

Mobiliteitsstrategie Numansdorp

Visie op het mobiliteitssysteem en
een plan om knelpunten aan te
pakken en ruimtelijke
ontwikkelingen mogelijk te maken

Versie d.d. 19 dec. . 2025



Inhoudsopgave

1 Inleiding	Pagina 3
2 Situatieschets	Pagina 5
3 Beeld van opgave	Pagina 12
4 Mobiliteitsstrategie	Pagina 16
5 Conclusies en aanbevelingen	Pagina 21
Bijlagen	Pagina 23
A. Prognoses verkeersintensiteiten 2040	
B. Toelichting op individuele mobiliteitsmaatregelen	
C. Overzicht mobiliteitsnetwerken	

Colofon

Opdrachtgever
Titel rapport
Kenmerk
Datum publicatie

Gemeente Hoeksche Waard
Mobiliteitsstrategie Numansdorp
021532.20251017.R1.03
19 december 2025

Opgesteld door
Projectteam Goudappel
Status

Goudappel – *Mobiliteit beweegt ons*
M. de Baat, R. Vergeer, J. van der Toorn
Definitief

1. Inleiding



1. Inleiding

Aanleiding, achtergrond en aanpak

Aanleiding & achtergrond

Gemeente Hoeksche Waard staat voor de opgave om Numansdorp toekomstbestendig, verkeersveilig, bereikbaar en aantrekkelijk te houden. In de Hoeksche Waard is een grote behoefte aan extra woningen. In Numansdorp is ruimte om aan een deel van deze behoefte te voldoen.

Extra woningen en daarmee extra inwoners zorgen voor extra druk op het verkeerssysteem, terwijl in de huidige situatie al sprake is van een te hoge verkeersdruk op enkele wegen, zoals de Rijksstraatweg (onderdeel van de Centrale as). Hoe kunnen dus extra woningen gebouwd worden en tegelijkertijd bestaande verkeersknelpunten opgelost worden? Ook is er een gemeente brede opgave om duurzame mobiliteit meer te stimuleren, mede vanwege klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen.

Voorgaande opgaven maken dat de gemeente een mobiliteitsstrategie heeft laten opstellen voor Numansdorp. In deze strategie is een visie gevormd op mobiliteitssysteem, en is een concreet plan gemaakt hoe daar te komen. Welke maatregelen zijn nodig? Wanneer gaan we die uitvoeren? Hoe verhoudt dit zich tot alle ruimtelijke ontwikkelingen? En welke randvoorwaarden of aandachtspunten gelden daar bij?

Visie op mobiliteit in Numansdorp

We werken toe naar een slim en zorgvuldig gebruik van de beschikbare ruimte, met prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer op de korte en middellange afstand, en een vlotte, veilige doorstroming voor (vracht)verkeer op de hoofdontsluitingen voor verplaatsingen over lange afstand. Daarbij sluiten we aan bij regionale netwerken en OV-knooppunten (zoals de RNet-bushalte aan de A29), versterken we de verkeersveiligheid in woon- en schoolomgevingen en reduceren we onnodig autoverkeer in dorpskernen. Daarvoor gaan we gemotoriseerd verkeer meer afwikkelen op wegen die hiervoor bestemd en geschikt zijn, zodat wegen in het dorp worden ontlast. We werken aan veilige en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes om duurzame mobiliteit te stimuleren. Daarvoor verlagen we op diverse wegen binnen het dorp de snelheidslimiet van 50 naar 30 km/u, en geven we deze wegen een passende inrichting met meer ruimte voor lopen en fietsen.

Achtergrond: Centrale as

In de verkeersstructuur van Numansdorp is de 'Centrale as' momenteel de meest gebruikte in- en uitvalsweg. De Centrale as bestaat uit de aaneengesloten wegen Rijksstraatweg, Burgemeester de Zeeuwstraat en

Voorstraat. De jarenlange toenemende verkeersdruk op deze as leidt tot klachten en hinder bij aanwonenden over geluid, trillingen en verkeersonveiligheid. Deze problematiek is door de jaren heen ontstaan. Ook voor fietsers en voetgangers is de verkeerssituatie niet prettig, door het ontbreken van voetpaden en de hoge verkeersdruk (en snelheid).

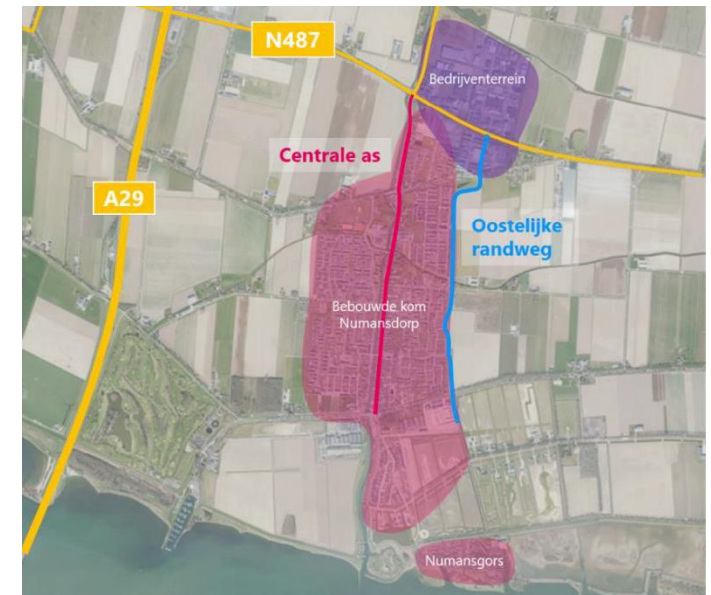
Er is dan ook een opgave om de leefbaarheid (o.a. wooncomfort), aantrekkelijkheid en veiligheid op en langs de Centrale as te verbeteren. In dit kader heeft de gemeenteraad het doel gesteld dat de verkeersintensiteit op de Centrale as met 30% moet afnemen (t.o.v. niveau 2020). Minder verkeer draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Hier zijn verschillende maatregelen voor nodig om dit te bereiken, waaronder een aanpassing van de weg naar een 30km/u-inrichting waar momenteel aan gewerkt wordt. Ter hoogte van de winkels op de Burgemeester de Zeeuwstraat en Voorstraat ten zuiden van de Wethouder van der Veldenweg is reeds sprake van een 30 km/u-inrichting.

Achtergrond: Molenpolder, westelijke ontsluiting en meer RO

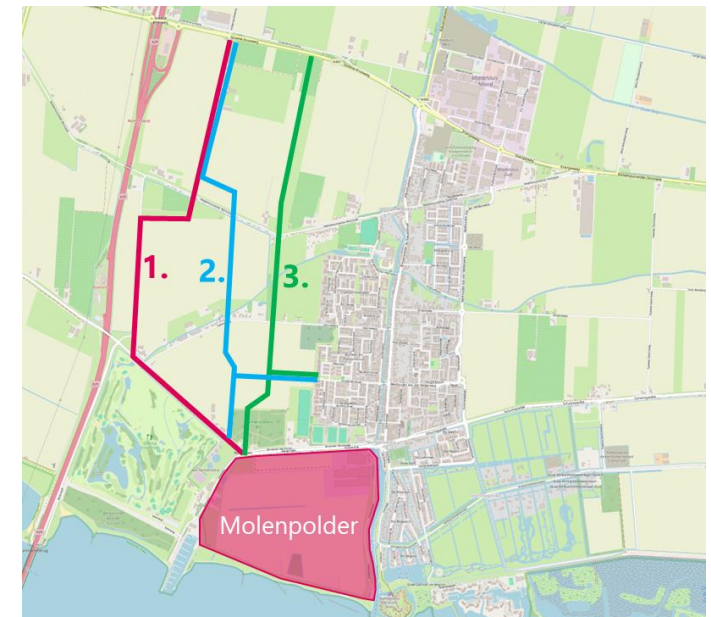
De gemeente wenst de Molenpolder te ontwikkelen tot nieuwe woonwijk, met daaraan gekoppeld de aanleg van een nieuwe westelijke ontsluitingsweg. Deze nieuwe westelijke ontsluitingsweg kan een belangrijk deel van de verkeersfunctie van de Centrale as overnemen. Deze weg is dan ook belangrijk om de wegen binnen het dorp verkeersluwer te maken. De plannen voor de Molenpolder en Westelijke ontsluitingsroute worden momenteel ook verder uitgewerkt. Voor de nieuwe weg loopt er een tracéstudie om tot een voorkeursstracé te komen (zie figuur 1.2). Buiten deze nieuwe wijk en nieuwe weg spelen echter nog meer ruimtelijke projecten en zijn er meer maatregelen nodig om het verkeer in goede banen te leiden, daarom is deze mobiliteitsstrategie nodig aanvullend op de uitwerking van de Molenpolder en de Westelijke ontsluitingsroute.

Aanpak en proces Mobiliteitsstrategie

Deze mobiliteitsstrategie is opgesteld door Goudappel in samenwerking met een breed projectteam van de gemeente. De strategie bouwt voort op de Ontwikkelstrategie Numansdorp (eind 2021) en eerdere adviezen over de Centrale as. Middels verschillende werksessies is een proces doorlopen om samen de opgaven te schetsen, mogelijkheden te bepalen, analyses te bespreken, en de uiteindelijke strategie vorm te geven. Ter onderbouwing van de strategie zijn ook berekeningen uitgevoerd met het gemeentelijke verkeersmodel.



Figuur 1.1: de Centrale as is nu de meest gebruikte in- en uitvalsweg



Figuur 1.2: voor de Molenpolder is een nieuwe westelijke ontsluitingsweg nodig

2. Situatieschets



2. Situatieschets

Trends en ontwikkelingen

Het mobiliteitssysteem wordt door tal van aspecten beïnvloed, onder andere op het gebied van bevolking, economie en maatschappij. Ook vinden er hier over de loop der jaren trends en ontwikkelingen in plaats die maken dat de verkeerssituatie vandaag de dag anders is dan 10 jaar terug, maar ook dat de situatie in de toekomst er anders uitziet. Trends en ontwikkelingen zorgen voor een geleidelijke verschuiving in de gewoontes van mensen.

Enerzijds zijn er landelijke trends en ontwikkelingen gaande zoals het toegenomen thuiswerken sinds corona, een vergrijzende bevolking, de opkomst van elektrische fietsen of stijgende kosten voor openbaar vervoer en autorijden. Anderzijds zijn er ook lokale trends en ontwikkelingen door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe huizen of lokaal mobiliteitsbeleid. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen, die invloed hebben op het mobiliteitsgebruik binnen de gemeente, toegelicht.

Landelijke trends en ontwikkelingen

We zien vijf belangrijke landelijke trends en ontwikkelingen die door heel Nederland gevolgd hebben voor het mobiliteitssysteem:

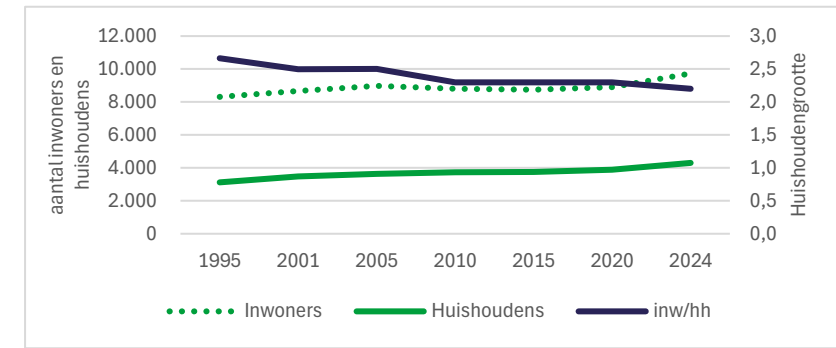
- **Demografie: groei en vergrijzing.** Nederland kent enerzijds een vergrijzende bevolking, met steeds kleinere huishoudens. Dit zorgt voor een vermindering van het aantal verkeersbewegingen, en met name ook in de spitsen. Anderzijds groeit in de meeste regio's de bevolking ook, en met name door immigratie. Om deze verwachte groei op te vangen zijn wel nieuwe woningen nodig. Meer woningen en meer inwoners zorgt natuurlijk weer voor meer mobiliteit.
- **Maatschappelijk: milieubewuster en thuiswerken.** De samenleving van Nederland verandert. Mensen worden kritischer en milieubewuster, wat leidt tot andere mobiliteitsvoorkeuren. Daarnaast is thuiswerken heel gewoon geworden sinds corona, waardoor een bepaald deel van de beroepsbevolking minder auto- en OV-ritten gemaakt. Tegelijkertijd ligt het totaal aantal autokilometers en OV-reizigers weer op of rond hetzelfde niveau als vóór corona.
- **Economie: online shoppen en concentratie van werkgelegenheid in Rotterdam.** De opkomst van online shoppen maakt dat mensen anders winkelen. Daarnaast is en blijft de Hoeksche Waard voor haar werkgelegenheid grotendeels afhankelijk van de Rotterdamse regio.

- **Voertuigen: meer elektrische auto's en e-bikes.** De elektrische fiets en fatbike zijn bezig met een verdere opmars. Deze fietsen maken het makkelijker om langere afstanden met de fiets af te leggen. Anderzijds komt ook de elektrische auto verder op, wat door de lagere gebruikskosten mogelijk kan zorgen voor een toename in autoverkeer.
- **Verkeersveiligheid: zwaardere auto's en toename ongevallen.** Auto's zijn de afgelopen jaren steeds groter en zwaarder geworden. Deze zijn vaak voorzien van meerdere hulpsystemen, welke positief bijdragen aan de verkeersveiligheid. Aan de andere kant neemt het risico op letsel bij een aanrijding wel toe door de zwaardere auto's. Prognoses voorspellen een verdere toename van verkeersongevallen. Dit heeft verschillende oorzaken, zoals afleiding, snelheidsgedrag, vergrijzing, meer fietsers, snellere fietsers, meer autoverkeer, en zwaarder autoverkeer.

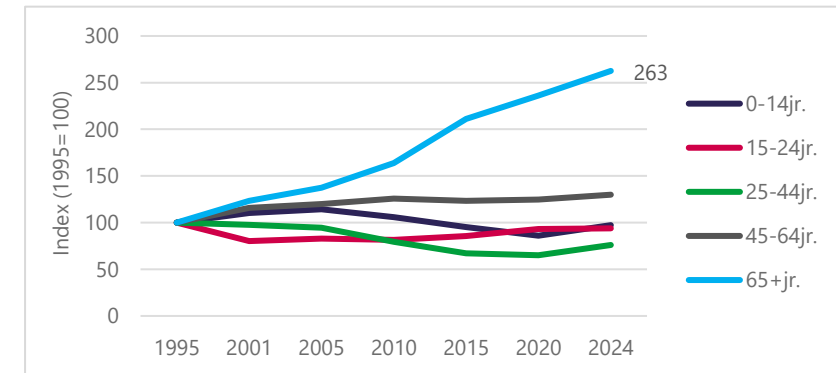
Numansdorp: toename bevolking, vergrijzing, meer auto's

Naast de landelijke trends en ontwikkelingen zijn er ook meer specifieke lokale trends en ontwikkelingen over mobiliteit in Numansdorp:

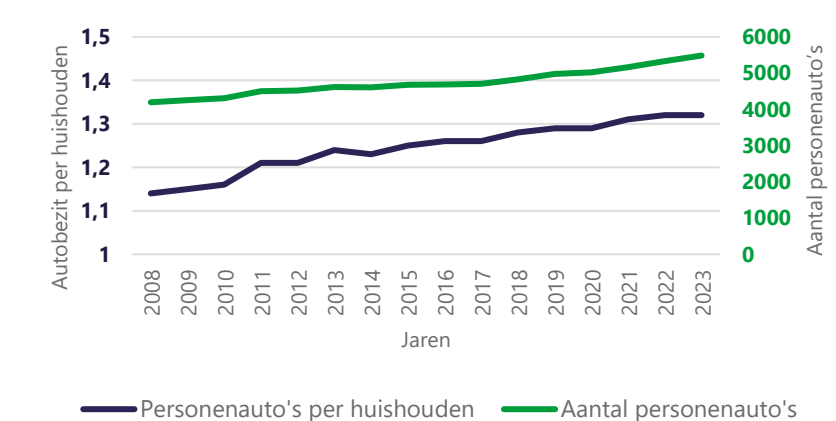
- **Demografie Numansdorp: groei en vergrijzing.** In 2024 kent Numansdorp bijna 10.000 inwoners. Met name door de bouw van de Torensteepolder is het dorp de laatste jaren gegroeid. De periode daarvoor was het aantal inwoners lang stabiel rond de 9.000. De bevolking is aan het vergrijzen, deze trend is duidelijk zichtbaar. Het aantal 65+ is met 163% toegenomen t.o.v. 1995, terwijl het aantal kinderen en jongeren gelijk is gebleven. Huishoudens worden net als de landelijke trend kleiner, de gemiddelde huishoudengrootte in 2024 is 2,2 inw. per woning.
- **Autobezit Numansdorp: toename aantal auto's vooral door bevolkingsgroei.** Het autobezit per huishouden neemt de laatste jaren toe. Het totaal aantal personenauto's binnen Numansdorp neemt ook gestaag toe. Het autobezit per huishouden in Numansdorp ligt boven het gemiddelde autobezit per huishouden in de Hoeksche Waard.



Figuur 2.1: Ontwikkeling inwoners en huishoudens in Numansdorp (bron: CBS)



Figuur 2.2: Ontwikkeling inwoners per leeftijdsgroep in Numansdorp (bron: CBS)



Figuur 2.3: Ontwikkeling aantal auto's en autobezit in Numansdorp (bron: CBS)

2. Situatieschets

Hoe verplaatsen inwoners van Numansdorp zich?

Vervoerwijzekeuze

In de figuren hiernaast is het verplaatsingsgedrag van inwoners van Numansdorp vergeleken met dat in andere matig stedelijke gebieden. De hoofvervoerswijze is aangegeven per afstandsklasse. Hiermee wordt duidelijk welke vervoerswijze op welke afstand dominant is. De breedte van de kolommen geeft het aandeel aan van de verplaatsingen in die afstandsklasse in de totale mobiliteit aan.

Totaal beeld en verdeling over afstandsklasse

Allereerst valt op dat inwoners van Numansdorp zich vaker over langere afstand (> 15 km) verplaatsen. De kolommen van deze afstandsklassen zijn namelijk breder dan in de onderste grafiek. Ook worden er duidelijk minder korte ritten (< 3,7 km) gemaakt door inwoners van Numansdorp. Daaruit maken we op dat inwoners van Numansdorp in beginsel al langere afstanden (moeten) afleggen voor hun dagelijkse bezigheden zoals werk, school, winkelen, boodschappen, sport, recreatie. Verder is het totale autogebruik in Numansdorp hoger dan in andere matig stedelijke gebieden. Alle roze vlakken samen zijn groter.

