

## Beantwoording inspraakreacties op concept-rapport Evaluatie en advies Centrale as Numansdorp d.d. 30 mei 2023

Datum reactienota: 24 oktober 2023

Nr.	Inhoud inspraakreactie	Standpunt college
	<b>Zienswijze 1</b>	
1a	Het conceptrapport gaat uit van 660 nieuwe woningen, onduidelijk zijn de hoeveelheden per deelgebied, met name de verdeling tussen Molenpolder en Torensteepolder is zeer relevant. Ook zijn de extra (tijdelijke) woningen aan de Wethouder vd Veldenweg niet meegenomen.	1a In het rapport is een doorkijk gemaakt naar de verkeerssituatie in 2030, waarbij alle woningbouwinitiatieven zijn meegenomen die in de woningbouwprogrammering tot en met 2031 zijn opgenomen. Dit zijn zowel harde plannen, als zachte plannen die nog veel onzekerheid kennen. In de Molenpolder is dan enkel 't Hoofd en van Prooijen naar verwachting ontwikkeld. De rest van de ontwikkeling komt na 2030. De tijdelijke woningen aan de Weth. vd Veldenweg zijn per abuis vergeten op de kaart, maar zijn wel beschouwd in de doorkijk/berekening.
1b	Ook de prioritering van ontwikkeling tussen Torensteepolder en Molenpolder is niet duidelijk, terwijl dit relevant is qua tijdlijn voor het verkeer op het hele dorp.	1b & 1c De Molenpolderontwikkeling - uitgezonderd Hooft en van Prooijen - zal niet voor 2030 in ontwikkeling komen. De Torensteepolder wordt eerst verder afgemaakt. De gemeente kijkt per project zorgvuldig naar de combinatie van woningbouw en infrastructurele maatregelen.
1c	Het Hoofd en van Prooijen terrein staat nu als enige ontwikkeling voor de Molenpolder gemarkeerd, dit is niet waarschijnlijk, er zal meer ontwikkeling zijn, wordt dit meegenomen? Wordt de prioriteit van het Hoofd en van Prooijen terrein juist meegenomen gezien het feit dat dit vol asbest zit en spoedige sanering gewenst is? Kan relevant zijn in de tijdlijn van ontwikkeling van met name de verkeerstoename.	Om de Molenpolder te kunnen ontwikkelen is dus eerst een oplossing voor de ontsluiting nodig. De mogelijkheden hiervoor worden onderzocht in een studie naar een westelijke ontsluitingsweg.  De ambitie is om het Hoofd en Van Prooijen wel voor 2030 tot ontwikkeling te laten komen.
1d	De Randweg west is alleen een oplossing voor de Molenpolder en westzijde van het dorp, brengt niks voor de Torensteepolder. Als ook de Fortlaan geknipt wordt zal de Torensteelaan de enige ontsluiting zijn van de Torensteepolder volgens het conceptrapport. De Torensteelaan is nu ingericht voor gebruik door auto's en fietsers maar er wordt ook constant geparkeerd langs de weg waardoor er nu al veelvuldig gevaarlijke situaties ontstaan. Ook het openbaar vervoer maakt gebruik van deze route. Hoe voorziet het plan hierin, de huidige situatie is al niet houdbaar, na uitbreiding van woningen zal dit nog sterk verslechteren.	1d Een westelijke ontsluitingsroute is inderdaad met name een ontsluiting voor de westelijke wijken. De oostelijke randweg is dat met name voor de oostelijke wijken en de Torensteepolder. Door een westelijke ontsluitingsroute kan de Centrale as een stuk rustiger worden. Bij een knip van de Fortlaan zal nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de effecten op omliggende wegen. Denk daarbij aan de consequenties van een knip Fortlaan op de ontsluiting van de Torensteepolder.
1e	Het "pad" langs de Torensteelaan is onduidelijk qua gebruik door het ontbreken van borden. Deze hebben er na aanleg kort gestaan maar zijn weggehaald. Is en wordt het nu een fietspad of voetpad? Het einde van het pad bij de Schuringse dijk is ook erg onduidelijk, het eindigt gewoon zonder dat helder is wat er van fietsers verwacht wordt. Bij toename van verkeer op de Torensteelaan door afsluiting van de Fortlaan wordt deze situatie slechter.	1e Dit pad zal in de definitieve situatie een voetpad zijn. In de tijdelijke situatie waarbij sprake was van veel bouwverkeer, stonden wij het gebruik door fietsers ook toe. Nadat alle bouwwerkzaamheden zijn afgerond dienen fietsers gebruik te maken van de rijbaan (het is immers een 30km/h-straat zonder vrijliggende fietspaden) en is het pad enkel bedoeld voor voetgangers. Op dit moment heeft dit deel van de Torensteelaan nog niet haar definitieve inrichting.
1f	Bij elke afsluiting van de A29 bevindt zich veel dwalend, vooral vracht, verkeer in en rond het dorp wat overlast, gevaar en schade aan wegen met zich meebrengt. Bij herinrichting zou het zinvol zijn te ontmoedigen dat onnodig verkeer in het dorp komt.	1f Met deze maatregelen beogen we gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk buitenom af te wikkelen, zodat het binnen het dorp rustiger wordt. In de nieuwe inrichting van straten gaan we hier rekening mee houden, door de route door het dorp minder aantrekkelijke te maken (bv. lagere snelheid en daarbij passende inrichting).

<p>1g</p> <p>1h</p>	<p>In het conceptrapport staat ook een ontwikkeling aan de Fortlaan, het is relevant wat de hoeveelheid verkeer daarvan is voor de ontwikkeling. Wat is meegenomen? Wat als de Fortlaan dichtgaat, hoe wordt deze ontwikkeling ontsloten? Is relevant in de verkeerstoename prognose en mogelijkheden voor verkeersluwe oplossingen van de Fortlaan.</p> <p>De ontwikkeling van de Fortlaan is belangrijk voor de veiligheid, de ontwikkeling van de centrale as heeft invloed op het verkeer over de Fortlaan. De huidige situatie is gevaarlijk, fietsers en voetgangers in 2 richtingen op één smal pad, met een wegafscheiding van scherpe blokken waar menigeen zijn nek al over gebroken heeft. Fietsers hebben de neiging om voetgangers in te halen over de weg, maar door de bocht in de weg leidt dit tot gevaarlijke situaties. Bij de kruising Fortlaan / Rietheuvel is onduidelijk hoe fietsers en auto's zich ten op zicht van elkaar moeten gedragen, geeft gevaarlijke situaties. Dit is een compromis wat alleen tot gevaar leidt, een nieuw plan zal een oplossing moeten bieden voor al het verkeer en niet dit soort gevaarlijke compromissen in stand houden.</p>	<p>1g en 1h De afsluiting van de Fortlaan kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Fortlaan zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Daarbij zal ook de impact op de Torensteelaan, Schuringsdijk en de verschillende kruispunten (waaronder kruispunt Fortlaan/Rietheuvel) verder bekeken moeten worden. Hierdoor wordt de afsluiting van de Fortlaan als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute.</p>
<p><b>Zienswijze 2</b></p>		
<p>2a</p>	<p>Wat betreft het advies om vrachtwagenverbod te handhaven en snelheid naar 30 km terug te brengen en handhaving hiervoor te vragen aan politie etc.; dat is een advies dat door gemeente al te makkelijk opgevolgd zal worden zonder daadwerkelijk resultaat (gezien alle tekorten en andere prioritering durven wij te voorspellen dat hier niet op gehandhaafd zal worden). Welke stevigere maatregelen gaan er vanuit de gemeente genomen worden om de 30 km/u een kans van slagen te geven?</p>	<p>2a De gemeente is voor handhaving afhankelijk van politie en openbaar ministerie (OM). Zij hebben inderdaad beperkte capaciteit om te handhaven en moeten dus ook prioriteiten stellen. Daarom is het belangrijk dat de Centrale as een nieuwe inrichting krijgt die passend is bij een 30km/h-regime, want de politie komt alleen controleren/verbaliseren als de wegen strikt conform de richtlijnen zijn ingericht. Daarnaast stimuleert een goede inrichting automobilisten een andere route te nemen en rustiger te rijden, zodat de verkeersdruk en de hinder naar de omgeving structureel afnemen. Een inrichting volgens de principes van GOW30 zijn het meest passend gevonden. Als automobilisten na de herinrichting hun gedrag onvoldoende aanpassen dan zal politie en OM gevraagd worden om extra handhaving in te zetten, maar geen garanties. Ook wordt een gedragscampagne gestart om automobilisten op te roepen zich beter aan de verkeersregels te houden en rekening te houden met aanwonenden en overstekende voetgangers en fietsers.</p>

2b	<p>Wat betreft de trillinghinder; onze woning zit vol met scheuren. Zolang zware vrachtwagens en zeker ook zwaar landbouwverkeer door de straat mag rijden zal dit niet minder worden. Zeker zolang de gemeente geen grotere maatregelen neemt zal de schade toenemen. Waar kunnen wij terecht voor tegemoetkoming voor de kosten die wij hierdoor maken om onze woning bewoonbaar te houden?</p>	<p>2b Burgers kunnen de gemeente aansprakelijk stellen. Daarvoor dienen zij aan te tonen dat de gemeente de schade heeft veroorzaakt, er is dus wel bewijslast nodig, dat kan bijvoorbeeld door trillingsonderzoek. De gemeente kan alleen aansprakelijk worden gesteld als zij de schade hebben veroorzaakt, bijvoorbeeld door werkzaamheden of slecht wegdek. Bij schade door zwaar verkeer moet de eigenaar van het voertuig aansprakelijk worden gesteld, deze schade hoort thuis onder de WABM-polis van de eigenaar van het voertuig. Helaas is het vaak moeilijk om één partij aan te wijzen die de schade veroorzaakt. Als er geen gebreken zijn aan de weg, is het meestal onwaarschijnlijk dat er schade aan woningen ontstaat en de gemeente hiervoor aansprakelijk is.</p> <p>De benadeelde partij zal op grond van artikel 150 Rv en 6:98 BW zelf moeten tonen dat er sprake is van een causaal verband met de geclaimde schade en een gebrek aan de weg. Om te bewijzen dat er sprake is van een schade veroorzaakte door de weg zal de benadeelde door een zogenoemd trillingsonderzoek moeten aantonen dat de normen neergelegd in de SBR-A richtlijn worden overschreden.</p> <p>Ook is het natuurlijk heel goed mogelijk dat er scheurvorming ontstaat doordat het huis al wat ouder is, verzakking door bodemdaling en/of veranderde grondwaterstanden en/of veroudering van de fundering. In dat geval zijn dan de kosten voor de eigenaar. Heel veel scheuren aan de binnenkant van de woning zijn ontstaan door het uitzetten en krimpen van bouwmaterialen onder invloed van wisselingen in temperatuur en vochtigheid, deze schade kan niet verhaald worden bij de gemeente.</p> <p>Wij adviseren om bij een eventuele aansprakelijkstelling, dit zo goed als mogelijk te onderbouwen. Immers in het burgerlijk recht geldt het beginsel dat degene die zich beroept op rechtsgevolgen van door haar gestelde feiten of rechten, de bewijslast van die feiten of rechten draagt.</p> <p>De eigen opstalverzekering vergoedt soms ook de schade, in ieder geval kunnen zij ook advies geven of een expert inschakelen. Deze kan vaak ook zien of de schade is veroorzaakt door eigen gebrek of door derden.</p>
2c	<p>Wat betreft de plaatsing van het meetlint op de Rijksstraatweg; wij zijn van mening dat deze snelheidsmeting niet valide en onbetrouwbaar is. Het lint is immers direct ná een flitspaal geplaatst. Wij zijn daarom niet verbaasd over de lage snelheidswaarden op die plek en wij zijn van mening dat dit een onjuist beeld geeft over de situatie. Het zou anders zijn geweest als het meetlint op een betere plek was geplaatst. Hiervoor kunnen jullie ook de meetgegevens d.d. 10 tot 25 mei 2022 gebruiken waarbij te zien is dat er wel degelijk grote aantallen weggebruikers ruim boven de 50 km/u, en zelfs ruim boven de 80 km/u, reden. Waaronder is niet op dezelfde plek gemeten als de vorige (referentie) meting van 10 tot 25 mei 2022? Deze was toen naast het huis aan de Rijksstraatweg nr. 19. Steeds op een andere locatie meten geeft geen reële weergave. Nemen jullie de meetgegevens van 10-25 mei 2022 mee in het definitieve rapport en advies?</p>	<p>2c Naast de telslangen hebben we ook inzicht in het snelheidsgedrag op basis van gegevens uit navigatiesystemen. Daarmee hebben we op ieder punt van de Centrale as inzicht in de snelheid. Deze gegevens voegen we toe aan het rapport. Snelheidsgedrag kan verschillen op de verschillende wegvakdelen van de Centrale as.</p>

2d	<p>Wat betreft de kenmerken van het verkeer op de centrale as/ Rijksweg; in de resultaten wordt niet aangegeven hoe veel tractoren (met aanhanger) over dit wegdeel rijden. Mogelijk zijn zij er die week niet geweest maar er komen wel degelijk zeer vaak, zwaar beladen en (te) hard rijdende, landbouwvoertuigen langs gedenderd.</p> <p>Welke meetgegevens zijn momenteel al bekend over het landbouwverkeer? Op welke manier gaan jullie wat dit betreft beter zicht krijgen op de vereiste afname van het landbouwverkeer?</p>	<p>2d Telslangen kunnen helaas geen onderscheid maken in landbouwverkeer en vrachtverkeer. Ook is het niet eenvoudig mogelijk om het gewicht van voertuigen te meten. Het is ons bekend dat er landbouwverkeer over de Centrale as rijdt, zie verder beantwoording 2f.</p>
2e	<p>Wat betreft de getrokken lessen uit de proef wordt aangegeven dat "... het belangrijk is om in het vervolg bij een definitieve inrichting de verkeerssituatie te blijven monitoren en extra maatregelen te treffen indien noodzakelijk"; kan dit verder concreet benoemd worden? Hoe dient er gemonitord te worden, waar liggen de zachte en harde grenzen wat betreft aantallen? Op dit moment heeft de gemeente al zoveel jaar te lang gewacht op het treffen van maatregelen. Wie bepaalt de volgende stap en de volgende maatregelen die in de toekomst noodzakelijk zijn? Of wordt het weer een 20-jaren wachten fenomeen?</p>	<p>2e De urgentie voor de aanpak van de situatie van de Centrale as is duidelijk bij het college en de raad. Er lijkt nu dan ook zeker momentum te zijn om hier maatregelen te gaan treffen. Na herinrichting is monitoring en evaluatie belangrijk om zicht te hebben of e.e.a. ook uitpakt zoals we beogen. Daar zullen we in het rapport een nadere invulling aan geven om dit concreter te maken. Van belang is dat periodiek verkeerstellingen worden gehouden op vaste meetlocaties om zo veranderingen over de jaren heen in beeld te krijgen, ook willen we middels een bewonerspeiling inzicht krijgen in de ervaring van de leefbaarheid en woonkwaliteit. Op basis daarvan kan bepaald worden door ambtenaren en wethouders of maatregelen nodig zijn, waarna dit wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Momenteel loopt er ook een verkenning naar een mogelijke westelijke ontsluitingsweg, dit kan op lange termijn een verdere verlichting bieden voor de Centrale as. Zie ook beantwoording 15j. Dit onderzoek zal voor besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad in Q4 2023. In het rapport wordt opgenomen dat een verdere concreterisering van meetmomenten en termijnen wordt uitgewerkt in een nog op te stellen integraal monitoringsprogramma dat toeziet op alle dorpskernen in de Hoeksche Waard.</p>
2f	<p>Wat betreft "oplossing Novifarm en andere grote agrariërs"; er wordt niet gehandhaafd op het vrachtwagenverbod. En het verbod wordt dus ook niet gerespecteerd. Er rijdt zeer regelmatig zwaar (landbouw)verkeer door de straat. Dat het in het rapport steeds weer wordt benoemd als zijnde "er is een verbod dus dat probleem bestaat niet/ is opgelost"; dat klopt dus absoluut niet. Het zou fijn zijn als dat ook erkend wordt en meegenomen wordt in de herinrichting! Op welke manier gaat de gemeente hier invulling aan geven?</p>	<p>2f De gemeente is zich bewust van het feit dat het vrachtwagenverbod niet altijd wordt gerespecteerd. Borden worden soms snel over het hoofd gezien, en het verbod geldt niet voor bestemmingsverkeer waardoor (vanaf de buitenkant) niet altijd evident is of iemand in overtreding is of niet. Op de Rijksweg en Burgemeester de Zeeuwstraat geldt een inrijverbod voor vrachtverkeer. Landbouwverkeer valt daar niet onder, deze voertuigen staan nu dus in hun recht om over deze straten te rijden. Wel ziet de gemeente dat dit voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet wenselijk is. Daarom gaan we in gesprek met de (grote) agrarische bedrijven rondom Numansdorp om te kijken hoe de situatie verbeterd kan worden. De alternatieven moeten eerst op orde zijn voordat beperkende maatregelen getroffen kunnen worden. In het rapport zijn daarvoor concrete denkrichtingen gegeven (zoals parkeersituatie Middelsluisdijk, ontsluiting Novifarm via N-weg), hier voegen we een inrijverbod voor landbouwverkeer op de centrale as aan toe. Wel gaan we eerst het gesprek aan alvorens we maatregelen nemen. In het rapport wordt toegevoegd dat mits er passende alternatieven zijn beperkende maatregelen genomen kunnen worden op de Centrale as om landbouwverkeer hier niet meer toe te staan.</p>

2g	<p>Als wij naar het advies kijken dan valt ons op dat er met name lange termijn oplossingen aangedragen worden of oplossingen die buiten de invloedssfeer liggen (westelijke randweg, handhaving, oostelijk tracé randweg Klaaswaal, verplaatsen bedrijven). Natuurlijk zal het iets helpen als onze straat een GOW-30 wordt maar tegelijkertijd zal dat onvoldoende blijken te zijn als de rest niet wordt aangepakt. En daarnaast is het ongelooflijk dat men kiest voor een zwembad aan deze kant van het dorp. Net buiten de rotonde, richting Klaaswaal is op het industrieterrein nog zoveel ruimte. Dat zou veel verschil kunnen maken in het nakomen van de beloofde verkeersreductie. Het verbaast ons dat dit advies niet is opgenomen in het pakket. Waarom wordt de plaatsing van het zwembad niet heroverwogen/ gezien als maatregel om meer verkeersoverlast tegen te gaan? De lange termijn oplossingen; welke stappen gaan daar nu in genomen worden en wanneer worden deze oplossingen gerealiseerd?</p>	<p>2g Doelstelling conform het raadsbesluit van 8 maart 2022 is een reductie van meer dan 30% ten opzichte van de intensiteit na correctie Corona volgens het verkeersadvies van 15 maart 2021. Dat is dus maximaal 70% van 9.034 bewegingen = 6.324 bewegingen. Bij de proefopstelling in de tweede proefweek zijn er op de Rijksstraatweg gemiddeld 5.700 bewegingen geteld. De definitieve maatregelen en inrichting een vergelijkbaar effect hebben. De extra bijdrage van het nieuwe zwembad aan de Zijlplan is voor de centrale as beperkt, omdat het een verplaatsing van een bestaande activiteit betreft. Alleen het extra wateroppervlak leidt tot meer bezoekers en dus meer verkeer. Volgens het verkeersadvies van 15 maart 2021 betekent dat voor een zwembad met 750 m2 aan water op de Rijksstraatweg 69 extra voertuigbewegingen. De raad heeft op 8 maart 2022 besloten om een zwembad met 550 m2 water te laten realiseren. Omgerekend betekent dit 38 extra voertuigbewegingen op de Rijksstraatweg. Hiermee komt de toegezegde reductie niet in geding. Conclusie de komst van een nieuw zwembad bij de Zijlplan heeft een beperkte invloed op de verkeersintensiteit op de Rijksstraatweg.</p>
2h	<p>Wat betreft het uitgangspunt dat er volwaardige loop- en fietspaden langs de volledige centrale as wordt geadviseerd; Willen jullie dit aan beide zijden van de weg doen? Ook aan de Rijksstraatweg op het smalste gedeelte? Is dat wel haalbaar? En daarnaast de vraag wat betreft de herinrichting; wij missen het vergroten van de parkeermogelijkheden aan de Rijksstraatweg. Er is immers een groot parkeerprobleem welke mede aangepakt kan worden tijdens dit project. Op welke manier is dat meegenomen in het voorstel?</p>	<p>2h Hoe de inrichting van Centrale as er precies uit komt te zien is een vraagstuk voor het ontwerpproces dat begin 2024 van start gaat (mits de gemeenteraad instemt met de herinrichting van de Centrale as). In het ontwerpproces zal samen met aanwonenden en andere belanghebbenden in meer detail gekeken worden wat een goede nieuwe inrichting voor de Centrale as is. Daarbij is het streven van de gemeente in ieder geval om goede wandel- en fietspaden aan te leggen. Daar waar een tekort aan parkeren is, kan ook zeker gekeken worden naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen in te passen. Mogelijk zijn er ook delen waar parkeren verminderd kan worden. Per wegvak zal dan ook een afweging moeten plaatsvinden wat inpasbaar is en wat niet. Aanwonenden kunnen daar in het ontwerpproces over mee denken en mee praten.</p>
2i	<p>Wat betreft de inrichting van pleinen en plateaus; naar ons idee zou het meer opleveren als de kruispunten gelijkwaardig worden i.p.v. de centrale as als voorrangsweg te houden. Hier is echt nog winst te behalen. Kunnen de kruispunten gelijkwaardig worden uitgevoerd?</p> <p>Wat betreft de bestrating; geven klinkers niet méér geluid? Of zijn er geluidsarme klinkers te gebruiken (zoals mogelijk in de kleurrijke straten van Oud-Beijerland gebruikt zijn)? Tevens wordt in dit stuk benoemd dat er maatregelen voorzien zijn om zwaar verkeer op de centrale as te verminderen, wat sterke trillingen bij plateaus moet verminderen. Welke maatregelen zijn er voorzien, naast het verbod dat niet nageleefd wordt?</p>	<p>2i Het CROW stelt dat bij een GOW30 voorrangskruispunten het vertrekpunt zijn. Gelijkwaardige kruispunten kunnen echter wel helpen de verkeersfunctie van de Centrale as te verminderen. Rechtdoorgaand verkeer over de Centrale as zal dan inderdaad af en toe voorrang moeten verlenen aan verkeer van rechts. Of gelijkwaardige kruispunten haalbaar en wenselijk zijn, is een vraag voor het ontwerpproces. Het kan ook denkbaar zijn dat een deel van de kruispunten gelijkwaardig wordt, en een deel een voorrangskruispunt blijft. Aandachtspunt is de verkeersveiligheid, de inrichting moet logisch zijn zodat automobilisten weten wat ze kunnen verwachten.</p> <p>Ook uw vraag omtrent de verharding en geluidsproductie daarvan is een nadere afweging voor het ontwerpproces. Het CROW beveelt aan om een GOW30 geheel of deels in klinkers uit te voeren. Daarmee krijgt de weg namelijk een andere uitstraling wat beter bij 30 km/u past. Nadeel is inderdaad dat daarmee de geluidsproductie toeneemt. Daartegenover staat dat de verkeersdruk moet afnemen en dat de rijsnelheid omlaag gaat, wat weer positief is voor de geluidsproductie. In het ontwerpproces zal hier een nadere afweging over moeten plaatsvinden. In het ontwerpproces kan ook verder worden nagedacht over maatregelen om vrachtverkeer te ontmoedigen met inrichtingselementen.</p>
2j	<p>Kunnen de bus-afritten op de A29 gebruikt gaan worden t.b.v. verkeersaanvoer (eventueel alleen personenauto's) voor woonwijken zuidzijde/ westzijde Numansdorp?</p>	<p>2j In de verkenning naar een mogelijke westelijke ontsluitingsweg voor Numansdorp wordt onderzocht of het mogelijk is de bus-afritten bij de A29 te gebruiken voor het normale verkeer. Binnen afzienbare tijd komen de eerste inzichten in de mogelijkheden en haalbaarheid van een nieuwe westelijke ontsluitingsweg beschikbaar.</p>

