



gemeente

## Hardinxveld-Giessendam

### ONDERZOEK NAAR MAATREGELEN OM DE OVERLAST VAN DE BEWONERS AAN DE NIEUWEG-NOORD TE VERMINDEREN

In de zomer van 2017 hebben de bewoners van de Nieuweg-Noord en een gedeelte van de Parallelweg hun mening kunnen geven over de verkeersproblemen in hun straat. Bewoners die er op de bewonersavond niet bij konden zijn, konden via een enquête hun mening geven.

#### Inbreng inwoners

Uit deze inventarisatie bij de bewoners zijn drie hoofdproblemen naar voren gekomen:

1. Bewoners ervaren veel overlast van (zwaar) vrachtverkeer
2. Bewoners ervaren de gereden snelheid als te hoog
3. Bewoners vinden dat er te weinig parkeergelegenheid is

In de inventarisatie noemden bewoners ook enkele oplossingsrichtingen, te weten:

1. Het omleiden van het vrachtverkeer via bedrijventerrein Nieuweg en de Sluisweg
2. Verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h
3. Het verkennen van een nieuwe weg over het bedrijventerrein en door het te ontwikkelen gebied Middenwetering

#### Onderzoek oplossingsrichtingen

In dit onderzoek is gekeken welke door bewoners aangedragen maatregelen op de korte termijn eventueel haalbaar zijn om de ervaren overlast te verminderen. Dit zijn de oplossingsrichtingen die zijn onderzocht op haalbaarheid:

1. Het omleiden van het vrachtverkeer via bedrijventerrein Nieuweg en de Sluisweg
2. Verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h
3. Instellen eenrichtingverkeer in de Nieuweg-Noord
4. Aanleg van snelheidsremmende obstakels
5. Het beperken van het parkeren langs de Nieuweg

Het verkennen van een nieuwe weg door het te ontwikkelen gebied Middenwetering valt buiten dit onderzoek, omdat het geen maatregel op korte termijn is.

#### Onderzoeksresultaten

Dit zijn de onderzoeksresultaten op hoofdlijnen per oplossingsrichting.

1. Uit onderzoek blijkt dat omleiden van het vrachtverkeer via bedrijventerrein Nieuweg en de Sluisweg niet haalbaar is. Technisch gezien is de breedte van de weg op meerdere punten onvoldoende. Daarnaast is deze route niet berekend op zwaar verkeer. Verder zou de overlast van vrachtverkeer bij andere bewoners aan deze route (Stationsstraat, Sluisweg) flink toenemen.

2. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h is mogelijk. Dit zou een tijdelijke maatregel zijn, totdat er een nieuwe weg door het gebied Middenwetering loopt en de Nieuweg autoluw wordt. De Nieuweg wordt dan erftoegangsweg en zo heringericht.

3. Het instellen van eenrichtingverkeer in de Nieuweg-Noord is technisch niet mogelijk, omdat de dan benodigde omleidingsroute via Nieuweg en de Sluisweg niet haalbaar is (zie punt 1). Eenrichtingsverkeer in de Nieuweg-Noord heeft bovendien een zeer beperkt effect.

6. Het aanleggen van snelheidsremmende obstakels is mogelijk. Dit kan met behoud van nagenoeg alle parkeerruimte in de huidige situatie.

4. Door parkeren aan een kant van de Nieuweweg te beperken, kunnen snelheidsremmende voorzieningen worden aangelegd.. De extra parkeerplaatsen die hiervoor nodig zijn, kunnen alleen op grotere afstand aangelegd worden en daarvoor groen om te vormen. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte en raakt de direct aanwonenden.

In het vervolg van dit document zijn de volledige onderzoeksresultaten uitgewerkt.

