

## Eindadvies werkgroep Verkeersproblematiek Voorstraat- Sluis

### Oplossingsrichtingen



## Inleiding

In het Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) Molenwaard is de verkeerssituatie Voorstraat/Sluis benoemd als één van de vijf grootste knelpunten in Molenwaard. Doordat de wegen Voorstraat en Sluis als doorgaande route worden gebruikt, is de verkeersintensiteit op deze woonstraten hoog. In het GVVP is uitgegaan van een bovengrens van 3000 motorvoertuigen per etmaal bij reguliere 30 km/u straten en van 4000 motorvoertuigen per etmaal bij goed ingerichte straten. Omdat in dit stadium nog niet is onderzocht welke straten binnen Groot Ammers als reguliere 30 km/u straten dienen te worden aangemerkt, is in onderhavig advies uitgegaan van een bovengrens van 4000 motorvoertuigen per etmaal voor alle (woon)straten in Groot Ammers.

Vanuit een helicopterview gekeken naar de Rijkswegen en Provinciale wegen in de Alblasserwaard, wordt duidelijk dat er geen duidelijke verbindingsweg is tussen de Middenpolderweg (N480) en de Provinciale weg N216. Tevens kan worden geconstateerd, dat een ontsluiting met Rijksweg A27 aan de Noordzijde van de Alblasserwaard ontbreekt. Dit blijkt tevens uit verkeerskundige onderzoeken: het GVVP 2017 en uit het onderzoek van de Gebiedsraad A5H "Verkeer op de dijken" (Verkeerskundige benadering dijkkring Alblasserwaard – Vijfheerenlanden, 2018).

Al jarenlang wordt door het gemeentebestuur gezocht naar mogelijkheden om de wegen Voorstraat/Sluis in Groot-Ammers te ontlasten. Tot nu toe heeft de provincie Zuid-Holland de opvatting dat het een lokaal probleem betreft en ziet zij geen aanleiding om tot de aanleg van een rondweg, over te gaan.

## Woonstraten Voorstraat en Sluis

De wegen Voorstraat en Sluis liggen in elkaars verlengde en zijn woonstraten in de vorm van een dijklint waaraan aan weerszijden hoofdzakelijk wordt gewoond, in afwisseling met een winkel, kantoor of horecavoorziening. De fysieke ruimte, het wegprofiel en de inrichting hiervan, zijn passend voor een woonstraat. Verkeerstechnisch zijn de wegen gedimensioneerd voor maximaal 4.500 motorvoertuigen per etmaal, bij meer verkeersbewegingen wordt het problematisch. In het GVVP 2017 wordt voor woonstraten (erftoegangswegen) afhankelijk van de inrichting van de weg 3000 tot 4000 motorvoertuigen per etmaal als bovengrens gehanteerd.

Het in 2017 uitgevoerde kentekenonderzoek heeft aangetoond dat er per etmaal circa **5.400** motorvoertuigen en 700 (brom)fietsen ter plaatse van het meetpunt Sluis het traject passeren. Hierbij ligt het percentage doorgaand verkeer, dat de kern aan de ene kant binnenkomt en vervolgens verderop weer uitrijdt, tussen de 40 en 50%. Daarbij zijn er circa 200 vrachtwagenbewegingen per etmaal waarvan er circa 120 (60%) doorgaand verkeer betreffen. Verkeerskundig zijn de aantallen voor een woonstraat te kwantificeren als 'problematisch'.

In de periode 2014 tot 2017 zijn drie ongevallen op de Voorstraat-Sluis geregistreerd. De werkelijke aantallen kunnen iets hoger liggen, omdat niet alle ongevallen worden geregistreerd.

Uit de in 2017 gehouden snelheidsmetingen op de Voorstraat-Sluis komt naar voren, dat meer dan 65 % van het gemeten verkeer de maximumsnelheid van 30 km per uur ruimschoots overschrijdt.

Daarnaast gaat het subjectief ook om de leefbaarheid, woongenot en het veiligheidsgevoel van de weggebruikers en de omwonenden.

## Initiatief Den Hartog Olie

Het bedrijf Den Hartog Olie heeft een verzoek ingediend om buitendijks te ontsluiten via het oosten naar de Sportlaan en ontsluiting op Gelkenes, het verlengde van de Voorstraat. Het initiatief is besproken met Rijkswaterstaat, het waterschap en de gemeente. Mede op basis van de ingenomen standpunten door Rijkswaterstaat en het waterschap, is het initiatief kansrijk te noemen. Indien het



initiatief door en voor rekening van Den Hartog Olie wordt gerealiseerd zal het leiden tot een geringe ontlasting van de verkeersdruk op de Voorstraat en Sluis: circa 40 vrachtwagenbewegingen (laden van 20 vrachten) per etmaal.