Zienswijze 3		
3a	<p>De genomen maatregelen die nu als proefopstelling zijn genomen zijn gevaarlijk, onpraktisch, slecht voor het imago van het dorp, slecht voor de toegang van hulpdiensten en als laatste een weinig intelligent plan. De doorstroming richt zich vooral op het oosten maar het westen zijn er bepaalde toegangswegen die hierdoor drukker worden. Waardoor je het probleem steeds gaat verplaatsen.</p>	<p>De gemeente wilt problemen niet verplaatsen. Daarom is uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen. Te veel sturen op verkeer op de Centrale as zorgt voor te grote waterbedeften naar elders. Uit de proef is gebleken dat het vertragen van verkeer natuurlijk wel voor een waterbedeft zorgt, maar dat de toename op de alternatieve wegen nog acceptabel is. Al zijn daar soms wel maatregelen voor nodig. Veel inwoners hebben zich in de enquête negatief uitgelaten over de verkeerslichten die zijn toegepast tijdens de proefopstellingen. Deze maatregel is niet opgenomen in het advies voor een definitieve inrichting, omdat verkeerslichten niet geloofwaardig zijn en omdat ze bij een normale afstelling weinig effect zullen hebben. Het advies stelt maatregelen voor die op een andere manier verminderde verkeersintensiteiten op de Centrale as af moeten dwingen.</p>
3b	<p>De doelstelling is prima en uit allerlei andere onderzoeken is al gebleken dat drempels en wat meer controle dit doel prima kan behalen. Dit is makkelijk te realiseren, financieel veel goedkoper en ook goed te accepteren voor de bewoners van Numansdorp. Zelfs de middenstand die nu zwaar komt te lijden door deze plannen zal hierdoor kunnen profiteren.</p> <p>Hiermee zal geleidelijk de doorstroming veranderen, vooral als het alternatief sneller en makkelijker is. Wat ik probeer te zeggen is dat uw beleid, onpraktisch is, duur en vooral een probleem verplaatsen is.</p>	<p>De Centrale as moet sowieso opnieuw ingericht worden omdat het riool aan het einde van zijn levensduur is en in zijn geheel vervangen moet worden. Dat biedt een kans om bovengronds een geheel nieuwe inrichting aan te brengen. Uit het onderzoek en de proefopstelling is gebleken dat dit positieve effecten kan hebben op de verkeerssituatie en daarmee de leefbaarheid van de Centrale as. De inrichting voeren we uit volgens de principes van GOW30, waarbij ook snelheidsremmende maatregelen nodig zijn om automobilisten te stimuleren / dwingen een veilige snelheid te rijden.</p>
3c	<p>Als laatste denk ik dat er meer betrokkenheid vanuit de bewoners van Numansdorp van invloed moet zijn. Niet alleen de bewoners die maatregelen willen hebben i.v.m. hun klachten. Ik kan namelijk in uw plan niet vinden dat er na de resultaten van de proefopstellingen weer bijeenkomsten zijn gepland.</p>	<p>Op basis van de resultaten van de proefopstellingen en de enquêteresultaten (waaraan een ieder kon deelnemen), beschikken wij over voldoende informatie om onze raad een voorstel te doen. Na het raadsbesluit brengen wij het vervolgproces in beeld en zal op momenten nadere participatie plaatsvinden. Voor alle voorgestelde maatregelen geldt, dat deze na instemming van de gemeenteraad, verder uitgewerkt gaan worden in samenspraak met belanghebbenden. De gemeente blijft dus in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (zoals de busmaatschappij en nood- en hulpdiensten) over de exacte plaatsing van maatregelen.</p>
Zienswijze 4		
4a	<p>Na het lezen van het rapport heb ik de indruk dat de opstellers ervan maar één oplossing willen en dat is de oplossing die ze vooraf al bedacht hadden. Het verkeer moet van de Centrale As. Wat de burger er ook van vindt en wat de gevolgen ook zijn. De meerderheid van de mensen die de enquête ingevuld hebben vond het geen goed idee om de voorgestelde oplossing te kiezen. Wat gebeurt er? Juist! Het gaat toch door! Men schrikt wat zaken die men toch al net van plan was uit te voeren zoals verkeerslichten en een knip. Hierdoor wordt de suggestie gewekt dat er naar de bewoners wordt geluisterd en dramt men toch zijn zin door.... Waarom wordt het plan ondanks de negatieve reacties toch uitgevoerd?</p>	<p>De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de Centrale as staat onder druk en met de aanstaande vervangingsopgave van de riolering in het achterhoofd heeft de gemeente opdracht gegeven om onderzoek te doen naar aspecten die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid langs de Centrale as. Het bewerkstelligen van de benodigde verkeersreductie is een essentieel onderdeel van het verbeteren van de leefbaarheid. De gemeenteraad heeft het college hier ook op aangespoord door het aannemen van de motie 'Verlagen wegcategorie Centrale as Numansdorp' in de raadsvergadering van 21 september 2021. Verder streeft de gemeente naar een uniforme en herkenbare inrichting en indeling van het wegennet, principes hiervoor zijn vastgesteld op 15 februari 2022.</p>
4b	<p>Wie is verantwoordelijk voor dit rapport? B&amp;W? Welke wethouder(s)?</p>	<p>Het rapport is opgesteld door mobiliteitsadviesbureau Goudappel. Zij werken in opdracht van de ambtelijke projectgroep. Eindverantwoordelijk voor de plannen en voorstellen richting college en gemeenteraad is wethouder van Waveren.</p>

4c	Welk probleem wordt er opgelost en welk wordt er gecreëerd? De oplossingsrichting van het probleem (blijkt eerder financieel gestuurd. Voorbeelden over hoe het wel kan zijn er genoeg binnen deze Gemeente. Kijk naar Strijen, Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland <-> Piershil. Waarom is college niet bij machte om dit ook in Numansdorp zo op te lossen en blijft men steken in pleisters plakken?	Dit onderzoek is erop gericht om de problemen omtrent de leefbaarheid langs de Centrale as op te lossen door het verkeer te begeleiden naar de wegen die daarvoor bedoeld zijn (zoals de oostelijke randweg). Uit onderzoek blijkt dat verdergaande maatregelen nu niet haalbaar zijn omdat daardoor nieuwe knelpunten ontstaan op alternatieve routes (door waterbedeefte). In het rapport staat ook dat onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van een westelijke ontsluitingsweg. Dit onderzoek loopt op dit moment in een verkenning. Een dergelijke nieuwe ontsluitingsweg kan nog meer verbetering gaan opleveren voor de Centrale as en andere wegen in Numansdorp. Een dergelijke nieuwe weg realiseren kost echter veel tijd (meerdere jaren), waar we nu niet meer op kunnen/willen wachten. Zie beantwoording 15j.
4d	Wie hebben er zitting gehad in de werkgroep Centrale As en wat waren hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden? Wie was opdrachtgever of initiatiefnemer? Zijn alle stukken openbaar? Wat is de vindplaats?	De gemeente heeft periodiek overleg gehad met een afvaardiging van aanwonenden van de Centrale as en winkeliers uit Numansdorp. In deze overleggen zijn plannen voor de Centrale as besproken en waar nodig aangescherpt. Deze aanwonenden en ondernemers konden mee praten en mee denken, maar de uiteindelijke voorstellen lagen bij de ambtelijke projectgroep van de gemeente en wethouder van Waveren. Op de website van de gemeente is een projectpagina ingericht over de Centrale as, hier zijn de stukken openbaar in te zien. Dit betreft het Plan van Aanpak proefopstelling Centrale as, de presentatie van de bewonersavond en het concept evaluatie- en adviesrapport. Ook het raadsvoorstel en raadsbesluit zal hier te zijner tijd worden gepubliceerd. Datzelfde geldt voor een toelichting op het vervolgproces en uiteindelijk de uitvoering.
4e	Is onderzocht wat de reden is van de toename van het verkeer op de Centrale As. Wat dit veroorzaakt heeft? Hoe is dat door wie vastgesteld?	De verkeersgroei op de Centrale as heeft zich over meerdere decennia ontwikkeld tot het huidige niveau en komt door de groei van het dorp en de toename in het autogebruik over de jaren heen. Dit is zichtbaar in verkeersstellingen die door de jaren heen zijn uitgevoerd.
4f	Wie neemt uiteindelijk het besluit en hoe wordt dat aan ALLE belanghebbenden bekend gemaakt? Dus ook aan de mensen die wonen langst de Wethouder van de Veldenweg? Het kompas is geen optie. Dit wordt zo nu en dan bezorgd en kan niet gezien worden als publicatie zoals in de AWB bedoeld wordt.	Uiteindelijk neemt de gemeenteraad het besluit over de vervolgstappen, na een voorstel door het college. De besluitvorming door de raad (voorlopige planning 10 oktober) is te zijner tijd live te volgen of later terug te zien via het raadsinformatieportaal. Verdere communicatie vindt plaats via het Kompas, de website van de gemeente en de Nieuwsbrief Numansdorp. Het Kompas is een huis-aan-huis-uitgave zoals bedoeld in de AWB. Bij instemming door de raad met het voorstel zal een participatie- en ontwerpproces worden opgestart waar belanghebbenden uit Numansdorp voor worden uitgenodigd.
4g	Past het advies in het vastgesteld verkeersbeleid van de Gemeente Hoeksche Waard? Toon aan door concrete verwijzingen naar dit plan en waar dat is te vinden.	Het algemene verkeersbeleid van de Hoeksche Waard is vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Aanvullend daarop zijn in de afgelopen jaren diverse besluiten en moties aangenomen die betrekking hebben op de Centrale as in Numansdorp. Zo heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 21 september een motie aangenomen waarin het college de opdracht krijgt te onderzoeken hoe de wegcategorie van de centrale as verlaagd kan worden om zo de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Deze motie is te raadplegen via: <a href="https://hoeschewaard.raadsinformatie.nl/vergadering/833577">https://hoeschewaard.raadsinformatie.nl/vergadering/833577</a> .

4h	Waarom is niet overwogen om heel de bebouwde kom van Numansdorp buiten de woonerven een 30km-zone te maken? Waarom is de auto belangrijker dan het woongenot van de inwoners? Iedereen ervaart overlast.	<p>De leefbaarheid (het woongenot) van inwoners vindt de gemeente heel belangrijk. Daarom is de gemeente ook aan de slag de verkeerssituatie op tal van plekken in de gemeente te verbeteren. Volgens de nieuwe inrichtingsvisie van het CROW dienen meer straten en wegen binnen Numansdorp aangepast te worden van 50 naar 30 km/u. In het advies gaan we dit duidelijker aangeven en toelichten. Verlagen van de snelheid is echter geen kwestie van een bordje plaatsen. De inrichting van de weg moet namelijk passend zijn bij de snelheidslimiet zodat weggebruikers zich daar ook beter aan gaan houden.</p> <p>Verschillende wegen in Numansdorp zullen dan ook de komende jaren stap voor stap worden aangepakt, waardoor er uiteindelijk op steeds meer straten 30 km/u geldt. Het voorstel is dan ook om bijna op alle wegen binnen de kom van Numansdorp 30 km/u in te voeren. Een uitzondering hierop zijn de wegen met een nadrukkelijke verkeersfunctie zoals de Wethouder van der Veldenweg en een deel van de Torensteelaan. Deze fungeren als oostelijke randweg van Numansdorp, en zijn ook veilig ingericht voor 50 km/u.</p>
4i	Voldoet of wat is de huidige situatie bij de Wethouder van der Veldenweg in het kader van de Wet Milieubeheer? Met name het gebied tussen de rotonde bij de Middelweg en Pauwstraat. Uit welke onderzoek blijkt dat? Geen aannames en veronderstellingen op basis van 'normen', maar conclusies op basis van feiten s.v.p.	De gemeente Hoeksche Waard heeft geen actieplan geluid waarin de geluidssituatie in de Hoeksche Waard getoetst wordt aan de wet Milieubeheer. De omgevingsdienst Zuid Holland Zuid werkt hier wel aan. Wel is er een geluidsbelastingskaart op basis van het verkeersmodel die een eerste inzicht geeft in de geluidssituatie langs alle wegen. Deze is ook opgenomen in het rapport. Aanvullend daarop gaan we nog geluidsberekeningen doen van de effecten door de maatregelen op de Centrale as, om zo ook de gevolgen langs de Oostelijke randweg beter inzichtelijk te maken. Op 4 september 2023 is opdracht gegeven om modelmatig geluidsberekeningen uit te voeren. De verwachting is niet dat dit meteen tot zorgelijke situaties leidt, maar mogelijk zijn wel geluidsreducerende maatregelen wenselijk of noodzakelijk.
4j	De "Oostelijke Rondweg..." Wanneer is dat door wie besloten en hoe is dat gecommuniceerd met de aanwonenden? Bij de aanleg van de Wethouder van der Veldenweg bestonden de plannen voor de Torensteepolder nog niet. Graag de datum van het besluit en de inhoud die dit aan tonen.	De oostelijke randweg is een term die wordt gebruikt voor de van noord naar zuid lopende wegen gelegen aan de oostkant van het dorp: Wethouder van der Veldenweg en Torensteelaan. Deze wegen zijn gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u. Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie, en zijn hier ook voor ingericht. Deze wegen hebben ook een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen dan de Rijksstraatweg en de Burgemeester de Zeeuwstraat, terwijl de verkeersdruk op de Centrale as momenteel twee keer zo hoog is als de verkeersintensiteit op de wegen van de Oostelijke randweg. De Wethouder van der Veldenweg is aangelegd ter ontsluiting van het centrum en de destijds nieuwe woonwijken aan de oostzijde van Numansdorp.
4k	Rapporten waar in het stuk naar verwezen wordt zijn niet te vinden op de website van de Gemeente of er ontbreekt een voetnoot met de vindplaats op Internet. Bijvoorbeeld de stukken m.b.t. het wegencategoriseringsplan. Graag de datum van het besluit, de inhoud van het stuk en hoe dat gecommuniceerd is met de belanghebbenden. Graag alsnog beschikbaar stellen zodat ik mijn zienswijze hierop kan aanpassen.	Het belangrijke besluitstuk is een motie van de raad over het verlagen van de wegcategorie van de Centrale as Numansdorp. Deze motie roept het college op onderzoek te doen naar maatregelen om de verkeersdruk te beperken en te streven naar een inrichting die het aantal verkeersbewegingen substantieel terug brengt. Zie hiervoor de volgende wegpagina: <a href="https://hoekschewaard.raadsinformatie.nl/vergadering/833577">https://hoekschewaard.raadsinformatie.nl/vergadering/833577</a>
4l	Er wordt gesuggereerd dat alle woningen op de Centrale As erg grote overlast ervaren. Het rapport heeft het over een wegbreedte van 17,5 meter. Hoe lang is dat stuk? 100 meter op de Rijksstraatweg? De rest heeft volgens figuur 2.4. dezelfde overlast als de woningen op het Hoenderhof. Wat wordt nu voorgesteld? Stuur verkeer naar de Wethouder van der Veldenweg! Hierdoor heeft Numandorp nu nog een straat waar de geluidsoverlast stijgt naar Oranje/Rood! Hoe gaat de Gemeente dat oplossen? Welke concrete maatregelen gaan voorkomen dat de woningen tussen de Middelweg en de Pauwstraat in een nog onleefbaardere situatie komen?	De verkeerssituatie op de Rijksstraatweg is een probleem die de gemeente (zowel college als gemeenteraad) wenst aan te pakken, maar wel zonder elders nieuwe problemen te veroorzaken. Ook de situatie op de Burgemeester de Zeeuwstraat is een opgave. Deze weg is wel ruimer ingericht en iets rustiger qua autoverkeer dan de Rijksstraatweg, maar ook hier botst de verkeersfunctie van deze weg met de verblijfsfunctie (woongenot). Uit verkeersveiligheidsrapportages blijken veel ongevallen te gebeuren op de Burgemeester de Zeeuwstraat. Doel van de maatregelen is het verkeer binnen Numansdorp meer te verdelen over de verschillende wegen die dit aankunnen. De Wethouder van der Veldenweg kan nog meer verkeer verwerken.



4m	Er worden metingen/tellingen gebruikt uit 2018! Met het oog op de belasting van de Wethouder van der Veldenweg is inmiddels de Torensteepolder bijna volledig uitgewerkt en zijn er andere verkeersmaatregelen genomen waardoor de verkeersoverlast van de Wethouder van der Veldenweg sindsdien verder is toegenomen. Dit is niet de huidige werkelijkheid, laat staan een uitgangspunt voor de toekomstige situatie. De werkelijke geluidsbelasting en vervuiling is inmiddels veel hoger. Waarom worden er geen actuele cijfers gebruikt?	Tijdens, voor en na de proefopstelling zijn in het voorjaar 2023 verkeerstellingen uitgevoerd. Deze tellingen zijn gebruikt om de verkeerseffecten te duiden en conclusies te trekken. Dit zijn dus actuele gegevens. In de analyse van de geluidssituatie is een figuur opgenomen gebaseerd op gegevens van 2018. Dit is namelijk een geluidsberekening gebaseerd op het verkeersmodel met als basisjaar 2018. Deze analyse is ook gedaan voor 2030, met daarin de gehele ontwikkeling van de Torensteepolder opgenomen. In veel gevallen blijft de geluidsbelasting - ondanks enige verkeerstoename - in dezelfde categorie vallen en heeft dit geen impact op de conclusies.
4n	De Wethouder van der Veldenweg voldoet NIET aan het Gemeentelijk beleid over de inrichting van rotondes binnen de bebouwde kom. Fietsers hebben volgens dit beleid voorrang en zijn er zebrapaden. Wanneer wordt dit op orde gebracht?	Toezegging: Aangezien de Oostelijke randweg door het voorgestelde maatregelenpakket meer verkeer te verwerken krijgt wil de gemeente zorgen dat de weg ook helemaal op orde is. De situatie is niet dusdanig urgent dat de gemeente dit meteen oppakt. Daarom worden bij het eerstvolgende groot onderhoud aan de weg enkele zaken aangepakt. Het huidige onderhoudsprogramma loopt tot 2026 en daarna volgt een nieuw programma. In dit nieuwe programma wil de gemeente de prioriteit geven aan de Oostelijke randweg. Door het op orde maken van de weg samen op te pakken met het groot onderhoud kan de gemeente efficiënt omgaan met haar financiële middelen. Enkele zaken die mogelijk worden aangepakt zijn: fietsers in de voorrang (uniformiteit), rotondes verbeteren volgens richtlijnen, aansluiting bij uitritten verbeteren, toepassen stiller asfalt, groen snoeien en toepassing van middeneilanden.
4o	Bij het schetsen van de voordelen van de Wethouder van der Veldenweg wordt gemakshalve "vergeten" dat er binnenkort aan de Oostkant van deze weg een woonwijk wordt aangelegd. Hierdoor komt er kruisend langzaam verkeer. Graag concreet antwoord hoe dat wordt opgelost en waarom de beoogde rondweg tussen 2 woonwijken door moet lopen.	Aan de oostkant van de Wethouder van der Veldenweg komt een klein woonbuurtje met circa 40-50 tijdelijke woningen voor jongeren en starters. Dit is dus geen grote en permanente nieuwe woonwijk. Bij de realisatie van dit buurtje is/wordt getoetst op omgevings- en milieueffecten. Wat betreft de ontsluiting: er wordt een nieuwe oversteek aangelegd nabij de rotonde zodat voetgangers en fietsers veilig de Wethouder van der Veldenweg over kunnen steken. Via deze oversteek is de weg ook bij een verdere toename van verkeer veilig over te steken voor bewoners van deze wijk.
4p	Feitelijk onderzoek op de alternatieve route via de Wethouder van der Veldenweg tussen de Middelweg en de Pauwstraat is NIET of onvoldoende uitgevoerd: - Oude verkeersgegevens gebruikt uit 2018 - Er is NOOIT een milieuonderzoek gedaan naar geluid en vervuiling. Er wordt enkel gekeken naar aantallen. Hoofdstuk 4.2.3. Conclusies op deze basis zijn dan ook onbruikbaar.	Zie in eerste instantie beantwoording punt 4i. De modellen waarmee geluidsberekeningen worden uitgevoerd zijn opgesteld voor bepaalde zichtjaren. In het milieumodel van de Hoeksche Waard is 2018 het basisjaar. Met dit model is ook de geluidssituatie in 2030 berekend. Analyse en inzichten omtrent geluid voor de toekomstige situatie zijn ook alleen mogelijk met modellen, aangezien het gaat om een toekomstige situatie met nog toe te passen maatregelen. Dit model neemt niet alleen aantallen mee, maar kijkt onder andere ook naar de ligging van de weg t.o.v. de bebouwing, de wegdekverharding, maximumsnelheid en eventuele aanwezigheid van geluidsreducerende maatregelen rond de weg.

