen Nieuwkoop en Ter Aar. Ook de overstapvoorziening tussen de buslijnen 182 en 470 zou een opwaardering kunnen gebruiken. De afstanden tussen de haltes zijn groot vanwege het kruispunt met de Kruisweg.

Tevens is de ambitie uitgesproken om de frequentie van de buslijnen te verhogen tussen Nieuwkoop en Noorden. De frequentie verhoging moet zorgen voor meer spreiding zodat ook ouderen gebruik kunnen

maken van de bus. Mogelijk zou de inzet van een buurtbus in/rond Woerdense Verlaat en Noorden hiervoor een oplossingsrichting kunnen zijn.



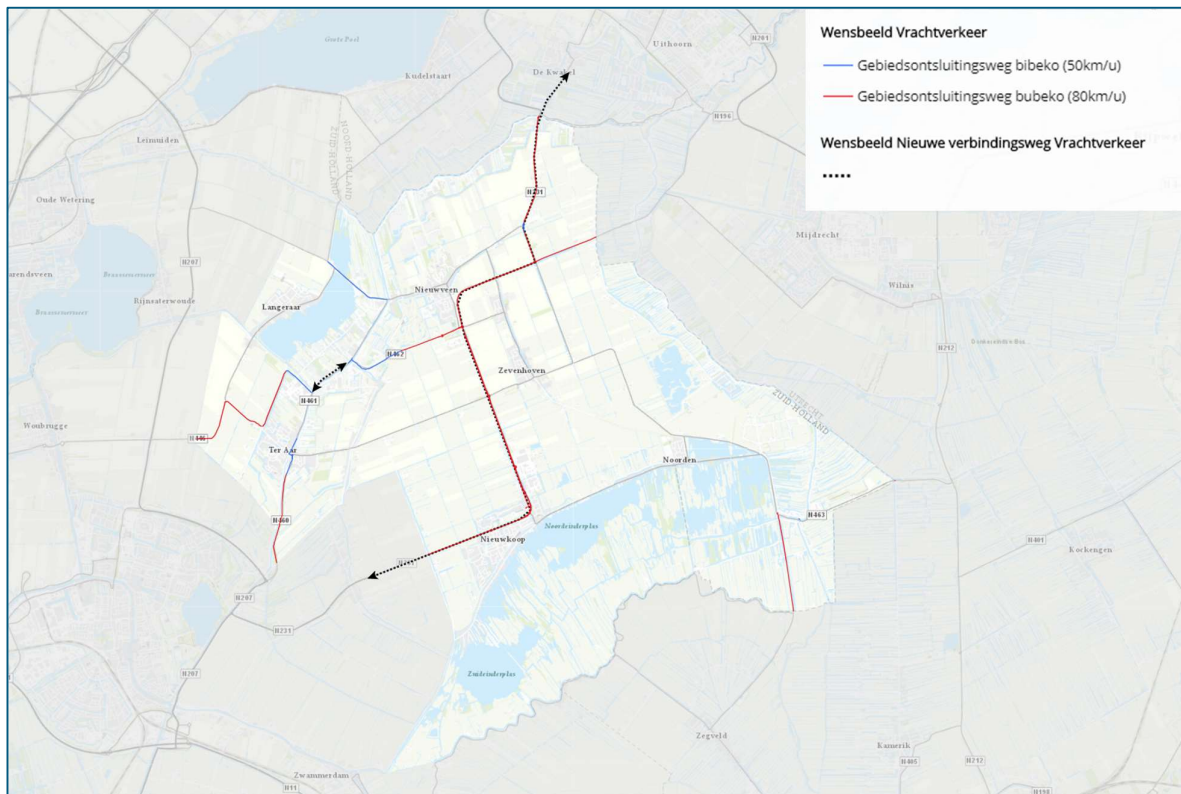
Figuur 8-4 Wensbeeld voor openbaar vervoer

8.5 Vrachtverkeer

De ambitie blijft om doorgaand vrachtverkeer niet te faciliteren door de gemeente heen. Wel moet vrachtverkeer op zijn of haar bestemming binnen de gemeente terecht kunnen. Het is op dit moment niet mogelijk om in route navigatiesystemen op te nemen dat vrachtverkeer via een andere route wordt gestuurd. Overlast van vrachtverkeer kan worden beperkt door het instellen van venstertijden. Hiermee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat het vrachtverkeer zich niet mengt met de piektijden van centrumbezoekers en/of schoolgaande jeugd.

In de huidige situatie lopen de routes voor het vrachtverkeer via de hoofdwegenstructuur (gebiedsontsluitingswegen). Hierdoor ontbreekt officieel een schakel tussen Bovenland en Papenveer voor vrachtverkeer, het is wenselijk om deze toe te voegen. Daarnaast is het wenselijk om De Uitweg en Milandweg niet voor doorgaand vrachtverkeer te bestemmen (zie de nieuwe categoriseringswegen zoals beschreven in paragraaf 8.1)

De routing van gevaarlijke stoffen gaat over de provinciale N231, zoals beschreven in paragraaf 2.1. Het is de wens om dit ook in de toekomst zoveel mogelijk via de provinciale wegen te laten rijden. De gemeente Nieuwkoop blijft terughoudend in het toestaan van gevaarlijke stoffen op haar wegennet en streeft ernaar de routes voor gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via (provinciale) gebiedsontsluitingswegen te laten lopen (zie Figuur 2-4).



Figuur 8-5 Wensbeeld voor vrachtverkeer

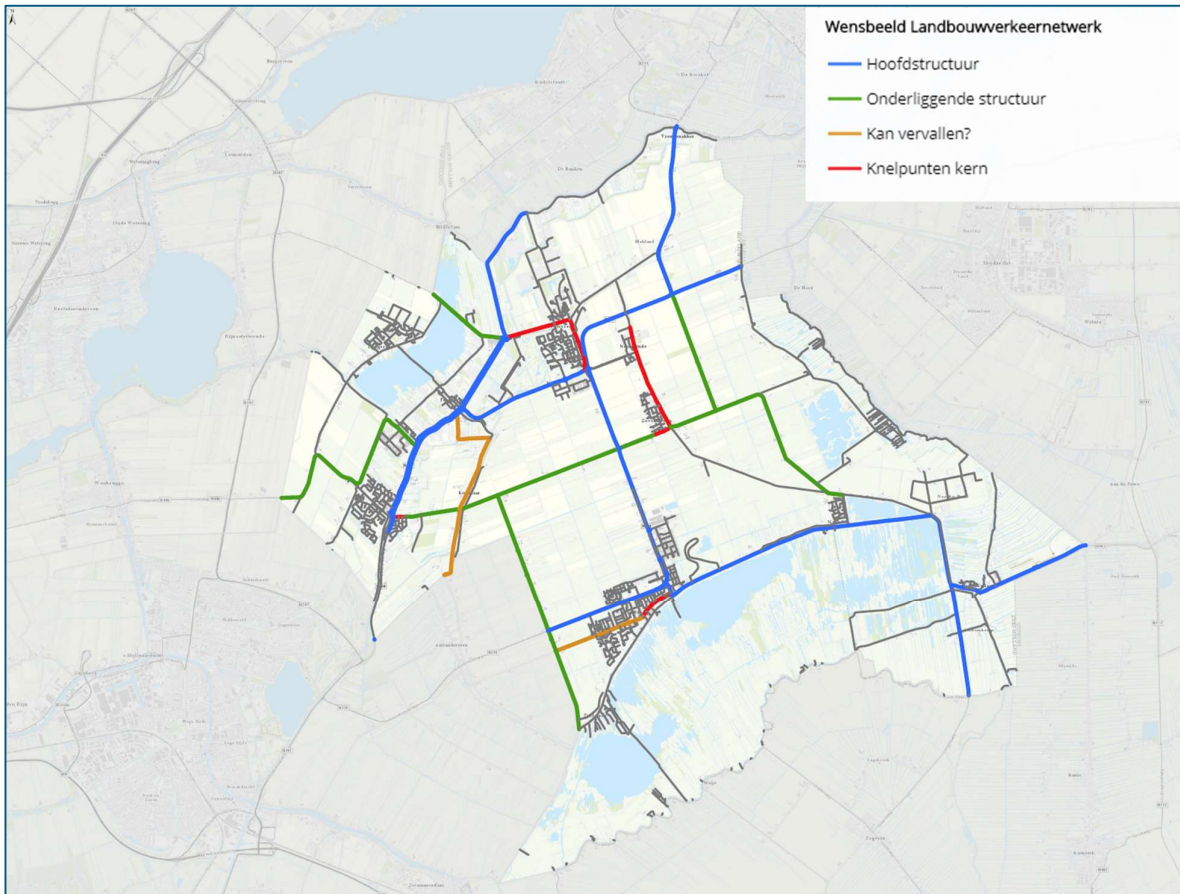
8.6 Landbouwverkeer

Een groot gedeelte van de gemeente heeft een agrarische functie. Hierdoor kent de gemeente veel landbouwverkeer. Niet op alle provinciale wegen is landbouwverkeer toegestaan, wat resulteert in veel zwaar verkeer op wegen met gemengd verkeer.

De ambitie is om landbouwvoertuigen toe te staan op de provinciale wegen om zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te vergroten. Belangrijk aandachtspunt is de tegenstrijdige effecten en belangen als landbouwverkeer over de N231 gaat. Een voorbeeld van een oplossingsrichting is het realiseren van aparte inhaalstroken voor landbouwvoertuigen op lange rechte stukken. Zolang de gewenste route over de provinciale weg nog niet mogelijk is, is een breedtebeperking in de kernen nog niet mogelijk.

Hier gaat het niet alleen om landbouwvoertuigen maar om alle MMBS (motorvoertuig met beperkte snelheid) voertuigen.

Ook hier is gedragsbeïnvloeding en educatie belangrijk. Daarbij kan gedacht worden aan verkeerseducatie op scholen om scholieren al jong ervaring te laten opdoen met landbouwvoertuigen.



Figuur 8-6 Wensbeeld voor netwerk landbouwverkeer

9 Vertaling naar ambities en doelstellingen

Dit GVVP schetst de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren tot 2030. Aan de hand van het GVVP kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald. Het beleid speelt daarbij ook in op ruimtelijke ontwikkelingen.

Als basis voor het GVVP worden doelstellingen gedefinieerd. Deze worden afgeleid uit de constatering in voorgaande hoofdstukken en sluiten zoveel als mogelijk aan bij het collegeprogramma. De hoofddoelstelling wordt daarmee:

Hoofddoelstelling GVVP 2020 – 2030

‘een duurzaam leefbare gemeente, waarbij de bereikbaarheid belangrijk is maar volop aandacht om het doorgaande verkeer niet te faciliteren.’

Per thema worden hier vervolgens een aantal concrete doelstellingen aan gekoppeld, welke hieronder staan beschreven.

Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- Verbeteren van voorzieningen van fiets en voetgangers;
- Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen;
- Betrekken van omwonenden en stakeholders bij de uitwerking van reconstructies.

Verkeer door de gemeente niet faciliteren:

- Aandacht voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- Meer sturing op de routes voor het bevoorradende verkeer.

Optimaliseren duurzaamheid:

- Het verbeteren van laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen en het stimuleren van het gebruik van deze voertuigen;
- Optimaliseren van het OV-aanbod met minimaal behoudt van de bestaande vervoerslijnen.

10 Maatregelen per hoofdthema

De beleidsanalyse, knelpuntenanalyse, de evaluatie van het eerder gevoerd beleid en de geformuleerde doelstellingen komen samen in de maatregelen. Deze maatregelen zijn opgesplitst in 3 hoofdthema's:

1. Oostkanaalweg / Westkanaalweg
2. N231
3. Verkeersveiligheid in de kernen

Door in te zetten op deze drie thema's is bewust gekozen om doorgaand gemotoriseerd verkeer (geen herkomst of bestemming in onze gemeente) niet te faciliteren. Concreet betekent dit geen nieuwe doorsnijding en wordt al het verkeer afgewikkeld op de N231 en/of via de N207, N446, Ringdijk Hertog van Beijerenstraat. Dit betekent dus geen nieuwe ontsluitingen of rondwegen zoals:

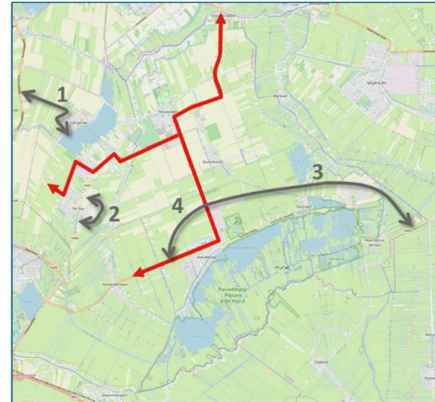
1. Langeraar: verbinding met Kerkweg (Rijnsaterwoude)
2. Ter Aar: Oostkanaalweg – Kerkweg – Oostkanaalweg
3. Noorden/Woerdense Verlaat: verbinding N231 met N463
4. Nieuwkoop: verbinding N231 met N231 (om Buytenwech)

Wel is het mogelijk dat wanneer er grote woningbouwontwikkelingen zijn, de kansen voor het realiseren van een nieuwe ontsluiting bekeken worden.

De maatregelen zijn tot stand gekomen door de volgende stappen te doorlopen:

- Op basis van de huidige situatie en bestaand beleid zijn de knelpunten inzichtelijk gemaakt, waarna vervolgens wensbeelden zijn opgesteld.
- De huidige situatie, de knelpunten en de wensbeelden zijn vervolgens samengevat en voorgelegd aan de klankbordgroep.
- Dit is vervolgens ook getoetst bij de gemeenteraad (tijdens de gemeenteraadvergadering van d.d. 17 september 2020).

Per (hoofd)thema zijn de maatregelen uitgewerkt, deze staan beschreven in de volgende paragrafen. In hoofdstuk 12 wordt een prioriteit toegekend aan deze maatregelen.



Figuur 10-1 doorgaand verkeer niet faciliteren

10.1 Thema 1: Oostkanaalweg / Westkanaalweg

De maatregelen rondom thema 1 zijn gecentreerd rondom de Oostkanaalweg en Westkanaalweg in Ter Aar. De grootste uitdaging in dit gebied is:

Inrichting en functie van de ene weg heeft gevolgen voor de andere weg. Daarbij dient een keuze gemaakt te worden over het wel of niet faciliteren van doorgaand (vracht)verkeer?

De keuze wordt gemaakt om doorgaand (vracht)verkeer niet te faciliteren. Kanttekening hierbij is dat doorgaand verkeer wel aanwezig zal blijven op deze wegen. Er zal worden ingezet op het zoveel mogelijk sturen van het doorgaand verkeer via de route N207 – N446 – Ringdijk – Hertog van Beijerenstraat Westkanaalweg (N461) en de Schilkerweg (N462) Om dit te bereiken worden de onderstaande maatregelen voorgesteld.

Voorgestelde maatregelen	
1.1	Bewegwijzering aanpassen
1.2	Vrachtverbod Westkanaalweg/venstertijden
1.3	Aanpassen maximum snelheid Ringdijk (naar 60 km/h)
1.4	Herinrichten Westkanaalweg (zuidelijk deel)
1.5	Herinrichting van de Hertog van Beijerenstraat (inclusief aangrenzende bedrijven)
1.6	Herinrichten Oostkanaalweg
1.7	Aansluiting Amaliahof
Aanvullende maatregelen (provinciaal netwerk)	
1.8	Linksafvak Schilkerweg



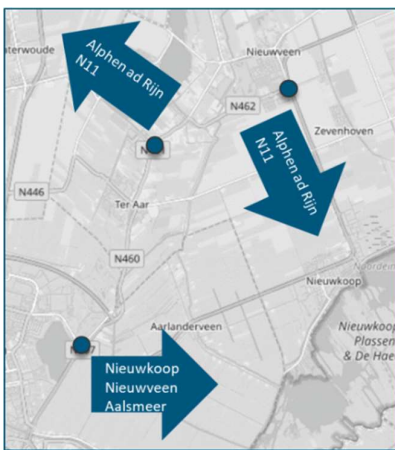
Figuur 10-2 Thema 1 Oostkanaalweg / Westkanaalweg

Deze maatregelen worden hieronder verder uitgewerkt.

1.1 Bewegwijzering aanpassen

Een goede bewegwijzering is van belang voor het sturen van verkeer over de route die daar het meest voor geschikt is en het beperken van zoekverkeer.

Uit het kentekenonderzoek dat in 2019 is uitgevoerd (zie hoofdstuk 4.1) blijkt dat een grote stroom doorgaand verkeer via de Oost- en Westkanaalweg rijdt in plaats van de N231. Veel automobilisten maken gebruik van routenavigatiesystemen, voor deze reizigers zal het aanpassen van de bewegwijzering weinig verandering brengen. Het is niet mogelijk om de routing in de routenavigatie aan te passen. Dit kan alleen als een route op juridisch en/of fysiek gebied niet meer mogelijk is. Het is wel wenselijk om bewegwijzering aan te passen voor vrachtverkeer en automobilisten die geen gebruik maken van hun navigatiesysteem. Daarnaast kunnen de overige maatregelen ertoe leiden dat de route via de oostkanaalweg of westkanaalweg



Figuur 10-3 routebewegwijzering

onaantrekkelijker wordt, bijvoorbeeld door een lagere rijsnelheid. Hierdoor kunnen uiteindelijk ook navigatiesystemen uiteindelijk de N231 voorstellen als snellere route.