Korte afstanden: meer lopen, minder fietsen

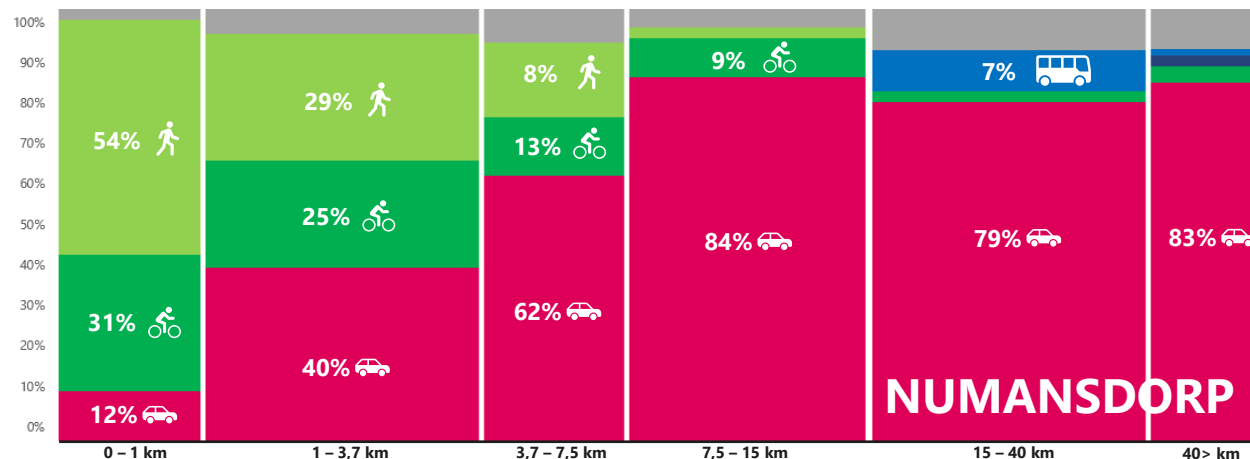
Verplaatsingen korter dan 3,7 kilometer zijn goed geschikt om met de fiets of soms te voet af te leggen. Het aandeel lopen ligt in Numansdorp hoger dan in andere matig stedelijke gebieden. Daartegenover staat een behoorlijk lager fietsgebruik voor korte afstanden. Het aandeel autogebruik is voor deze afstand gelijk aan andere gebieden.

Middellange afstanden: minder fietsen, meer autogebruik

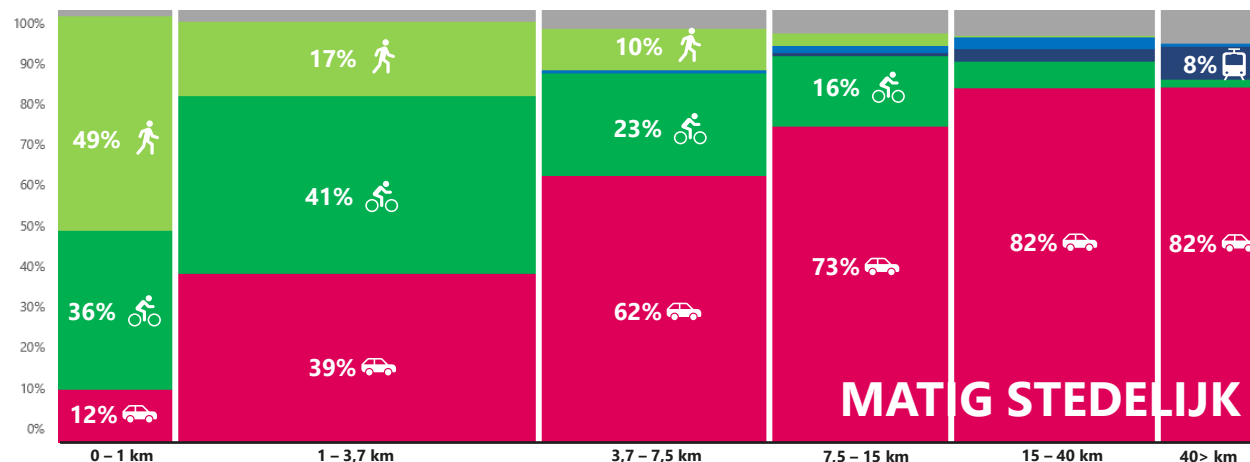
Op middellange afstanden ligt het fietsgebruik in Numansdorp lager dan het gemiddelde van matig stedelijke gebieden. In plaats daarvan wordt vaker de auto gebruikt. Het autogebruik ligt ongeveer 10% hoger ten opzichte van een gemiddeld matig stedelijk gebied. Dit is ook elders in de Hoeksche Waard het geval. Dit kan door tal van factoren veroorzaakt worden zoals langere afstanden tussen de kernen, de verkeersveiligheid op fietsroutes over dijk- en polderwegen, de ligging van middelbare scholen en vergrijzing.

Lange afstanden: vooral autogebruik en vergelijkbaar

Op langere afstanden (> 15 km) wordt met name de auto gebruikt. Op deze afstanden is het autogebruik ook vergelijkbaar met andere matig stedelijke gebieden. Het fietsgebruik is daarentegen ook op lange afstanden iets lager. Het OV-gebruik ligt deels hoger, waarschijnlijk door de Rnet-busverbinding die over de A29 rijdt naar Rotterdam.



Figuur 2.4: Vervoerwijzekeuze van/naar/binnen Numansdorp per afstandsklasse (bron: ODiN 2018 t/m 2023)



Figuur 2.5: Vervoerwijzekeuze van/naar/binnen matig stedelijke gemeentes per afstandsklasse (bron: ODiN 2018 t/m 2023)

2. Situatieschets

Bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto

Autoafhankelijkheid in Numansdorp is groot

Op voorgaande pagina is geconcludeerd dat inwoners van Numansdorp vaak de auto gebruiken om zich te verplaatsen, zowel op korte afstanden als op langere afstanden. Dit heeft meerdere oorzaken. Onder meer doordat mensen voor veel doeleinden, zoals werk, school en bovenlokale voorzieningen, buiten Numansdorp moeten zijn, en dat deze bestemmingen op grote afstand zijn gelegen. Voor het afleggen van grotere afstanden (> 10 a > 15 km) is fietsen vaak geen reëel alternatief. En ook rijdt het openbaar vervoer niet overal, of moet vaak overstapt worden. Wel liggen er kansen om de OV-bereikbaarheid te vergroten door de RNET-halte aan de A29 vanuit Numansdorp beter bereikbaar te maken en voor een veilige fietsroute hiernaartoe.

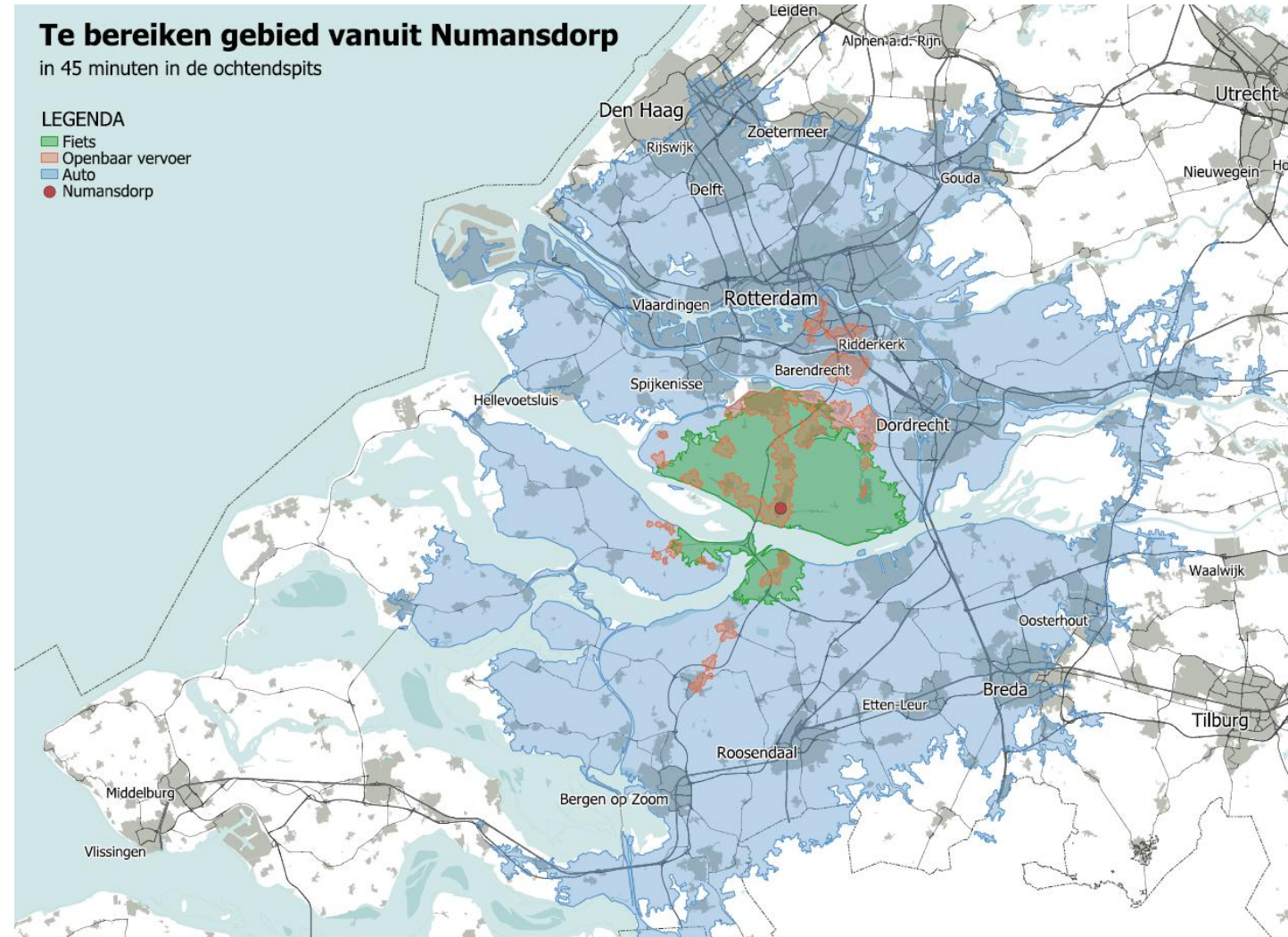
Met de auto kan een veel groter gebied bereikt worden

Ook kunnen mensen vanuit Numansdorp niet overal snel komen met het openbaar vervoer. Op de kaart zijn met oranje de gebieden aangegeven die in de ochtendspits binnen 45 minuten zijn te bereiken met openbaar vervoer. Met het openbaar vervoer kunnen inwoners van Numansdorp een stuk minder ver komen dan met de auto. Zo zijn binnen 45 minuten 60.000 potentiële banen te bereiken vanuit Numansdorp, terwijl er in dezelfde tijd met de auto 1.590.000 banen zijn te bereiken. Inwoners van Numansdorp die een keuze hebben, zullen dan al snel voor de auto kiezen als vervoermiddel.

Fiets vooral voor korte ritjes binnen het dorp, of naar school

Met de fiets kan binnen 45 minuten slechts een deel van de Hoeksche Waard bereikt worden, laat staan Rotterdam of Dordrecht waar juist veel bestemmingen en voorzieningen zijn gelegen. De fiets is dan ook vooral voor korte ritjes binnen het dorp een reëel alternatief, of op bepaalde verplaatsingen binnen de gemeente. Ook veel middelbare scholieren zullen de fiets kiezen om op school in Klaaswaal of Oud-Beijerland te komen.

Vanuit Numansdorp per...	...te bereiken banen binnen 45 min	...te bereiken inwoners binnen 45 min
Fiets	25.000	60.000
Openbaar vervoer	60.000	146.000
Auto	1.590.000	3.140.000



2. Situatieschets

Ruimtelijke ontwikkelingen

De maatschappelijke trends en ontwikkelingen (zowel landelijk als lokaal) zorgen voor een autonome verandering van mobiliteit. Naast deze autonome ontwikkeling vindt er ook een verandering in verkeersstromen plaats door ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zorgt voor meer verplaatsingen.

In de gemeente Hoeksche Waard zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland, zo ook binnen Numansdorp. Enerzijds zijn dit initiatieven om nieuwe woningen te bouwen, anderzijds zijn er ook plannen voor extra voorzieningen en werkgelegenheid.

Woningbouwontwikkelingen

In figuur 2.6 en tabel 2.1 zijn de woningbouwontwikkelingen die de komende jaren in Numansdorp gaan plaatsvinden weergegeven. Het betreft de locaties waar 10 of meer woningen worden gerealiseerd. Al deze locaties (uitgezonderd een deel van de Molenpolder) staan in de woningbouwprogrammering 2025 van de gemeente. Het merendeel van de nieuwe woningen wordt in het zuiden gerealiseerd, waar met de Molenpolder en de Torensteepolder twee nieuwe woonwijken worden gerealiseerd. De Torensteepolder is voor een groot deel al gerealiseerd, hier resteert Veld D nog om te ontwikkelen. De ontwikkeling in de Molenpolder zit in de planfase en moet nog goedgekeurd worden door gemeente en provincie. Ook binnen het dorp vinden diverse (kleinere) ontwikkelingen plaats.

Naam project / initiatief	Netto toevoeging woningen
Proeftuin	17
Havenstraat 20 (Droomhuis)	28
Roerdompsingel 4 (appartementen)	38
Energieweg	77
Bomenbuurt (sloop/nieuwbouw)	(210-90=) 120
Torensteepolder - veld D	250
Schuringsedijk 2	30
Fort Buitensluis (recreatiwoningen)	20
Molenpolder (inclusief 't Hooft en van Prooijen)	1.500
Totaal	2.080

Tabel 2.1: Netto toevoeging woningen per woningbouwontwikkeling

Overige ruimtelijke ontwikkelingen

Naast de woningbouwontwikkelingen vinden er ook andere ruimtelijke ontwikkelingen plaats in Numansdorp. Deze andere ontwikkelingen hebben ook invloed op de verkeersstromen in en rond Numansdorp. Zo zorgt een toename van arbeidsplaatsen voor een toename aan verkeersbewegingen van- en naar de nieuwe werkplek. En zorgen voorzieningen en bedrijven vaak ook voor verplaatsingen door bezoekers en voor logistiek (goederenvervoer). In de figuur hiernaast zijn de andere ruimtelijke ontwikkelingen in oranje weergegeven. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

- **Uitbreiding bedrijventerrein:** de gemeente staat de komende jaren nieuwe niet-dagelijks detailhandel (+2.000 mv2 bvo) toe op het bedrijventerrein aan de noordkant van Numansdorp. Dit kan zorgen voor extra verkeersbewegingen van/naar het bedrijventerrein.
- **Nieuw zwembad:** Het zwembad aan de Nassaustraat wordt verplaatst naar de Meesstooflaan. Hier wordt een volledig sportcomplex gerealiseerd met, naast het uitgebreide zwembad, onder andere extra jeu des boules banen en volleybalvelden. Daarmee ontstaat hier een multisportcomplex.
- **Uitbreiding supermarkt Bomenbuurt:** Naast de woningbouw in de Bomenbuurt wordt de bestaande Plus supermarkt uitgebreid met maximaal 500m2 BVO aan extra vloeroppervlakte.
- **Meer functies in Fort Buitensluis:** het Fort is een monumentaal object dat dagjesmensen trekt voor een bezoek, ook zet het Fort in op zakelijke bijeenkomsten, horeca, verblijfsrecreatie (overnachten) en educatie. Het Fort is stapsgewijs bezig om zich te ontwikkelen en zo meer bezoekers te trekken.
- **Toekomstbestendige Voorstraat:** De Voorstraat is de winkelstraat van Numansdorp. Er zijn diverse ambachtelijke winkels en landelijke ketens gevestigd. De gemeente staat de komende jaren een uitbreiding van detailhandel (+1.250 m2 bvo) in deze straat toe.



Figuur 2.6: Locatie van alle woningbouwontwikkelingen in Numansdorp

2. Situatieschets

Beleid: Doelen en ambities

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van onze samenleving en gaat over meer dan alleen het mogelijk maken om te kunnen verplaatsen van A naar B. Daarom heeft de gemeente Hoeksche Waard in hun Mobiliteitsplan (vastgesteld 20 februari 2025) ingezet op niet alleen het verbeteren van doorstroming of de bereikbaarheid, maar ook op het verbeteren van de leefkwaliteit en gezondheid van mensen. Om dit te bereiken zijn enkele doelen en ambities opgesteld, die van belang zijn voor deze mobiliteitsstrategie.

Doelen gemeente Hoeksche Waard

In het nieuwe mobiliteitsbeleid zijn vijf hoofddoelen geformuleerd:

- **Mens centraal:** de gemeente streeft naar een vervoerssysteem dat inclusief, gezond, toegankelijk, veilig en betaalbaar is. Hierbij wordt rekening gehouden met de behoefte en het welzijn van individuen, ongeacht de leeftijd, inkomen of fysieke mogelijkheden. Iedereen moet mee kunnen doen in de samenleving, en zich dus op een fijne en veilige wijze kunnen verplaatsen.
- **Verkeersveilig:** ieder verkeersslachtoffer is er een te veel, en verkeersveiligheid is een belangrijke thema in de gemeente. De gemeente verbetert de verkeersveiligheid door bewust rijgedrag te stimuleren, en te zorgen voor betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers.
- **Bereikbaar:** bestemmingen moeten bereikbaar zijn op verschillende manieren, met extra aandacht voor de toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen. Hier zijn netwerken voor nodig met logische (en directe) verbindingen, voldoende capaciteit, en robuust om enige extra vraag op te kunnen vangen door verstoringen.
- **Aantrekkelijk:** de gemeente streeft naar aantrekkelijke dorpen en woongebieden, met een fijne leefomgeving zonder al te veel hinder van gemotoriseerd verkeer (geluid, trillingen, lucht). Ook het open en kenmerkende landschap van de Hoeksche Waard draagt bij aan de aantrekkelijkheid, en dit landschap willen we behouden en versterken. Om dit landschap te beleven verbeteren we ook recreatieve wandel- en fietsroutes.
- **Duurzaam:** ook het mobiliteitssysteem moet een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen (minder CO₂) en meer duurzaamheid (minder materiaalgebruik, schonere leefomgeving).

Ambitie Centrale as Numansdorp: -30% verkeersreductie

Naast de vastgestelde doelen uit het mobiliteitsplan Hoeksche Waard, geldt voor Numansdorp ook de specifieke ambitie omtrent de Centrale as. In januari 2022 heeft de gemeenteraad van Hoeksche Waard een amendement aangenomen, waarin het doel is gesteld dat de verkeersintensiteit op de Centrale as met 30% moet afnemen ten opzichte van het niveau in 2020 (inclusief corona correctie). We meten en monitoren deze doelstelling op basis van de intensiteit op de Rijksweg tussen de Schoolweg en de Middelsluisdijk,

hier geldt een referentie-intensiteit van 9.000 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie mag de intensiteit op dit wegvak dus maximaal 6.300 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Een verlaging van de verkeersintensiteit moet bijdragen aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en langs deze straat. Met name op de Rijksweg staat dit – mede door het vele verkeer en een krappe inrichting – onder druk.



Figuur 2.7: De vijf hoofddoelen en bijbehorende subdoelen zoals vastgesteld in het mobiliteitsplan Hoeksche Waard.