4q	<p>Toezeggingen van de wethouder verkeer om een milieuonderzoek uit te voeren zijn nog steeds NIET gehonoreerd. Theoretische normen mogen geen vervanging zijn voor de werkelijkheid en wetgeving. Gaat de Gemeente voor de vaststelling van dit stuk deze gegevens alsnog verzamelen en beoordelen of het plan van de Centrale As nog steeds het beste alternatief is? Graag concreet gemotiveerd antwoord.</p>	<p>Zie beantwoording punt 4i.</p>
4r	<p>De Middelweg afsluiten? No-regret? Dit wordt en-passant meegegeven. Op basis van welke informatie (concreet) over verkeersstromen in de wijk is dit besluit genomen? Aan de Roerdompsingel zijn 2 basisscholen, een sportschool en een kinderdagverblijf gevestigd. Dat verkeer verloopt nu veelal via de Middelweg. Tijdens de proefafsluiting van de Middelweg (was het naar mijn ervaring) extreem veel drukker in het WOONERF Hoenderhof met halende en brengende auto's. Dit is NIET gemeten bij deze proef. Wanneer dan wel? Zo ja, graag feitelijke tellingen over de situatie in met name het Hoenderhof uit die periode. Zijn die er niet dan kan deze maatregel niet uitgevoerd worden. Wanneer de Gemeente hier in gebreke blijft rest het de bewoners niet anders dan zelf verkeer belemmerende maatregelen te treffen.</p>	<p>De knip Middelweg voor gemotoriseerd verkeer is opgenomen als no-regretmaatregel in het Ontwikkelbeeld Numansdorp. Het Ontwikkelbeeld is op 7 februari 2023 behandeld en vastgesteld in de gemeenteraad Hoeksche Waard. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de gemeente:  <a href="https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-bouwen-en-omgeving/projecten/hoe-beleeft-u-numansdorp-over-30-jaar/">https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-bouwen-en-omgeving/projecten/hoe-beleeft-u-numansdorp-over-30-jaar/</a></p> <p>De afsluiting van de Middelweg kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Middelweg zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen de woonwijk, denk aan mogelijk sluipverkeer of verkeersonveiligheid. Hierdoor wordt de afsluiting van de Middelweg als opgave meegenomen om vervolgonderzoek naar te doen.</p>
4s	<p>In het Rapport staat iets over het "strekken" van de Wethouder van de Veldenweg. Dit wordt niet verklaard. Wat is dat en hoe gaat dat uitgevoerd worden?</p>	<p>Met strekken wordt bedoeld dat het aantal bochten Oostelijke randweg wordt beperkt. Bijvoorbeeld ter hoogte van het busstation, daar maakt de weg momenteel een bocht. Deze knik kan bijdragen aan het gevoel bij automobilisten dat deze weg nu minder fijn doorrijdt. Wel stellen we dat dit een ingrijpende maatregel is die niet heel veel impact gaat hebben. Dit wordt pas overwogen als de weg voor groot onderhoud aangepakt moet worden. Zie beantwoording 4n.</p>
4t	<p>Situatieschets van de toekomstige Westelijke Rondweg geeft duidelijk aan waarom de Wethouder van der veldenweg een dergelijk functie niet kan hebben/krijgen. Vergelijk de afstand tot de bestaande bebouwing. Waarom wordt er geen echte Oostelijke Rondweg op dezelfde afstand als bij de beoogde Westelijke Rondweg van de bestaande bebouwing aangelegd?</p>	<p>De schetsen van de mogelijke ligging van een westelijke ontsluitingsroute zijn indicatief. Wel lijkt het minder reëel dat de ontsluitingsroute hier tegen de dorpsrand aan komt te liggen vanwege de ligging van de begraafplaats en de sportvelden aan de westkant. Een nieuwe randweg zal daar omheen gaan, en dus is het niet logisch om de randweg tegen de dorpsrand aan te leggen. Dit impliceert verder niets over de functie en mogelijkheden van de Wethouder van der Veldenweg.</p>
4u	<p>Opmerking over de Rondweg rond Klaaswaal geeft een aardige inkijk in de werkelijke intenties van de opstellers van dit rapport. Deelt het College van Burgemeester en Wethouders deze intentie en is dit dus ook een onderdeel van de reden waarom men minder verkeer wil op de Centrale As?</p>	<p>Het college van B&amp;W is verantwoordelijk voor het opstellen van dit rapport, waarbij het doel is dat de verkeersintensiteiten op de Centrale as worden verminderd. Dit heeft mogelijk een effect op andere ontwikkelingen.</p>
4v	<p>Ik mis de benodigde aanpassingen aan de Wethouder van der Veldenweg wanneer toch besloten zou worden om deze te upgraden naar een soort rondweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoe wordt het welzijn en de gezondheid van de bewoners aan het Hoenderhof beschermd? Welke maatregelen?</li> <li>- Welke concrete maatregelen worden er genomen om de milieuvervuiling en geluidsoverlast voor de bewoners van het Hoenderhof te verminderen. Deze overschrijdt nu al regelmatig de normen uit de wet Milieubeheer.</li> <li>- De kruising op de Wethouder van der Veldenweg met de Pauwstraat is door de bomen langst de Wethouder van der Veldenweg en de gegeven snelheid (&gt; 50km) van de auto's erg gevaarlijk. Bij het uitrijden van de Pauwstraat heb je in de auto hooguit 50 meter vrij zicht op het verkeer. Bij die snelheid is dat 3 seconden om op te rijden..... Het gaat nu al regelmatig bijna mis. Wanneer er nog meer verkeer komt is het wachten op een ernstig ongeluk. Gaat de Gemeente hier wat aan doen en zo niet concreet waarom niet?</li> </ul>	<p>Zie reactie op punt 4i en 4n.</p> <p>Verder was ook de situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit.</p> <p>Tot slot, de gemeente gaat de verkeerssituatie de komende jaren monitoren.</p>

4w	De Gemeente toont niet aan dat men voldoet aan de wet Milieubeheer voor het wegvak van de Wethouder van der Veldenwegtussen de Middelweg en de Pauwstraat. Gaat de Gemeente alsnog aantonen en er voor zorgen dat de gemeente voldoet aan de Wet Milieubeheer voordat er onomkeerbare stappen worden ondernomen in het kader van het verkeersbeleid zoals nu bijvoorbeeld voorgesteld voor de Centrale As?	Zie beantwoording punten 4i en 4n.
4x	Het rapport suggereert in de geschetste verkeersstromen en tellingen situaties die er niet zijn. Er rijdt geen (auto)verkeer van de Schuringsedijk naar de Torensteelaan. Of van de Middelslusedijk Oostzijde naar de Wethouder van de Veldenweg. In de schets van de nieuwe situatie is ook de Middelweg nog steeds in gebruik, maar elders in het rapport pleit men voor afsluiten. Toch waren er op de presentaties bij de voorlichtingsavond toenames te zien tijdens de proef op de Centrale As. Hoe wordt dit verklaard?	<p>Autoverkeer kan inderdaad niet van de Schuringsedijk naar de Torensteelaan of andersom. Het is ons ook niet helemaal duidelijk waar dit uit zou moeten blijken in het rapport. Het is niet de bedoeling om deze suggestie (waar dan ook) te wekken.</p> <p>In het rapport wordt een doorkijk gemaakt naar een mogelijke toekomstige situatie, die vooral bedoeld is om de impact van ruimtelijke ontwikkelingen op de Centrale as inzichtelijk te maken. Hier blijkt uit dat diverse ontwikkelingen aan de Centrale as voor een toename kunnen zorgen die een deel van het effect teniet doen. Een afsluiting van de Middelweg heeft hier echter nauwelijks invloed op.</p>
4y	Waarom wordt de inrichting van de Centrale As niet uitgesteld tot na de realisatie van de westelijke rondweg?	De problematiek omtrent de leefbaarheid langs de Centrale as speelt al vele jaren. Zowel college als de raad willen hier op korte termijn werk van maken om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Op korte termijn (binnen enkele jaren) doet zich nu ook een grote rioolvervangingsopgave aan omdat het complete riool vernieuwd moet worden. Dit biedt een goede kans om ook bovengronds de innrichting te vernieuwen. Verder zijn de plannen voor een westelijke ontsluitingsroute nog in een verkennende fase om hierop te wachten om maatregelen aan de Centrale as te treffen. Realisatie van een westelijke ontsluitingsroute kan nog jaren gaan duren.

4z	<p>De aanwonenden van de Wethouder van der Veldenweg worden al jaren opgezadeld met de verkeersproblemen en de besluitenloosheid van de Gemeente op dit vlak. Jaar in jaar uit worden er impliciete maatregelen genomen die ons woongenot steeds verder beknotten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afsluiten van de Centrale As voor vrachtverkeer</li> <li>• Verkeersremmers</li> <li>• Eénrichtingsverkeer Voorstraat</li> <li>• Eénrichtingsverkeer Fortlaan</li> <li>• Binnenkort geheel afsluiten van de Fortlaan</li> <li>• Het ontsluiten van Numansgors via de Torensteepolder en daarmee de Wethouder van de Veldenweg</li> <li>• Het bij de aanleg van de Wethouder van der Veldenweg bedoelde gebruik was niet de aansluiting van de Torensteepolder en Numansgors.</li> <li>• Het 'verkeersluw' maken van de Centrale As.</li> <li>• Afsluiting van de Middelweg met de gevolgen voor de bewoners van het Hoenderhof en Patrijslaan</li> </ul> <p>Kortom: wanneer stopt dit wanbeleid van de Gemeente?</p>	<p>Met dit onderzoek zet de gemeente stappen in het verbeteren van de leefbaarheid langs de Centrale as. Daarbij is de situatie in de rest van Numansdorp ook van belang. Bij het komen tot een samenhangend maatregelenpakket is hier aandacht voor. De effectiviteit van deze maatregelen zijn onderzocht middels onder andere de proefopstellingen en verkeersmodelstudies. Middels voorgestelde jaarlijkse monitoring wordt ondervangen dat verkeersproblematiek ontstaat op locaties waar dit niet is bedoeld. Bovendien is de Wethouder van der Veldenweg ingericht als Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW-50). Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie. GOW-50 wegen hebben een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen. De Rijksweg en de Burgemeester de Zeeuwstraat zijn qua ruimtebeslag niet geschikt voor het herbergen van de huidige verkeersdruk. Op dit moment is de verkeersdruk op de Centrale as twee keer zo hoog als de verkeersintensiteit op de Wethouder van der Veldenweg. De Wethouder van der Veldenweg is ooit aangelegd ter ontsluiting van het centrum en de destijds nieuwe woonwijken aan de oostzijde van Numansdorp en daarmee geschikt voor meer verkeer. De Wethouder van der Veldenweg (Oostelijke randweg) kan meer verkeer aan dan er momenteel rijdt. Zie verdere beantwoording 4n.</p>
<b>Zienswijze 5</b>		
	<p>6.2.3. Mogelijke inrichting Burg.de Zeeuwstraat</p> <p>*Waarom komt het autoverkeer in optie 2 dichterbij ons huis te rijden? Met optie 2 zou het autoverkeer op slechts 4.5m van ons huis komen te rijden. De geparkeerde auto's komen met optie 2 ook nog eens dichterbij ons huis te staan (weg uitzicht en minder lichtinval). De meeste huizen aan de westkant van de centrale as zijn oud, niet onderhouden en liggen, net als ons huis, onder het straatniveau. Dit geeft tevens meer trillingen. Autoverkeer dichterbij ons huis is gewoon NIET WENSELIJK.</p> <p>*Wordt de geluidsnorm niet overschreden als het verkeer dichterbij de huizen aan de westkant komt te rijden? Verkeer wat 30 km pu rijdt zou minder geluidsoverlast geven, maar wie gaat hierop handhaven? Als er 's avonds geen fietsen rijden over het fietspad, blijft er voor automobilisten een riante racebaan van 7.8m breed over.</p> <p>*Kunnen de huidige bomen langs de Burg.de Zeeuwstraat in de nieuwe plannen wel blijven staan? In de opties 1 en 2 zijn ze namelijk verkeerd ingetekend.</p> <p>*Waarom wordt er in optie 2 een groenstrook van 1.80m toegekend aan de oostkant van de straat? De huizen aan de oostkant hebben over de gehele Burg.de Zeeuwstraat, allemaal een (riante) voortuin. Al onze huizen aan de westkant hebben GEEN voortuin, staan direct aan de straat. Daardoor is er momenteel geen groen aanwezig aan de westkant. Waarom geeft het plan dan een groenstrook aan de oostkant?</p>	<p>In het rapport zijn eerste mogelijke inrichtingsopties geschetst voor de Burgemeester de Zeeuwstraat om een idee te geven van een inrichting conform het profiel van een GOW-30. De uiteindelijke inrichting zal na instemming door de raad met de principes verder uitgewerkt worden samen met aanwonenden en andere stakeholders. Er is dus nog ruimte om mee te denken en in te spreken over de exacte inrichting.</p> <p>In het ontwerp- en participatieproces zullen deze afwegingen dus nog gemaakt gaan worden samen met u. Daarbij zijn zaken als trillingen, geluid, groen, behoud van bomen belangrijke aspecten om mee te wegen in de keuze voor de uiteindelijke inrichting van de Centrale as. Bij de herinrichting is het wel belangrijk dat een profiel wordt gekozen dat voldoende snelheidsremmende aspecten bevat die bijdragen aan het gewenste rijgedrag en de doelstellingen.</p>

Zienswijze 6		
6a	(reactie p.1) Er wordt gesteld dat de proefopstelling onderdeel is van een grotere verkeersstudie, maar het pakket met maatregelen is enkel gericht op de centrale as van Numansdorp. Door enkel deze wegen aan te passen en het verkeer daar te verminderen, ontstaat een waterbedeffect (elders verkeersproblemen zoals met name aan de Wethouder V.d. Veldenweg). We stellen daarom voor om de verkeerssituatie integraal voor Numansdorp te bekijken en daarmee rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen.	Maatregelen op de Centrale as hebben inderdaad effecten op andere wegen binnen Numansdorp. Bij de totstandkoming van het maatregelenpakket zijn de effecten op andere wegen zorgvuldig afgewogen en bestudeert. De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit.
6b	(reactie p.2) Naar aanleiding van de komst van een nieuw zwembad en een aantal verkeersmaatregelen, wordt hier gesteld dat er een onderzoek wordt opgestart naar een westelijke randweg. Dit naar aanleiding van een raadsbesluit in maart 2022. Hoe staat het met dit onderzoek en hoe verhoudt dit zich tot de centrale as en de 'grotere verkeersstudie'? Deze vraag stellen wij ook in relatie tot ontwikkeling van de Molenpolder en andere ruimtelijke ontwikkelingen in Numansdorp (zoals uitbreiding Torensteepolder en tijdelijke woningen aan de Wethouder V.d. Veldenweg). Deze ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot extra verkeersstromen in Numansdorp.	De rapportage maakt duidelijk dat het ruimte bieden aan ontwikkelingen in Numansdorp niet los mag worden gezien van de opgave van de Centrale as, zie paragraaf 1.2. Zoals u stelt staat in het rapport dat onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van een westelijke ontsluitingsweg. Dit onderzoek loopt op dit moment. Al is de verplaatsing van het zwembad hier geen directe aanleiding voor geweest, aanleiding voor het randwonderzoek is vooral de ontwikkeling van de Molenpolder en de opgave van de centrale as geweest. Een nieuwe ontsluitingsweg kan nog meer verbetering gaan opleveren voor de Centrale as en andere wegen in Numansdorp. Zie beantwoording 15j.
6c	(reactie p.5 klachten rijgedrag weggebruikers centrale as, overschrijding van maximumsnelheid) ditzelfde geldt ook voor de Wethouder V.d. Veldenweg. Ook daar wordt harder gereden dan de maximumsnelheid en leidt tot nadelige effecten op de verkeersveiligheid en de leefomgeving (geluidsoverlast en extra uitstoot van uitlaatgassen).	We gaan het snelheidsgedrag monitoren om te beoordelen of dit straks na herinrichting problematisch is. Als dat het geval is dan zijn maatregelen nodig. In de monitoring wordt ook het snelheidsgedrag op de Oostelijke randweg beschouwd. Op basis van deze monitoring moet blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals de aanvraag voor extra handhaving op snelheid door politie of openbaar ministerie. Echter is de handhavingcapaciteit van politie en openbaar ministerie beperkt en niet met zekerheid te zeggen of extra handhaving direct haalbaar is. Zie beantwoording zienswijze 4i met betrekking tot de effecten ten aanzien van geluid. De luchtkwaliteit is al fors verbeterd door schonere auto's, de verschuiving van verkeer binnen Numansdorp zal beperkt effect hebben op de luchtkwaliteit.
6d	(reactie op p.6 figuur 2.4) wij zijn benieuwd naar de specifieke resultaten van dit geluidsonderzoek voor de woningen aan de Hoenderhof. Er wordt gekeken naar de geluidsbelasting op de gevel. Die is voor de woningen aan de Hoenderhof, grenzend met de achtertuinen aan de Wethouder V.d. Veldenweg, hoger dan het wenselijk niveau. We hebben daar inmiddels zelf al maatregelen in getroffen om de geluidsoverlast te beperken door te investeren in extra dubbel glas. Maar er is niet alleen sprake van geluidsoverlast in de woningen, maar ook in de achtertuinen. Zelf hebben wij onze overkapte buiten zitplek voorzien van glas, zodat we minder overlast hebben van het verkeer. Daarbij is dit onderzoek naar geluidsoverlast van 2018. Inmiddels zijn we 5 jaar verder en is er een hele nieuwe woonwijk bij gebouwd wat het verkeer heeft laten toenemen in Numansdorp. Voordat er wordt besloten over de aanpassing van de Centrale As zien we graag een nieuw geluidsonderzoek tegemoet waarbij ook wordt gekeken naar geluidsoverlast die wij als bewoners aan de Hoenderhof ervaren - zowel in de woning als in de achtertuin.	Er zullen geen nieuwe geluidsmetingen worden uitgevoerd op de gevels van woningen langs de Wethouder van der Veldenweg. Voor de ontwikkeling van de Torensteepolder zijn destijds al geluidsmetingen uitgevoerd bij de gevels van diverse woningen, ten behoeve van de hogere grenswaarden. Zie verdere beantwoording 4i.
6e	(reactie p.8) sinds wanneer spreken we van een Oostelijke Randweg? Is hier een besluit over genomen? Op pag. 8 wordt gesteld dat de zogenaamde Oostelijke randweg beter is ingericht om grotere verkeershoeveelheden te verwerken, omdat onder andere de woningen op grotere afstand staan. Dat is op de meeste plekken aan de Wethouder V.d. Veldenweg inderdaad het geval, maar voor de woningen aan de Hoenderhof geldt dat zeker niet. Deze tuinen grenzen aan het voetpad/fietspad en direct aan de weg. Dat is een groot verschil ten opzichte van de woningen in Philipsburg.	De oostelijke randweg is een term die al langere tijd wordt gebruikt voor de Wethouder van der Veldenweg en Torensteelaan. Het is niet te achterhalen wanneer deze term is ontstaan. De Wethouder van der Veldenweg is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW-50). Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie. GOW-50 wegen hebben een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen. Zie beantwoording zienswijze 4i met betrekking tot de effecten ten aanzien van geluid.