## **Vooraf: Onderzoek intensiteit, modaliteit en snelheid verkeer Nieuweweg-Noord**

Voordat we ingaan op mogelijke oplossingsrichtingen, is het van belang om te weten wat voor verkeer gebruik maakt van de Nieuweweg. In eerdere correspondentie hebben wij gebruik gemaakt van verkeerstellingen die wij al tot onze beschikking hadden. Deze cijfers zijn ontleend aan de Regionale Verkeers Milieu Kaart 2015. Wij beseffen dat in deze cijfers de toename van het vrachtverkeer richting het bedrijf aan de Giessenzoom niet is meegenomen. Daarom hebben wij nieuwe tellingen laten houden.

In de week van 25 t/m 31 oktober is er geteld. De uitkomst van de metingen laat het volgende zien.

### *Gedeelte Zijlweer - Parallelweg*

De gemiddelde snelheid over een etmaal varieert tussen 25,9 km/u en 39,3 km/u. De snelheid waar 85 % binnen valt varieert per etmaal van 42,0 tot 44,0 km/u. Deze snelheden liggen ruim onder de 50 km/u.

Van de zeven gemeten dagen was het maximum aantal personenauto's 4656. Verder waren er per etmaal 466 bestelauto's/kleine vrachtauto's (5,00 tot 7,00 m), 157 vrachtauto's ( 7,00 tot 13,00) en 15 grote vrachtauto's langer dan 13 m. Het aantal voertuigen is voor beide rijrichtingen samen.

### *Gedeelte Wieling - Zijlweer*

De gemiddelde snelheid over een etmaal varieert tussen 31,6 km/u en 35,3 km/u. De snelheid waar 85 % binnen valt varieert per etmaal van 41,0 tot 44,0 km/u. Deze snelheden liggen eveneens ruim onder de 50 km/u.

Het maximum aantal personenauto's per etmaal was op dit deel 5387. Verder waren er per etmaal 440 bestelauto's/kleine vrachtauto's (5,00 tot 7,00 m), 199 vrachtauto's ( 7,00 tot 13,00) en 14 grote vrachtauto's langer dan 13 m. Ook voor deze aantallen geldt dat beide richtingen zijn opgeteld.

Het aandeel van grotere vrachtauto's is voor een doorgaande weg relatief laag, maximaal 15 op een etmaal. Het aandeel van bestelbussen tot vrachtauto's is op het meest noordelijke deel ca. 14 % en op het deel tussen de wetering en de rotonde ca. 12 % . ;

## 1. Omleiden vrachtverkeer via bedrijventerrein Nieuweweg en Sluisweg

Als we spreken over het omleiden van het vrachtverkeer via het bedrijventerrein Nieuweweg en de Sluisweg, is het van belang om duidelijk te hebben over welke route we spreken. Onderstaande kaart geeft de route aan. De route loopt via Hakgriend, Houtschelf en Rijshaak naar de Sluisweg. Een alternatieve route loopt via Wilgehout en Rijshaak.



Figuur 1 Routes over bedrijventerrein Nieuweweg

### Doorrekening met verkeersmodel

De gemeente beschikt over een Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK). Aan deze kaart is een rekenmodel gekoppeld. Wij hebben in het model ingevoerd dat de Nieuweweg (tussen rotonde en Sluisweg) gesloten verklaard wordt voor vrachtverkeer en wij hebben de hoogtebeperking in Rijshaak opgeheven. Wij hebben het model door laten rekenen hoe het vrachtverkeer zich mogelijk anders gaat gedragen.

### De inrichting van het bedrijventerrein

Bedrijventerrein Nieuweweg is aangelegd als verblijfsgebied. Dit betekent dat de infrastructuur is ingericht op het bereiken van de aanwezige bedrijven en bedrijvigheid in en om de bedrijven. De infrastructuur is niet ingericht op het afwickelen van grote hoeveelheden (doorgaand) verkeer.