De maatregel omvat het bekijken hoe de bewegwijzering geoptimaliseerd kan worden en het aanpassen van de bewegwijzering om zo doorgaand verkeer naar de gewenste wegen te sturen.

1.2 Vrachtverbod Westkanaalweg/venstertijden

Op dit moment geldt op Westkanaalweg geen vrachtverbod. Door een vrachtverbod in te stellen moet in ieder geval het vrachtverkeer een andere route zoeken, bijvoorbeeld via de Hertog van Beijerenstraat en de Ringdijk. Het vrachtverbod is voor iedereen van toepassing, zowel doorgaand vrachtverkeer als lokaal vrachtverkeer vallen hieronder. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk door het verlenen van een ontheffing.

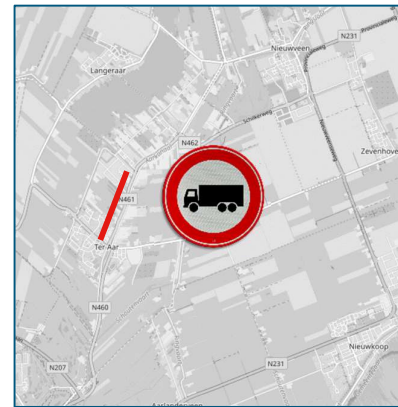
De overlast van doorgaand vrachtverkeer kan ook beperkt worden door het instellen van venstertijden. Daarmee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat het vrachtverkeer zich niet mengt met de piektijden van andere verkeersdeelnemers.

De maatregel is een onderzoek naar de haalbaarheid van het instellen van een vrachtverbod op de Westkanaalweg tussen de Hertog van Beijerenstraat en de Aardamseweg. Dit gedeelte van de Westkanaalweg is in beheer bij de Provincie Zuid-Holland. Op dit moment is de Gemeente Nieuwkoop in gesprek met de Provincie Zuid-Holland over overname van de weg. Indien de weg overgenomen wordt door de gemeente kan de haalbaarheid van de maatregelen voor de Westkanaalweg onderzocht worden.

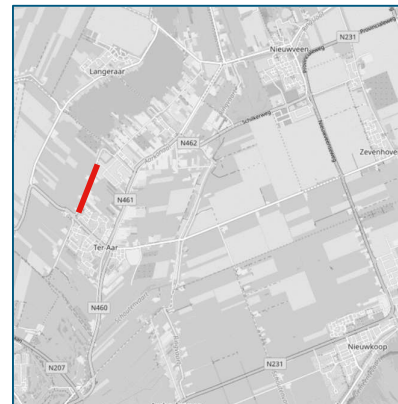
1.3 Aanpassen maximum snelheid Ringdijk (naar 60 km/h)

De Ringdijk is een gemeentelijke weg die, na het kruispunt met de Aardamseweg, overgaat in een provinciale weg N446 (80 km/uur). Tussen de Aardamseweg en de Stobbeweg geldt nu een snelheidsregime van 80 km/uur. Tussen de Stobbeweg en de Paradijsweg geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. In de bocht van de Ringdijk tussen de Stobbeweg en de Paradijsweg hangt een adviessnelheidsbord van 30 km/uur. De gereden snelheden leiden tot een onveilig gevoel voor langzaam verkeer op het naastgelegen vrijliggende fietspad in de binnenbocht.

De maatregel is het onderzoeken naar de haalbaarheid om het wegprofiel aan te passen naar een erftoegangsweg (60 km/uur) én, indien haalbaar, deze aanpassing uitvoeren.



Figuur 10-4 Vrachtverbod Westkanaalweg

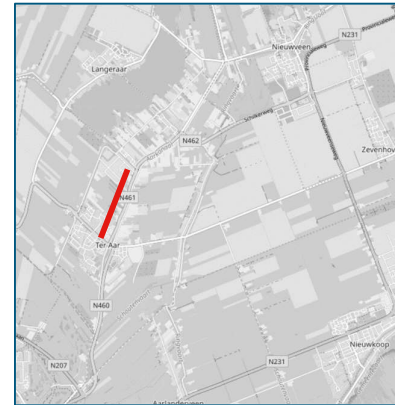


Figuur 10-5 Ringdijk

1.4 Herinrichten Westkanaalweg (zuidelijk deel)*

In maatregel 1.1 is reeds een voorstel voor het instellen van een vrachtverbod op deze weg besproken. Dat is een eenvoudige maatregel die snel kan worden ingevoerd.

Een stap verder is om de Westkanaalweg her in te richten vanaf de Hertog van Beijerenstraat tot aan de Aardamseweg. Bij een herinrichting kan meer ruimte en aandacht voor de fietsers worden gegeven, die op dit stuk op de rijbaan rijden gemengd met het gemotoriseerde verkeer. Naast de herinrichting is de gemeente ook voornemens om de komgrens te verleggen tot aan Hertog van Beijerenstraat, zo past de herinrichting van de straat ook bij het gewenste profiel binnen de bebouwde kom.

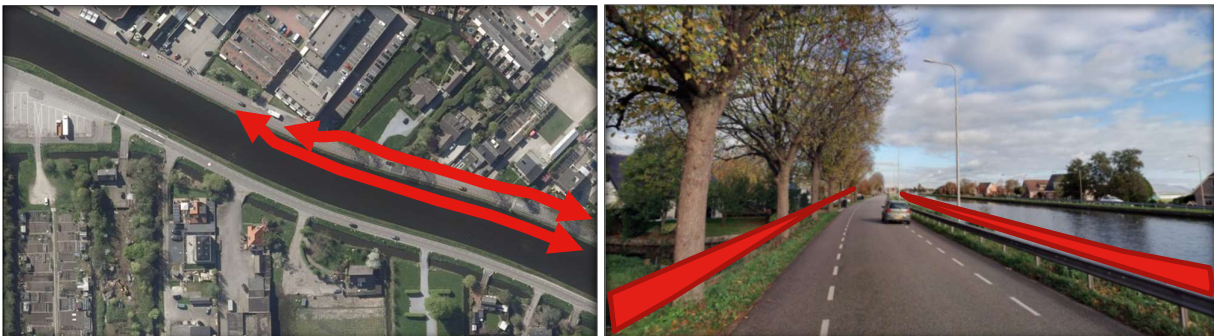


Figuur 10-6 Herinrichten Westkanaalweg

Voor de fiets zou de meest wenselijke oplossing een vrijliggend fietspad zijn, zoals reeds aanwezig is op het noordelijk deel van de Westkanaalweg (tussen de Hertog van Beijerenstraat en de Schilkerweg). Een eerder tracé onderzoek naar de mogelijkheid van een vrijliggend fietspad langs de Westkanaalweg heeft aangetoond dat grondaankoop noodzakelijk is voor het realiseren van een vrijliggend fietspad.

Het scheiden van de kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, voetgangers) met het gemotoriseerd verkeer op de Westkanaalweg geniet de voorkeur. Een andere optie is om bij de herinrichting fietsstroken met rood asfalt aan te brengen. Dit is vergelijkbaar met het wegprofiel op de Oostkanaalweg.

Dit gedeelte van de Westkanaalweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Op dit moment is de Gemeente Nieuwkoop in gesprek met de Provincie Zuid-Holland over overname van de weg. De provincie Zuid-Holland erkent de huidige problematiek op de Westkanaalweg. Samen met de provincie Zuid-Holland dient de haalbaarheid van een vrijliggend fietspad nader te worden onderzocht.



Figuur 10-7 Westkanaalweg, vrijliggende fietspaden

1.5 Herinrichting van de Hertog van Beijerenstraat (inclusief aangrenzende bedrijven)

Het bedrijventerrein Bovenland wordt ontsloten door de Hertog van Beijerenstraat. De Hertog van Beijerenstraat ligt binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Langs de weg is een vrijliggend fietspad aanwezig. Vanaf de weg zijn veel toegangen tot percelen aanwezig, die het vrijliggend fietspad kruisen. Aan de andere zijde van de weg zijn parkeervoorzieningen aanwezig (langsparkerstrook). Daarnaast is het kruispunt met de Westkanaalweg onoverzichtelijk.

Het bedrijventerrein wordt mogelijk gerevitaliseerd. Het is daarom verstandig om tegelijkertijd bij het revitaliseren van het bedrijventerrein al na te denken over een opwaardering of herinrichting van de Hertog van Beijerenstraat. Bij het opwaarderen van de weg en het kruispunt met de Westkanaalweg is een lobby bij de provincie Zuid-Holland nodig.



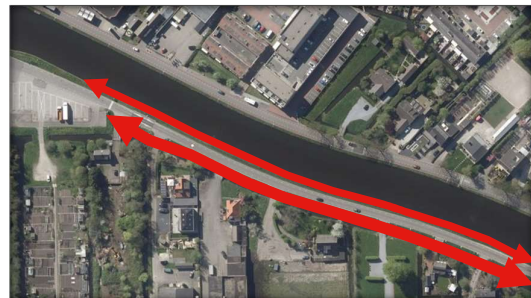
Figuur 10-8 Hertog van Beijerenstraat en kruispunt met Westkanaalweg

1.6 Herinrichten Oostkanaalweg

De Oostkanaalweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Een vrijliggend fietspad wordt normaliter daar niet toegepast. Afgelopen jaren zijn er de nodige maatregelen op de Oostkanaalweg genomen, zo zijn er drempels en wegversmallingen aangebracht. Tenslotte is langs de gehele Oostkanaalweg rood asfalt aangebracht op de fietssuggestiestroken.

Vanwege de beperkte beschikbare ruimte is een vrijliggend fietspad hier niet aanwezig. Gezien de hoeveelheid verkeer zou een vrijliggend fietspad toch wenselijk zijn om zo fietsers een eigen ruimte te bieden Er zijn twee opties om een vrijliggend fietspad te realiseren:

- Over het water;
- Via percelen van aangrenzende woningen.



Figuur 10-9 onderzoeken mogelijkheid vrijliggend fietspad (Oostkanaalweg)

Het realiseren van een vrijliggend fietspad over water is reeds door de gemeente onderzocht. In verband met de hoge investeringskosten en de doorvaart van schepen op het Aarkanaal is het realiseren van een vrijliggend fietspad boven water niet haalbaar. Vanuit de eisen van de provincie moet een minimale vaarstrookbreedte van 25 meter behouden blijven. Deze breedte is nodig schepen met een breedte van 8,5 meter toe te staan. Deze maatregelen bestaan uit een haalbaarheidsonderzoek naar een vrijliggend fietspad langs de Oostkanaalweg.

1.7 Aansluiting Amaliahof (N460)

De nieuwbouwontwikkeling Amaliahof in Ter Aar wordt ontsloten via de Oostkanaalweg (N460). Op dit moment is de kruising Oostkanaalweg – Prinses Amaliahof een voorrangskruispunt zonder linksafvakken op de hoofdrijbaan.

Dit kruispunt bevindt zich vrij direct na de komgrens waardoor het kruispunt over het hoofd wordt gezien en hier hard gereden wordt. Achteropkomend verkeer heeft het afslaand verkeer richting de Prinses Amaliahof niet altijd direct in de gaten.

Daarnaast is het lastige voor de bewoners van de Prinses Amaliahof om de N460 op te draaien. Er zijn weinig hiaten en men moet stil staan op het fietspad om verkeer te kunnen waarnemen op de N460.

De N460 is een provinciale weg. De provincie Zuid-Holland hanteert voor haar (stroom)wegen dat doorgaand verkeer niet / zo min mogelijk gehinderd wordt door afslaand verkeer. Bij onderhoud/herinrichting van deze weg moet dit kruispunt opgewaardeerd worden. Dit kan bijvoorbeeld door linksafvakken te realiseren. Dit biedt tevens het voordeel dat verkeer komend vanuit het Prinses Amaliahof de N460 in twee keer kunnen oprijden, omdat er op het middenstuk gehalteerd kan worden. Het aangrenzende fietspad moet verder uitgebogen worden van de kruising zodat autoverkeer niet stil staat op het fietspad en de doorgang blokkeert.

De maatregel bestaat uit het lobbyen bij de provincie Zuid-Holland om aandacht te vragen voor de verkeersveiligheid op deze kruising en aan te geven dat bij onderhoud / herinrichting deze weg linksafvakken worden gerealiseerd.

1.8 Linksafvak Schilkerweg (N462)

Ook het realiseren van een linksafvak op de Schilkerweg (N264) betreft een maatregel in het provinciale wegennetwerk. De Schilkerweg (N462) van Nieuwveen tot aan het kruispunt Golfpad heeft een snelheidsregime van 80 km/uur. Vanaf het Golfpad tot aan Papenbrug geldt een snelheidsregime van 50 km/uur.

Het wegprofiel op de Schilkerweg komt niet overeen met gewenste snelheid (50 km/uur) waardoor de daadwerkelijke snelheid hoog is. Hierdoor heeft achteropkomend (doorgaand) verkeer het afslaand verkeer richting Zwembad/Golfbaan niet direct in de gaten.



De N460 is een provinciale weg. Bij onderhoud/herinrichting van de weg moet dit kruispunt opgewaardeerd worden, bijvoorbeeld door linksafvakken te realiseren. Dit biedt tevens het voordeel dat verkeer vanaf het Zwembad/Golfbaan de N462 in twee keer kan oprijden doordat er op het middenstuk gehalteerd kan worden.

De maatregel bestaat uit een lobby bij de Provincie Zuid-Holland tot het opwaarderen van deze kruising bij een herinrichting/onderhoud aan de Schilkerweg (N462). Dit groot onderhoud staat nu bij de Provincie Zuid-Holland gepland om in 2022/2023 op te gaan pakken.

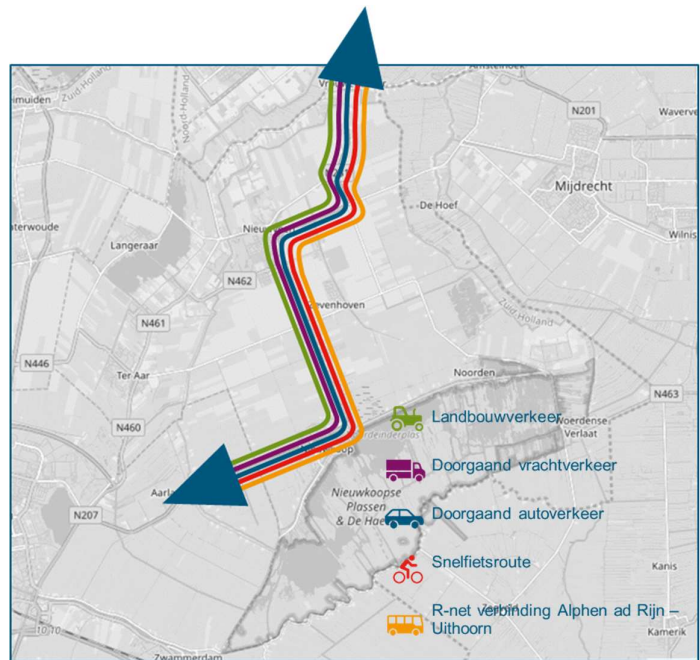
10.2 Thema 2: N231

Thema 2 is gefocust op de provinciale N231. De belangrijkste keuze voor dit thema is:

Cluster van verschillende vervoersmodaliteiten over de N231. Voor elk van deze modaliteiten kan een keuze gemaakt worden hoe hiermee wordt omgegaan: faciliteren op huidige infra, uitbreiden of nieuwe doorsnijding.

Doorgaand verkeer wordt niet gefaciliteerd door het hele gebied, maar dat wat aanwezig is in het gebied moet bij voorkeur over de N231 rijden. Door de clusters van verschillende vervoersmodaliteiten en de beperkte beschikbare ruimte is het een uitdaging om alle clusters van vervoersmodaliteiten op de N231 een plek te geven. Om dit veilig mogelijk te maken zijn maatregelen nodig.

Voorgestelde maatregelen	
2.1	Landbouwverkeer toestaan op de N231
2.2	Streven naar hoogwaardig openbaar vervoer op de N231
2.3	Onderzoek naar optimalisatie fietsroute langs de N231 (ook voor snelfietsers).
2.4	Beperken doorsteekjes en optimaliseren parallelweg N231.
2.5	Verbinding N231 en N201



2.1 Landbouwverkeer toestaan op de N231

Een groot gedeelte van het land binnen de gemeente Nieuwkoop heeft een agrarische functie. Hierdoor kent de gemeente veel landbouwverkeer. Op dit moment is landbouwverkeer op de provinciale weg N231 niet toegestaan tussen Aarlanderveen Nieuwveen, tenzij daar een ontheffing voor is afgegeven. Landbouwverkeer is tussen Vrouwenakker en de Oude Spoorbaan wel toegestaan op de N231. Deels is langs de N231 een parallelweg aanwezig waar landbouwverkeer gebruik van kan maken, maar niet overal. Op deze alternatieve wegen rijdt het landbouwverkeer gemengd met het fietsverkeer, wat voor een onveilig gevoel zorgt bij fietsers.