6f	(reactie p.11) over het gevolg van deze afsluiting van de Middelweg hebben we als bewoners van de Hoenderhof direct diverse meldingen via Fixi gedaan. Dit resulteerde namelijk in extra verkeer op ons woonerf, omdat de kinderen naar school werden gebracht via deze route. Dit kan niet de bedoeling zijn op een woonerf en leidt tot gevaarlijke situaties, juist in de buurt van de basisscholen!	De afsluiting van de Middelweg kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Middelweg zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen de woonwijk, denk aan mogelijk sluipverkeer of verkeersonveiligheid. Hierdoor wordt de afsluiting van de Middelweg als opgave meegenomen om vervolgonderzoek naar te doen.
6g	(reactie p.12) de tellingen n.a.v. de proefopstelling is vooral gericht geweest op het aantal verkeersbewegingen. Het geluid en de trillingen zijn vervolgens op basis van verkeerseffecten en de enquête ingeschat. Een gemiste kans wat ons betreft om niet ook in dezelfde tellingen tegelijkertijd een geluidsonderzoek te hebben gedaan.	Zie beantwoording zienswijze 4i met betrekking tot de effecten ten aanzien van geluid.
6h	(reactie p.19 fig 4.6) op locatie 12 wordt juist wel gemiddeld harder gereden in de proefperiode. Daarbij wordt er gesproken over gemiddelden. Wij zijn wel benieuwd naar de uitschieters en hoe vaak dat voorkomt. Die leiden namelijk tot extra geluidsoverlast.	Bij het analyseren data van telsingangen is het gebruikelijk te kijken naar gemiddelden. Als achtergrond, de data op locatie 12 laat in 4% van de gevallen een snelheid van meer dan 60 km/u zien (op etmaalbasis).
6i	(reactie p. 22) de inwoners zijn overwegend negatief over de proefopstelling. Wat is dan de reden om de Centrale As alsnog te herinrichten en veel maatregelen uit de proefopstelling toch door te voeren? Hoe zit het met participatie in dit vraagstuk?	In gesprekken inwoners en in de enquête zijn vooral negatief over de wegversmallingen en de verkeerslichten die zijn toegepast tijdens de proefopstellingen. Beide maatregelen zijn niet opgenomen in het advies. Het advies stelt maatregelen voor die op een andere manier verminderde verkeersintensiteiten op de Centrale as af moeten dwingen. Participatie is onderdeel van het nadere ontwerpproces.
6j	(reactie p.28) wat wordt hier bedoeld met de Oostelijke randweg aantrekkelijker te maken door de route te strekken? Wat betekent dit concreet? De snelheid verhogen is naar ons idee sowieso geen oplossing. Deze weg ligt binnen de bebouwde kom en er grenzen straten aan die komen vanuit een woonerf, fietsers en voetgangers steken deze weg over naar de scholen etc. Dat gaat gevaarlijke situaties opleveren! Er wordt nu al te hard gereden en er is al veel verkeer op de Oostelijke randweg wat leidt tot geluidsoverlast. Laten we dat zeker niet extra in de hand werken door ook nog eens de snelheid omhoog te gooien	De snelheid op de Weth. van der Veldenweg wordt niet verhoogd. Met strekken wordt bedoeld dat het aantal bochten in de Oostelijke randweg wordt beperkt. Bijvoorbeeld ter hoogte van het busstation, daar maakt de weg momenteel een bocht. Deze knik kan bijdragen aan het gevoel bij automobilisten dat deze weg nu minder goed doorrijdt. Wel stellen we dat dit een ingrijpende maatregel is die niet heel veel impact gaat hebben, en we dus enkel gaan doen als groot onderhoud nodig is aan de weg. Bijkomend voordeel kan zijn dat de weg op dit deel iets verder van de woningen vandaan komt te liggen, en dat busreizigers niet meer de Weth. van de Veldenweg over hoeven te steken naar de bushalte. We zullen de toelichting in het rapport hierop uitbreiden.
6k	(reactie p. 29) neem in de aanvraag voor mobiele flitspalen ook de Wethouder V.d. Veldenweg mee. Kijk hierin niet alleen naar de effecten op de Centrale As, maar juist ook naar de andere gangbare routes in Numansdorp. Een aanpak van gedrag in het verkeer moet gelden in heel Numansdorp. Hierbij weer de oproep voor een integrale benadering.	Zie beantwoording 2a
6l	(reactie p.30) ons voorstel is om ook de Wethouder V.d. Veldenweg 30 km/u te maken, zodat deze weg veilig kan worden overgestoken door fietsers en voetgangers en zodat er minder geluidsoverlast is, wat resulteert in betere leefbaarheid van omwonenden. Dit gebeurt in steeds meer gemeenten in Nederland. De auto is minder vaak de norm binnen dorpen en steden, het gebruik van de fiets en te voet of per OV wordt gestimuleerd. Waarom in Numansdorp niet? We kunnen ons voorstellen dat een groot deel van de weg (tegenover Philipsburg) goed is ingericht voor 50 km/u, maar nogmaals, de Wethouder V.d. Veldenweg grenzend aan de tuinen van de Hoenderhof, ligt veel dicht tegen de bebouwing aan en grenst aan woonerven. Het zou logisch zijn om daar dan wel een verkeersaanpassing naar 30 km/u te maken.	De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Dit draagt bij aan de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op dit wegvak. Het rapport en het advies is hierop aangepast.  Wat betreft het noord-zuid gelegen deel van de Wethouder van der Veldenweg heeft deze juist wel over de gehele lengte een goede inrichting als 50 km/u-weg. Daar deze weg tegen de woonwijken aan is gelegen, en hiermee een zichtfunctie is met de bebouwde kom, is deze weg ook binnen de kom gelegen met een passende snelheid van 50 km/u. Een snelheid van 30 km/u is hier niet geloofwaardig in te stellen, vanwege het ruime wegprofiel en verder niet voldoende aanleiding om hier een lagere snelheidslimiet in te stellen (zoals schoolomgeving of oversteekbaarheid). Dat de achtertuinen en een woonerf aansluiten op de weg maakt nog niet dat dit voldoende reden is om 30 km/u in te voeren.
6m	(reactie Pag. 31: "Het eerste deel van de weg voert namelijk door het bedrijventerrein heen waar, net als op de rotondes en de kruispunten een voldoende lage snelheid van belang is voor de verkeersveiligheid." ) ditzelfde argument geldt voor de Wethouder V.d. Veldenweg vanaf het gedeelte 'achter de Hoenderhof' tot aan het winkelgebied wat ons betreft. Zie verder onze reactie hiervoor bij pag. 30.	De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit.

6n	(reactie p.32) tijdens de proefopstelling en de uitvoering van een tijdelijke knip van de Middelweg, resulteerde dit in extra verkeer op het woonerf aan de Hoenderhof van veelal ouders die kinderen met de auto naar school brachten. Dit lijkt ons niet gewenst. Zie ook onze eerdere reactie n.a.v. pag 11.	De afsluiting van de Middelweg kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Middelweg zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen de woonwijk, denk aan mogelijk sluipverkeer of verkeersonveiligheid. Hierdoor wordt de afsluiting van de Middelweg als opgave meegenomen om vervolgonderzoek naar te doen.
6o	(reactie p.36) n het rapport komt niet duidelijk naar voren wat wordt bedoeld met de optimalisatie van de rotondevormgeving. Het verdient aanbeveling om in de rotondes aan de Wethouder V.d. Veldenweg gelijk te kijken naar verbetering van fietsverkeer en mogelijkheid tot oversteken van voetgangers. De verbinding richting de Torensteepolder is nu te voet of per fiets via de Vogelbuurt. Regelmatig rijdt er een verdwaalde fietser over de weg richting de Torensteepolder. Het is niet de vraag of, maar wanneer dit vreselijk fout gaat.	Deze rapportage stelt dat de Oostelijke randweg verbeterd dient te worden bij herinrichting van de Centrale as. De precieze uitwerking hiervan is nog niet gedaan, dat is een vervolggopgave. Het verbeteren van de rotondes gaan we pas doen als er groot onderhoud nodig is aan deze weg, om zo werk met werk te maken. De gemeente gaat onderzoeken hoe een fietspad langs de Torensteelaan ingepast kan worden en aangesloten op de Wethouder van de Veldenweg richting de dorpskern.
6p	(reactie p.37 netto 660 extra woningen) in deze netto berekening is nog geen rekening gehouden met de tijdelijke woningen die extra worden gebouwd 'tegenover' Philipsburg. Ook deze woningen brengen extra verkeersbewegingen met zich mee aan de Wethouder V.d. Veldenweg.	In het rapport is een doorkijk gemaakt naar de verkeerssituatie in 2030, waarbij alle woningbouwinitiatieven zijn meegenomen die in de woningbouwprogrammering tot en met 2031 zijn opgenomen. Dit zijn zowel harde plannen, als zachte plannen die nog veel onzekerheid kennen. De tijdelijke woningen zijn per ongeluk niet weergegeven op de kaart, maar zijn wel meegewogen in de doorkijk naar 2030. Het rapport met de kaart en woningaantallen passen we hierop aan.
6q	(reactie p. 46 "In het najaar 2023 zullen meer inzichten bekend worden over de mogelijkheden en gevolgen van een westelijke randweg voor Numansdorp") worden deze inzichten meegenomen in het besluit over herinrichting van de Centrale As? Op die manier kan er een integrale afweging warden gemaakt voor het gehele verkeer in Numansdorp.	De urgentie voor de aanpak van de situatie van de Centrale as op korte termijn is duidelijk bij het college en de raad. Een westelijke ontsluitingsweg kan op langere termijn een verdere verlichting bieden voor de Centrale as. In de verkenning naar de westelijke ontsluitingsroute wordt rekening gehouden met een heringerichte Centrale as. Hiermee is de onderlinge verwevenheid duidelijk bij het College en kan de Raad over tot het nemen van een besluit.

Zienswijze 7		
7a	Het creëren van een waterbedeffect op de Wethouder vd Veldenweg. Momenteel is het al moeizaam en onveilig om de Vogelwijk uit te komen om de Wethouder vd Veldenweg op te draaien. Bijkomend ongemak is het struikgewas tussen woonerf en doorgaande weg.	Er zijn meerdere in- en uitgangen van de Vogelwijk naar de Wethouder vd Veldenweg. Uit de reactie wordt niet duidelijk welke aansluiting precies bedoeld wordt. N.a.v. meerdere inspraakreacties is de situatie op het deel Wethouder vd Veldenweg tussen de rotonde met de Torensteelaan en de Burgemeester de Zeeuwstraat nog eens goed bekijken. Volgens de nieuwe visie op weginrichting en verkeersveiligheid moet ook deze straat 30 km/u worden en zijn maatregelen nodig om de inrichting hierop aan te passen. Dit nemen we dan ook op in het rapport over de Centrale as.
7b	Bovendien wordt de 50 km limiet met grote regelmaat overschreden en wordt de randweg gebruikt als racebaan. De rotondes remmen nog af maar daarna wordt de snelheid flink opgevoerd en voor de motoren is de TT in Assen vergelijkbaar. Voorstel is handhaving van de 50 km limiet door remmende maatregelen van het weggedeelte tussen de rotonde Middelweg, langs het busstation en de grote rotonde naar de nieuwe wijk in de Torensteepolder door een flitspaal of de mogelijkheid onderzoeken om vanuit de Gruttostraat een kleine rotonde aan te leggen waardoor er een remmende werking op de snelheid ontstaat en de bewoners op een veilige manier de wethouder vd Velden kunnen invoegen.	<p>Wat betreft de Wethouder van de Veldenweg tussen de Torensteelaan en de N487: dit deel kent een ruime inrichting en kan prima meer verkeer verwerken. Deze weg heeft namelijk nog capaciteit over, dus het waterbedeffect zien we in dit geval positief. Daarbij is het wel van belang dat verkeer van/naar de zijstraten voldoende vlot kan afwikkelen. Het kan zijn dat u iets langer moet staan wachten vanwege het toegenomen verkeer. We gaan de situatie monitoren om te beoordelen of dit straks na herinrichting problematisch is. Als dat het geval is dan zijn maatregelen nodig. Ook willen we juist inzetten om een vlotte afwikkeling van verkeer over de Oostelijke randweg, maar daarbij moet verkeersveiligheid natuurlijk niet in het geding zijn. De gemeente is dan ook geen voorstander vooralsnog voor het toevoegen van extra rotondes op de randweg.</p> <p>In de monitoring wordt ook het snelheidsgedrag op de Oostelijke randweg beschouwd. Op basis van deze monitoring moet blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals een aanvraag voor extra handhaving op snelheid door politie of openbaar ministerie of aanpassingen aan de infrastructuur.</p>
7c	Mogelijk kan het nog aan te leggen fietspad vanuit de Torensteepolder op deze rotonde worden aangesloten	De gemeente gaat onderzoeken hoe een fietspad langs de Torensteelaan ingepast kan worden en aangesloten op de Wethouder van de Veldenweg richting de dorpskern.



<b>Zienswijze 8</b>		
8	<p>Kennis genomen van de adviezen betreffende te nemen maatregelen aangaande de herinrichting van de centrale as en omstreken. De zeer voor de hand liggende ""sluiproute"" die bij de voorgestelde maatregelen gaat is die via de Volgerlandseweg, Middelsluisdijk WZ en Zijplaan.</p> <p>Om dit te voorkomen lijkt mij een knip in de Zijplaan ten Noorden van de Meestooftaan een geschikte oplossing. Tijdens metingen is gebleken dat het verkeer in de Zijplaan tot wel 50% toenam.</p>	<p>Een deel van het verkeer dat normaal over de Centrale as reed, is inderdaad uitgeweken naar de route Volgerlandseweg, Middelsluisdijk WZ en Zijplaan. Op deze wegen werd het dus ook drukker. Deze wegen hebben geen verkeersfunctie, maar enig extra verkeer kunnen deze wegen nog aan. Relatief gezien komt er tot zo'n 50% extra verkeer bij. In absolute aantallen valt de toename echter mee, en blijft de verkeersintensiteit op deze wegen nog onder het maximaal wenselijke.</p> <p>Interessante suggestie die u meegeeft, we nemen dit mee in het verkeersonderzoek naar de mogelijke komst van het zwembad aan de Zijplaan.</p>
<b>Zienswijze 9</b>		
9	<p>Maatregelen centrale as.</p> <p>Om autoverkeer op de centrale as zo veel mogelijk te verminderen is het van belang dat er een knip komt bij de Fortlaan. Automobilisten die klagen dat dit onlogisch is of extra verkeersdruk op naastgelegen wegen / straten hebben verzuimd bijtijds een meer geschikte, minder overlast bezorgende route te kiezen.</p> <p>Bijv. vanaf Burg. De Zeeuwstaat via de Wethouder van de Velden weg naar de Oostelijke randweg of voor diegene vanaf de Molendijk (wat zeer weinig automobilisten betreft) via de Hallinxweg naar Oostelijke randweg.</p>	<p>Het klopt dat door een afsluiting van de Fortlaan automobilisten al eerder een andere route zullen/moeten gaan kiezen. De afsluiting van de Fortlaan kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Fortlaan zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Hierdoor wordt de afsluiting van de Fortlaan als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute.</p>
<b>Zienswijze 10</b>		
10a	<p>Echter ik ben van mening dat éézijdig wordt ingegaan over de problematiek van de Rijkstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat en niet goed wordt onderzocht wat het betekend als de verkeersstromen op de Rijkstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat nog verder worden teruggebracht.</p> <p>Diverse maatregelen zijn alreeds genomen en thans spreekt men wederom dat bewoners en ondernemers alreeds jaren overlast ondervinden wat ik onbegrijpelijk vind. Om reden dat sinds de gemeente het verbod om vrachtverkeer met bestemming Rijkstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat op te heffen en alle vrachtverkeer via de Wethouder van der Veldenweg het centrum in te voeren.</p> <p>Door het nemen van dit besluit, om alle vrachtverkeer door de Rijkstraatweg te weren heeft de gemeente zich niet voldoende afgevraagd wat de bewoners gelegen aan de Wethouder van der Veldenweg hiervan ondervinden als al dit vrachtverkeer hier heen wordt geleid. Het verkeer in de Wethouder van der Veldenweg is thans al een heel drukke route en zal in de toekomst alleen nog maar drukker worden. De drukte aan de Wethouder van der Veldenweg is zichtbaar en leidt tot geluidsoverlast, trillingen, milieuvuiling en onveilige en gevaarlijke situaties.</p>	<p>De Wethouder van der Veldenweg valt binnen de categorie gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50). Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie. GOW-50 wegen hebben een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen. De Rijkstraatweg en de Burgemeester de Zeeuwstraat zijn qua ruimtebeslag niet geschikt voor het herbergen van de huidige verkeersdruk. Op dit moment is de verkeersdruk op de Centrale as twee keer zo hoog als de verkeersintensiteit op de Wethouder van der Veldenweg. De Wethouder van der Veldenweg is ooit aangelegd ter ontsluiting van het centrum en de destijds nieuwe woonwijken aan de oostzijde van Numansdorp en is geschikt voor meer verkeer. De Wethouder van der Veldenweg kan meer verkeer aan dan er momenteel rijdt. Door het verkeer binnen Numansdorp te verdelen naar wegen die de verkeersdruk beter aankunnen worden onveilige en gevaarlijke situaties verminderd. Zie beantwoording zienswijze 4i met betrekking tot de effecten ten aanzien van geluid.</p>

10b	<p>Onderstaand breng ik u nogmaals onder de aandacht wat ik al eerder heb aangegeven maar waar nagenoeg geen aandacht aan wordt geschonken en die de huidige situatie weergeeft</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chauffeurs met bouwmaterialen voor de nieuw aan te leggen bewoning in de Torensteepolder worden via hun navigatiesysteem veelal via de Wethouder van der Veldenweg geleid naar hun bestemming en blijkt later deze chauffeurs terug te komen omreden dat ze verkeerd zijn.</li> <li>- Hier komt nog bij dat het vrachtverkeer 4 rotondes moeten nemen om in het dorp te komen wat voor groot en lang vrachtverkeer niet eenvoudig blijkt.</li> <li>- Vrachtverkeer zowel heen als terug met goederen en brandstof voor bedrijven welke o.a. aan de Burgemeester de zeeuwstraat en gedeeltelijke rijkstraatweg zijn gesitueerd rijden via de Wethouder van der Veldenweg naar hun bestemming en terug t.b.v. garage en tankstation Argos, garage en tankstation Dubbelsteyn, schildersbedrijf Snijders, fietshandel Klein en v.d.Koog, horeca behoeftigheden Argentijns restaurant, horeca behoeftigheden de Gouden Kom.</li> <li>• Vrachtverkeer zowel heen als terug bestemd t.b.v. bevoorrading voor bedrijven in het centrum van het dorp en in de rand van het dorp. Dit is vrachtverkeer voor o.a.</li> <li>-AH, Plus ( meerdere malen per dag), (...)(opsomming van allerlei winkels)</li> <li>-Bodendiensten voor kleinere bedrijven</li> <li>-kortom alle bedrijven gelegen binnen de kern van Numansdorp.</li> <li>• Openbaar vervoer (gemiddeld 1 bus om het halfuur) zowel heen als terug van Connection omreden dat de omkeer route aan de Wethouder van der Veldenweg is gelegen.</li> </ul>	<p>In uw reactie vraagt u aandacht voor het bus- en vrachtverkeer in Numansdorp. De gemeente heeft helaas geen invloed op de routekeuzes van navigatiesystemen. Dit is een breder probleem waar ook andere gemeenten tegen aanlopen. Het ministerie is wel in gesprek met partijen die navigatiesystemen uitbrengen om hier als overheid meer grip op te krijgen. Bouwverkeer voor de Torensteepolder wordt middels gele borden vanaf de N487 naar de Oostelijke randweg geleid.</p> <p>De vier rotondes op de Wethouder van der Veldenweg voldoen aan de richtlijnen ten aanzien van het gebruik hiervan door vrachtwagens. Deze zijn dus geschikt voor grote vrachtwagens en bussen.</p> <p>In het ontwerp van de herinrichting van de Centrale as wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor vrachtwagens (bestemmingsverkeer), bussen en hulpdiensten. Wel zetten we zoveel mogelijk in dat vrachtverkeer via de Oostelijke randweg rijdt.</p> <p>Voor de leefbaarheid van Numansdorp zijn ondernemers en winkels van belang. Deze moeten bevoorraad en bereikt kunnen worden door vrachtwagens.</p>
10c	<p>De camera's waar over gesproken is in het Kompas van 15 juni zijn wellicht aangebracht maar niet in de Wethouder van der Veldenweg. Een onderzoek welk verkeer met frequentie in de Wethouder van der Velden weg plaatsvindt is nooit gedaan en is op mijn vorige schrijven nooit contact geweest, wel heeft er vrij recentelijk een gesprek plaats gevonden met Pieter van der Meer en Marco Heemskerk die beaamde dat het verkeer hier inderdaad te wensen overlaat.</p>	<p>In 2022 is een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd naar de verkeersstromen in Numansdorp met behulp van camera's. Destijds zijn ook op de Wethouder van der Veldenweg meerdere camera's geplaatst om het verkeer te tellen.</p> <p>Verder zijn voor, tijdens en na de proefopstelling in het voorjaar van 2023 tellingen uitgevoerd van de verkeersintensiteiten op een groot aantal wegen in Numansdorp, waaronder ook op de Wethouder van der Veldenweg. De resultaten hiervan zijn in het rapport opgenomen.</p>
10d	<p>Kortom bovengenoemde opmerkingen in ogenschouw genomen verzoek ik het College de problematiek zoals bovengenoemd aangegeven niet uit het oog te verliezen en in het onderzoek van verkeersstromen wat plaats zal vinden mee te nemen en zal leiden tot afbouw van de verkeersdrukte aan de Wethouder van de Veldenweg</p>	<p>Het college wenst de Oostelijke randweg juist beter te benutten. Wel zijn hiervoor op de Wethouder van der Veldenweg op het deel tussen de Torensteelaan en de Burgemeester de Zeeuwstraat maatregelen nodig om de situatie te verbeteren.</p>