Deze verblijfsfunctie blijkt uit de verharding; de straten zijn ingericht met betonstraatsteen en niet met asfalt. Ook vinden er veel bewegingen plaats van in- en uitparkerend vrachtverkeer ten behoeve van de aanwezige bedrijven. Dit maakt de route Wilgehout-Rijshaak ongeschikt als omleidingsroute voor vrachtverkeer. Op de hoek Wilgehout-Rijshaak is Bakkerij De Paauw gevestigd. De laad- en losplaatsen zijn haaks op de Rijshaak gesitueerd. Het aanwijzen van deze weg als omleidingsroute voor vrachtverkeer, betekent ophoud van in- en uitdraaiende vrachtwagens. Hiermee komt de verkeersveiligheid in gevaar.

Ook wordt er op de weg veel geladen en gelost. Met name in de Hakgriend ter hoogte van de s-bocht betekent dit een verminderde doorstroming.

Daarnaast is de ondergrond van de Rijshaak niet berekend op zwaar verkeer. Op het bedrijventerrein is de weg voorzien van een puinfundering. Dit is niet toegepast in het gedeelte Rijshaak tussen het bedrijventerrein en de Sluisweg. Als de Rijshaak opengesteld wordt als omleidingsroute voor

vrachtverkeer, betekent dit de weg gereconstrueerd moet worden. Nu is dat niet aan de orde, omdat de hoogtebalk verhindert dat groot en zwaar verkeer van deze weg gebruik maakt.

### **De breedte van de weg is op meerdere punten onvoldoende**

Om te bepalen of een weg breed genoeg is zodat twee vrachtwagens elkaar kunnen passeren, moet je weten hoe breed een vrachtwagen is. In de ASVV is de breedte van een vrachtwagen bepaald op 2,70 meter (exclusief spiegels). Om te passeren, is een minimale vrije ruimte nodig van 5,40. Dit is puur de wegbreedte die nodig is om elkaar te passeren. Daarbij is geen rekening gehouden met een obstakelvrije zone die nodig is omdat niet iedereen in hetzelfde spoor rijdt en vrachtwagens bij het passeren niet klem tegen elkaar aan rijden. Op de Rivierdijk is een rijbaanbreedte van 6,0 meter aangehouden. In de praktijk blijkt dit ook al erg krap, omdat ook fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken. Vaak gaat een van de elkaar passerende vrachtauto's stilstaan vanwege de beperkte breedte van de weg.

Als we dan kijken naar de beschikbare ruimte op de route over het bedrijventerrein, dan blijkt dat de Rijshaak (tussen de Houtschelf en de Sluisweg) een rijbaanbreedte heeft van ca. 5,10 meter. De Sluisweg zelf heeft een breedte van ca. 5,20 meter. De wegbreedte van de Rijshaak zou nog wel verbreed kunnen worden maar aan de Sluisweg is dat niet mogelijk. Langs de weg staan aan weerszijden grote bomen. Deze bomen zijn nog gezond en beeldbepalend voor het noordelijk deel van de Sluisweg. Als het vrachtverkeer wordt omgeleid via de Sluisweg, is het noodzakelijk om een passeerpunt te maken voor vrachtwagens. Het wegvak is te lang om goed zicht te hebben op het tegemoetkomend verkeer en om hierop te anticiperen. Het maken van een passeerpunt is niet mogelijk zonder de bomenrij te onderbreken.

Ook de bocht Rijshaak-Sluisweg is krap vormgegeven. Uit de rijcurve blijkt dat de draai lastig is voor vrachtwagens.

De aansluiting van de Sluisweg met de Parallelweg is vormgegeven als uitwegconstructie. De bocht om de Parallelweg op te draaien is eveneens erg krap. In de Parallelweg zijn met de reconstructie 2 middeneilandjes aangebracht, waarbij het ene middeneiland al een stuk van de kruising af is geplaatst om de bocht goed te kunnen maken. De middeneilandjes zijn aangebracht om de fietsers een rustpunt te geven bij het oversteken van de Parallelweg.

Ter hoogte van de Sluisweg zijn fietsers namelijk verplicht om over te steken. Na de Sluisweg wordt het fietspad een tweezijdig fietspad ten noorden van de rijbaan. Het fietspad langs de Parallelweg is tevens een schoolroute en wordt om die reden intensief gebruikt. Daarom kunnen de middeneilandjes niet weg.