Landelijk wordt een kentekenplicht voor landbouwverkeer ingevoerd, daarmee wordt tevens de toegestane snelheid verhoogd. De gemeente Nieuwkoop wil het doorgaande vracht- en landbouwverkeer weren uit de bebouwde kommen. Hierin streeft de gemeente naar een zo goed mogelijk benutten van de daarvoor geschikte wegen, zoals de N231 zelf en niet op de parallelwegen in verband met de beperkte ruimte en de aanwezigheid van fietsers

De maatregel bestaat uit een lobby bij de provincie om het landbouwverkeer op de provinciale wegen toe te staan en het gezamenlijk optrekken bij het invoeren van een dergelijke maatregel.



Figuur 10-10 Voorbeeld hier landbouwverkeer op provinciale weg vormgegeven kan worden met inhaalstroken



Figuur 10-11 Parallelweg N231 voor landbouwverkeer

2.2 Streven naar hoogwaardig openbaar vervoer op de N231.

De tramverbinding Amstelveen – Amsterdam wordt doorgetrokken naar Uithoorn, naar verwachting zal dit in de zomer van 2024 gereed zijn. Dit biedt kansen voor een betere OV-verbinding tussen Uithoorn, Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn. Er is behoefte aan een snelle bus van Alphen aan de Rijn naar Uithoorn om de OV-bereikbaarheid aantrekkelijker te maken en een overstap op de tramverbinding aantrekkelijk te maken. De gemeente Nieuwkoop zet in op een snelle lijnverbinding. Kernpunten hierbij zijn een snelle verbinding met goede doorstroming, maar ook overdekte wachtruimtes en ruime fietsenstallingen.

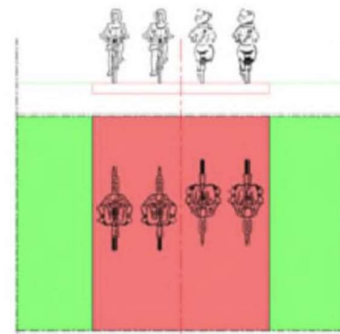
De openbaar vervoer concessie wordt door de provincie Zuid-Holland verleend. Deze maatregel bestaat dan ook uit een lobby bij en het gezamenlijk optrekken met de regio voor een snelle lijnverbinding tussen Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Uithoorn. Op deze manier kan het openbaar vervoer een reeel alternatief gaan vormen voor de auto.



Figuur 10-12 impressie HOV

2.3 Onderzoek naar optimalisatie fietsroute langs de N231 (ook voor snelfietsers)

Langs de N231 wordt veel gefietst. De wens is om de regionale fietsroute te verbeteren en een comfortabele fietsroute met zo min mogelijk oponthoud te realiseren. Snelfietsroutes zijn ruime en comfortabele routes, die bovendien zorgen voor een betere bereikbaarheid van woon- en werklocaties. Het fietspad langs de N231 is een belangrijke relatie voor scholieren en werknemers. Bestemmingen zijn onder andere het voortgezet onderwijs in Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn of het hoger onderwijs in Amsterdam, Leiden of Utrecht.



Ook in richtingen van Uithoorn en Alphen aan den Rijn is het wenselijk om de fietsroute te verbeteren. Op dit moment is niet overal een fietsvoorziening aanwezig er is alleen een fietspad/parallelstructuur aanwezig voor de fietsers vanaf Vrouwenakker tot aan de kern Nieuwkoop. Tussen Nieuwkoop en Alphen aan de Rijn is dit niet aanwezig, fietsers maken nu gebruik van de Aarlanderveenseweg richting Aarlanderveen. Hoe de fietsroute kan worden verbeterd of een nieuwe fietsroute gerealiseerd kan worden.

De huidige fietsroute langs de N231 is qua vormgeving momenteel niet ideaal. Zo is het fietspad niet overal breed genoeg en moeten de fietsers op sommige plekken gemengd met het overige verkeer fietsen. Daarnaast is de kwaliteit van het verhardingsmateriaal niet overal goed (meer).

Bij deze maatregel wordt er gezamenlijk opgetrokken met de provincie om te onderzoeken wat de verbeteringsmogelijkheden zijn voor de fietsroute tussen Uithoorn en Alphen aan den Rijn. Onderdeel hiervan is onderzoeken welke route het meest geschikt is als snelfietsroute: een route via Nieuwkoop of een route via Ter Aar.

2.4 Beperken doorsteekjes en optimaliseren parallelweg N231

De N231 heeft deels een parallelweg. Op veel stukken staan er aan beide zijden woningen langs de weg. Hierdoor zijn er veel doorsteekjes, wat de verkeersveiligheid niet bevordert.

Bij deze maatregel gaat de gemeente inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de parallelweg langs de N231. Omdat zowel de parallelweg als de N231 een provinciale weg is, zal deze maatregelen ook in samenwerking met de gemeente moeten gebeuren.



Figuur 10-13 Doorsteekjes en parallelweg N231



Figuur 10-14 N231

2.5 Verbinding N231 en N201

Zoals in hoofdstuk 10 beschreven wordt het doorgaande verkeer (wat geen herkomst of bestemming heeft in de gemeente) niet gefaciliteerd. Natuurlijk is het wel belangrijk dat de ontsluitingsmogelijkheden voor de inwoners van de gemeente wel optimaal gefaciliteerd worden. De gemeente wil voor haar inwoners zowel openbaar vervoer, fietsers als voor het gemotoriseerd verkeer goede verbindingen en ontsluitingen richting de metropoolregio Amsterdam.

Bij deze maatregel gaat de gemeente inzetten om een goede verbinding tussen de N201 en de N231 op de provinciale agenda te krijgen.

10.3 Thema 3: Verkeersveiligheid in de kernen

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema waar veel opmerkingen over gekomen zijn. In veel kernen van de gemeente Nieuwkoop is de wens om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor het langzaam verkeer. Dit thema heeft als doel dan ook:

Verbeteren van voorzieningen van fiets en voetgangers. Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen.

De voorgestelde maatregelen worden onderverdeeld naar de volgende onderwerpen en worden toegelicht in de onderstaande paragrafen:

- 3.1 Bruggen
- 3.2 Breedte beperking
- 3.3 Fietsers
- 3.4 Toegankelijkheid voetgangers / mindervaliden
- 3.5 Openbaar vervoer
- 3.6 Mogelijk afwaarderen van wegen

10.3.1 Bruggen

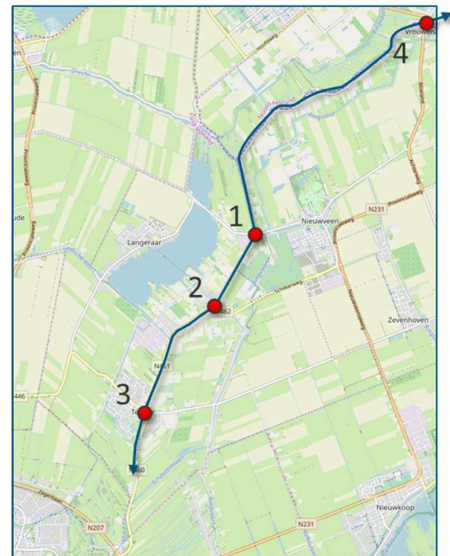
Gemeente Nieuwkoop kent de nodige bruggen over het Arkanaal en de Amstel:

1. Kattenbrug
2. Papenbrug
3. Aardammerbrug
4. Vrouwenakkerse brug

Wanneer deze bruggen geopend zijn, ontstaan er knelpunten rondom deze bruggen in de doorstroming van het verkeer. Daarnaast is ook de verkeersveiligheid op de naastgelegen kruispunten een knelpunt.

Drie van deze bruggen hebben overlap met de andere thema's en worden in die hoedanigheid al meegenomen:

- De Aardammerbrug en de Papenbrug moeten worden meegenomen bij de beschouwing van de Oostkanaalweg / Westkanaalweg (thema 1);
- De Vrouwenakkerse brug moet meegenomen worden bij de beschouwing van de N231 (thema 2).



De Kattenbrug is momenteel te smal om met twee auto's elkaar te passeren. Op de brug gelden voorrangregels wie als eerste mag passeren. Maar doordat direct aan beide zijden van de brug voorrangskruispunten liggen ontstaat er verwarring wie er voorrang heeft.

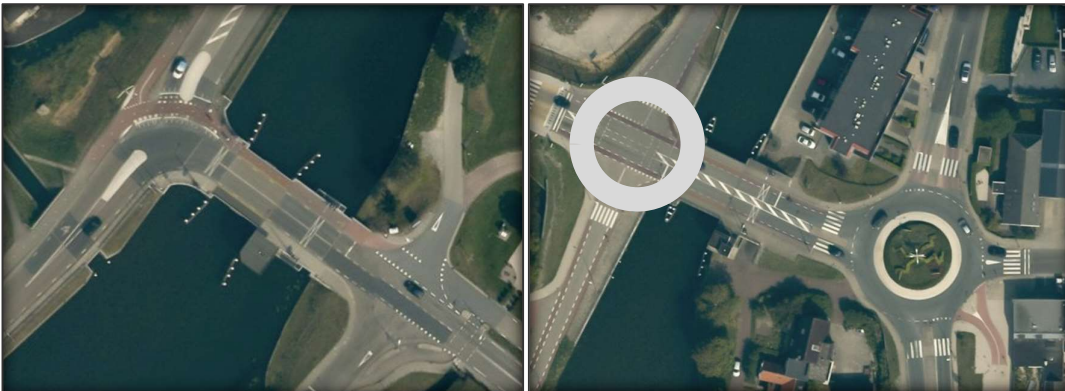
De wens om de Papenbrug te verbreden moet op langere termijn beschouwd worden met de maatregelen in thema 1. Wel vraagt de situatie om maatregelen op korte termijn om zo de veiligheid van de fietsers te vergoten.

Bij deze maatregel dient er samen met de provincie Zuid-Holland onderzocht te worden wat het verkeersveiligheidsprobleem is, zodat dit vervolgens opgelost kan worden.

Voorgestelde maatregel	
3.1.1	Kattenbrug: onderzoek verkeersveiligheidsprobleem
3.1.2	Papenbrug: veiligheid fietsers



Figuur 10-15 Kattenbrug



Figuur 10-16 brug Oostkanaalweg, Westkanaalweg



Figuur 10-17 brug Vrouwenakker

10.3.2 Breedte beperking

De leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen worden ervaren als knelpunten. Om deze te verbeteren kan het helpen om een breedte beperking in te stellen op bepaalde straten in de kernen, zodat breed (landbouw)verkeer niet meer door de kernen rijdt. Gewenste straten om een breedtebeperking op in te stellen zijn bijvoorbeeld de Dorpstraat en Zuideinde in Nieuwkoop en de Dorpstraat in Nieuwveen.

Belangrijk aandachtspunt bij het instellen van een breedtebeperking is de relatie met omliggende wegen. Breed (landbouw)verkeer moet een alternatieve route blijven houden. Zodoende is het instellen van deze maatregel alleen mogelijk met inachtneming van thema 1 (Oostkanaalweg/Westkanaalweg) en thema 2 (N231).

Voorgestelde maatregelen

3.2	Breedtebeperking instellen in dorpskernen
-----	---

10.3.3 Fietzers

Voor fietsers zijn er twee onderwerpen waar de gemeente Nieuwkoop vooral op gaat inzetten. Dat is de oversteekbaarheid en de locatie op de weg van de fietsers. Hieronder is per onderwerp onderscheid gemaakt aan welke concrete maatregelen gedacht wordt.

Oversteekbaarheid

Op een aantal locaties binnen de gemeente moet het fietsverkeer een weg oversteken waarbij de oversteeklocatie niet ideaal is. Idealiter voldoet een oversteeklocatie aan de volgende wensen:

- Daar waar fietsers een drukke weg moeten oversteken is het wenselijk dat dit in twee fases kan plaatsvinden;
- Daarnaast moet de zichtbaarheid van de fietser en het zicht op aankomend verkeer goed zijn;
- Ook het reduceren van het gemotoriseerd verkeer maakt een oversteek voor fietsers veiliger, evenals het reduceren van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Vaak is één van voorgaand genoemde punten niet optimaal. Om de oversteekbaarheid te verbeteren moet een oversteeklocatie dus op de volgende punten verbeteren: de zichtbaarheid van de fietsers en het zicht op aankomend verkeer moet goed zijn, het gemotoriseerd verkeer moet niet te groot zijn en de snelheid moet niet te hoog liggen, indien mogelijk is het wenselijk om de fietser in twee fases een weg over te laten kunnen steken.

De gemeente Nieuwkoop zet de komende jaren in op de volgende vier maatregelen met betrekking tot het verbeteren van de oversteekbaarheid van fietsers.

Voorgestelde maatregelen

3.3.1	Langeraar: Oversteekbaarheid Geerweg (Langeraarweg, Vriezeweg, Paradijsweg)
3.3.2	Nieuwkoop: Oversteekbaarheid Nieuwveenseweg (Achterweg, Dorpsstraat)
3.3.3	Nieuwkoop: Provinciale weg N231 (t.h.v. autobedrijf Maas)
3.3.4	Noorden: Uitweg – Noordse kruis



Figuur 10-18 Kruispuntlocaties Geerweg



Figuur 10-19 Kruispuntlocaties Oude Nieuwveenseweg



Figuur 10-20 Kruispunt Uitweg – Noordse kruis en fietsoversteek N231

Locatie op de weg

Een ander onderwerp waar de gemeente Nieuwkoop de komende jaren op gaat inzetten is de locatie van de fietsers op de weg. Op een aantal locaties binnen de gemeente waar veel gefietst wordt, is de ruimte beperkt of de inrichting niet ideaal. Fietsers delen de ruimte dan met ander (gemotoriseerd) verkeer, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.

Idealiter wordt er bij de inrichting van een goede fietsinfrastructuur aan de volgende wensen voldaan:

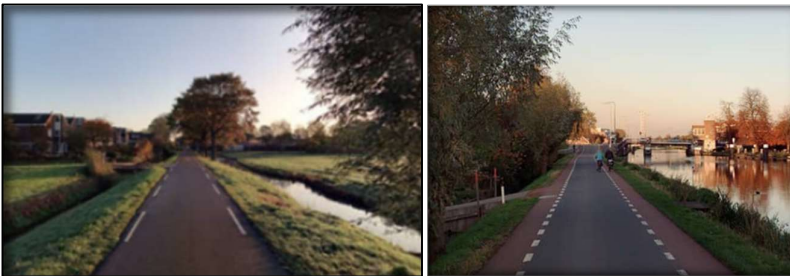
- De verschillende verkeersstromen worden zoveel mogelijk gescheiden;
- Indien dit niet mogelijk is, en verschillende weggebruikers noodzakelijkerwijs van dezelfde weg gebruik maken, heeft het gemotoriseerd verkeer een beperkte snelheid.
- Daarbij wordt de aanwezigheid en zichtbaarheid van de fietser duidelijk gemaakt, bijvoorbeeld door de aanleg van brede fietsstroken.

Om de locatie van de fietser op de weg te verbeteren, gaat de gemeente Nieuwkoop de komende jaren inzetten op de onderstaande locaties. Hierbij inventariseren ze wat er te optimaliseren valt en voeren ze (kleine) verbeteringen uit.

Voorgestelde maatregelen	
3.3.5	Noorden: Simon Van Capelweg – Voorweg
3.3.6	Korteraar: Zevenhovenseweg (brug)
3.3.7	Nieuwkoop: Aarlanderveenseweg (fietsstraat)
3.3.8	Ter Aar: Westkanaalweg (irt IKC)



Figuur 10-21 Zevenhovenseweg



Figuur 10-22 Aarlanderveenseweg

Westkanaalweg



Figuur 10-23 Simon van Capelweg

10.3.4 Toegankelijkheid voetgangers / mindervaliden

Belangrijke aandachtspunten voor de voetgangersstructuur zijn oversteekplaatsen. Het gaat dan over de hoofdverkeersstructuur van gebiedsontsluitingswegen (50km/u). Op erftoegangswegen in verblijfsgebieden (30km/u) worden in principe geen geregelde of gemarkeerde oversteekplaatsen aangelegd omdat dit tegenstrijdig is met het Duurzaam Veilig-principe. Uitzonderingen hierop worden gemaakt bij belangrijke routes naar scholen en sportvoorzieningen.

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer zij zich in een schoolzone bevinden.

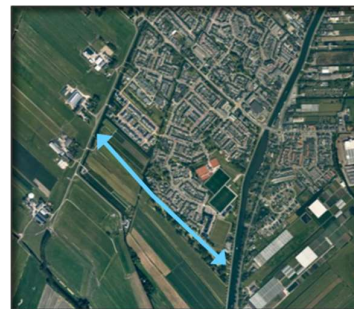
Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte is het belangrijk dat de voorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. Smalle stoepen of hoge drempels/trottoirranden maken dat niet alle voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn. Op 14 juli 2016 is het VN-verdrag handicap in Nederland werking getreden, Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). Het verdrag versterkt de positie van mensen met een beperking. Hierin wordt gewezen dat de wereld toegankelijk ontworpen moet worden en waar nodig individuele maatregelen worden getroffen. Een aanpak in het kader van toegankelijkheid is daarvoor wenselijk.

Daarnaast is er uit de wensbeelden (hoofdstuk 8) naar voren gekomen dat het in elke kern mogelijk zou moeten zijn om een recreatief rondje te lopen. Hiervoor is het wenselijk om bijvoorbeeld in Ter Aar de Westkanaalweg te verbinden met het Windepad. Ook moeten de aansluitingen naar lange afstandswandelroutes door de gemeente gefaciliteerd worden.