2. Situatieschets

Beleid: Sturingsprincipes

Gemeente Hoeksche Waard streeft naar een goede bereikbaarheid om een aantrekkelijk gebied te blijven om te wonen, te werken en te ondernemen. Door veranderingen in mobiliteit en een toenemende verkeersdruk is er echter niet overal voldoende ruimte om het verkeer op dezelfde manier te blijven faciliteren. Daarom zijn aanpassingen noodzakelijk om mobiliteitsnetwerken te creëren die aansluiten bij de behoefte van alle gebruikers en modaliteiten.

In het mobiliteitsplan Hoeksche Waard, vastgesteld op 20 februari 2025, zijn sturingsprincipes opgenomen. Deze sturingsprincipes geven richting en orde aan de maatregelen die noodzakelijk zijn om een passend mobiliteitsnetwerk te creëren dat aansluit bij de vraag. Deze sturingsprincipes zijn opgesteld aan de hand van het 'STOMP-principe' en de 'Ladder van Verdaas'.

STOMP-Principe

De verkeersveiligheid en leefbaarheid in Numansdorp staan onder druk door een hoge verkeersintensiteit op een te krappe weg (met name Rijksstraatweg). Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren wil de gemeente de dominante positie van gemotoriseerd verkeer terugdringen. Daarom wordt ingezet op STOMP. Dit is een sturingsprincipe waarbij meer nadruk wordt gelegd op een goede inpassing van duurzame mobiliteitsvormen. Het STOMP-principe begint met de S van Stappen om lopen meer prioriteit te geven, daarna de T van Trappen om veilige en aantrekkelijke fietsroutes te creëren, en pas later vormen van gemotoriseerd verkeer. Dit betekent voor Numansdorp meer aandacht voor de voetganger en fietser, zoals bij de herinrichting van de Centrale as (zoals volwaardige voetpaden, meer oversteekvoorzieningen, lagere snelheid gemotoriseerd verkeer, duidelijke fietsvoorzieningen).

Ladder van Verdaas

Het aanleggen van nieuwe wegen of andere infrastructuur is kostbaar en kan ingrijpend zijn voor het landschap en de omgeving. Daarnaast kan het andere ambities beperken, grond is immers maar één keer te gebruiken zowel boven- als ondergronds. De aanleg van nieuwe infrastructuur laat ook de dominantie en 'houvast' aan het gemotoriseerde verkeer zien, wat tegenstrijdig is met het gehanteerde STOMP-principe binnen Numansdorp.

Daarom is het van belang om te bepalen of dergelijke infrastructurele maatregelen echt nodig zijn, of dat er alternatieve oplossingen beschikbaar zijn. Beleidsmatig hanteert gemeente Hoeksche Waard daarom de Ladder van Verdaas (zie figuur 2.9). Door te beginnen op de onderste trede van de ladder en deze stapsgewijs te doorlopen, worden eerst oplossingen die mobiliteit bij de bron aanpakken onderzocht. Als laatste wordt pas gekeken naar de aanleg van nieuwe infrastructuur. Bij het volgen van de ladder wordt eerst gezocht naar oplossingen om het probleem te voorkomen, en als laatste naar oplossingen om het probleem te genezen. De toepassing van de verschillende treden van de trap zijn hier verder

toegelicht. Ook in Numansdorp wordt dit principe gehanteerd. Zo wordt ook nadrukkelijk naar ruimtelijke ontwikkelingen gekeken, en wordt in eerste instantie getracht het verkeerssysteem te verbeteren met het huidige wegennet.

Ruimtelijke ordening begint met het concentreren van nieuwe ontwikkelingen op goed bereikbare plekken, wat helpt om lange ritten te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. Prijsbeleid en mobiliteitsmanagement richten zich op het beïnvloeden van verkeersgedrag (meer duurzame mobiliteit, spits mijden). Daarna volgen eerst ingrepen om bestaande infrastructuur eerst beter te benutten of aan te passen, en pas als laatste om nieuwe wegen aan te leggen.

Passende intensiteiten per wegtype

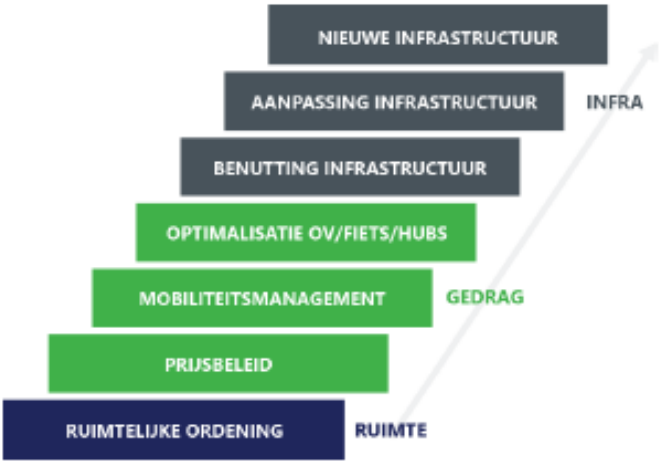
Bij het opstellen van deze mobiliteitsstrategie zijn ook verkeerskundige sturingsprincipes gebruikt. In Nederland richten we het wegennet hiërarchisch in met verschillende wegtypen die elk hun eigen functie hebben. Ook kent ieder wegtype een standaard weginrichting en een bijpassend gebruik. Sommige straten zijn gericht op de verblijfsfunctie, zoals de vele straten in woonwijken in 30 km-zones. Deze straten mogen niet te druk zijn, de snelheid moet veilig zijn en verkeer mag niet tot hinder leiden. Er zijn echter ook wegen met primair een verkeersfunctie, die nodig zijn om grotere hoeveelheden gemotoriseerd verkeer af te wikkelen. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit heeft de gemeente voor ieder wegtype de gewenste inrichting aangegeven, en de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Deze waarden zijn ook gebruikt in het vormgeven van de mobiliteitsstrategie, om te zorgen dat de verkeerssituatie op alle straten en wegen hier aan voldoet. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid, omdat bij te veel gemotoriseerd verkeer er vaak hinder en hogere risico's optreden.

Maximaal wenselijke intensiteiten per wegtype:

Wegcategorie	Maximaal wenselijke verkeersintensiteit (mvt/etm)
Woonerf (stapvoets)	Tot 1.000 mvt/etm
ETW30	Tot 4.000 mvt/etm
GOW30 (small)	Tot 6.000 mvt/etm
GOW30 (breed)	Tot 10.000 mvt/etm
GOW50	Tot 15.000 mvt/etm



Figuur 2.8: STOMP-principe



Figuur 2.9: Ladder van Verdaas

2. Situatieschets

Beleid: Gewenste mobiliteitsnetwerken

Gewenste verkeersstructuur uit Mobiliteitsplan

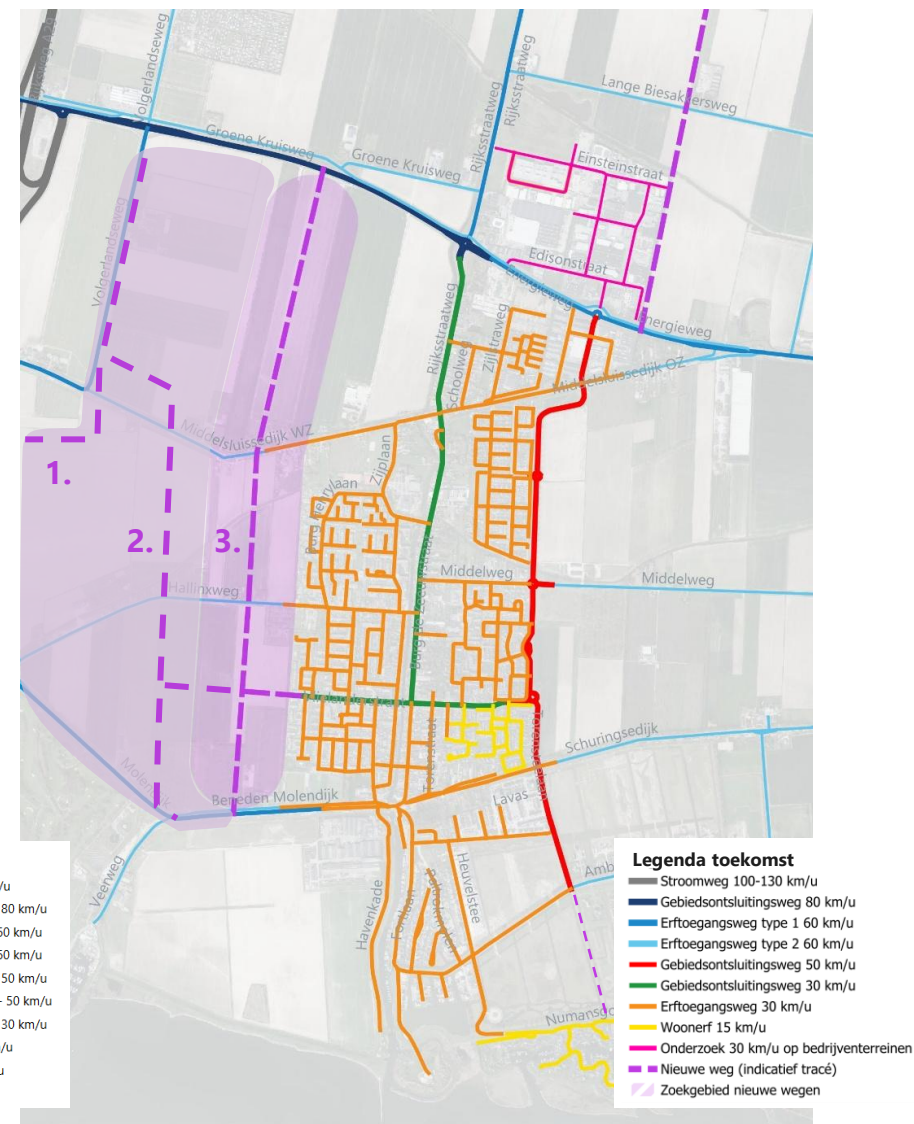
In het Mobiliteitsplan is – gegeven de sturingsprincipes en opgaven – een eerste beeld gevormd van de gewenste toekomstige verkeersstructuur. Voor iedere kern in de gemeente is het huidige en gewenste wegennet uitgewerkt in een wegcategoriseringskaart. De wegcategorisering geeft aan welke functie een weg of straat heeft in het wegennetwerk. Iedere wegcategorie kent een bijpassende weginrichting en een bijpassend gebruik. Straten in woonwijken in 30km-zones zijn zogeheten erftoegangswegen en hier mag niet te veel autoverkeer rijden, daarnaast zijn er ook wegen nodig om het verkeer veilig en vlot af te wikkelen (dit betreft bijvoorbeeld de Wethouder van der Veldenweg). Dergelijke wegen worden gebiedsontsluitingswegen genoemd.

Ontwikkelingen in verkeersstructuur Numansdorp

De belangrijkste ontwikkelingen in het wegennet conform mobiliteitsplan zijn:

- **Realisatie westelijke ontsluitingsweg:** De ambitie is om aan de westkant van het dorp een nieuwe weg aan te leggen ter ontsluiting van de westelijke wijken van Numansdorp, ter ontsluiting van de Molenpolder en voor verdere ontlasting van de Centrale as. Het tracé is nog niet besloten. Wel staat vast dat tracé 2 en 3 zorgen voor een verkeersreductie op de centrale as, maar tracé 1 niet. Daarom valt tracé 1 voor deze mobiliteitsstrategie af.
- **Centrale as 30 km/u:** de Rijksstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat (tot en met kruising Weth. vd. Veldenweg) behouden hun functie als gebiedsontsluitingsweg, maar krijgen wel een andere inrichting en de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u (conform GOW30). Dit moet bijdragen aan de intensiteitsreductie, doordat een deel van de weggebruikers via andere routes zal gaan rijden, zoals via de Oostelijke Randweg.
- **Oost-west verbinding 30 km/u:** door aanleg van de westelijke ontsluitingsweg krijgt het wegennet een soort ladder-structuur, waarin de Vlielandstraat en (een deel van) de Weth. van der Veldenweg als een oost-westverbinding functioneren (als een trede/sport van de ladder). Deze oost-westverbinding heeft daarmee een functie in het netwerk, wel is het wenselijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid deze straten 30 km/u te maken.
- **Meer 30 km/u binnen de kom:** Naast de Centrale as en de oost-westverbinding worden diverse andere (lagere orde) wegen binnen de kom ook aangepast naar 30 km/u (conform ETW30), zoals de Middelsluisdijk Westzijde, Molendijk en Zijplaan. Dit met als doel de veiligheid en leefbaarheid in/langs deze straten te verbeteren.

Deze maatregelen zijn een eerste stap van de gemeente naar het behalen van de doelen en ambities zoals beschreven op pagina 9. Hier blijft het echter nog niet bij. Zo zijn in het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (vastgesteld op 7 okt. 2025 door college) nog meer maatregelen opgenomen die nodig zijn om de doelen te behalen.



Figuur 2.10: huidige en beoogde toekomstige wegcategorisering in en rond Numansdorp (in geval van aanleg westelijke ontsluitingsweg)

3. Beeld van opgave



3. Beeld van opgave

Verkeerstoename naar 2040 op diverse wegen

Verkeersprognoses 2040 met gemeentelijk verkeersmodel

De hiervoor geschetste trends en ontwikkelingen leiden tot een verandering van de mobiliteit in en rond Numansdorp. Om daar meer gevoel bij te krijgen zijn met het gemeentelijke verkeersmodel prognoses gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten in 2040. De intensiteiten in 2040 zijn vergeleken met het basisjaar (indicatie huidige situatie) dat in het verkeersmodel beschikbaar is.

In deze prognoses zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen die in Hoeksche Waard en de omliggende regio verwacht worden meegenomen, binnen de Hoeksche Waard betreft het alle projecten die in de gemeentelijke woningbouwprogrammering zijn opgenomen. Ook zijn een deel van de autonome trends en ontwikkelingen opgenomen, zoals een toename van e-bike gebruik, de toekomstige ontwikkeling van auto- en OV-kosten. Het verkeersmodel is echter een vereenvoudiging van de werkelijkheid, niet alle veranderingen zijn meegenomen. Zo is in de prognoses geen rekening gehouden met effecten door vergrijzing of bijvoorbeeld eventuele invoering van extra autobelastingen. De prognose is beleidsarm. Ook is bijvoorbeeld verondersteld dat de winkels Voorstraat naar 2040 hetzelfde blijven functioneren, en dezelfde klanten als vandaag de dag blijven trekken.

Toename van verkeer naar 2040

In figuur 3.1 is de verwachte toename van verkeer weergegeven naar 2040 (ten opzichte van het basisjaar). Rood laat een toename in intensiteiten zien, en groen een afname. In deze prognose zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, maar nog niet alle infrastructurele ontwikkelingen. Voor het wegennet is deze prognose een 'niets doen'-scenario. Dit scenario heeft vooral een signaalfunctie. Als de gemeente niets doet aan de infrastructuur dan neemt het verkeer op allerlei wegen toe, wat daar voor problemen kan zorgen.

In het beeld zijn duidelijke verkeerstoenames zichtbaar aan de zuidkant van Numansdorp bij de Torensteepolder en de Molenpolder. Ook aan de westkant over de westelijke dijk- en polderroute neemt het verkeer substantieel toe, met name doordat in deze prognose 1.500 woningen in de Molenpolder zijn opgenomen, maar nog geen westelijke ontsluitingsweg.

Knelpunten in de referentie

Als alle ruimtelijke ontwikkelingen doorgang vinden en er geen

mobiliiteitsmaatregelen worden genomen, dan treden er verschillende knelpunten op doordat er te veel verkeer over bepaalde wegen gaat rijden.

Zo blijft in de prognose de verkeersintensiteit op de Centrale as aan de hoge kant, en wordt er geen 30% reductie gehaald en neemt de intensiteit zelfs toe naar circa 11.000 verkeersbewegingen per dag. Hierbij valt ook op dat de verkeersintensiteit op de Oostelijke Randweg lager is. Deze weg wordt minder vaak gebruikt dan de Centrale as, terwijl de Oostelijke Randweg beter is ingericht om grotere hoeveelheden autoverkeer af te wikkelen.

Ook de dijk- en polderwegen krijgen een forse toename aan verkeer te verwerken, wat voornamelijk afkomstig is vanuit de nieuwe woonwijk Molenpolder. Zonder nieuwe westelijke ontsluitingsweg neemt de intensiteit op deze route met +3.500 tot +6.000 verkeersbewegingen toe naar 5.000 tot 8.000 mvt/etm. Deze wegen zijn niet ingericht om deze verkeershoeveelheden op een veilige manier te kunnen afwikkelen. Op de wegen rijden fietsers en auto's op dezelfde rijbaan, ook rijden er geregeld landbouwvoertuigen over deze wegen, en wordt aan bepaalde delen van de dijk ook gewoond. Extra verkeer heeft negatieve effecten op de leefbaarheid daar.

De verkeerstoename op de Torensteelaan is grotendeels al gerealiseerd. Deze prognose vergelijkt met de situatie in 2018 toen de Torensteepolder nog maar beperkt ontwikkeld was. Wel vindt er nog enige verkeerstoename plaats door de bouw van veld D.

Eerste beeld van opgaven verkeersknelpunten

Op basis van deze prognose kunnen we al diverse opgaven schetsen:

- Centrale as: verkeersintensiteit blijft te hoog, maatregelen nodig om 30% reductie te behalen en de leefbaarheid en veiligheid op peil te houden.
- Molendijk en Middelsluisdijk Westzijde: bij ontwikkeling van de Molenpolder zonder nieuwe ontsluitingsweg, neemt de druk op deze wegen te veel toe.

Naast deze opgaven volgen er vanuit het mobiliteitsplan en de huidige situatie nog meer opgaven die in de mobiliteitsstrategie aangepakt moeten worden. Op de volgende pagina wordt een breder beeld van opgaven op mobiliteitsvlak geschetst voor Numansdorp.



