

Molenlanden

Mobiliteitsvisie Molenlanden 2040

Samen in beweging

Definitief

Inhoud

Voorwoord 3
1. Van analyse naar visie 5
1.1 De mobiliteitsvisie in verbinding 5
1.2 Totstandkoming mobiliteitsvisie 6
1.3 Van uitdaging naar ambities 7
2. Kernschets Molenlandse mobiliteit 8
2.1 Mobiliteit in Molenlanden anno 2024 8
2.2 Trends: voorbereid op 2040 9
2.3 Opgave bereikbaarheid 11
2.4 Opgave verkeersveiligheid 12
2.5 Opgave leefbaarheid 13
2.6 Opgave toegankelijkheid 14
2.7 Opgave duurzaamheid 15
3. Ambities 16
3.1 Mobiliteit is mede sturend bij ruimtelijke keuzes 17
3.2 Leefbaarheid in onze kernen 18
3.3 Veilige verbindingen tussen de kernen 20
3.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer 21
3.5 Verduurzaming van de mobiliteit 23
4. Vervolgstappen 25
4.1 Benodigdheden om ambities waar te maken 25
4.2 Van visie naar uitvoering 25
4.3 Dynamiek van het uitvoeringsprogramma 26
4.4 Samenwerking 26
Bijlage 1: Technische analyses 28
Bijlage 2: Participatie 30

Voorwoord

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van Molenlanden. In deze visie presenteren we onze ambities op het gebied van mobiliteit voor de periode tot 2040. Met oog voor de toekomst willen we dat Molenlanden **bereikbaar**, **veilig**, **leefbaar**, **toegankelijk** en **duurzaam** is. Om dit voor elkaar te krijgen, moeten richtinggevende keuzes worden gemaakt. We zoeken daarbij naar creatieve oplossingen en we benutten kansen zo goed mogelijk.

In verbinding met de toekomst- en omgevingsvisie

Hoe wij als gemeente omgaan met onze bereikbaarheid en de keuzes die wij maken op het gebied van mobiliteit staan niet op zichzelf. We hebben te maken met veel verschillende opgaven en ambities die een plek moeten krijgen. Denk bijvoorbeeld aan voldoende woningen, ruimte voor bedrijven, natuur en klimaat en onze recreatieve en toeristische aantrekkelijkheid. Tal van thema's die vaak van invloed zijn op elkaar of afhankelijk van elkaar. Wat voor gemeente we willen zijn én welke keuzes we maken, staat in onze Toekomstvisie 2050 en Omgevingsvisie 2040. Deze mobiliteitsvisie is daarin een belangrijke bouwsteen.

Samen in beweging

Tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie zijn we op verschillende manieren in gesprek gegaan met de samenleving. We hebben ruim 300 reacties van inwoners, ondernemers of andere verkeersdeelnemers ontvangen. Zij gaven online aan op welke plekken de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid beter kan. Ook gingen we met inwoners in gesprek tijdens vier mobiliteitscafés en overlegden we met regionale stakeholders, waaronder vervoerders, buurgemeenten, het waterschap en de provincie, over de kansen en aandachtspunten die zij zien voor Molenlanden.

Aan de slag met het uitvoeringsprogramma

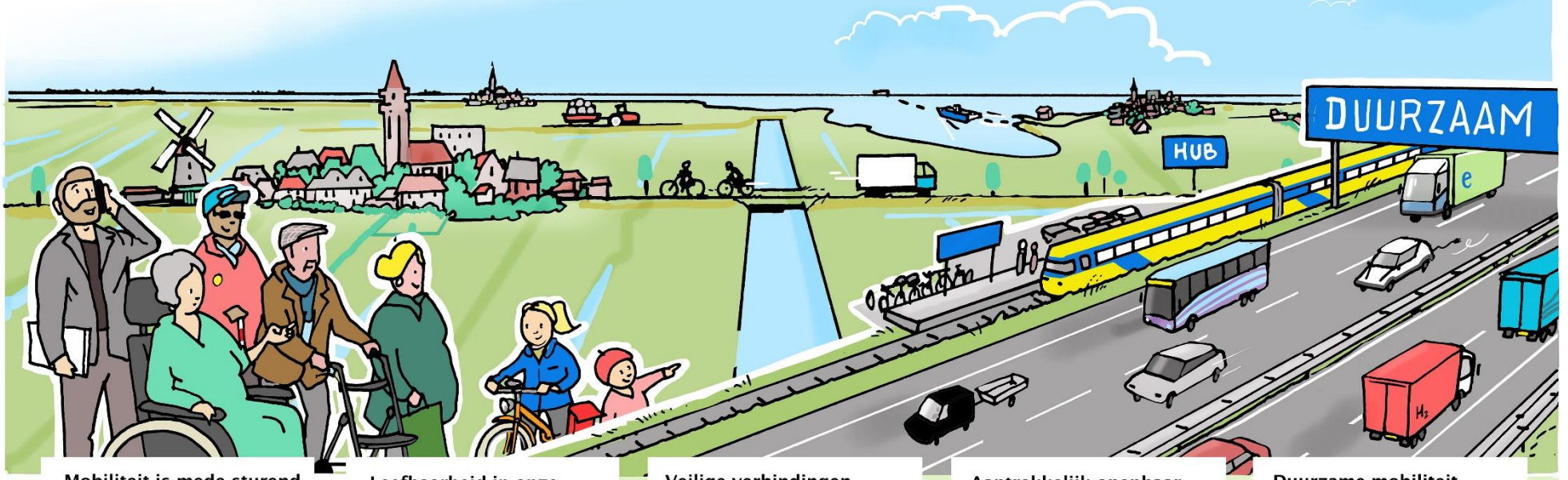
Deze mobiliteitsvisie is kaderstellend en vormt de basis voor het beleid dat we de komende jaren gaan voeren op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Na de vaststelling van deze visie gaan we aan de slag met een uitvoeringsprogramma. Dit doen we als gemeente in nauwe samenwerking met medeoverheden én vanzelfsprekend met de samenleving.



Maarten van Helden
wethouder Bereikbaarheid

Mobiliteitsvisie Molenlanden 2040 in één oogopslag

Samen met inwoners, ondernemers en regionale partners werken we aan een Molenlanden dat **bereikbaar**, **veilig**, **leefbaar**, **toegankelijk** en **duurzaam** is. Hierbij maken we richtinggevende keuzes, zoeken we naar creatieve oplossingen en benutten we kansen zo goed mogelijk.



Mobiliteit is mede sturend bij ruimtelijke keuzes



- Mobiliteit vroegtijdig meenemen bij nieuwe plannen
- Bedrijven ontsluiten via het hoofdwegennet
- Extra verkeer voorkomen door behoud voorzieningen

Leefbaarheid in onze kernen



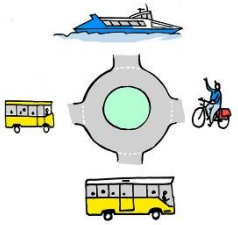
- Lopen en fietsen staan centraal binnen bebouwde kom
- De auto is te gast
- Minder doorgaand autoverkeer door de kernen
- Drukte in zwaarbelaste kernen verminderen
- Veilige rijsnelheden
- Monitoring en optimaliseren 15-tons zones
- Parkeren auto's en bedrijfsvoertuigen organiseren

Veilige verbindingen tussen kernen



- Doorgaand autoverkeer via de hoofdwegen
- Scheiding snel- en fietsverkeer op de linten
- Aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk

Aantrekkelijk openbaar vervoer



- Sterke (H)OV-assen en vlotte doorstroming
- Hubfuncties met (deel) modaliteiten
- Bushaltes dichtbij en met fietsparkeerplaatsen
- Uitbreiden OV over water
- Efficiënt kleinschalig OV

Duurzame mobiliteit



- Stimuleren duurzaam vervoer
- Transitie naar elektrisch rijden faciliteren
- Verduurzamen vracht- en landbouwverkeer
- Inspelen op duurzame innovaties wegbeheer
- Water en bodem sturend bij aanleg wegen

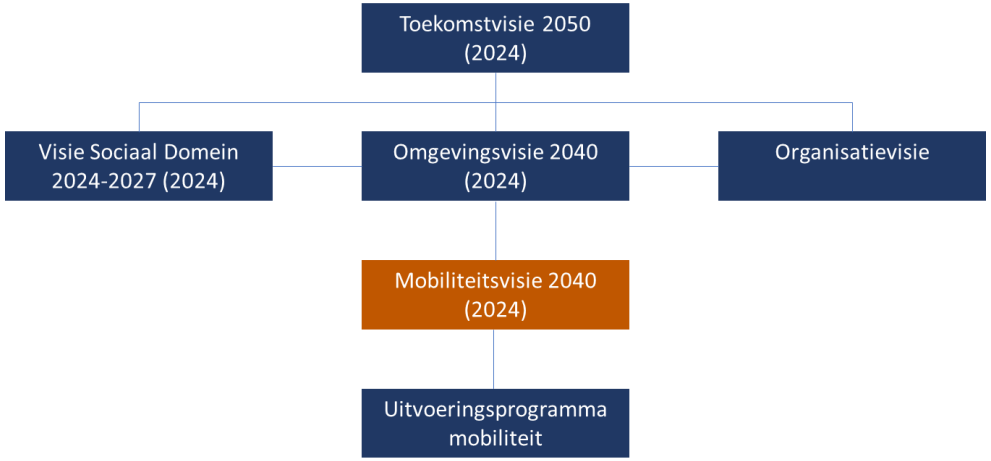
olivierrijcken.nl

1. Van analyse naar visie

In deze mobiliteitsvisie staan onze ambities, waarmee we de mobiliteitsopgaven in Molenlanden willen aanpakken.
De gemeente Molenlanden is in beweging. Met de groei van de kernen en de diverse woningbouw initiatieven die zich momenteel aandienen wordt mobiliteit een steeds groter aandachtspunt. Mobiliteit wordt dan extra belangrijk om de inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente voldoende vrijheid in mobiliteitskeuzes te bieden, binnen voor de omgeving acceptabele grenzen. Dit vraagt om richtinggevende keuzes die alleen tot stand kunnen komen in afstemming tussen de gemeente Molenlanden, inwoners en andere stakeholders. Bij die keuzes zal enerzijds aandacht moeten zijn voor het waarborgen van de bereikbaarheid, maar anderzijds ook voor de minder gewenste neveneffecten van mobiliteit: hinder voor de leefomgeving en voor het milieu. Juist daarom is een visie op de mobiliteit in en voor de gemeente Molenlanden van belang.