Binnen de kernen moet het voor voetgangers makkelijk zijn om hun weg te vinden ("wayfinding"). De bereikbaarheid van speeltuinen en de verbindingen met de buitenruimtes moeten goed zijn, om zo de gezondheid (buiten lopen is gezond) en buitenspelen te stimuleren.

Om de toegankelijk voor voetgangers en mindervaliden te verbeteren wordt er ingezet op de onderstaande maatregelen.

Voorgestelde maatregelen	
3.4.1	Nieuwveen: Kruising Hazeweg – Laan der Verwondering (oversteek voorziening voor langzaam verkeer richting centrum en basisscholen)
3.4.2	Ter Aar: Westkanaalweg – Windepad (recreatief rondje)
3.4.3	Nieuwkoop: Bereikbaarheid Sportcomplex
3.4.4	Nieuwkoop: Bereikbaarheid Centrum vanuit Oranjebuurt
3.4.5	Noorden: Voetgangersvoorziening Simon van Capelweg



10.3.5 Openbaar vervoer

Met betrekking tot het openbaar vervoer vind de gemeente het belangrijk om de overstapmogelijkheden goed te faciliteren en de OV-hubs goed bereikbaar te maken. Dit geldt voor fietsverkeer, maar ook zeker voor voetgangers. De gemeente blijft aandacht vragen voor de sociale functie van het openbaar vervoer. Waar mogelijk kan dit vormgegeven worden door vraagafhankelijk vervoer te faciliteren of door het inzetten van een buurtbus.

Aangezien de gemeente niet zelf het openbaar vervoer netwerk beheert, bestaan de maatregelen op dit gebied vooral uit een lobbytraject bij de Provincie Zuid-Holland. De gemeente zet in op het actief bijwonen en bijdragen aan regionale overleggen over openbaar vervoer. De gemeente zal daarbij de onderstaande locaties benadrukken. Daarnaast zal zij inzetten op het vasthouden van het huidige voorzieningenniveau.

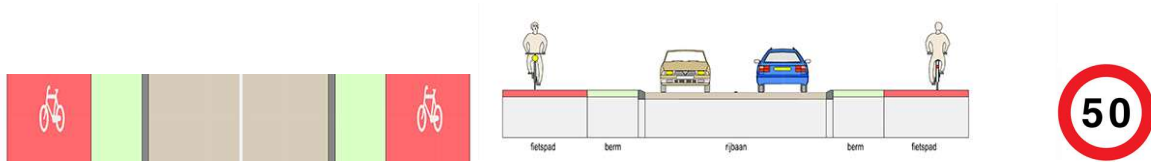
Voorgestelde maatregelen	
3.5.1	Noorden / Woerdenseverlaat: Buurtbus
3.5.2	Noorden/Woerdense Verlaat: frequentie verhoging ri. Nieuwkoop lijn 101
3.5.3	Ter Aar: Bereikbaarheid bedrijven (aanpassing route buslijn 727)
3.5.4	Ter Aar: Overstapmogelijkheden van lijn 182 op lijn 147 en lijn 470

10.3.6 Mogelijk afwaarderen van wegen

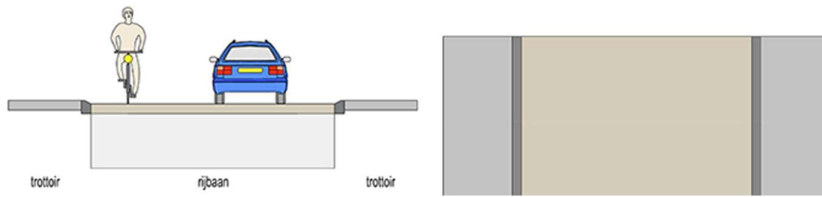
De gemeente zet in op een veilige verkeersstructuur conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer. De principes van Duurzaam Veilig vormen het uitgangspunt voor het autonetwerk. In dit beleidsplan worden aanpassingen voorgesteld op het gebied van de wegencategorisering (zie paragraaf 8.1), waaronder het afwaarderen van enkele wegen. De gemeente streeft hierbij naar de gewenste profielen zoals hieronder opgenomen. Daarbij moet er een balans gevonden worden tussen de beschikbare ruimte en de aanwezige functies van de weg. Vanwege de beperkte ruimte is het niet altijd haalbaar om de gewenste profielen te realiseren, waardoor functies van de weg soms gedeeld moeten worden. De gemeente kan hiermee omgaan door óf ruimte te creëren voor de verschillende functies óf door de functies anders in te delen.

De voorgestelde maatregelen, het afwaarderen van de wegen naar erftoegangswegen met een bijpassend snelheidsregime van 30 km/uur (zie onderstaande tabel) hebben altijd een grote impact. Daarbij is nader onderzoek nodig om een balans te vinden tussen de beschikbare ruimte en de functies op de weg. Het verschilt per locatie wat het beste is om te doen. Hiervoor maakt de gemeente per locatie een zorgvuldige afweging.

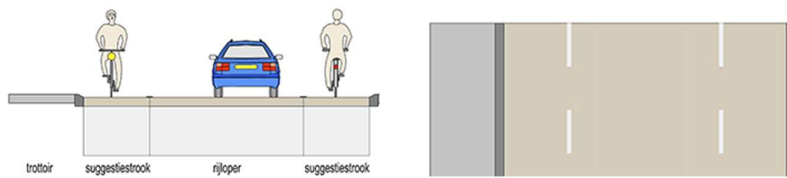
Voorgestelde maatregelen	
3.6.1	Langeraar: Paradijsweg (Papenveer)
3.6.2	Nieuwveen: Oude Nieuwveenseweg
3.6.3	Nieuwveen: Laan der Verwondering
3.6.4	Noordeinde: Noordeinde t/m Stationsweg (Zevenhoven)
3.6.5	Nieuwkoop: Zuideinde



Figuur 10-24 Gewenste profiel Gebiedsontsluitingsweg



Figuur 10-25 Gewenst profiel Erftoegangsweg – binnen bebouwde kom



Figuur 10-26 Gewenst profiel Erftoegangsweg – buiten bebouwde kom

11 Flankerend beleid

11.1 Educatie/gedrag/voorlichting

Over alle vervoersmiddelen heen speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten zijn oplosbaar met een fysieke maatregel maar komen vaak voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er van hun wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen steeds veranderen. Door in te zetten op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, kan een bijdrage geleverd worden aan het veiliger bewegen in het verkeer. Door het ondersteunen van educatieve- en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Nieuwkoop kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones.



Op dit moment zijn er verschillende lespakketten die aangeboden worden op scholen:

- Sinds 2009 is Totally Traffic in de provincie Zuid-Holland beschikbaar. Dit is een structureel programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie gericht op jongeren van 12 tot en met 18 jaar.

Op basisscholen aan de bovenbouw is ook het educatieprogramma VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallende Landbouwvoertuigen). Met dit programma krijgen leerlingen inzicht in situaties en worden gevaren besproken, gezien vanuit de bestuurder van een trekker.

In paragraaf 2.3 is geconstateerd dat Nieuwkoop een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren



Verkeersveiligheidsbeleid

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen, waardoor er ook uiteindelijk ook minder slachtoffers zullen vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Aan de basis van risicogestuurd werken staat het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Bij voorkeur in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans).

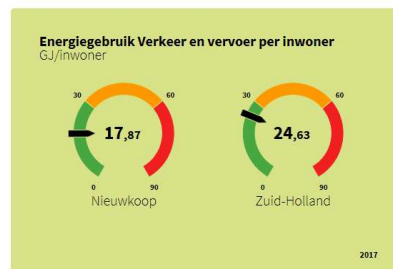
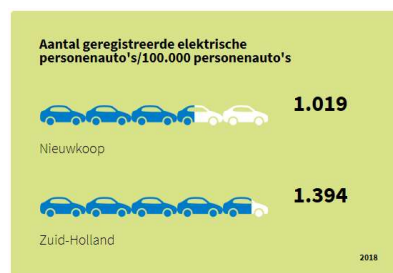
De locaties waar het verkeersveiligheidsrisico het hoogst is in een gemeente zijn in het bijzonder de locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer en relatief veel langzaam verkeer met elkaar in conflict komen. In het bijzonder de locaties waar het gemotoriseerd verkeer een relatief hoge snelheid heeft en waar de hoek haaks is kennen het hoogste risico.

Dit GVVP is opgesteld vanuit de gedachte van het SPV. Dit blijkt ook uit de analyse van dit GVVP. De Westkanaalweg (thema 1) is een locatie waar relatief veel gemotoriseerd verkeer en gemengd wordt met voetgangers en fietsers. Het is zeer wenselijk zowel de weg als de aanliggende kruispunten veiliger in te richten. De N231 (thema 2) is vanuit de doorsteekjes een aandachtspunt, waar gemotoriseerd verkeer haaks het ander gemotoriseerd verkeer kruist met een groot snelheidsverschil. Maar ook in het bijzonder door de mening van gemotoriseerd verkeer, landbouwverkeer en het fietsverkeer. De grootste risico's in de kernen (thema 3) zijn de locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer relatief veel langzaam kruist. Het betreft hier vooral de langzaam verkeersstromen over de N231 in Nieuwkoop en de kruispunten rondom de bruggen.

11.2 Duurzame mobiliteit – Elektrisch vervoer - Laadpalen

In deel A is reeds beschreven dat de huidige trend laat zien dat het aantal elektrische auto's toeneemt (Hoofdstuk 5 - groene trend). Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar het aantal benodigde laadvoorzieningen eveneens toeneemt. De huidige situatie is dat dit vraagafhankelijk afgehandeld wordt. Mensen vragen een laadpaal aan en deze wordt veelal geplaatst. Als gemeente dragen we bij door te zorgen voor publiek toegankelijke oplaadplaatsen, specifiek gereserveerd voor elektrische auto's. De verwachting is dat dit een tijdelijke situatie is, dat in de toekomst elektrische auto's een groter bereik krijgen en gewoon bij de 'pomp' gaan 'tanken'. Doordat het aantal elektrische voertuigen zal toenemen, is het ongewenst dit ad-hoc beleid voort te zetten.

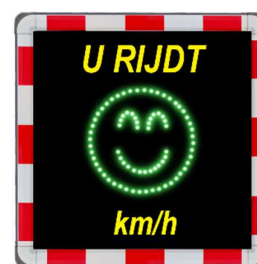
De volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) benodigde capaciteit is niet te realiseren met alleen laadpalen in woonstraten. Als gemeente willen we, samen met onze regiopartners, gaan inzetten om oplossingen en geschikte locaties te zoeken voor (regionale) laadvoorzieningen. Hierbij kan gedacht worden aan het laden aan op parkeerplaatsen aan de randen van kernen en wijken.



Als overheid kunnen we gezamenlijk zoeken naar geschikte locaties voor centrale 'laadpleinen'. Als onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarbij iedere gemeente wordt geacht voor einde 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur te ontwikkelen..

11.3 Handhaving

De meeste wegen in de gemeente Nieuwkoop komen niet in aanmerking voor aanvullende snelheidshandhaving van het OM, dit omdat het 30 km/h wegen zijn en het OM op deze wegen niet handhaaft op snelheid. Wel heeft de gemeente smiley-borden die de weggebruiker een directe terugkoppeling geven van de gereden snelheid. Door deze borden met regelmaat te verplaatsen wordt de weggebruiker met zijn eigen snelheid geconfronteerd en neemt de gereden snelheid af.



11.4 Monitoring

Om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen van het verkeer is het noodzakelijk continue voldoende actuele verkeersgegevens beschikbaar te hebben van de hoeveelheid verkeer. Recente verkeerstellingen zijn essentieel om tot een onderbouwing te komen van de inrichting van wegen en ruimtelijke ontwikkelingen en om te komen tot een juiste maatregelkeuze.

12 Maatregelen

In hoofdstuk 10 en 11 zijn per thema en modaliteit maatregelen voorgesteld. In dit hoofdstuk zijn deze overzichtelijk weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze waarbij diverse maatregelen zijn opgesteld. Deze maatregelen zijn onderbouwd met een doelstelling, wat de prioritering van de maatregel is en de geschatte realisatietermijn en kostenindicatie. Voor de geschatte realisatietermijn, de planning, wordt onder korte termijn 0 – 2 jaar verstaan, middellange termijn 3 – 5 jaar en lange termijn meer dan 5 jaar. De prioritering (start) is tot stand gekomen door rekening te houden met het wegenbeheerplan van de Gemeente Nieuwkoop en het uitvoeringsprogramma fiets van de provincie Zuid-Holland.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf “Lopende projecten” waarbij onderwerpen zijn benoemd welke continue aandacht eisen.

Nr	Maatregelen – thema 1 Oostkanaalweg, Westkanaalweg.	Planning	Kosten	Start
1.1	Bewegwijzering aanpassen	Korte termijn	€ 1.000 - € 5.000	
1.2	Vrachtverbod Westkanaalweg/venstertijden	Korte termijn	€ 5.000 - € 10.000	
1.3	Aanpassen maximum snelheid Ringdijk (naar 60 km/h)	Korte termijn	€ 1.000 - € 5.000	
1.4	Herinrichten Westkanaalweg (zuidelijk deel)	Middellange termijn	> € 5.000.000	
1.5	Herinrichting van de Hertog van Beijerenstraat (inclusief aangrenzende bedrijven)	Middellange termijn	> € 5.000.000	2024
1.6	Herinrichten Oostkanaalweg*	Lange termijn	> € 5.000.000	
1.7	Aansluiting Amaliahof	Lange termijn	€ 100.000 - € 500.000	
1.8	Linksafvak Schilkerweg*	Korte termijn	Provinciaal beheer	2022/ 2023

* wegbeheerder Provincie Zuid-Holland

Nr	Maatregelen – thema 2 N231	Planning	Kosten	Start
2.1	Landbouwverkeer toestaan op de N231*	Korte termijn	Provinciaal beheer	
2.2	Streven naar hoogwaardig openbaar vervoer op de N231*	Doorlopend	Lobbytraject provincie (ambtelijke uren)	
2.3	Onderzoek naar optimalisatie fietsroute langs de N231 (ook voor snelfietsers) *	Doorlopend	€ 5.000 - € 20.000	
2.4	Beperken doorsteekjes en optimaliseren parallelweg N231*	Middellange termijn	€ 100.000 - € 500.000 Provinciaal beheer	

2.5	Verbinding N231 en N201	Middellange termijn	Lobbytraject gemeente Ronde Venen	
-----	-------------------------	---------------------	-----------------------------------	--

* wegbeheerder Provincie Zuid-Holland

Nr	Maatregel – Bruggen, breedte beperking, fietsers	Planning	Kosten	Start
3.1.1	Kattenbrug	Lange termijn	> € 500.000	
3.1.2	Papenbrug	Middellange termijn	€ 5.000 - € 20.000	
3.2	Breedtebeperking	Korte termijn	€ 5.000 - € 20.000	
3.3.1	Langeraar: Oversteekbaarheid Geerweg	Korte termijn	€ 500.000 - € 1.000.000	2022
3.3.2	Nieuwkoop: Oversteekbaarheid Nieuwveenseweg	Middellange termijn	€ 100.000 - € 200.000	2024
3.3.3	Nieuwkoop: Provinciale weg N231 (t.h.v. autobedrijf Maas)	Lange termijn	Provinciaal beheer	
3.3.4	Noorden: Uitweg – Noordse kruis	Middellange termijn	€ 50.000 - € 100.000	
3.3.5	Noorden: Simon Van Capelweg – Voorweg	Lange termijn	> € 500.000	
3.3.6	Korteraar: Zevenhovenseweg	Middellange termijn	€ 100.000 - € 500.000	
3.3.7	Nieuwkoop: Aarlanderveenseweg (fietsstraat)	Korte termijn	€ 100.000 - € 500.000	2021
3.3.8	Ter Aar: Westkanaalweg (irt IKC)	Korte termijn	€ 100.000 - € 500.000	2021

Nr	Maatregelen – Toegankelijkheid voetgangers - Openbaar vervoer	Planning	Kosten	Start
3.4.1	Nieuwveen: Kruising Hazeweg-Laan der Verwondering	Korte termijn	€ 20.000 - € 100.000	2022
3.4.2	Ter Aar: Westkanaalweg – Windepad	Middellange termijn	€ 5.000 - € 50.000	
3.4.3	Nieuwkoop: Bereikbaarheid Sportcomplex	Lange termijn	€ 20.000 - € 500.000	Zie maatregel 3.3.3

3.4.4	Nieuwkoop: Bereikbaarheid Centrum vanuit Oranjebuurt	Middellange termijn	€ 20.000 - € 500.000	Zie maatregel 3.3.2
3.4.5	Noorden: Voetgangervoorziening Simon van Capelweg	Middellange termijn	€ 5.000 - € 50.000	
3.5.1	Noorden / Woerdenseverlaat: Buurtbus	Doorlopend	lobbytraject	
3.5.2	Noorden/Woerdense Verlaat: frequentie verhoging ri. Nieuwkoop	Doorlopend	Lobbytraject provincie (ambtelijke uren)	
3.5.3	Ter Aar: Bereikbaarheid bedrijven	Doorlopend		
3.5.4	Ter Aar: Overstapmogelijkheden 182 op 147 en 470	Doorlopend		

Nr	Maatregelen – afwaarderen van wegen	Planning	Kosten	Start
3.6.1	Langeraar: Paradijsweg (Papenveer)	Lange termijn	€ 50.000 - € 500.000	
3.6.2	Nieuwveen: Oude Nieuwveenseweg	Middellange termijn	€ 50.000 - € 500.000	2024
3.6.3	Nieuwveen: Laan der Verwondering	Korte termijn	> € 500.000	2021
3.6.4	Noordeinde: Noordeinde t/m Stationsweg (Zevenhoven)	Korte termijn	€ 50.000 - € 500.000	2021
3.6.5	Nieuwkoop: Zuideinde	Middellange termijn	€ 50.000 - € 500.000	2023

Nr	Maatregelen – Flankerend beleid	Planning	Kosten	Start
4.1	Verkeerseducatie	Doorlopend	-	-
4.2	Elektrisch vervoer	Doorlopend	-	-

12.1 Lopende maatregelen

Naast de maatregelen die in dit GVVP beschreven zijn, zijn er ook locaties waar al lopende projecten zijn. Dit zijn onder andere de Prolkade, Amstelkade en de Kerkweg. Op deze straten is er een sterk gevoel van onveiligheid, deze mogen naast het vaststellen van de maatregelenlijst niet vergeten worden.