### **Participatieproces**

Het gemeentebestuur van Molenwaard heeft besloten om via een open proces te komen tot probleembeschrijvingen en tot oplossingsrichtingen.

In de raadsinformatiebrief van 21 februari 2018 is dit als volgt omschreven: het proces dient er toe om de verkeersproblematiek op de Voorstraat/Sluis in Groot-Ammers in beeld te brengen en in gezamenlijkheid met direct betrokkenen en stakeholders te zoeken naar een oplossing.

Op 17 mei 2018 zijn circa 150 personen bijeen geweest om over de problemen van Voorstraat en Sluis met elkaar van gedachten te wisselen.

De verkeerssituatie wordt omschreven als onveilig, met name als gevolg van de krappe ruimte in combinatie met vrachtverkeer. Bij voorkeur zou er meer ruimte moeten komen voor langzaam verkeer. Ook klagen bewoners over de leefbaarheid: men ervaart hinder in de vorm van stank, trilling en geluidsoverlast.

### **Werkgroep Voorstraat- Sluis**

Tijdens en na deze bijeenkomst is een werkgroep geformeerd. Aan de werkgroep nemen deel bewoners van Groot Ammers en vertegenwoordigers van overheden en belangengroepen. In de werkgroep wordt de problematiek uitgediept en wordt gezocht naar oplossingen, zowel op korte als ook op langere termijn.

In de eerste bijeenkomst van de werkgroep is besloten om parallel aan elkaar zowel mogelijke verbeteringen aan de Voorstraat/ Sluis te bespreken, als mogelijke oplossingen in de vorm van de aanleg van een rondweg. Tevens is door de werkgroep besloten, dat bij het bepalen van (verkeerskundige) verbeteringen de verkeersveiligheid op de Voorstraat en Sluis de hoogste prioriteit heeft. Tijdens een latere bijeenkomst en tijdens de bijeenkomst van 12 november 2018 is door alle bewoners van de Voorstraat en Sluis aangegeven, dat er geen drempels e.d. mogen komen, omdat deze veel (trilling)hinder veroorzaken.

Bereikbaarheid voor hulpdiensten en evacuatie-route

Tijdens de bijeenkomst van 5 september 2018 is het onderwerp evacuatie-route en de uitruktijd voor hulpdiensten aan de orde gekomen. Mondeling en schriftelijk is deze vraag beantwoord door de vertegenwoordiger van de Veiligheidsregio.

Ten aanzien van de *bereikbaarheid voor hulpdiensten*:

In de huidige situatie ervaart de brandweer geen problemen met de bereikbaarheid (opkomst van vrijwilligers, uitruktijden brandweer Groot-Ammers). Een rondweg gaat hieraan niet veel toevoegen.

Voor de *evacuatie-route* geldt:

Een evacuatie van Groot-Ammers kan nodig zijn om twee redenen: overstromingsdreiging en vrijkomen van gevaarlijke stoffen.

Ten aanzien van overstromingsdreiging: de evacuatieplannen die hiervoor worden ontwikkeld gaan ervan uit dat de dijk niet beschikbaar is, omdat bij extreem hoog water verkeer over de dijk niet toegestaan wordt door het waterschap. De evacuatie-routes zijn bij dergelijke dreigingen veelal noord-zuid georiënteerd. Een zuidelijke rondweg scoort (omdat het wegennet robuuster wordt) iets positiever dan de andere scenario's.

Ten aanzien van vrijkomen van gevaarlijke stoffen: de VRZHZ heeft over het risico van vrijkomen van gevaarlijke stoffen in de afgelopen jaren geadviseerd in het kader van bestemmingsplannen. Hierbij is getoetst op het beschikbaar hebben van vluchtwegen bij incidenten in bedrijven in de kern Groot-Ammers. De vluchtroutes zijn geïdentificeerd als 'voldoende'.



## Externe adviezen

In aanvulling op reeds bestaande rapporten en adviezen zijn op verzoek van de werkgroep een aantal adviezen door externe adviseurs uitgebracht. Om de verkeerskundige consequenties van de aanleg van een randweg om Groot Ammers in beeld te brengen, is gebruik gemaakt van het geactualiseerde Verkeersmodel voor de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden.