De kritische punten op de route over het bedrijventerrein en de Sluisweg zijn hieronder nog eens overzichtelijk aangegeven.



**Figuur 2** Overzicht kritische punten op route bedrijventerrein

### **Alleen een bord helpt niet**

De route via de Nieuweweg is er bij chauffeurs die vaker gebruik maken van deze route zo ingesleten, dat het moeilijk is om deze gewoonte te veranderen. Alleen de plaatsing van een bord werkt niet, omdat dit niet wordt gezien.

Alleen met een intensieve handhaving heeft het nut om een geslotenverklaring voor vrachtwagens in te stellen.

### **Overige verkeersveiligheidsaspecten**

- **Sportvoorzieningen aan de Sluisweg**

Aan de Sluisweg zijn meerdere sportvoorzieningen gelegen, te weten zwembad De Duikelaar, Korfbalvereniging Vriendenschaar, Voetbalvereniging Hardinxveld en de Hardinxveld-Giesendamse Reddingsbrigade. Verder naar het zuiden zijn nog Kinderboerderij 't Weitje, Muziekvereniging EMS en Postduivenvereniging Stormvogels gevestigd. Er zijn veel kinderen, maar ook volwassenen die met de fiets naar deze accommodatie toe gaan om hun sport te beoefenen of vrije tijd te besteden.

De mensen die met de auto komen, moeten de Sluisweg oversteken om dat de parkeerplaatsen aan de andere kant van de Sluisweg liggen dan de accommodatie.

Met name op de zaterdag is er sprake van een groot conflict tussen het vrachtverkeer en het recreantenverkeer. Nu is het op zaterdag al erg druk en is de parkeervoorziening bij Zwembad De Duikelaar onvoldoende. Bezoekers van de voetbalvereniging parkeren dan massaal langs de kant van de (Sluis)weg. Vooral als het eerste team een thuiswedstrijd speelt, is het extreem druk.

Op zaterdag zal er minder vrachtverkeer zijn dan door de week, maar het vrachtverkeer dat gebruik zou moeten maken van de Sluisweg moet wel de ruimte krijgen.

- **Fietsers zijn bij de Sluisweg verplicht om de Parallelweg over te steken**

Zoals bij het stukje over de breedte van de weg al is opgemerkt, zijn fietsers verplicht om op de kruising met de Sluisweg de Parallelweg over te steken. Bij de Sluisweg ligt de grens van de bebouwde kom. Binnen de kom ligt ter weerszijden van de Parallelweg een vrijliggend fietspad. Buiten de kom ligt ten noorden van de rijbaan een tweerichtingenfietspad.

Hiervoor is al beschreven dat in de Parallelweg twee middeneilandjes zijn aangelegd, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken.

De Parallelweg is ook onderdeel van een schoolroute. Zowel leerlingen uit Boven-Hardinxveld die naar de middelbare scholen aan de Bellefleer gaan, als leerlingen uit Hardinxveld-Giessendam die in Gorinchem naar school gaan, maken gebruik van deze route. Door via het punt waar zij verplicht zijn over te steken, ook een omleidingsroute voor vrachtverkeer te leiden, maak je de fietsers nog kwetsbaarder dan ze al zijn.

Om een idee te krijgen hoeveel fietsers gebruik maken van het fietspad langs de Parallelweg, hebben wij het fietsers geteld. Gedurende een periode van 1 week, buiten de schoolvakantie, is het aantal fietsers geteld. Hieruit ontstaat het volgende beeld.



Uit deze tellingen blijkt dat er ca. 700 (500 + 180 + 20) overstekende fietsers per etmaal zijn op het kruispunt Parallelweg - Sluisweg.

- **De spoorwegovergang Giessenzoom is nu al problematisch**

Een deel van het vrachtverkeer dat de eventuele route over de Sluisweg zal volgen, zal linksaf rijden richting het centrum. Op deze route komt de vrachtwagen langs de spoorwegovergang Giessenzoom. De gemeente en ProRail hebben nu al zorgen over de verkeersveiligheid op deze spoorwegovergang en kruising. De kruising is namelijk een gelijkwaardige kruising. Dat betekent dat bestuurders van rechts voorrang hebben op voor hen van links komende bestuurders. Het gebeurt nu al met enige regelmaat dat er geen voorrang wordt verleend, waardoor vrachtwagens van het bedrijf aan Giessenzoom klem komen te zitten op de overweg. De overwegbomen zijn hierdoor al meerdere keren kapotgereden.

Een deel van de vrachtwagens heeft een bestemming aan de Giessenzoom. De aansluiting van de Giessenzoom op de Parallelweg is erg krap. Als vrachtwagens uit de richting van de Sluisweg naar Giessenzoom willen, moeten zij uitbuigen over de andere rijbaan om de bocht goed te kunnen maken. Dit brengt de verkeersveiligheid in gevaar.

Op onderstaande situatiefoto is een en ander duidelijk aangegeven.



- **Opstopping in de Parallelweg**

De kruising Parallelweg-Nieuweweg is vormgegeven als een afbuigende voorrang. Als het vrachtverkeer wordt omgeleid via het bedrijventerrein en de Sluisweg, bestaat het risico dat de aansluiting Parallelweg die voorrang moet verlenen, niet vlot genoeg kan oversteken. Het gevolg is filevorming op de Parallelweg. Filevorming heeft als groot nadeel dat bestuurders risico's gaan nemen om de wachttijd te verkorten, bijvoorbeeld door langs de rij wachtende auto's te rijden om sneller op de kruising te zijn (dit zie je nu ook op de kruising van de Nieuwe Wolpherensedijk met de Zandkade als op spitsmomenten de A15 vol staat).

Dit zou je kunnen ondervangen door de voorrang en inrichting van het kruispunt weer te veranderen. Dit zal snelheidsverhogend werken voor het verkeer op de Parallelweg.

- **Mensen gaan kiezen voor de route via de Stationsstraat-Weideveld**

De route over het bedrijventerrein is heel lang. Je komt ver van de Nieuweweg op de Parallelweg. Vrachtverkeer dat een bestemming heeft in het centrum van Hardinxveld-Giessendam (of zelfs aan Giessenzoom en Over 't Spoor) kunnen gaan kiezen voor de route via de Stationsstraat en Weideveld.

De Stationsstraat en Weideveld kruisen allebei een schoolroute. De kinderen die uit de wijk Over 't Spoor komen, steken de Stationsstraat over naar de Rehobothschool. De kinderen uit Giessendam-west steken bij Weideveld over. Met name de oversteek bij Weideveld is een kwetsbaar punt waar nog wel eens wat (bijna) mis gaat. Dit gebeurt, ondanks de vele maatregelen die wij al hebben getroffen om de verkeersveiligheid op deze kruising te verbeteren. Ook bij de Rehobothschool is het nodig gebleken in het kader van veilige schoolroutes extra veiligheidsmaatregelen te treffen. De spoorwegovergang aan de Stationsstraat is ook een punt van zorg. De verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers staat daar onder druk. Op de route via Weideveld en Stationsstraat ligt ook het winkelcentrum waar heel veel kruisende verkeersbewegingen plaats vinden.

Daarnaast staan de woningen aan de Stationsstraat heel dicht op de weg (afstand tussen gevel en rijbaan ca. 2 m). Deze bewoners ervaren nu al heel veel overlast. Wanneer het (vracht)verkeer kiest voor de route Stationsstraat-Weideveld neemt de overlast voor deze bewoners toe.

## 2. Verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h

Het wegennet is, conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer, ingedeeld in categorieën. Elke wegcategorie heeft zijn eigen functie. We kennen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam één stroomweg, dat is de A15. De functie van deze weg is het vlot en veilig afwikkelen van grote hoeveelheden verkeer. Daarvoor is op deze weg een maximumsnelheid ingesteld van 120 km/h. Daarnaast zijn gebiedsontsluitingswegen aangewezen. Deze wegen hebben als doel, het afwikkelen van grotere hoeveelheden lokaal verkeer. Bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hoort een maximumsnelheid van 50 km/h (in stedelijk gebied soms ook 70 km/u). Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom kent onze gemeente niet (daarvoor geldt een max. snelheid van 80 km/u). Tot slot kennen we erftoegangswegen. Zoals het woord al zegt, zijn dit wegen die erven ontsluiten. Binnen de bebouwde kom zijn dit de woonstraten en straten op bedrijventerreinen. Het verblijven staat hier voorop. Vandaar dat de snelheid hier laag is, namelijk 30 km/h. Buiten de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximum snelheid van 60 km/u, zoals op de Parallelweg. Binnen de kern Hardinxveld-Giessendam is een beperkt aantal wegen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit is de 'ring' rond het centrum, bestaande uit Wieling, Peulenlaan, Thorbeckestraat, Weideveld, Stationsstraat en Nieuweweg. De Nieuweweg is aan de oostzijde van het centrum de enige weg met een gebiedsontsluitende functie.

De inrichting van de Nieuweweg kent vele beperkingen, waardoor de verschillende groepen verkeersdeelnemers niet de ruimte krijgen binnen het openbaar gebied die zij verdienen. Van deze beperkingen zijn wij ons erg bewust. Het is niet voor niets dat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan het noordelijk deel van de Nieuweweg zo'n prominente plaats heeft gekregen. Het loslaten van de gebiedsontsluitende functie van de weg is iets dat we niet graag willen.

Aan de andere kant hebben wij ook oor voor de oproep van de bewoners van de Nieuweweg om iets te doen aan de snelheid van het autoverkeer. Zoals aan het begin van deze notitie is aangegeven, is er een nieuwe verkeerstelling gehouden, waarbij ook de snelheid is gemeten. Deze gemeten snelheid hebben wij getoetst aan een programma dat wij gebruiken om een indruk te krijgen van de gereden snelheden. Het is belangrijk om te weten hoe de grootste groep bestuurders zich gedraagt. Er is altijd een kleine groep verkeersdeelnemers die zich niet houdt aan verkeersregels en aanhoudend "huftergedrag" vertoont. Op deze laatste groep is het heel lastig om beleid te maken. Maatgevend is daarom de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Dit noemen we de V85.

In onderstaande tabel is de V85 weergegeven. In de meting van oktober varieert de V85 per etmaal. In Via Signaal zijn de gegevens van november 2017 gebruikt. De onderlinge verschillen zijn de verschillen per wegvak. Duidelijk is wel dat in alle situaties de V85 ruim onder het toegestane maximum van 50 km/h blijven.

Weggedeelte	Meting oktober	VIA Signaal (november 2017)
Zijlweer-Parallelweg	42,0 – 44,0 km/h	39,0 - 43,2 km/h
Wieling-Zijlweer	41,0 – 44,0 km.h	38,4 – 45,7 km/h (dichter bij de rotonde is de snelheid lager)

### Het verlagen van de maximumsnelheid als tijdelijke maatregel is mogelijk

Uit de literatuur<sup>1</sup> blijkt dat op meerdere plaatsen de maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg is verlaagd. De voorbeelden hebben allemaal betrekking op wegen buiten de bebouwde kom waar de maximumsnelheid is verlaagd van 80 km/h naar 60 km/h. Als het buiten de bebouwde kom mogelijk is de snelheid te verlagen, waarom zou dat dan binnen de bebouwde kom niet mogelijk zijn? De lagere maximumsnelheid moet alleen wel geloofwaardig zijn, anders wordt deze niet geaccepteerd en gerespecteerd door de weggebruikers.

<sup>1</sup> [www.wegenwiki.nl](http://www.wegenwiki.nl)



Er zijn voorbeelden bekend van situaties waar een wegbeheerder op delen van een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom een maximum snelheid instelt van 30 km/u.

In de Nieuweweg-Noord ligt de snelheid al laag. De V85 komt zelfs al in de buurt van de 30 km/h. Dit is de reden dat de we ervan uitgaan dat een lagere maximumsnelheid geloofwaardig is. Vanuit het systeemdenken is het niet wenselijk om de wegcategorie ook af te waarderen. Door een lagere maximumsnelheid gaan er niet minder auto's door de straat rijden.

Onder het A1-bord (maximumsnelheid) zal de reden voor de snelheidsverlaging worden aangegeven met een onderbord ("fietsers") zodat het voor de bestuurders duidelijk is waarom zij langzamer moeten rijden.

Deze maatregel kunnen we als tijdelijke maatregel uitvoeren, totdat een nieuw wegtracé door het ontwikkelgebied Middenwetering is gerealiseerd. Op dat moment is er een alternatief tracé en kan de wegcategorie van de Nieuweweg definitief worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg. Dan kunnen we de Nieuweweg ook gaan herinrichten op een manier die past bij erftoegangswegen.

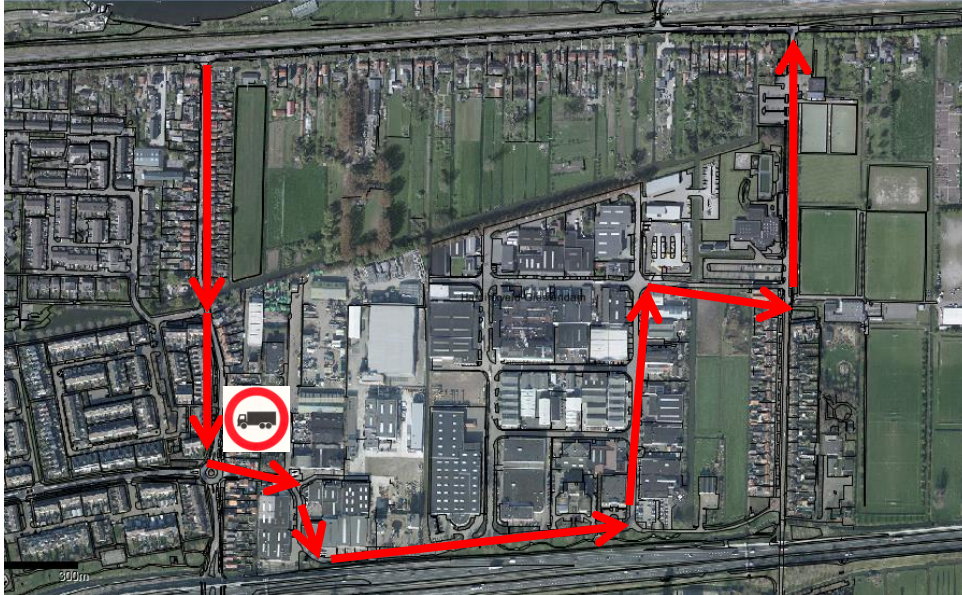
### **Er wordt niet gehandhaafd**

De Nieuweweg heeft een krap profiel. Zoals al geconstateerd is er te weinig ruimte. Het is mogelijk om snelheidsremmende maatregelen te nemen. De drempel valt af, omdat hierdoor trillingen zullen toenemen. Een andere vorm is een of meerdere wegversmallingen. Ook is een combinatie van twee versmallingen mogelijk waardoor het verkeer een slalom beweging moet maken. Beide zijn relatief eenvoudig aan te brengen. Beide varianten zullen ten koste gaan van parkeerruimte.

Het is ook maar de vraag of naar de maatstaven van de politie de weg na aanpassingen kan voldoen aan de uitgangspunten voor een 30 km/u weg. Zonder aanpassingen voldoet de weg daar zeker niet aan. De politie zal dan geen prioriteit geven aan handhaving. Hierin moeten we heel eerlijk zijn.

### 3. Instellen eenrichtingverkeer voor vrachtverkeer

Het instellen van eenrichtingverkeer voor vrachtverkeer, betekent dat vrachtwagens in de ene richting wel door de Nieuweweg-Noord mogen rijden en in de andere richting niet. Een alternatieve route zou kunnen zijn via de Sluisweg en het bedrijventerrein Nieuweweg. Het meest makkelijk is het inrijverbod in te stellen vanaf de rotonde Nieuweweg. Een bord bij de rotonde volstaat om de omrijroute voor vrachtverkeer aan te geven. Op kaart ziet dat er zo uit:



#### **De breedte van de weg is op onderdelen onvoldoende**

Zoals al eerder is aangegeven, is de bocht Rijshaak-Sluisweg krap vormgegeven. Deze is niet berekend op doorgaand vrachtverkeer. Voor een ruimere motivatie wordt verwezen naar het hoofdstuk hiervoor.

#### **Alle overige aspecten van verkeersveiligheid zijn onverkort van toepassing**

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op meerdere aspecten van verkeersveiligheid die in het geding komen als het vrachtverkeer wordt omgeleid over bedrijventerrein Nieuweweg en de Sluisweg. Het voegt weinig toe om deze argumenten te herhalen.

#### **Enrichtingverkeer voor vrachtverkeer heeft een beperkt effect**

Voor de bewoners biedt deze maatregel slechts een beperkte verbetering. Een deel van het vrachtverkeer blijft gebruik maken van de Nieuweweg.

De problemen op de omleidingsroute zijn gelijk aan de situatie van een algehele afsluiting voor vrachtverkeer op de Nieuweweg.

Daarom heeft het geen zin deze optie apart te wegen, maar kan verwezen worden naar de afwegingen bij een algehele afsluiting voor vrachtverkeer.

## 4. Reguleren van parkeren als ondersteunende maatregel

Nu wordt er aan beide zijden van de weg, half op het trottoir geparkeerd. Als het parkeren aan één zijde van de weg wordt verboden, hoeft er niet meer op het trottoir te worden geparkeerd. Ook kan het parkeren zo worden ingericht dat de as van de weg verspringt. Dit heeft een snelheidsremmend effect (zie ook hierboven). Ook ontstaat er meer ruimte voor de voetganger, omdat het trottoir weer vrij begaanbaar is. Het reguleren van het parkeren heeft alleen zin als ondersteunende maatregel voor het verlagen van de maximumsnelheid. De maatregel heeft ook alleen maar nut als deze door de bewoners wordt ondersteund. Het vraagt namelijk nog al wat discipline om de auto niet meer voor de woning, maar verder weg te parkeren.

Een nadeel is dat de auto's elders geparkeerd moeten worden. In de directe nabijheid van de woningen is geen alternatieve parkeerruimte beschikbaar. Bewoners zullen dus moeten uitwijken naar de Parallelweg, Zijlweer of Pauwtjesmolen. Met name in Zijlweer en Pauwtjesmolen moet wel parkerruimte worden gemaakt, omdat de parkeerdruk hier nu al erg hoog is.

Op onderstaande tekening is aangegeven hoe het parkeren georganiseerd zou kunnen worden. De extra parkeerplaatsen kunnen alleen aangelegd worden door groen om te vormen. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte en raakt de direct aanwonenden.



### Conclusies

1. Het aanwijzen van de route over het bedrijventerrein Nieuweweg en de Sluisweg is technisch niet mogelijk.
2. De maximumsnelheid kan tijdelijk, tot de aanleg van een nieuwe weg door het gebied Middenwetering, worden verlaagd naar 30 km/h. Dit kan met en zonder fysieke aanvullende maatregelen.
3. Na aanleg van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg, kan de Nieuweweg definitief worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg en als zodanig worden heringericht.
4. Een ondersteunende maatregel om de verlaagde maximumsnelheid af te dwingen is het organiseren van om-en-om parkeren. Dit kan alleen met behulp van de bewoners.