

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN 2020

GEMEENTE NIEUWKOOP



INHOUDSOPGAVE

1	EEN NIEUW GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (GVVP), WAAROM?	pag. 5
1.1	Een nieuwe gemeente vraagt om nieuw beleid	5
1.2	Een dynamische regio in ontwikkeling	5
1.3	Een nieuw GVVP: wat wil je ermee bereiken?	5
1.4	GVVP 2020, opmaat naar 2040	6
1.5	Naar een nieuw GVVP: proces	6
1.6	Leeswijzer	7
2	INGREDIËNTEN VANUIT BELEID	9
2.1	Landelijk beleid	10
2.2	Provinciaal Beleid: beheerst groeien (PVVP)	12
2.3	Gebiedsprofiel Rijnland	13
2.4	Gemeentelijke structuurvisie 2040	14
2.5	Ingrediënten voor het GVVP	15
3	STAND VAN ZAKEN ANNO 2009	17
3.1	(Vracht)autoverkeer	17
3.2	Goederenvervoer/bedrijventerreinen	18
3.3	Recreatie	19
3.4	Openbaar vervoer	20
3.5	Langzaam verkeer	21
4	VISIE: VERKEER VAN DE TOEKOMST	23
4.1	Verkeer en vervoer in 2020	23
4.2	Veelzijdige gemeente vraagt om een afgestemd verkeersnetwerk	24



5	BELEIDSUITGANGSPUNTEN	29
5.1	Beleidsmatige vertaalslag	29
5.2	Gebiedsprioritering: prioriteit voor de dynamische zone	29
5.3	Opwaardering hoofdwegenet regio belangrijke randvoorwaarde	31
5.4	Duurzaam Veilig ingericht wegennetwerk	31
5.5	Bereikbaarheid hulpdiensten	33
5.6	Routes naar sportvoorzieningen en school – thuisroutes	33
5.7	Verkeersveiligheid	31
5.8	Uitgangspunten verkeersstructuren	34
6	VERKEERSSTRUCTUREN	35
6.1	Functieschaal wegennet Nieuwkoop	35
6.2	Categorisering wegennet Nieuwkoop	38
6.3	Routering transport gevaarlijke stoffen	40
6.4	(Recreatief) fiets- en wandelnetwerk	48
6.5	Openbaar vervoer	48
6.6	Parkeren	51
7	KNELPUNTEN	51
7.1	Knelpunttypen	51
7.2	Knelpunten dynamische zone	51
7.3	Knelpunten agrarische zone	53
7.4	Knelpunten ecologische zone	54
7.5	Knelpuntlocaties met hoge prioriteit	55
8	MAATREGELENOVERZICHT	57
8.1	Maatregelen met verschillende prioriteit	57
8.2	Maatregelenoverzicht	57
	BIJLAGEN	61





Nieuwkoop: een bereikbare gemeente met oog voor alle modaliteiten en een verkeersnetwerk waarmee de identiteit en structuur van zowel het dynamische Noordwesten, de centrale droogmakerijen als de Nieuwkoopse plassen wordt onderstreept.

1 EEN NIEUW GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (GVVP), WAAROM?

1.1 Een nieuwe gemeente vraagt om nieuw beleid

De huidige gemeente Nieuwkoop is een jonge gemeente. Ze is in januari 2007 ontstaan door fusie van de (nu voormalige) gemeenten Liemeer, Ter Aar en Nieuwkoop. De nieuwe gemeente telt circa 27.000 inwoners, verdeeld over de 13 kernen die de gemeente rijk is: De Meije, Korteraar, Langeraar, Nieuwkoop, Nieuwveen, Noorden, Noordse Dorp, Noordeinde, Papenveer, Ter Aar, Vrouwenakker, Woerdense Verlaat en Zevenhoven.

Enerzijds maakt alleen deze fusie het al noodzakelijk dat de afzonderlijke verkeers- en vervoersplannen van de voormalige gemeenten aan elkaar gesmeed worden tot een geheel. Anderzijds speelt dat de nieuwe gemeente Nieuwkoop de samenvoeging optimaal wil benutten en daartoe een duidelijke visie heeft opgesteld ten aanzien van de ontwikkeling van de gemeente in de periode tot 2040. De (groei)ambities gekoppeld aan deze visie zijn verwoord in de gemeentelijke structuurvisie 2040. Dit stuk kan gezien worden als regiedocument bij het realiseren van de geformuleerde ambities, waaronder die voor het thema verkeer. De structuurvisie vormt dan ook het uitgangspunt voor het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP) van de gemeente Nieuwkoop.

1.2 Een dynamische regio in ontwikkeling

Nieuwkoop ligt op een bijzondere locatie. De ligging in het hart van de Randstad maakt dat de gemeente aan alle kanten te maken heeft met grootstedelijke en belangrijke economische ontwikkelingen. Onlosmakelijk hieraan verbonden zijn toenemende verkeersstromen die door de gemeente rijden. Gelijktijdig maakt Nieuwkoop ook deel uit van het Nationale Landschap Groene Hart waar kernwoorden zoals rust, groen en natuur centraal staan. Een mix waarvan de (verkeers)belangen lijnrecht tegenover elkaar staan. Een complexe situatie die vraagt om een duidelijke, integrale en frisse blik op het Nieuwkoopse verkeerssysteem van de toekomst. Hierbij moet de afweging gemaakt worden of deze mix behouden of uit elkaar getrokken wordt. Tijd dus voor nieuw beleid!

1.3 Een nieuw GVVP: wat wil je ermee bereiken?

Met het nieuwe GVVP worden de kaders geformuleerd aan de hand waarvan Nieuwkoop haar verkeerssysteem van de toekomst kan realiseren. Een verkeerssysteem dat intern is afgestemd op de eigen identiteit, ontwikkelingen en (gebieds)kenmerken van de gemeente en extern, aan de randen van de gemeentegrenzen, aansluiting heeft op de belangrijke randstedelijke verkeersaders. Hierbij gaat het dan niet alleen om bereikbaarheid en doorstroming maar ook zaken als openbaar vervoer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en parkeren krijgen een prominente rol toebedeeld.



1.4 GVVP 2020, opmaat naar 2040

In de structuurvisie heeft de gemeente Nieuwkoop op heldere wijze beschreven waar ze in 2040 wil staan. Dit betekent dat de komende 30 jaar op tal van gebieden, waaronder het verkeer en vervoer, hard gewerkt moet worden om deze visie realiteit te laten worden. Ten aanzien van het GVVP is het belangrijk te realiseren dat deze een tijdshorizon tot 2020 bestrijkt en dus niet in één keer kan voorzien in het verkeers- en vervoersnetwerk van 2040. Wat het wel kan doen is voorsorteren op de geplande toekomstige ontwikkelingen. Met andere woorden: beschrijven wat de gemeente de komende 10 jaar gaat doen als opmaat naar het verkeersnetwerk van 2040.

1.5 Naar een nieuw GVVP: proces

Om te komen tot een duidelijk en breedgedragen GVVP is het opstellen van het plan middels een aantal stappen verlopen. Allereerst is een visiedocument opgesteld wat op hoofdlijnen beschrijft waar de gemeente Nieuwkoop, gegeven de structuurvisie Nieuwkoop 2040, met haar verkeers- en vervoersbeleid naar toe wil werken. Vervolgens zijn deze visiepunten uitgewerkt in een beleidsdocument met de bijbehorende verkeers- en vervoersstructuren. Op basis hiervan is een derde document opgesteld waarin op detailniveau wordt ingegaan op de te nemen maatregelen om de beoogde structuren en daarmee de beoogde visie, met een planhorizon tot 2020, te bereiken. Tot slot zijn bovengenoemde "tussenproducten" geïntegreerd tot het onderhavige GVVP.

Voor de totstandkoming van het GVVP is een gemeentelijke projectgroep in het leven geroepen, waarin bovengenoemde documenten op interactieve wijze tot stand zijn gekomen. Hieraan hebben vertegenwoordigers van de disciplines economie, toerisme, verkeer, vervoer, ruimtelijke ordening en beheer openbare ruimte deelgenomen. Daarnaast hebben de verkeerscommissie en burgemeester en wethouders tijdens een workshopsessie hun input geleverd en is de gemeenteraad tijdens een aparte avond geraadpleegd. De input die de bevolking heeft gegeven rond de structuurvisie op het gebied van verkeer en vervoer is eveneens gebruikt in dit GVVP. Daarnaast hebben bewoners en andere belanghebbenden hun reactie op het plan gegeven tijdens een inloopavond, georganiseerd op 17 november 2009, en de periode dat het plan ter inzage heeft gelegen (12 november 2009 tot 11 december 2009).