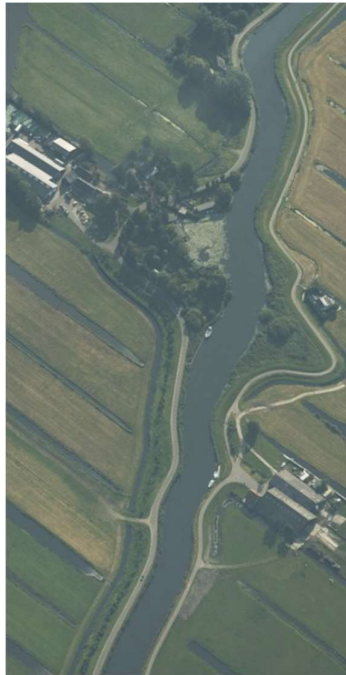
- Op de Prolkade wordt vooral veel overlast ervaren door de aanwezigheid van landbouwverkeer en vrachtverkeer. Hier wordt onder andere onderzoek gedaan naar trillingshinder en schade als gevolg van de trillingshinder. De Prolkade blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor het achterliggende agrarische gebied. Het weren van landbouwverkeer is geen optie. Het afwaarderen van de Prolkade

naar en erftoegangsweg wordt afgeraden. In de huidige situatie heeft de prolkade aparte voorzieningen voor zowel de fiets als de voetganger. Bij het afwaarderen van de prolkade hoort een bepaalde weginrichting, toepassing van klinkerverharding en het aanbrengen van snelheidremmende maatregelen. Die zijn onwenselijk.

- Voor de hinder op de Amstelkade moet de gemeente Nieuwkoop samen op met de gemeente de Ronde Venen optrekken. Gezamenlijk moet bekeken worden of het weren van motoren wenselijk en mogelijk is en hoe de intensiteiten van het verkeer teruggebracht kunnen worden.
- De Kerkweg is recent heringericht, maar vraagt een blijvende evaluatie. Met de komst van mogelijke extra detailhandel (Action) moet geëvalueerd worden of de kerkweg nog wel kan functioneren als ontsluitende weg voor deze voorzieningen. Op korte termijn worden extra attentie verhogende maatregelen getroffen (snelheidsdisplays en markering op de weg van de maximum snelheid). Voor de middellange termijn wordt onderzocht of doorgaand vracht- en landbouwverkeer geweerd kan worden op de Kerkweg. Verplaatsing naar omliggende wegen wordt meegenomen in het onderzoek. Voor de langere termijn kan er gekeken worden naar een nieuwe ontsluiting echter alleen in relatie met de komst van woningbouw in Ter Aar Noord-Oost.



Prolkade



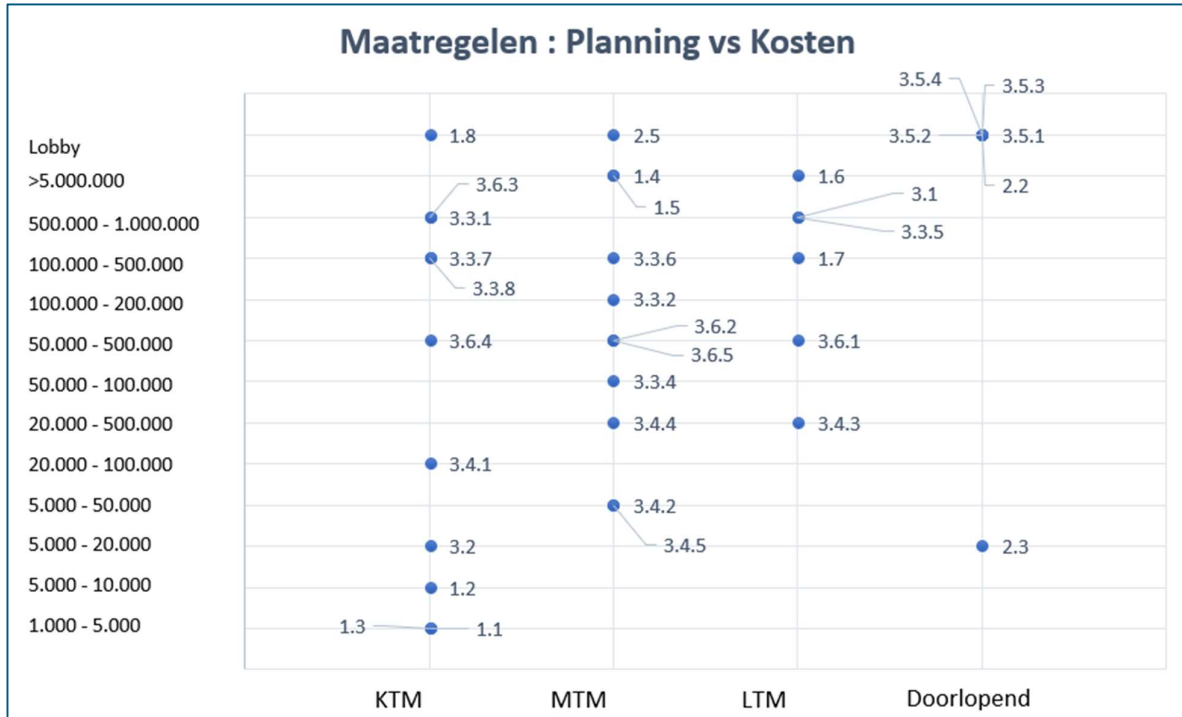
Amstelkade



Kerkweg

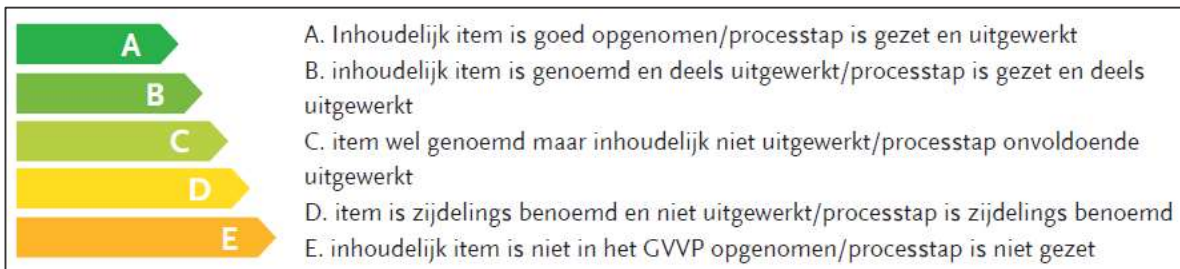
12.2 Investeringskosten vs planning

In onderstaande grafiek zijn de verschillende maatregelen tegenover elkaar gezet. Op de X-as is de planning van de maatregelen weergegeven en op de y-as de verwachten kosten.



13 SUMP in relatie tot verkeer

In hoofdstuk 6 is reeds een toelichting gegeven op de wijze waarop de score is berekend. Op een gelijke manier als voor stap A in deze stap bij eveneens het stappenplan doorlopen. In figuur 16-1 zijn de beoordelingscategoriën voor de SUMP-criteria weergegeven.



Figuur 13-1: Beoordelingscategoriën SUMP (bron: SUMP What's in it for me, KPVV (2012)).

In de onderstaande tabellen is per inhoudelijk en procesmatig criterium beoordeeld in hoeverre in Deel B is voldaan aan het SUMP-criterium.

Tabel 5: SUMP beoordeling inhoudelijke criteria Deel B.

Inhoudelijke criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Waarborgen mobiliteitssysteem	X					Het huidige mobiliteitssysteem is geanalyseerd waar aandachtspunten uit komen.
Verbeteren veiligheid	X					Duidelijke netwerken per vervoerswijze zijn bepaald met maatregelen om de veiligheid te verbeteren.
Verminderen luchtverontreiniging		X				Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen geluidhinder			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen CO ₂ -emissies			X			Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verminderen energieverbruik		X				Er wordt ingezet op meer duurzame mobiliteit.
Verbeteren efficiency en kosteneffectiviteit		X				Er is een globale inschatting van de kosten gemaakt.
Bijdrage aan aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat		X				Door meer ruimte voor de fiets te maken, wordt het verblijfsklimaat aantrekkelijker.

Tabel 6: SUMP beoordeling procesmatige criteria Deel B.

Procesmatige criteria	A	B	C	D	E	Toelichting score
Interactieve benadering	X					Bewoners gemeente zijn betrokken bij knelpunteninventarisatie + klankbordgroep samengesteld.
Integrale benadering		X				Binnen projectgroep zijn alle beleidsvelden die verkeer raken meegenomen.
Focus op het bereiken van haalbare en meetbare doelen			X			Er zijn concrete netwerken en maatregelen benoemd op basis van de doelstellingen.

Kostenbewustzijn			X			Er is een globale kosteninschatting gemaakt bij de maatregelen.
Doorlopen beleidscyclus (algemeen)		X				De stappen van de beleidscyclus zijn doorlopen.
<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsscenario's werkend en doorgerekend 			X			De effecten van het beleidsscenario zijn op basis van expert judgement beoordeeld.
<ul style="list-style-type: none"> • Monitoringsplan beschikbaar 				X		Voor de maatregelen is het essentieel om de effecten te monitoren.
<ul style="list-style-type: none"> • Inzicht in effectiviteit 			X			De effecten van het beleidsscenario zijn op basis van expert judgement beoordeeld.

Uit deze beoordeling blijkt dat alle criteria die een rol spelen in verkeersbeleid volledig tot gedeeltelijk zijn uitgewerkt. Op het gebied van monitoring valt de meeste verbetering te behalen. Dit geeft aan dat er rekening is gehouden met de SUMP uitgangspunten bij het opstellen van het nieuwe verkeersplan voor de gemeente Nieuwkoop.

BIJLAGEN



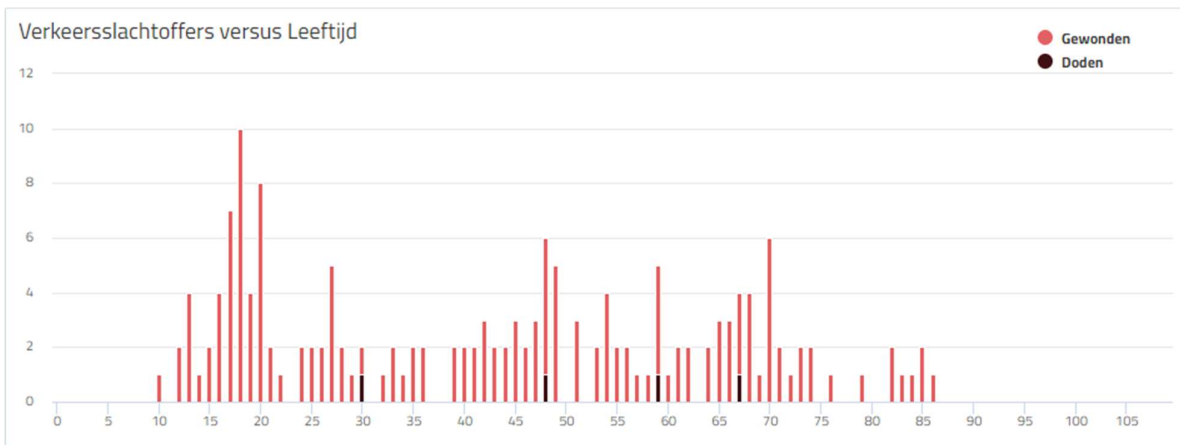
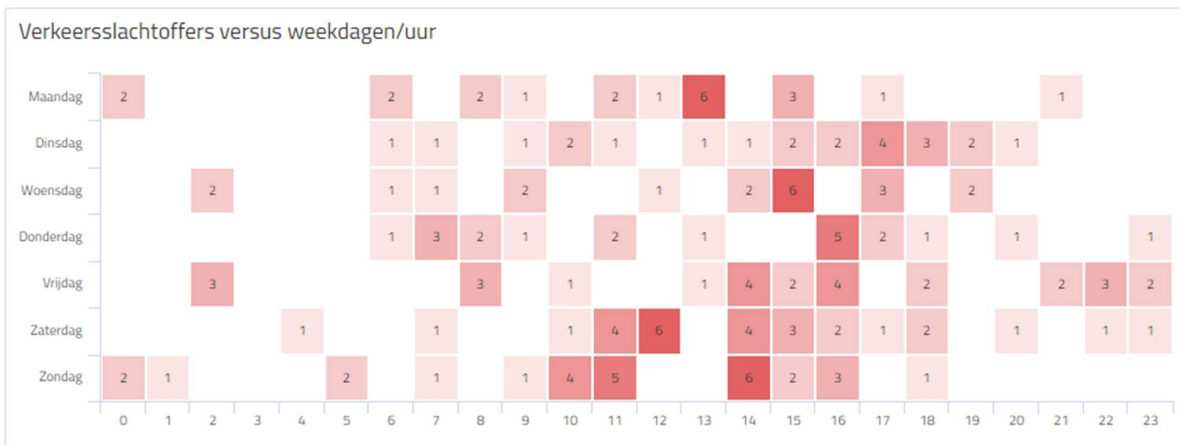


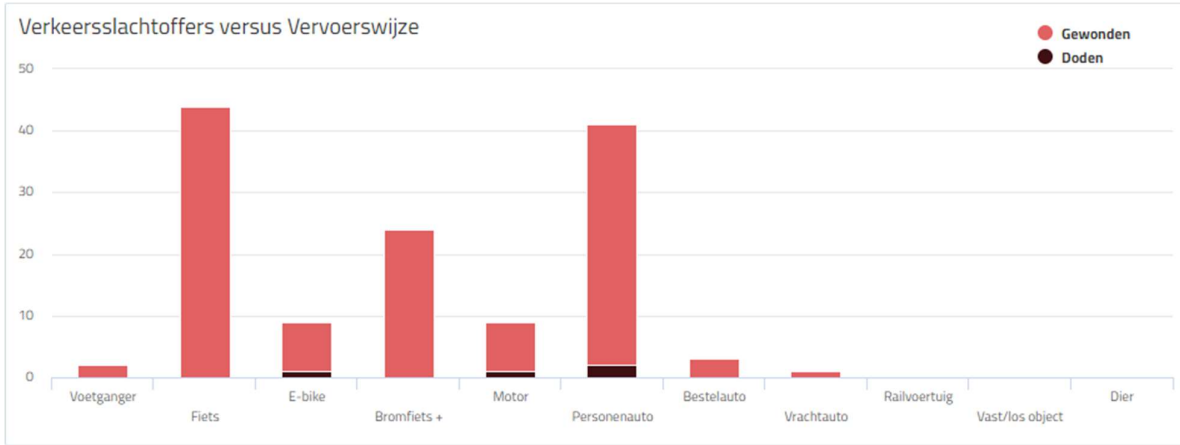
Bijlagen

Bijlage 1 Ongevallenanalyse

Bijlage 2 Inventarisatie enquête + klankbordgroep

Bijlage 1 Ongevallenanalyse





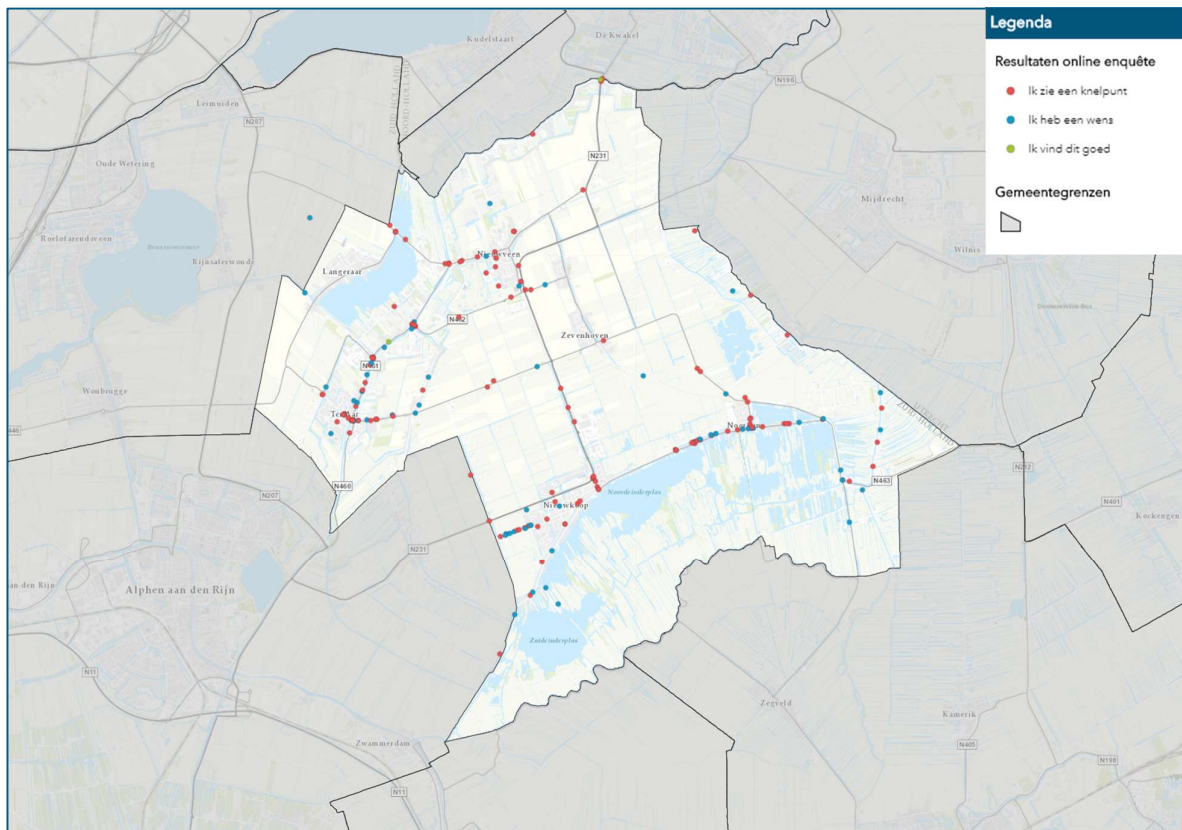
Bijlage 2 Inventarisatie enquête + klankbordgroep

Inleiding

Inwoners van gemeente Nieuwkoop hebben tussen 1 juni en 12 juli 2019 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen doorgegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de burgers van de gemeente Nieuwkoop. Nadat iedere burger input heeft gegeven, zijn alle punten in diverse categorieën in te delen. De meeste opmerkingen gingen over o.a. fietsverkeer en de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten welke per categorie.