Zienswijze 11		
11a	<p>1. reactie op het rapport</p> <p>* een belangrijk element is de snelheid op de Rijksweg. Volgens de metingen valt dit allemaal wel mee. Helaas lagen de banden vlak bij de camera. Dit geeft dus een vertekend beeld.</p>	<p>In de rapportage wordt de aanwezigheid van de flitspaal als mogelijke verklaring gegeven voor de lagere snelheden. Het hoofddoel van de teldingen was het meten van de verkeersintensiteiten, daarop zijn de locaties van de teldingen bepaald. Er is ook inzicht in het snelheidsgedrag op de rest van de Centrale as op basis van data uit navigatiesystemen. Dit wordt toegevoegd aan het rapport.</p>
11b	<p>2. reactie op het advies</p> <p>* Er wordt over de mogelijkheid van een knip in de weg gemakkelijk heen gewalst terwijl dit voor de Rijksweg een passende oplossing kan zijn.</p> <p>* ook het instellen van toegang voor alleen bestemmingsverkeer zou de leefbaarheid en veiligheid zeer te goede komen.</p> <p>* wij zijn blij met het plan om een maximum snelheid van 30 km in te stellen mits hierop gehandhaafd wordt!</p> <p>* wij zouden graag zien dat er maatregelen komen die het aantal verkeersbewegingen daadwerkelijk met 50 % verminderen. Wij denken hierbij aan: meer versmallingen, drempels, zie bijv Ringdijk in Ridderkerk.</p> <p>* de Oostelijke Randweg moet aantrekkelijker gemaakt worden.</p> <p>* alle ambitieuze plannen op het gebied van nieuwbouw in Numansdorp zoals de gemeente voor ogen heeft kunnen niet doorgaan voordat er een westelijke randweg is gerealiseerd.</p> <p>* Het aantal verkeersbewegingen moet definitief met 50 % verminderd worden.</p> <p>* afsluiting Fortlaan kan ook bijdragen aan de verkeersdruk.</p> <p>* alles valt of staat met handhaving</p>	<p>Een knip in de Rijksweg blijkt uit een doorrekening met het verkeersmodel Hoeksche Waard een te ingrijpende maatregel, zie bijlage 4 maatregel 1. Op de westelijke polderwegen worden de grenswaarden overschreden. Toegang voor alleen bestemmingsverkeer is een niet haalbare maatregel. De praktische bezwaren hierbij zijn: wat is wel/geen bestemmingsverkeer en hoe te handhaven. Bij een herinrichting van de Centrale as moet de inrichting de maximumsnelheid van 30 km/u afdwingen. Het advies bevat maatregelen om de Oostelijke Randweg aantrekkelijker te maken, zie paragraaf 5.2. Woningbouwplannen moeten ook in Numansdorp doorgang blijven vinden. Numansdorp heeft de woningbouw ook nodig voor de vitaliteit van het dorp en de bredere opgaven op het gebied van wonen. Daarom kijkt de gemeente per project zorgvuldig naar de combinatie van woningbouw en infrastructurele maatregelen. Hierin moet een balans worden gevonden tussen de belangen op verschillende beleidsterreinen. De afsluiting van de Fortlaan kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Fortlaan zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Daarbij zal ook de impact op de Torensteelaan, Schuringsdijk en de verschillende kruispunten (waaronder kruispunt Fortlaan/Rietheuvel) verder bekeken moeten worden. Hierdoor wordt de afsluiting van de Fortlaan als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute. De gemeente is voor handhaving afhankelijk van politie en openbaar ministerie. Zij hebben inderdaad beperkte capaciteit om te handhaven en moeten dus ook prioriteiten stellen.</p>
Zienswijze 12		
12a	<p>Op de studie zelf zijn geen specifieke opmerkingen, echter wel op een deel van de voorgestelde maatregelen inzake de Fortlaan:</p> <p>Er wordt gesteld dat het afsluiten van de Fortlaan een no-regret maatregel is en dat de gemeenteraad, bij de behandeling van het Ontwikkelbeeld Numansdorp, dit al besloten heeft. Het is echter vreemd dat in het recente verleden dit plan niet tot uitvoering is gebracht. Er is toen een reconstructie van de Fortlaan uitgevoerd, welke een onveilige situatie heeft opgeleverd. Veel verkeer houdt zich niet aan de noord-zuid eenrichting met alle gevolgen van dien. Dit ook omdat de Fortlaan een "dode hoek" heeft waardoor dit verkeer heel laat of te laat wordt opgemerkt. Tevens is de constructie van de weg en het fiets-voetpad niet gebleken als veilig en erg onderhoudsgevoelig is t.g.v. verzakkingen.</p>	<p>Dank voor deze toevoeging. De afsluiting van de Fortlaan kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Fortlaan zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Hierdoor wordt de afsluiting van de Fortlaan als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute. We zullen uw opmerkingen meenemen in de onderbouwing en de afwegingen omtrent de Fortlaan.</p>
12b	<p>De berekening van verkeer is tevens uitgevoerd o.b.v.. de nulmeting 2023 en zal bij de verdere uitvoering van woningbouw in de Torensteepolder een nog grotere absolute reductie op de Rijksweg geven dan nu vermeld in het rapport.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan.</p>
12c	<p>Een eventueel bezwaar van bewoners van het Numansgors, welke in het verleden de afsluiting van de Fortlaan hebben bestreden, zou ongegrond verklaard moeten worden. De auto reistijd vanaf kruising N 487 /Rijksweg tot Torensteelaan/Rietheuvel is via de rondweg 39 seconden sneller dan via de centrale as. Tevens is de rondweg toentertijd aangelegd voor verkeer van/naar de Torensteepolder/Numansgors en het niet gebruik maken van deze rondweg zou de investering te niet doen.</p> <p>Het verzoek aan het College is dan ook zich aan het voorgaande no-regret besluit te houden zoals vastgesteld in de gemeenteraad.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Zie beantwoording 12a.</p>

12d	Voor de wijze waarop de Fortlaan afgesloten dient te worden willen wij als direct betrokkenen t.z.t. volledige participatie, waarbij we nu al moeten constateren dat een afsluiting alleen tijdens winkelopeningstijden een niet-uitvoerbare optie is.	De afsluiting van de Fortlaan kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Fortlaan zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knip heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Hierdoor wordt de afsluiting van de Fortlaan als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute.
	<b>Zienswijze 13</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 14</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 15</b>	
	<b><u>A. Onze zienswijze op de eerder door de raad genomen besluiten en raakvlakken, hoofdstuk 1.2 Goudappel (Goudappel):</u></b>	
15a	o Het wegcategoriseringsplan is volgens onze waarneming nooit door de raad vastgesteld. Sterker, dit agendapunt is in september 2021 door de raad zelf afgevoerd van de agenda (BIJLAGE 1) en daarna nooit meer in de raad behandeld. Maar, mogelijk zien wij iets over het hoofd? Kunnen wij een ondertekend raadsbesluit ontvangen? (...) In tegenstelling tot wat het college beweert (BIJLAGE 2) ligt er geen raadsbesluit dat de centrale as een onderzoeksopgave is. Hoe kijkt het college naar deze opvatting?	De besluitvorming over het wegcategoriseringsplan en Centrale as als onderzoeksopgave is als volgt geweest. Op 21 september 2021 verzoekt de raad het college om de Centrale as te onderzoeken en wegcategorie te verlagen. De motie die hieraan ten grondslag ligt is in de raadsvergadering van 21 september 2021 behandeld én aangenomen. Echter niet als onderdeel van het wegcategoriseringsplan maar als motie bij bestemmingsplan partiële herzieningen ruimtelijke plannen Numansdorp-Zuid. Op 15 februari 2022 heeft de raad het besluit genomen om de landelijke 'Duurzaam Veilig' inrichtingsprincipes te hanteren als uitgangspunt voor eenduidige weginrichtingen. Dit is het uitgangspunt voor opstellen van wegcategoriseringsplan, en daarmee is de bevoegdheid voor het vaststellen van het wegcategoriseringsplan bij het college komen liggen. Op 17 mei 2022 besluit het college om het wegcategoriseringsplan vast te stellen. De Centrale as is oorspronkelijk aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u, maar in de nieuwe wegcategorisering is de Centrale as als onderzoeksopgave aangemerkt. De proefopstelling en het onderzoek van Goudappel moet duidelijk maken welke wegcategorie de Centrale as kan krijgen.
15b	Hoewel het wegcategoriseringsplan niet door de raad is vastgesteld heeft de raad wel een besluit genomen over de wegcategorie van de centrale as. Het verlagen van de wegcategorie van de centrale as noch de verkeersmaatregelen op de centrale as zullen eind 2023 zijn gerealiseerd dan wel uitgevoerd. Echter, de 63 woningen worden wél gewoon gebouwd. De projectontwikkelaar kan dus gewoon doorgaan, terwijl genoemd raadsbesluit niet is uitgevoerd. Dit betekent dus dat de aanwonenden van de centrale as het extra verkeer zonder de beloofde verkeersmaatregelen moeten accepteren ..... !? Waarom communiceert het college niet richting inwoners en belanghebbenden?	Het bestemmingsplan van deze ontwikkeling is eerder vastgesteld, daardoor kan de projectontwikkelaar doorgaan. Woningbouwplannen moeten ook in Numansdorp doorgang blijven vinden. Numansdorp heeft de woningbouw ook nodig voor de vitaliteit van het dorp en de bredere opgaven op het gebied van wonen. Daarom kijkt de gemeente per project zorgvuldig naar de combinatie van woningbouw en infrastructurele maatregelen. Hierin moet een balans worden gevonden tussen de belangen op verschillende beleidsterreinen.

15c	<p>Wethouder Van Waveren doet als eerste college een toezegging om de centrale as in te richten als erftoegangsweg. Dit valt voor een ieder te beluisteren in de opnames<sup>1</sup> die zijn gemaakt tijdens deze raadsvergadering. Mogen wij als inwoners en aanwonenden van de centrale as er op vertrouwen dat de wethouder c.q. het college deze toezegging en afspraak nakomt? De wegcategorie van de centrale as moet volgens het raadsbesluit van 21-09-2021 worden verlaagd naar een erftoegangsweg. Kan het college aangeven waarom dit nog niet is gebeurd?</p>	<p>De wethouder ziet de urgentie om de Centrale as in Numansdorp aan te pakken, en deze veiliger en leefbaarder te maken. De gemeente streeft naar een herkenbare en uniforme weginrichting volgens de landelijke ontwerprichtlijnen volgens de Duurzaam Veilig filosofie. Destijds waren volgens deze theorie binnen de bebouwde kom twee wegtypen mogelijk: gebiedsontsluitingsweg 50 of erftoegangsweg 30. De wethouder deed deze toezegging om de centrale as op deze manier in snelheid te kunnen verlagen. Hoe de weg er precies uit komt te zien, moet uit nader onderzoek blijken.</p> <p>Uit onderzoek blijkt echter dat het niet mogelijk is om zonder grootschalige nieuwe infrastructuur zoals een nieuwe westelijke ontsluitingsroute de Centrale as als een erftoegangsweg 30 km/u in te richten conform de landelijke ontwerprichtlijnen. Een erftoegangsweg heeft namelijk een smalle rijbaan, waar fietsers op de rijbaan fietsen, is de straat met klinkers ingericht en zijn er drempels en plateaus om een veilige snelheid af te dwingen. Deze inrichting past helaas niet bij de hoge verkeersintensiteiten en busroute die over de centrale as rijden, ook niet na het nemen van maatregelen. Dit zou juist tot verkeersveiligheidsrisico's leiden.</p> <p>Wel hebben het CROW en het ministerie in de tussentijd de landelijke ontwerprichtlijnen aangepast, en een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd: de GOW30. Een gebiedsontsluitingsweg 30 betekent een verlaging van de snelheid, maar wel met hogere verkeersintensiteiten dan een erftoegangsweg 30. Uit onderzoek blijkt dat dit wegtype wel haalbaar is voor de Centrale as. Verder is het advies om voor een verder gaande verkeersreductie op de Centrale as een westelijke ontsluitingsroute te realiseren die de resterende verkeersfunctie van de Centrale as over kan nemen.</p>
15d	<p>In "Motie 004 Verlagen wegcategorie" stelt de raad als uitgangspunt dat de centrale as wordt ingericht als erftoegangsweg en niet zoals het college beweert een onderzoeksopgave is (BULAGE 4). Hoe klikt het college naar deze opvatting?</p>	<p>Het college heeft aangegeven een onderzoek te doen naar de benodigde verkeersmaatregelen om van de Centrale as een erftoegangsweg te maken. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd door Goudappel en het rapport is hiervan het resultaat. Naar nu blijkt is een functie als erftoegangsweg 30 enkel mogelijk als een nieuwe westelijke ontsluitingsroute wordt gerealiseerd. Wel is het mogelijk de Centrale as 30 km/u te maken en de verkeerseffecten substantieel te verlagen door herinrichting en aanpassing van de wegcategorie naar GOW30 in plaats van GOW50. We hebben de raad hier ook diverse keren over geïnformeerd en in deze afwegingen meegenomen.</p>
15e	<p>In de raadsvergadering van 08-03-2022 over een nieuw zwembad wijkt wethouder Van Waveren af van zijn eigen mondelinge toezegging en raadsbesluit (21-09-2021). De wethouder noemt een lagere reductie van het aantal verkeersbewegingen op de centrale as. Namelijk, een reductie van 30%. Alleen wordt deze reductie niet door de wethouder onderbouwd. Wat is de onderbouwing van de 7.000 verkeersbewegingen? En, wat de verkeerskundige onderbouwing is? Waarom wordt op de website van de gemeente de 30% reductie nadrukkelijk genoemd (BIJLAGE 5)? En, waarom wekt het college in hetzelfde bericht op de website de indruk dat de no regretmaatregelen worden uitgevoerd (BIJLAGE 5)?</p>	<p>Er was behoefte aan een concrete doelstelling van de raad. Deze is door de wethouder geformuleerd in 30% reductie. Daar was de raad akkoord bij. Onderbouwing hiervan is gelegen in het feit dat er nu 9.000 mvt/etm rijden, en dat bij een ETW30 er volgens jurisprudentie maximaal 6.000 mvt/etm is toegestaan (idealiter max 4.000 mvt/etm). Van 9.000 naar 6.000 correspondeert ongeveer met een 30% reductie.</p>
15f	<p>Overigens, bijzonder dat een planuitwerking voor het verkeersluw maken van de Voorstraat niet gelijk op kan lopen met het traject van de proefopstellingen. Het verkeersluw maken van de Voorstraat kan toch onder regie van de gemeente in een goede samenwerking warden aangepakt? Een overleg en samenwerking tussen de Detailhandelsraad Hoeksche Waard, winkeliersvereniging Numansdorp en aanwonenden? Bovendien heeft Numansdorp toch ook een BIZ? Hoe kijkt het college hier tegenaan?</p>	<p>Een verkeersluwere Voorstraat kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een verkeersluwere Voorstraat zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze verluwing heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Hierdoor wordt de Voorstraat als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute.</p>
15g	<p>Wij merken verder op dat tijdens de bewoners-/ participatieavond in het Numansdorp-Huis op 28-06-2023 wethouder Van Waveren op vragen over de no regretmaatregelen heeft geantwoord dat hij het niet ziet gebeuren dat bijvoorbeeld de Middelweg en Fortlaan verkeersluw worden gemaakt. Hiertoe zou geen politiek draagvlak zijn. Waarop baseert de wethouder dat hiervoor geen politiek draagvlak is?</p>	<p>Dat baseerde de wethouder op zijn ervaringen uit het verleden omtrent deze maatregelen.</p>

15h	Kan het college duidelijk maken waar de relatie is gelegd met het toekomstbeeld van Numansdorp waarbij getalsmatig wordt duidelijk gemaakt wat alle initiatieven voor gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op de centrale as? En de daarbij behorende verkeersmaatregelen?	Het ontwikkelbeeld geeft een aantal ontwikkelrichtingen weer voor de lange termijn voor Numansdorp. Daarbij wordt gesteld dat het verstandig (no-regret) is om de Centrale as in te richten als 30 km-weg. Ook geeft het aan dat enige inbreiding wenselijk is vanwege de vitaliteit van het dorp en de bredere opgaven op het gebied van wonen. Het doet nog geen uitspraken over grootschaligere ontwikkelingen en de gewenste uitbreidingslocaties daarvoor. Het ontwikkelbeeld stelt dat dit in de Molenpolder kan mits de ontsluiting op orde is. Daarmee wordt een getrapte fasering voorgesteld, waarin enige ontwikkeling doorgang kan vinden, maar bij verdere uitbreidingsplannen ook de infrastructuur mee moet groeien. Dat is de opgave waar we nu voor staan, en de herinrichting van de Centrale as is een belangrijke stap daarin.
15i	Op dit moment is in de kern Numansdorp geen sprake van een balans tussen ruimtelijke plannen en mobiliteit. Het ontbreekt op dit moment geheel aan transparantie over regie, (proces)planning en realisatie van de in het Ontwikkelbeeld opgenomen maatregelen. Een feit is dat er op dit moment alleen sprake is van bouwen, bouwen en nog eens bouwen. De infrastructuur en mobiliteit liggen hier mijlen ver op achter. Van het uitgangspunt "Eerst bewegen, dan bouwen" is absoluut geen sprake. Kan het college aangeven bij welk woningbouwprogramma het omslagpunt ligt, waarna de aanleg van een westelijke rondweg noodzakelijk is?	Enige woningontwikkeling moet ook in Numansdorp doorgang blijven vinden. Numansdorp heeft de woningbouw nodig voor de vitaliteit van het dorp en om inwoners van Numansdorp de kans te bieden in het dorp te blijven wonen. Daarom kijkt de gemeente per project zorgvuldig naar de combinatie van woningbouw en infrastructurele maatregelen. Hierin moet een balans worden gevonden tussen de belangen op verschillende beleidsterreinen. Voor grootschalige ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld Molenpolder is allereerst een oplossing voor de ontsluiting nodig. De mogelijkheden hiervoor worden momenteel onderzocht in een Verkenning naar een westelijke ontsluitingsweg. Verder zetten we goede stappen om de Centrale as aan te pakken en hier met enkele jaren de situatie te verbeteren. Ook zullen zachtere plannen mogelijk nog niet kunnen alvorens verdere infrastructurele maatregelen zijn getroffen. Voor planning zie beantwoording 15j.
15j	Onderzoek naar de aanleg van een westelijke rondweg schuift op in de tijd. De consequentie hiervan is dat dit alle nieuwe woningbouwinitiatieven blokkeert, omdat een integraal toekomstbeeld van de daarbij gewenste en daarbij passende verkeersinfrastructuur ontbreekt. Een westelijke rondweg is, zo lezen wij, noodzakelijk. Want, Goudappel geeft ook aan dat nieuwe woningbouwinitiatieven voor een verkeerstoename op de centrale as kunnen zorgen en een deel van het effect van de herinrichting naar 30 km/u te niet kan doen. Hoe kijkt het college naar deze opvatting?	Een verkennend onderzoek naar een westelijke ontsluitingsweg loopt op dit moment, en wordt - waarschijnlijk gelijktijdig met het Centrale as dossier - in het najaar voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze weg ligt er echter niet vandaag of morgen, en daarom kiezen we een stapsgewijze aanpak, waarbij we ten eerste de Centrale as herinrichten, en tegelijk een traject in gaan om een westelijke ontsluitingsroute mogelijk te maken.
<b>B. Onze zienswijze op het advies van Goudappel, d.d. 30-05-2023:</b>		
15k	reactie op advies hoofdstuk 5.3 rapport Goudappel: Is het nog steeds de bedoeling dat de werkzaamheden aan het riool gelijktijdig zullen plaatsvinden met realisatie van de verkeersmaatregelen op de centrale as? Heeft de raad voor de realisatie van de verkeersmaatregelen al budget beschikbaar gesteld? Zo ja, wanneer is dit door de raad besloten? Zo nee, wanneer brengt het college hiervoor een raadsvoorstel in besluitvorming?	Het is de bedoeling de ondergrondse en bovengrondse infra gelijktijdig aan te pakken.  Deze rapportage over verkeersmaatregelen gerelateerd aan de Centrale as gaat in het najaar naar de raad ter besluitvorming, waarbij de vraag is aan het college om voldoende budget beschikbaar te stellen om zowel het riool aan te pakken als de bovengrondse verkeersmaatregelen te treffen.