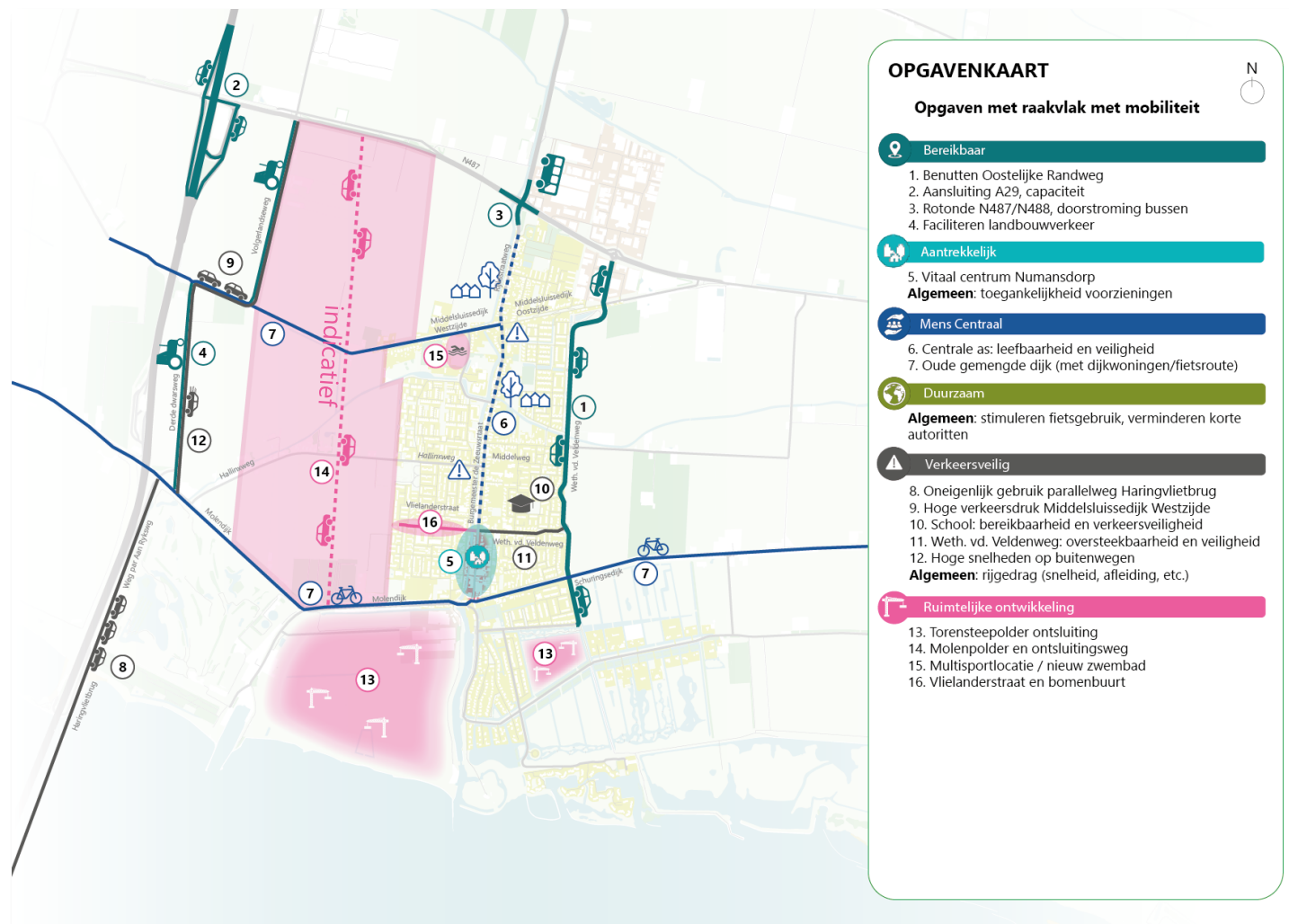
Figuur 3.1: toename van verkeer naar 2040 t.o.v. basisjaar (bron: verkeersmodel HW, v1.4)

3. Beeld van opgave

Opgaven in en rond Numansdorp met betrekking tot mobiliteit

Reeds in de huidige situatie zijn er opgaven op mobiliteitsvlak in en rond Numansdorp. Door verkeerstoeenames naar 2040 neemt de omvang van deze opgaven toe en komen er als niet wordt ingegrepen nieuwe opgaven bij. De opgaven lichten we hiernaar verder toe, waarbij deze gekoppeld zijn aan de doelen en ambities zoals die op pagina 9 zijn toegelicht.

- **Centrale as:** verkeersveilig en leefbaar. De opgaven rond de Centrale as zijn helder, verkeer geeft met name op de Rijksstraatweg veel hinder waardoor de leefbaarheid (voor aanwonenden) en veiligheid (met name ook fietsers en voetgangers) hier onder druk staat.
- **Historische dijken en buitenwegen:** veilig, leefbaar en aantrekkelijk buitengebied. De Molendijk, Schuringsdijk en Middelsluissedijk Westzijde zijn oude dijkwegen met soms een krappe inrichting waar fietsers, auto's en landbouwvoertuigen dezelfde rijbaan delen. Dat gaat niet altijd goed samen. Ook zijn diverse dijken bebouwd. Woningen staan daar vaak dicht op de weg, en zijn niet goed gefundeerd waardoor daar snel hinder van trillingen is door zwaar verkeer. Ook is de Molendijk de fietsroute vanuit het dorp naar de Rnet-bushalte bij de A29. Verder wordt op de wegen in het buitengebied geregeld te hard gereden, dat brengt veiligheidsrisico's met zich mee en kan voor verkeershinder zorgen.
- **Oostelijke Randweg beter benutten**, met aandacht voor oversteekbaarheid, veiligheid en mogelijke effecten voor de omgeving (zoals een toename van het geluid).
- **Capaciteit aansluiting A29 en doorstroming bussen bij rotonde N487-N488:** de aansluiting van de A29 en de N487 functioneert niet optimaal en daarnaast staat de doorstroming voor bussen op het kruispunt N487-N488 onder druk.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen** mogelijk maken (pagina 8). Daarvoor is het belangrijk om het verkeer in goede banen te leiden, zodat dit niet tot hinder en onveiligheid leidt.
- **'Sluipverkeer' tegengaan:** op de parallelweg Haringvlietbrug en de Middelsluissedijk Westzijde is (bij file op de A29) soms sprake van sluipverkeer. Het wegprofiel op de brug is smal, brede voertuigen kunnen elkaar hier niet goed passeren. Op het bebouwde deel van de Middelsluissedijk Westzijde zorgt dit sluipverkeer voor extra veel hinder.
- **Vitaal centrum Numansdorp (Voorstraat).** Opgave is om de winkelstraat aantrekkelijker en toekomstbestendiger te maken om het voorzieningenniveau op peil te houden.
- **Faciliteren landbouwverkeer** op gewenste routes. Hoeksche Waard is een landbouwgemeente. Agrariërs moeten met hun landbouwvoertuigen bij hun percelen en bedrijven kunnen komen via routes die daar geschikt voor zijn.
- **Stimuleren fietsgebruik en lopen** op korte afstanden (in plaats van de auto). In Numansdorp ligt het autogebruik hoog, ook op korte ritten die ook goed lopend of fietsend zijn te doen. Fietsen en lopen is gezond en duurzaam, en zorgt niet voor hinder.
- **Veilige schoolzones en schoolroutes.** Kinderen moeten veilig en (op den duur) zelfstandig naar school kunnen. Daar zijn een veilige schoolzone en veilige schoolroutes belangrijk voor. Concreet liggen er opgaven om de oversteeken over de Centrale as en de Wethouder van der Veldenweg te verbeteren.



Figuur 3.2: kaart met de opgaven op mobiliteitsgebied in en rond Numansdorp

3. Beeld van opgave

Maatregelen van belang

Zoals op pagina 13 is weergegeven, zorgen de autonome- en ruimtelijke ontwikkelingen voor een forse toename van intensiteiten op het wegennet in en rond Numansdorp. Deze toename in intensiteiten op het wegennet zoals deze er nu ligt zal zorgen voor een negatieve impact op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp (doelstellingen). Ook wordt niet voldaan aan de wens van een 30% afname op de Centrale as.

Om aan de vastgestelde doelstellingen en ambities te voldoen is het noodzakelijk om maatregelen te treffen. Deze maatregelen moeten worden opgesteld aan de hand van het vigerende beleid van de gemeente Hoeksche Waard: de sturingsprincipes. Op basis van STOMP en de Ladder van Verdaas zijn maatregelen voorgesteld voor het netwerk in en rond Numansdorp. Deze maatregelen zijn afkomstig van het voorgestelde toekomstige netwerk door de gemeente (pagina 11), aangevuld met bevindingen van de werksessies tussen Goudappel en de gemeente Hoeksche Waard. Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat de verkeersdruk in het dorp verlicht wordt en een stap wordt gezet naar het behalen van de doelstellingen, ondanks de autonome- en ruimtelijke ontwikkelingen die resulteren in een forse toename van verkeer.

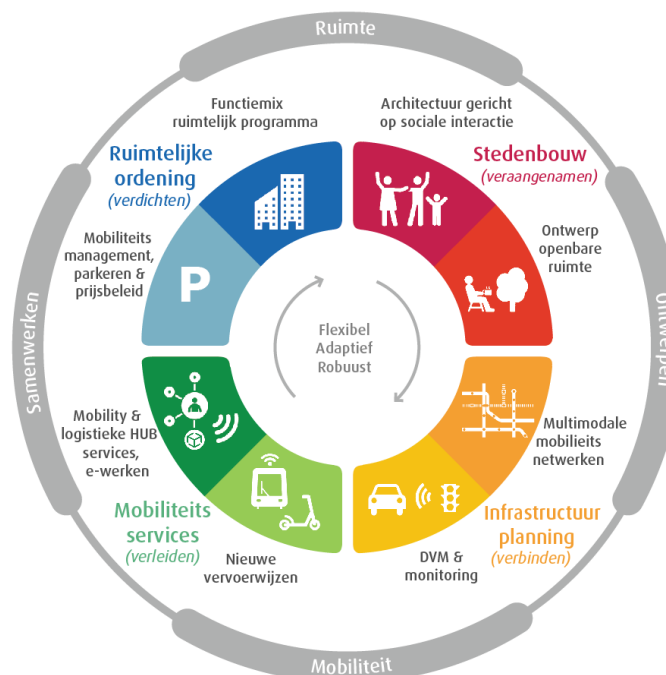
Slimme mobiliteitswiel

Bij het opstellen van de maatregelen is het 'Slimme Mobiliteitswiel' als kapstok gebruikt. Het wiel is in figuur 3.2 weergegeven. In het wiel komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten samen in verschillende thema's. Deze thema's zijn knoppen waar aan gedraaid kan worden om mobiliteit te beïnvloeden. Het wiel betreft de volgende thema's:

- Stedenbouw (veraangenamen): Zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp en de omgang met gemotoriseerd verkeer.
- Infrastructuur planning (verbinden): Zorgen dat de structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten bij de gebiedsambities, waarbij elke vervoerswijze de juiste plek krijgt.

- Mobiliteit services (verleiden): Het is mogelijk om met gedragsprikkel het mobiliteitsgedrag al aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen of aantrekkelijke fietsenstallingen.
- Ruimtelijke ordening (verdichten): Meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

Aan de hand van deze thema's zijn aanvullende maatregelen opgesteld om de groei van het verkeer in goede banen te leiden.



Figuur 3.2: Slimme mobiliteitswiel

4. Mobiliteitsstrategie



4. Aanzet mobiliteitsstrategie

Mobiliteitsmaatregelen

Om de opgaven aan te pakken en toe te werken naar een aantrekkelijk, veilig, duurzaam en bereikbaar Numansdorp, is een pakket met maatregelen samengesteld. Dit pakket is na een uitvoerig proces en een afweging van diverse maatregelen in samenspraak met de gemeente tot stand gekomen.

Totaal pakket mobiliteitsmaatregelen

Om de negatieve impact van de autonome- en ruimtelijke ontwikkelingen op de verkeersstromen in en rond Numansdorp voor te blijven, is het van belang dat de juiste maatregelen op de juiste momenten gerealiseerd worden. Daarom is een strategie opgesteld. Hiernaast zijn alle voorziene mobiliteitsmaatregelen weergegeven.

In hoofdlijnen wordt voorzien om autoverkeer zoveel mogelijk over de 'randen' buiten het dorp om af te wikkelen door het realiseren van de westelijke ontsluitingsweg en het stimuleren van de oostelijke randweg. Ook wordt ingezet om straten binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk 30 km/u te maken, en deze straten een nieuwe inrichting te geven met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit moet zorgen voor een veiligere, aantrekkelijkere en fietsvriendelijkere leefomgeving.

Effecten maatregelen onderbouwd met verkeersmodel

Met het gemeentelijke verkeersmodel zijn berekeningen uitgevoerd om de effecten van de beoogde maatregelen te onderbouwen. In bijlage A zijn deze modelberekeningen en de resultaten toegelicht. Het maatregelpakket is in een iteratief proces tot stand gekomen, om tot een pakket te komen dat bijdraagt aan het behalen van de doelen.

Fasering van maatregelen in drie termijnen

In deze mobiliteitsstrategie zijn de maatregelen ingedeeld in een fasering. Daarbij hanteren we drie termijnen:

- Korte termijn (< 5 jaar)
- Middellange termijn (5 – 10 jaar)
- Lange termijn (> 10 jaar)

Hiernaast zijn de maatregelpakketten per fase weergegeven. In bijlage B zijn de individuele maatregelen verder toegelicht.



TOTAAL PAKKET

Mobiliteitsmaatregelen

Herinrichting

1. Centrale as GOW30
2. Vielandersstraat GOW30
3. Weth. vd. Veldenweg GOW30
4. Meerdere andere straten naar 30 km/u

Nieuwe weg

5. Westelijke ontsluitingsweg (tracé 2 of 3)
6. Doortrekken Torensteelaan
7. Randweg Klaaswaal fase 2

Fietsmaatregelen

8. Fietspad Torensteelaan – Weth. vd. Veldenweg
9. Fietsroute parallel A29 verbeteren

Verkeersfilter

10. Verkeersfilter Fortlaan
11. Verkeersfilter Middelweg
12. Verkeersfilter parallelweg Haringvlietbrug
13. Verkeersfilter Schuringsedijk

Doorstroming

14. Oostelijke Randweg stimuleren
15. Aansluiting A29 - capaciteitsuitbreiding
16. Ronde N487/N488 - doorstroming bus verbeteren

Overige

17. Aantrekkelijke Voorstraat (winkelstraat)
18. OV-hub verbeteren: bereikbaarheid en voorzieningen
19. Gedrag/handhaving/campagnes (Niet locatie gebonden)

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Molenpolder (1.300 won.)
- 't Hooft en van Prooijen (200 won.)
- Torensteepolder veld D
- Fort Buitensluis
- Nieuw zwembad Meestooftlaan
- Bomenbuurt
- Oude zwembadlocatie
- Havenstraat / Droomhuis
- Schuringsedijk 2 / Fortlaan
- Roerdompsingel
- Energieweg
- Proeftuin

4. Aanzet mobiliteitsstrategie

Korte termijn (<5 jaar)

In de korte termijn wordt de basis op orde gemaakt. De korte termijn loopt ongeveer van 2026 tot en met 2030. Enkele 'kleinere' ruimtelijke ontwikkelingen kunnen doorgang vinden. Ook als de Molenpolder niet doorgaat (en de daaraan gekoppelde Westelijke ontsluitingsweg) zijn de korte termijn-maatregelen wenselijk en nodig om de verschillende opgaven aan te pakken en de verkeerssituatie te verbeteren.

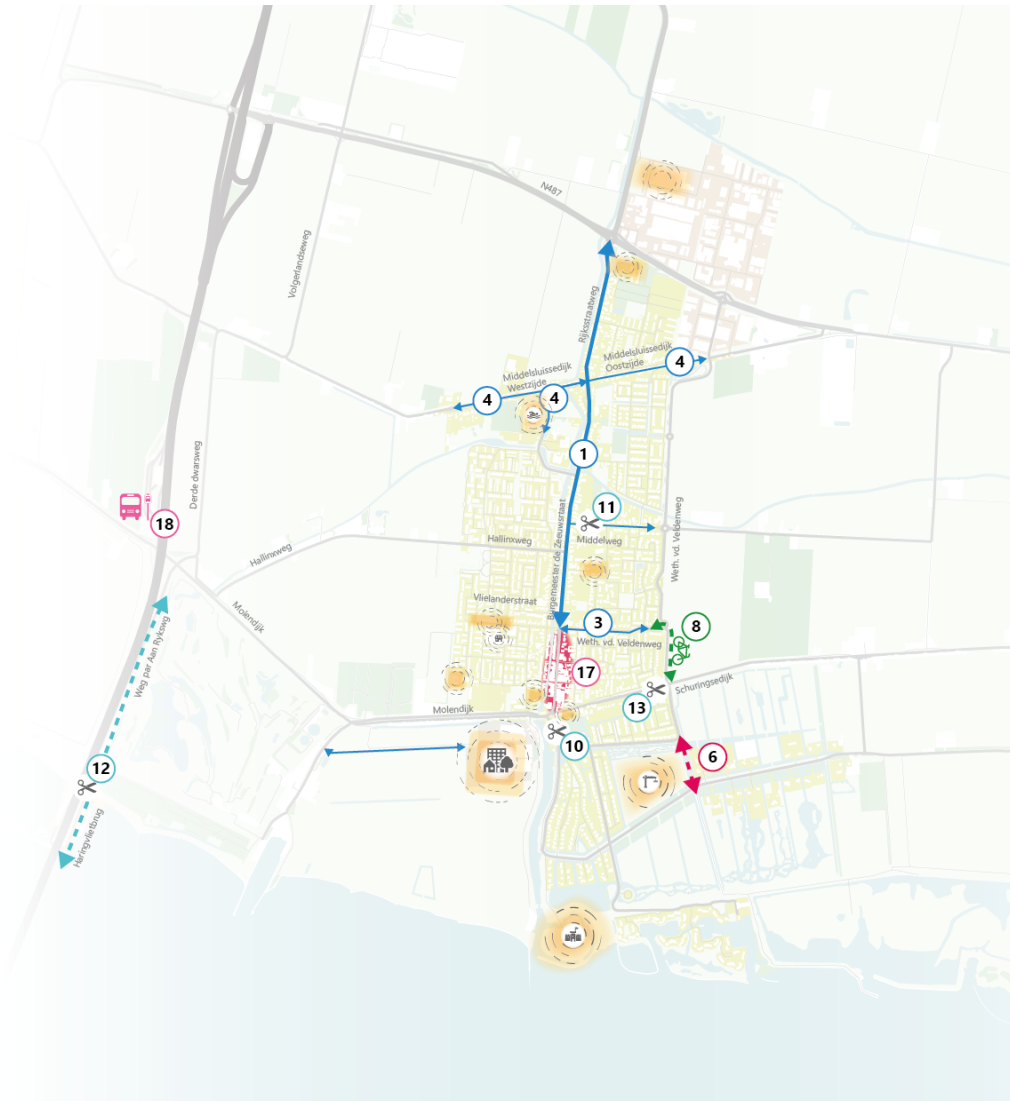
Ruimtelijke ontwikkelingen

Diverse ontwikkelingen kunnen doorgang vinden. Vaak zijn dit ontwikkelingen die al reeds vergund zijn en in de voorbereidings- of realisatiefase zitten. Deze kunnen daardoor op korte termijn tot realisatie komen. Grote ontwikkelingen in deze fase zijn veld D van de Torensteepolder, Bomenbuurt, het nieuwe zwembad en 't Hooft en van Prooijen. Deze laatste is een eerste ontwikkeling van de Molenpolder. 't Hooft en van Prooijen is reeds opgenomen in de gemeentelijke woningbouwprogrammering. De gemeente ondersteunt daarmee deze eerste ontwikkeling van de Molenpolder. Ook wordt in deze fase een start gemaakt met het programma om de Voorstraat aantrekkelijker en toekomstbestendig te maken.