Fietsverkeer

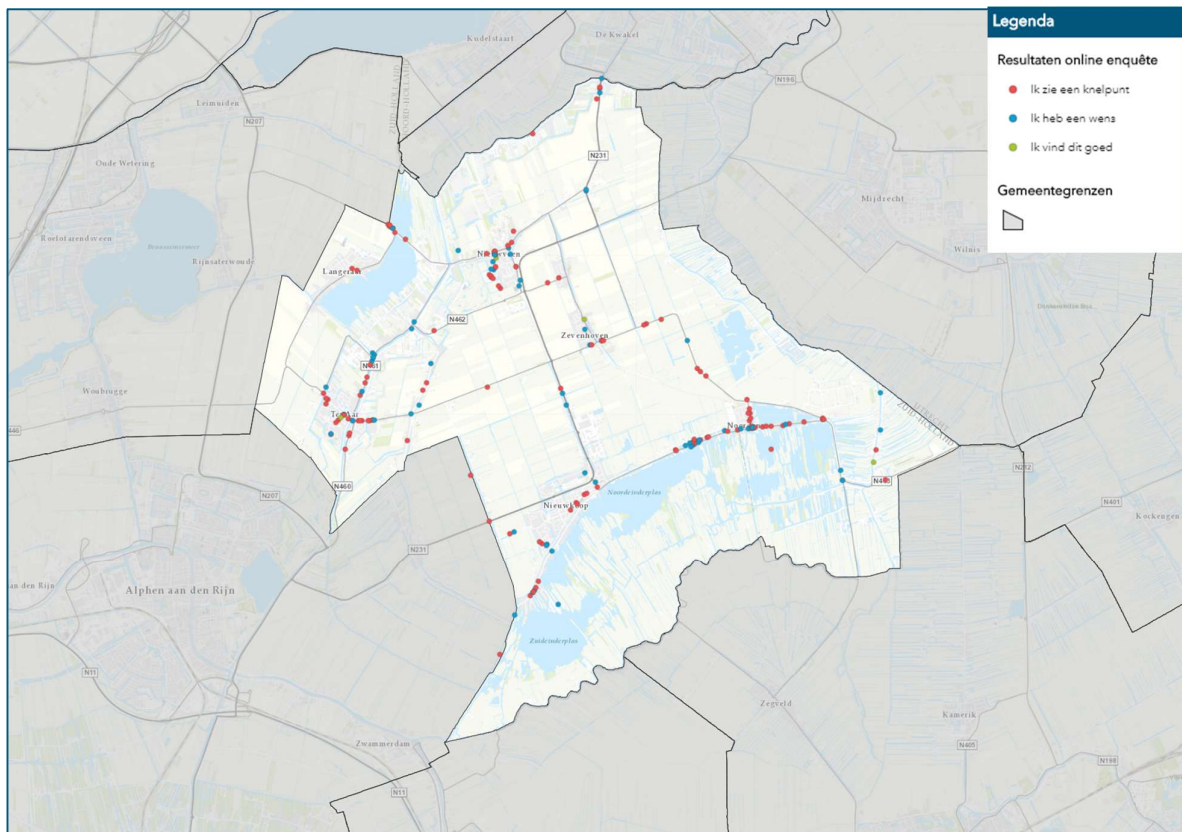
Bij de opmerkingen over het fietsverkeer valt op dat veel punten ingevuld zijn op de: Simon van Capelweg, Aarlanderveensweg, Aardamseweg, Kerkweg, Vriezenweg / Geerweg, Oude Nieuwveensweg en Dorpstraat (Zevenhoven). In figuur 4-7 zijn alle reacties over fietsverkeer weergegeven.



Figuur 0-1 Reacties over fietsverkeer

Snelheid

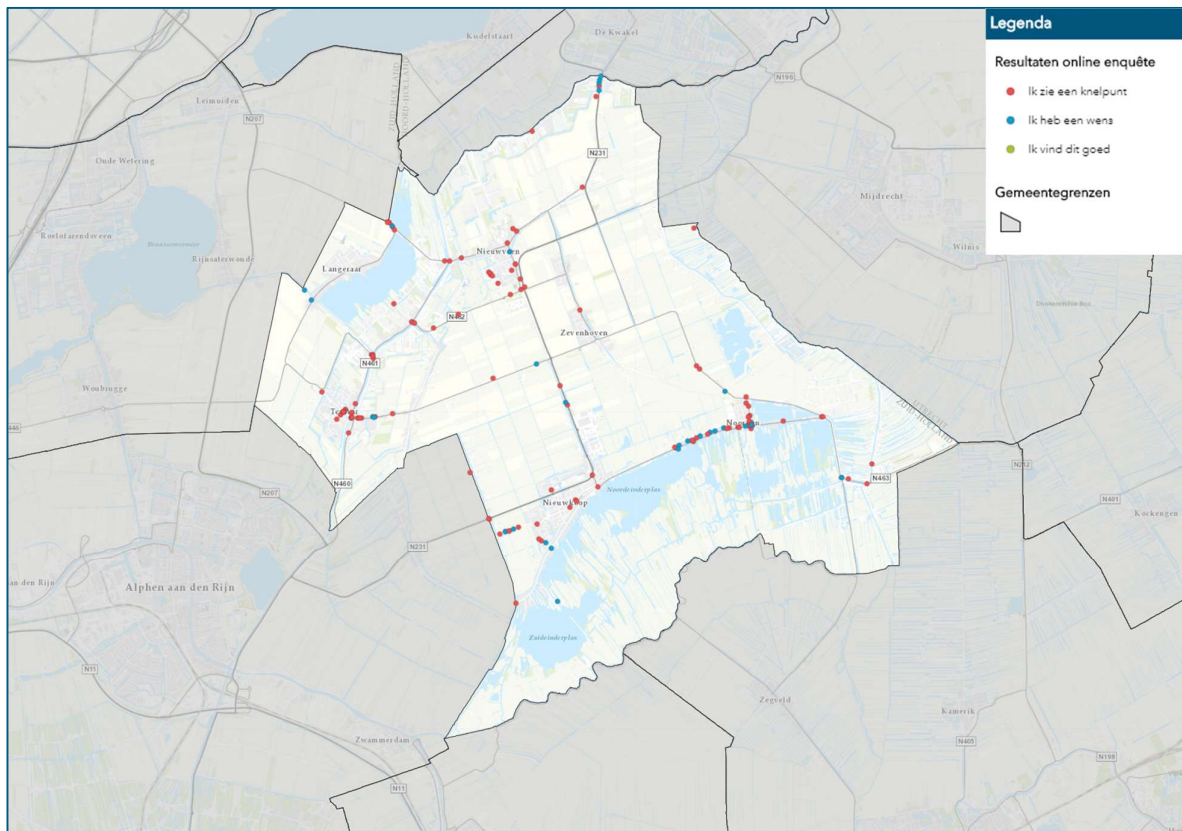
Bij de opmerkingen over snelheid valt op dat veel punten ingevuld zijn op de: Simon van Capelweg, Aarlanderveensweg, Aardamseweg, Kerkweg, Vriezenweg / Generaal van Merleweg, Oude Nieuwveensweg, Dorpstraat (Zevenhoven). Dit is zichtbaar in figuur 4-8.



Figuur 0-2 Reacties over snelheid van verkeer

Gevaarlijk

Bij de opmerkingen over gevaarlijk valt op dat veel punten ingevuld zijn op de: Simon van Capelweg, Aarlanderveenseweg, Aardamseweg, Kerkweg, Vriezenweg / Generaal van Merleweg, Oude Nieuwveenseweg. De opmerkingen waar de mensen het gevaarlijk vinden zijn veelal gekoppeld aan snelheid en fietsverkeer. In figuur 4-9 zijn alle reacties over gevaarlijke locaties weergegeven.

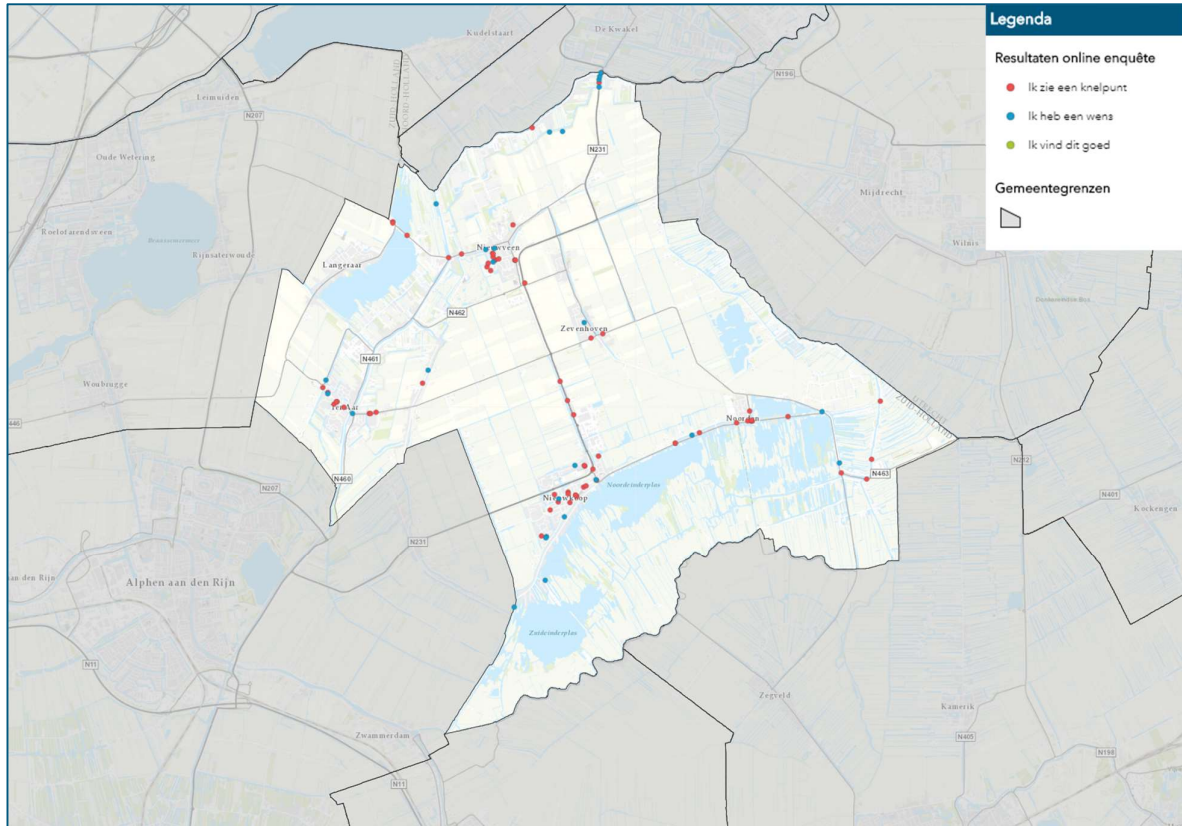


Figuur 0-3 Reacties over gevaarlijke punten

Voetgangers

Bij de opmerkingen over voetgangers valt op dat veel punten ingevuld zijn op de:

- Aardamseweg en Kerkweg
- Verspreid binnen de kernen Nieuwveen, Nieuwkoop
- Rondom kruisingen: Simon van Capelweg, Voorweg en Prolkade
- Vriezenweg - Geerweg/Brug Vrouwenakker

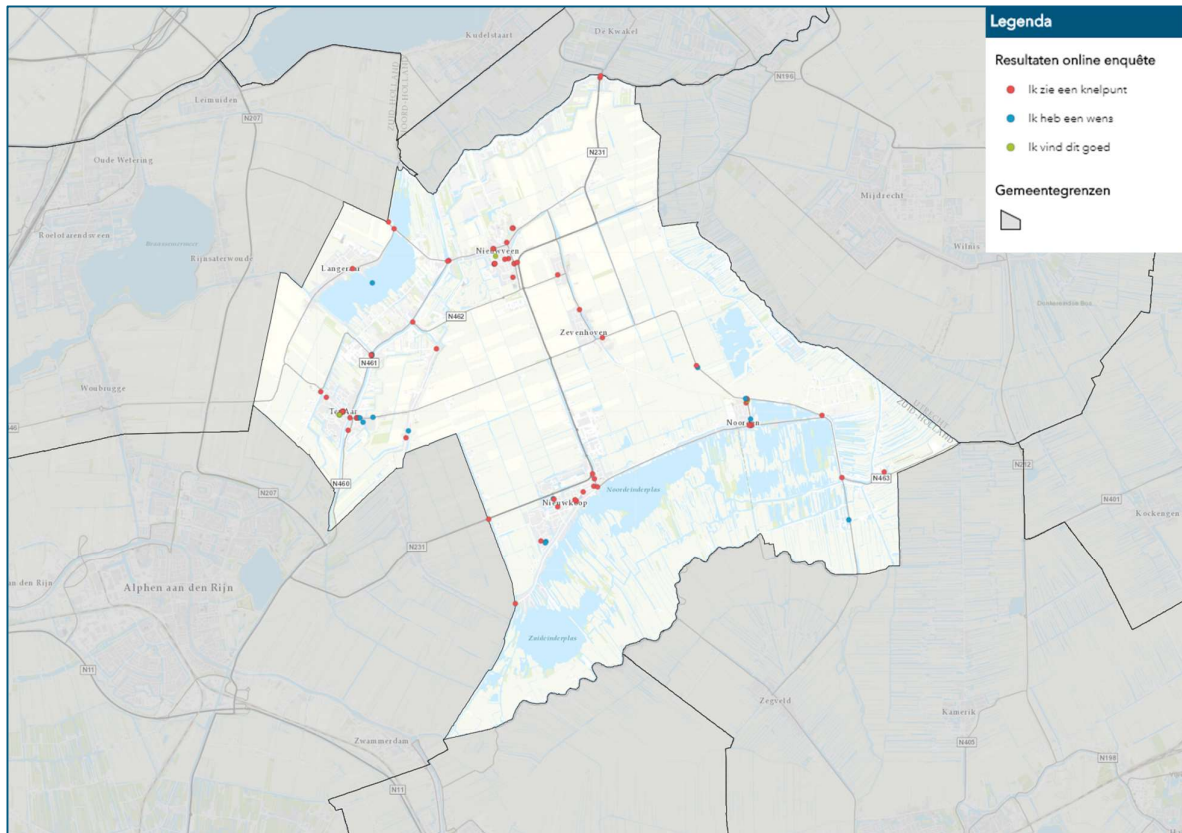


Figuur 0-4 Reacties over voetgangers

Zicht

De term 'zicht' is een breed begrip. Hier valt Bijvoorbeeld het slechte zicht bij kruisingen onder maar ook onoverzichtelijkheid valt onder deze categorie. Net als bij de andere categorieën vallen de volgende locaties op:

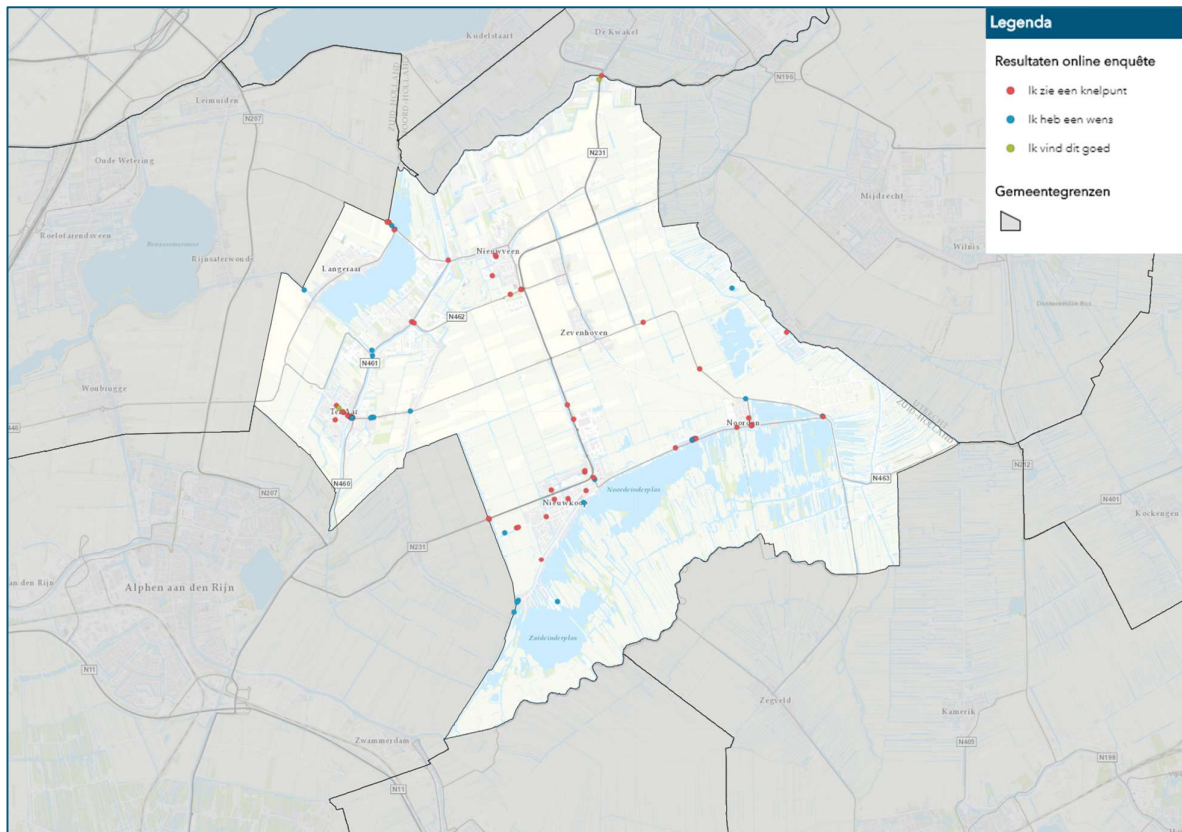
- Aardamseweg en Kerkweg
- Prolkade
- Westkanaalweg
- Verspreid binnen de kernen Nieuwveen, Nieuwkoop
- Brug Vrouwenakker



Figuur 0-5 Reacties over de categorie 'zicht'

Rotonde

Bij de opmerkingen over rotondes valt op dat een deel van de opmerkingen een relatie hebben met de reeds aanwezige rotondes. *Voorbeeld de wens om het fietspad en voetpad door te laten lopen tot aan de rotonde* Over de rotonde in Ter Aar wordt met name gereageerd over de terugslag en impact in de kernen.

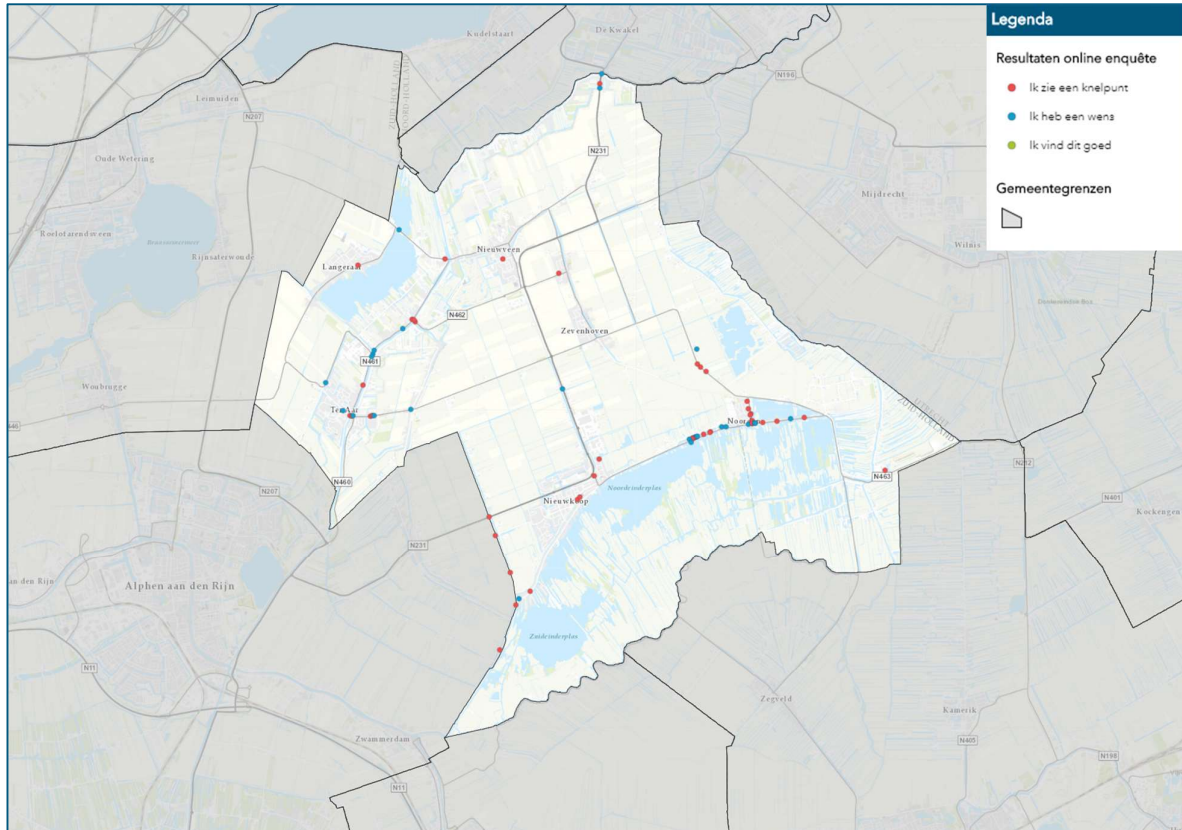


Figuur 0-6 Reacties over rotondes

Vrachtverkeer

Bij de opmerkingen over vrachtverkeer valt op dat veel punten ingevuld zijn op de

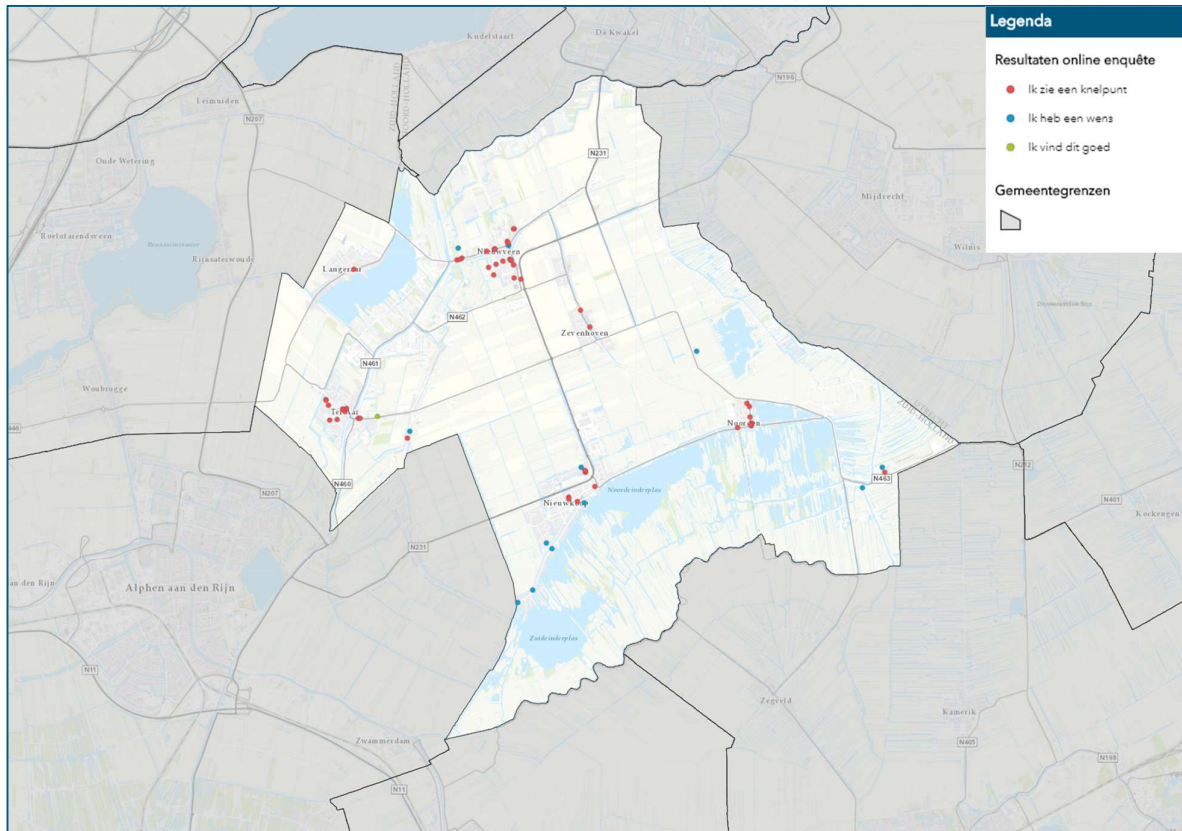
- Simon van Capelweg
- Kerkweg – Aardamseweg
- Ziende
- Westkanaalweg



Figuur 0-7 Reacties over vrachtverkeer

Parkeren

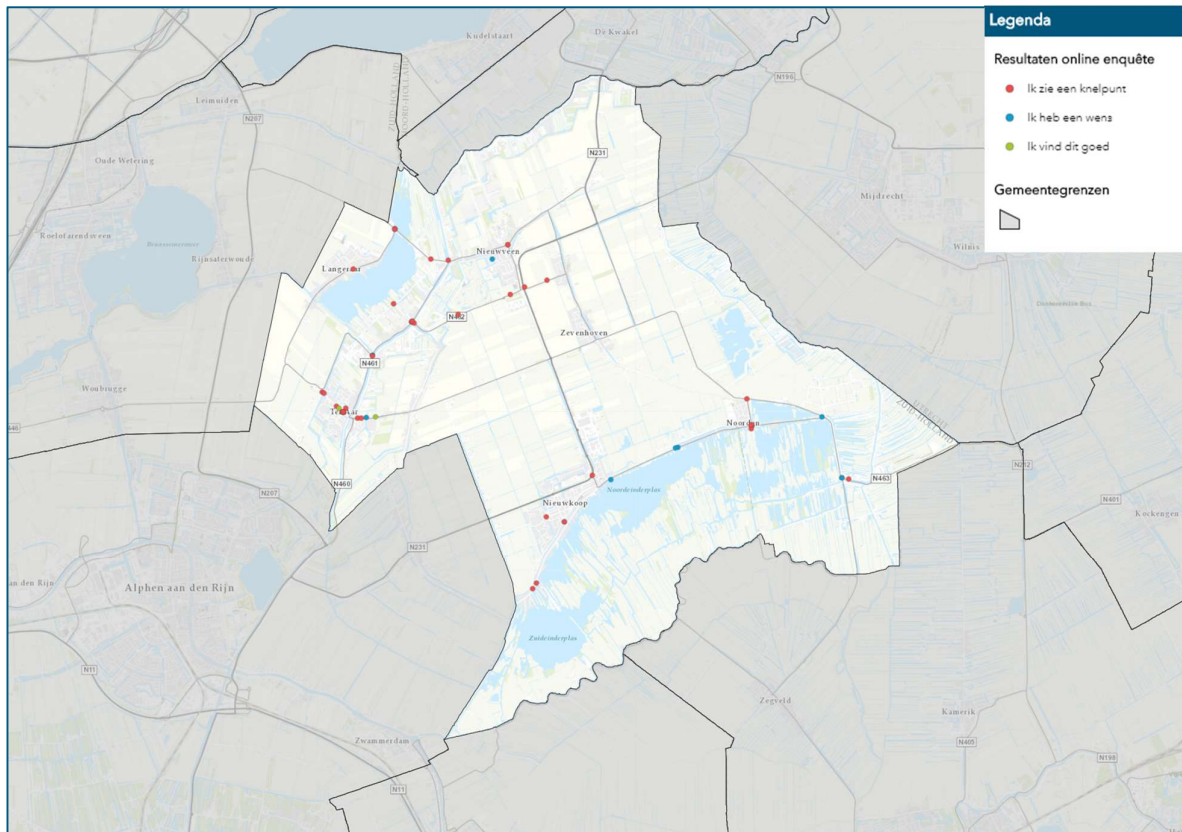
Diverse mensen hebben behoefte aan markeringen om duidelijkheid te geven waar wel of niet geparkeerd mag worden. Door het ontbreken van deze markeringen worden ook op veel plaatsen geparkeerd waar het niet gewenst is waardoor bochten en kruispunten geblokkeerd worden. Een aantal mensen geven aan dat er te weinig parkeerplaatsen zijn



Figuur 0-8 Reacties over parkeren

Voorrang

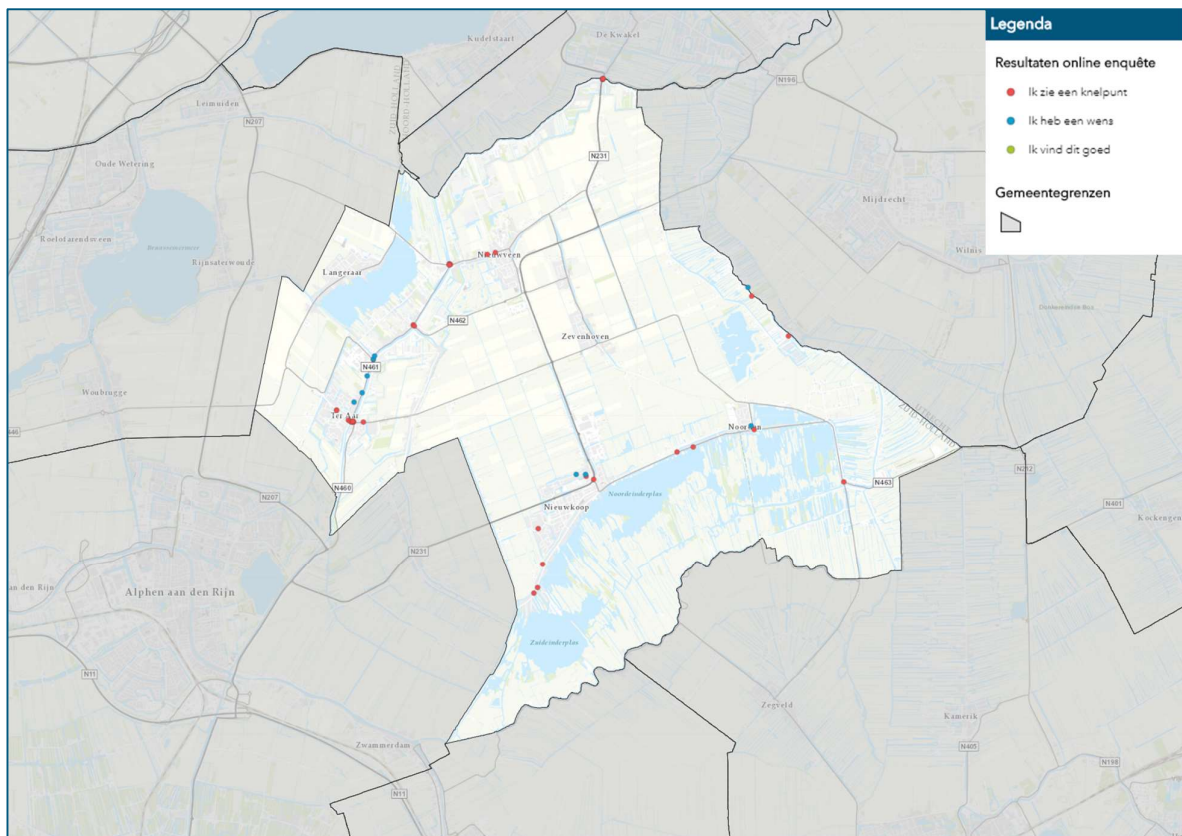
Veel opmerkingen zijn geplaatst over onduidelijke voorrangsregels. Daarbij stellen een aantal mensen voor om verkeersborden te plaatsen om de voorrangsregels aan te geven. De opmerkingen over voorrangsregels zijn vaak in combinatie met opmerkingen voor het fietsverkeer



Figuur 0-9 Reacties over voorrangsregels

Brug

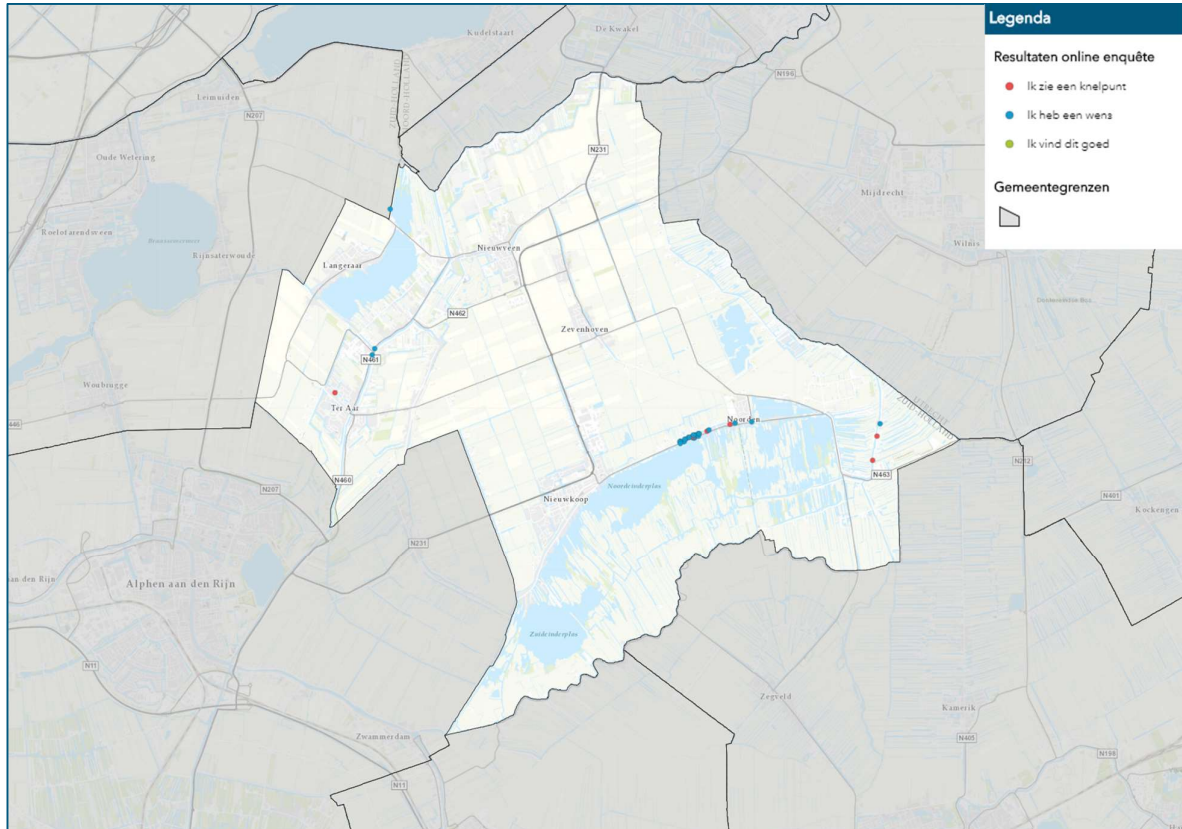
Veel opmerkingen zijn geplaatst over bruggen gaan over de doorstroming van het verkeer als de bruggen geopend zijn. Veel bruggen die genoemd worden zijn: Kattenbrug, Aardammerbrug, Vijfgatenbrug, Papenbrug, Papenveersebrug



Figuur 0-10 Reacties over bruggen

Leefbaarheid

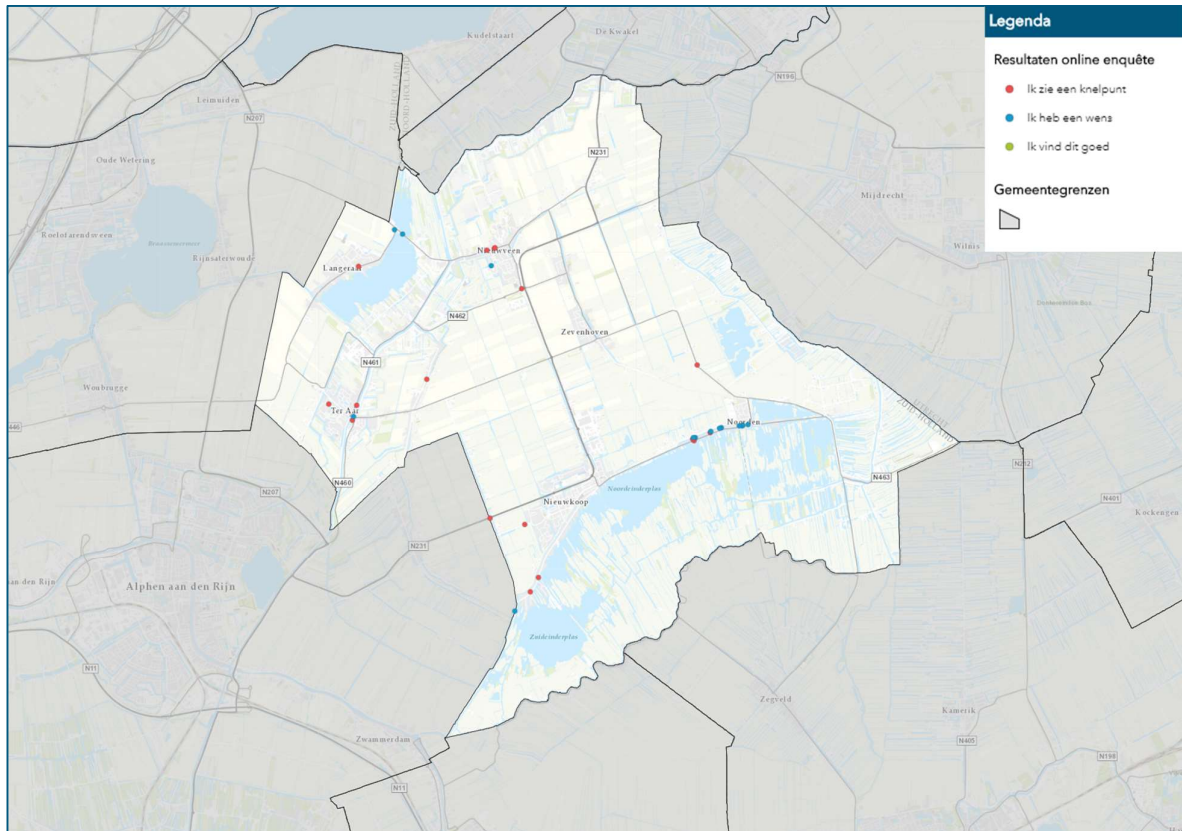
Opvallend zijn de vele opmerkingen met betrekking tot leefbaarheid, waaronder geluid- en trillingshinder die geplaatst zijn langs de Simon van Capelweg.



Figuur 0-11 Reacties over leefbaarheid

Sluipverkeer

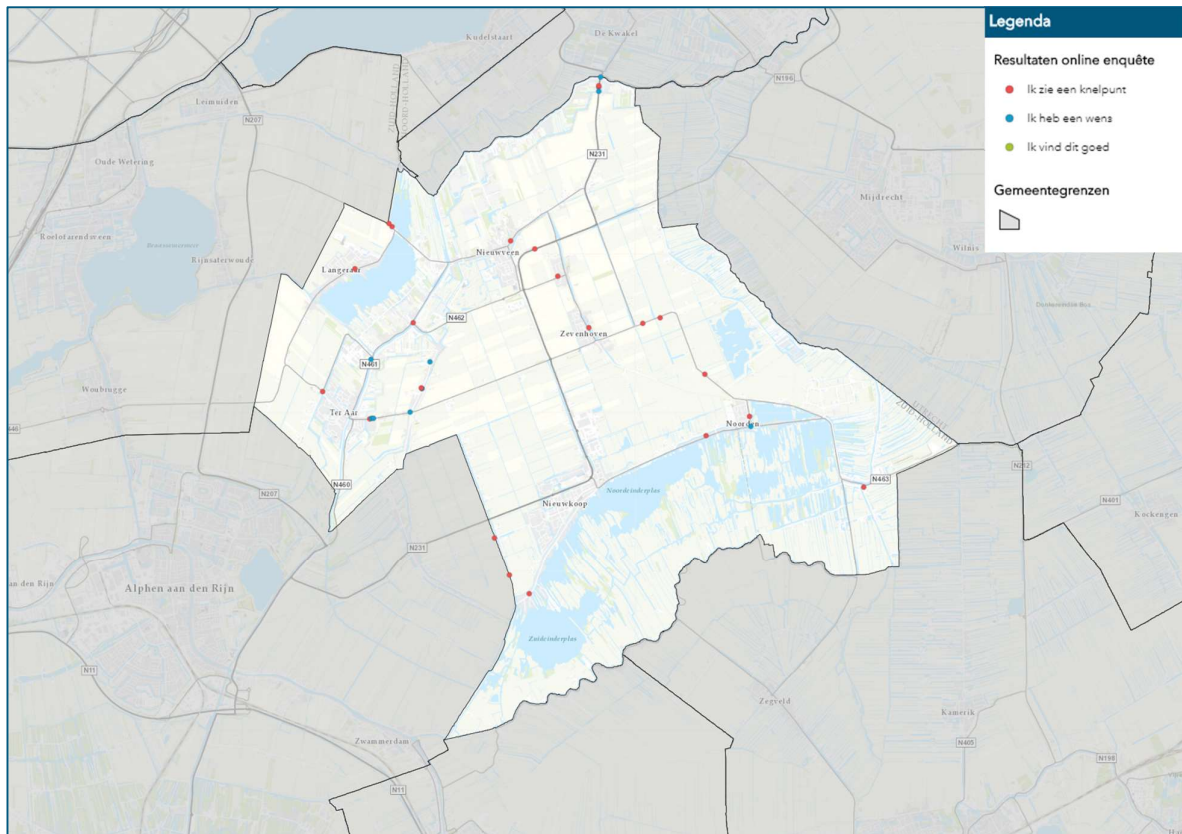
De meeste opmerkingen over sluipverkeer zijn geplaatst voor de Simon van Capelweg, West- en Oost kanaalweg, Zieme, Oude Nieuwveenseweg



Figuur 0-12 Reacties over sluipverkeer

Landbouwverkeer

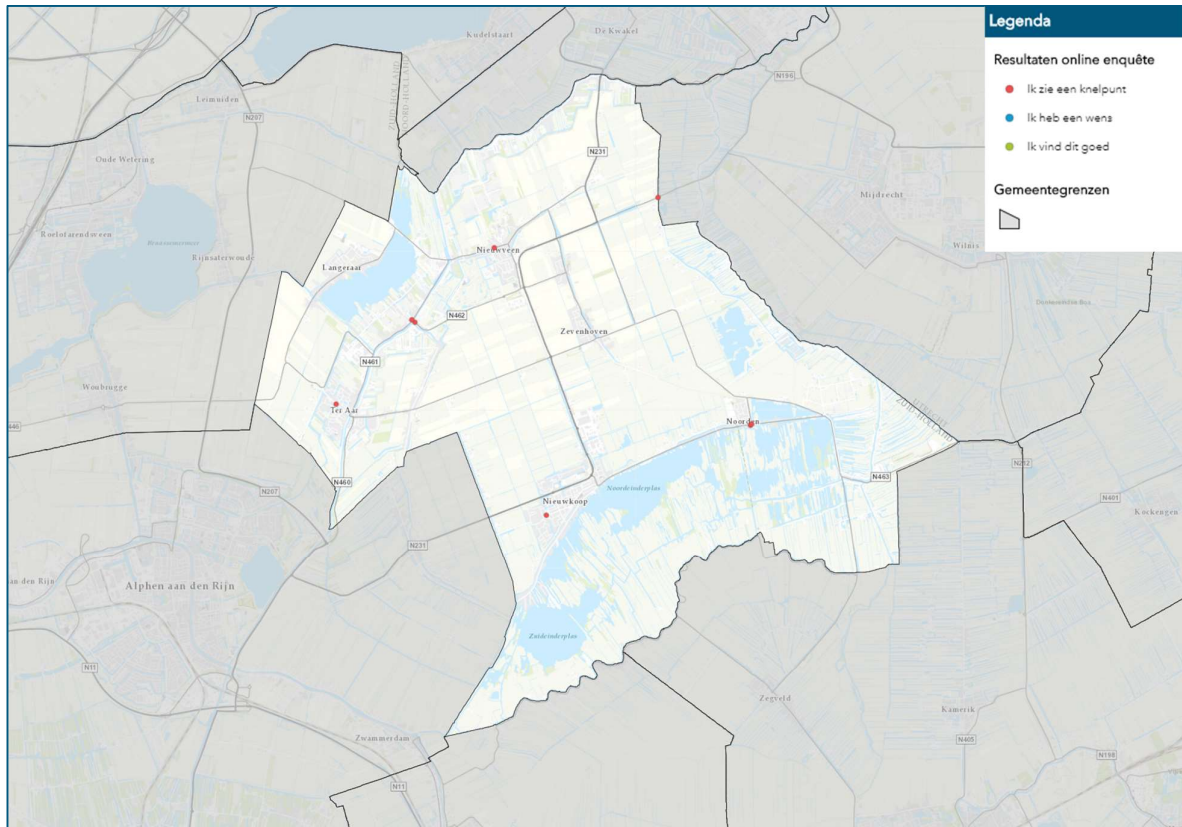
Er zijn door meerdere mensen opmerkingen geplaatst met het verzoek om landbouwverkeer op de provinciale weg toe te staan. Daarnaast gaan een aantal opmerkingen over de verkeersveiligheid van landbouwverkeer gecombineerd met langzaamverkeer.



Figuur 0-13 Reacties over landbouwverkeer

VRI

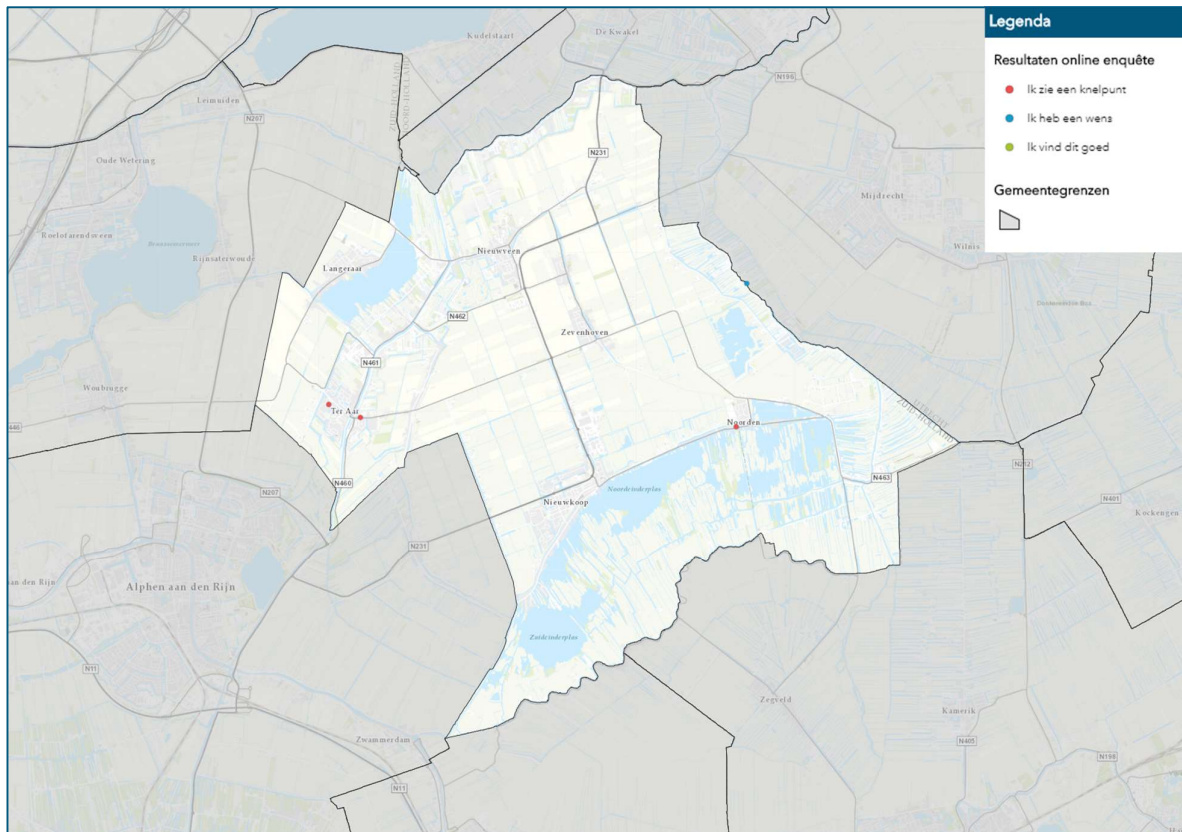
In een aantal opmerkingen is de wens geuit om een verkeerslicht te plaatsen. De mensen geven aan dat dit wenselijk is omdat ander verkeer over het hoofd wordt gezien



Figuur 0-14 Reacties over verkeerslichten

Rondweg

In de kernen Nieuwveen, Ter Aar en Noorden zijn een paar opmerkingen geplaatst om een rondweg aan te brengen. De verzoeken voor een rondweg zijn geplaatst in relatie tot het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen.



Figuur 0-15 Reacties over een rondweg