1.6 Leeswijzer

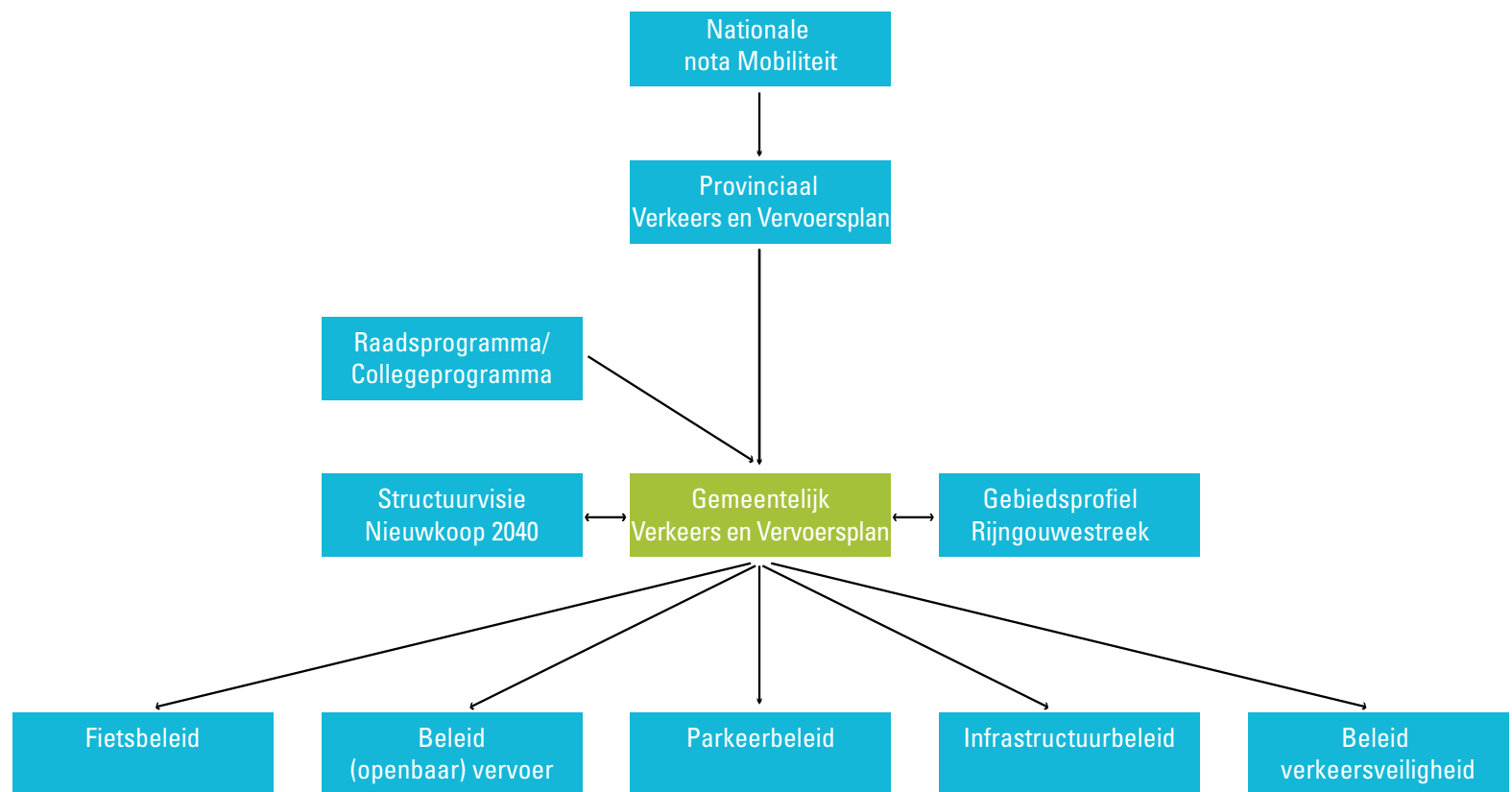
De opbouw van dit GVVP is als volgt:

- Hoofdstuk 1: aanleiding, doel van het GVVP en proces;
- Hoofdstuk 2: beschrijving van landelijk, provinciaal en regionaal beleid wat van invloed is op het GVVP;
- Hoofdstuk 3: korte beschrijving van de huidige situatie, hoe staat Nieuwkoop er nu voor;
- Hoofdstuk 4: beschrijving waar Nieuwkoop in 2020 staat met haar verkeers- en vervoersnetwerk.
- Hoofdstuk 5: biedt een overzicht van de beleidsuitgangspunten welke een belangrijke basis vormen voor de toekomstige verkeersstructuren.
- Hoofdstuk 6: beschrijft per modaliteit hoe de toekomstige verkeersstructuren er uit komen te zien.
- Hoofdstuk 7: op basis van zowel verkeersstructuren als het ongevallenbeeld in de gemeente, worden in dit hoofdstuk belangrijke (toekomstige) knelpunten geïdentificeerd.
- Hoofdstuk 8: geeft een overzicht van de belangrijkste te nemen maatregelen om het verkeers- en vervoersnetwerk van 2020 te kunnen realiseren.



2 INGREDIËNTEN VANUIT BELEID

In dit hoofdstuk zijn de voor het GVVP relevante beleidskaders en studies kort beschreven. In deze stukken staan de beleidskaders waarbinnen het GVVP wordt vormgegeven en daarmee leveren ze de ingrediënten voor het verkeers- en vervoersplan. Hierbij is onderscheid gemaakt in landelijk beleid in de vorm van de Nota Mobiliteit, provinciaal beleid in de vorm van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van de provincie Zuid-Holland, regionaal beleid verwoord in het gebiedsprofiel Rijnouwestreek en als belangrijkste de gemeentelijke structuurvisie Nieuwkoop 2040.



Figuur 2.1: positionering Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan



Tabel 2.1: Belangrijkste uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit

2.1 Landelijk beleid

Vanuit de 'Planwet Verkeer en Vervoer' uit 1998 bestaat een inspanningsverplichting voor het ontwikkelen en vaststellen van 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'.

Voor de 'essentiële onderdelen van beleid' uit de landelijke Nota Mobiliteit geldt, volgens de Planwet Verkeer en Vervoer, dat ze in acht moeten worden genomen in beleid en plannen van de rijksoverheid en decentrale overheden. In de Nota Mobiliteit is het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Daarom wil het kabinet enerzijds de groei accommoderen en anderzijds zorgen voor een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en leefomgeving. De belangrijkste uitgangspunten in de nota mobiliteit zijn in tabel 2.1 weergegeven. Ten aanzien van de verkeersveiligheid dient opgemerkt te worden dat de doelstelling van 580 doden in 2020 in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 is bijgesteld naar 500.

Belangrijkste uitgangspunten Nota Mobiliteit:

- Sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren;
- Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving;
- Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur door integrale netwerkbenadering;
- Meer publiekprivate samenwerking;
- Betrouwbaar en snel over de weg door bouw- en benuttingsmaatregelen, Anders Betalen voor Mobiliteit, gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden;
- Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit;
- Aantrekkelijk openbaar vervoer in en tussen stedelijke netwerken, maatwerk bij beperkte vraag en soepel overstappen mogelijk maken;
- De verkeersveiligheid permanent verbeteren. De gunstige verkeersveiligheidscijfers in 2004 en 2005 hebben aanleiding gegeven om de doelstelling voor het aantal verkeersdoden verder aan te scherpen; (reductie doden: 750 in 2010 en 580 in 2020, reductie zkgew.: 17.000 (2010) en 12.250 in 2020).
- Kwaliteit leefomgeving verbeteren (CO₂, luchtkwaliteit, geluid).



Vanuit deze uitgangspunten destilleren we negen punten die voor het GVVP van belang zijn:

1. Decentrale overheden beschrijven hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verbonden en benut. Ook beschrijven ze hoe deze netwerken in samenhang en kosteneffectief worden ingezet en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer;
2. De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van potenties van knooppunten in deze infrastructuur;
3. Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets. Decentrale overheden doen dit onder meer door het zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort;
4. Bij oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied;
5. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. Voor realisering van het fietsnetwerk nemen decentrale overheden een doel voor 2010 en 2020 op in hun beleid;
6. Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer;
7. Decentrale overheden zorgen bovendien voor fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag;
8. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen;
9. Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen en voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.



2.2 Provinciaal Beleid: beheerst groeien

De provincie Zuid-Holland kiest voor een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. De uitdaging is om de mobiliteit voldoende te blijven faciliteren en tegelijk een duurzame, veilige samenleving tot ontwikkeling te brengen.

Enkele van de belangrijkste ambities uit het PVVP 2002-2020 deel A zijn:

- Modaliteiten benutten: samenhang als uitgangspunt. Beter benutten van infrastructuur, introduceren nieuwe vervoerconcepten en het efficiënter exploiteren van de bestaande systemen;
- Onderliggend WegenNet+ (OWN+): samenhangend opgewaardeerd onderliggend wegennet (opwaardering regionale wegen die naast een ontsluitende ook een verbindende functie hebben). Voor de N207 wordt een opwaardering naar Randstedelijke hoofdweg voorzien;
- Kwaliteitsslag openbaar vervoer: een hoogwaardig, samenhangend, stadsgewestelijk en regionaal systeem. Knooppuntenbeleid en ketenmobiliteit. Er moet een stelsel komen van goed functionerende transferpunten tussen openbaar vervoer en ander modaliteiten. In principe worden alle kernen binnen de provincie met een inwoneraantal van meer dan 800 ontsloten door OV. Kleinere kernen krijgen via kleinschaligere vorm van collectief vervoer garantie op instandhouding van de sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid. Kernen in landelijke gebieden van het Groen Hart worden, voor zover exploitatief haalbaar, ontsloten door (basis)diensten;
- Intensivering utilitair en recreatief fietsverkeer, verbeteren verkeersveiligheid voor de fiets, verbreding fietsbeleid en versterken van de fiets in ketenmobiliteit;
- De reiziger centraal: toegesneden pakket aan mobiliteitsmogelijkheden voor verschillende groeperingen in de maatschappij;
- Goede bereikbaarheid voor verladers en afnemers van goederenstromen zodat de provincie aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats, minimale bijdrage van goederenvervoer aan milieubelasting en verkeers- en externe onveiligheid, beperken van de bijdrage van vrachtverkeer aan de congestie op het wegennet;
- Gebiedsgericht werken: gezamenlijk vorm te geven gebiedsprofielen als basis voor bestuurlijke afspraken;
- beleidsmix van benutten, bouwen, beprijzen en besturen (regierol);
- beleidsevaluatie en monitoring om effectief te kunnen ingrijpen.