15l	<p>zienswijze op advies, onderdeel 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Alleen adviesnummer 1 bevat fysieke verkeersmaatregelen die direct invloed hebben op bestuurders op de centrale as.</li>   <li>o Wij zijn het niet eens met de herinrichting van de centrale as conform de GOW-30 principes.</li>   <li>o Wij zijn van mening dat er een helder raadsbesluit en een heldere mondelinge toezegging van wethouder Van Waveren ligt dat de centrale as als een erftoegangsweg wordt ingericht. Hier hoort een maximum aantal verkeersbewegingen bij van 4.000. Zoals aangegeven zijn wij van mening dat hier duidelijk een afspraak ligt die de raad heeft gemaakt. Dit doet ook recht aan bijvoorbeeld de Rijksstraatweg waar woningen direct aan de rijbaan zijn gelegen. Het is in onze ogen onbegrijpelijk te stellen dat een reductie van 30% daar voldoende effect zou hebben.</li>   <li>o De keuze voor de herinrichting van de centrale as zonder verkeerslichten (zoals deze in de proefopstelling zijn gebruikt) is door Goudappel duidelijk omschreven. Maar, de vraag is welke alternatieve verkeersmaatregelen voor verkeerslichten eveneens gaan zorgen voor het reduceren van de verkeersintensiteit met eenzelfde percentage? Het is begrijpelijk dat dit nader uitgewerkt moet worden. Wil het college hier bij de opdrachtverstrekking duidelijk regie en sturing op houden? En, gaat het college dit na realisatie monitoren? Kan het college dit toezeggen?</li>   <li>o In aansluiting op het punt hiervoor. In het rapport van Goudappel wordt gesproken over monitoring. Van welke streefcijfers moet worden uitgegaan bij de door Goudappel voorgestelde monitoring? Dit staat niet in het rapport. Welk streefcijfers wil het college hanteren?</li> </ul>	<p>Het eerste punt nemen we ter kennisgeving aan.</p> <p>Uit de proefopstellingen en studies met het verkeersmodel blijkt dat inrichting van de Centrale as als erftoegangsweg 30 km/u met maximaal 4.000 mvt/etm niet haalbaar is zonder op andere wegen onacceptabele problemen te veroorzaken. Alternatieve routes zoals de westelijke dijk- en polderwegen worden dan te druk. Uit het onderzoek volgt dat op korte termijn een inrichting als erftoegangsweg niet passend is, wel is een verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/u mogelijk door een inrichting en classificatie van de Centrale as als GOW30.</p> <p>Een westelijke ontsluitingsroute is noodzakelijk om de rest van de verkeersfunctie van de Centrale as over te nemen. Deze weg ligt er echter niet vandaag of morgen, en daarom kiezen we een stapsgewijze aanpak, waarbij we ten eerste de Centrale as herinrichten, en tegelijk een traject ingaan om een westelijke ontsluitingsroute mogelijk te maken.</p> <p>Monitoring ten aanzien van de verkeerseffecten blijft belangrijk, maar ook zicht op mogelijke aanvullende maatregelen. Om het zwembad te realiseren is het streven om de verkeersintensiteit op de Centrale as met tenminste 30% te reduceren. Dit draagt tevens bij aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Centrale as.</p>
-----	--	---

15m	<p>o Goudappel noemt in hoofdstuk 5.2 twee keer dat het doel is om van de centrale as een erftoegangsweg te maken. Citaat 1: "(...) Enkel gedragsmaatregelen zal echter niet voldoende zijn om een verkeersreductie van 30% te behalen of om van de centrale as een erftoegangsweg te maken (. .)". Citaat 2: "(. . .) Dit zal een positief effect hebben maar opnieuw zal enkel handhaving onvoldoende zijn om de doelstelling en beoogde verkeersreductie (-30% en erftoegangsweg) te halen (...)".</p> <p>o Wij hebben de indruk dat Goudappel de woorden in het rapport zorgvuldig kiest. Het lijkt erop dat Goudappel in een spagaat zit van een advies richting een erftoegangsweg tegenover het college c.q. wethouder Van Waveren, die kennelijk weg wil blijven bij de wegcategorie erftoegangsweg voor de centrale as.</p> <p>o Goudappel gaat ervan uit, zo staat te lezen, dat de no-regretmaatregelen uit het Ontwikkelbeeld Numansdorp worden uitgevoerd. We weten inmiddels van het college dat de no-regretmaatregelen niet worden uitgevoerd, omdat de raad hiervoor bij het vaststellen van het Ontwikkelbeeld Numansdorp geen budget beschikbaar heeft gesteld. Er ligt dus geen raadsbesluit voor de uitvoering van de no-regretmaatregelen. Waarom heeft college geen besluit van de raad gevraagd om hiervoor budget beschikbaar te stellen? Is er wel budget beschikbaar om de Middelweg en de Fortlaan af te sluiten? Gaat het college de Middelweg en Fortlaan daadwerkelijk afsluiten voor gemotoriseerd verkeer?</p>	<p>Zie voorgaande reacties over de opvattingen over de mogelijkheden voor inrichting als erftoegangsweg 30 km/u en het advies om de Centrale as in te richten als GOW30.</p> <p>Het Ontwikkelbeeld Numansdorp is in de raadsvergadering van 7 februari 2023 vastgesteld. Het klopt dat hieraan geen financiële consequenties zijn verbonden, en dat hier nog niet besloten is om de no regret-maatregelen uit te voeren. Het conceptrapport van Goudappel klopt hierop niet en wordt hierop gecorrigeerd. De afsluitingen van de Fortlaan en Middelweg kunnen bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van het knippen van de Fortlaan en Middelweg zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze knips hebben op andere wegen binnen (omliggende) wijken. Hierdoor worden de afsluitingen als vervolg(onderzoeks)opgave opgepakt.</p>
15n	<p>o Wij zijn van mening dat een herinrichting volgens een erftoegangsweg een eerste stap is om het mobiliteitsvraagstuk in Numansdorp op te lossen. Dit is nog lang niet voldoende. Wij doelen daarmee op de in figuur 5.7 het rapport van Goudappel ingetekende nieuwe woningbouwinitiatieven.</p> <p style="text-align: right;">Verder</p> <p>staat in de presentatie van Goudappel aan de raad, d.d. 08-06-2023, dat de "(. .) centrale as houdt zonder volwaardig alternatief (westelijke ontsluiting) een dubbelfunctie: verkeer en wonen. Voor westelijke wijken is oostelijke randweg geen alternatief (. .)".</p> <p>Eigenlijk zegt Goudappel hier dat een verdere belasting van de centrale as als gevolg van nieuwe woningbouwinitiatieven niet wenselijk is en dat een westelijke rondweg noodzakelijk is. Natuurlijk was dit niet de vraagstelling van het voorliggende rapport. Maar, dit is wel de kern van het mobiliteitsvraagstuk. Houdt het college rekening met de mogelijkheid dat er geen westelijke rondweg komt en (in dat geval) de centrale as een hoofd ontsluitingsroute blijft?</p>	<p>Het college zet zich in om een westelijke ontsluitingsroute Numansdorp te realiseren. Het klopt dat dit nog onzeker is en nog vele jaren kan duren voor deze gerealiseerd is. Daarom gaat de gemeente niet wachten met maatregelen en wordt wel aan de slag gegaan met de Centrale as om hier een GOW30-inrichting aan te geven. Dit kan binnen enkele jaren zijn uitgevoerd, zodat de situatie al eerder kan verbeteren.</p>
15o	<p>zienswijze op advies, onderdeel 2 t/m 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze adviezen zijn "soft". In de adviezen 2 tot en met 7 staan werkwoorden als "verkennen", "stimuleren", "agenderen", "aanvragen" en de omschrijving "waar mogelijk". Kortom: de adviezen 2 tot en met 7 hebben direct of op korte termijn geen invloed op het rijgedrag van mensen.</li> <li>• Goudappel geeft zelf in hoofdstuk 5.2 aan dat gedragsmaatregelen niet voldoende zijn om een verkeersreductie van 55% te behalen of om van de centrale as een erftoegangsweg te maken.</li> <li>• Opvallend is dat Goudappel niets opmerkt over de drie tankstations die aan de centrale as zijn gelegen en voor aanzienlijke verkeersbewegingen zorgen.</li> </ul>	<p>Gedragsmaatregelen als maatregelen op zichzelf zijn niet voldoende en zijn daarom onderdeel van een groter maatregelpakket. Het meeste effect wordt bereikt als alle maatregelen worden uitgevoerd, het is echter aan de gemeenteraad om voor al deze maatregelen ook financiering beschikbaar te stellen. In paragraaf 6.2 wordt de aanwezigheid van de tankstations en een autobedrijf aan de Centrale as benoemd, en wordt aanbevolen hier aandacht voor te hebben en waar mogelijk deze functies op een andere plek te vestigen die daar qua ontsluiting beter voor geschikt zijn.</p>



15p	<p>Zienswijze op overige punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onduidelijk in het rapport van Goudappel is wat het eindbeeld en doelstelling van de gemeente is? Welk eindbeeld, doelstelling en oplossing heeft het college voor het verkeersprobleem in Numansdorp? Welke besluiten heeft de raad volgens het college genomen over dit eindbeeld, doelstelling en oplossing?</li> <li>• Goudappel zegt dat realisatie van nieuwe woningbouwinitiatieven uit figuur 5.7 voor een verkeerstoeename op de centrale as kunnen zorgen en een deel van het effect van de herinrichting naar 30 km/u te niet kan doen. Dit betekent dat de voorgestelde verkeersmaatregelen op de centrale as niet voldoende zijn in het geval er nog meer woningbouw plaatsvindt. Onze stelling is dat de in het rapport van Goudappel voorgestelde verkeersmaatregelen die moeten leiden tot een reductie van de in het rapport genoemde 30% slechts een eerste stap zijn en een inhaalslag tot heden. Immers, voor (verkeers)maatregelen op de Burgemeester de Zeeuwstraat-Zuid en verkeersslu maken van de Voorstraat is nog helemaal geen plan bekend. Is het college dit met ons eens?</li> </ul>	<p>De doelstelling is het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid Centrale as door vermindering van de verkeersdruk en het beter benutten van de Oostelijke randweg. De rapportage bevat een maatregelenpakket die een belangrijke bijdrage gaat leveren aan deze doelstelling. De rapportage over verkeersmaatregelen gerelateerd aan de Centrale as gaat in het najaar naar de raad ter besluitvorming. In deze zelfde periode wordt een verkenning naar de mogelijkheden van een westelijke ontsluitingsroute in het kader van de Molenpolder aan de gemeenteraad gepresenteerd. Daarmee worden ook stappen gezet voor verdergaande lange termijn maatregelen. Deze liggen ook in lijn met een van de ontwikkelrichtingen zoals geschetst in het ontwikkelbeeld Numansdorp, waarmee ook bredere opgaven worden bediend.</p> <p>De voorgestelde maatregelen gaan ook effect hebben op het zuidelijk deel van de Burgemeester de Zeeuwstraat en de Voorstraat. De maatregelen zullen ook hier voor enige verkeersreductie zorgen. Een verkeersluwere Voorstraat kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een verkeersluwere Voorstraat zijn nog niet onderzocht. Evenals de effecten die deze verluwing heeft op andere wegen binnen omliggende wijken. Hierdoor wordt de Voorstraat als opgave opgepakt in relatie tot de westelijke ontsluitingsroute.</p>
15q	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verder is onze stelling dat van nieuwe woningbouwinitiatieven uit figuur 5.7 enkel en alleen met de voorgestelde verkeersmaatregelen uit het rapport van Goudappel geen sprake kan zijn. Hiervoor zijn aanvullend op de verkeersmaatregelen op de centrale as nog vier keiharde voorwaarden van toepassing: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Aanleg van een westelijke rondweg</li> <li>ii. Verkeersmaatregelen op de Burgerneester de Zeeuwstraat tussen de Hoekstraat en de Vlielandersstraat voor het verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Numansdorp.</li> <li>iii. Verkeersslu maken van de Voorstraat. In het rapport van Goudappel valt te concluderen dat er in het centrumgebied van Numansdorp een toename van 3.000 naar 6.000 verkeersbewegingen is te verwachten. Deze prognose maakt het centrumgebied verre van aantrekkelijk, zeker nu wethouder Van Waveren de uitspraak heeft gedaan dat de Fortlaan niet verkeersslu zal worden gemaakt. Hoe gaat het college dit aanpakken?</li> <li>iv. In het geval een rondweg Klaaswaal wordt aangelegd mag deze niet aansluiten op de centrale as Numansdorp.</li> </ul> </li> <li>• Vraag aan het college is wat de aanpak en planning (inclusief de aanleg van een westelijke rondweg) is om de verkeersintensiteit op de gehele centrale as eerst te reduceren, voordat nieuwe woningbouwinitiatieven uit figuur 5.7 weer kunnen gaan plaatsvinden, onderbouwd met een strategisch perspectief?</li> </ul>	<p>Goudappel adviseert reeds in hun rapport meerdere van de aangehaalde maatregelen. In relatie tot de Westelijke ontsluitingsroute en Voorstraat zie beantwoording 15p. In het advies wordt reeds geconcludeerd dat een oostelijke variant van de rondweg Klaaswaal positief bijdraagt aan de opgaven in Numansdorp, en dat wordt aanbevolen dit mee te wegen in de besluitvorming van de randweg Klaaswaal. Woningbouwplannen moeten ook in Numansdorp doorgang blijven vinden. Numansdorp heeft de woningbouw ook nodig voor de vitaliteit van het dorp en de bredere opgaven op het gebied van wonen. Daarom kijkt de gemeente per project zorgvuldig naar de combinatie van woningbouw en infrastructurele maatregelen. Hierin moet een balans worden gevonden tussen de belangen op verschillende beleidsterreinen. De voorliggende adviezen hebben een looptijd tot (einde rioolwerkzaamheden). Na afronding van het verkennende onderzoek naar een westelijke ontsluitingsweg zal hiervoor ook een aanpak en planning kunnen worden opgesteld.</p>

<b>C. Onze zienswijze op het functioneren van het college in relatie tot dit onderwerp:</b>	
15r	<p>De voorliggende zienswijze gaf ons de gelegenheid terug te kijken op de afgelopen jaren in dit dossier. Wij schetsen de volgende waarnemingen en opvattingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeenteraadsverkiezingen 2022: <ul style="list-style-type: none"> <li>o In de verkiezingsprogramma zijn VVD, SGP en CDA duidelijk over de mobiliteit in Numandorp: aanleg van een westelijke rondweg en volgens de SGP zelfs 'gas op de centrale as'. Na de verkiezingen volgt een hoofdlijnenakkoord en in het uitvoeringsplan komt een westelijke rondweg niet meer voor .....???</li> </ul> </li> <li>• Fortlaan open versus unaniem besluit voormalige gemeente Cromstrijen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Midstate vraagt vergunning aan voor 63 woningen. In de aanvraag staat dat de bouw van slechts 63 nieuwe woningen nauwelijks invloed heeft op de toename van de verkeersintensiteit op de centrale as. Ook benoemt Midstate in de aanvraag, dat als de Fortlaan open blijft Midstate geen aanvullende geluidsmaatregelen hoeft te nemen voor de nieuw te bouwen woningen aan de Torensteelaan. Maar het betekent wel dat de aanwonenden van de centrale as met het open houden van de Fortlaan dezelfde extra verkeersintensiteit en extra geluidsoverlast 'gewoon' moet accepteren? Terwijl, zoals eerder genoemd Midstate bij de nieuwe woningen geen extra geluidsisolerende maatregelen hoeft te treffen. Vindt het college dit fair? Welke oplossing of tegemoetkoming heeft het college hiervoor?</li> <li>o Is het niet vreemd dat een BVR en Goudappel concluderen de Fortlaan verkeersluw te maken en dat wethouder Van Waveren hier anders naar handelt zonder een duidelijke verkeerstechnische onderbouwing?</li> <li>o Wij constateren dat er bij het participatieproces en de inspraakavond in de Numansdorpse brandweerkazerne ons inziens geen rekening is gehouden met bijvoorbeeld een uitspraak van de Raad van State (BIJLAGE 7) en andere feiten/argumenten, maar vooral is geluisterd naar een grote groep schreeuwers. Het college besloot de Fortlaan open te laten. Dit, zelfs tegen een unaniem genomen raadsbesluit van de voormalige gemeente Cromstrijen in.</li> </ul> </li> </ul>
	<p>Het eerste punt nemen we ter kennisgeving aan. Voor de geluidssituatie zie beantwoording 4i. Voor de afsluiting Fortlaan zie beantwoording 12d.</p>

15s	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkelbeeld Numansdorp (raadsvergadering februari 2023): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Het BVR rapport is echt geen visie, dit is slechts een beschrijving van de situatie, meer is het niet. Geen gezamenlijk geformuleerde probleemstelling. Geen gezamenlijk geformuleerde oplossing. Geen procesplanning. Geen budget. In het Ontwikkelbeeld werden alleen zogenaamde no-regret maatregelen genoemd. De suggestie werd gewekt dat deze noregretmaatregelen zouden worden uitgevoerd. We weten inmiddels dat dit niet zo is. In praktische zin gebeurt met dit Ontwikkelbeeld nog helemaal niets, nog helemaal geen uitvoering van no-regretmaatregelen of wat dan ook.</li> <li>o Tijdens de behandeling van het Ontwikkelbeeld Numandorp vraagt de VVD aan wethouder Van Waveren om een procesplanning. Een uitstekende vraag. Echter, de wethouder weigert deze te geven.</li> <li>o Vervolgens wordt bij dit agendapunt een motie aangenomen en vraagt de raad twee keer per jaar een update van het college over majeure ruimtelijke ontwikkelingen versus mobiliteit, met de eerste update voor 1 april 2023. In die eerste (en tevens laatste!) update verwijst het college voor meer informatie over dit thema naar reguliere P&amp;C-documenten. Dus, wij moeten als belanghebbenden gaan zoeken in dikke P&amp;C-documenten om informatie te krijgen over dit prangende mobiliteitsvraagstuk? Als inwoners en belanghebbenden voelen wij ons absoluut niet meer serieus genomen.</li> <li>o Wij vinden het opvallend dat in geen enkel document, onderzoeksrapport en informatie vanuit het college wordt genoemd bij welke omvang aan ruimtelijke plannen een westelijke ontsluiting strikt noodzakelijk is?</li> </ul> </li> </ul>	Uw opmerkingen over het Ontwikkelbeeld Numansdorp nemen wij ter kennisgeving aan. In relatie tot de rest van uw reactie, zie beantwoording 15i en 15j.
15t	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salamitactiek: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Telkens voor relatief kleine ruimtelijke plannen toestemming geven en procedures in besluitvorming brengen, zoals de 63 woningen in de Torensteepolder als ook het nieuwe zwembad. Waarom? Omdat deze toch een beperkte invloed hebben op extra verkeersintensiteit op o.a. de centrale as .....</li> </ul> </li> <li>• Evaluatie proefopstellingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Wij vrezen dat het college het raadsbesluit over de evaluatie van de proefopstellingen zal gebruiken om gewoon verder te gaan met bouwen, zonder een toekomstbestendige oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk, en geen rekening houdt met de toename van de verkeersintensiteit op de gehele centrale as, inclusief het wegvak Burgemeester de Zeeuwstraat-Zuid, tussen de Hoekstraat en de Vlielandersstraat (prognose 6.000 verkeersbewegingen! ).</li> </ul> </li> </ul>	Zie beantwoording 15i. Middels voorgestelde jaarlijkse monitoring wordt ondervangen dat verkeersproblematiek ontstaat op locaties waar dit niet is bedoeld. Vanuit dit oogpunt is er aandacht voor het binnen de acceptabele grenswaarden blijven van de waterbedeefecten die de herinrichting van de Centrale as veroorzaakt. Indien op basis van de voorgestelde jaarlijkse monitoring blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn dan worden deze getroffen, ook op de genoemde locatie.
15u	<p><b>Wij menen een patroon te zien in: 1) maximaal tegemoet komen aan wensen van ontwikkelaars en minimale openheid richting raad en inwoners over een toekomstperspectief, aanpak en (proces)planning voor het mobiliteitsvraagstuk; 2) niet nakomen van mondelinge toezeggingen en niet uitvoeren van raadsbesluiten.</b></p>	Het college is van mening dat met dit rapport een gedegen integraal onderzoek is gedaan. Middels de projectwebsite, organiseren van twee dorpsbrede bewonersavonden, een enquête en het betrekken van de werkgroep Centrale as en winkeliersvereniging heeft de gemeente zich ingespannen om alle belanghebbenden de kans te geven zich te laten informeren. Aan het verdere ontwerpproces voor de herinrichting van de Centrale as zit ook een participatieproces.
<b>Zienschijf 16</b>		
Gelijklopend aan zienschijf 12		
<b>Zienschijf 17</b>		
Gelijklopend aan zienschijf 12		