Mobiliteitsmaatregelen

Op de korte termijn vinden de eerste herinrichtingen plaats, deze maatregelen maken het netwerk op orde. Hiermee ontstaat een basis om later de Westelijke ontsluitingsweg en grootschaligere woningbouw te kunnen realiseren. Op de korte termijn fase wordt de snelheidslimiet aangepast naar 30 km/u op onder andere de Centrale as, de Wethouder van der Veldenweg (oost-west deel), de Zijplaan en de Middelsluisdijk inclusief inrichtingsmaatregelen om dit te stimuleren. De Wethouder van der Veldenweg behoudt haar verkeersfunctie en wordt gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30).

Ook worden verkeersfilters (gedeeltelijke afsluitingen van wegen voor gemotoriseerd verkeer) aangebracht in het wegennet van Numansdorp, namelijk op de Middelweg, de Fortlaan, de Schuringsdijk en de parallelweg Haringvlietbrug. Autoverkeer wordt gestremd. Voetgangers, fietsers, OV en nood- en hulpdiensten houden wel toegang. Deze verkeersfilters dragen bij aan een vermindering van verkeer op de Centrale as en het beter benutten van de Oostelijke Randweg. Op de parallelweg Haringvlietbrug wordt middels een filter (landbouwsluit) normaal autoverkeer geweerd om de verkeerssituatie op de krappe brug te verbeteren en sluiproutes over de dijk- en polderwegen onmogelijk te maken, zodat de situatie op de dijken veiliger wordt voor fietsers en leefbaarder voor dijkbewoners.



KORTE TERMIJN

Mobiliteitsmaatregelen

Herinrichting

1. Centrale as GOW30
3. Weth. vd. Veldenweg naar 30 km/u
4. Zijplaan en Middelsluisdijk naar 30 km/u

Nieuwe weg

6. Doortrekken Torensteelaan

Nieuw fietspad

8. Fietspad Torensteelaan – Weth. vd. Veldenweg

Verkeersfilter

10. Verkeersfilter Fortlaan
11. Verkeersfilter Middelweg
12. Verkeersfilter parallelweg Haringvlietbrug
13. Verkeersfilter Schuringsdijk

Overige

17. Aantrekkelijke Voorstraat (start van programma)
18. OV-hub verbeteren: bereikbaarheid en voorzieningen
19. Gedrag/handhaving/campagnes (Niet locatie gebonden)

Ruimtelijke ontwikkelingen

- t Hooft en van Prooijen
- Torensteepolder veld D
- Fort Buitensluis
- Nieuw zwembad Meestooftaan
- Bomenbuurt
- Oude zwembadlocatie
- Havenstraat / Droomhuis
- Schuringsdijk 2 / Fortlaan
- Roerdompsingel
- Energieweg
- Proeftuin

4. Aanzet mobiliteitsstrategie

Middellange termijn (5-10 jaar)

De middellange termijn betreft ongeveer de periode van 2031 t/m 2035. Voor de middellange termijn wordt voortgeborduurd op de basis die in de eerste fase is gelegd. We werken verder aan het realiseren van de visie. Kenmerkend aan deze fase is de verdere ontwikkeling van de Molenpolder, en de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De bouw van de rest van de Molenpolder kan in een gunstig scenario voor 2030 aanvangen. De eerste woningen zullen dan naar verwachting vanaf 2030 of 2031 worden opgeleverd. Naast de Molenpolder zijn er voor de periode na 2030 geen andere ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen in de gemeentelijke woningbouwprogrammering. De komende jaren zal blijken of zich nieuwe initiatieven voordoen in en rond Numansdorp. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zullen afgewogen moeten worden binnen deze mobiliteitsstrategie en of deze bijdragen aan de doelen.

Mobiliteitsmaatregelen

De realisatie van 1.300 woningen in de Molenpolder zorgt voor meer verkeer. De westelijke ontsluitingsweg is nodig om dit extra verkeer goed af te wikkelen. Het precieze tracé van de nieuwe weg wordt in een apart traject onderzocht om te komen tot een voorkeustracé. Bij de Vlielandersstraat komt een nieuwe verbinding, waardoor de Vlielandersstraat een belangrijkere verkeersfunctie krijgt en de intensiteit hier toe neemt. Voor de leefbaarheid en veiligheid richten we de Vlielandersstraat anders in met een 30 km/u-inrichting (cf. GOW30). Ook de Molendijk tussen de nieuwe weg en de Voorstraat pakken we in deze fase en maken hier een 30 km/u-straat van.

De Westelijke ontsluitingsweg biedt ook kansen om de Voorstraat verkeersluwer te maken. Met de verbinding via de Vlielandersstraat, is er een goed alternatief beschikbaar voor een deel van het verkeer en de OV-bussen die nu door de Voorstraat rijden.

We stimuleren het gebruik van de oostelijke randweg door de diverse maatregelen. We monitoren daarom de situatie op deze weg en treffen waar nodig maatregelen om de doorstroming te verbeteren.

Tot slot is opgenomen om de doorstroming voor bussen bij de rotonde N487/N488 te verbeteren. De aanleg van de westelijke randweg zorgt ervoor dat deze rotonde rustiger wordt, waardoor de doorstroming op de rotonde ook meteen verbeterd. Waarschijnlijk zijn dus geen aparte maatregelen nodig voor de doorstroming van de OV-bussen hier.



MIDDELLANGE TERMIJN

Mobiliteitsmaatregelen

- Herinrichting**
 - 2. Vlielandersstraat GOW30
 - 4. Molendijk naar 30 km/u
- Nieuwe weg**
 - 5. Westelijke ontsluitingsweg (tracé 2 of 3)
- Fietsmaatregelen**
 - 9. Fietsroute parallel A29 verbeteren
- Doorstroming**
 - 16. Rotonde N487/N488 - doorstroming bus verbeteren
- Overige**
 - 17. Aantrekkelijke Voorstraat (doorlopend programma)
 - 19. Gedrag/handhaving/campagnes (Niet locatie gebonden)

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Molenpolder (verdere ontwikkeling)
- Oude zwembadlocatie

4. Aanzet mobiliteitsstrategie

Lange termijn (>10 jaar)

De lange termijn betreft de periode na 2035. Deze fase kenmerkt zich door het afmaken van de Molenpolder, het nemen van de laatste maatregelen, maar ook een doorkijk naar een verdere toekomst als de gemeente met fase 2 van randweg Klaaswaal aan de slag gaat.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De bouw van Molenpolder is een meerjarenproject. De wijk zal dus pas op lange termijn gereed zijn. Bij een bouwtempo van 250 woningen per jaar, duurt de bouw circa 5-6 jaar. Ook voor de lange termijn geldt dat er nu nog geen andere ruimtelijke initiatieven bekend zijn. Die kunnen zich wel voor doen, en deze zullen dan afgewogen moeten worden.

Mobiliteitsmaatregelen

Zodra de westelijke ontsluitingsweg af is, kunnen aanvullende maatregelen getroffen worden op de Centrale as om deze route verder te ontmoedigen bij automobilisten. Daarmee wordt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het fietscomfort verder verbeterd.

Ook is het denkbaar om de Voorstraat verder autovrij te maken, om zo de aantrekkelijkheid van de winkelstraat verder te versterken. Daarvoor zullen wel goede alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar moeten zijn, en bepaalde doelgroepen moeten nog steeds in de winkelstraat kunnen komen met een voertuig zoals logistiek en bewoners.

De inrichting van de Oostelijke Randweg gaan we verbeteren. Dit doen we als er groot onderhoud aan de weg is gepland. De huidige rotondes voldoen niet helemaal aan de ontwerprichtlijnen, en ook de entree vanaf de N-weg kan aantrekkelijker worden gemaakt.

In aansluiting op maatregelen in de kern, is het belangrijk dat verkeer ook vlot het hoofdwegennet kan bereiken. Door verdere verkeerstoename kan de afwikkeling bij de aansluiting van de N487 op de A29 onder druk komen te staan. We gaan met Rijkswaterstaat in gesprek of hier maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Ook heeft de gemeente de ambitie om fase 2 van randweg Klaaswaal aan te leggen. Momenteel werkt de gemeente aan fase 1 van deze randweg. Fase 2 betreft het verder doortrekken van deze nieuwe weg tot aan de N487 bij Numansdorp. Deze randweg is niet perse noodzakelijk voor Numansdorp, maar draagt wel bij aan het verminderen van verkeer op de centrale as en het gebruik van de oostelijke randweg te stimuleren, doordat verkeer nu niet automatisch uitkomt bij de centrale as, maar dichterbij de oostelijke randweg.



LANGE TERMIJN

Mobiliteitsmaatregelen

Herinrichting

- 1. Centrale as: extra snelheidsbeperkende maatregelen

Nieuwe weg

- 5. Westelijke ontsluitingsweg (tracé 2 of 3) gerealiseerd
- 7. Randweg Klaaswaal fase 2

Doorstroming

- 14. Oostelijke randweg verbeteren: weginrichting
- 15. Aansluiting A29 - capaciteitsuitbreiding

Overige

- 17. Voorstraat: geheel autovrij (uitgezonderd laden & lossen e.d.)

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Molenpolder (afmaken)

4. Aanzet mobiliteitsstrategie

Wat als de westelijke ontsluitingsweg (voorlopig) niet doorgaat?

In de voorgestelde mobiliteitsstrategie is de realisatie van de nieuwe westelijke ontsluitingsweg een belangrijke maar ook een complexe en kostbare maatregel. Zonder deze nieuwe weg zal er meer verkeer door de kern van Numansdorp blijven rijden, over met name de Centrale as. De vraag is dan ook of alle doelstellingen gehaald kunnen worden en alle ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden in het geval deze nieuwe weg er voorlopig niet komt. Daarom is ook gekeken naar de benodigde maatregelen en de situatie zonder deze nieuwe weg en waarbij de ontwikkeling in de Molenpolder beperkt is tot 't Hooft en van Prooijen (200 won.). Daarvoor zijn diverse scenario's doorgerekend met het verkeersmodel die in bijlage A zijn toegelicht. De bevindingen worden hier beschreven:

Korte termijn maatregelen zijn belangrijk voor verkeersreductie

Nagenoeg alle maatregelen die in het korte termijnpakket zijn opgenomen hebben een positief effect op de verkeerssituatie van de Centrale as. Zonder nieuwe westelijke weg wordt het nog belangrijker dat al deze maatregelen worden uitgevoerd om de 30% reductie te behalen, omdat de gewenste reductie anders niet gehaald zal worden. Belangrijke maatregelen voor het verminderen van de verkeersdruk zijn: herinrichting Centrale as naar 30 km/u, knip Fortlaan, knip Middelseweg, en het op termijn verbeteren van de Oostelijke randweg.

Dilemma: Centrale as vs. westelijke polderroute vs. woningbouw

Uit de berekeningen blijkt dat de 30%-intensiteitsreductie op de Centrale as behaald kan worden (inclusief alle ruimtelijke ontwikkelingen) mits de parallelweg Haringvlietbrug open blijft. Ook is er dan nog enige restruimte op de centrale as voor enkele extra ontwikkelingen. Als de parallelweg echter wordt afgesloten voor autoverkeer, wat wenselijk is voor de veiligheid en leefbaarheid op de westelijke dijk- en polderwegen, dan blijkt dat er juist (iets) meer verkeer over de Centrale as gaat rijden waardoor de 30% reductie op basis van de berekeningen niet behaald wordt. Hier is dus sprake van een dilemma, waar een belangenafweging voor nodig is.

Vanuit de zuidelijke delen van Numansdorp is er nu verkeer dat via de Molendijk en Hallinxweg naar de parallelweg Haringvlietbrug rijdt. Bij afsluiting van de route via de parallelweg Haringvlietbrug, wijkt dit verkeer deels uit naar de Centrale as om via de N487 op de A29 te komen. Idealiter rijdt dit verkeer zo veel mogelijk via de Oostelijke randweg, maar dat is niet altijd een reëel alternatief. Daardoor zorgt deze afsluiting (in geval er geen westelijke ontsluitingsweg is) voor een extra verkeersdruk op de Centrale as. De afsluiting van de parallelweg

Haringvlietbrug heeft als doel om de dijk- en polderwegen aan de westkant van Numansdorp verkeersluwer te maken, en de verkeerssituatie op deze parallelweg zelf te verbeteren.

De parallelweg is namelijk erg krap, en hier rijden ook fietsers en landbouwvoertuigen. Bij drukte op de A29 treedt er nu soms behoorlijk veel sluipverkeer op via de parallelweg Haringvlietbrug, en zijn er door de hogere verkeersintensiteiten vaker 'ontmoetingen' en potentiële conflicten op de parallelweg tussen autoverkeer enerzijds en landbouwvoertuigen en fietsers anderzijds. Het sluipverkeer rijdt ook over de Volgerlandseweg, Derde Dwarsweg, Middelsluisdijk Westzijde en Molendijk. Met name aan de Middelsluisdijk Westzijde ervaren bewoners soms veel verkeershinder van sluipverkeer. Het afsluiten van de parallelweg Haringvlietbrug is beoogd om ook deze hinder aan te pakken, en om zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en langs deze wegen te verbeteren door de verkeersintensiteit te verlagen.

Op de westelijke dijk- en polderwegen wordt naast sluipverkeer ook overlast ervaren van vrachtverkeer dat onder andere naar de bedrijven rijdt die nu bij 't Hoofd en van Prooijen zijn gevestigd. Het transformeren van 't Hoofd en van Prooijen naar woningen, zal de overlast van vrachtverkeer op de dijkwegen verminderen.

Minder ontwikkelen? Of juist aan oostkant ontwikkelen?

Het hoeft echter geen keuze/dilemma tussen de twee verkeersopgaven te zijn. Zo kan ook overwogen worden om minder nieuwe ontwikkelingen toe te staan in Numansdorp, en de verkeersopgaven prioriteit te geven en deze aan te pakken. Minder nieuwe woningen of functies ontwikkelen kan helpen om zowel de doelstelling op de Centrale as te halen, als de verkeershinder op de Middelsluisdijk Westzijde en de buitenwegen aan te pakken door het dicht zetten van de parallelweg Haringvlietbrug. Ook kan juist overwogen worden om nieuwe woningen en voorzieningen aan de oostkant te ontwikkelen, omdat hier nog wel ruimte is op het wegennet om extra verkeer op te vangen. Het lijkt wel ook belangrijk om nieuwe woningen te blijven bouwen om de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in Numansdorp op peil te houden. Het risico bestaat anders dat het aantal inwoners krimpt (door huishoudenverdunding) en sterker vergrijst.

Kanttekening: model is een vereenvoudiging, monitor de situatie!

Voor het bepalen van de benodigde maatregelen en het opzetten van deze mobiliteitsstrategie is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel. Met dit model kunnen toekomstige scenario's

beschouwd worden. De toekomst is echter onzeker, en ook de impact van ontwikkelingen en maatregelen kan anders zijn dan we nu denken.

Het is daarom aan te bevelen de verkeerssituatie in en rond Numansdorp te monitoren en te evalueren. In de praktijk kan blijken dat ruimtelijke ontwikkelingen toch tot minder verkeerstoename leiden, of dat er andere ontwikkelingen mee spelen die voor minder verkeer zorgen (zoals vergrijzing van de bevolking, wat nu niet is meegenomen). Dit kan ervoor zorgen dat de huidige verkeersprognoses te pessimistisch zijn, en dat er toch meer ontwikkelruimte is. Aan de andere kant kan ook gelden dat effecten van beoogde maatregelen in de praktijk tegenvallen, en voor minder positieve effecten zorgen. Monitoring is belangrijk om zicht te houden op de effecten van maatregelen en ontwikkelingen, om zo tijdig bij te kunnen sturen.

Aan de slag!

Ondanks de onzekerheden in de uiteindelijke uitkomsten en verkeerssituatie in 2040, voorzien we wel belangrijke positieve effecten van de maatregelen. Er zijn een behoorlijk aantal maatregelen voorzien, en ook richting de uitvoering zullen nog hobbels genomen moeten worden. Om de verkeerssituatie te verbeteren is daarom aan te bevelen aan de slag te gaan met realisatie van de korte termijn maatregelen om stappen in de gewenste richting te zetten.

Overweeg te zijner tijd extra maatregelen

Als na uitvoering van de maatregelen blijkt dat de doelstellingen (nog) niet allemaal of volledig gehaald worden, kan overwogen worden om extra maatregelen te treffen. Zo zijn mogelijk extra snelheidsremmende maatregelen op de Centrale as denkbaar, of kunnen verkeerslichten met een doserende werking toegepast worden om zo de doorstroming over de Centrale as nog meer te doorbreken en verkeer te stimuleren van andere routes gebruik te maken.

Of stel doelstellingen bij..

Tot slot, een laatste overweging kan zijn, als na het nemen van de nodige maatregelen blijkt dat doelstellingen niet gehaald worden, om doelstellingen bij te stellen. Op de Centrale as bijvoorbeeld is mogelijk al kwaliteitsverbetering te behalen door de andere weginrichting en lagere snelheid, zonder de keiharde verkeersreductie van 30% te halen. Uiteindelijk gaat het niet om de hoeveelheid verkeer, maar om de (beleving van de) leefbaarheid en verkeersveiligheid, en welke kwaliteit wordt nagestreefd (ga je voor een 8, of voor een 6?).

5. Conclusies en aanbevelingen



5. Conclusies en aanbevelingen

Op naar een aantrekkelijk, veilig en bereikbaar Numansdorp

Mobiliteitsstrategie voor een integrale benadering

Numansdorp is de op twee na grootste kern in Hoeksche Waard. Er spelen veel ontwikkelingen in en rond het dorp die gevolgen hebben voor mobiliteit en de verkeerssituatie. Tegelijkertijd ervaren bewoners van met name de Rijksstraatweg en Burgemeester de Zeeuwstraat al jaren veel hinder van de hoge verkeersdruk op de Centrale as. Ook blijkt uit het mobiliteitsplan dat er kansen zijn om het fietsgebruik en lopen (op korte afstanden) te stimuleren en moet ook het verkeerssysteem verder verduurzaamd worden.

De bevolking van Numansdorp vergrijst en zonder verdere doorontwikkeling van het dorp kan het voorzieningenniveau onder druk komen te staan. Dat is niet wenselijk voor de leefbaarheid van het dorp. Mede daarom, maar ook vanwege het tekort aan woningen in de Hoeksche Waard, heeft de gemeente de ambitie om een nieuwe woningen te bouwen in Numansdorp, en heeft daarvoor de Molenpolder op het oog. Dit zal zorgen voor meer mobiliteit en meer verkeer in en rond Numansdorp. Numansdorp is gunstig gelegen nabij de oprit naar de A29, en er is op fietsafstand een RNet-bushalte aan de A29 gelegen waarmee mensen snel en frequent met de bus naar Rotterdam kunnen reizen. Extra inwoners dragen bij aan het behoud van voorzieningen (bv. winkels, sport, bushalte) in het dorp.

Voorgaande opgaven en ambities maakt dat de gemeente behoefte heeft aan een integrale mobiliteitsstrategie. Hoe kunnen we de bestaande opgaven aanpakken, en tegelijkertijd nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken? Welke maatregelen moeten we treffen? Op welk moment? En welke aandachtspunten of randvoorwaarden horen daarbij? Voorliggende mobiliteitsstrategie geeft daar invulling aan.