Deze adviezen zijn als bijlagen aan het advies toegevoegd en tevens zijn de adviezen op de website van de gemeente Molenlanden geplaatst.

Voor de onderwerpen:

- verbeteringen op de Voorstraat en Sluis;
- tracé-keuze voor een noordelijke en zuidelijke randweg;
- de consequenties van verkeerskundige ingrepen op Voorstraat/Sluis (bijvoorbeeld een “knip”), de aanleg van een noordelijke of zuidelijke randweg op de wegen in en rondom Groot Ammers;
- de akoestische gevelbelasting van de woningen aan de Voorstraat en Sluis in de huidige situatie (inclusief verbeteringen) en ingeval er een noordelijke randweg is aangelegd;
- trillinghinder;
- luchtkwaliteit,

zijn door externe deskundigen adviezen uitgebracht en toegelicht aan de werkgroep.

### **Advies verbeteringen Voorstraat- Sluis**

Onderstaande adviezen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de Voorstraat- Sluis worden gedaan in de wetenschap, dat deze maatregelen *niet* leiden tot het verlagen van de verkeersintensiteit op de Voorstraat en Sluis. Desondanks heeft de werkgroep het dringende advies om onderstaande maatregelen op korte termijn uit te voeren. Tevens benadrukt de werkgroep, dat deze maatregelen niet als (structurele) oplossing voor de problemen op de Voorstraat en Sluis kunnen worden aangemerkt. In aanvulling op de voorgestelde maatregelen zijn andere maatregelen en of extra infrastructuur zeer gewenst.

- 1. De 30 km/uur portalen meer accentueren en het oostelijke portaal verplaatsen.**
- 2. Kruisingsvlak Voorstraat- Kerkstraat rood markeren.**
- 3. Wegdek Voorstraat en Sluis eenduidig (her)inrichten.**
- 4. Gedragscampagne starten. In overleg met bewoners van Groot Ammers en gebruikers van de weg**
- 5. Voorrangsregeling via bebording bij 4 wegversmallingen.**
6. *Wegversmalling ter hoogte van Voorstraat 51 t/m/ 61 korter maken.* Mede naar aanleiding van de bijeenkomst van 12 november 2018 is advies 5. komen te vervallen. Aan de adviezen is toegevoegd:
- 7. Kruisingsvlak Voorstraat- De Haven rood markeren.**
8. *Parkeerplaatsen aan overzijde Voorstraat 47 en 49 verbreden.* Dit voorstel wordt niet door de werkgroep overgenomen. Eerst zal worden gezien of het college van B&W instemt met het regelen van voorrang bij wegversmallingen met behulp van borden. Indien deze borden worden geplaatst zal eerst het effect van deze maatregel worden afgewacht.
- 9. Instellen verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Ondanks dat de politie een negatief advies zal uitbrengen, schat de werkgroep in, dat van deze maatregel een positief effect kan uitgaan. Het instellen van een dergelijk verbod leidt bijvoorbeeld tot het aanpassen van de navigatiesystemen.**



### Advies over aanvullende maatregelen/ extra infrastructuur

In de werkgroep is afgesproken, dat er een advies aan het college van B&W dient te worden uitgebracht, waarin de adviezen helder en goed onderbouwd dienen te zijn. Het onderhavige advies is gebaseerd op alle genoemde adviezen en rapportages, genoemd onder bijlagen.

De adviezen zijn geen weergave van een meerderheidsstandpunt maar zijn een weergave van reële standpunten van een aantal partijen, onderbouwd door onderzoeksresultaten en kennis en ervaringen van de leden van de werkgroep.

Een drietal scenario's worden onderscheiden:

1. Buiten de 7 verbetervoorstellen en regulier beheer en onderhoud *blijft* de situatie (d.i. de weginrichting) op de Voorstraat/ Sluis zoals deze nu is en wordt er geen extra infrastructuur aangelegd. Vanwege de huidige en toekomstige verkeersintensiteit op de Voorstraat en Sluis is het noodzakelijk om verkeersmaatregelen te nemen op de Voorstraat- Sluis (en op andere wegen in Groot Ammers) ter verlaging van de verkeersintensiteit.
2. Behalve de 7 verbetervoorstellen en regulier beheer en onderhoud wordt een *noordelijke* randweg aangelegd.
3. Behalve de 7 verbetervoorstellen en regulier beheer en onderhoud wordt een *zuidelijke* randweg aangelegd.