1.1 De mobiliteitsvisie in verbinding

Met de invoering van de nieuwe Omgevingswet is het ruimtelijk beleid in Nederland veranderd. Gelijktijdig met deze mobiliteitsvisie is de omgevingsvisie opgesteld. Bij het opstellen van deze Mobiliteitsvisie houdt de gemeente via een integrale benadering rekening met de Omgevingsvisie. De Mobiliteitsvisie past binnen het grotere visie raamwerk van de gemeente Molenlanden (figuur 1-1). De Mobiliteitsvisie sluit ook nauw aan op de Toekomstvisie 2050.



Figuur 0-1: Schematische weergave verhoudingen visies gemeente Molenlanden

Omgevingsvisie 2040

De Omgevingsvisie is een langetermijnvisie voor de fysieke leefomgeving. Hierin voegt de gemeente het beleid op de verschillende beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving samen, zodat dit ook met elkaar verbonden is. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn essentieel voor een gezonde, fijne en veilige leefomgeving en heeft daarom veel raakvlakken met de zes ambities in de Omgevingsvisie. De kern en hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie zijn dan ook opgenomen in de Omgevingsvisie.

Toekomstvisie 2050

In de Toekomstvisie geven we richting aan ons beleid en aan de manier waarop we omgaan met de uitdagingen die op ons afkomen. De visie bestaat uit vijf perspectieven op Molenlanden in 2050. Met deze mobiliteitsvisie concretiseren we de perspectieven die gaan over mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn het perspectief op leefbaarheid, bereikbaarheid, energietransitie en klimaatadaptatie. Deze perspectieven vormden het uitgangspunt bij het vaststellen van de (mobiliteits)ambities in hoofdstuk 3.

Beleid hogere overheden

Mobiliteitsvisie Nederland 2050 (in ontwikkeling)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) stelt in samenwerking met andere ministeries de Mobiliteitsvisie Nederland 2050 op. In 2022 is daartoe de hoofdlijnennotitie vastgesteld. Onze mobiliteitsvisie Molenlanden sluit aan op de vier hoofdlijnen: 1) Integrale doelen, 2) Mobiliteit op de juiste plaats, 3) Duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid, 4) Gebiedsgerichte uitwerking.

Omgevingsvisie Provincie Zuid-Holland (2019)

In 2019 stelde de provincie Zuid-Holland haar Omgevingsvisie vast. Hierin presenteert de provincie alle ambities en beleidsdoelen op het gebied van de fysieke leefomgeving, waaronder mobiliteit. Op het gebied van mobiliteit zijn we voor een groot deel afhankelijk van de provincie Zuid-Holland. De provincie beheert immers belangrijke (water)wegen binnen onze gemeente. Het is daarom van belang dat de Mobiliteitsvisie in lijn is met de besluiten van de provincie. We sluiten met name aan op ambitie 2 ‘Bereikbaar Zuid-Holland’, ambitie 3 ‘Schone energie voor iedereen’ en ambitie 7 ‘Gezond en veilig Zuid-Holland.

1.2 Totstandkoming mobiliteitsvisie

Voorafgaand aan het opstellen van de mobiliteitsvisie hebben we per thema technische analyses gedaan en is een participatietraject doorlopen. Daarnaast zijn de effecten van maatschappelijke en mobiliteitstrends in kaart gebracht.

Technische analyses

Met beschikbare data en recente onderzoeken is de huidige stand van zaken in beeld gebracht. In bijlage 1 ‘Technische analyses’ en bijlage 3 ’Achtergrondrapport Technische rapportage’ wordt onder andere ingegaan op:

- Mobiliteitsbeleid: van Molenlanden en hogere overheden;
- Basisgegevens mobiliteit: demografie en type verplaatsingen;
- Verkeersveiligheid: ongevalslocaties, verkeerstypen;
- Bereikbaarheid: reistijden en openbaar vervoer aanbod;
- Wegennet: verkeersstromen in relatie tot de weginrichting;
- Leefbaarheid: wegverkeersgeluid en luchtkwaliteit.

Participatie

Om inzicht te krijgen in de ervaring en beleving van bewoners, ondernemers en overige stakeholders hebben we een participatietraject doorlopen. Wij zijn op verschillende manieren in contact getreden met de samenleving:

- Via online participatie; iedereen gekoppeld aan een specifiek thema en een specifieke locatie in de gemeente kon iedereen zijn inbreng leveren. In totaal zijn 300 reacties opgehaald.
- Bij mobiliteitscafés; op vier verschillende locaties in de gemeente zijn bijeenkomsten georganiseerd waar mensen hun ervaring en ideeën met betrekking tot mobiliteit konden delen.
- Bij een bijeenkomst met medeoverheden (buurgemeenten, het waterschap en de provincie) en regionale stakeholders, waaronder vervoerders, is gesproken over gezamenlijke kansen en uitdagingen voor de regio en Molenlanden.

De resultaten zijn terug te vinden in bijlage 2 ‘Participatie’ en bijlage 4 ‘Achtergrondrapport Participatieverantwoording’.

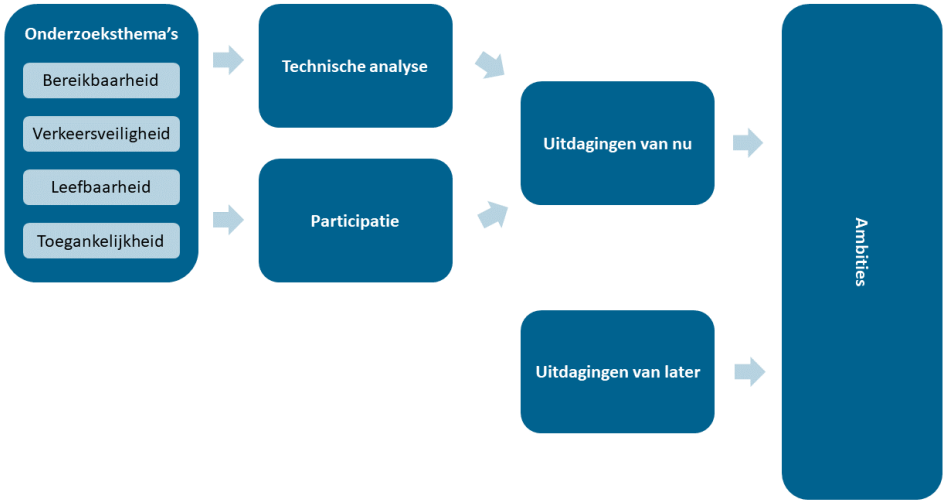


Trends en ontwikkelingen

We willen anticiperen op de toekomst. Daarom komen in deze visie ook de belangrijkste maatschappelijke, sociale, economische en technologische trends op het gebied van mobiliteit en gerelateerde beleidsdomeinen aan bod (zie hoofdstuk 2). De mobiliteitstrends bieden kansen en opgaven voor de komende periode.

1.3 Van uitdaging naar ambities

De inzichten uit zowel de technische analyses als de participatie zijn gebruikt om vast te stellen welke uitdagingen en opgaven op het gebied van mobiliteit spelen. Deze opgaven zijn beschreven in hoofdstuk 2.



Figuur 0-2: Schematische weergave vorming Mobiliteitsvisie Molenlanden

De kern van deze mobiliteitsvisie wordt gevormd door gemeentelijke ambities op het gebied van mobiliteit. De ambities zijn ons antwoord op de uitdagingen zoals beschreven in hoofdstuk 2. De ambities zelf beschrijven we in hoofdstuk 3. Hier zijn ook handvatten opgenomen voor uitvoering van de ambities. De visie sluit af met een toelichting op het vervolgproces (hoofdstuk 4): de vertaling van de ambities uit deze mobiliteitsvisie naar concrete projecten in het uitvoeringsprogramma.

2. Kernschets Molenlandse mobiliteit

2.1 Mobiliteit in Molenlanden anno 2024

Molenlanden is een mooie landelijke gemeente met een grote oppervlakte. Kenmerkend is het cultuurhistorische en landschappelijke karakter. De landerijen bepalen samen met de waterlopen en langsliggende dijken voor een belangrijk deel de wegenstructuur. Molenlanden heeft een gunstige ligging tussen steden als Rotterdam, Dordrecht, Gorinchem en Utrecht. De relatief grote afstanden en het matige OV-aanbod maakt dat de auto een belangrijke rol speelt. De rijkswegen A15 en A27 en de provinciale wegen N214 en N216 vormen de belangrijkste ontsluitingswegen naar de rest van Nederland. De dorpen en stad binnen de gemeente en de verspreid liggende bedrijventerreinen worden veelal via 60 km/uur wegen aangesloten op de N214 en de N216. Voor een aantal kernen geldt dat de snelste routes via smalle lintwegen en andere kernen gaan. Voor fietsers biedt de historische wegenstructuur, aangevuld met solitaire fietspaden, relatief snelle en mooie fietsroutes.

Het OV-netwerk wordt gevormd door een relatief grof netwerk van regionale buslijnen en op grotere afstand de Merwedelingelijn. De reistijd met het openbaar vervoer naar de grote steden is door dit grove netwerk en lage frequentie aanzienlijk langer dan met de auto. Aanvullend op de regionale buslijnen worden ook verschillenden vorm van kleinschalig openbaar vervoer aangeboden, deels gericht op specifieke doelgroepen. De molens in Kinderdijk zijn bereikbaar met de waterbus naar Dordrecht en Rotterdam.

In de kernen van Molenlanden geldt nagenoeg op alle wegen een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dat past bij de kleine omvang van de kernen en benadrukt het verblijfskarakter. Aandachtspunt is een gevoel van verkeersonveiligheid en toegankelijkheid en ontbreken van voetpaden. Vooral bij de krappe doorgaande lintwegen.



Aandachtspunten huidige mobiliteitssysteem

Uit de technische analyses (bijlage 1) en participatie (bijlage 2) zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- De historische gevormde en smalle (lint)wegen zijn onvoldoende geschikt voor de aanwezige verkeersstromen. Het geeft overlast voor aanwonenden. Zeker als het gaat om vrachtverkeer en landbouwverkeer wordt geduid op geluids- en trillingshinder.

- Door vertragingen in de spitsperiode op de A15, A27 en de N214 wordt in meerdere kernen overlast ervaren door sluipverkeer. Het niet doorgaan van de verbreding van de A15 versterkt dit probleem.

- De combinatie van fietsverkeer met autoverkeer op de smalle lintwegen, zowel in als tussen de kernen, vormt een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Uit meldingen van bewoners herleiden we een gevoel van onveiligheid.

- Een verkeersveilige inrichting van lintwegen die recht doet aan de functie van de weg en de verkeerssamenstelling is lastig. De complexiteit wordt ingegeven door de beperkt beschikbare ruimte en de bebouwing dicht bij de weg.

- Het OV-aanbod wordt als beperkt ervaren. De lage frequentie van sommige lijnen, de onbetrouwbare aansluitingen, de soms relatief lange afstanden van de kernen naar haltes en de beperkte voorzieningen rond haltes maakt het openbaar vervoer weinig aantrekkelijk.

- Door bewoners wordt aandacht gevraagd voor de soms hoge parkeerdruk in hun woonwijk. Als voorbeelden worden genoemd: buiten parkeervakken of op de stoep parkeren. En een vaak gehoorde reactie is dat inwoners op sommige plekken goede doorgaande looproutes missen.

2.2 Trends: voorbereid op 2040

Er zijn meerdere trends die van invloed zijn op de mobiliteitspatronen van de toekomst. Het gaat om trends die specifiek voor de gemeente Molenlanden gelden. Maar ook brede maatschappelijke en mobiliteitstrends. We volstaan hier met een kort overzicht van de belangrijkste trends en ontwikkelingen.

Trends in Molenlanden

In Molenlanden zien we de volgende trends:

- Demografische ontwikkelingen (groei en samenstelling). De bevolkingsgroei faciliteren we met nieuwe woningen. Door deze ontwikkelingen neemt de mobiliteit toe en ontstaan nieuwe verplaatsingsbehoeftes en -patronen. Dit geeft extra druk op onze toch al drukken (lint)wegen. De vergrijzing vraagt extra aandacht voor de toegankelijkheid van openbaar vervoer en inrichting van voet- en fietspaden.

- Een toename van het aantal éénpersoonshuishoudens. Dit leidt tot extra (auto)mobiliteit, maar biedt voor Molenlanden ook kansen voor het implementeren van deelmobiliteit.

- Een toename van toerisme en recreatie. Toeristen komen om te genieten van ons landschap en om bezienswaardigheden te bezoeken zoals de molens van Kinderdijk en de Avonturenboerderij Molenwaard. Ook zien we een toename van toeristische bestemmingen (zoals campings). We moeten deze bezoekersstromen in goede banen leiden om overlast te voorkomen en om verkeersveilige verplaatsingen te bieden.

- Toename van landbouwverkeer. De steeds grotere landbouwvoertuigen zorgen voor verhoogde drukte op onze plattelandswegen, vooral in combinatie met toeristisch-recreatief gebruik.

Maatschappelijke en landelijke trends

In Nederland zien we de volgende maatschappelijk trends:

- Toenemende aandacht voor duurzaamheid, energietransitie en klimaatadaptatie. Dit zien we onder andere aan een sterke opkomst van elektrische auto's en fietsen. Het vraagt om keuzes rondom laadinfrastructuur en weginrichting. De weertrends laten zien dat we steeds vaker te maken krijgen met extreem weer in de vorm van extreme regenval, hitte en langdurige droogte. We moeten bij de weginrichting rekening houden met goede afwatering, waterdetentie en groen.

- Toenemende aandacht voor natuur en biodiversiteit. Studies wijzen op positieve effecten voor de menselijke gezondheid en het klimaat. Dit maakt dat steeds meer gemeenten kiezen voor natuurlijke bermen en oevers. Langs (water)wegen kan dat van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Als gemeente betrekken we natuur steeds nadrukkelijker bij de aanleg en inrichting van nieuwe infrastructuur.

- Toenemende aandacht voor diversiteit en inclusiviteit van bevolkingsgroepen. Voor Molenlanden betekent dit dat we waar mogelijk met alle doelgroepen rekening houden bij de inrichting van wegen, fiets- en wandelroutes en het aanbieden van openbaar vervoer.

- Weginrichting volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS [deelmobiliteit] en Personenauto). Dit is binnen de bebouwde kom steeds vaker de standaard. Het betekent prioriteit geven aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit bij het ontwerpen van de weginrichting.



Trends in mobiliteit

Gedreven door verschillende maatschappelijke trends, zoals de energietransitie, zien we nieuwe vervoersmiddelen en mobiliteitsvormen op onze wegen. Hieronder de belangrijkste trends:

- Elektrisch rijden. De groei van elektrische voertuigen zet de komende jaren verder door (Klimaatakkoord). Elektrische voertuigen vereisen zowel private -als publieke laadinfrastructuur. Bovendien zijn elektrische voertuigen zwaar. Hierdoor kan aanpassing van de bestaande infrastructuur of aanpassing van 15 ton-beleid nodig zijn.

- Rijden op waterstof. In de periode tot 2040 zal het aantal zware voertuigen dat op waterstof rijdt naar verwachting toenemen. In Molenlanden zijn relatief veel logistieke-, agrarische- en bouwbedrijven met zware voertuigen. Om de verduurzaming van deze bedrijven te faciliteren, is het belangrijk in te spelen op de innovaties met betrekking tot het rijden op waterstof. Een uitdaging hierbij is de lokalisatie van tankstations.

- Klein elektrisch vervoer. De elektrische fietsen en speed-pedelecs zijn niet meer uit het straatbeeld weg te denken. Maar daarnaast zien we ook fatbikes, elektrische steps en hoverboards opkomen. Klein elektrisch vervoer is een kans voor het terugdringen van het autogebruik. Maar tegelijkertijd leiden dit soort nieuwe voertuigen tot risico's voor de verkeersveiligheid. De landelijke wetgeving speelt hier gedeeltelijk op in, maar loopt achter op de ontwikkelingen en perkt niet in alle veiligheidsrisico's in.

- Autonoom rijden. Hoewel er op dit moment in Nederland nog geen voertuigen op de weg mogen die volledig zelfstandig rijden, hebben voertuigen wel steeds meer nieuwe functies die autonoom werken. De trend naar meer autonoom rijden zet waarschijnlijk door in de periode tot 2040. Innovaties op dit gebied hebben de potentie om het autoverkeer verkeersveiliger te maken, maar vergen in de toekomst ook aanpassingen aan weg- en berminrichting.

- Mobility as a service (MaaS). Mobility as a Service is het via slimme diensten combineren van allerlei vormen van vervoer, om snel en eenvoudig te reizen. Denk aan het OV, de (deel)auto, taxi of deelfiets. Het is gebaseerd op accurate en actuele informatie over alle beschikbare vervoersopties. Zo worden reizigers verleid om vaker actieve mobiliteit en openbaar vervoer te gebruiken. Deze ontwikkeling biedt kansen om onze inwoners te stimuleren vaker de auto te laten staan en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en actieve mobiliteit.

- Technologische ontwikkelingen. Thuiswerken is mogelijk waardoor minder verplaatsingen van huis naar werk plaatsvinden. Uit studies blijkt dat dit niet leidt tot afname van verplaatsingen. Het laat wel een verandering zien van verplaatsingspatronen en langere piekmomenten op de wegen.

2.3 Opgave bereikbaarheid

Uit de technische analyses, participatie, trends en ontwikkelingen hebben we de volgende opgaven met betrekking tot het mobiliteitsthema bereikbaarheid ontleed:

Opgave: juiste verkeer op de juiste plek

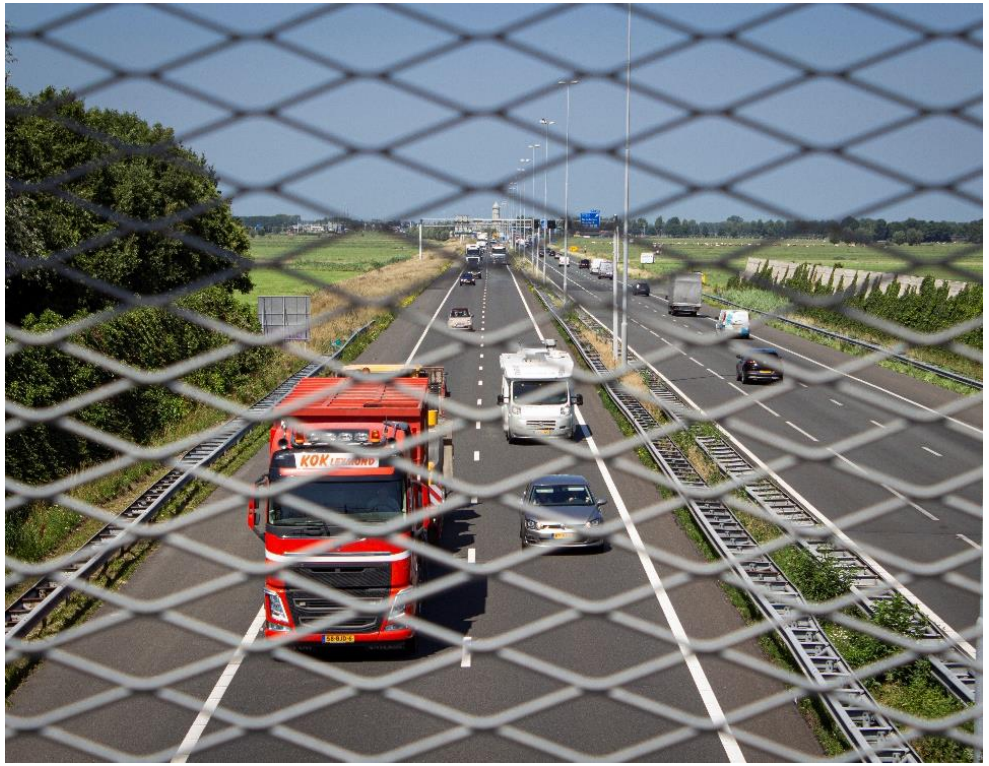
Door congestievorming op het hoofdwegennet, zoals de A15, de A27 en de N214 ontstaat sluipverkeer door onze kernen. Het verkeer dat geen bestemming heeft in Molenlanden hoort niet op ons wegennet.

Opgave: wegennetwerk met geschikte schakels

Onze 30 km/uur wegen en de 60 km/uur-wegen van het waterschap hebben vaak een smal profiel met een historisch karakter. Deze wegen hebben door hun krappe profiel te weinig capaciteit om (extra) verkeer te verwerken. Dat geeft uitdagingen voor de ontsluiting en ontwikkeling van bestaande en nieuwe woon- en werklocaties. We moeten balans zien te vinden tussen een veilige weginrichting die voldoende ruimte heeft om lokaal verkeer te verwerken.

Opgave: toegankelijk openbaar vervoer

Het openbaar vervoernetwerk in Molenlanden is voor veel mensen nog niet aantrekkelijk genoeg. Kernen liggen op (te) grote afstanden van de OV-routes en de afstand tot bushaltes is ver. De uitdaging is om mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer een basiskwaliteit en toegankelijk openbaar vervoer te bieden.



2.4 Opgave verkeersveiligheid

Uit de technische analyses, participatie, trends en ontwikkelingen hebben we de volgende opgaven met betrekking tot het mobiliteitsthema verkeersveiligheid ontleed:

Opgave: verkeersveiligheid op de wegen in het buitengebied

Op de smalle wegen in het buitengebied is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. De smalle wegen worden veelal gedeeld door auto's, fietsen, vrachtverkeer en landbouwverkeer. Het snelheidsverschil tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd leidt tot een onveilig gevoel op de weg en geeft risico's voor de verkeersveiligheid. De uitdaging is om tot een snelheidsremmende weginrichting te komen die past bij de omvang van de verkeersstromen en de verkeerssoorten die we op een specifieke weg willen hebben.

Opgave: verkeersveilige weginrichting in de kernen

In onze dorpen en stad geldt veelal een snelheidsregime van 30 km/uur. Met een snelheidsremmende weginrichting willen we bestuurders langzamer laten rijden. Dit vergt maatwerk. Daarbij moeten we rekening houden met de lokale kenmerken (bebouwing en slappe bodem) en beperkt beschikbare ruimte. De meest effectieve fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels zijn daarbij niet altijd gewenst. We moeten daarom zoeken naar visuele maatregelen en een weginrichting die meer ruimte biedt aan fietsen en wandelen. Ook zijn er mogelijkheden om de veilige weginrichting te ondersteunen met gedragsmaatregelen, zoals het gericht inzetten van campagnes en educatie.



2.5 Opgave leefbaarheid

Uit de technische analyses, participatie, trends en ontwikkelingen hebben we de volgende opgaven met betrekking tot het mobiliteitsthema leefbaarheid ontleed:

Opgave: weren van doorgaand verkeer

Het (door)gaande verkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer levert hinder op. Vooral bewoners langs de linten ervaren geluids- en trillingshinder. Doorgaand verkeer kiest deze route, omdat de route door kernen soms de snelste route is. Hinder ontstaat omdat veel wegen niet voldoen aan het streefbeeld voor een veilig wegprofiel conform gangbare CROW-ontwerprichtlijnen met voldoende ruimte voor langzaam verkeer.

Opgave: aandacht voor langzaam verkeer en parkeren

Het uitbreiden of aanleggen van nieuwe parkeervakken of wegen is op sommige plekken een uitdaging, omdat er maar weinig fysieke ruimte beschikbaar is. Als gevolg van klimaatverandering is er immers ook een ruimteclaim voor groen en water. De uitdaging is om bij de inrichting van de openbare ruimte in de kernen de juiste balans te vinden tussen ruimte voor groen en veilige verkeersruimte voor fietsen en lopen met voldoende capaciteit voor lokaal verkeer en parkeren.



2.6 Opgave toegankelijkheid

Uit de technische analyses, participatie, trends en ontwikkelingen hebben we de volgende opgaven met betrekking tot het mobiliteitsthema toegankelijkheid ontleed:

Opgave: toegankelijkheid van looproutes

Niet overal zijn looproutes. Wanneer deze er wel zijn, zijn deze soms verzakt of geblokkeerd door geparkeerde auto's. Er is behoefte aan veilige, toegankelijke looproutes zodat ook de meest kwetsbare inwoners zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Vooral binnen de bebouwde kom is het een uitdaging om bij de weginrichting de juiste balans te vinden tussen looproutes enerzijds en ruimte voor gemotoriseerd anderzijds.

Opgave: toegankelijk openbaar vervoer

We willen als gemeente inzetten op een samenleving die inclusief is en toegankelijk voor iedereen. Dit geeft een uitdaging voor goed toegankelijk openbaar vervoer. Juist ook voor mindervaliden. Dit geldt ook voor de inzet en keuze van vervoersmaterieel. Daarnaast is digitale toegankelijkheid van belang. Laagdrempelig en eenvoudig vindbaar, zodat ook digitaal minder vaardige reizigers de juiste reisinformatie kan vinden.



2.7 Opgave duurzaamheid

Uit de technische analyses, participatie, trends en ontwikkelingen hebben we de volgende opgaven met betrekking tot het mobiliteitsthema ‘duurzaamheid’ ontleed:

Opgave: stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit

Tegen de achtergrond van de klimaatopgave willen we emissiearme mobiliteit stimuleren. Stapsgewijs en passend bij Molenlanden willen we een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. We willen mensen stimuleren om gezonde en duurzame keuzes te maken door vaker voor actieve mobiliteit te kiezen, bijvoorbeeld door de (elektrische) fiets te nemen. Ook moeten we verkennen welke vormen van duurzame (deel)mobiliteit en vormen van openbaar vervoer past bij Molenlanden. Gaan we toch op pad met de auto), dan doen we dat vaker met een schoon emissiearm voertuig dat bijvoorbeeld elektrisch of op waterstof rijdt. De auto wordt ook gebruikt als voor- en natransport, als onderdeel van een gecombineerde verplaatsing met bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Dat betekent dat parkeervoorzieningen nodig zijn bij OV-hubs.

Opgave: duurzame inrichting van verkeersruimte

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid wordt steeds meer ruimte gevraagd voor de bewegende burger. En de elektrische auto en fiets worden steeds vaker gebruikt. Dit vraagt om verandering van prioriteit bij de inrichting en verdeling van de schaarse openbare ruimte. Er komt bijvoorbeeld meer vraag naar oplaadpunten. En de opkomst van de elektrische fiets kan vragen om een andere inrichting van fietspaden. Ook bij de aanleg en beheer van infrastructuur kunnen we een duurzaamheidsbijdrage leveren door onze infra op een schonere en natuurlijkere manier aan te leggen en te beheren.



3. Ambities

We willen Molenlanden ook in de toekomst veilig, leefbaar en bereikbaar houden. Dit doen we door ambities na te streven en keuzes te maken. Deze keuzes zijn gemaakt door lessen te trekken uit het verleden, door te kijken naar wat werkt in andere gemeenten en door in gesprek te gaan met experts over de meest recente kennis en innovaties. De vijf mobiliteitsambities voor Molenlanden zijn opgenomen in tabel 3-1. Deze worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Tabel 0-1: Beschrijving met welke ambitie de opgaven van nu en later worden aangepakt

Ambitie	Beknopte omschrijving
Mobiliteit is mede sturend bij ruimtelijke keuzes	Nieuwe woon- en werklocaties leiden tot meer verkeer. Er is sturing nodig op de locaties voor nieuwe woon- en werklocaties, waarbij bereikbaarheid een belangrijke factor is. Uitbreidingen voor wonen en werken vinden plaats op goed bereikbare locaties, die niet ontsloten zijn via (andere) woonkernen.
Leefbaarheid in onze kernen	De kernen zijn een verblijfsgebied waar het prettig wonen is. De auto is te gast in deze leefomgeving. Veilig kunnen lopen en fietsen is een voorwaarde. We streven een inrichting na volgens het STOMP-principe, met prioriteit voor stappen (lopen) en trappen (fietsen). De gemeente streeft een wegbeeld na dat uitnodigt tot een gewenste rijsnelheid.
Veilige verbindingen tussen de kernen	Verkeer wordt geleid via wegen die hiervoor geschikt zijn. De functie van de weg volgt hierbij op de beschikbare ruimte, de mate van medegebruik door langzaam verkeer en aanliggende bestemmingen. Het afwaarderen van wegen (bijvoorbeeld komgrenzen verleggen) en duidelijke routekeuzes voor snel- en langzaam verkeer kunnen aan de orde zijn. De gemeente blijft in regionaal verband in overleg met provincie en rijk over het functioneren van de N- en A-wegen, met het doel om sluipverkeer te minimaliseren.
Aantrekkelijk openbaar vervoer	De kernen zijn voor de verschillende doelgroepen goed verbonden met de OV-assen en knopen. Er wordt hiervoor ingezet op deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en kleinschalige OV-initiatieven.
Verduurzaming van de mobiliteit	De gemeente faciliteert het verduurzamen van de mobiliteit, bijvoorbeeld met laadpunten passend bij Molenlanden. Bij aanpassingen aan infrastructuur geldt bovendien het principe van bodem en water sturend. Aanleg van nieuwe infrastructuur is hierbij altijd een laatste oplossing.

3.1 Mobiliteit is mede sturend bij ruimtelijke keuzes

Er worden nieuwe woningen gebouwd verspreid over onze gemeente. Daarnaast zijn diverse bedrijventerreinen met gemengde industrie, transport en logistieke bedrijven voortdurend in ontwikkeling. De verkeersvraag neemt als gevolg hiervan verder toe. Het is van belang om goed op deze verkeerstoename te anticiperen. Dit kan op twee manieren. Door de capaciteit van het wegennet en het openbaar vervoer waar nodig te vergroten. En door ons aan te passen aan de beschikbare capaciteit van het wegennet en het openbaar vervoer (bijv. de locatiekeuze of grootte van de ontwikkeling). Bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties maken we nu al in de planfase een inschatting van extra te verwachten verkeersstromen. In het verleden is gebleken dat ondanks deze onderzoeken, nieuwe ontwikkelingen leiden tot extra kosten om ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit is om alle bijkomende verkeersbewegingen op te vangen. Er is niet altijd budget beschikbaar om dit probleem op te lossen, daardoor kan het voorkomen dat ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden of dat er verkeersproblemen ontstaan.

Mobiliteit vroegtijdig meenemen in keuzes voor nieuwe ontwikkellocaties

Met deze ambitie kiezen we ervoor om bij iedere gewenste en beoogde ruimtelijke ontwikkeling te onderzoeken of de locatiekeuze past bij de wegenstructuur en wegcapaciteit. Dit kan ertoe leiden dat de omvang van de ontwikkeling of de locatiekeuze aangepast moet worden. Wanneer dit niet mogelijk is maar de locatie desondanks gekozen wordt, moeten mogelijkheden voor uitbreiding van de wegcapaciteit worden onderzocht. Doorwerking van deze ambitie betekent dat bij de keuze van nieuwe ontwikkellocaties onderzocht wordt welke locaties goed ontsloten zijn op het wegen- en openbaar vervoernetwerk en waar voldoende capaciteit is. Wanneer gekozen wordt voor een locatie die minder goed scoort op deze twee aspecten, dienen de meerkosten voor de aanleg van de benodigde infrastructuur meegenomen te worden in de budgettering, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Bedrijvigheid ontsluiten via het hoofdwegennet

Onze gemeente heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor veel bedrijven. Er bevinden zich dan ook verschillende logistieke-, agrarische- en bouwbedrijven in Molenlanden. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld vakantieparken, sportvelden en recreatie. Voor deze bedrijven is het van belang dat zij nu en in de toekomst goed bereikbaar blijven. Om dit ook in de toekomst te kunnen blijven garanderen, kiezen we ervoor om nieuwe bedrijvigheid zoveel mogelijk te laten ontsluiten via de hoofdwegenstructuur. Daarnaast faciliteren we binnen onze mogelijkheden bedrijven die willen verplaatsen naar beter bereikbare locaties langs provinciale wegen. We willen de hoofwegenstructuur maximaal benutten voor de afwikkeling van het vrachtverkeer. We zetten ons extra in voor een goede aansluiting van het openbaar vervoer op onze bedrijventerreinen. Een aantal bedrijven langs de Lek kan het vervoerspotentieel via water wellicht verder benutten. Het uitgangspunt is daarom het stimuleren van de komst van watergebonden bedrijven en/of het vervoer van containers per schip.

Behouden van het voorzieningenniveau om extra vervoersbewegingen te voorkomen

In kleine dorpen staan voorzieningen onder druk door onvoldoende aanwas en demografische ontwikkelingen. Steeds vaker verdwijnen winkels. Naast dat dit negatieve effecten heeft op de leefbaarheid van dorpen, zijn er ook gevolgen voor de mobiliteit. Inwoners moeten namelijk verder reizen om boodschappen te doen of om naar de wekelijkse repetitie van de muziekvereniging te gaan. Om deze redenen zijn we voorstander van tenminste het behoud van het huidige voorzieningenniveau en waar mogelijk ontwikkeling van nieuwe voorzieningen. We faciliteren waar dat binnen onze mogelijkheden ligt. Zo blijven dorpen leefbaar en voorkomen we extra vervoersbewegingen.



3.2 Leefbaarheid in onze kernen

We willen het prettige woon- en leefklimaat in onze dorpen en stad behouden en versterken. Om dit te bereiken kiezen we ervoor om het belang van bewoners boven het belang van het (doorgaand) autoverkeer te stellen. Het uitgangspunt is dat lopen en fietsen binnen de kernen centraal staat en de wegenstructuur daarop wordt ingericht. Bij de inrichting van de buitenruimte rondom scholen houden we rekening met de kwetsbare doelgroep. Bij de kwetsbare doelgroep denken we aan schoolgaande kinderen. We realiseren ons dat het gebruik van de auto in een landelijke gemeente als Molenlanden voorlopig nog een grote rol zal spelen. Maar we stimuleren autoverkeer zoveel mogelijk om de kernen van onze dorpen en stad te mijden of rijgedrag aan te passen. Ook stimuleren we het gebruik van de fiets en is er extra aandacht voor de veiligheid rondom het gebruik van de auto. We willen de bereikbaarheid van bedrijven faciliteren maar ook het vracht- en landbouwverkeer in goede banen leiden om de hinder voor inwoners te minimaliseren. De huidige 15-tons zones blijven bijvoorbeeld gehandhaafd en worden aangepast waar nodig. Ook zetten we in op vrachtverkeerroutes buitenom de kernen.



Lopen en fietsen staan centraal binnen de bebouwde kom

We kiezen ervoor om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. De auto is te gast. We streven daarom een inrichting na volgens het STOMP-principe, met prioriteit voor stappen (lopen) en trappen (fietsen). En we streven naar een korte looptijd/fietstijd binnen de kom. Dit doen we onder andere door directe en toegankelijke looproutes te creëren en veilige oversteekplaatsen aan te leggen bij plekken met kwetsbare groepen. Ook stimuleren we het gebruik van de fiets en zetten we in op een sluitend fietsnetwerk met directe fietsroutes richting belangrijke openbare voorzieningen zoals zorgcentra, winkelcentra, scholen en OV-haltes. Dit kan zijn in de vorm van solitaire fietsvoorzieningen, maar ook in de vorm van fietsstroken, of fietsstraten en vormen van shared space indien dit uit ruimtelijke oogpunt nodig is. Dit vraagt maatwerk. Met de aanleg van meer “ommetjes” worden bewoners verleid tot meer buiten zijn, beweging en ontmoeting. Door deze ommetjes te combineren met groen en water dragen we ook bij aan een klimaatadaptieve en biodiverse omgeving.

Doorgaand autoverkeer vermijdt zoveel mogelijk de kernen

Het rijden door kernen zonder dat je daar een bestemming hebt moet minder aantrekkelijk worden. We streven er dan ook naar om verkeer zo snel mogelijk naar de provinciale hoofdwegenstructuur te leiden, waar een goede doorstroming wordt gefaciliteerd. Daarnaast willen we onderzoeken waar komgrenzen opgerekt kunnen worden en waar mogelijk eenrichtingsverkeer instellen. De lokale kenmerken en bebouwingsdichtheid is hierin van belang. Vervolgens dienen deze wegen in de bebouwde kom herkenbaar te worden als 30 km/uur weg, vooral door het aanbrengen van duidelijk komconstructies. Immers hoe langer een (sluip)route door de kern gaat waar slechts 30 km/uur gereden kan worden gaat, hoe eerder men gebruik maakt van de hoofdwegen (mede bij gebruik navigatiesystemen). Het oprekken van komgrenzen, dat veelal gepaard zal gaan met ruimtelijke (woning)bouwontwikkelingen, impliceert ook overdracht van wegen. Dit nemen we mee bij toekomstige overwegingen om de bebouwde kom te verruimen.

Ontlasten van drukke routes door specifieke kernen

Op sommige plekken in Molenlanden is er op dit moment geen alternatief voor bestemmingsverkeer dan door zwaarbelaste kernen te rijden. We willen deze routes in beeld brengen en per route bekijken welke oplossingsrichtingen denkbaar zijn, zodat ook deze zwaarbelaste routes door de kernen leefbaarder worden en fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen. Hoewel zeker niet de eerste denkrichting, en lastig realiseerbaar, blijft ook het realiseren van nieuwe alternatieve routes één van de opties.

Veilige rijsnelheden

In verschillende kernen is de snelheidslimiet reeds 30 kilometer per uur. Toch houdt lang niet iedereen zich niet aan deze snelheidslimiet. De belangrijkste maatregel is om bestuurders met weginrichting en duidelijk gemarkeerde snelheidsovergangen een gepaste snelheid aan te laten nemen. De weginrichting is maatwerk, waarbij we steeds op zoek gaan naar de juiste balans tussen een snelheidsremmende weginrichting enerzijds en het bieden van voldoende capaciteit en beperken van trillingshinder anderzijds. We willen ook voorkomen dat autoverkeer volledig stil komt te staan. Het remmen en optrekken gaat gepaard met een hoger energieverbruik en hogere CO2 uitstoot.

Monitoring en optimaliseren 15-tons zones

De beleving van hinder door het landbouwverkeer en vrachtverkeer is aanzienlijk. De infrastructuur is niet overal berekend op het gezamenlijk delen van de wegbreedte. Met de huidige 15-zones wordt hinder van landbouwverkeer en vrachtverkeer geminimaliseerd. Het functioneren van de zones blijven we samen met het waterschap monitoren. Waar dat nodig is worden zones aangepast. Dat kan uitbreiding of juist inperking zijn van het netwerk. Uiteraard zorgen we er samen met het waterschap voor dat een sluitend netwerk beschikbaar blijft voor zwaar verkeer.

Parkeren van auto's en bedrijfsvoertuigen organiseren

De geparkeerde auto legt een grote claim op de openbare ruimte. Ruimte die we ook hard nodig hebben voor klimaatadaptatie en gezondheid in de vorm van meer groen, bomen en waterberging. En bewoners geven aan dat er soms op de stoep en op het fietspad wordt geparkeerd. Die overlast willen wij voorkomen. Voor de kernen waar (te) hoge parkeerdruk optreedt, onderzoeken we of extra centrale parkeervoorzieningen mogelijk zijn. Realisatie van centrale parkeervoorzieningen kan bijvoorbeeld in de vorm van parkeerkoffers. Bij bestaande wijken kan dit soms op enige afstand zijn. Hoewel de reistijd hierdoor langer wordt, heeft dit ook voordelen voor bijvoorbeeld de gezondheid. Deze voorziening kan ook gebruikt worden voor bedrijfsvoertuigen, zodat deze niet in de wijk worden geparkeerd. Centrale parkeervoorzieningen kunnen mogelijk gecombineerd worden met laadvoorzieningen. Bij nieuwbouwwijken moet de parkeervraag opgelost worden als onderdeel van de ontwikkellocatie. Afhankelijk van het woningtype kunnen dit openbare parkeerplaatsen zijn of parkeren op eigen terrein. Omdat bewoners van Molenlanden voor hun verplaatsingen voor een belangrijk deel afhankelijk blijven van een auto en alternatieven beperkt zijn, hanteren we daarbij parkeernormen die passen bij de context van Molenlanden. Rondom trekpleisters zoals winkelcentra kunnen we kiezen voor parkeerregulering op kleine schaal door inzet van blauwe zones, zodat de leef- en verblijfskwaliteit kan worden vergroot.



3.3 Veilige verbindingen tussen de kernen

Om onze kernen op een vlotte en veilige manier te ontsluiten, willen we ons inzetten voor het optimaal benutten van de bestaande wegenstructuur. De functieverdeling van de wegen binnen de gemeentegrenzen is gebaseerd op twee basisprincipes.

- Het eerste principe is om het autoverkeer zo veel mogelijk te bundelen op het provinciaal verbindend wegennet dat gevormd wordt door de N214, de N216, de N479, de N480, de N481 en de N482. Op deze wegen mag 80 km/uur worden gereden. Deze bieden dus een snelle verbinding. We willen dat de provincie deze wegen veilig vormgeeft met veilige kruispunten en vrijliggende fietspaden volgens richtlijnen. Door gemotoriseerd verkeer op deze wegen te bundelen kan het op andere wegen rustiger worden.
- Het tweede principe is dat op de kernverbindende waterschapswegen maximaal 60 km/uur wordt gereden. Door een snelheidsremmende inrichting kan gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer veilig worden gecombineerd. En door een snelheidsremmende inrichting is gemotoriseerd verkeer ook eerder geneigd om gebruik te maken van 80 km/uur-wegen. Aangekomen bij de kernen dienen de automobilisten zich als ‘te gast’ te gedragen. Daartoe zet de gemeente in op duidelijke snelheidsovergangen bij de komgrenzen.

Als bij de uitwerking van deze twee basisprincipes blijkt dat de kernverbindende linten te zwaar belast blijven, dan onderzoeken we of en waar met nieuwe verbindingen richting het provinciaal wegennet de problematiek op lintwegen kan worden verminderd. Voor de uitwerking van deze ambitie is regionale samenwerking en afstemming nodig met de andere wegbeheerders: provincie Zuid-Holland, Waterschap Rivierenland en buurgemeenten. Aangezien het doorwerken van de basisprincipes vraagt om een herinrichting en in sommige gevallen ook om de overdracht van wegen aan een andere wegbeheerder.



Doorgaand autoverkeer gebruikt de hoofdwegenstructuur

Het lange afstandsverkeer maakt gebruik van A15 en de A27. We zijn dan ook verheugd met de verbreding van de A27 en teleurgesteld dat de verbreding van de A15 vooralsnog niet doorgaat. Als deze wegen het verkeer goed kunnen afwikkelen voorkomt dit sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Ook willen we capaciteitsverruiming van kruispunten op het provinciale wegennet. Hier stagneert de verkeersafwikkeling in spitsperiode, zoals bij het hoge kruispunt N214/N216. Voldoende capaciteit op het provinciale wegennet is ook van belang voor periode van grote werkzaamheden aan dijklinten. Bij verruiming van de capaciteit is het van belang dat de mogelijkheid om het verkeer te doseren blijft. Dit om te voorkomen dat we nieuw sluipverkeer aantrekken. Tegelijkertijd blijven we ons inzetten om de lintwegen (zowel binnen als buiten de kom) snelheidsremmend in te richten zodat een route via A-wegen en N-wegen aantrekkelijker is. Ook onderzoeken we welke mogelijkheden er zijn om slecht ontsloten kernen directer aan te sluiten op de hoofdwegenstructuur.

Scheiding gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op de linten

Het lint Oud-Alblas tot Ottoland is momenteel zwaar belast. Dit leidt tot veiligheidsrisico's door het samengaan van gemotoriseerd en langzaam verkeer op deze smalle linten. Met het oog op de mogelijke woningbouwontwikkelingen nemen deze risico's verder toe. Samen met het waterschap en de provincie Zuid-Holland willen we de mogelijkheden onderzoeken om het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te scheiden.

Aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk

Als veilig en duurzaam alternatief op (auto)verplaatsingen willen we het fietsverkeer verder stimuleren. De Molenlandse wegenstructuur biedt al een mooi netwerk van fietsroutes over zowel drukke als rustige wegen. Dit fietsnetwerk wordt aangevuld met vrijliggende (toeristische) fietspaden. Rekening houdend met de beperkte ruimte voor fietsvoorzieningen langs drukke lintwegen en de groei aan (elektrische) fietsers kan er echter nog een slag gemaakt worden om de kwaliteit, aantrekkelijkheid en veiligheid van het netwerk te verbeteren. Daarbij willen we inzetten op het volgende zaken:

- Ontbrekende schakels voorzien van nieuwe fietsverbindingen;
- Brede fietspaden om conflicten tussen fietsers te voorkomen;
- Comfortabele fietspaden door vlakke verhardingen.

3.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer

We willen aantrekkelijk openbaar vervoerssysteem. Voor de verbinding met grote steden rondom Molenlanden is aansluiting op een sterke treinverbinding van belang. We zetten dan ook in op het versterken van de MerwedeLingelijn middels frequentieverhoging tussen Gorinchem en Geldermalsen. Binnen de gemeentegrenzen zetten we in op sterke OV-assen die onderling goed met elkaar zijn verknoopt zijn met korte overstaptijden, met directe verbindingen en toegankelijke en comfortabele haltevoorzieningen. We zien ook kansen voor een efficiëntere organisatie van doelgroepenvervoer. We willen als gemeente onze inwoners meer bekendheid geven over de verschillende vormen van vervoer.



Inzetten op sterke (H)OV-assen

We onderscheiden een aantal OV-assen. De lijnen langs de N214, N216 en de Lek beschouwen we als de belangrijkste assen. Gevolgd door de route langs het lint tussen Oud-Alblas en Goudriaan en de routes langs Giessenburg en Arkel. We gaan voor het behoud en versterken van bestaande lijnen. We zien liever een hogere frequentie op deze bestaande assen, dan het toevoegen van nieuwe lijnen. Ook willen we ons inzetten op goede bereikbaarheid en aanvoer van de hubs die in de noordelijke gemeenten van de regio Drechtsteden worden ontwikkeld.

Hubfuncties met (deel)modaliteiten en MaaS-concepten

We spreken van een hub als hier meerdere OV-lijnen bij elkaar komen en er een overstap tussen deze lijnen mogelijk is. OV-reizigers gebruiken vaak meerdere vervoersmiddelen. Bij hubs zijn ook meerdere (deel)modaliteiten aanwezig, zoals fietsen, scooters en (elektrische) auto's met veilige stallingsvoorzieningen en mogelijkheden om te carpoolen. Zo heeft de reiziger meer keuzes en zelf de vrijheid om te bepalen hoe hij zich verplaatst, afhankelijk van de situatie op dat moment.

Behalve dat we streven naar de ontwikkeling van hubs, steunen we initiatieven in het kader van Mobility as a Service (MaaS). Hiermee krijgt de reiziger de mogelijkheid om zijn hele reis en gewenste vervoersmiddelen van tevoren via een app te plannen en boeken.

Bushaltes met snelle ontsluitingen en fietsparkeerplaatsen

We willen het bereik van bushaltes en OV-hubs maximaliseren. Dus haltes dicht wij woon- en werkconcentraties. Verder zetten we samen met provincie en waterschap in op directe verbindingen voor langzaam verkeer tussen de woonkernen en de haltevoorzieningen. Waar nodig worden OV-haltes toegevoegd of verplaatst naar meer strategische locaties. Om de aantrekkelijkheid van de OV-haltes te vergroten, zorgen we voor voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen. Hiermee streven we naar een nette openbare ruimte zonder ‘zwerffietsen’.

Een vlotte doorstroming op OV-assen

Buslijnen maken vaak gebruik van dezelfde infrastructuur als het overige verkeer. Daarmee staan deze bussen in dezelfde files en lopen dezelfde vertragingen op. Samen met de provincie kijken we hoe we de doorstroming op de sterke OV-assen optimaal te houden. Dit kan zijn in de vorm van algehele verbetering van de verkeersafwikkeling door capaciteitsverruiming (denk aan het kruispunt N216-N214). Maar ook door oplossingen die exclusief voor OV-bussen gelden (zoals korte stukken busbaan bij kruispunten). Bij verbetering van de verkeersafwikkeling zoeken we steeds naar de balans, omdat een vlottere doorstroming ook nieuw sluipverkeer aantrekt.

Efficiënt kleinschalig en doelgroepenvervoer

We zetten in op het efficiënter inregelen van de verschillende vormen van kleinschalig OV en doelgroepenvervoer. We streven naar kleinere busjes die voor iedereen geschikt en toegankelijk zijn. Kleine busjes zijn ook de enige mogelijkheid om het buurtbusnetwerk en kleinschalig regio OV te verbeteren, gelet op de smalle lintwegen en smalle centra. Het is dan wel nodig om te zorgen dat regelgeving en de financiering die daarmee samenhangt daarop wordt aangepast. Met beschikbaar stellen van subsidies en ontschotten van beschikbaar gestelde budgetten dragen we bij aan een efficiëntere organisatie van kleinschalig OV.

Uitbreiding openbaar vervoer over water

Tussen Rotterdam en Molenlanden vaart momenteel waterbuslijn 21. Deze lijn heeft een beginpunt in Rotterdam en eindigt in Kinderdijk. We zetten ons in om de dienstregeling op te rekken naar het Schoonhovenseveer en trekken hierbij op met omliggende gemeenten. In Nieuw-Lekkerland ligt daarvoor al een steiger die geschikt is voor de waterbus. We zien ook kansen voor een rechtstreekse verbinding vanuit Dordrecht zonder overstap. Zeker nu de regio Drechtsteden naast fiets ook inzet op versterking van waterbusverbindingen. En ook hebben we een wens om het Driehoeksveer te vervangen door waterbussen als onderdeel van het waterbusnetwerk.



3.5 Verduurzaming van de mobiliteit

In de omgevingsvisie hebben we doelen gesteld voor de verduurzaming van Molenlanden; ook op het gebied van mobiliteit. Uitgangspunt daarbij is het verminder, verander, verbeter principe: we proberen het aantal vervoersbewegingen te verminderen, bijvoorbeeld door het voorzieningenniveau te behouden. We zetten erop in om de modaliteitskeuze van bewoners te veranderen door duurzamere keuzes op het gebied van vervoer aantrekkelijker te maken. Voor korte -en middellange afstanden moet actieve mobiliteit, zoals wandelen en (elektrisch) fietsen, aantrekkelijker worden. Op de langere afstanden willen we aantrekkelijk openbaar vervoer waardoor inwoners vaker de auto laten staan. We realiseren ons dat de auto een plek houdt in het dagelijks vervoer. Daarom willen we deze vorm van vervoer duurzamer te maken. Bijvoorbeeld door elektrisch en waterstof zo goed mogelijk te faciliteren.



Stimuleren van actieve mobiliteit

De komende jaren staat langzaam verkeer en actieve mobiliteit steeds meer centraal bij de inrichting van de openbare ruimte. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid maken we ruimte voor de bewegende burger. Binnen de woongebieden creëren we een verkeersveilige ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit vraagt soms om een andere inrichting van de openbare ruimte, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Hierbij houden we rekening met toegankelijkheid voor mindervaliden en kwetsbare doelgroepen. Conflicterende situaties lossen we per locatie op met maatwerk. Ook willen we in alle dorpen en de stad Nieuwpoort oplaadplekken voor fietsen.