Visie: verkeer meer buitenom, minder verkeer door dorp

Een heikel punt in de verkeersstructuur van Numansdorp is het gebrek aan een goede hoofdwegenstructuur. De Centrale as is van oudsher de belangrijkste in- en uitvalsroute, maar deze weg is daar niet goed op ingericht. De Oostelijke Randweg is voor met name de westelijke woonwijken geen reëel alternatief voor de Centrale as. Het gevolg hiervan is dat veel gemotoriseerd verkeer dwars door het dorp rijdt. De visie voor de mobiliteitsstrategie is om autoverkeer meer buiten het dorp om af te wikkelen, om de straten binnen het dorp rustiger te

maken en hier de snelheid te verlagen zodat de veiligheid en leefbaarheid verbeterd. Om dit realiseren is een pakket aan maatregelen samengesteld om de verkeerssituatie in Numansdorp stap voor stap aan te passen. Er zijn maatregelen beoogd om verkeer te stimuleren via de Oostelijke randweg te rijden. Ook is voorzien om op termijn de westelijke ontsluitingsweg aan te leggen, die ook nodig is voor de ontsluiting van Molenpolder. Verder worden bijna alle wegen binnen de kom van Numansdorp 30 km/u, en wordt op enkele secundaire wegen een verkeersfilter ingesteld. Bij verkeersfilters behouden voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten doorgang, maar ander gemotoriseerd verkeer wordt gestremd.

Uitdagingen en aandachtspunten

Een belangrijke uitdaging is het uitvoeren en realiseren van alle maatregelen. Daarbij moeten ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen hand in hand oplopen. De strategie betreft een totaalpakket, waarbij iedere maatregel belangrijk is om het verkeer in de toekomst in goede banen te leiden. Er kunnen dus niet zomaar maatregelen achterwege worden gelaten omdat dit tot een andere verkeersverdeling kan zorgen.

Een belangrijke opgave is om de Vlielandstraat tijdig opnieuw (voor aanleg van de westelijke ontsluitingsweg) in te richten, zodat hier meer verkeer over heen kan, maar ook zodat de straat veilig en leefbaar blijft. De verwachte intensiteit op deze straat in het geschetste eindbeeld is passend voor een GOW30, maar de verkeersintensiteit neemt wel toe ten opzichte van de huidige situatie. Met een goede inrichting en een maximum snelheid van 30 km/u zijn we overtuigd dat er een goede verkeerssituatie kan ontstaan.

Alle maatregelen samen zorgen naar verwachting voor een evenwichtiger verdeling van het verkeer over het wegennet in en rond Numansdorp. De oostelijke randweg wordt beter benut, en door het realiseren van een westelijke ontsluitingsweg kan gemotoriseerd verkeer nog meer over de randen afgewikkeld worden buiten de woongebieden om. Het maatregelenpakket zorgt voor voldoende verkeersreductie op de Centrale as, en tegelijkertijd biedt het ruimte voor extra ruimtelijke ontwikkelingen. Wel is monitoring en evaluatie van groot belang. Een verkeersprognose blijft een vereenvoudiging van

de werkelijkheid, en de toekomst is onzeker. Het is daarom belangrijk om de ontwikkeling van de verkeerssituatie in en rond Numansdorp te monitoren en te evalueren. Zodoende kan tijdig bijgestuurd worden als effecten van maatregelen anders uitpakken, of als zich andere trends of ontwikkelingen voor doen waar nu nog geen zicht op is.

Wat als de westelijke ontsluitingsweg (voorlopig) niet doorgaat?

Voor de beoogde 'eindsituatie' in 2040 is de realisatie van de Westelijke ontsluitingsweg belangrijk. De Westelijke ontsluitingsweg kan namelijk de verkeersfunctie van de Centrale as in belangrijke mate overnemen, en zorgen voor een verdere verluwing van het 'hart' van Numansdorp. Als de Molenpolder niet doorgaat, dan zal ook de westelijke ontsluitingsweg niet worden aangelegd (en andersom).

Zonder nieuwe westelijke weg, zal de intensiteit op de centrale as hoger blijven dan als deze nieuwe weg er wel komt. Voor deze situatie zijn aparte verkeersberekeningen gemaakt. Nagenoeg alle maatregelen uit het korte termijn-pakket zijn nodig om de gewenste verkeersreductie op de centrale as te halen. Er is enige onzekerheid of de gewenste verkeersreductie én de aanpak van andere knelpunten allemaal gehaald kunnen worden. Er is een dilemma zichtbaar tussen de Centrale as en de westelijke polderroute. Zonder afsluiting van de parallelweg Haringvlietbrug kan waarschijnlijk aan de intensiteitsdoelstelling van de Centrale as voldaan worden, met afsluiting gaat er toch weer meer verkeer over de Centrale as rijden, en wordt de -30% net niet gehaald.

Gezien een model een vereenvoudiging is van de werkelijkheid, adviseren we de situatie te monitoren en te evalueren, en zo nodig het maatregelenpakket aan te passen. Daarvoor kan het wenselijk zijn om extra of andere maatregelen achter de hand te hebben, zoals extra verkeersremmende maatregelen op de Centrale as (extra drempels en verkeerslichten).

Hoe omgaan met nieuwe ruimtelijke initiatieven?

In deze mobiliteitsstrategie zijn reeds diverse ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen als uitgangspunt. We veronderstellen dat al deze ontwikkelingen doorgang vinden. Mochten er komende jaren nieuwe initiatieven ontstaan dan is daar een nadere afweging voor nodig.

Bijlagen

Bijlage A: Verkeersprognoses 2040

Resultaten 1^{ste} berekening totaalpakket 2040

Om de impact van de voorgestelde maatregelen op de verkeersstromen in en rond Numansdorp vast te stellen, zijn berekeningen met het verkeersmodel uitgevoerd. Dat is in meerdere stappen gedaan. Totaal zijn 4 verschillende scenario's / maatregelpakketten doorgerekend. In deze bijlagen zijn de resultaten van deze doorrekeningen toegelicht. Daarbij zijn de maatregelpakketten telkens beoordeeld aan de hand van de verkeerintensiteiten op de verschillende wegen. Per wegtype geldt een maximaal wenselijke verkeersintensiteit die als beoordelingscriterium is gebruikt.

Uitgangspunten 1^e doorrekening

Als uitgangspunt voor deze modelberekening is uitgegaan van de volledige realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen die zijn benoemd op pagina 8. De bouw van 1.500 woningen in de Molenpolder is daarvan de grootste ontwikkeling.

Ook zijn nagenoeg alle mobiliteitsmaatregelen, zoals opgenomen in het totaalpakket maatregelen op pagina 17, opgenomen in deze modelberekening. De realisatie van de westelijke ontsluitingsweg en het herinrichten van diverse wegen naar 30km/u zijn hierbij het belangrijkste voor het veranderen van de verkeersstromen in en rond Numansdorp. In deze eerste doorrekening is uitgegaan van tracé 3 voor de westelijke ontsluitingsweg. Tracé 3 ligt tussen de N487 en de Molendijk, met 'inprikkers' naar de Vlielandersstraat en de Hallinxweg. Hierbij is ook uitgegaan dat de aansluiting van de Volgerlandseweg op de N487 opgeheven wordt, omdat de kruisingen op deze provinciale weg anders te dicht op elkaar liggen waar de provincie niet mee kan instemmen.

Bevindingen

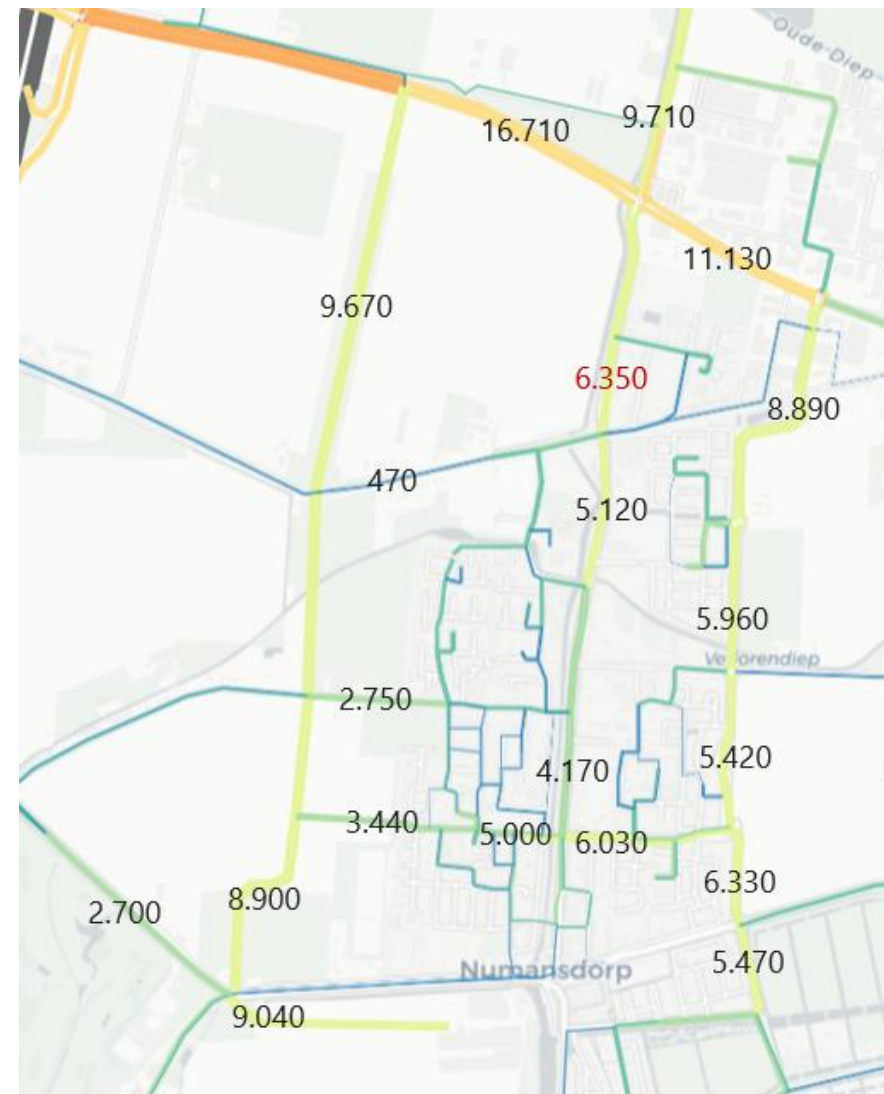
Door het invoeren van de uitgangspunten, zoals hierboven benoemd, is inzicht gekregen in de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen op de verkeersstromen in en rond Numansdorp. Hiermee kan worden vastgesteld of deze bijdragen aan het behalen van de doelen en ambities van de gemeente Hoeksche Waard. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen van deze modelberekening toegelicht:

- **Centrum Numansdorp:** door de invoer van de mobiliteitsmaatregelen wordt het centrum van Numansdorp rustiger. Door de invoer van de maatregelen rijdt meer verkeer 'om Numansdorp heen', in plaats van door het centrum, waardoor het centrum rustiger wordt.

- **Centrale-as:** Het centrum van Numansdorp wordt rustiger doordat de Centrale as een substantiële afname in verkeersbewegingen krijgt (ongeveer -3.000 mvt/etm op Rijksweg). Deze afname komt door de invoer van 30km/u op de Centrale as, de realisatie van de westelijke ontsluitingsweg en verbetering van de Oostelijke Randweg. Ondanks de afname van ongeveer 3.000 bewegingen wordt net niet voldaan aan de ambitie van maximaal 6.300 mvt/etm. Met de invoer van de maatregelen heeft de Centrale as een intensiteit van 6.350 mvt/etm.
- **Molendijk en andere westelijke dijk- en polderwegen:** Door de realisatie van het verkeersfilter op de parallelweg Haringvlietbrug neemt de intensiteit op de Molendijk en de andere westelijke dijk- en polderwegen fors af. Dat komt de veiligheid op deze dijkwegen met gemengd verkeer (fietsers, auto's en trekkers rijden over dezelfde rijbaan), en de leefbaarheid van de bebouwde dijken ten goede (aan de Molendijk en Middelsluisdijk Westzijde staan soms ook woningen dicht op de weg).
- **Vlielandersstraat:** In de toekomstige situatie functioneert de Vlielandersstraat als nieuwe in- en uitvalsweg van Numansdorp. Het ontsluit de zuidelijke delen van Numansdorp op de westelijke ontsluitingsweg en daarmee op de N489 en A29. Ook is het een oost-westverbinding in het wegennet van Numansdorp. Het zal dus drukker worden op deze weg, om deze toename te beperken en de situatie veilig en leefbaar te houden is een herinrichting naar GOW30 nodig. Uit de berekening blijkt dat de maximale intensiteit op de Vlielandersstraat met 5.000 mvt/etm onder de 6.000 mvt/etm blijft. Deze intensiteiten zijn volgens het CROW passend voor een (smalle) GOW30.

Conclusie 1e berekening

De mobiliteitsmaatregelen die zijn opgenomen in het totaalpakket (pagina 17) helpen om de verkeersstromen uit het centrum van Numansdorp naar de randwegen te duwen en de situatie te verbeteren. Echter wordt net niet voldaan aan de ambitie van een 30% reductie op de Centrale as naar maximaal 6.300 motorvoertuigen op de Rijksweg. Daarom is een aanvullende analyse gedaan met een aanpassing van het maatregelenpakket.



Bijlage A: Verkeersprognoses 2040

Resultaten 2^{de} berekening totaalpakket 2040

Het maatregelpakket laat in grote lijnen positieve effecten zien en zorgen voor een belangrijke bijdragen aan de doelstellingen. Toch wordt nog niet voldaan aan de 30% reductie op de centrale as. Uit nadere bestudering lijkt dat mede te komen doordat in de 1^e berekening ervan is uitgegaan dat de aansluiting van de Volgerlandseweg op de N487 wordt opgeheven. De Volgerlandseweg is een in- en uitvalsroute voor verkeer van/naar de Middelsluissedijk Westzijde en een deel van de Componistenwijk. Door afsluiting van deze route, wijkt dit verkeer uit naar de Centrale as, waardoor dit voor een extra druk zorgt. Daarom is in een 2^e berekening gekeken naar een optimalisatie hiervan.

Uitgangspunten 2^e berekening

Voor de 2^{de} berekening zijn grotendeels dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de 1^{ste} planvariant. Hierin zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen, zoals benoemd op pagina 8, gerealiseerd.

Het enige verschil tussen de planvarianten zit hem in de tracékeuze van de westelijke ontsluitingsweg. Bij de eerste planvariant is uitgegaan van tracé 3 (en het opheffen van de aansluiting Volgerlandseweg – N487), terwijl de tweede planvariant uitgaat van tracé 2 zoals opgenomen in de tracékeuze studie mét behoud van de aansluiting van de Volgerlandseweg op de N487.

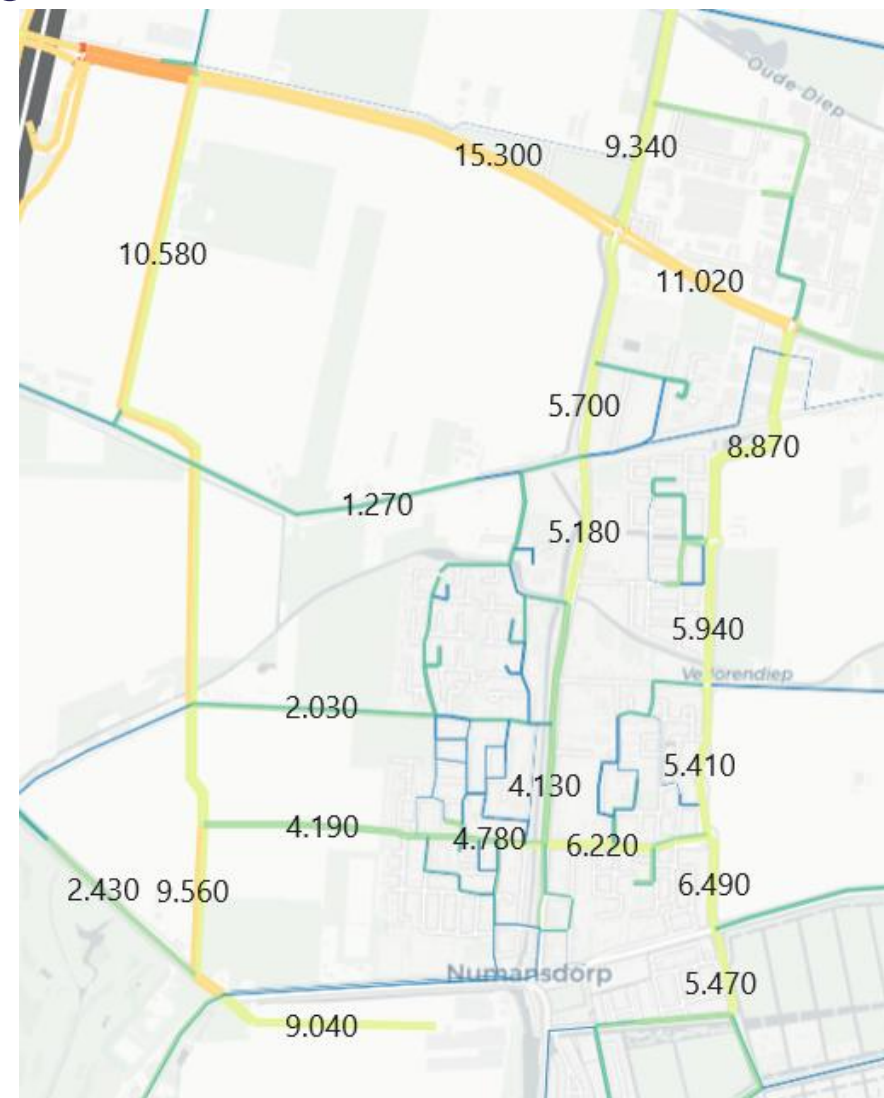
Bevindingen

De wijzigingen in verkeersstromen en intensiteiten komen grotendeels overeen met de uitkomsten van de eerste planvariant, zoals benoemd op de vorige pagina. Er zijn een paar veranderingen waar te nemen:

- **Centrale-as:** Bij de eerste planvariant was reeds vastgesteld dat de maatregelen resulteren in een forse afname van verkeersbewegingen op de Centrale as. Door het instand houden van de verbinding tussen de Middelsluissedijk, Volgerlandseweg en de N487 blijft deze route open. Daardoor neemt de intensiteit op de Rijksstraatweg verder af naar 5.700 mvt/etm, en komt deze onder de gestelde maximum grens van 6.300 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is voldaan aan de gestelde ambitie van een 30% afname op de Centrale as.

- **Middelsluissedijk Westzijde:** Door het instand houden van de verbinding tussen de Middelsluissedijk Westzijde en de Volgerlandseweg, krijgt deze dijkweg wel met een verkeerstoename naar circa 1.300 mvt/etm te maken. Dat is echter niet onoverkomelijk, de intensiteit is nog relatief laag, en de dijkweg kan dit verkeer prima afwikkelen.