Randvoorwaarden bij de bovenstaande ambities zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid is uitgewerkt in het PVVP 2002-2020 deel B (de beleidsagenda).



2.3 Gebiedsprofiel Rijngouwestreek

De Rijngouwestreek kenmerkt zich als gebied dat zich richt op de aanwezige groenblauwe functies. Het gebied dient zo veel mogelijk gevrijwaard te worden van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De aanwezige natuurwaarden en landschappelijke karakteristieken in het gebied vormen de basis voor economische en recreatieve ontwikkelingen.

Het regionale onderliggend wegennet in de Rijngouwestreek wordt gevormd door provinciale wegen. Met betrekking tot de gemeente Nieuwkoop zijn hierbij van belang:

- de N201, gelegen direct ten noordoosten van de gemeente, welke in westelijke richting voorziet in een verbinding naar Schiphol en in oostelijke richting naar Hilversum;
- de N207 (tussen Bergambacht en Lisse) welke binnen de Rijngouwestreek op de noord – zuid as in noordelijke richting een belangrijke gebiedsontsluitende functie richting Schiphol/Amsterdam heeft en in zuidelijke richting naar Boskoop, Waddinxveen en Gouda. De N207-noord, tussen de A4 en N11, is het drukst bereden stuk provinciale weg in de Rijngouwestreek en een aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer in geval van filevorming op de A4 of A12. Een groot deel van het verkeer op dit deel van de N207 bestaat uit regionaal gebonden herkomst- en bestemmingsverkeer en voor een goede afwikkeling hiervan is capaciteitsverruiming tussen Alphen – noord en Leimuiden/A4 wenselijk. Om gelijktijdig aantrekking van doorgaand verkeer tegen te gaan is het niet wenselijk in extra capaciteit tussen de N11 en Alphen – noord te voorzien;
- de N212, gelegen direct ten oosten van de gemeente, welke parallel loopt aan de A2 en vanaf de N201 in zuidelijk richting naar Woerden loopt;
- de N231, welke op de zuidwest – noordoost as in noordoostelijke richting een belangrijke gebiedsontsluitende functie richting Schiphol/Amsterdam heeft. Samen met de N460 en N462 neemt deze weg hiermee voor een deel de functie over van de A4 voor afwikkeling van verkeer richting Aalsmeer en Amsterdam;
- de N460 en N461, welke een gebiedsontsluitende functie voor Ter Aar hebben;
- de N463 welke een gebiedsontsluitende functie heeft voor Noorden en Woerdense Verlaat;
- de N446 welke het noordelijk deel van de Rijnstreek op de Leidse regio - noord aantakt.

Daar waar sprake is van menging van landbouwverkeer met het autoverkeer op provinciale wegen is het, waar mogelijk, wenselijk een parallelstructuur te realiseren. Qua weginrichting moet op alle wegen sprake zijn van een eenduidige weginrichting conform de richtlijnen Duurzaam Veilig.

Het openbaar vervoer in het gebied bestaat uit een basisnetwerk van gebiedsontsluitende streekbuslijnen, waarbij Gouda en Alphen aan den Rijn een stadsdienstnet kennen. Daarnaast rijden diverse interlinerverbindingen vanuit Amsterdam/Schiphol naar Alphen aan den Rijn en van hieruit richting Zoetermeer/Den Haag. In grote

delen van de Rijnlandwestreek kan echter geen rendabel openbaar vervoer in de vorm van reguliere lijndiensten worden ingezet. Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) heeft hier een aanvullende rol en voorziet in ontsluiting van met name het landelijke gebied. CVV dient dan ook behouden te blijven.

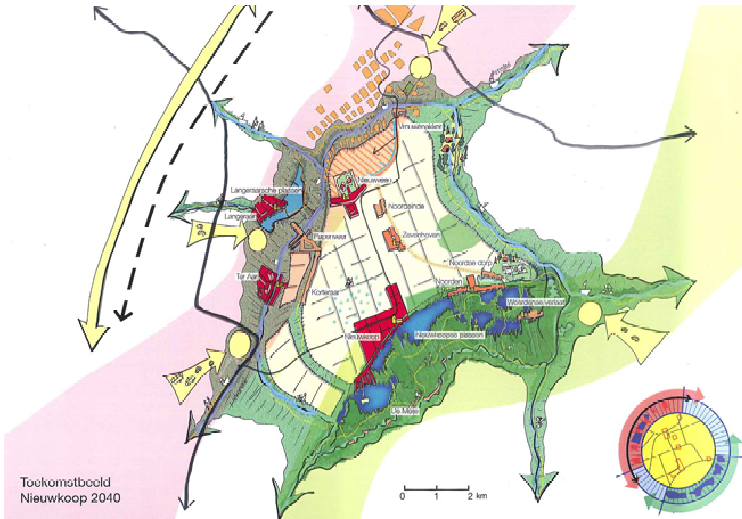
In het regionale netwerk van utilitaire en recreatieve fietsroutes ontbreken nog een aantal schakels. Aanleg hiervan is wenselijk om daarmee gebruik van de fiets te bevorderen. In het kader van ketenmobiliteit is het wenselijk de voorzieningen voor de fiets bij overstappunten naar het openbaar vervoer te verbeteren/uit te breiden.

2.4 Gemeentelijke structuurvisie 2040

Rust en groen enerzijds, randstedelijke drukte en economische ontwikkeling anderzijds. Een contrast waar Nieuwkoop mee te maken heeft, maar wat met het oog op de toekomst juist kansen schept om vanuit de aanwezige gebiedskenmerken een ondernemende, groene en duurzame gemeente met een duidelijk en uniek profiel in de regio neer te zetten. Dat is de rode draad die verweven zit in de structuurvisie 2040. In deze visie vormt het voorgenoemde contrast dan ook het uitgangspunt om te komen tot de volgende driedeling binnen de gemeente:

- in het noorden de dynamische zone, gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur, welke gericht is op economische ontwikkeling. Daardoor zal in dit gebied ook relatief meer woonwerkverkeer aanwezig zijn. Ook de glastuinbouw zal zich verder ontwikkelen met een toename van verkeersbewegingen tot gevolg. Voorwaarden voor deze dynamiek zijn een goede leefbaarheid en veiligheid. De Langerse Plassen geven dit deelgebied ook een recreatieve impuls.
- in het midden de luwe, agrarische zone gekoppeld aan de aanwezige droogmakerij, welke gericht is op verbreding van de landbouw. De centrale droogmakerijen zijn kenmerkend voor de gemeente Nieuwkoop. De openheid en uitgestrektheid van het gebied zijn een kwaliteit die de gemeente wil behouden. Ook in 2040 is in dit gebied nog steeds agrarische bedrijvigheid (akkerbouw en veeteelt). De landbouwfunctie draagt dan bij aan de openheid en ruimtelijke kwaliteit van het middengebied. Enkele ontwikkelingen in dit gebied zijn: een Groene Hart Academie, zorgboerderijen, poldersport en productie van streekeigen producten.
- in het zuiden de levendige ecologische zone gericht op natuurontwikkeling en extensieve recreatie. Wonen en werken in het zuidelijke deel van de gemeente Nieuwkoop (Nieuwkoopse Plassen) is verknoot aan recreatie en toerisme. Deze voorzieningen zullen een trekpleister zijn voor zowel de eigen bevolking als bezoekers van buiten de gemeente. Het dorp Nieuwkoop heeft zijn positie uitgebouwd als centrum voor water- en natuurgebonden recreatie. Het verplaatsen van de glastuinbouw naar het dynamische noorden maakt in de omgeving Noorden en Noordse Dorp een intensievere vorm van verblijfsrecreatie mogelijk.

Realisatie van deze driedeling staat of valt met wijze waarop alle ruimtelijke en planologische ontwikkelingen binnen de gemeente op elkaar afgestemd gaan worden. Verkeer en vervoer draagt hier in belangrijke mate aan bij. Op dit gebied wordt ingezet op:



Woonkern type A (Nieuwkoop, Ter Aar, Nieuwveen, Langeraar)

De A kernen zijn de grotere dorpen van de gemeente. Ze beschikken over een breed voorzieningenaanbod met winkels, recreatieve attracties en sportaccommodatie zoals een zwembad of golfbaan, scholen, zorgvoorzieningen en openbaar vervoer.

Woonkern type B (Zevenhoven, Noorden)

De B kernen zijn middelgrote dorpen met een beperkt aanbod aan voorzieningen. Zo zijn hier een paar winkels, een school en bijvoorbeeld een huisarts.

Woonkern type C (Vrouwenakker, Korteraar, Papenveer, Noordeinde, Noordse Dorp, Woerdense Verlaat, De Meije)

De C kernen zijn de kleine dorpen. Ze hebben weinig of geen voorzieningen en zijn hiervoor dus grotendeels aangewezen op de B en A kernen.