	<b>Zienswijze 18</b>	
18a	<p>Reconstructie centrale as Numansdorp. Door de voorgenomen aanpassingen op de centrale as zal een deel van het verkeer zich verplaatsen naar de Oostelijke randweg. Gevolg hiervan is dat de drukte op de Weth. vd Veldenweg fors zal toenemen. In het bijzonder het weggedeelte tussen de rotonde (Weth. vd Veldenweg – Torensteelaan) en de kruising met de Burg. de Zeeuwstraat zal de onveiligheid toenemen en de kans op ongelukken toenemen.</p>	<p>De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit. Deze maatregelen maken het mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren en het extra verkeer veilig af te kunnen wikkelen.</p>
18b	<p>Het genoemde weggedeelte van de Weth. vd Veldenweg nodigt uit om hard te rijden. Overdag is dat het geval, maar in de avond lijkt het soms wel een racebaan. Daarbij maakt ook veel vrachtverkeer gebruik van deze straat.</p> <p>Het fietspad maakt deel uit van de weg. Doordat het fietspad deel uitmaakt van de weg ontstaan er regelmatig onveilige situaties bij passerend verkeer, zeker vrachtverkeer en bussen. Oversteken naar de aanliggende huizen of wijken is regelmatig gevaarlijk. Veel fietsers maken gebruik van het voetpad langs de vrijstaande huizen om veilig een deel van de Weth. vd Veldenweg af te leggen. Ook dit geeft weer ongewenste effecten met voetgangers. Met het toenemend verkeer op het genoemde weggedeelte wordt de kans op ongelukken voor kwetsbare weggebruikers alleen maar groter.</p> <p>Langs het genoemde weggedeelte zijn een aantal opritten van huizen en de nodige parkeervakken. Ten aanzien van de opritten is een vergelijkbare onveiligheid waarneembaar. In het bijzonder in de situaties om de oprit op te draaien. Zeker in drukke situaties wordt de helft van de weg geblokkeerd om de oprit op te rijden. Bij de huizen (15 en 17 in het bijzonder) is het regelmatig onveilig door de knik in de weg. Deze knik maakt de weg onoverzichtelijk. Door de regelmatig hoge snelheden is het maar hopen dat de aankomende bestuurder in de gaten heeft dat auto's stoppen om de oprit op te rijden.</p> <p>Samenvattend, de aanpassingen aan de centrale as van Numansdorp mogen nooit leiden tot het verplaatsen van onveilige situaties naar een andere plek in het dorp. In het uitgevoerde onderzoek is alleen gekeken naar de centrale as en niet integraal naar de verkeersveiligheid in het hele dorp. Door het genoemde waterbed effect van het verplaatsen van verkeersstromen zal de verkeersonveiligheid op meerdere plekken in het dorp toenemen. Ik wil hierbij een dringende oproep doen om een integraal verkeersveiligheidsonderzoek uit te voeren in Numansdorp rond het verplaatsen van de verkeersstromen in relatie tot het aanpassen van de centrale as.</p>	<p>Zie voorgaande reactie op 18a. In het onderzoek is integraal naar het wegennet van Numansdorp gekeken. Ook op dit wegvak zijn maatregelen noodzakelijk en is de verkeersveiligheid belangrijk. Middels voorgestelde jaarlijkse monitoring wordt ondervangen dat verkeersproblematiek ontstaat op locaties waar dit niet is bedoeld. Vanuit dit oogpunt is er aandacht voor het binnen de acceptabele grenswaarden blijven van de waterbedeffecten die de herinrichting van de Centrale as veroorzaakt. Indien op basis van de voorgestelde jaarlijkse monitoring blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn dan worden deze getroffen, ook op de genoemde locatie.</p>
	<b>Zienswijze 19</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 20</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 21</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 22</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 23</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 24</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 25</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 26</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12
	<b>Zienswijze 27</b>	
	Gelijkkluidend aan zienswijze 12	Zie beantwoording zienswijze 12

Zienswijze 28		
28a	<p>De mogelijke effecten uit de aanbevelingen zullen de leefbaarheid en veiligheid van onze woonomgeving sterk benadelen. Naar onze mening speelt dit nadeel in het bijzonder op het deel van de Wethouder van der Veldenweg, vanaf de Middelweg tot de Zeeuwsstraat waar de meeste intensieve verkeersintensiteit gaat optreden. Lees uw eigen cijfers bij dit gebied in het rapport er maar op na en u kunt alleen maar bevestigen dat hier de meeste impact optreedt.</p> <p>Het bleek onder andere op de informatieavond dat er meer delen in Numansdorp zijn waar - overtuigend beargumenteerd- ernstige nadelen op de leefbaarheid zullen optreden. Onze zienswijze beperkt zich echter tot onze leefomgeving. Het blijkt overtuigend dat de leefbaarheid en veiligheid op meerdere plekken in Numansdorp er ernstig op achteruit gaat met deze maatregelen. Door het achterwege laten of bagatelliseren van deze effecten in dit rapport geeft u de raad niet de juiste en volledige informatie om weloverwogen een besluit te laten nemen.</p>	<p>Het college is van mening dat gedegen en integraal onderzoek is gedaan, en deze in het rapport weerspiegeld wordt. Maatregelen op de Centrale as zorgen inderdaad voor waterbedeefecten, en daarbij moet voorkomen worden dat elders nieuwe knelpunten ontstaan. In het rapport wordt hier inzicht in gegeven zodat de raad een weloverwogen besluit kan nemen.</p>
28b	<p>1: Waarom beperkt u het doel, de scope, de aanpak, en het onderzoek en rapport zo nadrukkelijk enkel en alleen op de leefbaarheid van de Centrale as? (o.a. alinea 1.1) U stelt in 1.3 dat u kijkt naar maatregelen op de bron van hinder, het verkeer, aan te pakken én dat ook buiten de centrale as maatregelen denkbaar zijn. In uw conceptrapport blijken geen concrete aanbevelingen opgenomen te zijn voor de verkeershinder buiten de centrale as.</p>	<p>De aanleiding van dit onderzoek is de problematiek rondom de leefbaarheid op de Centrale as. Bij de afweging van de maatregelen is rekening gehouden met de resulterende verkeerseffecten op andere wegen binnen Numansdorp. Op die manier is de verkeerssituatie in Numansdorp als geheel beschouwd. Daarbij is rekening gehouden met grenswaardes voor verkeersintensiteiten behorend tot de specifieke wegtypes. Er worden ook maatregelen geadviseerd voor andere wegen buiten de Centrale as. Het rapport wordt hier nog op verduidelijkt.</p>
28c	<p>2: Welke concrete maatregelen treft u voor de verkeershinder in andere delen dan de centrale as? In het rapport geeft u -beperkt uitgewerkt- blijk van de hinder elders in Numansdorp of concrete aanbevelingen ter beperking daarvan. U laat daarbij opvallend het deel van de Wethouder van der Veldenweg, vanaf de Middelweg tot de Zeeuwsstraat achterwege. Naar onze mening is u voldoende informatie gegeven waar de bijzondere knelpunten voor leefbaarheid en veiligheid in Numansdorp ontstaan.</p>	<p>Met dit onderzoek zet de gemeente stappen in het verbeteren van de leefbaarheid langs de Centrale as. Daarbij is de situatie in de rest van Numansdorp ook van belang. Bij het komen tot een samenhangend maatregelpakket is hier aandacht voor. De effectiviteit van deze maatregelen zijn onderzocht middels onder andere de proefopstellingen en verkeersmodelstudies. Middels voorgestelde jaarlijkse monitoring wordt ondervangen dat verkeersproblematiek ontstaat op locaties waar dit niet is bedoeld. Bovendien is de Wethouder van der Veldenweg ingericht als Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW-50). Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie. GOW-50 wegen hebben een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen.</p>
28d	<p>3: Kunt u de raad meer en concreet overzichtelijk informeren over de gevolgen van de aanpak centrale as in andere delen van Numansdorp en heldere aanbevelingen daarvoor? Indien nodig kunt u daarvoor ook een aanvullend onderzoek naar laten uitvoeren.</p>	<p>De rapportage beschrijft de gemaakte afwegingen en informeert daarmee de raad over de gevolgen van de aanpak. Voorts wordt geadviseerd de verkeerseffecten te blijven monitoren om daarop te kunnen acteren, om negatieve consequenties van waterbedeefecten in ogenschouw te blijven houden.</p>
28e	<p>Als bewoners van het Hoenderhof in Numansdorp grenst ons perceel direct aan de Wethouder van der Veldenweg. We zijn er ons degelijk van bewust dat deze weg een geschikte ontsluiting is van oost-Numansdorp en de enige weg die daarvoor is ingericht, en -tot op zekere hoogte- meer benut zou moeten worden. Met ons begrip hiervoor missen we in het rapport enig wederzijds begrip uwerzijds voor de nadelige effecten die de maatregelen met zich mee gaan brengen voor onze leefbaarheid. De huidige verkeersintensiteit op de Wethouder van der Veldenweg leidt reeds tot geluidsoverlast en hinder in de tuin en in huis. Ter illustratie; -bij iedere voorbijkomende auto moet een gesprek in de tuin onderbroken worden en met regelmaat -bij wat zwaarder verkeer- geldt dezelfde hinder in huis.</p> <p>Op de informatieavonden is door u aangegeven dat het type weg Wethouder van der Veldenweg geschikt is voor 10.000 verkeersbewegingen. En daaraan gekoppeld is er een normatieve en dus theoretische verkeershinder bepaald. Met andere woorden, het wegtype met 10.000 verkeersbewegingen bepaalt de hinder die de bewoner moet accepteren. Dat lijkt ons een vreemde en halsstarrige toepassing van ontwerprichtlijnen en geeft weinig blijk van de feitelijke situatie.</p>	<p>Wij vinden het spijtig dat u te weinig wederzijds begrip voor uw situatie terug vindt. Het college heeft zeker aandacht voor uw situatie. In het rapport zullen we de situatie langs de oostelijke randweg dan ook uitgebreid beschrijven en toelichten. Tijdens de proefopstelling is er fors meer verkeer over de oostelijke randweg gaan rijden. Dat was ook een van de doelstellingen van het project. Echter, zijn we ons ervan bewust dat een toename van verkeer ook voor een toename van geluid zorgt. De geluidsbelastingniveau's zijn nu echter niet dermate dat hier wettelijk gezien grote problemen zijn.</p> <p>In zijn algemeenheid geldt dat op gebiedsontsluitingswegen 50 km/u binnen de bebouwde kom zo'n 10.000 verkeersbewegingen per dag kunnen rijden, waarbij effecten naar de omgeving en de verkeersveiligheid acceptabel worden bevonden. Dit kan uiteraard lokaal verschillen of anders ervaren worden.</p> <p>Zie verder ook de beantwoording op zienswijze 28c en beantwoording 4i voor de geluidssituatie.</p>

28f	4: U heeft aangeven te monitoren op geluid en trillingen middels verkeerseffecten en enquête. Dat heeft u nagelaten, of wederom beperkt tot de centrale as. Hinder in overige wijken baseert u dus op theoretische modellen. Kunt u alsnog een feitelijke enquête uitzetten in de overige wijken en daarmee inzicht krijgen in de werkelijke situatie?	Via de reeds gedane enquête hebben ons ook de signalen bereikt elders uit Numansdorp waar bewoners meer overlast ervaren, waaronder bewoners langs de Wethouder van der Veldenweg. We gaan op dit moment geen nieuwe enquête uitvoeren. Wel gaan we na uitvoering van de maatregelen de situatie monitoren, en daarin is ook de beleving van bewoners een belangrijke indicator. Zie verder ook beantwoording 4i.
28g	5: Kunt u inzicht geven over de geldende normen waaronder geluid en trillingen bij het type weg van de oostelijke randweg, inclusief de feitelijke voorwaarden zoals de aangenomen maximale snelheid, afstand van de weg tot de bewoonde percelen en andere noodzakelijke voorzieningen om binnen de normen te blijven?	De wet geluidhinder (o.a. artikel 82) biedt inzicht in de geldende normen omtrent geluid bij gemeentelijke wegen, zie beantwoording 4i. Ten aanzien van de inrichting en kenmerken van de weg geeft de landelijke kennisorganisatie CROW richtlijnen uit. Hierin is opgenomen dat een gebiedsontsluitingsweg binnen de kom een maximum snelheid kent van 50 km/u, en in sommige gevallen 70 km/u. De geluidsbelasting naar de omgeving is een complex samenspel waarbij aspecten van de weg, het verkeer en de omgeving een rol spelen. Daar kunnen dus geen generieke normen voor gegeven worden. Wel zijn er berekeningen gedaan van de geluidssituatie langs de drukkeren wegen in Numansdorp voor 2018 en 2030. Deze zijn in het rapport opgenomen en toegelicht.
28h	In uw rapport (4.2 grenswaarden) stelt u vervolgens het tegenovergestelde. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid (trillingen, geluid) stellen grenzen en passende maatregelen aan het verkeer over een weg. Het is opvallend dat nota bene aan de Wethouder van der Veldenweg, vanaf de Middelweg tot de Zeeuwstraat geen geluidsmetingen zijn gedaan. De conclusies enkel op basis van het aantal verkeersbewegingen zijn te kort door de bocht. Dat geldt overigens ook voor alle andere leefbaarheidsknelpunten buiten de centrale as. Deze laat u in uw gehele onderzoek grotendeels achterwege.	Zie beantwoording 4i.
28i	6: Kunt u concreet aanvullend onderzoek verrichten in de overige leefbaarheidsknelpunten buiten de centrale as, en op basis daarvan concrete aanbevelingen doen? In paragraaf 2.2 stelt u dat de Wethouder van der Veldenweg goed ingericht is als ontsluitingsweg 50km/u. U wekt daarmee in het rapport bijna de suggestie dat geheel Numansdorp ontsloten kan worden via deze weg. U laat hierbij geheel achterwege dat alle wegen vanaf de rotonde Middelweg Numansdorp NIET zijn ingericht als ontsluitingsweg 50km/u, of als zodanig kunnen worden ingericht. Wat u zelf aangeeft in paragraaf 4.2 van uw rapport. Zonder aanvullende voorzieningen zoals een westelijke randweg, beperkt gebruik van de centrale as, sluisverkeer en blijkbaar het afsluiten van de Middelweg concentreert u nagenoeg alle verkeersbewegingen in Numansdorp naar de Vd Veldenweg. Een leefomgeving die zich daardoor in zekere mate kan vergelijken met de centrale as. U creëert hierdoor dus eigenlijk een tweede centrale as. U laat dit knelpunt in uw rapport duidelijk onderbelicht doordat u vooral positief suggereert dat de Oostelijke randweg 'het allemaal wel toelaat'.	Zie beantwoording 4n en 28c.
28j	7: Kunt u bevestigen dat het aanwijzen van de Wethouder van der Veldenweg als ontsluitingsweg leidt tot een verkeersinfarct op de kruising van de Zeeuwstraat? Het valt aan te bevelen de raad over dit knelpunt inclusief aanbevelingen nader te informeren.	Tijdens de proefopstelling is een verkeersinfarct op dit kruispunt uit gebleven. Wel heeft dit kruispunt onze aandacht vanwege de verkeersveiligheid. We blijven de verkeerssituatie hier monitoren, om te zien wat de verkeersdruk hier doet. Op basis daarvan worden indien nodig maatregelen genomen.
28k	8: Kunt u stoppen met het gebruiken van de term randweg die suggereert dat er sprake is van een soort doorstroming of parallelweg. Numansdorp is door zijn ligging vooral een bestemmingsdorp en de Wethouder van der Veldenweg als GOW50-weg eindigt op zijn best bij de rotonde Torensteelaan. Geen enkele weg verder het dorp in is geschikt voor zulke verkeersintensiteiten.	De oostelijke randweg is een term die wordt gebruikt voor de van noord naar zuid lopende wegen gelegen aan de oostkant van het dorp: Wethouder van der Veldenweg en Torensteelaan. Deze wegen zijn gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u. Een dergelijke weg heeft als doel om woonwijken te verbinden met de hoofdwegen (rijkswegen en provinciale wegen). Dergelijke wegen hebben dus nadrukkelijk een verkeersfunctie, en zijn hier ook voor ingericht. Deze wegen hebben ook een betere inrichting om meer verkeer af te wikkelen dan de Rijksstraatweg en de Burgemeester de Zeeuwstraat, terwijl de verkeersdruk op de Centrale as momenteel twee keer zo hoog is dan de verkeersintensiteit op de wegen van de Oostelijke randweg. De Wethouder van der Veldenweg is aangelegd ter ontsluiting van het centrum en de destijds nieuwe woonwijken aan de oostzijde van Numansdorp. De term oostelijke randweg zal niet worden aangepast in het rapport.

28l	<p>In uw rapport geeft u aan dat u 'klachten' van bewoners van de centrale as heeft meegenomen in uw probleemstelling.</p> <p>9: Kunt u ook onze klachten meenemen dat de snelheid en daarmee geluidshinder op de Wethouder van der Veldenweg structureel hoog is?</p>	<p>De situatie langs de Centrale as is het meest problematisch. Dat neemt niet weg dat er ook elders in Numansdorp klachten worden ervaren. Deze weegt de gemeente af tegen de landelijk geldende normen, richtlijnen en wetten. In het onderzoek is nadrukkelijk gekeken naar de waterbedeecten van maatregelen aan de Centrale as, omdat het college problemen niet wil verplaatsen. Ook moeten de alternatieve wegen de extra verkeersbewegingen wel aan kunnen. We hebben uw klachten meegenomen in dit rapport en voorzien in het advies.</p>
28m	<p>De conclusies in het gemeten snelheidsgedrag (4.2.3.) zijn tegenstrijdig. U heeft aangegeven dat de snelheid op de centrale as een belangrijk aspect is van de ervaren hinder.</p> <p>Uw proefopstelling heeft zelfs de leterlijke opgave 'vertraging' gekregen. Begrijpelijk, want ook vanuit ons eigen perspectief lijkt een 30 km/u erg prettig voor ieders leefomgeving. Een belangrijk aspect bij de ontwerprichtlijnen van een weg lijkt ons de te handhaven maximumsnelheid waarbij een enkele uitschieter wel wegvalt in het gemiddelde. Uw metingen geven aan dat de gemiddelde snelheid op de centrale as vóór en tijdens de proef structureel 10 km/u lager is dan de geldende snelheid, met een paar procent hardrijders. De Van der Veldenweg is daarentegen wel gemiddeld structureel hoger dan de geldende 50 km/u. Daarbij mogen we aannemen dat deze hogere gemiddeld ook aanzienlijk beïnvloed wordt door veel meer uitschieters naar hogere snelheden. Dat wordt namelijk bevestigd door ons eigen waarnemingen dat juist deze structureel hogere snelheden tot overlast leiden. Kortom, hardrijden is op de Van der Veldenweg is veel vaker en harder dan op de centrale as. U laat dat gegeven in het rapport volledig achterwege. Integendeel. U stimuleert juist hogere snelheden door het aantrekkelijker maken van de Wethouder van der Veldenweg.</p>	<p>Vertragen tijdens de proefopstellingen was bedoeld om automobilisten op de Centrale as een langere reistijd mee te geven, waardoor zij eerder gebruik maken van de Oostelijke randweg. We stimuleren geen hogere snelheden op de Weth. vd Veldenweg met het aantrekkelijker maken van de weg. De 'aantrekkelijkheid' is erop gericht dat automobilisten sneller geneigd zijn om gebruik te maken van de Oostelijke randweg in plaats van de Centrale as. Bij het analyseren data van tetslangen voor snelheid is het gebruikelijk te kijken naar gemiddelden. De data op locatie 12 laat in 4% van de gevallen een snelheid van meer dan 60 km/u zien (op etmaalbasis).</p>
28n	<p>10. Wij zijn pertinent tegen alle suggesties en maatregelen die uitnodigen tot een hogere snelheid op de Wethouder van der Veldenweg. Waar we ons redelijk willen opstellen voor het hoger aantal verkeersbewegingen op de Wethouder van der Veldenweg en daarmee ons deel van de gezamenlijke verkeersoverlast op ons nemen, stuiten uw terugkerende suggesties dat de randweg best een racebaan kan worden ons tegen de borst. Of zoals u het liever noemt, een weg met betere doorstroming.</p>	<p>We gaan het snelheidsgedrag monitoren om te beoordelen of dit straks na herinrichting Centrale as problematisch is. Als dat het geval is dan zijn maatregelen nodig. In de monitoring wordt ook het snelheidsgedrag op de Oostelijke randweg beschouwd. Op basis van deze monitoring moet blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn.</p>
28o	<p>11: Kunt u in de aanbevelingen opnemen dat er ook op de Van der Veldenweg harde -dus geen ludieke- snelheidsbeperkende maatregelen moeten worden getroffen ten behoeve van de leefbaarheid en veiligheid tussen de Middelweg en de Zeeuwstraat?</p>	<p>De Wethouder van der Veldenweg tussen de Torensteelaan en Vlielandersstraat wil het college evenens 30 km/u maken conform de principes van GOW30. Voor het noord-zuid gelegen deel van de Wethouder van der Veldenweg zijn maatregelen voorzien aan de rotondes, fietsoversteken en mogelijk het asfalt (als uit geluidsonderzoek blijkt dat dit nodig is). Verder moet de Wethouder van der Veldenweg een inrichting houden als GOW50, zodat verkeer ook deze route blijft kiezen. Bij een GOW50 zijn snelheidsremmende maatregelen op wegvakken niet passend, tenzij het snelheidsgedrag dermate grote excessen laat zien. Uit metingen blijkt dat niet het geval te zijn. Zie ook beantwoording op het vorige punt 28n.</p>
28p	<p>In paragraaf 4.5 geeft u aan dat de verkeersveiligheid niet in het geding is bij toename op de Wethouder van der Veldenweg omdat deze is ingericht voor dergelijke verkeersintensiteit. Die aanname geldt zoals eerder gezegd alleen voor de weg tot aan de rotonde Torensteelaan. Vanaf daar tot aan de Zeeuwstraat is de weg helemaal niet ingericht op zo'n toename en zal de verkeersveiligheid alleen maar afnemen.</p>	<p>Wij gaan er vanuit dat u hier het stuk Weth. vd Veldenweg tussen de Vlielandersstraat en de rotonde Torensteelaan bedoeld. De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandersstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit.</p>
28q	<p>12: kunt u dat veiligheidsrisico ook duidelijker aangeven in het rapport en duidelijk aangeven tot waar de randweg daadwerkelijk voldoet aan uw eisen t.a.v. verkeerveiligheid en leefbaarheid. Zoals gezegd is dat naar onze mening vanaf de Energieweg tot aan de rotonde Middelweg.</p>	<p>Zie beantwoording 4n.</p>

28r	De afweging maatregelen en daaruit voortvloeiend uw advies zijn mede tot stand gekomen met de werkgroep centrale as en winkeliersvereniging. Dat klinkt misschien als een brede vertegenwoordiging maar dat is het natuurlijk niet. Het is u duidelijk dat de maatregelen in meerdere wijken serieuze impact heeft op de veiligheid en leefbaarheid. U heeft nagelaten andere belanghebbenden of benadeelden te betrekken in de participatie en raadpleging. Het gevaar is dus dat er vanuit eenzijdig belang en perspectief gekeken is naar de maatregelen en aanbevelingen. Andere belanghebbenden of benadeelden voelen zich niet gehoord. Te meer omdat knelpunten buiten de centrale as niet concreet worden benoemd in de aanbevelingen. Dit beperkt zich grofweg tot de zinsnede 'dat elders natuurlijk geen nieuwe leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten ontstaan'.	Middels de projectwebsite, organiseren van twee dorpsbrede bewonersavonden, een enquête en het betrekken van de werkgroep Centrale as en winkeliersvereniging heeft de gemeente zich ingespannen om alle belanghebbenden de kans te geven zich te laten informeren. Aan het verdere ontwerpproces voor de herinrichting van de Centrale as zit ook een participatieproces.
28s	13: We vragen ons af of alleen fors geïnvesteerd wordt in de leefbaarheid van de centrale as of dat ook voorzien is in investeringen leefbaarheid Wethouder van der Veldenweg, vanaf de Middelweg tot de Zeeuwsstraat	In eerste instantie wordt inderdaad geïnvesteerd in de Centrale as, vanuit leefbaarheidsproblematiek die daar speelt. Desondanks is er aandacht voor het binnen de acceptabele grenswaarden blijven van de waterbedeefecten die de herinrichting van de Centrale as veroorzaakt. Indien op basis van de voorgestelde jaarlijkse monitoring blijkt dat aanvullende maatregelen elders nodig zijn dan worden deze getroffen.
28t	14: Kunt u de overige bewoners en benadeelden van Numansdorp serieus nemen in deze rapportage en tenminste de knelpunten benoemen inclusief de verwachte maatregelen? Daarmee geeft u de Raad ook de volledige informatie over de investeringen leefbaarheid geheel Numansdorp in plaats van alleen de adviezen ter verbetering leefbaarheid centrale as.	De gemeente wilt problemen zeker niet verplaatsen en voorkomen dat ergens knelpunten ontstaan. Daarom is uitgebreid en gedegen onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen en de effecten daarvan op alternatieve routes. Volgens de richtlijnen kunnen deze wegen het extra verkeer aan, wel zijn hiervoor ook op andere wegen (buiten de centrale as) maatregelen wenselijk deze zijn opgenomen in het aangepaste rapport van Goudappel. Verder wordt een jaarlijkse monitoring voorgesteld, om waar nodig plannen bij te sturen of mitigerende maatregelen te treffen.
28u	U geeft in uw rapport en de op de informatieavond duidelijk aan weinig haalbaarheid te zien in 'harde' handhaving en snelheidscontroles. Daarmee geeft u eigenlijk aan dat de snelheid alleen maar hoger zal zijn. Zeker wanneer u ook nog de Wethouder van der Veldenweg denkt te moeten gaan versnellen met aanpassing van de rotondes (advies 2) . Zoals aangegeven is dat op alle vlakken in ons nadeel. U gebruikt in het rapport voor de Wethouder van der Veldenweg de term 'lekker doorrijden' en de vraag of de snelheidslimiet passend is. Uw aanbevelingen en advies hieromtrent zijn wat onduidelijk en tegenstrijdig. Numansdorp is een dorp met een uitvalsweg aan de oostzijde, geen randweg. Richt het dan ook in als dorpsweg.	We stimuleren geen hogere snelheden op de Weth. vd Veldenweg met het aantrekkelijker maken van de weg. Onderdeel van het advies is de rotondes beter in te richten volgens de richtlijnen, en fietsers voorrang te geven op het autoverkeer (zoals de standaard is bij rotondes binnen de kom). Een goed ingerichte rotonde haalt de snelheid van het verkeer eruit. Bij kruispunten waar uitwisseling van verkeer plaats vindt is een passende snelheid belangrijk. In het rapport is verder een afweging gemaakt of de snelheidslimiet opgehoogd zou moeten worden, dit naar aanleiding van suggesties/ideeën die bij een aantal inwoners leefden en die ingebracht zijn. Zoals u kunt lezen wordt een hogere snelheidslimiet niet aangeraden en blijft deze dus 50 km/u.
28v	15: U kunt aannemen dat van 'lekker doorrijden' wat ons betreft geen sprake zal zijn. Dat geldt eveneens voor de vraag of de snelheidslimiet voldoende is. Kunt u die veronderstellingen uit het rapport laten voordat iemand opnieuw aanneemt dat dat serieuze opties zijn?	De rapportage beschrijft dat de snelheid op de randweg niet wordt aangepast. Een zorgvuldig ingerichte weg met rotondes is daarbij het uitgangspunt van de gemeente. De formulering 'lekker' is ongelukkig gekozen en wordt aangepast naar 'goed'.
28w	16: Wij adviseren u nadrukkelijk om de snelheid op de Wethouder van der Veldenweg net als de centrale as te verlagen met fysieke maatregelen.	Wij gaan er vanuit dat u hier het stuk Weth. vd Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de rotonde Torensteelaan bedoeld. De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegnnet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies is hierop uitgebreid.
28x	17: Wij adviseren u de rotondes bij de Middelweg en de Torensteelaan juist lastig te maken en de snelheid daarmee te verlagen.	Onderdeel van het advies is de rotondes beter inrichten volgens de richtlijnen, en fietsers hier voorrang te geven op het autoverkeer (zoals de standaard is bij rotondes binnen de bebouwde kom). Een goed ingerichte rotonde haalt de snelheid van het verkeer eruit, zodat een veilige uitwisseling van verkeer op het kruispunt mogelijk is.
28y	18: Wij adviseren u om advies 5 -snelheidscontroles- ook uit te breiden naar de Wethouder van der Veldenweg, en niet alleen langs de centrale as.	Zie beantwoording zienswijze 28n.



28z	Tot onze verrassing is blijbaar al eerder besloten tot afsluiting van de Middelweg. We vinden het vrij kwalijk dat een dergelijke impact niet helder met de betrokken wijken wordt besproken. Naast dat dit serieus effect heeft op onze leefbaarheid aan de Wethouder van der Veldenweg heeft dit onzichtbaar besluit ook direct effect op de leefbaarheid in de woonwijk. Het is begrijpelijk dat een dergelijke maatregel wordt overwogen in het kader van de verkeersveiligheid rondom de scholen. Met de maatregel Middelweg creëert u verkeersintensiteit en -onveiligheid op een als woonerf ingericht woongebied rondom de basisscholen. Ervaring tijdens de proef leert dat er veel verkeersproblemen ontstaan, omdat ouders hun kinderen nu via het woonerf (Roerdompsingel en Patrijslaan) met de auto op school brengen. Op hetzelfde moment willen forenzen ook naar hun werk toe. Er ontstaat dus verkeerschaos direct voor de scholen op het woonerf en de uitritten van het woonerf. Dit is juist een plek waar kinderen zich veilig horen te voelen zowel te voet als op de fiets. Dat klinkt ons meer als een Regret-maatregel.	De afsluiting van de Middelweg kan bijdragen aan de doelstellingen voor de Centrale as. De effecten van een knip van de Middelweg op de straten in de aanliggende woonwijk zijn niet onderzocht tijdens de proef. Daarom is dit voorstel aangepast om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren, en hierbij de afsluiting van de Middelweg als mogelijkheid te mee te nemen.
28aa	19: Het afsluiten van de Middelweg in relatie tot de centrale as raden we af. Deze maatregel leidt alleen maar tot meer en onnodig verkeersintensiteit op de Wethouder van der Veldenweg van Oost-Numansdorp.	De maatregel afsluiting Middelweg is in de eerste plaats ingegeven vanuit verkeersveiligheids oogpunt voor de omgeving rondom de scholen, ook kan dit enige bijdrage geven aan een verkeersreductie van de centrale as en het beter benutten van de oostelijke randweg.
28ab	20: Waarom heeft u de FIXI-meldingen tijdens de proefafsluiting hieromtrent niet in afweging besluit meegenomen of heroverwogen?	We hebben de proef afgemaakt. Tijdens de proef is geen aanleiding geweest de maatregelen voortijdig aan te passen.
28ac	21: Kunt u het besluit herzien of de betrokken bewoners correct informeren over besluit en consequenties?	Dit is herzien in de rapportage die ter besluitvorming naar het college gaat.
28ad	22: Kunt u de flankerende maatregel Middelweg heroverwegen in het kader van verkeersveiligheid in de Vogelbuurt?	Zie beantwoording 28z.
28ae	Tot slot. Toekomstgericht heeft Numansdorp duidelijk een Westelijke Randweg nodig voor een redelijke eerlijke verdeling van de verkeersintensiteit en leefbaarheid van alle bewoners. Door u explicieter over totstandkoming van -in plaats van verkenning naar!- een Westelijke Randweg uit te spreken creëert u perspectief en begrip. De fysieke herinrichting centrale as vraagt om forse investeringen die op basis van de onvolledige informatie in het rapport lijken te leiden tot verplaatsing van de knelpunten. Wij adviseren u om uw middelen en energie te richten op de Westelijke Randweg waarmee u aansluitend de centrale as kunt inrichten als dorpsweg. Voor de huidige herinrichting van zowel de centrale as en de Wethouder van der Veldenweg zouden wij u adviseren om direct te beginnen met de eenvoudigere en financieel beperkte maatregelen om beide wegen optimaal te gebruiken en de snelheden te verlagen. Rest ons u en de firma Goudappel in ieder geval te complimenteren met het deskundig onderzoek en heldere rapportage dusver. De scope van het onderzoek beperkt zich helaas tot de centrale as. Zoals u kunt lezen is verduidelijking en bredere aanvulling nog gewenst en we hopen dat u daarmee de bewoners en de raad volledig en breed gedragen kunt informeren.	Zie beantwoording 15j

Zienswijze 29		
29a	<p>Ooit besloten aan een dijk te gaan wonen om hier lekker rustig te wonen. Met dit, in ons ogen, belachelijke plan wordt het nog drukker dan het al is op de Middelsluisdijk WZ. En dan hebben wij het niet over het korte stukje tussen de Zijplaan en de Rijksstraatweg. De dijk is op zijn zachts gezegd een racebaan aan het worden. Er worden hier snelheden behaald waar de honden geen brood van lusten. Het is wachten op de eerst menselijke doden. Dode dieren zijn hier namelijk al genoeg gesneuveld.</p> <p>Met de eventuele komst van een zwembad, die ook veel te ambitieus is, zien wij het gebeuren dat wij niet meer rustig in onze huiskamer kunnen zitten. Hierbij komt ook dat door de toenemende drukte een hogere uitstoot plaatsvindt waardoor wij straks met de zomer niet meer buiten lekker buiten kunnen zitten. Als ik dit had gewild hadden we wel lekker in Rotterdam langs de snelweg gaan wonen!!</p>	<p>De gemeente wilt problemen zeker niet verplaatsen en voorkomen dat ergens onveilige situaties ontstaan. Daarom is uitgebreid en gedegen onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen en de effecten daarvan op alternatieve routes. Het onderzoek toont aan dat te veel sturen op verkeer op de Centrale as zorgt voor te grote waterbedeefecten naar elders. Desondanks zal bij herinrichting van de Centrale as een deel van het verkeer dat normaal over de Centrale as rijdt, naar verwachting inderdaad uitwijken naar de route Volgerlandseweg, Middelsluisdijk WZ en Zijplaan. Op deze wegen werd het dus ook drukker tijdens de proef, zoals u schetst. Volgens de richtlijnen kunnen deze wegen nog enig extra verkeer aan. Wel wordt aanbevolen ook maatregelen te treffen op de Middelsluisdijk W.Z. om de situatie te verbeteren. Concreet is het voorstel om het deel binnen de bebouwde kom aan te passen van 50 km/u naar 30 km/u, en hier ook lokaal maatregelen voor te treffen zoals een duidelijke overgang/poort en snelheidsremmers.</p>
29b	<p>Wij zouden het zeer op prijs stellen als er eens gekeken kan worden naar betere handhaving. Er ons verteld dat ze hier ook een reden voor moeten hebben. Ik zou zeggen, zorg ervoor dat ook deze dijk zo wordt ingericht dat ook hier gehandhaafd kan worden.</p>	<p>Zoals hiervoor gesteld, zijn ook maatregelen voorzien op de Middelsluisdijk W.Z. Deze moeten bijdragen aan rustiger rijgedrag op de dijk. Wat betreft handhaving op snelheid is de gemeente afhankelijk van politie en openbaar ministerie. Zij stellen beperkte handhavingcapaciteit te hebben en dus te moeten prioriteren waar ze snelheidscontroles doen. Als gemeente kunnen we wel aandacht vragen voor handhaving op specifieke situaties. Na uitvoering van de maatregelen zal de situatie op de wegen in Numansdorp gemonitord worden, waarna bepaald wordt of aanvullende maatregelen zoals handhaving nodig is.</p>
29c	<p>Wat ook een prima plan zou zijn is, om net als bij de proefopstelling op de Rijksstraatweg en de burgemeester de zeeuwstraat van die (planten)bakken te plaatsen waardoor de snelheid eruit wordt gehaald. Dit zou echt heel veel schelen. De dijk wordt dan onaantrekkelijk gemaakt voor de snelheidsduivels!!</p>	<p>We voorzien extra snelheidsremmende maatregelen op de dijk, deze zijn onderdeel van het advies om de dijk binnen de bebouwde kom 30 km/u te maken. Dit moet deze route ook minder aantrekkelijk maken voor uitwijkend verkeer.</p>
29d	<p>Wij hopen echt dat er gehoor wordt gegeven aan wat de mensen in uw gemeente te zeggen hebben. Persoonlijk heb ik er een hard hoofd in. Mijn gevoel zegt dat koste wat het kost de plannen worden doorgedruwd.</p>	<p>De gemeente doet zijn best om zo veel mogelijk mensen en belanghebbenden te betrekken in de planvorming en de uitwerking van maatregelen. Uiteindelijk is het aan de raad om de laatste afweging te maken en het college te controleren op diens taken.</p>

Zienswijze 31		
31a	<p>Complimenten voor de neutrale opstelling van het concept-rapport 'Evaluatie en advies n.a.v. de verkeersproef Numansdorp'. Uit dit rapport blijkt duidelijk dat de hoeveelheid verkeer (m.n. Rijksweg; 8.650 auto's) en de snelheid op een deel van de centrale as (noordelijk deel burgemeester de Zeeuwstraat, 26% , dat is ruim 2.000 auto's per dag harder dan 50km) te hoog is en dat de geuite zorgen over intensiteit en veiligheid meer dan terecht zijn.</p>	<p>Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan.</p>
31b	<p>Het rapport behoeft een aanpassing op pagina 7, waar gesteld wordt dat 30% van de ongevallen in Numansdorp plaatsvindt op de centrale as. Dit geeft een vertekend beeld, aangezien ook de A29 en de provinciale weg hierbij betrokken worden. (1) Beter zou zijn, om het percentage toe te rekenen aan het aantal ongevallen binnen de bebouwde kom of op het gemeentelijk wegennet. Dit leidt tot een aanzienlijke stijging van het percentage, hetgeen de urgentie voor maatregelen onderstreept. Helaas zijn niet alleen bewoners van de centrale as betrokken bij deze ongevallen, maar juist ook bewoners die gebruik maken van de centrale as om naar de winkels, sport, scholen of bushaltes te gaan.</p>	<p>In deze cijfers zijn de ongevallen op de autosnelweg buiten beschouwing gelaten. Dus 30% is een goede indicatie, en geeft aan dat een aanzienlijk deel van de verkeersongevallen op de centrale as plaatsvinden. Zeker in vergelijking met de oostelijke randweg waar veel minder verkeersongevallen gebeuren.</p>
31c	<p>Dat de uitkomsten van de enquête over de testopstelling overwegend negatief zijn is logisch. De gekozen testopstelling leverde extra onveiligheid op en de verkeerslichten stonden verkeerd afgesteld. Overigens heeft de afstelling van de verkeerslichten in zeer belangrijke mate bijgedragen aan de enorme afname van het verkeer op de centrale as. Een andere reden dat de uitkomsten van de enquête negatief zijn, is omdat er voor veel inwoners geen logisch alternatief met een westelijke randweg geboden wordt. Om de pijn te verdelen is het logisch dat op andere plekken het verkeer toeneemt. (2) Het is daarom ook logisch dat op de Wethouder van de Veldenweg tussen de rotonde en de kruising met de centrale as en de Middelsluisse Dijk WZ, aanvullende verkeersmaatregelen worden genomen die de snelheid remmen en de verkeersveiligheid bevorderen.</p>	<p>In gesprekken met inwoners en in de enquête zijn vooral negatieve reacties gekomen over de verkeerslichten die zijn toegepast tijdens de proefopstellingen. Dit vanwege ongelooftwaardigheid van de afstelling van de verkeerslichten en daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid. Deze maatregel is niet opgenomen in het advies. Het advies stelt maatregelen (zoals GOW30) voor die op een andere manier verminderde verkeersintensiteiten, snelheidsverlaging en een betere verkeersveiligheidssituatie op de Centrale as af moeten dwingen op onder andere de Burg. de Zeeuwstraat tussen de Middelsluisdijk WZ en de Voorstraat. De situatie op de Wethouder van der Veldenweg tussen de Vlielandstraat en de Torensteelaan was in het rapport onderbelicht. Volgens de nieuwe visie op de inrichting van het wegennet moet ook dit wegvak worden ingericht als 30 km/u, volgens de principes van GOW30. Het rapport en het advies breiden we hierop uit.</p>

31d	Gesteld wordt dat de centrale as nog lange tijd een dubbelfunctie zal vervullen. In ieder geval tot er ooit een westelijke randweg wordt aangelegd. (3) Het is daarom belangrijk voor de ontwikkelingen in Numansdorp, dat er zo snel mogelijk werk gemaakt wordt van een westelijke randweg.	In het rapport staat dat onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van een westelijke ontsluitingsweg. Dit onderzoek loopt op dit moment in een verkenning. Een dergelijke nieuwe ontsluitingsweg kan nog meer verbetering gaan opleveren voor de Centrale as en andere wegen in Numansdorp. Een dergelijke nieuwe weg realiseren kost echter veel tijd (meerdere jaren).
31e	Door de dubbelfunctie is het ook niet aannemelijk dat enkel door de centrale as als GOW30 in te richten, de intensiteit zo zal verlagen als tijdens de proefopstelling. (4a) De dubbelfunctie en daarmee de hoge intensiteit maakt, dat de herinrichting van de centrale as niet kan met klinkers of andere obstakels die geluid- en trilling verhogend zijn. Te meer daar de ervaring leert, dat het meeste verkeer zich niet aan de snelheid zal houden. In het verleden is op de centrale as met succes stil asfalt aangelegd. (4b) Het is daarom logischer de snelheid te verlagen door de inrichting van de weg en handhaving.	De inrichting voeren we uit volgens de principes van GOW30, waarbij ook snelheidsremmende maatregelen nodig zijn om automobilisten te stimuleren / dwingen een veilige snelheid te rijden. Hoe de inrichting van Centrale as er precies uit komt te zien, ook voor wat betreft het type verharding, is een vraagstuk voor het ontwerpproces dat begin 2024 van start gaat (mits de gemeenteraad instemt met de herinrichting van de Centrale as). In het ontwerpproces zal samen met aanwonenden en andere belanghebbenden in meer detail gekeken worden wat een goede nieuwe inrichting voor de Centrale as is. U heeft gelijk dat klinkers op zichzelf geluids- en trillingsverhogend zijn. Aanwonenden kunnen daar in het ontwerpproces over mee denken en mee praten.
31f	(5) Zo lang er geen alternatieve ontsluiting is en de centrale as een dubbelfunctie heeft, is het ondenkbaar dat er aanvullende uitbreidingen (woningen/ bedrijven) plaats kunnen vinden, die tot verhoging van de mobiliteit op de centrale as zullen leiden.	Zie beantwoording 15i.
31g	Tenslotte. Een groot deel van de oplossing ligt ook in verandering van het gedrag van de bestuurders van voertuigen. Het komt met regelmaat voor dat er roekeloos hard gereden wordt, in een straat waarlangs mensen wonen en kinderen en ouderen de straat over steken om bij hun bestemming te komen. Gelukkig past het merendeel van het verkeer hun snelheid aan, maar met de intensiteit van het verkeer gaat het om enkele duizenden auto's per dag die te hard rijden en daarmee voor overlast en gevaar zorgen.	Als automobilisten na de herinrichting hun gedrag onvoldoende aanpassen dan zal politie en OM gevraagd worden om extra handhaving in te zetten, maar geen garanties. Ook wordt een gedragscampagne gestart om automobilisten op te roepen zich beter aan de verkeersregels te houden en rekening te houden met aanwonenden en overstekende voetgangers en fietsers.