Faciliteren van de transitie naar elektrisch rijden

In Molenlanden is het gebruik van de auto ook in de toekomst noodzakelijk. De afstanden zijn immers groter en de dichtheid kleiner dan in de grote steden. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om te kiezen voor actieve mobiliteit of het openbaar vervoer. Om klaar te zijn voor de toekomst is het van belang om ervoor te zorgen dat autogebruik in onze gemeente zo duurzaam mogelijk gebeurt. We faciliteren de laadinfrastructuur in de openbare ruimte en ondersteunen initiatieven vanuit de markt voor snelladen. Dit doen we op een manier die past bij Molenlanden en hanteren hierbij zoveel mogelijk de stelregel “privaat waar mogelijk, publiek als het niet anders kan". Hierbij richten we ons op de doelgroepen die voor het laden van de openbare ruimte afhankelijk zijn. Door het anders inrichten en gebruiken van de publieke ruimte (door parkeerplaatsen te benutten) voor privaat laden, stimuleren we de transitie naar elektrisch rijden. We zetten in op het groeien naar een dekkend netwerk van reguliere laadpunten. Verdere uitwerking hiervan vindt plaats in het uitvoeringsprogramma. Hierbij houden we vast aan de reeds vastgestelde uitgangspunten.

Verduurzaming van vracht- en landbouwverkeer

Ook vracht- en landbouwverkeer moet verduurzamen om de landelijke en lokale ambities op het gebied van klimaat en mobiliteit te kunnen halen. De gemeente kiest ervoor om samen te werken met regionale partners in de RAL-regio Zuidwest Nederland, om de verduurzaming van vracht- en landbouwverkeer te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van laadinfrastructuur en waterstof tankstations.

Inspelen op duurzame innovaties op het gebied van wegbeheer

Ook op het gebied van wegbeheer zien we kansen voor verduurzaming. Er zijn steeds meer mogelijkheden om wegen op een schonere, natuurlijkere manier te beheren. Zowel op het gebied van aanleg als op het gebied van materialen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan elektrisch bouwmaterieel of natuurlijke bouwmaterialen. We kiezen ervoor om waar mogelijk dit soort innovaties in te zetten bij het beheer van wegen.

Water en bodem sturend bij aanleg nieuwe infrastructuur

Water en bodem sturend houdt in dat het systeem van water en bodem(daling) leidend is voor de ontwikkelingen die kunnen plaatsvinden. Sterke bodemdaling kan ervoor zorgen dat we op een aantal plaatsen niet zonder meer traditioneel kunnen bouwen. Dit geldt ook voor de aanleg van de benodigde infrastructuur.



4. Vervolgstappen

4.1 Benodigdheden om ambities waar te maken

In deze mobiliteitsvisie schetsen we onze ambities voor 2040. Om onze ambities waar te maken en daarmee aan onze opgaven te werken moet de stap naar uitvoering worden gemaakt. Dit doen we met een programmatische aanpak (zie 4.2) en dit werken we uit in een uitvoeringsprogramma. We beseffen dat er een aantal zaken nodig is om onze ambities waar te maken. Dit hoeft niet allemaal tegelijk en is ook niet voor alle ambities gelijk. Bij de uitvoering van onze ambities moeten we rekening houden met de volgende randvoorwaardelijke zaken:

Capaciteit
Hierbij gaat het om de benodigde capaciteit bij uitvoering en de kennis en expertise die binnen de organisatie beschikbaar is of aangetrokken kan worden.

Samenwerking met partners
Hierbij gaat het met name om de samenwerking met medeoverheden zoals waterschap als gebieds- en wegbeheerder én de provincie (zie 4.4).

Richtinggevende (bestuurlijke) keuzes
Hierbij gaat het om integrale afwegingen bijvoorbeeld bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Middelen
Hierbij gaat het om beschikbare middelen die we als gemeente jaarlijks in de begroting opnemen (zie 4.2) om daarmee projecten te financieren.

Programma (thematisch-/gebiedsgericht)
Hierbij gaat het om een samenhangend programma waarin we projecten programmeren die bijdragen aan het bereiken van ambities (zie 4.2/4.3).

Beleidsregels
Hierbij gaat het om regels die we moeten opnemen in een Omgevingsplan, bijvoorbeeld parkeernormen.

Stimuleringsregeling/campagne
Hierbij gaat het om de zachtere kant van de mobiliteit en het beïnvloeden van het gedrag van mensen.

4.2 Van visie naar uitvoering

Concrete projecten

We stellen een uitvoeringsprogramma op waarin we uitwerken hoe we uitvoering geven aan deze Mobiliteitsvisie. In het uitvoeringsprogramma worden de ambities vertaald naar concrete projecten op korte, middellange en lange termijn. Om de effectiviteit van de projecten te kunnen monitoren willen we als onderdeel van het uitvoeringsprogramma ook meetbare indicatoren ontwikkelen. Een project dat we hoge prioriteit willen geven is onderzoek naar capaciteit van onze lintwegen. Bij elk project geven we aan welke bijdrage een project levert aan de ambities. Waar van toepassing worden hierin ook tegenstrijdigheden en afbreukrisico's benoemd.

Financiën

Een projectoverzicht dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting. Projecten kunnen niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd. Daarom worden deze met het oog op benodigde budgetten en personele capaciteit in de tijd uitgezet.
In het uitvoeringsprogramma nemen we een hoofdstuk op over co-financiering van de projecten.

Bij de (infrastructurele) uitvoeringsprojecten streven we een integrale benadering na en het combineren van werk met werk. De exacte invulling van de projecten vindt pas plaats bij de initiatieffase en daadwerkelijke uitwerking. Definitieve inrichtingskeuzes worden pas gemaakt na het doorlopen van een participatietraject.

4.3 Dynamiek van het uitvoeringsprogramma

Levend document

De mobiliteitsvisie heeft een looptijd tot 2040. Voor deze periode zijn duidelijke richtinggevende keuzes gemaakt. Ons voornemen is om alle ambities uit te voeren. Echter kan in de praktijk blijken dat dit, mede door voortschrijdend inzicht, niet altijd mogelijk of wenselijk is. Bijvoorbeeld vanwege een gebrek aan ruimte, middelen, of andere prioriteiten. De omstandigheden om ons heen veranderen doorlopend en het is belangrijk dat we daar met het uitvoeringsprogramma steeds op in kunnen spelen. Dit maakt dat het uitvoeringsprogramma een 'levend' document is dat gedurende de gehele looptijd periodiek wordt geactualiseerd.

4.4 Samenwerking

Met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties

Bij de uitwerking van de concrete projecten trekken we steeds samen op met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties in Molenlanden om tot gedragen resultaten te komen. Deze samenwerking is in lijn met onze Omgevingsvisie, immers: "We doen het Molenlands, we doen het samen."

Met andere overheden binnen de gemeente en de regio

In deze mobiliteitsvisie hebben we een aantal ambities geformuleerd. Deze kunnen we niet allemaal zelf realiseren. Voor een deel van ambities staan we zelf aan de lat, maar voor een ander deel zijn andere partijen primair verantwoordelijk (zie tabel 4-1). Dit gaat dan met name om de provincie en het waterschap, de wegbeheerders buiten de bebouwde kom, bijvoorbeeld rond het op pijl houden en verbeteren van het OV-aanbod openbaar vervoer en het monitoring en optimaliseren van 15-tons zones. Intensieve samenwerking met beide partijen om onze visie te realiseren is dan ook noodzakelijk.

Bovendien hebben we gemeente alleen vaak onvoldoende slagkracht, daarvoor zijn sommige mobiliteitsopgaven (te) groot. Het is daarom van belang dat we samen met regiopartners optrekken en consensus hebben over hoe om te gaan onze gezamenlijke mobiliteitsvraagstukken. We zetten daarom in op intensivering van de samenwerking met de ons omliggende gemeenten, waterschap en provincie(s). Bijvoorbeeld met de Drechtsteden, Gorinchem, de provincie Zuid-Holland en het Rijk daar waar het gaat om een gewenst maatregelenpakket ter compensatie van de effecten van het niet verbreden van de A15. Met Gorinchem, Vijfheerenlanden, West Betuwe en de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland over de gewenste frequentie hoging in het oostelijke deel van de Merwedelingelijn. En met Alblasserdam, het waterschap en de provincie Zuid-Holland over het bezoekersmanagement van het Werelderfgoed Kinderdijk.

Ook vervoerders, vertegenwoordigers van bedrijventerreinen en brancheorganisaties in de mobiliteitswereld worden waar nuttig betrokken. Op sommige thema's willen we ook een rol als verbinder en voortrekker pakken zoals bij het onderzoek naar capaciteit van lintwegen.



Tabel 4-1: Overzicht primaire verantwoordelijkheid en samenwerkingspartners realisatie ambities

Ambitie	Doelen	Primair verantwoordelijk en samenwerkingspartners
Mobiliteit is mede sturend bij ruimtelijke keuzes	1. Mobiliteit vroegtijdig meenemen in keuzes voor nieuwe ontwikkellocaties 2. Bedrijvigheid ontsluiten via het hoofdwegennet 3. Behouden van het voorzieningenniveau om extra vervoersbewegingen te voorkomen	1. Gemeente 2. Gemeente (samen met ondernemers) 3. Gemeente (samen met ondernemers en maatschappelijke organisaties)
Leefbaarheid in onze kernen	1. Lopen en fietsen staan centraal binnen de bebouwde kom 2. Doorgaand autoverkeer vermijdt zoveel mogelijk de kernen 3. Ontlasten van drukke routes door specifieke kernen 4. Veilige rijsnelheden 5. Monitoring en optimaliseren 15-tons zones 6. Parkeren van auto's en bedrijfsvoertuigen organiseren	1. Gemeente (samen met inwoners) 2. Provincie (samen met waterschap en gemeente) 3. Gemeente (samen met waterschap) 4. Gemeente (samen met politie, waterschap en provincie) 5. Waterschap (samen met gemeente) 6. Gemeente (samen met inwoners en ondernemers)
Veilige verbindingen tussen de kernen	1. Doorgaand autoverkeer gebruikt de hoofdwegenstructuur 2. Scheiding gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op de linten 3. Aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk	1. Provincie en waterschap (samen met gemeente) 2. Waterschap en gemeente (samen met buurgemeenten) 3. Waterschap, provincie en gemeente (samen met buurgemeenten)
Aantrekkelijk openbaar vervoer	1. Inzetten op sterke (H)OV-assen 2. Hubfuncties met (deel)modaliteiten en MaaS-concepten 3. Bushaltes met snelle ontsluitingen en fietsparkeerplaatsen 4. Een vlotte doorstroming op OV-assen 5. Efficiënt kleinschalig en doelgroepenvervoer 6. Uitbreiding openbaar vervoer over water	1. Provincie en vervoerders (samen met gemeente) 2. Provincie (samen met gemeente en buurgemeenten) 3. Provincie (samen met gemeente en waterschap) 4. Provincie, waterschap en gemeente 5. Gemeente en vervoerders 6. Provincie en buurgemeenten (samen met gemeente)
Verduurzaming van de mobiliteit	1. Stimuleren van actieve mobiliteit 2. Faciliteren van de transitie naar elektrisch rijden 3. Verduurzaming van vracht- en landbouwverkeer 4. Inspelen op duurzame innovaties op het gebied van wegbeheer 5. Water en bodem sturend bij aanleg nieuwe infrastructuur	1. Gemeente (met waterschap en provincie) 2. Gemeente en Netbeheerders (samen inwoners en ondernemers) 3. Ondernemers (samen met gemeente) 4. Partners RAL regio (samen met gemeente) 5. Gemeente, waterschap en provincie

Bijlage 1: Technische analyses

Deze bijlage betreft een samenvatting van het achtergrondrapport Technische rapportage (zie bijlage 3).

Bereikbaarheid kernen en bedrijventerreinen

Uit de analyse van de verkeersstromen en wegennetwerk blijkt dat sommige kernen en bedrijventerreinen worden ontsloten via andere kernen. En voor een aantal kernen geldt dat - zeker in spitsperioden - de snelste routes via 30- en 60 km/uur wegen gaan. Er zijn geen geschikte alternatieven. Voor een aantal (lint)wegen geldt dat de theoretische capaciteit in praktijk vaak niet wordt gehaald omdat het profiel van deze smalle historische wegen te veel afwijkt om die capaciteit te kunnen bieden. Dat een aantal 30- en 60 km/uur wegen nu al tegen de maximaal toelaatbare intensiteit aanzitten heeft ook gevolgen voor de ontsluiting en ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties. De beperkte capaciteit maakt ook dat de wegen het verkeer niet goed kunnen verwerken in afwijkende situaties, bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan rijks- of provinciale wegen of bij calamiteiten (hoog water). Op basis van voorstaande kan gesteld worden dat in de verkeersstructuur geschikte schakels ontbreken, waardoor veiligheids- en leefbaarheidsproblemen ontstaan in de kernen en langs de linten.

Doorgaand verkeer

Op verschillende locaties in de gemeente is met behulp van het regionaal verkeersmodel onderzoek gedaan naar sluipverkeer. Deze analyse laat bijvoorbeeld zien dat ca. 20% van het verkeer op de N214 aangemerkt kan worden als doorgaand sluipverkeer. Dit percentage verschilt sterk per tijdstip en traject. Het sluipverkeer draagt bij aan filevorming bij het kruispunt N214-N216, met als gevolg sluipverkeer door kernen. Ook zien we dat door vertragingen op de A15 en de A27 het verkeer uitwijkt naar kernen.

Bereikbaarheid toeristische bestemmingen

Uit deze analyse blijkt dat de bereikbaarheid van Kinderdijk verbeterd is, vanwege de realisatie van het transferium op Haven Zuid. Maar er is nog steeds parkeeroverlast in Kinderdijk. Er zijn mogelijkheden om toeristen zo veel mogelijk via de waterbus naar de molens te laten reizen. De Avonturenboerderij Molenwaard is goed te bereiken per auto en per fiets, maar minder goed per openbaar vervoer.

Openbaar vervoer

Uit de analyse van het OV-netwerk blijkt dat het OV-aanbod voor sommige kernen beperkt is. Voor vrijwel alle Molenlandse kernen geldt dat de reistijd met het openbaar vervoer naar de grote steden (Utrecht, Dordrecht en Rotterdam) veel langer is dan met de auto. In enkele gevallen is de reisduur zelfs ruim twee keer zo lang. Zo rijden lokale bussen relatief weinig en hebben ze een relatief korte dienstregeling. Snelbussen rijden vaker en tot later dan lokale bussen, maar de afstand tot de haltes langs de N214 is relatief groot. Hierdoor moeten reizigers in veel gevallen overstappen. Lokale en regionale bussen sluiten bovendien niet goed op elkaar aan, waardoor er een lange en niet betrouwbare overstaptijd is. Bovendien zijn er in een aantal kernen te weinig bushaltes. Ook voor het fietsnetwerk is er ruimte voor verbetering: de kwaliteit van de fietsvoorzieningen (zoals de breedte, comfort en veiligheid) kan soms beter.

Verkeersveiligheid

Voor het thema verkeersveiligheid zijn ongevallencijfers en beschikbare risicoanalyse geraadpleegd. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de meeste ongelukken plaatsvinden op de provinciale wegen en het lint langs de Lek. Aanrijdingen tussen fietsers en auto’s komen het vaakst voor. De gemeente wijkt hierin niet af van het landelijke beeld. Daarnaast is gebleken dat niet alle wegen een weginrichting hebben die past bij de functie en snelheidsregime van de weg en de aanwezige verkeerssamenstelling. Dit geldt vooral voor de doorgaande lintwegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Op de krappe wegenstructuur met 30- en 60



km/uur moeten de (vracht)auto's, fietsers en voetgangers samen gebruik maken van de smalle kronkelige wegen. De beperkt beschikbare ruimte en de bebouwing kort op de weg in combinatie met slappe bodem, maakt een inrichting die recht doet aan de functie van de weg en de verkeerssamenstelling niet makkelijk.

Leefbaarheid

De analyse voor leefbaarheid heeft zich gericht op data met betrekking tot de gezonde leefomgeving. Uit deze analyse blijkt dat geluid afkomstig van verkeer niet harder is dan de daarvoor gestelde wettelijke grenswaarden. In de meeste gevallen overschrijdt het geluid ook niet de aangescherpte WHO-advieswaarden. Voor luchtkwaliteit geldt dat de wettelijke normen niet overschreden worden, maar de WHO-waarden in beperkte mate wel. De landelijke trend is ook dat het verkeer stiller, schoner en zwaarder wordt door de toename van elektrische voertuigen.

Toegankelijkheid

Voor de Molenlandse dorpen en stad is een Inventarisatie Toegankelijkheid uitgevoerd. Uit deze inventarisatie blijkt dat voor een groot deel van de looproutes geldt dat er onvoldoende vrije loopruimte is en de geleiding niet altijd voldoet (geen markering). Bovendien zijn OV-haltes regelmatig niet gebruiksvriendelijk voor mensen met een beperking, bijvoorbeeld omdat er niet voldoende sta- of zitruimte is. Overige elementen zoals oversteekplaatsen, hellingen en parkeerplaatsen voldoen in de meeste gevallen wel. Om de toegankelijkheid op orde te houden, onderzoeken we ieder jaar enkele kernen tot we alle kernen gehad hebben. Bij dit onderzoek naar toegankelijkheid is aandacht voor herinrichtingen en inrichting bij nieuwbouw. De plannen worden getoetst door het gehandicaptenplatform.



Bijlage 2: Participatie

Deze bijlage betreft een samenvatting van het achtergrondrapport Participatieverantwoording (zie bijlage 4).

Bereikbaarheid

Inwoners zijn gevraagd naar hun mening over de bereikbaarheid van de dorpen en stad en bestemmingen in Molenlanden. Hun reacties bevestigen het beeld dat het OV-netwerk in Molenlanden verschraalt. Ze ervaren hinder van de lage frequentie van de bussen, de lange reistijd, het overstappen en de afstand tussen de kernen en de OV-as. Bewoners geven aan behoefte te hebben aan snellere verbindingen met de grote steden (Rotterdam, Dordrecht en Utrecht) en tussen de Molenlandse dorpen en stad. Daarnaast is een vaak gehoorde reactie dat men op sommige plekken looproutes (in de vorm van trottoirs en oversteekplaatsen) mist, vooral binnen de kernen. Tot slot geven inwoners aan een hoge parkeerdruk te ervaren in hun woonwijk door hoog autobezit en door bedrijfsvoertuigen die meer dan één parkeervak in beslag nemen.

Verkeersveiligheid

Uit de participatie blijkt dat verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is voor inwoners. Ruim de helft van alle binnengekomen reacties gaat over dit thema. Inwoners duiden op een gevoel van onveiligheid bij fietsers en voetgangers. Dit gevoel van onveiligheid komt voort uit gebrek aan vrijliggende fiets- en wandelroutes, het moeten delen van de rijbaan met (te) hard rijdend vrachtverkeer, landbouwverkeer en auto's. Veel wegen in Molenlanden zijn erg smal, waardoor fietsers dicht op het gemotoriseerd vervoer rijden. Daarbij maakt men zich vooral zorgen om kwetsbare groepen: kinderen die naar school fietsen en ouderen die de weg willen oversteken. Inwoners geven aan behoefte te hebben aan meer veilige loop- en fietsroutes en roepen op om meer te doen aan het tegengaan van hardrijden.

Leefbaarheid

Uit het participatietraject blijkt dat bewoners overlast ervaren van veel en snel rijdend verkeer. Vooral bij landbouwverkeer en vrachtverkeer wordt geluids- en trillingshinder ervaren. Verder geven inwoners aan hinder te ervaren van verkeerd geparkeerde voertuigen, en dat daarmee de doorgang van hulpdiensten in het gedrang komt. In vrijwel alle kernen signaleert men dat auto's en bedrijfsvoertuigen buiten de parkeervakken parkeren, bijvoorbeeld op de stoep of langs de weg. Hierdoor is er minder ruimte voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen. Bovendien worden op sommige plekken campers geparkeerd op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Ook dit veroorzaakt overlast.

Toegankelijkheid

Aan inwoners is in het participatietraject gevraagd hoe zij de toegankelijkheid van het vervoer en bestemmingen in de gemeente ervaren. Uit hun reacties blijkt dat het voor mensen die slecht ter been zijn soms lastig is om zich in de buitenruimte te verplaatsen. Men geeft aan dat op sommige plekken het trottoir verzakt is, waardoor men er met een rolstoel, rollator of kinderwagen maar moeilijk langs kan. Dit geldt ook voor plekken waar voertuigen op de stoep worden geparkeerd. (Naasten en verzorgers van) mensen die slecht ter been zijn geven aan dat het niet altijd makkelijk is om zich met een rolstoel of rollator te verplaatsen.