De invoer van alle mobiliteitsmaatregelen die zijn opgenomen in het totaalpakket maatregelen (pagina 17) helpt om de verkeersstromen uit het centrum van Numansdorp naar de randwegen te duwen. Daarbij zorgt een extra verbinding vanaf de westelijke randweg naar de Middelsluissedijk Westzijde dat de intensiteit op de Centrale as onder de 6.300 motorvoertuigen per etmaal komt, waarmee aan de gestelde ambitie van een 30% afname wordt voldaan.



Bijlage A: Verkeersprognoses 2040

Resultaten 1^{ste} berekening zonder westelijke ontsluitingsweg

Realisatie van de westelijke ontsluitingsweg binnen afzienbare termijn is onzeker. In de eerdere modelberekeningen is vastgesteld dat de deze ontsluitingsweg een belangrijk rol kan vervullen in het overnemen van de verkeersfunctie van de Centrale as én het verkeersluw maken van de westelijke dijk- en polderwegen. Vanwege de onzekerheid dat deze nieuwe weg er tijdig ligt, is ook gekeken naar het scenario dat deze weg er niet komt. Beoordeeld is of de andere maatregelen voldoende effect sorteren om de doelstellingen te halen en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Uitgangspunten

In de eerste doorrekening is uitgegaan van alle korte termijn maatregelen, en alle ruimtelijke ontwikkelingen. Uitzondering op deze laatste is de Molenpolder. Deze ontwikkeling is gekoppeld aan de Westelijke ontsluitingsweg, behalve de ontwikkeling van 't Hoofd en van Prooijen met 200 woningen.

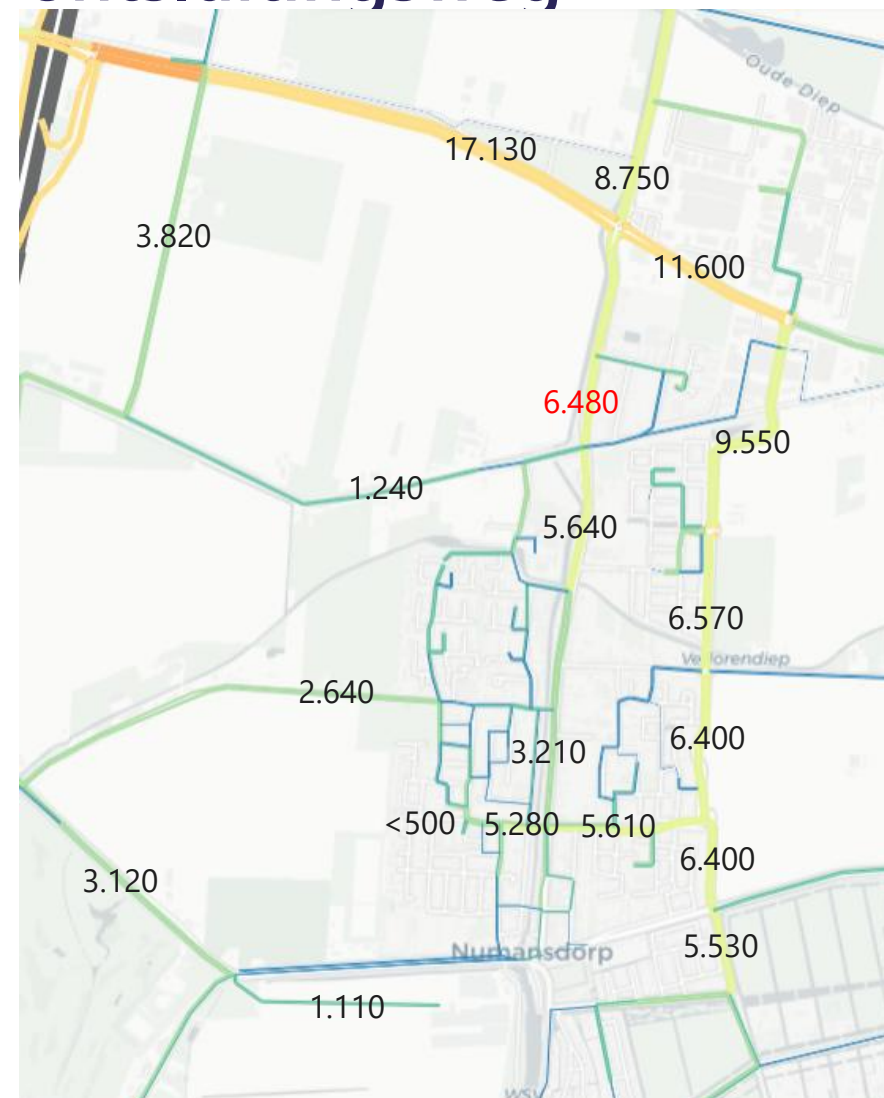
Bevindingen

Door het invoeren van de uitgangspunten, zoals hierboven benoemd, is inzicht gekregen in de impact van de ruimtelijke ontwikkelingen op het wegennet in Numansdorp. Daarmee is gekeken of de voorgestelde (ingevoerde) maatregelen voldoende zijn om de toename aan verkeer in goede banen te leiden, of dat aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen van deze modelberekening toegelicht:

- **Centrale as:** Het centrum van Numansdorp wordt rustiger doordat de Centrale as een substantiële afname in verkeersbewegingen krijgt ten opzichte van de huidige situatie (ongeveer -2.500 mvt/etm). Dit laat zien dat de invoer van de verschillende mobiliteitsmaatregelen in Numansdorp impact heeft op de routekeuze. Voornamelijk de invoer van 30km/u op de centrale as zorgt voor deze afname. Ondanks de afname wordt niet voldaan aan de ambitie van maximaal 6.300 mvt/etm. Met de invoer van de maatregelen heeft de Centrale as een intensiteit van 6.480 mvt/etm. De verwachting is dat dit komt door de afsluiting van de parallelweg Haringvlietbrug, welke ervoor zorgt dat verkeer door Numansdorp naar de N487 moet rijden om de A29 te bereiken. Ondanks de substantiële afname wordt de ambitie niet behaald met de huidige maatregelen.

- **Molendijk:** Door de afwezigheid van de westelijke randweg rijdt meer verkeer over de dijk- en polderwegen, waardoor de intensiteiten op de Molendijk toenemen. Ten opzichte van de huidige situatie nemen de intensiteiten met bijna 1.000 motorvoertuigen per etmaal toe. Dit is verkeer komend vanaf de ontwikkeling 't Hoofd en van Prooijen, dat via de dijk- en polderwegen richting de oprit van de A29 rijdt.
- **Oostelijke Randweg:** Er is een duidelijke verschuiving te zien naar de Oostelijke Randweg. Deze weg krijgt een toename aan verkeersbewegingen te verwerken, zelfs als wordt vergeleken met de situatie waar de westelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd.
- **Vlielandersstraat:** Op het eerste deel van de Vlielandersstraat (nabij de Centrale as) is sprake van een toename van ongeveer 1.100 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename komt door de diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Numansdorp, en door de afsluiting van de parallelweg Haringvlietbrug. Bij een inrichting als GOW30 is deze intensiteit nog passend en acceptabel. De intensiteit op de Vlielandersstraat neemt richting het westen ook steeds verder af, totdat er bijna geen verkeer meer rijdt en de Vlielandersstraat dood loopt.

De invoer van de mobiliteitsmaatregelen die zijn opgenomen in de korte termijn (pagina 18) helpen om de verkeersstromen uit het centrum van Numansdorp naar de Oostelijke Randweg en de dijk- en polderwegen te duwen. Echter wordt, doordat verkeer door het centrum naar de N487 moet rijden om de A29 te bereiken, niet voldaan aan de ambitie van een 30% reductie op de centrale as naar maximaal 6.300 motorvoertuigen. Hierom is nog een variant doorgerekend waar de afsluiting van de parallelweg Haringvlietbrug niet is meegenomen, zodat verkeer via deze alternatieve route richting Goeree-Overflakkee en Noord-Brabant kan rijden.



Bijlage A: Verkeersprognoses 2040

Resultaten 2^{de} berekening zonder westelijke ontsluitingsweg

Bij de berekening van de eerste gevoeligheidsanalyse is vastgesteld dat de invoer van alle mobiliteitsmaatregelen helpt om de verkeersstromen uit het centrum van Numansdorp naar de Oostelijke Randweg en de dijk- en polderwegen te sturen. Ondanks de forse toename van intensiteiten door de ruimtelijke ontwikkelingen (ook zonder de volledige Molenpolder) wordt het centrum van Numansdorp substantieel rustiger ten opzichte van de huidige situatie.

Echter wordt met de invoer van de mobiliteitsmaatregelen niet voldaan aan de gestelde ambitie van een 30% afname op de Centrale as naar maximaal 6.300 motorvoertuigen per etmaal. De aanname is dat dit komt doordat de parallelweg Haringvlietbrug wordt afgesloten. Dit resulteert erin dat verkeer, gericht op Goeree-Overflakkee over de centrale as of de dijk- en polderwegen moeten rijden om via de N487 de oprit van de A29 te bereiken. Hierom is een 2^{de} gevoeligheidsanalyse doorgerekend, waar de parallelweg langs de Haringvlietbrug open blijft voor verkeer in beide richtingen.

Uitgangspunten

Bij de doorrekening van de 2^{de} gevoeligheidsanalyse zijn grotendeels dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de 1^{ste} gevoeligheidsanalyse. Hierin zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen uit de korte termijn, zoals benoemd op pagina 18, gerealiseerd.

Dit is vervolgens aangevuld met extra snelheidsremmende maatregelen (doseer- en/of verkeerslichten) op de Centrale as, om deze route minder aantrekkelijk te maken. Ook is de afsluiting van de parallelweg Haringvlietbrug teruggedraaid, zodat deze weer voor beide richtingen motorvoertuigen open is.

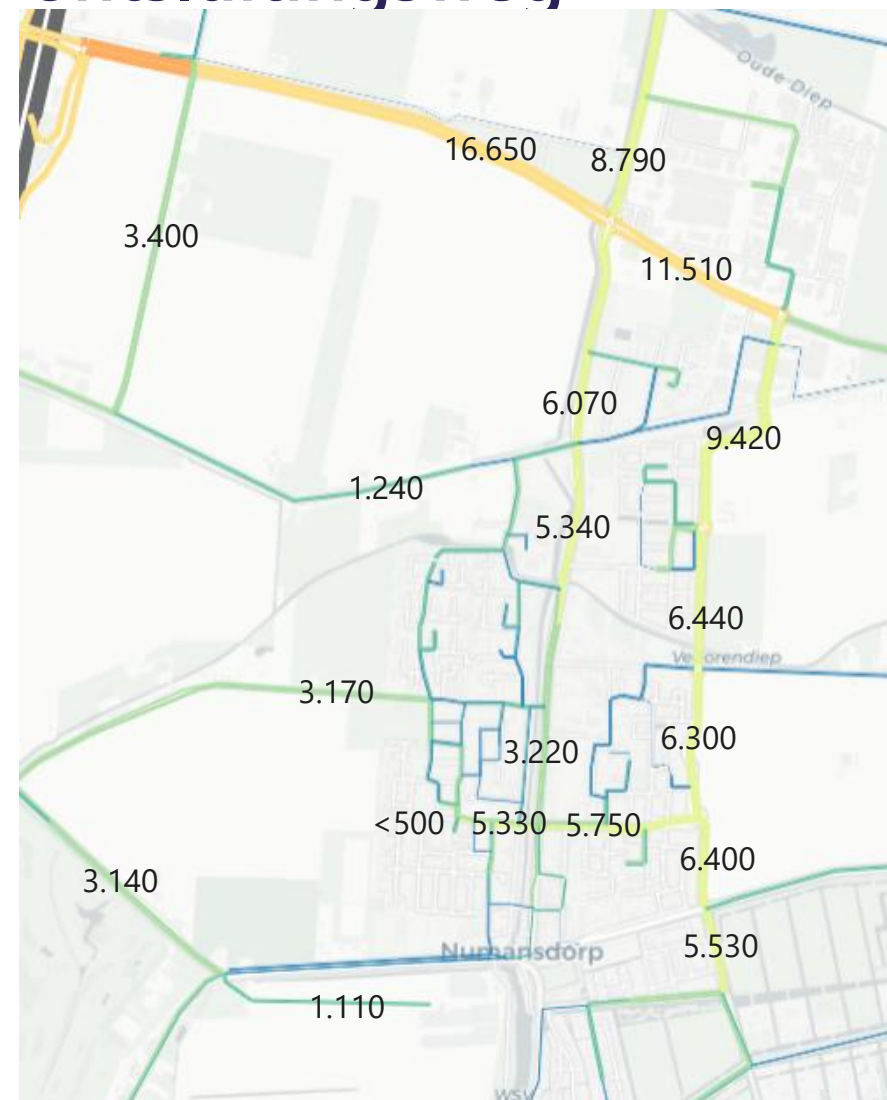
Bevindingen

De wijzigingen in verkeersstromen en intensiteiten komen grotendeels overeen met de uitkomsten van de eerste gevoeligheidsanalyse, zoals benoemd op pagina 27. Echter zijn er kleine veranderingen waar te nemen:

- **Centrale as:** Bij de eerste gevoeligheidsanalyse was reeds vastgesteld dat de mobiliteitsmaatregelen resulteren in een afname van verkeersbewegingen op de Centrale as, ondanks de toename

- aan verkeersbewegingen door de ruimtelijke ontwikkelingen. Door extra snelheidsremmende maatregelen te realiseren op de centrale as, zoals het instellen van doseer- en/of verkeerslichten. Gecombineerd met een wijziging in routekeuze van mensen door het openstellen van de parallelweg Haringvlietbrug zorgt dit dat de intensiteiten op de Centrale as onder de 6.300 mvt/etm komen. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde ambitie van een 30% afname op de centrale as.
- **Molendijk:** De openstelling van de parallelweg Haringvlietbrug resulteert in een verwachte toename aan verkeersbewegingen op de dijk- en polderwegen. Vooral de Hallinxweg krijgt een toename te verwerken, van ongeveer 500 extra motorvoertuigen per dag.

De invoer van alle mobiliteitsmaatregelen, uitgezonderd de westelijke randweg, helpt om de verkeersstromen uit het centrum van Numansdorp te duwen. Daarbij zorgen extra snelheidsremmende maatregelen, en het openstellen van de parallelweg Haringvlietbrug dat de intensiteiten op de Centrale as onder 6.300 motorvoertuigen per etmaal komt, waarmee aan de gestelde ambitie van een 30% afname wordt voldaan.



Bijlage B: Verdere toelichting mobiliteitsmaatregelen

Toelichting op individuele mobiliteitsmaatregelen

In deze bijlage is een nadere toelichting en onderbouwing gegeven van de verschillende mobiliteitsmaatregelen. Daarbij is ook aangegeven wat de verwachte effecten en bijdragen van de maatregel zijn aan de doelstellingen en de opgaven. De mobiliteitsmaatregelen betreft:

1. Centrale as GOW30
2. Vlielandersstraat GOW30
3. Wethouder van der Veldenweg (oost-west deel) GOW30
4. Diverse andere straten naar 30 km/u
5. Westelijke ontsluitingsweg
6. Doortrekken Torensteelaan
7. Randweg Klaaswaal fase 2
8. Fietspad Torensteelaan – Weth. van der Veldenweg
9. Verkeersfilter Fortlaan
10. Verkeersfilter Middelweg
11. Verkeersfilter parallelweg Haringvlietbrug
12. Landbouwsuis Schuringsedijk
13. Oostelijke Randweg stimuleren
14. Aansluiting A29 – capaciteitsuitbreiding
15. Ronde N487/N488 – doorstroming bus verbeteren
16. Aantrekkelijke Voorstraat
17. OV-hub bij A29: bereikbaarheid en haltevoorzieningen
18. Gedrag/handhaving/campagnes

1. Centrale as 30 km/u

De gemeente is reeds bezig met voorbereidingen om de weginrichting van de Centrale as aan te pakken, gelijktijdig met renovatie van het riool. De weg wordt van 50 naar 30 km/u aangepast, en er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Door aanpassing van de weginrichting moet de snelheid over deze weg behoorlijk omlaag gaan, en daarmee willen we een deel van de weggebruikers stimuleren via andere routes, zoals de Oostelijke Randweg, te rijden. Samen moet dit leiden tot een veiligere en leefbaardere straat.

2. & 3. Vlielandersstraat en Wethouder van der Veldenweg

Deze straten gaan in de toekomst als een dwarsverbinding in het wegennet van Numansdorp fungeren, tussen de westelijke en Oostelijke Randweg. Deze wegen zijn beiden nu nog 50 km/u, en ook deze wegen

passen we aan naar 30 km/u, conform de inrichtingsprincipes van GOW30. Bij een GOW30 worden extra snelheidsremmende maatregelen getroffen, wat positief is voor de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid.



Figuur B1.1: huidige inrichting van de Rijksstraatweg



Figuur B1.2: voorbeeld van een GOW30-inrichting

4. Diverse andere straten naar 30 km/u

De Zijlpaan en delen van de Molendijk en Middelsluisdijk (W.Z/O.Z) worden ook aangepast van 50 naar 30 km/u. Deze wegen hebben geen belangrijke functie in het wegennet van Numansdorp. De intensiteit op de wegen is een stuk lager dan op de Centrale as en Weth. vd. Veldenweg. Deze wegen richten we daarom in als een erftoegangsweg 30 km/u.

5. Westelijke ontsluitingsweg

In de inleiding is deze maatregel al uitvoerig besproken. Deze nieuwe weg heeft twee belangrijke doelen: ontwikkeling van de Molenpolder mogelijk maken, en de verkeersfunctie van de Centrale as overnemen. Er loopt een tracéstudie om te komen tot een voorkeursalternatief.

6. Doortrekken Torensteelaan

Voor de ontwikkeling van Torensteepolder Veld D wordt de Torensteelaan doortrokken naar de Ambachtsheerenlaan. Daardoor krijgt veld D een goede aansluiting op de Torensteelaan en richting de Oostelijke Randweg. Ook verbetert de route naar Numansgors.



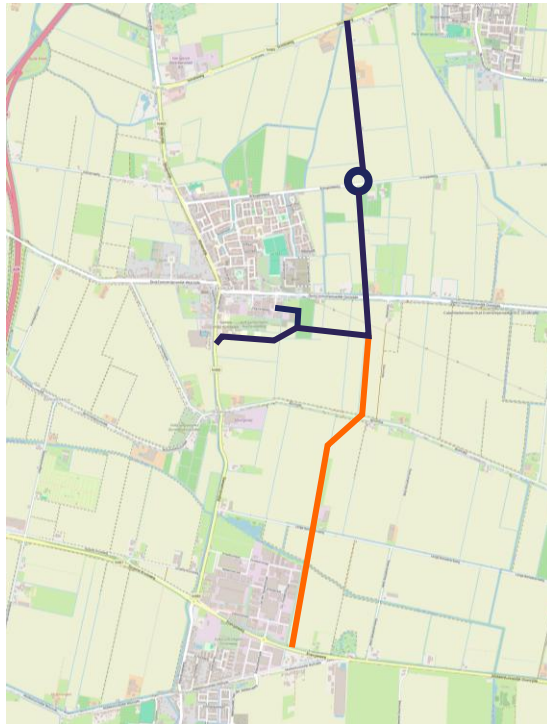
Figuur B1.3: beoogde opzet van Torensteepolder Veld D

Bijlage B: Verdere toelichting mobiliteitsmaatregelen

Toelichting op individuele mobiliteitsmaatregelen

7. Randweg Klaaswaal fase 2

Aan de oostzijde van Klaaswaal wordt een randweg gerealiseerd om de kern van Klaaswaal te ontlasten. In de referentiesituatie is fase 1 van deze randweg reeds opgenomen. Deze loopt vanaf de Smitsweg, via de Kreupeleweg en de Oud Cromstrijensedijk O.Z. naar de Rijksstraatweg langs de oostzijde van Klaaswaal (blauwe lijn in figuur B1.4). In de tweede fase wordt de randweg verder verlengd richting Numansdorp. De weg ligt langs de Botweg en de 4^e Moerweg en loopt in zuidelijke richting tot langs het bedrijventerrein van Numansdorp tot aan de Energieweg, zoals met de oranje lijn in figuur B1.4 wordt weergegeven.