Ad 1:

Voor de 7 verbetervoorstellen is een klein budget beschikbaar. Met name voor het voorstel eenduidig herinrichten van de Voorstraat en Sluis dient krediet te worden aangevraagd. Alsdan is circa € 0.4 mln. hiervoor nodig.

Ad 2:

Het tracé van een noordelijke randweg loopt vanaf Gelkenes tot aan Sluis (ter hoogte van Ammerse kade). Om de geluidsoverlast voor de woningen aan de Voorstraat/Sluis zoveel mogelijk te beperken zou het tracé in de waterkerende dijk of halverwege het talud van de dijk dienen te worden aangelegd.

### Meekoppelkansen:

Met het waterschap Rivierenland dient te worden afgestemd het ruimtebeslag voor het te vervangen gemaal en het tijdstip waarop het verzwaren en verbreden van de waterkerende dijk wordt gepland. Medio 2019 neemt het bestuur van het waterschap een besluit over welke dijkvakken als eerste worden verzwaaard.

Verbeteringsmogelijkheden.

Onderzocht dient te worden of het huidige brandstoffenverkooppunt aan de Sluis wil verhuizen naar een locatie aan de noordelijke of zuidelijke randweg. Voorts kan worden onderzocht of een noordelijke randweg de door Den Hartog Olie gewenste bedrijfsontsluitingsweg overbodig maakt.

Het aantal afslagen naar Groot Ammers dient een of twee te zijn. De ontwerpsnelheid dient 50 km/ uur te zijn.

Uit het verkeersmodel blijkt, dat een noordelijke randweg voldoende aantrekkende werking heeft voor doorgaand verkeer en hierdoor het aantal voertuigen op de Voorstraat en Sluis wordt verlaagd. Dit geldt overigens niet voor het deel van Sluis, gelegen tussen de Ammerse kade en



Opperstok; hierna te noemen Sluis-west. De verkeersintensiteit op Sluis-west en Gelkenes zal stijgen.

Het aantal voertuigen op andere woonstraten zal niet substantieel stijgen. Indien het geluid wordt afgeschermd valt de geluidsbelasting van de woningen aan de Voorstraat en Sluis binnen de wettelijke regelgeving. Voor de woningen aan de Gorzen dienen maatregelen te worden getroffen.

De aanleg van een noordelijke randweg biedt mogelijkwerijs de mogelijkheid om het brandstoffenverkooppunt uit Groot Ammers te verplaatsen.

Investeringskosten: op basis van de kostenraming van 2010 kan worden uitgegaan van een investering van € 7.0 tot € 9.0 mln.

Als nadelen kunnen worden genoemd: geen verbinding tussen de Middenpolderweg en de N216, onzekerheid financiële bijdrage van de provincie of waterschap, nauwelijks een verbetering voor de ontsluiting van bedrijventerrein Gelkenes, de lastige aansluiting van de noordelijke randweg op de weg Sluis, de overlast voor de woningen aan de Gorzen, forse weerstand van bewoners van de Voorstraat-Sluis (noordzijde) en de Gorzen en verhoging van de verkeersintensiteit op de wegen Opperstok en Gelkenes.

Ad 3:

Uit het verkeersmodel blijkt, dat een zuidelijke randweg veel verkeer aantrekt en een functie voor de regio gaat vervullen. Het aantal voertuigen per etmaal op de Voorstraat en Sluis zal fors dalen. Eveneens blijkt uit het verkeersmodel dat het aantal voertuigen per etmaal op een aantal woonstraten in het zuidelijk deel van Groot Ammers stijgt en boven de 3600 voertuigen per etmaal uitkomt. De kans dat de provincie aan een zuidelijke randweg bijdraagt is groter dan aan een noordelijke randweg.

Nadelen zijn onder meer de dure kruising van de Ammersche boezem, de aantasting van het landschap, conflict met molenbiotoop (indien niet wordt gekozen voor een tunnel), hoge (verwervings-)kosten en lange procedures, bij de aanleg van een brug over de Ammersche Boezem een conflict met de recreatievaart, zakelijk recht t.b.v. drinkwaterbedrijf Oasen langs de Peppelweg, conflict met agrarische belangen.

Verbeteringsmogelijkheden: een zuidelijke randweg verbetert de bereikbaarheid van bedrijventerrein Gelkenes en de Avonturenboerderij, als mede de doorstroming in dit deel van de Alblasserwaard. Tevens biedt het de mogelijkheid om het brandstoffenverkooppunt uit Groot Ammers te amoveren.

Investeringskosten: op basis van de kostenraming van 2010 worden de kosten ingeschat op € 22.0 tot € 30.0 mln., afhankelijk van o.a. een tunnel onder de Ammersche Boezem of niet.



## Samenvatting

<b>Besluitmatrix</b>						
problematiek	Scenario 0+		Zuidelijke randweg		Noordelijke randweg	
Voorstraat -Sluis						
* verlaagt verkeersdruk						
Voorstraat - Sluis < 4000	-	-	+		+	
* verbinding tussen						
provinciale wegen	nvt		+		nvt	
* verhoogt verkeersdruk						
woonstraten GA > 4000	nvt		-	+	*) <sup>1</sup>	-
* landschappelijke inpassing	nvt		-	-		-
* verbeteren woonmilieu V-S	-		+			-
						+
						(akoestiek)
* verbeteren woonmilieu	nvt		-			-
wegen GA zuid						+
* investeringskosten	0.4	mln.	22 - 30	mln.	7 - 9	mln.
* complicaties (o.a. grondverwerving, etc.) *) <sup>2</sup>	nvt		-	-		-
						+
* meekoppelkansen *) <sup>3</sup>	geen		1			2
* binnen welke termijn	2020		2030	e.v.	2024	
* verlaagt verkeersdruk Gelkenes en Sluis west (Opperstok)	-	+	+	(afname	-	(stijging
			15% - 35% (Sluis west))			Gelkenes tot 6000)
* verbetert verkeersveiligheid Voorstraat- Sluis en verlengde	-		+		-	+
						(mits aparte fietspaden)
*) <sup>2</sup> : agrar. bedrijfsvoering, molenbiotoop, zakelijk recht recreatievaart, flora en fauna planologische procedures			*) <sup>1</sup> 3000 mvt/etmaal langs basisschool			
*) <sup>3</sup> : versterken dijken, vervangen gemaal Sluis						



- Verlaagt verkeersdruk Voorstraat en Sluis: in GVVP 2017 is opgenomen dat de bovengrens van goed ingerichte woonstraten 4000 motorvoertuigen per etmaal is.
- Indien de zuidelijke randweg wordt aangelegd, verbindt deze de Middenpolderweg (d.i. een provinciale weg) met de N 216. Als bijkomende voordeel geldt ook, dat deze randweg de verkeersdruk in andere kernen in Molenlanden verlaagt
- In het advies van Goudappel Coffeng is onderzocht wat de effecten zijn van de drie scenario's op de verkeersintensiteit op andere wegen in Groot Ammers; de drie scenario's zijn ingevoerd in het verkeersmodel voor de Alblasserwaard. Een noordelijke randweg verhoogt nauwelijks de verkeersintensiteit op andere woonstraten in Groot Ammers; zuidelijke randweg verhoogt de verkeersintensiteit in enige mate. De verwachte, maximale verkeersintensiteit in 2030 van circa 3000 voertuigen per etmaal langs basisschool Eben Haezer, Irenestraat 140 te Groot Ammers, vereist een zorgvuldige belangenafweging. De aanleg van aparte fietspaden langs de Essenweg wordt alsdan noodzakelijk.
- Het tracé van een noordelijke randweg loopt vanaf Sluis, ter hoogte van de Ammerse Kade tot aan de weg Gelkenes. Het tracé van de noordelijke randweg zal vanaf de Middenpolderweg over of onder de Ammersche Boezem via de Peppelweg worden verbonden met de N 216. Indien de noordelijke randweg halverwege het talud van de waterkerende dijk – aan de zijde van de Lek- wordt aangelegd, zal de landschappelijk inpassing oplosbaar zijn. Bij de zuidelijke randweg zal met name een afweging moeten worden gemaakt tussen het polderlandschap en de Ammersche Boezem enerzijds en de zuidelijke randweg anderzijds. Indien wordt gekozen voor een tunnel onder de Ammersche Boezem, heeft dit als consequentie dat dit wegvak niet als evacuatie-route wordt aangemerkt.
- De onderzoeken naar de akoestische gevelbelasting, trillinghinder door verkeer en luchtkwaliteit tonen aan, dat er geen strijd is met regelgeving over een goed woonmilieu. Wel wordt gemeld, dat een afname van de verkeersintensiteit bijdraagt aan het verbeteren van het woonmilieu van de Voorstraat en Sluis. Ten aanzien van de noordelijke randweg geeft het akoestisch advies aan, dat de gevelbelasting van de woningen aan de Voorstraat en Sluis binnen de wettelijke normen blijft, c.q. kan blijven. Het woonmilieu, waaronder de gevelbelasting van de woningen aan de Gorzen, dient nader te worden onderzocht.
- De investeringskosten voor het 0+-scenario is gebaseerd op ervaringsgegevens; het uniform inrichten van de Voorstraat en Sluis is de grootste kostenpost. De investeringskosten voor de twee randwegen zijn afgeleid van de gegevens van 2010. De in 2010 geraamde kosten zijn enigszins verhoogd en geïndexeerd. De ruime bandbreedte voor de zuidelijke randweg is, omdat de aanleg van een tunnel onder de Ammersche Boezem een veel grotere investering vergt dan een brug over de Ammersche Boezem. Bij het bepalen van de investeringskosten is nog geen rekening gehouden met de kosten van de noodzakelijke, vrijliggende fietspaden.
- Met de volgende complicaties dient rekening te worden gehouden: grondverwerving, agrarische belangen, molenbiotoop, zakelijke recht gevestigd ten behoeve van een





waterleiding langs de Peppelweg, recreatievaart die mogelijkwerwijs wordt belemmerd bij de aanleg van een brug, flora en fauna, planologische procedures. Bij het ramen van de investeringskosten en bij het inschatten van de termijn waarbinnen een en ander zou kunnen worden gerealiseerd, is rekening gehouden met genoemde complicaties.

- Als zogeheten meekoppelkansen worden aangemerkt: het versterken van de dijken langs de Lek door waterschap Rivierenland en het vervangen van het gemaal ter plaatse van de Ammerse Kade. Vooralsnog is het verplaatsen van het brandstoffenverkooppunt, gevestigd Sluis 18 te Groot Ammers, niet onderzocht.  
De aanleg van een noordelijke en een zuidelijke randweg is een kans om het brandstoffenverkooppunt, inclusief LPG-vulpunt, te verplaatsen.
- De termijn waarbinnen een en ander kan worden gerealiseerd, is mede gebaseerd op de hoogte van (co)financiering, de mate waarin complicaties kunnen worden opgelost en te voeren (planologische) procedures.
- Ook het effect op de verkeersdruk op de wegen, gelegen in het verlengde van de Voorstraat en Sluis is als criterium opgenomen. De zuidelijke randweg scoort op dit punt positief: op Gelkenes is de afname 15 tot 20 % en op Opperstok 35%. Wel zal langs de Essenweg vrijliggende fietspaden moeten worden gerealiseerd.  
De noordelijke randweg draagt bij aan een stijging van de verkeersdruk op Gelkenes (33%) en Opperstok (inclusief Sluis-west) (14%). De noodzaak voor aparte fietspaden langs genoemde wegvakken wordt met de noordelijke randweg groter.
- Bij het hanteren van het criterium verbeteren van de verkeersveiligheid op de Voorstraat en Sluis wordt rekening gehouden met het al dan niet verlagen van de verkeersintensiteit. Geen rekening is gehouden met maatregelen om de snelheid te verlagen. Het 0+-scenario scoort negatief, omdat ter hoogte van Sluis het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030 zal stijgen naar 7300. De zuidelijke randweg heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van de Voorstraat en Sluis, inclusief Gelkenes en Opperstok. De noordelijke randweg scoort gemiddeld, indien langs Gelkenes en Opperstok aparte fietspaden worden aangelegd.

#### **Advies aan college van B&W**

1. In te stemmen met de voorgestelde, zeven verbeteringen aan de Voorstraat en Sluis en hiervoor de benodigde middelen beschikbaar te stellen.
2. Aan de hand van het onderhavige advies en bijlagen zich uit te spreken over de beoordeelde scenario's.



**Bijlagen:**

1. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Molenwaard (GVVP) 2017
2. Onderzoek gebiedsraad A5H “ Verkeer op de dijken”
3. Geactualiseerd verkeersmodel Alblasserwaard-Vijfheerenlanden 2019
4. Advies Goudappel Coffeng 2019: Voorstraat-Sluis Verkeersanalyse en alternatieven
5. Advies Antea Group 2018: Verkeersveiligheidsanalyse Voorstraat-Sluis
6. Advies OZHZ: akoestisch onderzoek gevelbelasting
7. Advies OZHZ: verkennend onderzoek trillinghinder verkeer
8. Advies OZHZ: luchtkwaliteit Voorstraat-Sluis
9. Snelheidsmetingen Voorstraat- Sluis, februari 2017