- Benutten van de N207 als hoofdader voor regionale verkeersstromen en de N231 niet zwaarder belasten. Gebiedsvreemd verkeer wordt uit de gemeente geweerd en in dat kader wordt niet voorzien in opwaardering van polderwegen;
- Ruimte voor recreatieverkeer door verbetering en uitbreiding van recreatieroutes, routeaanduiding en het realiseren van transferpunten;
- Versterken en uitbreiden van zowel utilitair als recreatief fietsnetwerk en zorgen voor goede routeaanduiding. Nadruk ligt hierbij op het realiseren van verkeersveilige routes van en naar scholen en sportcomplexen;
- Openbaar vervoer: reguliere lijndiensten, zowel overdag als 's avonds, voor minimaal de A kernen.

2.5 Ingrediënten voor het GVVP

De ambities zoals verwoord in de verschillende beleidsstukken vertalen zich naar een aantal ingrediënten voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Dit is in onderstaande tabel weergegeven.

	Landelijke ambitie	Provinciale ambitie	Ingrediënt GVVP
Autoverkeer	Groei mogelijk maken binnen wettelijke en beleidsmatige kaders. Richten op samenhangend, kosteneffectief netwerk	Realiseren samenhangend opgewaardeerd onderliggend wegennet	Noodzakelijk verkeer faciliteren waar het moet, reduceren waar het kan. Weren gebiedsvreemd verkeer. Geen opwaardering polderwegen
Vrachtverkeer/ goederenvervoer	Groei mogelijk maken, specifieke aandacht voor goederenvervoer. Richten op samenhangend, kosteneffectief netwerk	Goede bereikbaarheid verladers en afnemers, beperken bijdrage aan congestie	Goede bereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer, weren gebiedsvreemd verkeer
Fiets	Stimuleren fietsgebruik door o.a. realiseren hoogwaardige en veilige fietsnetwerken	Intensivering utilitair en recreatief fietsverkeer	Creëren hoogwaardig, aantrekkelijk en veilig utilitair en recreatief fietsnetwerk. Aanleggen ontbrekende schakels
Openbaar vervoer	Aantrekkelijk OV netwerk met maatwerk in geval van beperkte vraag	Realiseren hoogwaardig OV netwerk, garantie op sociaal maatschappelijke bereikbaarheid, lijndienst bij kernen >800 inwoners	Goede OV verbindingen en bereikbaarheid, zowel gemeente intern als extern. Gaten in netwerk opvullen
Transferpunten	Benutten van potenties van knooppunten	Realiseren stelsel van goed functionerende transferpunten	Realiseren transferpunten aan de rand van de gemeente
Verkeersveiligheid	Permanente verbetering	Randvoorwaarde	Randvoorwaarde
Leefbaarheid	Permanente verbetering	Randvoorwaarde	Randvoorwaarde
Infrastructuur	Optimale benutting bestaande infrastructuur. Aanbrengen essentiële herkenbaarheidskenmerken.	(Efficiënter) benutten bestaande infrastructuur.	Goed onderhouden en uniform ingerichte infrastructuur
Parkeren	Autonome rol gemeenten	Aansturende/ondersteunende rol	Mag gemeente zelf invulling aan geven





3 STAND VAN ZAKEN ANNO 2009

Het formuleren van beleid is een, de vertaling ervan naar de praktijk is twee. Dit hangt in belangrijke mate samen met de huidige stand van zaken: hoe staat het er op dit moment op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente voor? Daarom in dit hoofdstuk een schets van de huidige situatie.

3.1 (Vracht)autoverkeer

Kenmerk van de gemeente Nieuwkoop is de aanwezigheid van veel kleine kernen en een netwerk van provinciale en lokale (gebiedsontsluitings)wegen welke in veel gevallen door de woonkernen heen lopen. Dit zorgt op een aantal punten voor onwenselijke situaties waar, gelet op de woonomgeving, te veel verkeer rijdt en als gevolg hiervan frictie ontstaat tussen verkeer en wonen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid komen dus in het gedrang. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- De Aardamseweg door Ter Aar. Deze weg is als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/uur) gecategoriseerd, maar wordt (intensief) gebruikt als verbinding tussen de N446 en N460/N461. Dit heeft te maken met het feit dat de route N446 – N461 – N462 – N231 als alternatief op de A4 wordt gebruikt om naar Amsterdam en vice versa te rijden;
- De Provinciale weg door Nieuwkoop;
- Sluipverkeer vanaf de A2 en A12 naar onder andere Alphen aan den Rijn en Noord-Holland maakt gebruik van de N463, Simon van Capelweg en Voorweg en rijdt daarmee dwars door de kernen Woerdense Verlaat, Noorden en Noordse dorp;
- Langeraaarseweg door Langeraar.

De kaart in bijlage 1 geeft een indruk van de verkeersintensiteiten op verschillende wegen binnen de gemeente.

3.1.1 Verkeersveiligheid

In tabel 3.1 is een overzicht weergegeven van aantal en aard van verkeersongevallen gedurende de periode 2004 – 2008 in de gemeente Nieuwkoop.

De cijfers van 2008 laten zien dat, met uitzondering van het aantal dodelijke ongevallen, het aantal ziekenhuis, letsel- en ums (uitsluitend materiele schade) ongevallen lager ligt dan in de periode 2004 – 2007. Qua aantallen geeft dit een gunstige ontwikkeling van de verkeersveiligheid weer. Desondanks zijn er een aantal locaties binnen de gemeente waar zich relatief veel ongevallen voordoen (zie bijlage 2). Uit de cijfers, afkomstig uit feitelijke waarnemingen (= objectieve verkeersveiligheid), blijkt dat er relatief veel en/of ernstige ongevallen gebeuren op:

Jaar	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis-opname ongevallen	Letsel-ongevallen	UMS ongevallen
2004	1	19	11	130
2005	1	10	15	161
2006	1	24	18	123
2007	1	17	19	139
2008	2	16	9	78

Tabel 3.1: ontwikkeling verkeersongevallen per jaar gemeente Nieuwkoop
(bron: viastat)

- Nieuwveens Jaagpad
- Kennedylaan
- Aardamseweg
- Jonge Zevenhovenseweg
- N231 (Achterweg, tussen Oude Spoorbaan en Blokland)
- Westkanaalweg ter hoogte van bedrijventerrein Bovenland
- Simon van Capelweg
- Korte Meentweg

Daarnaast hebben inwoners van de gemeente Nieuwkoop een aantal locaties aangewezen welke op basis van ervaringen als onveilig worden aangemerkt (= subjectieve verkeersveiligheid). Het betreft onder meer:

- Schilkerweg, voorrangssituatie fietsers en aansluitingen op zwembad en golfbaan
- Oversteeksituatie fietsers Noordse Dorpweg nabij Prolkade/Molenweg.
- Voorrangssituatie fietser in de kern Nieuwkoop.

3.1.2 Weginrichting

Qua weginrichting is het Nieuwkoopse wegennet niet overal overeenkomstig de essentiële herkenbaarheidskenmerken ingericht en is in een aantal gevallen sprake van achterstallig onderhoud. Hierdoor ontbreekt op een aantal locaties uniformiteit in inrichting en voorrangssituaties. Dit draagt bij aan het huidige gebruik van de wegen en de problemen die hieruit voortkomen. Herinrichting in combinatie met gedegen onderhoud zal een flinke verbeterslag betekenen.

3.2 Goederenvervoer/bedrijventerreinen

In de huidige situatie is de bedrijvigheid/glastuinbouw in de gemeente Nieuwkoop voornamelijk op de volgende locaties geconcentreerd:

- Bedrijventerrein De Olm aan de N231, gelegen aan de noordzijde van de kern Nieuwkoop. Deze locatie wordt momenteel aan de noordzijde met 25% uitgebreid;
- Glastuinbouw in de Noordsebuurt, ook wel de Tuindersbuurt genoemd;
- Bedrijventerrein Bovenland ten noorden van de kern Ter Aar;
- Bedrijventerrein Hoekse Arkade ten zuiden van de kern Papenveer;
- Bedrijventerrein Schoterhoek aan de zuidzijde van de kern Nieuwveen;



- Kassengebied Nieuw Amstel ten noordwesten van de kern Nieuwveen.

In de structuurvisie wordt voorzien in een concentratie van glastuinbouw in het noorden van de gemeente, in de dynamische zone van Nieuwkoop. In de huidige situatie liggen de terreinen Schoterhoek, Bovenland, Hoekse Aarkade en Nieuw Amstel reeds in dit gebied. De Olm en de Tuindersbuurt liggen daarentegen in het zuiden van de gemeente waar ontwikkeling van de levendige ecologische zone is voorzien.

De verspreide ligging van de bedrijvigheid resulteert erin dat het bijbehorende goederenvervoer verspreid door de gemeente rijdt. Dit levert met name problemen op bij de Noordsebuurt. In tegenstelling tot het kassengebied Nieuw Amstel, ontbreekt hier namelijk een goede verbinding met de veiling in Aalsmeer waardoor het vrachtverkeer gebruik maakt van wegen in dit gebied die daar niet geschikt voor zijn. Dit levert verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op, maar ook problemen ten aanzien van beheer en onderhoud van de wegen. De ondergrond bestaat uit veengronden wat in combinatie met vrachtverkeer leidt tot onder andere trillingen en verzakking van de weg.



3.3 Recreatie

Nieuwkoop beschikt over veel natuur waar reeds volop gebruik van wordt gemaakt, door zowel de eigen inwoners als toeristen. De Nieuwkoopse en Langeraarse Plassen zijn voorzien van veel aantrekkelijke fiets- en voetpaden. Zo lopen door de gemeente onder meer de volgende recreatieve routes:

- 7-hovenroute (fiets);
- Brassemermeeroute (fiets);
- Vierambachtroute (skate/fiets);
- Drechtroute (fiets);
- Jaagpadroute (fiets);
- Stedenroute (fiets);
- diverse wandelroutes waarbij een combinatie van natuur en kunst wordt aangedaan.

Niet alle recreatieve routes voorzien de recreant van een comfortabele tocht door de natuur. Het Meijepad bij de Zuideinderplas is bijvoorbeeld een prachtige recreatieve route, maar dusdanig smal dat fietsers/voetgangers elkaar hier slechts met moeite kunnen passeren. Daarnaast is het soms zoeken naar routeaanduidingen. Voor inwoners van de gemeente waarschijnlijk niet zo'n probleem, maar voor bezoekend recreatieverkeer erg vervelend. Omdat Nieuwkoop zich wil profileren als toeristisch recreatief interessante gemeente, waarbij de toerist wordt geprikkeld per fiets de gemeente te verkennen, is een goed bewegwijzeringssysteem van groot belang. In Rijnstreekverband wordt hiertoe een sluitend fietsbewegwijzeringssysteem aangelegd, het Fietsknooppunten-systeem. Ook Nieuwkoop haakt hierop aan.



In vergelijking met het noorden (Langeraaarse plassen) en zuiden (Nieuwkoopse plassen) van de gemeente blijven de droogmakerijen in het midden qua recreatieve routes achter. Om dit gebied als verbindende schakel tussen de recreatieve zones van noord en zuid te laten fungeren moet hier op dit punt geïnvesteerd worden.

3.4 Openbaar vervoer

Door de gemeente Nieuwkoop rijden drie lijnbussen:

- lijn 147 volgt de route Alphen a/d Rijn – Aarlanderveen - Nieuwkoop – Zevenhoven - Noordeinde – Nieuwveen – Vrouwenakker – Uithoorn en vice versa;
- lijn 101 volgt de route Nieuwkoop – Noorden – Woerdense Verlaat – Zegveld – Woerden;
- lijn 182 volgt de route Alphen a/d Rijn – Ter Aar – Woubrugge – Hoogmade – Leiderdorp.

Deze voorzien een groot deel van de kernen in Nieuwkoop van een OV-verbinding, zowel intern als extern.

Belangrijke constatering is echter:

- De kernen Papenveer en Langeraar zijn verstoken van openbaar vervoer. Veel gebruikt uitgangspunt is dat een kern van meer dan 800 inwoners voorzien wordt van OV. Beide kernen hebben meer dan 1000 inwoners. Gezien het feit dat beide kernen liggen in de dynamische zone waar woningbouw en bedrijvigheid is voorzien is een OV ontsluiting hier belangrijk;
- Binnen de gemeente ontbreekt een oost – west verbinding tussen de kernen. Zo is er bijvoorbeeld geen directe verbinding tussen Ter Aar en Nieuwveen of tussen Ter Aar en Nieuwkoop.

Daar waar geen reguliere lijndiensten rijden wordt het OV opgevangen door buurtbussen of regiotaxi's (de Rijnstreekhopper).

Verder valt op dat bushaltes gelegen buiten de bebouwde kom over het algemeen goed onderhouden en herkenbaar zijn. Binnen de bebouwde kom ondermijnt de slechte staat van onderhoud van het wegdek op een aantal locaties het imago van het OV. Daarnaast zijn nog lang niet alle haltes (rolstoel)toegankelijk gemaakt. Vanuit de provincie is hier in het kader van de subsidieregeling "Toegankelijkheid bushaltes" geld voor beschikbaar.



3.5 Langzaam verkeer

Het Nieuwkoopse fietsnetwerk verbindt de verschillende kernen en voorzieningen binnen de gemeente met elkaar. Ook bedrijfsterreinen zijn over het algemeen gelegen aan of naast utilitaire fietsroutes waardoor deze met de fiets bereikbaar zijn.

Aandachtspunten in het fietsnetwerk zijn locaties waar sprake is van menging of kruisende bewegingen van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De combinatie langzaam (fiets)verkeer en grote stromen (vracht)autoverkeer gaat hier niet samen. Toch is dit wat op een aantal wegen binnen de gemeentegrenzen voorkomt, met name binnen de bebouwde kom. Een aantal belangrijke knelpunten op dit gebied zijn:

- Oversteekbewegingen van schoolgaand langzaam verkeer over de Aardamseweg richting de scholen Het Kompas, De Vosseschans en De Fontein;
- Schoolgaand fietsverkeer in de kern Nieuwkoop richting basisscholen Maranatha, Zilveren Maan en de Rietkraag moest voorheen de Provinciale weg oversteken. Dit knelpunt is verholpen door het aanleggen van fietstunnels. Onduidelijke voorrangssituaties op school – thuisroutes blijven aandacht vragen;
- Onoverzichtelijke/onduidelijke fietsoversteek bij de kruising Prokade – Molenweg – Noordse Weg;
- Onoverzichtelijke/onduidelijke fietsoversteek vanuit de Sperwerstraat en Beatrixlaan over de Nieuwveenseweg;
- Fietsoversteek Churchillaan - Elleboogvaart;
- De positie van de fiets op de Westkanaalweg ten noorden van Ter Aar.

Debet aan het feit dat de genoemde locaties aandacht vragen is het ontbreken van uniformiteit in voorrangsgeregeling en weginrichting. De ene keer hebben fietsers wel voorrang, andere keer weer niet. Soms is met blokmarkering aangegeven waar fietsers oversteken, andere keer weer niet. Buiten de bebouwde kom is over het algemeen sprake van menging met gemotoriseerd verkeer op wegen waar relatief weinig verkeer rijdt, zoals bijvoorbeeld op de Hogedijk. Hard rijden en de aanwezigheid van landbouwverkeer zorgen hier echter wel voor een subjectief onveiligheidsgevoel. Voorbeelden van drukke wegen waar sprake is van menging van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zijn de Zevenhovenseweg, het Nieuwveens Jaagpad, delen van de Westkanaalweg en de Kousweg.





“Noodzakelijk (vracht)autoverkeer faciliteren, reduceren waar het kan”

“Verkeer te gast in de woonomgeving”

4 VISIE: VERKEER VAN DE TOEKOMST

4.1 Verkeer en vervoer in 2020

Koppeling van de beleidsingrediënten zoals beschreven in hoofdstuk 2 aan de huidige situatie zoals beschreven in hoofdstuk 3 leidt tot de visie van de gemeente Nieuwkoop op haar verkeers- en vervoerssysteem in 2020:

In 2020 is binnen de gemeente Nieuwkoop sprake van een goede bereikbaarheid voor zowel (vracht)auto-, fiets- als recreatieverkeer. Verkeersveiligheid en leefbaarheid staan hierbij voorop. Dit geldt met name voor drukke routes van en naar scholen en sportcomplexen. Goed onderhouden en conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken van duurzaam veilig ingerichte infrastructuur is hier debet aan. Goederenvervoer is in verband met de aanwezige bedrijvigheid in het noorden en toeristisch/recreatieve concentraties in het zuiden van de gemeente belangrijk voor de economische vitaliteit en bevoorrading van Nieuwkoop. In gebieden waar rust, natuur, groen en recreatie centraal staan is in beperkte mate plaats voor de (vracht)auto. Natuurlijk wordt in alle gebieden gewoond en gewerkt en de gemeente is hier ook niet tegen. Wel geldt voor zowel goederenvervoer als autoverkeer dat noodzakelijk verkeer (bestemming binnen de gemeente) welkom is, maar dat sluipverkeer uit de gemeente geweerd wordt. De inrichting van het wegennet wordt dan ook afgestemd op het beoogde gebruik en van opwaardering van wegen is geen sprake.

Aan de randen van de gemeentegrens vindt intensievere verkeersuitwisseling met de regio plaats. In de natuurgebieden die de gemeente rijk is kan eenieder te voet of per fiets met volle teugen genieten van het wisselende landschap. Strategisch en aantrekkelijk aangelegde fiets- en voetpaden maken de natuur- en recreatiegebieden van Nieuwkoop tot een ware beleving. Om het aantal bezoekers dat de gemeente per auto in komt in de hand te houden, wordt bij verschillende transferpunten aan de rand van de gemeente de mogelijkheid geboden over te stappen op de fiets, bus of boot.

Behoud van het karakter van de 13 kernen in Nieuwkoop resulteert in een prettige en leefbare woonomgeving. In de kernen is geen plaats voor grote verkeersstromen. Daar waar verkeer en wonen elkaar tegenkomen maakt de eerste plaats voor het wonen: verkeer is te gast en drukt geen stempel op de woonomgeving.

“De dynamische en economische zone van Nieuwkoop als zwaartepunt van het verkeer in de gemeente”



4.2 Veelzijdige gemeente vraagt om een afgestemd verkeersnetwerk

Elk van de drie zones binnen de gemeente heeft een eigen identiteit, een eigen karakter. Dit vraagt om een verkeersnetwerk dat hier rekening mee houdt en hierop aansluit. Een verkeersnetwerk met drie gezichten, maar tegelijkertijd een geheel.

4.2.1 De dynamische en economische zone

In de noordelijke zone van Nieuwkoop wordt meer ruimte geboden aan ruimtelijke ontwikkeling dan in de rest van Nieuwkoop het geval is. Dit betekent dat deze zone verhoudingsgewijs meer in aanraking komt met grotere stromen (vracht)verkeer. Dit heeft belangrijke gevolgen voor het wegennet in dit gebied: de wegen kennen een hoge verkeersfunctie, moeten goed onderhouden en ingericht zijn en scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer is een must. Gelijktijdig is een duidelijke scheiding tussen verkeer en wonen essentieel. Routes voor het goederenvervoer vanaf belangrijke verkeersaders buiten de gemeente (onder andere de N201 en N207) naar bedrijfsterrainen binnen de gemeente zijn kort en direct en kruisen zo min mogelijk met woongebieden.

Voor langzaam verkeer zijn verkeersveilige en directe verbindingen aanwezig naar werk, sport, school en winkelgelegenheden. In de omgeving van de Langeraarssse plassen, Amstel, Ringvaart en Aarkanaal bevinden zich aantrekkelijke en comfortabele fiets- en voetpaden waar men na een dag werken onbekommerd kan vertoeven. Dicht bij de recreatieve routes worden transferpunten ingericht. Deze bieden bezoekers aan de gemeente de mogelijkheid om hun auto hier te parkeren en vervolgens, naar gelang de reden van bezoek, per fiets, voet, boot of bus verder te gaan. Dit betekent dat voorzien wordt in een duidelijke parkeerroutering naar de transferpunten en goede openbaar vervoer verbindingen van en naar de transferpunten. Goede interne busverbindingen tussen de Akernen onderling en externe verbindingen met onder andere Alphen a/d Rijn en Leiden, maken het openbaar vervoer tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Bovenstaande visie betekent dat in 2020 de volgende mijlpalen zijn bereikt:

1. De N460, N461 en N462 worden benut om verkeer af te wikkelen;
2. Noodzakelijk goederenvervoer van en naar de aanwezige bedrijven en kassen maakt gebruik van de “inprikers” in de gemeente en rijdt niet door woonkernen. Dit betekent dat dit verkeer wordt geconcentreerd op ondermeer de N446, N460, N461, het Nieuwveens Jaagpad en de Molenkade;
3. Onderhoud van de infrastructuur is op orde en het wegennet is eenduidig ingericht en voorzien van de essentiële herkenbaarheidkenmerken;
4. Bestaande knelpunten tussen gemotoriseerd verkeer en wonen zijn verleden tijd. Zo rijdt verkeer afkomstig van de N446 niet langer dwars door Ter Aar, maar er omheen;



“Recreatieroutes als verbindende schakel tussen de drie deelgebieden van de gemeente”

5. Aan de randen van de dynamische zone zijn, in overleg met buurgemeenten en de provincie, drie transferpunten gerealiseerd met bijbehorende parkeerroute aanduiding: nabij de kruising van de N460 met de N207, op de Langeraarweg aan de zuidzijde van Langeraar en ter hoogte van Vrouwenakker aan de noordzijde van de Amstel;
6. De kernen Papenveer en Langeraar zijn voorzien van een goede OV ontsluiting. Onderdeel hiervan is een oost – west OV verbinding waarbij Ter Aar en Nieuwveen met elkaar verbonden zijn;
7. een aantrekkelijk recreatief netwerk langs de Amstel, Langeraarplein en het Aarkanaal door versterking van onder andere het Kerkpad, Sluispad, Landlustpad, Bilderdam en Windepad en de routes die hier naartoe leiden;
8. Een veilige (fiets)route naar de scholen Het Kompas, De Vosseschans en De Fontein in Ter Aar.

4.2.2 De droogmakerij

Open ruimte, vergezichten en landbouw. Kortom, een aantrekkelijk en rustig gebied waar, afgezien van wat lokaal verkeer en goederentransport van en naar de agrarische bedrijven, gebiedsvreemd verkeer niets te zoeken heeft. Dwars door het gebied loopt de N231, een belangrijke weg voor aanwezige bedrijven en bedrijventerreinen in verband met bereikbaarheid. Grote verkeersstromen op de N231 leveren een verstoring van het landschap op. Om dit zo veel mogelijk te voorkomen, wordt in samenwerking met de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland gewerkt naar een zo beperkt mogelijke groei van het verkeer op deze weg. De bereikbaarheid van bedrijven is hierbij niet in het geding.

Weginrichting in het gebied is uitgevoerd conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken, maar sluit gelijktijdig aan bij het open karakter van dit gebied. De rechtstanden maken dat hier extra aandacht voor verkeersveiligheid is. Het landschap leent zich bij uitstek voor mooie langgestrekte fietsroutes welke dan ook veelvuldig aanwezig zijn. Aan de westelijke en oostelijke randen van het gebied zijn bovendien recreatieve groen/blauwe fiets- voet- en vaarverbindingen aanwezig die de recreatiegebieden in het noorden van de gemeente met die in het zuiden verbinden. Daar waar deze zone raakt aan de dynamische stedelijke zone in het noorden van de gemeente is extra aandacht voor verkeersveiligheid. Immers, op deze raakvlakken ontmoeten druk en rustig elkaar.

De aanwezigheid van goede OV verbindingen zorgt ervoor dat de kleinere kernen in dit gebied een directe verbinding hebben met de A kernen binnen de gemeente. Vanuit de A kernen kan gereisd worden naar de grote steden buiten de gemeente.



“Rust en groen voor zowel mens als dier”



Bovenstaande visie betekent dat in 2020 de volgende mijlpalen zijn bereikt:

1. De verkeersintensiteiten op de N231 zijn, in samenwerking met de provincies Zuid – Holland en Noord – Holland, ten opzichte van 2009 slechts licht toegenomen;
2. Aan de west- en oostzijde van het gebied zijn aantrekkelijke recreatieroutes gerealiseerd die de Langeraaarplassen in het noorden en de Nieuwkoopse plassen in het zuiden van de gemeente met elkaar verbinden en de recreant ook laten genieten van de kenmerken van de droogmakerij. Deze lopen via de Hogedijk langs de Ringvaart, Achttienkavels en parallel aan de Kromme Mijdrecht (Hogedijk, Kade);
3. Onderhoud van de infrastructuur op orde en het wegennet is eenduidig ingericht en voorzien van de essentiële herkenbaarheidkenmerken.

4.2.3 Levendige ecologische zone

Deze zone is onderdeel van het Groene Hart, een gebied dat zich leent voor ontspanning en recreatie bij uitstek, maar gelijktijdig ook met mate: het gebied moet niet overstroomt worden met toerisme.

Dit is terug te vinden in de weginrichting en verkeersfunctie die aan de lokale wegen is opgehangen. Veel ruimte voor langzaam verkeer in combinatie met een lage verkeersfunctie sluit uit dat hier grote massa's gemotoriseerd verkeer rijden. Dit verkeer wordt door de inrichting van het wegennet op een natuurlijke wijze naar de N231 en N463 gedirigeerd. Verder worden maatregelen getroffen om gebiedsvreemd verkeer zo veel mogelijk te weren. De verplaatsing van de kassen uit de Tuindersbuurt naar het noorden van de gemeente brengt bovendien een functieverandering in het gebied teweeg ten faveure van de recreatie: het bijbehorende goederenvervoer verplaatst mee waardoor het aandeel vrachtverkeer in het gebied beperkt blijft tot noodzakelijk bevoorradingsverkeer. Bedrijventerrein De Olm blijft op de huidige locatie in Nieuwkoop liggen waar het een directe ontsluiting heeft op de N231. Ook in dit gebied geldt dat gewerkt wordt naar een zo beperkt mogelijke groei van de verkeersintensiteit op deze weg.

Aan de randen van de Nieuwkoopse plassen ligt de nadruk op recreatie en toerisme. Door de verbinding tussen Nieuwkoop en Woerdense Verlaat op dit punt te versterken, aangevuld met aantrekkelijke fiets- en voetpaden langs en in het gebied van de Nieuwkoopse plassen, ontstaat een (verkeers)netwerk dat opgaat in de aanwezige natuur. Een transferpunt in het zuidoosten, ter hoogte van Woerdense Verlaat, biedt de mogelijkheid voor recreatief en toeristisch verkeer afkomstig vanuit de regio de auto te parkeren en vandaar per fiets, voet, boot of bus het natuurgebied in te trekken. Vanuit zowel het transferpunt als de kern Nieuwkoop lopen goede OV verbindingen langs de recreatieve/toeristische routes. Via Nieuwkoop zijn tevens de andere grote kernen van de gemeente te bereiken en lopen de verbindingen naar steden buiten de regio zoals onder andere Alphen aan den Rijn.



“Transferium als poort naar rust en ruimte”

Bovenstaande visie betekent dat in 2020 de volgende mijlpalen zijn bereikt:

1. In samenwerking met de provincie Zuid-Holland en buurgemeenten wordt de N207 benut als hoofdader voor regionale verkeersstromen en is slechts sprake van een beperkte toename van het verkeer op de N231;
2. De kassen uit de Tuindersbuurt zijn verplaatst naar de dynamische zone in het noorden van de gemeente;
3. ruimte bieden aan recreatieverkeer door de route Nieuwkoop – Woerdense Verlaat te verbeteren. Belangrijk element hiervan is de fietser een duidelijke plek op de weg geven;
4. versterken recreatieve fiets – en wandelroutes: Meijepad, Hollandsekade, Bosweg, Kade en de toeleidende routes;
5. Onderhoud van de infrastructuur op orde en het wegennet is eenduidig ingericht en voorzien van de essentiële herkenbaarheidkenmerken;
6. ten zuiden van Woerdense Verlaat is, in overleg met buurgemeenten en de provincie Zuid-Holland, een transferpunt met bijbehorende parkeerroute aanduiding gerealiseerd;
7. Een verkeersveilige schoolroute naar de scholen Maranatha, Zilveren Maan en Rietkraag. Verkeersproblemen rondom de Kennedylaan en Larixstraat zijn opgelost;
8. veilige en duidelijke fietsoversteekplaatsen over de Nieuwveenseweg en nabij de kruising Prolkade – Noordse Dorpsweg;
9. OV ontsluiting in zowel zuid – noordelijke als oost – westelijke richting.



5 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

5.1 Beleidsmatige vertaalslag

In het voorgaande hoofdstuk is feitelijk een vertaalslag gemaakt van de ruimtelijke structuurvisie 2040 naar een bijbehorende verkeerskundige visie 2020. De vervolgstap bestaat uit de vertaling van deze verkeerskundige visie naar concreet beleid en verkeersstructuren waarmee invulling wordt gegeven aan het verkeersnetwerk van de toekomst. De basis voor deze toekomstige verkeersstructuren wordt gevormd door een aantal (principiële) beleidskeuzes en specifieke aandachtspunten. In dat kader komen in de navolgende paragrafen aan de orde:

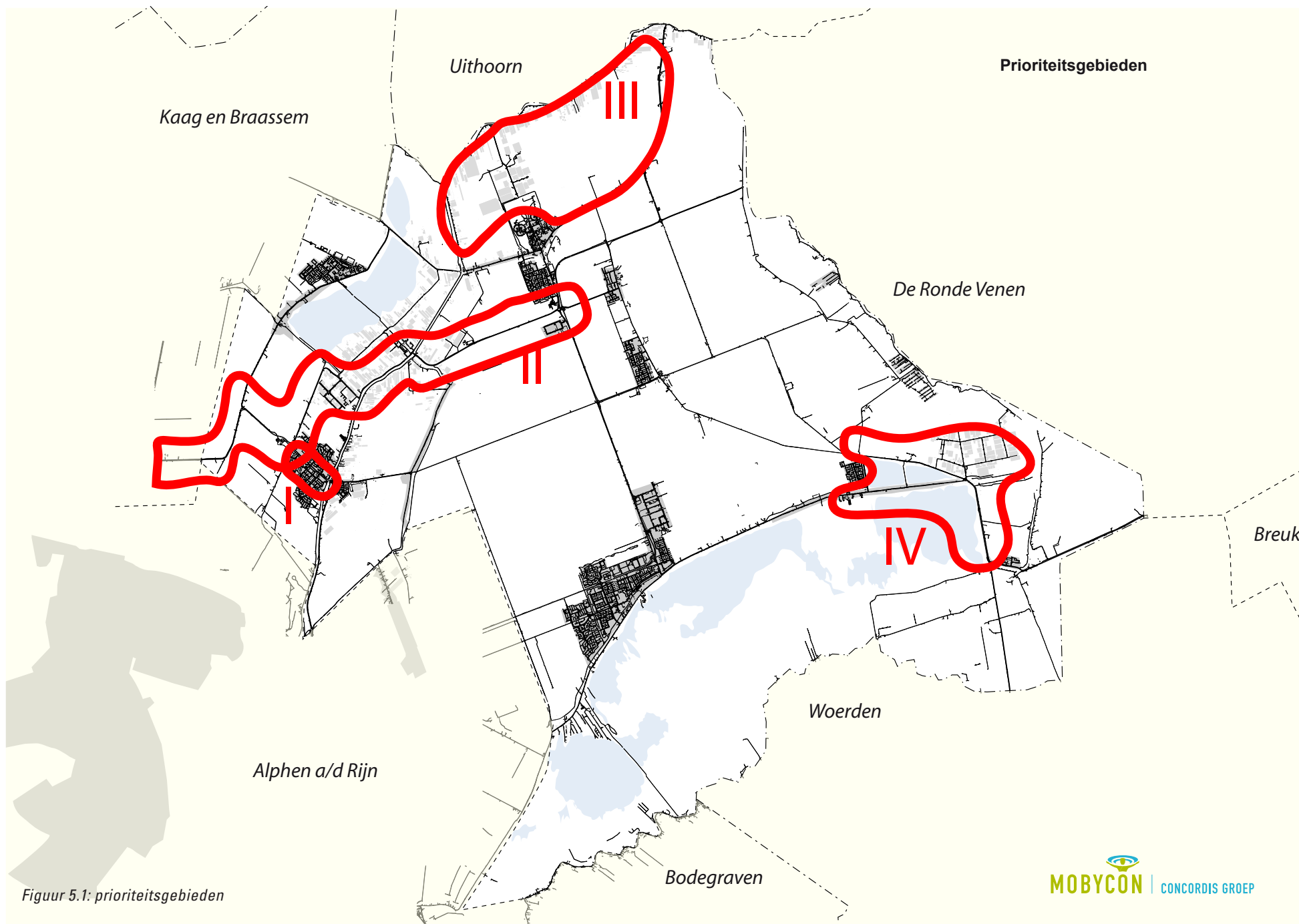
- Gebiedsprioritering;
- Het hoofdwegennet in de regio;
- Duurzaam Veilig ingericht wegennetwerk;
- School – thuis routes en routes naar sportvoorzieningen;
- Verkeersveiligheid.

5.2 Gebiedsprioritering: prioriteit voor de dynamische zone

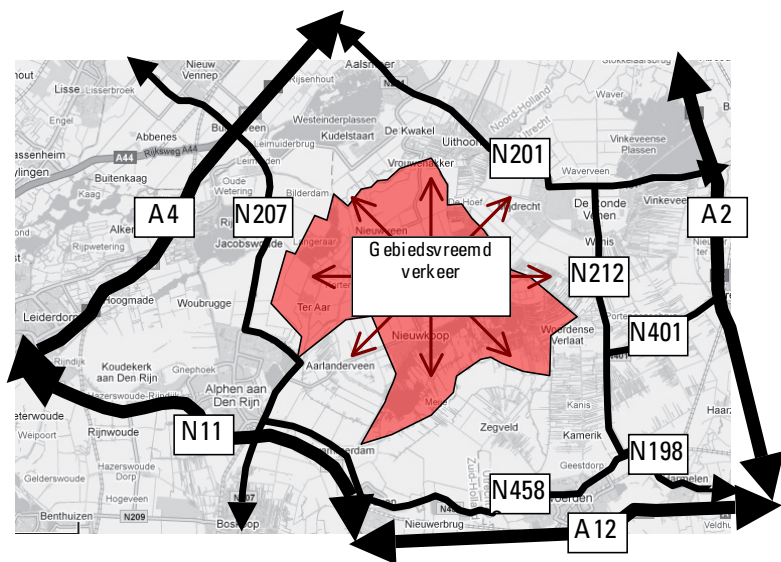
Zoals in §2.4 reeds aangegeven, is de ambitie van de gemeente Nieuwkoop om in 2040 binnen de gemeente drie zones met elk een eigen identiteit gerealiseerd te hebben:

- Een dynamische zone in het noorden van de gemeente waar de meeste glastuinbouw en woningbouw geconcentreerd wordt;
- Een open, sterk agrarische zone in het midden van de gemeente waar rust en vergezichten de overheersende factoren zijn;
- Een levendige ecologische zone in het zuiden van de gemeente waar ontspanning en recreatie centraal staan.

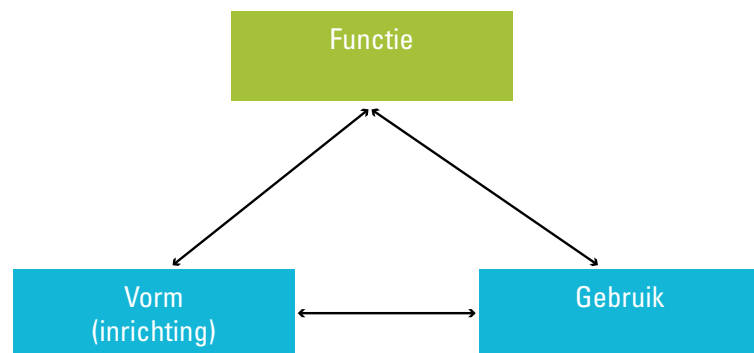
De realisatie hiervan betekent dat het huidige verkeers en vervoersnetwerk de komende 30 jaar aan verandering onderhevig zal zijn. De grootste wijzigingen gaan zich voordoen in de dynamische en de ecologische zone. Zo neemt het aantal verkeersbewegingen in de dynamische zone toe door woningbouw en ontwikkeling van nieuw glastuinbouwgebied in Nieuw Amstel. In de ecologische zone daarentegen wordt gestreefd naar het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen en versterken van het recreatieve en toeristische karakter. Dit komt tot stand door onder meer het amoveren van de glastuinbouw in de Noordsebuurt en het opvangen van verkeer door middel van transferpunten. Om deze veranderingen in goede banen te leiden, is het noodzakelijk dat duidelijke keuzes gemaakt worden waar de komende 10 jaar de prioriteiten komen te liggen.



Figuur 5.1: prioriteitsgebieden



Figuur 5.2:
provinciale en rijkswegen omgeving gemeente Nieuwkoop



Figuur 5.3:
Samenhang tussen functie, vormgeving en gebruik wegennet

Aard en omvang van de wijzigingen in de dynamische zone en de gevolgen daarvan voor het verkeer zijn dusdanig, dat het GVVP zich met name op deze zone richt. Op basis van de huidige verkeerssituatie en toekomstige ontwikkelingen, zijn binnen zowel de dynamische als ecologische zone een aantal prioriteitgebieden aangewezen. Deze zijn in figuur 5.1 weergegeven.

5.3 Opwaardering hoofdwegennet regio belangrijke randvoorwaarde

Zoals te zien is in figuur 5.2, is de gemeente Nieuwkoop aan alle zijden omgeven door rijks- en provinciale wegen. Deze zijn bedoeld om grote (doorgaande) stromen verkeer af te wikkelen. In de huidige situatie blijkt de capaciteit van veel van deze wegen niet toereikend en zoekt het verkeer zijn weg via alternatieve routes, waaronder door de gemeente Nieuwkoop. Dit is een situatie die niet past binnen de visie van de gemeente.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de structuurvisie 2040 is dan ook dat het hoofdwegennet voldoende capaciteit moet bieden zodat gebiedsvreemd verkeer buiten de gemeentegrenzen blijft.

De A4 Leiden – knooppunt Burgerveen, A12 Gouda – Utrecht en de A2 zijn in het kader van de speedwet Elverding aangemerkt als knelpunten in het wegennet die de komende jaren met spoed worden aangepakt in de vorm van wegverbreding en spitsstroken. Op het rijkswegennet worden de nodige maatregelen dus al genomen. In aanvulling hierop gaat de gemeente Nieuwkoop zich de komende jaren, in nauw overleg met buurgemeenten en de provincie ZuidHolland, inspannen voor een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op en rondom de provinciale wegen in de regio. In dat kader schuift de gemeente aan tafel bij de betrokken partijen bij de Corridorstudie N207 en de verkenningen en planstudies van de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland met betrekking tot de N201, N231 en N460 t/m N463. Nadruk komt hierbij te liggen op capaciteitsverruiming van de N201 en N207.

5.4 Duurzaam Veilig ingericht wegennetwerk

Als onderdeel van de visie Duurzaam Veilig wordt vergroting van de verkeersveiligheid nagestreefd door infrastructuur herkenbaar te maken voor weggebruikers zodat zij weten welk rijgedrag van hen gewenst wordt. Afstemming tussen functie, inrichting en gebruik van wegen is hierbij zeer belangrijk. Het toekennen van een (gewenste) functie aan een weg resulteert in een bijbehorende inrichting en een beoogd gebruik (figuur 5.3). Door zorgvuldig en consequent functies aan wegen toe te kennen krijgt het wegennet een min of meer natuurlijke opbouw: de categorisering van het wegennet. Binnen Duurzaam Veilig wordt onderscheid gemaakt in de volgende wegcategorieën:

	Stroomweg (SW)		Gebiedsontsluitingsweg (GOW)			Erftoegangsweg (ETW)		
	bubeko	bubeko	bubeko	bibeko	bibeko	bubeko	bubeko	bibeko
	type I (nationaal; 120 km/uur)	type II (regionaal; 100 km/uur)	type I (2x2) of type II (2x1) (80 km/uur)	type I (70 km/uur)	type II (50 km/uur)	type I (60 km/uur)	type II (60 km/uur)	(30km/uur-zone of erf)
bord	ASW bord (G1)	AW bord (G3)	n.v.t. (alg. limiet RVV)	limietbord (A1; 70 km/uur)	n.v.t. (alg. limiet RVV)	(zone-)bord (E10 / A1; 60 km/uur)	(zone-)bord (E10 / A1; 60 km/uur)	(zone-)bord of regime- bord (E10 / A1; 30 km/uur; of G5; erf)
kant- markering	doorgetrokken markering	doorgetrokken markering	onderbroken markering (3-3)	onderbroken markering (3-3)	onderbroken markering (3-3) of opsluitband	onderbroken markering (1-3)	geen markering	geen markering of even- tueel onderbroken mar- kering (1-3) of eventueel opsluitban
rijrichting- scheiding	voertuigkering of brede middenberm	voertuigkering of middenberm of dub- bele asmarkering met groene vulling	dubbele asmarkering of middenberm	dubbele asmarkering of middenberm	dubbele asmarkering of middenberm	geen asmarkering	geen asmarkering	geen asmarkering

Tabel 5.1: essentiële herkenbaarheidskennmerken.

- Stroomwegen (SW): voorziet in een continue doorstroming met hoge snelheid voor gemotoriseerd verkeer;
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Op wegvakken kan het verkeer stromen, op kruispunten vindt de uitwisseling met hogere of lagere orde wegcategorieën plaats;
- Erftoegangswegen: weg met een lage snelheid, toegankelijk voor alle vervoerwijzen en bedoeld voor het toegankelijk maken van erven/verblijfsgebieden.

Bij elk van deze wegcategorieën hoort, afhankelijk van ligging binnen of buiten de bebouwde kom, een specifiek herkenbare wegingdeling waardoor weggebruikers weten welk verkeersgedrag verwacht wordt. Deze zogenaamde essentiële herkenbaarheidskennmerken zijn door het CROW in 2004 per wegcategorie uitgewerkt en bieden de wegbeheerder richtlijnen bij de inrichting van haar wegennet (zie bovenstaande tabel).

Door de landelijke koepels van wegbeheerders is afgesproken dat het wegennet in Nederland in 2018 conform de Essentiële Herkenbaarheidskennmerken (zie tabel 5.1) op een eenduidige en herkenbare wijze is ingericht. Voor de gemeente Nieuwkoop betekent dit werk aan de winkel aangezien zij, in afwijking van Duurzaam Veilig, gebruik maakt van een afwijkende categorisering en weginrichting (vastgelegd in de Notitie Verkeersveiligheid

2008). De gemeente streeft ernaar haar wegennet zoveel mogelijk in overeenstemming met de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in te richten. Daar waar dit niet blijkt te kunnen wordt een inrichting nagestreefd die hier zo goed mogelijk op aansluit.

5.5 Bereikbaarheid hulpdiensten

De wijze waarop wegen worden ingericht heeft niet alleen invloed op de verkeersveiligheid ter plaatse, maar ook op de snelheid waarmee hulpdiensten in geval van nood bij een incidentlocatie kunnen komen. Herinrichting van wegen conform Duurzaam Veilig vereist dan ook een goede afstemming met de hulpdiensten zodat deze met hun aanrijtijden blijven voldoen aan de geldende normtijden. De gemeente voert hiertoe dan ook uitvoerig overleg met de hulpdiensten teneinde de bereikbaarheid te waarborgen.

5.6 Routes naar sportvoorzieningen en school – thuisroutes

Kinderen vormen een kwetsbare groep in het verkeer. De gemeente vindt het dan ook uitermate belangrijk dat zij op een veilige manier van huis naar hun school of sportclub kunnen fietsen en vice versa. Veilige (fiets)routes van en naar scholen en sportterreinen genieten dan ook een hoge prioriteit. In bijlage 3 is per kern binnen de gemeente de locatie van scholen en sportcomplexen weergegeven, inclusief de belangrijkste toeleidingsroute(s).

5.7 Verkeersveiligheid

Vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is als landelijke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid voor 2010 vastgesteld dat het aantal verkeersdoden 750 bedraagt en het aantal gewonden 17.000. In 2020 moet dit vervolgens zijn teruggebracht tot respectievelijk 500 doden en 12.250 gewonden. Dit betekent een afname van respectievelijk 33% en 28%.

Uit tabel 3.1 valt op te maken dat in 2008 binnen de gemeente Nieuwkoop 2 verkeersdoden en 25 gewonden zijn gevallen. De gemeente Nieuwkoop streeft in lijn met de landelijke doelstelling naar reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit betekent dat in 2020 niet meer dan 1 verkeersdode en 16 gewonden te betreuren vallen.

5.8 Uitgangspunten verkeersstructuren

Op basis van het voorgaande en de beleidsingrediënten zoals in paragraaf 2.5 zijn weergegeven, zijn de volgende uitgangspunten ten aanzien van de gewenste verkeersstructuren van toepassing:

- Prioriteit ligt in de periode tot 2020 vooral op de dynamische zone;
- Inzet op capaciteitsverruiming N201 en N207;
- Er is sprake van een duidelijk hiërarchische opbouw en inrichting van het wegennet;
- Aanleg en opwaarderen van gemeentelijke infrastructuur alleen op locaties waar dit strikt noodzakelijk is;
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten dient gewaarborgd;
- Doorgaand gemotoriseerd verkeer door verblijfsgebieden wordt geweerd;
- Sluipverkeer door het buitengebied wordt geweerd;
- Het aantal (verkeersonveilige) conflictpunten tussen verschillende modaliteiten wordt geminimaliseerd;
- Goede berijdbaarheid van busroutes wordt gewaarborgd;
- Toepassen van hoogwaardige en veilige routes voor langzaam verkeer, met name van en naar scholen en sportvoorzieningen;
- In lijn met de landelijke doelstellingen wordt gestreefd naar reductie van het aantal verkeersdoden met 33% en het aantal gewonden met 28%.

Deze vormen de bagage aan de hand waarvan de toekomstige verkeersstructuren, welke in het volgende hoofdstuk worden behandeld, tot stand komen.