Figuur B1.4: Randweg Klaaswaal fase 1 (blauwe lijn) en fase 2 (oranje lijn)

8. Fietspad Torensteelaan en Wethouder van der Veldenweg

Langs de Torensteelaan ontbreekt een stuk fietspad die de Torensteelaan met de Wethouder van der Veldenweg verbindt. Vanaf de dijk wordt dit ontbrekende stuk fietspad aangelegd naar de Wethouder van der Veldenweg.

9. & 10. Verkeersfilter Fortlaan en Middelweg

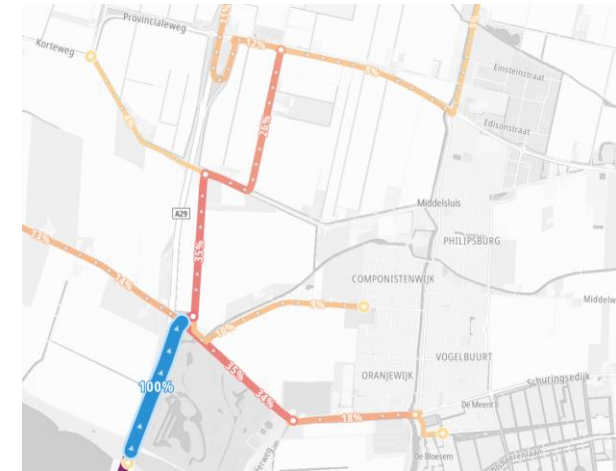
Op de Fortlaan en de Middelweg wordt een knip gerealiseerd voor gemotoriseerd verkeer, met als doel de verkeersdruk op de Centrale as (inclusief de Voorstraat) te verminderen, en daarmee de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de Voorstraat te verbeteren. Bij de Fortlaan geldt dat het openbaar vervoer nog wel van deze weg gebruik mag blijven maken.

11. Verkeersfilter parallelweg Haringvlietbrug

Er wordt een knip aangebracht voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd landbouwvoertuigen en nood- en hulpdiensten) bij de parallelweg van de Haringvlietbrug. Hiermee wordt de regionale functie van de verbinding opgeheven, waardoor er minder verkeer over de verschillende aanliggende dijk- en polderwegen gaat rijden, zoals de Molendijk en Middelsluisdijk Westzijde.

De parallelweg Haringvlietbrug wordt voornamelijk gebruikt door verkeer dat vanaf de Hoeksche Waard naar Goeree-Overflakkee en Noord-Brabant rijdt, wat te zien is in de TomTom data in figuur B1.5. Het dichtzetten van deze parallelweg resulteert erin dat verkeer dat hiervan gebruik maakt via de A29 moet rijden. Verkeer komend uit het zuiden van Numansdorp moet hierdoor eerst het volledige dorp door om bij de A29 te komen.

Zoals figuur B1.6 laat zien is de parallelweg Haringvlietbrug niet ingericht om grote stromen motorvoertuigen (in beide richtingen) op een veilige manier af te wikkelen. De parallelweg is bedoeld voor langzaam- en landbouwverkeer.



Figuur B1.5: Bestemming/route van verkeer dat over de parallelweg Haringvlietbrug rijdt.



Figuur B1.6: Huidige inrichting van de parallelweg Haringvlietbrug

Bijlage B: Verdere toelichting mobiliteitsmaatregelen

Toelichting op individuele mobiliteitsmaatregelen

12. Verkeersfilter Schuringsedijk (aanpassing kruising Torensteeln.)

Het kruispunt van de Schuringsedijk en de Torensteelaan wordt aangepast. Nu mag autoverkeer hier niet afslaan. In de nieuwe situatie wordt een verkeersfilter ingesteld op de Schuringsedijk om gemotoriseerd verkeer over deze dijk te stremmen. Voetgangers en fietsers behouden wel doorgang. Verder wordt uitwisseling tussen de Torensteelaan en het oostelijk deel van de Schuringsedijk wel weer mogelijk gemaakt, als route van/naar Strijen.



Figuur B1.7: Schetsontwerp voor de aanpassing van het kruispunt

13. Oostelijke Randweg stimuleren

Het gebruik van de Oostelijke Randweg wordt gestimuleerd. De precieze invulling van deze maatregel is nog niet bekend. De weg is in beginsel goed ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Bij groot onderhoud is het mogelijk denkbaar om de opzet van de rotondes aan te passen om de verkeersdoorstroming te verbeteren.

14. Aansluiting A29 – capaciteitsuitbreiding

De aansluiting van de A29 op de N487 wordt uitgebreid, waardoor er meer capaciteit komt voor motorvoertuigen, en de verliestijd af zal nemen.

15. Ronde N487-N488 – doorstroming bus

Uit analyses van de provincie blijkt dat de doorstroming van OV-bussen op sommige plekken onder druk staat door drukte op de weg en bij kruispunten. Een van deze plekken is de rotonde Provincialeweg (N487) met de Rijksstraatweg (N488) in Numansdorp, waar de bus soms lang moet wachten om de rotonde over te komen. Ook de gemeente wenst de doorstroming voor de bus hier te verbeteren. Met de aanleg van de

Westelijke ontsluitingsweg neemt de verkeersdruk op de rotonde af, en verbetert de doorstroming. Dan zijn waarschijnlijk geen extra maatregelen meer nodig. Mocht de westelijke ontsluitingsweg voorlopig toch niet gerealiseerd worden, dan wordt nader onderzoek gedaan naar mogelijke verbeteringen van de busdoorstroming.

16. Aantrekkelijke Voorstraat

Behouden en versterken van aantrekkelijke winkelstraat met verblijfsklimaat. Door het beperken van autoverkeer in de centrumgebieden wordt de verblijfsfunctie versterkt. Dit kan door bijvoorbeeld een afsluiting in te stellen voor doorgaand verkeer, of het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de randen van het centrum. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en ontmoeten.



Figuur B1.8: Huidige inrichting van de Voorstraat

17. OV-hub bij A29: bereikbaarheid en haltevoorzieningen

Bij de bushalte A29/Molendijk zijn parkeerplekken voor de auto beschikbaar, waardoor ze als hub fungeren voor reizigers die vanuit omliggende gebieden komen. Door het realiseren van een hub kan een 7,5 minuten dienst worden geboden, wat het OV een goed alternatief maakt voor de auto.

Ook wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls van bushaltes. Hierbij wordt gekeken naar verschillende aspecten, zoals: bereikbaarheid te voet en per fiets, toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel of met rollator, en de aanwezigheid van voorzieningen zoals wachtgelegenheid en fietsenstalling. Deze impuls aan kwaliteit moet het openbaar vervoer aantrekkelijker en efficiënter maken.



Figuur B1.9: Voorbeeld van een fietsenstalling bij een OV-knooppunt

18. Gedrag: campagnes en handhaving

Het gedrag van weggebruikers wordt verder beïnvloed door het inzetten op handhaving en campagnes. De campagnes kunnen op verschillende thema's worden ingezet, zoals snelheid, rijden onder invloed, en afleiding door telefoongebruik. Handhaving is gericht op het controleren en corrigeren van verkeersgedrag door toezicht en het opleggen van sancties bij overtredingen.



Figuur B1.10: Voorbeeld van thematische campagne 'Dijk op? Gas eraf!'

Bijlage C: Overzicht toekomstige netwerken

Het fiets- en openbaar vervoer-netwerk

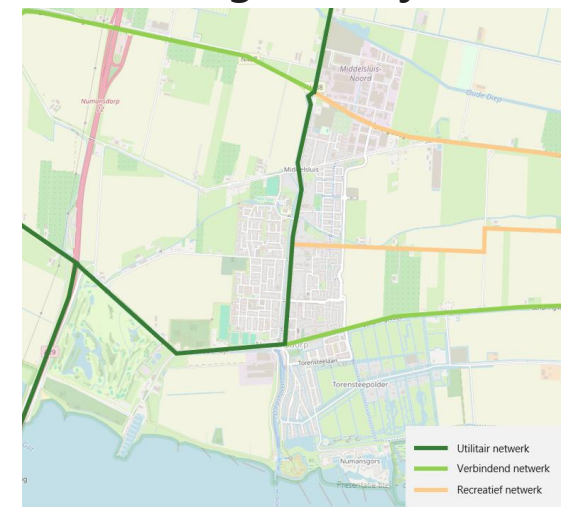
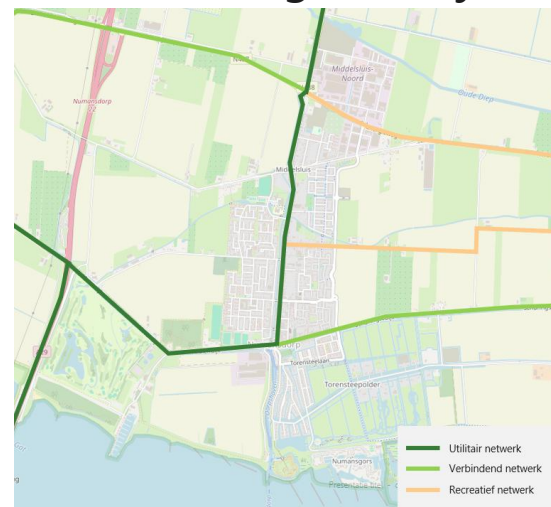
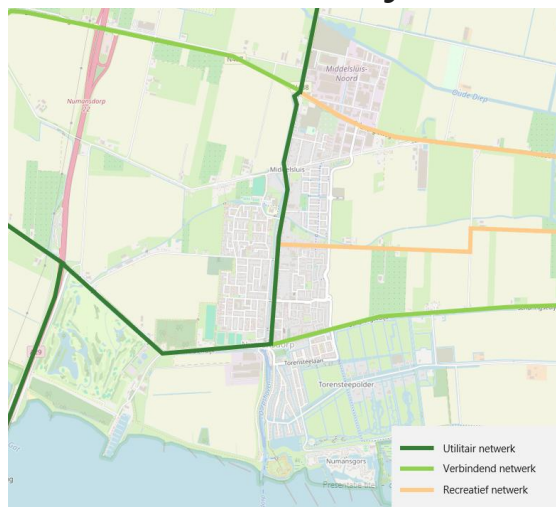
Korte termijn

Middellange termijn

Lange termijn

Fietsnetwerk

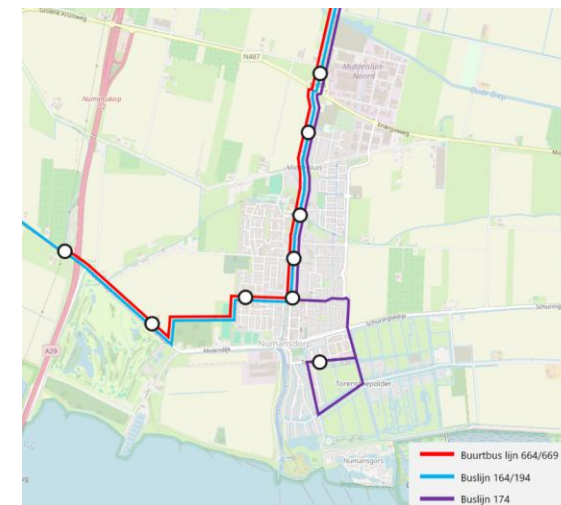
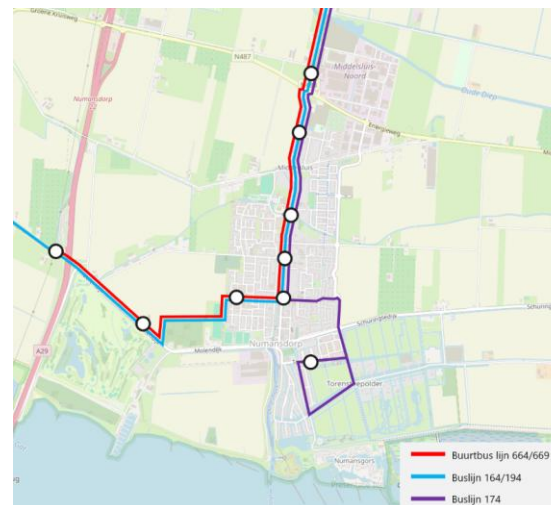
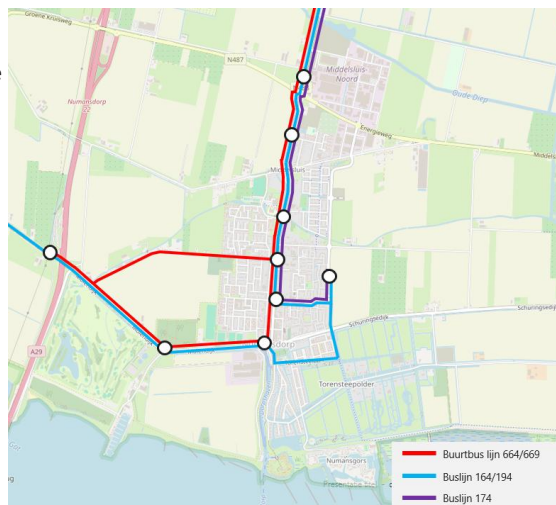
In de drie afbeeldingen hiernaast is de wijziging in het fietsnetwerk weergegeven over de drie termijnen. Zoals te zien wijzigt het fietsnetwerk niet door het toepassen van de mobiliteitsmaatregelen. Wel wordt de kwaliteit van het fietsnetwerk in en rond Numansdorp verbeterd, onder andere door de verkeersfilters die op verschillende plekken wordt aangebracht. De verschuiving van het gemotoriseerd verkeer maakt het fietsnetwerk aantrekkelijker, wat fietsen verder zal stimuleren.



Openbaar Vervoer netwerk

Het openbaarvervoer netwerk, zoals hiernaast weergegeven, begaat een verandering door het toepassen van de mobiliteitsmaatregelen. Door de ontwikkeling van de Torensteepolder is het gewenst om dit bereikbaar te maken met het OV, getuige het doortrekken van buslijn 174 in de middellange termijn.

In de huidige situatie maken de buurtbus lijnen gebruik van de Molendijk ten zuiden van Numansdorp. Door de realisatie van de westelijke ontsluitingsweg in de middellange termijn verplaatsen de lijnen zich naar deze nieuwe randweg. Hierbij rijden de buurtbussen over de westelijke randweg, via de Vlielandstraat het centrum van Numansdorp in.



Bijlage C: Overzicht toekomstige netwerken

Het landbouw- en autonetwerk

Landbouw netwerk

Net als de fietsnetwerken, verandert er nauwelijks iets aan het netwerk voor landbouwverkeer. Het enige verschil is dat deze landbouwvoertuigen vanaf de middellange termijn ook gebruik gaan maken van de nieuwe westelijke randweg.

Korte termijn



Middellange termijn

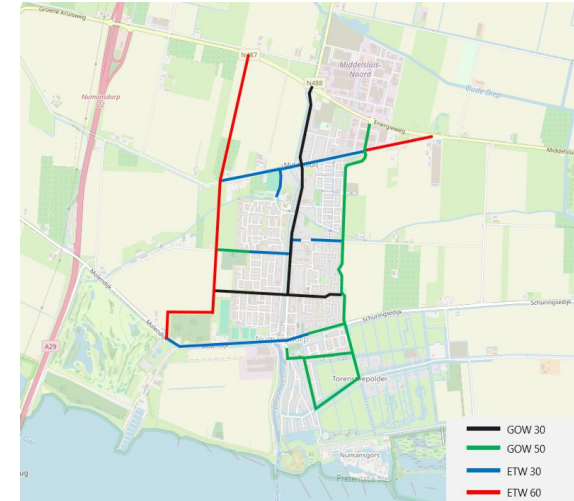
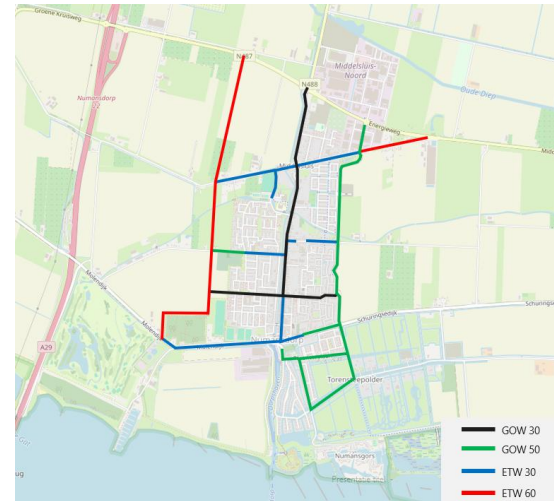
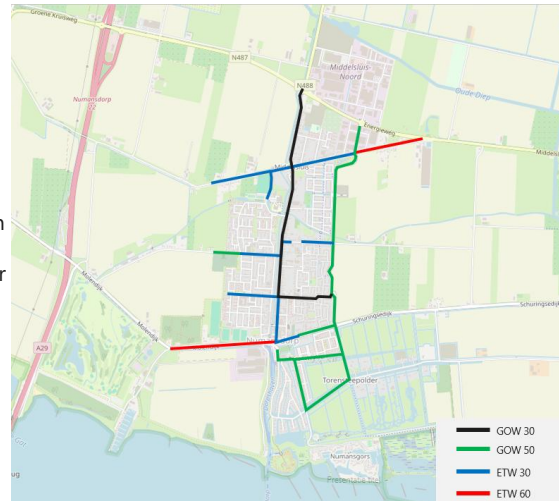


Lange termijn



Auto netwerk

Door het toepassen van de mobiliteitsmaatregelen heeft het autonetwerk de grootste wijzigingen. In de korte termijn zijn deze veranderingen al te merken, door het toepassen van 30km/u op diverse wegen, alsmede de verkeersfilters op verschillende plekken. In de middellange termijn wordt de westelijke ontsluitingsweg gerealiseerd, waardoor nog enkele wegen in het centrum van Numansdorp kunnen worden heringericht naar 30km/u. In de middellange termijn is het netwerk nagenoeg volledig aangepast. Alleen wordt in de lange termijn nog een laatste hand gelegd aan de Voorstraat, waardoor deze hier volledig autovrij is gemaakt en niet meer als doorgaande route fungeert.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS