

Omgevingsprogramma Mobiliteit en Verkeer

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Waddinxveen is de op een na snelst groeiende gemeente van Nederland en volop in ontwikkeling¹. In 2010 telde de gemeente nog ruim 25.000 inwoners. Vanaf 2013 is het aantal inwoners snel opgelopen naar momenteel 34.000 inwoners en de verwachting is dat het nog verder stijgt tot 40.000 inwoners. De groei van de bevolking in Waddinxveen leidt tot een toenemende en veranderende vraag naar mobiliteit, wat tegelijkertijd extra ruimte vraagt. De openbare ruimte is beperkt en daarin moeten ook meerdere functies een plek krijgen. Als we hier niet actief op anticiperen, bestaat het risico dat de gemeente dichtslibt, met negatieve gevolgen voor zowel de leefbaarheid, verkeersveiligheid als de bereikbaarheid. Door de juiste keuzes te maken draagt de gemeente actief bij aan de gezondheid en het welzijn van haar inwoners.

Op 12 oktober 2022 jl. heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie 2050 vastgesteld. Deze visie biedt een breed kader voor de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit binnen de gemeente. De gemeente Waddinxveen heeft, voortbordurend op deze omgevingsvisie, behoefte aan handvatten om gericht te sturen en maatregelen te treffen om mobiliteit in de breedste zin van het woord de komende jaren in goede banen te leiden. Op 13 december 2023 is de motie: Mobiliteitsvisie Waddinxveen (hierna te noemen "motie") aangenomen. Deze motie geeft verder aanleiding om een Mobiliteitsprogramma op te stellen en de gestelde kaders voor mobiliteit en verkeer mee te geven.

De 'Startnotitie verkeerscirculatieplan Waddinxveen' uit 2023, ook wel "technische rapportage" genoemd, opgesteld door adviesbureau RHDHV, speelt eveneens een belangrijke rol. Deze rapportage bevat een inventarisatie van de verkeerssituatie (anno 2022) en knelpunten in de gemeente Waddinxveen. De bevindingen en aanbevelingen uit dit plan zijn geactualiseerd en geïntegreerd in het voorliggende Omgevingsprogramma Mobiliteit en Verkeer (hierna te noemen 'Omgevingsprogramma'), voorheen verkeerscirculatieplan (VCP). Met het integreren van de technische rapportage in het Omgevingsprogramma wordt een actueel en compleet beeld verkregen van de mobiliteitsuitdagingen en -kansen. Parallel aan dit document wordt binnen de gemeente Waddinxveen gewerkt aan het Omgevingsprogramma Duurzame Leefomgeving, waarin een separaat hoofdstuk over parkeren wordt opgenomen. Het thema parkeren maakt geen onderdeel uit van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Verkeer.

Het Omgevingsprogramma is essentieel om de (verkeers)veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in Waddinxveen te verbeteren. Het bouwt voort op de kaders en inzichten uit de Omgevingsvisie en de technische rapportage en helpt de gemeente gerichte en weloverwogen keuzes te maken om deze doelen te bereiken. Dit beleidsstuk moet uiteindelijk door het College vastgesteld worden.

1.2 Waarom een omgevingsprogramma?

De Omgevingswet is op 1 januari 2024 in werking getreden. Deze wet bundelt de wetgeving voor onder andere ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. In plaats van 26 losse wetten is er momenteel nog maar één wet. De verschillende instrumenten van de Omgevingswet zijn weergegeven in Tabel 1.

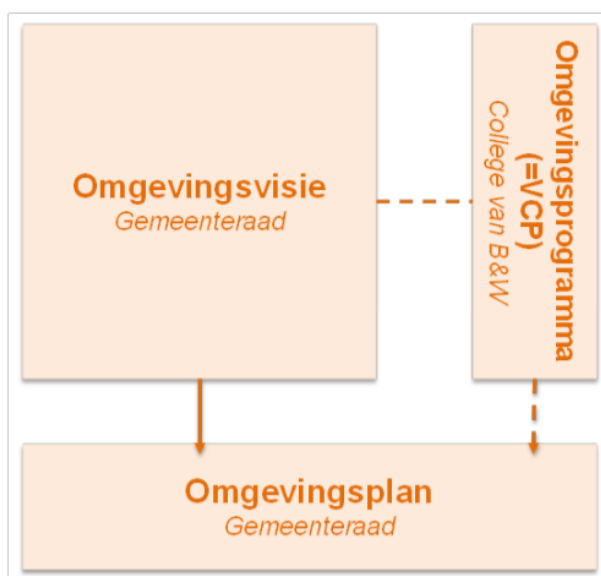
Tabel 1 Instrumenten Omgevingswet

Omgevingswetinstrument	Beschrijving Instrument	Wordt vastgesteld door:
Omgevingsvisie	- De centrale plek voor al het strategisch ruimtelijk beleid. - Er worden geen andere thematische visies als losstaand beleid gemaakt.	Gemeenteraad (12 oktober 2022)

1) CBS, 2023

Omgevingsprogramma	- Hierin wordt het strategisch beleid uitgewerkt of geoperationaliseerd. - Via omgevingsprogramma's werken we bijvoorbeeld aan de uitvoering, een specifieke gebiedsuitwerking of aan 'zachte' maatregelen.	College van B & W Omgevingsprogramma Mobiliteit en Verkeer (huidig document)
Omgevingsplan	- De eventuele juridische consequenties van de strategische uitspraken uit de omgevingsvisie moeten landen in het omgevingsplan.	Gemeenteraad (nog niet ontwikkeld)

Figuur 1 geeft schematisch weer hoe de verschillende instrumenten van de Omgevingswet zich tot elkaar verhouden. De omgevingsvisie is een hoog over document en vormt kaders voor het omgevingsprogramma. De omgevingsvisie en het omgevingsprogramma vormen beide input voor het omgevingsplan.



Figuur 1 Omgevingswetinstrumenten: relaties tot elkaar

1.3 Leeswijzer

Onze aanpak om tot het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Verkeer te komen, bestaat uit een aantal gestructureerde stappen. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.

Allereerst zijn we gestart met een uitgebreide analyse van het bestaande beleid op landelijk, regionaal en lokaal niveau en hebben we landelijke trends en ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt (hoofdstuk 2).

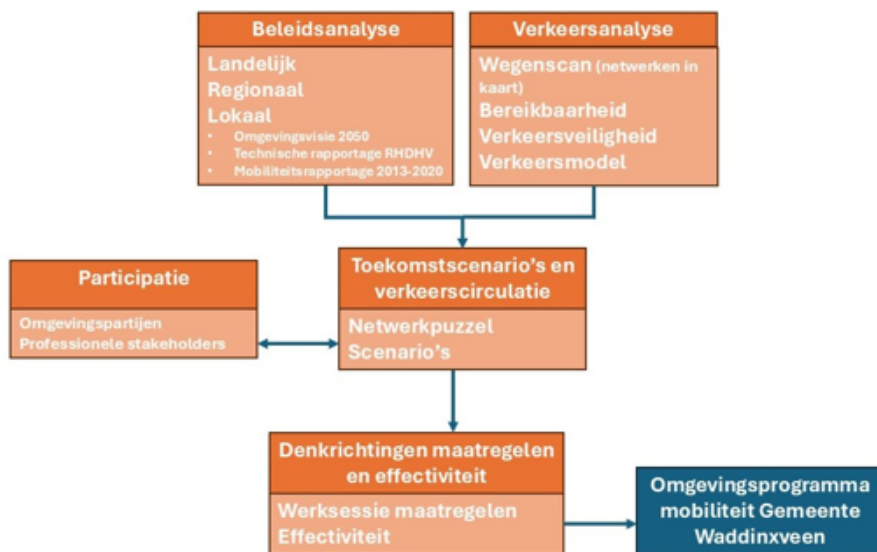
Hieruit hebben we een aantal belangrijke uitgangspunten geformuleerd die randvoorwaardelijk zijn voor het omgevingsprogramma. Parallel aan de beleidsanalyse hebben we een verkeersanalyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de kansen en knelpunten (hoofdstuk 3). Hieruit volgen een wegenscan, bereikbaarheidsanalyse, verkeersveiligheidsanalyse en het verkeersmodel. Door de resultaten van de beleids- en verkeersanalyse te combineren hebben we voor de verschillende vervoerswijzen wensbeelden voor de toekomst uitgewerkt (hoofdstuk 4).

Deze wensbeelden zijn voorgelegd aan omgevingspartijen en externe stakeholders. Dit waren onder andere het ondernemersplatform Waddinxveen, hulpdiensten, scholen en belangenverenigingen zoals de fietsersbond. Gezamenlijk hebben we getoetst of we op de juiste weg zitten en hebben eventuele aanscherpingen en verbeteringen doorgevoerd.

Tot slot hebben we maatregelen uitgewerkt, de gewenste effecten beschreven en de maatregelen beoordeeld op meerdere criteria (hoofdstuk 5).

Het document kan gebruikt worden als leidraad bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en verkeer. Vanuit de gedefinieerde doelstellingen en maatregelen kan er getoetst worden

of de nieuwe (ruimtelijke) plannen passen binnen het vastgestelde programma. Elk plan en project blijft in essentie maatwerk vergen.



Figuur 2 Proces en stappen tot Omgevingsprogramma

2 Onze opgaves richting 2050

Bij het opstellen van het omgevingsprogramma moet niet alleen gekeken worden naar de lokale situatie en uitdagingen. Het gemeentelijke beleid staat namelijk niet op zichzelf, maar dit wordt opgesteld binnen de kaders van het nationaal, provinciaal en lokaal beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu (denk aan klimaatbestendigheid en uitstoot van CO₂ en fijnstof). In dit hoofdstuk staat daarom een overzicht van relevant bovenliggend beleid, om zo de positie van het omgevingsprogramma en de randvoorwaarden te schetsen.

2.1 We houden ons aan nationale afspraken

Met het omgevingsprogramma sluiten we aan op het nationaal beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu (onder andere omtrent klimaatbestendigheid en uitstoot van CO₂ en fijnstof). Onderstaand zijn de belangrijkste kaders uit nationaal beleid weergegeven:

Strategisch plan verkeersveiligheid (2020-2030): Het nationale verkeersveiligheidsbeleid is vastgesteld in het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV). Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers blijft toenemen en ook het aantal verkeersdoden neemt sinds 2022 weer toe². Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt gewerkt met een proactieve aanpak (op basis van risico's). Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Het Rijk heeft in de periode 2020-2030 €500 mln. beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van gemeentelijke en provinciale wegen en wegen in beheer bij waterschappen.

Een meerderheid van de Tweede Kamer heeft eind oktober 2020 ingestemd met een motie om binnen de bebouwde kom een standaardlimiet van 30 kilometer per uur in te voeren. De maatregel moet leiden tot minder verkeersdoden en een hoger gevoel van veiligheid. In buitenlandse steden als Oslo, Wenen en Helsinki werd de maatregel eerder al succesvol ingevoerd en ook Amsterdam is sinds dit jaar overgegaan naar 30km/uur als norm. Een limiet van 30 kilometer per uur dient dus binnen de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd te worden. Op doorgaande wegen kan hiervan worden afgeweken mits het veilig kan.

In het vorige regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieuze klimaatdoel gesteld: 55% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. In het beleid wordt de lat zelfs hoger gelegd, 60% reductie, zodat het doel zeker gehaald wordt. Daarnaast versterkt de overheid de regie. Er wordt ingezet op schonere, slimmer en anders verplaatsen. Eén van de acties uit het klimaatakkoord is, dat in 2030 alle

2) Compendium voor de Leefomgeving

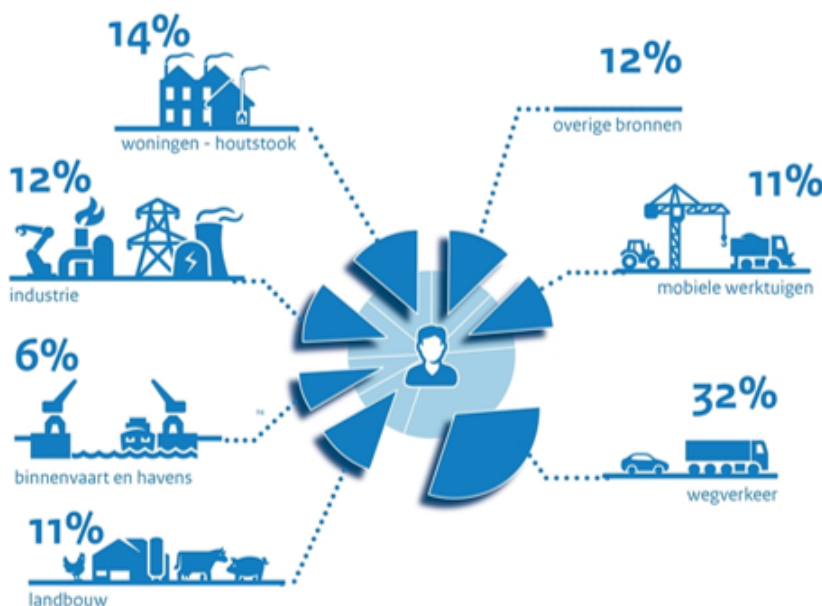
nieuwe personenauto's zero-emissie zijn. Het klimaatakkoord gaat verder dan alleen mobiliteit: het adaptief inrichten van de ruimte om de gevolgen van klimaatverandering (droogte, hitte, wateroverlast) op te vangen, respectievelijk te verminderen. Eén van de speerpunten hierbij is het terugdringen van verhard oppervlak.

Nationaal toekomstbeeld Fiets: De doelstelling van nationaal toekomstbeeld fiets is 20% meer fietskilometers in 2027 om steden bereikbaar en leefbaar te houden. Het Rijk wil deze groei doorzetten richting 2040. Het voordeel van het inzetten op de fiets is dat investeringen snel zijn uit te voeren en erg kosten-effectief zijn. Alleen door de fiets, in combinatie met lopen en OV, bij de ontsluiting van de nieuwe woningen centraal te stellen, zal het lukken de woningbouwopgave te realiseren.

Het aantal publieke laadpunten voor elektrische auto's moet de komende jaren fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de **Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)** opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Gemeenten dienen een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur op te stellen en zorgen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen.

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot één van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het doel van **Schone Lucht Akkoord** is om gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Ook Waddinxveen heeft dit akkoord ondertekend. Met de aanpak van de binnenlandse bronnen wordt gestreefd naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Het wegverkeer -en vooral (oudere) dieselveertuigen- draagt met 32% aandeel fors bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen (zie ook Figuur 3). Daarom wordt door de rijksoverheid ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen. Maatregelen uit het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak en lokaal beleid stimuleren ook de vermindering van de emissies door het wegverkeer.

Vrachtwagenheffing: Het kabinet werkt aan een zo snel mogelijke invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland. Nederlandse en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs betalen deze heffing voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Het beleidskader gaat uit van een heffing op de autosnelwegen en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Zodra in 2026 de vrachtwagenheffing start, zal de netto-opbrengsten van de heffing ingezet worden voor subsidies voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer (de terugsluis). Denk aan subsidies voor de aanschaf van een elektrische vrachtwagen, het aanschaffen van laadpalen, een CO₂-scan voor bedrijven en subsidie voor waterstofvrachtwagens en -tankstations.



Figuur 3 Bijdrage van de grootste binnenlandse bronnen van luchtverontreiniging (Bron: SLA)

De nationale doelstellingen voor mobiliteit in Nederland richten zich op duurzaamheid, bereikbaarheid en veiligheid. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in de [mobiliteitsvisie 2050](#) hiervoor vier hoofddoelen opgesteld:

- **Bereikbaarheid voor iedereen:** Iedereen in Nederland heeft gemakkelijk toegang tot belangrijke plekken zoals werk, school en zorg.
- **Slimme en efficiënte mobiliteit:** Door verschillende vervoersmiddelen goed op elkaar af te stemmen en innovaties te stimuleren, wordt de juiste mobiliteit op de juiste plek en tijd gerealiseerd.
- **Duurzaam en veilig:** Het toekomstige mobiliteitssysteem moet milieuvriendelijk, gezond en veilig zijn.
- **Samenwerking en maatwerk:** In samenwerking met lokale overheden en gebruikers worden de plannen per gebied uitgewerkt. Voor goederenvervoer ligt de focus op belangrijke transportcorridors die aansluiten op internationale netwerken.

2.2 We sluiten aan op regionale opgaves en beleid

Waddinxveen is onderdeel van de regio Midden-Holland samen met gemeentes Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard en Zuidplas. De regio kent dan ook doelstellingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ordening die breder zijn dan alleen Waddinxveen. Regiobrede thema's omvatten het volgende:

- Veilige fietsstructuur
- Verkeersveilige woonwijken
- Uniforme verkeersveilige schoolomgeving
- Minimaliseren conflicten zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- Reguleren van groot en zwaar vrachtverkeer in de kernen
- Veilige wegen
- Op de voet volgen van landelijke ontwikkelingen

Vastgestelde documenten die in beschouwing worden genomen zijn:

- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Midden-Holland (22-12-2021)
- Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2022-2024 (26-10-21)

2.3 Lokaal beleid

De omgevingsvisie, oftewel ons strategisch ruimtelijk beleid, de motie 'visie op mobiliteit' en de 'technische rapportage' van RHDHV zijn de vertrekpunten voor het opstellen van dit omgevingsprogramma. In dit omgevingsprogramma nemen we de maatregelen op die nodig zijn om de doelstellingen uit de omgevingsvisie te bereiken. Centrale thema's voor verdere uitwerking naar maatregelen zijn onder andere:

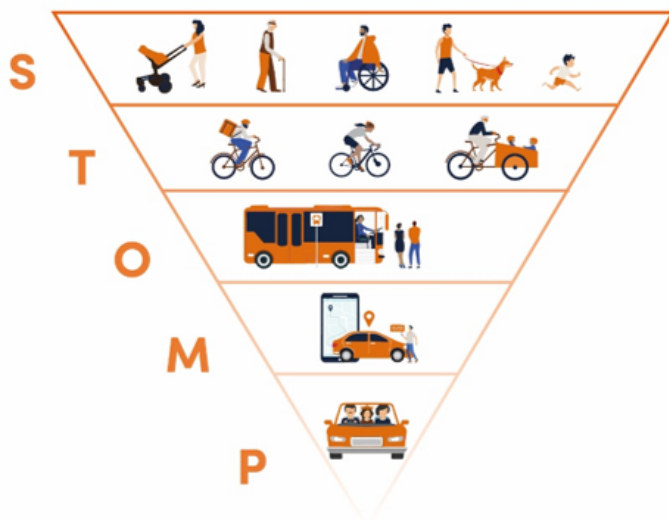
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Aantrekkelijk maken van duurzame mobiliteit;
- Beperken van doorgaand verkeer door Waddinxveen;
- Verkeersveilige inrichting van onze wegen;
- Prioriteit aan optimale en veilige bereikbaarheid en voorzieningen voor fietsers en voetgangers bij onderwijs- en kinderopvanglocaties;
- Zoveel mogelijk beperken van landbouwverkeer in de bebouwde kom;
- Zoveel mogelijk beperken van vrachtverkeer in de bebouwde kom.

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft naar aanleiding van de 'Omgevingsvisie 2050' en de memo 'visie op mobiliteit' op 13 december 2023 de motie 'Mobiliteitsvisie Waddinxveen' aangenomen. In deze motie worden aanvullende kaders met betrekking tot mobiliteit aan de orde gesteld. Er staan hierbij vijf hoofdthema's centraal. De invulling van deze thema's wordt meegenomen in het volgende hoofdstuk. De volgende aanvullende kaders zijn gesteld:

- Verkeersveiligheid als prioriteit: inrichting van kruispunten, 30 km/u zones, 'shared space' strikt voorwaardelijk.
- Wandelen en fietsen stimuleren: toegankelijkheid voorzieningen, schoolzones, uitbreiding, door-fietsroute Noord-Zuid.
- Goed bereikbaar blijven per auto: ontmoedigen doorgaand verkeer, directe afwikkeling naar randwegen, optimaliseren binnenringweg en ontsluitingswegen.
- Nieuwe vormen van Mobiliteit: het toepassen van meerdere vormen van mobiliteit en eventueel mobiliteitshubs bij nieuwbouw/herinrichting, variatie aan deelmobiliteit.
- Parkeren en laadinfrastructuur: goede laadinfrastructuur, bij herinrichting aandacht voor duurzame mobiliteit.

De gemeente Waddinxveen stelt het STOMP-principe centraal bij het opstellen van het omgevingsprogramma. Hierbij wordt actief en duurzamer vervoer geprioriteerd boven de auto. Er wordt hierbij eerst naar de voetganger gekeken (**Stappen**), vervolgens naar de fietser (**Trappen**), het openbaar vervoer

(OV), mobiliteitsdiensten zoals deelmobiliteit (**M**obility as a Service) en tot slot de **P**articuliere auto. (Figuur 4) Bij het opstellen van het omgevingsprogramma voor de gemeente wordt deze volgorde in prioriteit aangehouden.



Figuur 4 STOMP-principe

2.4 De wereld om ons heen verandert

Er zijn verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren beïnvloeden. Enkele ontwikkelingen worden hieronder nader toegelicht.

Fietsen en verkeersveiligheid

Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven. Het is ontspannend, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan het gebruik van traditionele privé-auto's en de meeste andere vervoermiddelen. De technische ontwikkelingen op en rondom de fiets gaan steeds sneller en de actieradius met de fiets neemt toe. De stijgende verkoop van de elektrische fiets en de steeds grotere acceptatie hiervan onder alle doelgroepen maakt fietsen bovendien makkelijker en laagdrempeliger. De ontwikkeling van speed-pedelecs (max. 45 km/u) versterkt dit, maar zorgt er ook voor dat veiligheid een steeds groter issue wordt. Het snelheidsverschil tussen fietsers wordt groter en bestaande fietsinfrastructuur is niet automatisch bruikbaar voor hogere snelheden en nieuwe toepassingen, zoals e-bakfietsen en fat-bikes. Het aantal verkeersongevallen blijft toenemen, met een significante stijging in zowel dodelijke ongevallen als ongevallen met gewonden. De e-bike speelt hierbij een grotere rol, vooral onder vijftigplussers. Hoewel de cijfers niet per se betekenen dat fietsers op een e-bike de ongelukken veroorzaken, is het belangrijk om te onderzoeken waar de toename vandaan komt.

Om de voordelen van fietsen te maximaliseren en de veiligheid te waarborgen, is het essentieel om te investeren in aangepaste infrastructuur en gedrags- en bewustwordingscampagnes voor alle weggebruikers.

Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan onder andere gebruik gemaakt worden van deelauto's, deelfietsen, deelscooter of een deelbakfietsen. De verwachtingen omtrent MaaS blijven hooggespannen; het heeft namelijk de potentie om ketenmobiliteit verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in de grotere steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden. In het geval van Waddinxveen verwachten we niet dat MaaS oplossingen op korte termijn een alternatief gaan vormen voor het bezit en het gebruik van de privéauto. De gemeente volgt daarom de ontwikkelingen op het gebied van MaaS en gaat (samen met de markt) onderzoeken of toekomstige MaaS-concepten van toegevoegde waarde zijn voor reizigers en in hoeverre het bijdraagt aan de gemeentelijke (mobiliteits)doelstellingen.

Stijging van autobezit

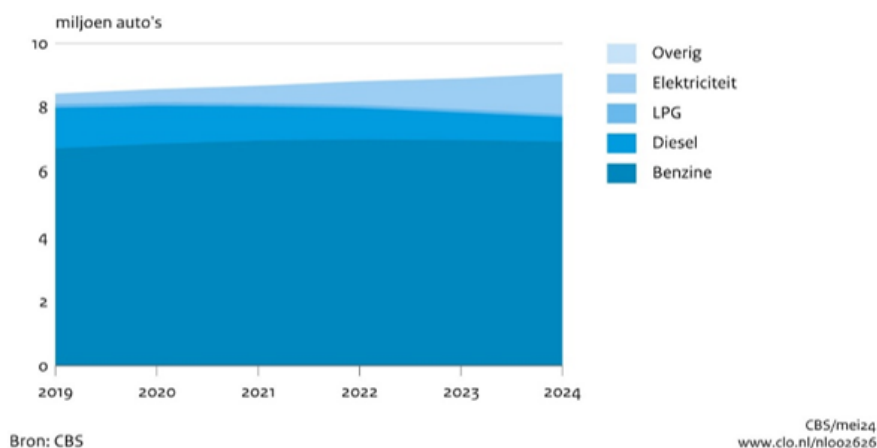
Nederland telde begin 2024 bijna 9,1 miljoen personenauto's, dat is 7,4 procent meer dan in 2019.

Vergeleken met tien jaar geleden is het aantal personenauto's met bijna 14 procent toegenomen³. Ook is het aandeel elektrisch/ hybride aangedreven personenauto's in 2024 gestegen naar 13,8% (3,7% in 2019). De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag. In de grotere Nederlandse steden wordt de positie van de auto steeds meer ter discussie gesteld. In het meer landelijke gebied neemt de autoafhankelijkheid daarentegen toe: 1 op de 3 Nederlanders ziet autobezit niet als keuze, maar als noodzaak. In Waddinxveen was het autobezit in 2024 met 1,17 auto's per huishouden⁴. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde van 1,1 auto per huishouden. Dit verschil is vrij marginaal. Voor vergelijkbare gemeenten van dezelfde grootte zien we bijvoorbeeld in Diemen dat het autobezit op 0,8 auto's per huishouden ligt, wat te verklaren is door de nabijheid van Amsterdam met veel werkgelegenheid. In meer landelijke gebieden en gemeenten, zoals Borger-Odoorn, ligt het autobezit rond de 1,2 auto's per huishouden.

Elektrificatie auto's

Nederland telde op 1 januari 2023 ruim 310.000 volledig elektrische personenauto's. In 2022 bedroeg het 'aandeel elektrisch' in de nieuwverkopen 23,5 procent. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er vanaf 2030 enkel nog elektrische auto's nieuw worden verkocht. Dit betekent dat vanaf er geen nieuwe auto's met verbrandingsmotoren meer op de markt komen. Autofabrikanten en de Europese Unie hebben eveneens overeenstemming bereikt over de beoogde transitie, Vanaf 2035 zullen er enkel nog maar emissievrije auto's in de EU worden verkocht. Dat betekent dat ook hybride en plug-in hybride voertuigen niet meer verkocht mogen worden. Dit betekent dat het aantal openbare oplaadvoorzieningen langs snelwegen, maar ook in de gemeente Waddinxveen toe moet gaan nemen.

Aantal personenauto's



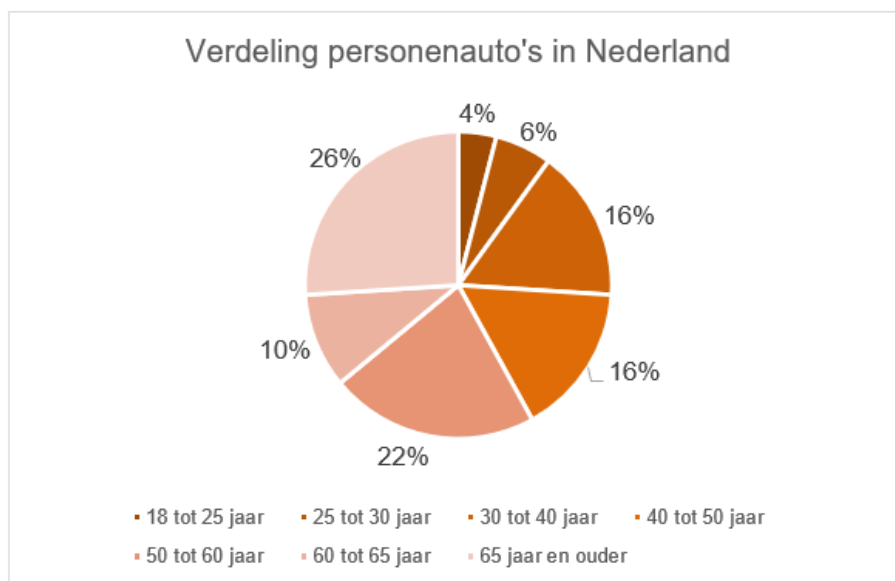
Figuur 5 Aantal personenauto's in mei 2024

Veranderend mobiliteitsgedrag en verkeersveiligheid bij ouderen

Als mensen stoppen met werken, veranderen hun dagelijkse routines en bezigheden en gaat hun mobiliteitsgedrag veranderen. Zij verplaatsen zich: met andere motieven en doelen (vrijtijdsverplaatsingen in plaats van woon-werk verkeer), op andere tijdstippen (meer verspreid over de dag) en over andere afstanden en met andere vervoermiddelen dan voorheen. De babyboomgeneratie is welvarender, vitaler, actiever en mobieler dan vorige generaties ouderen. Deze groep bezit veelal een auto en zal deze tot op hoge leeftijd gebruiken. Voor oudere inwoners is de auto essentieel voor onder andere de mogelijkheid tot langer zelfstandig kunnen wonen. Het bezit van een auto draagt immers bij aan de zelfredzaamheid en is van groot belang bij het onderhouden van sociale contacten, het gebruikmaken van voorzieningen en het deelnemen aan activiteiten buitenshuis. De komende decennia neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers landelijk verder toe. Dit vraagt blijvende aandacht voor verkeersveiligheid (infra en educatie). Ouderen hebben namelijk een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (reactievermogen, inschatting, etc.) en door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer. In Figuur 6 staat de verdeling van personenauto's per leeftijdscategorie in Nederland. Hierbij valt te zien dat het aandeel onder ouderen van 65 jaar en ouder nu al 26% is.

3) <https://www.clo.nl/indicatoren/nl002626-aantal-motorvoertuigen-actief-2019-2024>

4) Gemeente Waddinxveen in cijfers en grafieken (bijgewerkt 2024) | AlleCijfers.nl



Figuur 6 Verdeling personenauto's per leeftijdscategorie (Bron: CBS, 2024)

3 Analyse mobiliteitssituatie

In dit hoofdstuk analyseren we de huidige mobiliteitssituatie in Waddinxveen, inclusief de recente ontwikkelingen en het bestaande vervoersnetwerk. Het doel van deze analyse is om inzicht te krijgen in de manier waarop inwoners zich momenteel verplaatsen, welke knelpunten er zijn, en waar kansen liggen voor verbetering. Door het vervoersaanbod en de gebruikspatronen in kaart te brengen, kunnen we gerichte aanbevelingen doen voor een efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem.

3.1 De ligging van Waddinxveen

Waddinxveen is strategisch gelegen in het Groene Hart, tussen de steden Rotterdam, Gouda, Utrecht en Den Haag. Het biedt een aantrekkelijke woonomgeving, waar rust en ruimte samengaan met goede voorzieningen. Voor werkgelegenheid is Waddinxveen gunstig gelegen, met snelle verbindingen naar omliggende steden via de A12, A20 en N207, mits deze uiteraard niet vastlopen. Ook is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer goed, mede door drie treinstations en een fijnmazig fietsnetwerk. Recreatief gezien biedt Waddinxveen toegang tot het omliggende polderlandschap, wat volop mogelijkheden biedt voor wandelen, fietsen en watersport, ideaal voor mensen die wonen, werken en recreëren willen combineren.

3.2 Ontwikkelingen deelgebieden Waddinxveen

In de Omgevingsvisie is een aantal deelgebieden onderscheiden met elk een eigen koers, gebiedskwaliteiten en concrete ontwikkelingen. Bij een aantal gebieden zijn ook mobiliteitsaspecten benoemd. Indien dat het geval is, wordt dat ook benoemd in onderstaand overzicht:

1. Woonwijken (Woonkern)
 - Verbeteren van verkeersveiligheid
 - Realisatie doorfietsroute tussen Alphen a/d Rijn en Gouwe (langs het spoor)
2. Gouweplein centrum Waddinxveen en Sleutelkwartier (Woonkern)
 - Goed bereikbaar met de auto maar minder goed voor voetgangers en fietsers
 - De aanwezige 'Shared Space' wordt als onprettig ervaren.
 - STO(M)P-principe als uitgangspunt
3. Bedrijventerreinen (Bedrijvigheid)
 - Vrachtverkeer in Zuid is problematisch
 - Verzakking van N454 bij Kouwehoek
 - Verkeersmanagement om parkeerproblemen te voorkomen door te denken aan alternatieve vervoersmiddelen en deelauto's
 - Doorfietsroute tussen Alphen a/d Rijn en Gouwe
 - Verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers

4. Glastuinbouwgebieden (Bedrijvigheid)
5. Polders Achterof en Zuidplas
 - Verbeteren verbindingen voor wandelaars en fietsers
6. Veenweidegebied: Polder Bloemendaal & Voorofsche polder
 - Verkeersdrukte op de Brugweg met conflicterende modaliteiten (landbouw-, vracht-, auto-verkeer, voetgangers en fietsers). Voor de Brugweg is een apart project gestart om dit verkeersknelpunt aan te pakken
 - Uitbreiding en verbetering van wandel- en fietspaden
7. Recreatiegebieden Bentwoud, Gouwebos en 't Weegje (Buitengebied)

3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Zoals beschreven in paragraaf 1.1 is Waddinxveen de op één na snelste groeiende gemeente van Nederland. Om deze groei te faciliteren worden er meerdere (woningbouw)projecten uitgevoerd in Waddinxveen. In Figuur 7 zijn deze planlocaties op kaart te vinden. Het is belangrijk om gestelde beleidsdoelstellingen uit het mobiliteitsbeleid mee te nemen in de planvorming van deze projecten.



Figuur 7 Planlocaties Waddinxveen

3.4 Het huidige netwerk in kaart

Voor de analyse van de huidige situatie zijn de netwerken, bereikbaarheid en belangrijkste knelpunten in kaart gebracht voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en autoverkeer.

3.4.1 Voetganger

Het voetgangersnetwerk in Waddinxveen bestaat voornamelijk uit trottoirs langs wegen en paden door woonwijken en parken. Hoewel de meeste basisvoorzieningen vrij goed te voet bereikbaar zijn, kan de doorstroming en veiligheid op enkele kruispunten worden verbeterd. Met name bij drukke verkeersknooppunten en oversteekplaatsen ontbreekt soms de benodigde infrastructuur, zoals veilige zebrapaden en voldoende trottoirruimte. Daarnaast zijn de verbindingen tussen woonwijken en stationslocaties niet altijd optimaal, wat de looproutes minder aantrekkelijk maakt voor voetgangers. Deze punten zijn ook benoemd door bewoners tijdens eerdere participatie. Daarnaast ontvangt de gemeente geregeld meldingen van bewoners over onveilig of onprettige situaties.

3.4.2 Fiets

Het fietsnetwerk binnen Waddinxveen is fijnmazig en goed verbonden met belangrijke voorzieningen en het openbaar vervoer, zoals de treinstations. Hierdoor zijn de diverse voorzieningen in de gemeente goed bereikbaar en biedt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Hoewel op sommige plekken nog ontbrekende schakels zijn die het netwerk niet volledig maken (bijvoorbeeld Brugweg), zijn de aansluitingen met omliggende gemeenten en het openbaar vervoer over het algemeen goed. Deze verbindingen maken het mogelijk om de fiets te gebruiken voor langere afstanden. De routes zijn vaak vrijliggend en voeren door groene gebieden, wat zorgt voor een prettige fietsbeleving, vooral bij recreatieve ritten.

Zowel in de omgevingsvisie Waddinxveen als de fietsvisie van de Fietzersbond staat Waddinxveen echter voor een uitdaging als het gaat om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de verkeersveiligheid van fietsers. Op een aantal kruispunten zien we veel ongevallen waar fietsers het slachtoffer van zijn. Ook op de bedrijventerreinen, zoals Coenecoop, wordt fietsen als onveilig ervaren. In opdracht van ondernemersplatform Waddinxveen heeft Zuid-Holland Bereikbaar onderzoek verricht naar onder andere de bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van bedrijfsterrinen in Waddinxveen. In het rapport zijn diverse aanbevelingen opgenomen. Ook in het uitvoeringsplan Keurmerk Veilig Ondernemen zijn vele maatregelen ter verbetering opgenomen. Een veilige en aantrekkelijke fietsinfrastructuur is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Veel fietspaden voldoen momenteel niet aan de actuele CROW-richtlijnen of provinciale normen. Sommige fietsroutes, zoals langs de Kanaaldijk en de Dreef binnen de bebouwde kom, zijn relatief smal en worden niet als comfortabel ervaren. De fietspaden langs de 'binnenring' zijn door de Fietzersbond ook aangemerkt als te smal. Met de binnenring wordt hier de ring van wegen rondom het centrum van Waddinxveen bedoeld, bestaande uit de Juliana van Stolberglaan, Willem de Zwijgerlaan, Chopinlaan, Esdoornlaan, Dreef, Kanaaldijk ten noorden van de Dreef en Kanaalstraat. Verder is de continuïteit van het netwerk een punt van aandacht door ontbrekende schakels, wat de samenhang van het netwerk verstoort. Investeren in de verbetering van deze routes is van belang om fietsen veilig, efficiënt en aantrekkelijk te houden, zowel voor recreatief als functioneel gebruik.



Figuur 8 Fietsnetwerkaart - Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020 (Bron: Fietsvisie fietzersbond, 2020)

3.4.3 Openbaar vervoer

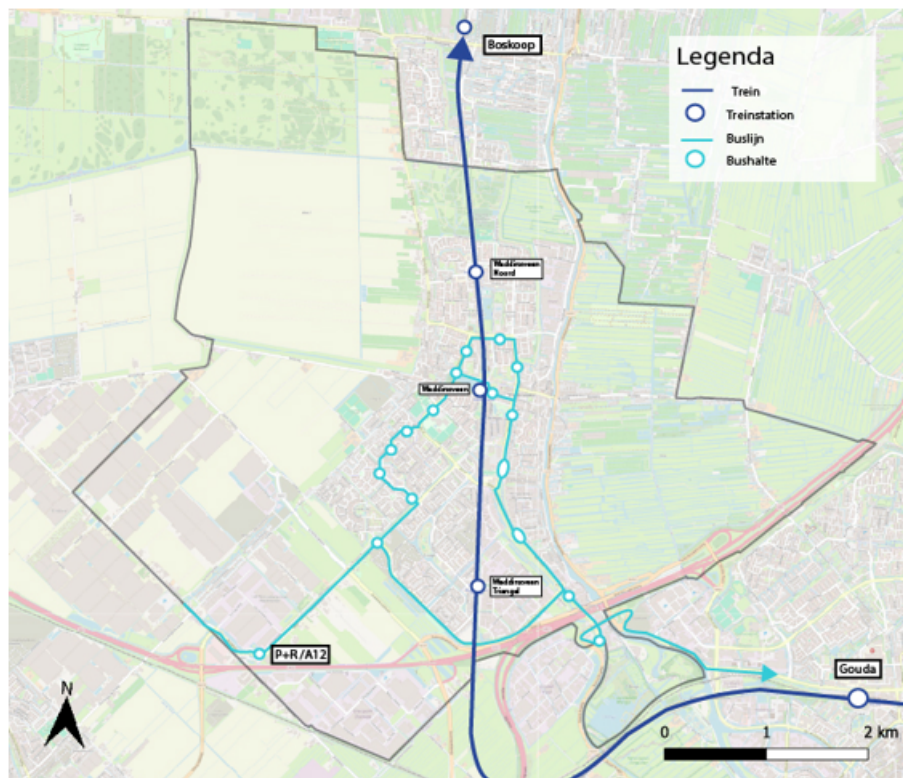
Waddinxveen heeft drie treinstations: Waddinxveen Noord, Waddinxveen en Waddinxveen Triangel. Op werkdagen tussen 6:30 en 19:00 vertrekt er op alle drie de stations ieder kwartier een sprinter naar Gouda en ieder kwartier naar Alphen aan den Rijn. Op werkdagen en in het weekend vertrekt na 19:00 elk half uur een trein. Het aantal reizigers per station is weergegeven in Tabel 2 (NS Dashboards, 2023). Station Waddinxveen heeft met 1.600 reizigers het hoogste aantal per werkdag. Opvallend is dat 'lopen' bij alle drie de stations de meeste voorkomende vervoerswijze is voor het voor- en natransport. Dit kan

worden verklaard doordat de stations in of nabij de bebouwde kom liggen. In Figuur 12 is zichtbaar dat een groot gedeelte van Waddinxveen binnen een loopafstand van 15 minuten van een station ligt, wat het lopen een aantrekkelijke en praktische optie maakt voor reizigers. Bij andere stations in Nederland is dat nagenoeg altijd de fiets.

Tabel 2 Aantal reizigers en aandeel voor- en natransport treinstations Waddinxveen

Station		Waddinxveen Noord	Waddinxveen	Waddinxveen Triangel
reizigers per dag (gem.)		800	1.600	950
Voortransport	lopen	70%	77%	45%
	fiets	23%	22%	48%
	bus	-	-	3%
	auto	6%	2%	3%
Natransport	lopen	72%	80%	53%
	fiets	22%	19%	36%
	bus	7%	-	-
	auto	0%	2%	11%

Naast de trein beschikt Waddinxveen over vier buslijnen. Hiervan zijn er drie spitssnelbussen, namelijk lijnen 382, 384 (beiden Waddinxveen-Den Haag) en 386 (Gouda-Den Haag). Lijn 175 rijdt tussen Gouda Station en Rotterdam Nesselande en stopt op 14 haltes in de gemeente Waddinxveen. Deze is ook weergegeven in Figuur 9, samen met de treinstations.



Figuur 9 OV-netwerk Waddinxveen

3.4.4 MaaS & Deelmobiliteit

Deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, valt onder het bredere concept van Mobility as a Service (MaaS). Dit houdt in dat verschillende vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, deelvervoer en taxi's, via één platform beschikbaar worden gesteld en op logische plaatsen bij elkaar komen. MaaS biedt gebruikers de mogelijkheid om snel en eenvoudig de meest efficiënte reisoort te kiezen, wat de toegankelijkheid van duurzame vervoersmiddelen verder stimuleert.

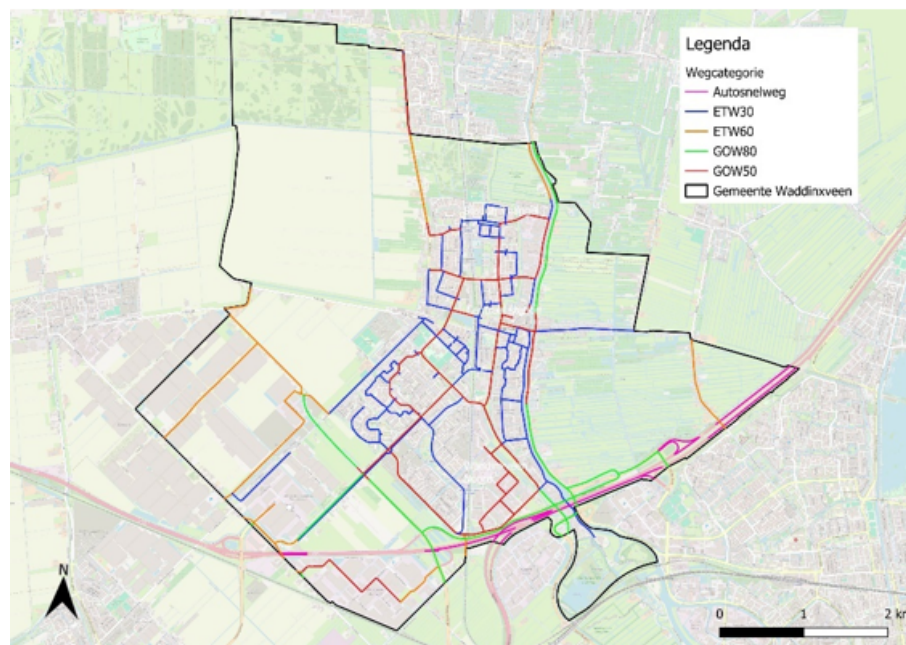
In Waddinxveen zijn momenteel drie deelauto's beschikbaar van GreenWheels, wat een mobiliteitsoptie biedt voor de inwoners die geen eigen auto hebben of bewuster willen reizen. De vraag naar deelauto's is laag, mede doordat er in de gemeente volop gratis parkeergelegenheid is, wat het bezit en gebruik van een eigen auto aantrekkelijk houdt. Het is opvallend dat er geen deelfietsen aanwezig zijn in Waddinxveen. Gezien de groeiende vraag naar flexibele en duurzame vervoersalternatieven, heeft de deelfiets wel potentie. Met betere beschikbaarheid van deelfietsen bij de stationslocaties kunnen reizigers gemakkelijk de last-mile afleggen en hoeft men minder afhankelijk te zijn van de auto, wat ook bijdraagt aan een vermindering van verkeersdrukte en uitstoot.

Tot slot biedt de gemeente Waddinxveen WMO-vervoer aan⁵. WMO-vervoer is vervoer dat wordt geregeld vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) in Nederland voor mensen die door een beperking of ouderdom moeite hebben met zelfstandig reizen. Dit biedt een vorm van aangepast vervoer, zoals een taxi of bus, om bijvoorbeeld naar doktersafspraken of sociale activiteiten te gaan. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het organiseren en bekostigen van dit vervoer.

3.4.5 Autoverkeer

Waddinxveen is goed bereikbaar voor autoverkeer dankzij de strategische ligging naast de A12 en A20, twee belangrijke snelwegen die een efficiënte verbinding vormen tussen Utrecht, Den Haag en Rotterdam. Binnen de gemeente zijn er drie op- en afritten, wat de toegankelijkheid verder vergroot. Naast de A12 is Waddinxveen ook verbonden via provinciale wegen zoals de N207 en N454, die zorgen voor een goede verbinding met zowel de regio als het landelijke wegennet. Een aandachtspunt is echter de Hefbrug, waar vaak verkeersopstoppen ontstaan. Dit kruispunt trekt veel verkeer aan, vooral wanneer de brug openstaat, wat tot vertragingen kan leiden. Deze sterke infrastructuur maakt de gemeente aantrekkelijk voor zowel woon-werkverkeer als regionale transportstromen. Met de toekomstige woningbouwprojecten rijst echter de vraag of de huidige wegen-infrastructuur de toenemende verkeersintensiteiten nog wel aankan. In paragraaf 3.7 gaan we dieper in op de verwachte verkeerssituatie en de mogelijke knelpunten die hiermee gepaard gaan.

Figuur 10 geeft de huidige wegcategorisering in de gemeente Waddinxveen weer. De gemeente kent erftoegangswegen (ETW30 en ETW60), bedoeld voor gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, en gebiedsontsluitingswegen (GOW80 en GOW50), bedoeld om landelijk en stedelijk gebied te ontsluiten. Weginrichting GOW30 komt niet voor.



Figuur 10 Wegcategorisering gemeente Waddinxveen

3.5 Bereikbaarheid van Waddinxveen

Om aanbevelingen te kunnen doen ten aanzien van de bereikbaarheid is de huidige situatie geanalyseerd. Dit is gedaan middels de Movares Verbindingswijzer. De huidige bereikbaarheid voor de vervoerswijzen voet, fiets, OV en auto is de basis voor het definiëren van knelpunten, ambities en maatregelen. Met

5) <https://www.waddinxveen.nl/direct-regelen/zorg-en-ondersteuning/zelf-ondersteuning-vinden/hulp-bij-vervoer-2/>

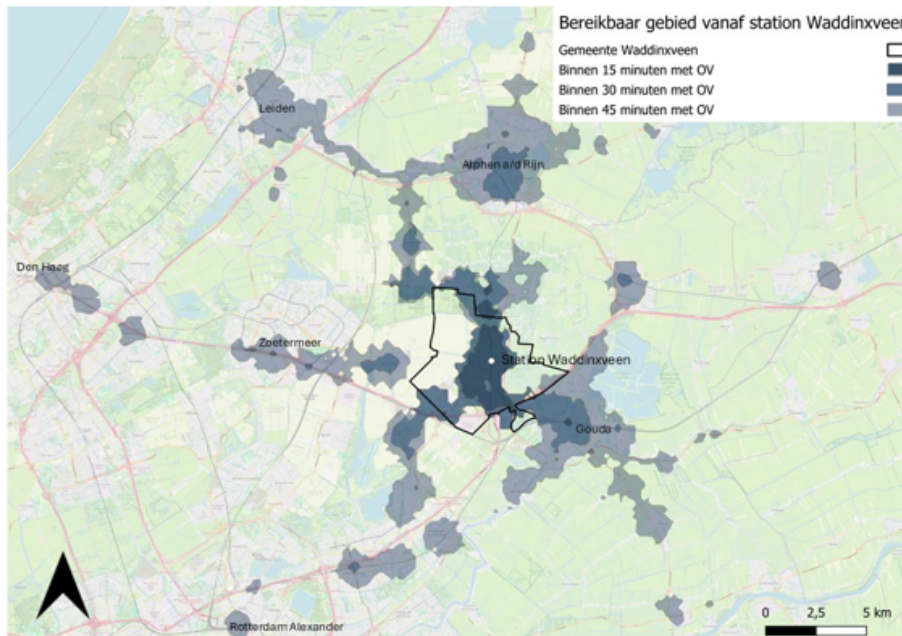
de Verbindingswijzer zijn voor een aantal locaties in de gemeente de multimodale bereikbaarheid inzichtelijk gemaakt in reistijd. We geven per vervoerswijze op een kaart alle bestemmingen weer die binnen een bepaalde tijd bereikbaar zijn.

Voor vier belangrijke locaties is de multimodale bereikbaarheid in kaart gebracht. Dit is gedaan voor de drie treinstationslocaties voor de vervoerswijzen lopen, fietsen en openbaar vervoer. Tevens is de multimodale bereikbaarheid voor het bedrijventerrein Logistiek Park A12 in kaart gebracht.

3.5.1 Bereikbaarheid met het OV – de drie stations

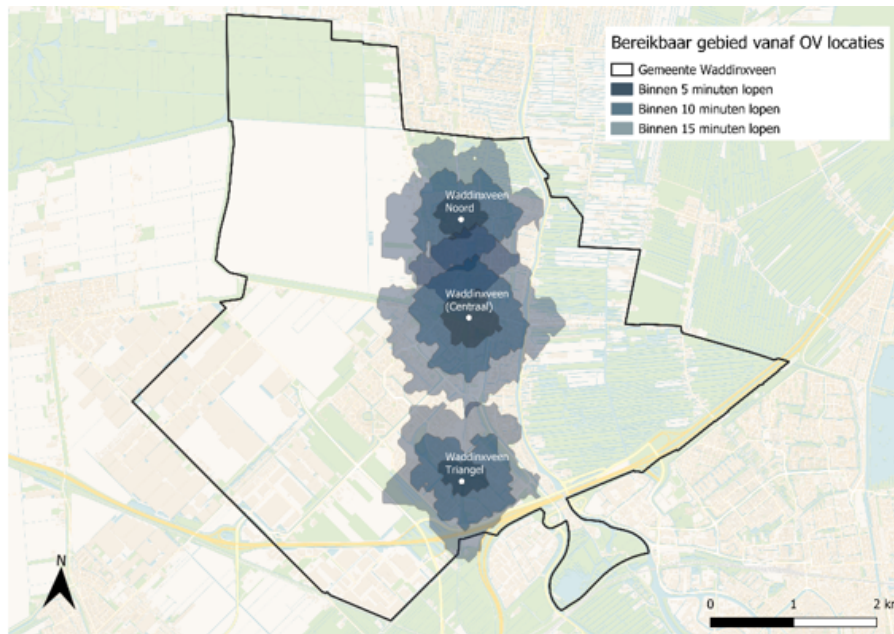
De bereikbaarheid vanaf de treinstations van Waddinxveen is op twee manieren in kaart gebracht. Enerzijds is gekeken welke gebieden bereikbaar zijn, wanneer met het openbaar vervoer gereisd wordt met 'lopen' als natransport. Anderzijds is er gekeken naar het gebied dat met 'lopen' bereikt kan worden vanaf de stationslocaties in Waddinxveen.

Station Waddinxveen is als uitgangspunt genomen om de bereikbaarheid van omliggende gebieden weer te geven. Dit treinstation kent het hoogste aantal dagelijkse reizigers. In Figuur 11 is te zien dat het centrum van Zoetermeer, Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Gouda binnen een half uur te bereiken is vanaf station Waddinxveen. De stations Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal en Woerden geldt dat deze binnen 45 minuten per trein bereikbaar zijn. De centrale ligging van Waddinxveen zorgt voor een goede verbinding met nabijgelegen dorpen en de grote steden, waardoor het een gunstige ligging heeft voor zowel bewoners als forensen die gebruik maken van het openbaar vervoer.



Figuur 11 Bereikbaarheid met trein vanaf station Waddinxveen met natransport 'lopen'

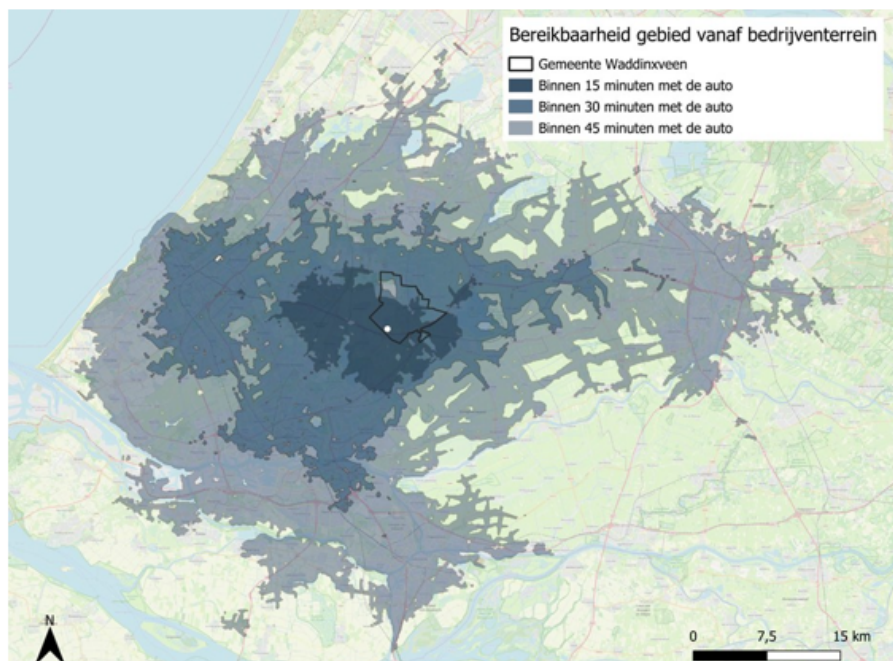
Lopen is de meest voorkomende vervoerswijze voor het voor- en natransport naar de stations (NS Dashboards, 2023). Vanaf het station loopt 80% en fietst 19%. Naar station Waddinxveen komt 77% te voet en 22% met de fiets. Figuur 12 geeft het gebied weer dat lopend bereikt kan worden in maximaal 15 minuten. Er valt hieruit op te maken dat een groot gedeelte van de bebouwde kom van Waddinxveen zich binnen een acceptabele loopafstand van een treinstation bevindt (binnen 15 minuten). Een groot deel van het zuidwesten van Waddinxveen valt hier echter buiten. Voor deze delen van Waddinxveen is het dan ook belangrijk dat deze gebieden goed ontsloten zijn voor de fiets of bus om van en naar de treinstations te komen. Tevens zien we dat de bedrijventerreinen in het zuidwesten zich buiten het gebied bevinden. Hier liggen kansen deze gebieden beter te ontsluiten met de fiets, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van deelfietsen bij de stations.



Figuur 12 Bereikbaarheid met 'lopen' vanaf station

3.5.2 Bereikbaarheid Logistiek Park A12 en Coenecoop

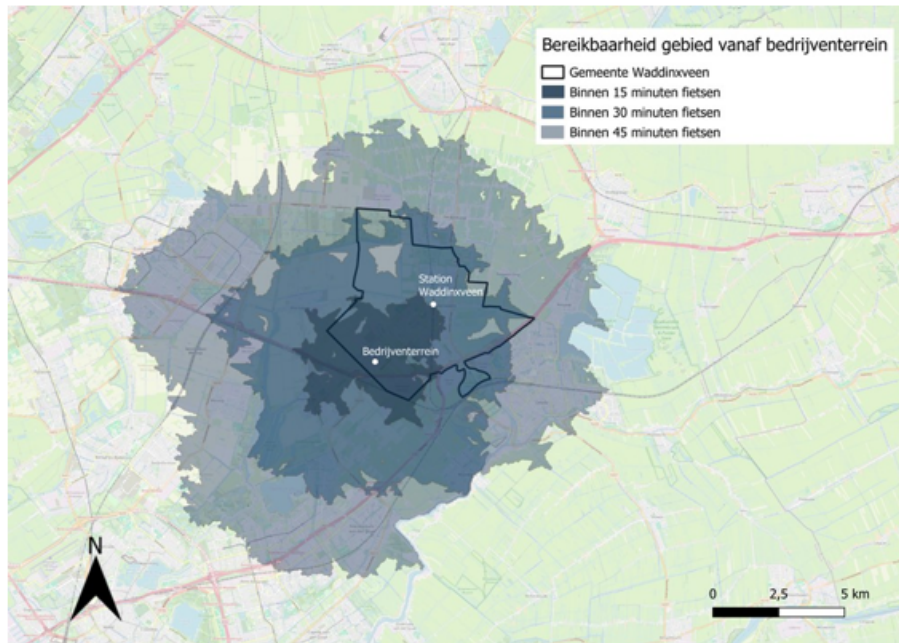
Voor de bedrijventerreinen is de bereikbaarheid in kaart gebracht voor zowel het station als per auto. Hierbij is Logistiek Park A12 als uitgangspunt genomen. De bereikbaarheid van Coenecoop is vergelijkbaar met Logistiek Park A12. De bedrijventerreinen hebben een belangrijke economische functie en zijn goed bereikbaar voor het autoverkeer, zoals te zien is in Figuur 13. Dit maakt de terreinen aantrekkelijk voor bedrijven én forensen. Dankzij snelle autoverbindingen zijn grote steden als Rotterdam, Den Haag en Utrecht binnen 45 minuten bereikbaar. Hierdoor is Waddinxveen een aantrekkelijke woonplaats voor mensen die in deze steden werken, maar met de auto reizen. De goede verbindingen zorgen ervoor dat forensen gemakkelijk naar belangrijke economische centra kunnen reizen. Dat maakt Waddinxveen interessant om te wonen en te werken.



Figuur 13 Bereikbaarheid logistiek park A12 per auto

De bereikbaarheid per auto (Figuur 13) van het Logistieke Park A12 dekt een veel groter gebied dan de bereikbaarheid per openbaar vervoer (Figuur 11). Dit komt doordat het wegennet zeer fijnmazig is rondom de bedrijventerreinen en daardoor toegang biedt tot een breed scala aan bestemmingen. Waar

de bereikbaarheid per openbaar vervoer zich vooral richt op de grotere kernen en stations, biedt het autoverkeer toegang tot meer afgelegen locaties. Hierdoor zijn de bedrijventerreinen veel beter bereikbaar voor zowel werknemers als bedrijven die afhankelijk zijn van auto- en vrachtverkeer. Op de bedrijventerreinen zie je dat ook terug in de bedrijven die daar gevestigd zijn (distributiecentra).

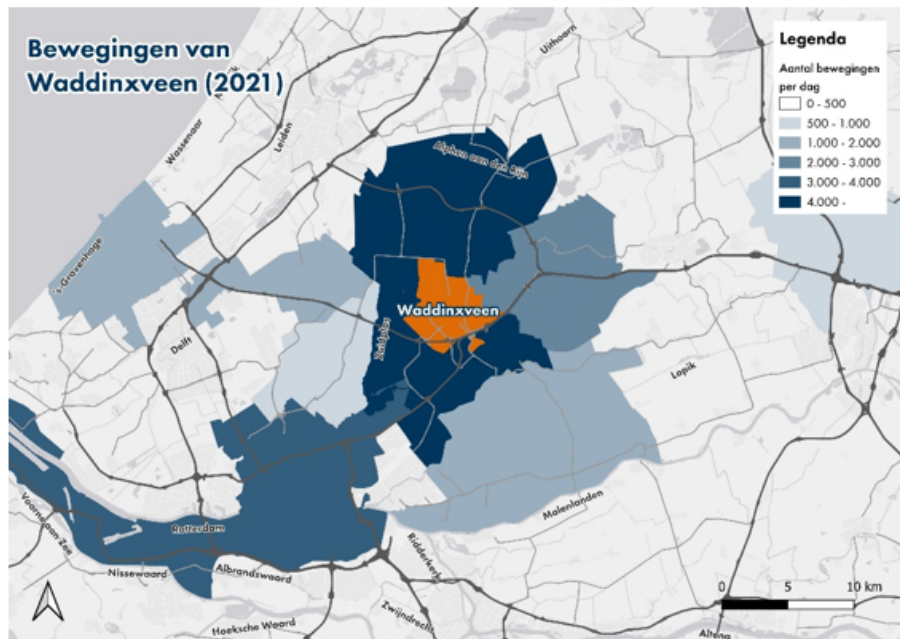


Figuur 14 Bereikbaarheid logistiek park A12 per fiets

Naast de autobereikbaarheid is ook de fietsbereikbaarheid in kaart gebracht. Figuur 14 toont aan dat het bedrijventerrein relatief goed bereikbaar is per fiets voor omliggende steden. Voor grote delen van Gouda en Zoetermeer is het park bereikbaar binnen 45 minuten. Werknemers die in Waddinxveen wonen kunnen het bedrijventerrein binnen 30 minuten bereiken.

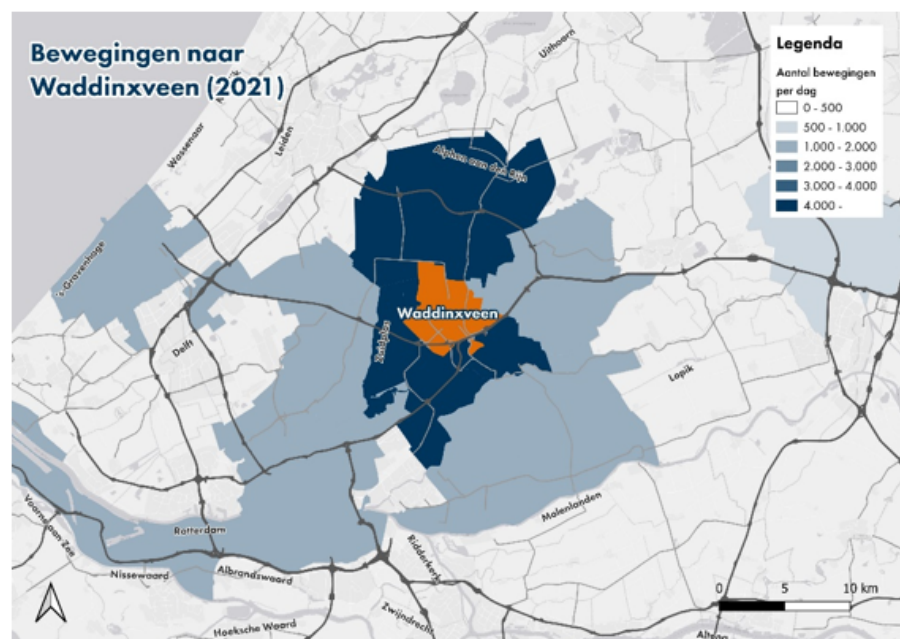
3.5.3 Herkomst en bestemmingen - verkeersmodel

Met het gemeentelijk verkeersmodel zijn de herkomst en bestemmingen voor Waddinxveen zijn in kaart gebracht om inzicht te krijgen in de reispatronen van mensen die Waddinxveen bezoeken of verlaten, zowel voor werk als andere doeleinden. Met het verkeersmodel kunnen de verkeersstromen en de druk op de infrastructuur in kaart gebracht worden, waardoor beter ingespeeld kan worden op de mobiliteitsbehoeften van bewoners, forensen en bedrijven. Door te weten waar reizigers vandaan komen en naartoe gaan, kunnen er gerichter plannen gemaakt worden en maatregelen genomen worden om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Op basis van de herkomst- en bestemmingsdata uit het verkeersmodel hebben we een inschatting gemaakt van de reispatronen. Deze gegevens zijn uitgesplitst op gemeentelijk niveau en geven inzicht in het aantal auto's en vrachtwagens dat zich dagelijks verplaatst, inclusief woon-werkverkeer.



Figuur 15 Bewegingen van Waddinxveen

Figuur 15 toont dat de meeste verplaatsingen vanuit Waddinxveen gericht zijn op aangrenzende gebieden, zoals Gouda en Alphen aan den Rijn. Ook veel inwoners van Waddinxveen zijn georiënteerd op Rotterdam, waarschijnlijk vanwege de sterke aantrekkingskracht van de stad door de voorzieningen en werkgelegenheid. Daarentegen is er minder verkeer vanuit Waddinxveen dat een bestemming heeft in de richting van Den Haag, Zoetermeer of Utrecht.



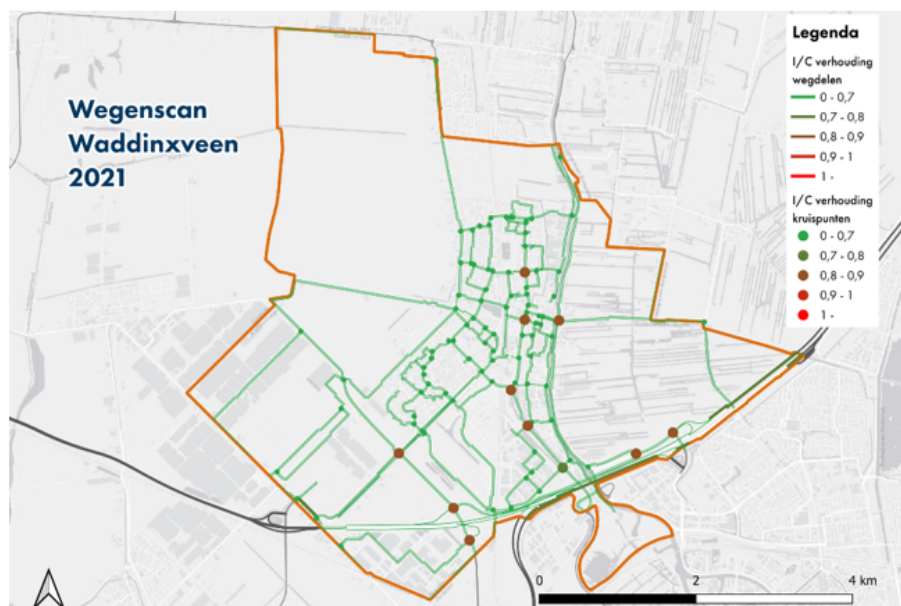
Figuur 16 Bewegingen naar Waddinxveen

Figuur 16 presenteert de verplaatsingen richting Waddinxveen. Ook hier blijkt dat de meeste bewegingen afkomstig zijn uit aangrenzende gebieden, zoals Alphen aan den Rijn en Gouda. In tegenstelling tot de uitgaande verplaatsingen (Figuur 15) zien we echter dat er aanzienlijk minder verkeer vanuit Rotterdam naar Waddinxveen komt. Het aantal bewegingen vanuit Rotterdam is vergelijkbaar met dat vanuit Den Haag en Zoetermeer. Dit is begrijpelijk, aangezien Waddinxveen minder voorzieningen en werkgelegenheid heeft dan Rotterdam.

3.6 Toekomstige situatie - wegscan

Met het gemeentelijk verkeersmodel zijn ook de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten in Waddinxveen geanalyseerd. Met het oog op de verwachte groei is het van belang om vooruit te kijken en te onderzoeken welke knelpunten aangepakt moeten worden om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Door te anticiperen op de toekomst, kunnen we nu al identificeren waar mogelijke problemen ontstaan en welke maatregelen nodig zijn om deze te voorkomen.

Knelpunten ontstaan op locaties waar de intensiteit (I) van het verkeer hoger is dan de capaciteit (C) van de weg en vervolgens opstoppingen ontstaan. Uit het verkeersmodel blijkt dat de grootste knelpunten voorkomen op de kruispunten van de N451 en N452 (Goudse Poort), de N457 (Vredenburglaan), en langs de Noord-zuid route door Waddinxveen (Juliana van Stolberglaan, Kanaalstraat, Kanaaldijk) en bij de Hefbrug (Figuur 17). De bestaande infrastructuur kan het huidige verkeersaanbod op deze locaties niet efficiënt verwerken, wat leidt tot in langere en onbetrouwbare reistijden. Deze knelpunten veroorzaken vertragingen die mogelijk op korte termijn al om oplossingen vragen om verdere verslechtering van de verkeerssituatie te voorkomen.



Figuur 17 Knelpunten doorstroming 2021

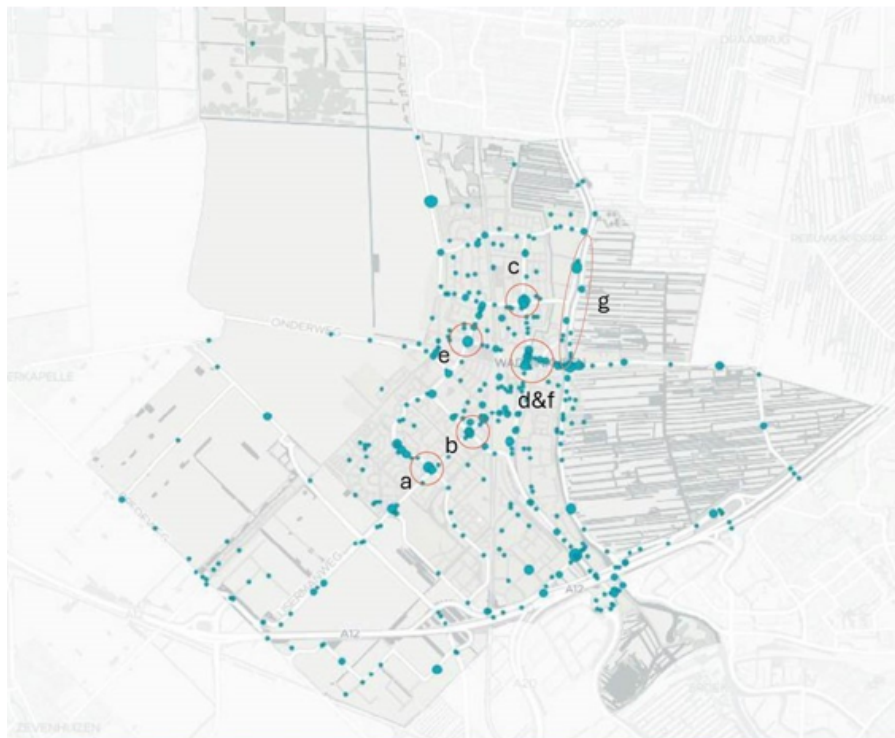
3.7 Ongevallendata

In de 'Startnotitie Verkeerscirculatieplan Waddinxveen – Technische rapportage' uit 2021 is een ongevalanalyse uitgevoerd, gebaseerd op geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente Waddinxveen tussen januari 2018 en december 2022. Het is belangrijk om op te merken dat er bij de registratie van verkeersongevallen vaak sprake is van onderrapportage; niet elk ongeval wordt nauwkeurig gedocumenteerd en veel ongevallen worden niet gemeld. Dit geldt vooral voor incidenten met uitsluitend materiële schade en voor eenzijdige ongevallen, waarbij geen andere voertuigen of personen betrokken zijn en waarbij geen hulpdiensten, zoals politie of ambulance, worden ingeschakeld. Desondanks biedt deze analyse een waardevolle indicatie van locaties waar in de toekomst een verhoogd risico op ongevallen kan optreden.

In totaal zijn er in de periode van 2018 tot 2023, 986 ongevallen gemeld. Hiervan vonden er 524 plaats op wegen die onder het beheer van de gemeente vallen. Daarnaast waren er 155 ongevallen op provinciale wegen en 297 ongevallen op Rijkswegen, specifiek de A12. 10 ongevallen vallen in overig. In Figuur 19 worden de verkeersongevallen weergegeven die plaatsvonden op wegen binnen de gemeente Waddinxveen, exclusief de ongevallen op de Rijkswegen. In totaal gaat het om 689 ongevallen, die als volgt zijn onderverdeeld:

- 6 ongevallen met een dodelijke afloop;
- 221 ongevallen met letselschade;
- 462 ongevallen met uitsluitend materiële schade.

De grootte van de cirkels in de figuur geeft het aantal ongevallen per locatie aan.



Figuur 19 Geregistreerde ongevallen binnen Waddinxveen (excl. Rijkswegen) in periode januari 2018 – december 2022 (Bron: Technische rapportage RHDHV)

Van een aantal van deze wegen is de gemeente wegbeheerder. Op deze wegen zijn 524 ongevallen geregistreerd in de periode januari 2018 t/m december 2022. Daarvan waren er:

- 2 ongevallen met een dodelijke afloop (met in totaal twee overleden slachtoffers; één ongeval vond plaats op de Brugweg, de ander op de Zuidplaspolder);
- 174 ongevallen waarbij letsel opgelopen is (in totaal 181 gewonden);
- 356 ongevallen met uitsluitend materiële schade.

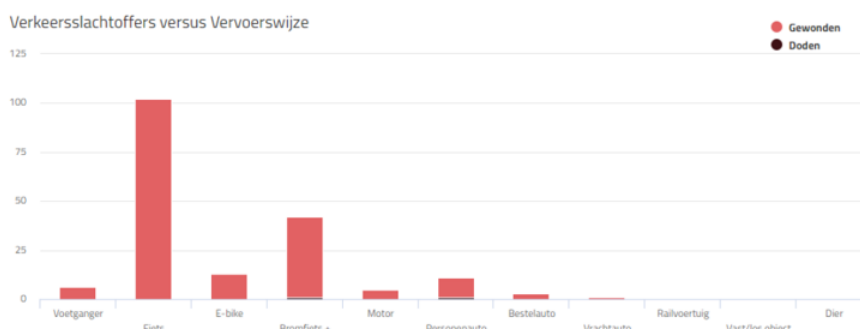
Van de ongevallen binnen Waddinxveen valt meer dan de helft op wegen waarvan de gemeente wegbeheerder is (54%). Een lager aandeel (34%) heeft een dodelijke afloop. Het aandeel met ongevallen waar letsel (79%) en materiële schade (77%) is opgelopen ligt juist weer hierboven. De meeste wegen binnen Waddinxveen vallen onder het beheer van de gemeente. Dit ligt rond de 90%.

Het valt op dat het merendeel van de ongevallen in Waddinxveen op doorgaande- of ontsluitingsroutes plaatsvindt. De locaties met de meeste ongevallen (5 ongevallen of meer) in de periode januari 2018 t/m december 2022 zijn (de letters komen overeen met de locatie in Figuur 19):

Tabel 3 Ongevallen binnen gemeente Waddinxveen op locaties met de meeste ongevallen

Nr	Locatie	Aantal ongeval- len	Aantal gewon- den
a	Rotonde Beijerincklaan – Zuidplaspolder – Parklaan – de Akker – Gerstakker	11	2
b	Rotonde Beijerincklaan – Dreef – Oude Dreef	8	2
c	Kruising Koningin Wilhelminaplein	7	1
d	Rotonde Juliana van Stolberglaan – Kanaalstraat – Kerkweg-Oost – Passage	6	1
e	Rotonde Chopinlaan – Esdoornlaan – Kerkweg-West	5	4
f	Kruising Kanaalstraat – Stationsstraat	5	4
g	Noordkade, tussen Willem de Zwijgerlaan en Staringlaan	5	2

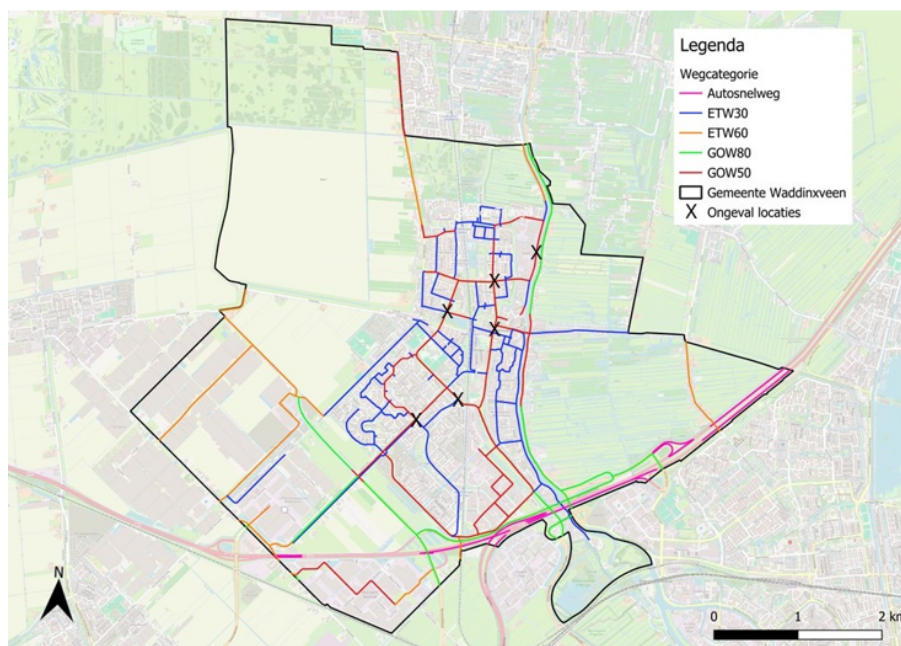
De ongevallen zijn ook uitgesplitst per vervoersmiddel. De meeste verkeersslachtoffers vallen onder fietsers (Figuur 20).



Figuur 20 Uitsplitsing van verkeersslachtoffers op de gemeentelijke wegen naar vervoerswijze in periode jan.2018-dec.2022 (Bron: Technische rapportage RHDHV)

3.8 De grootste knelpunten - risicoanalyse

Met de ongevallen data en de knelpunten uit de wegenscan is een korte risicoanalyse uitgevoerd. In Figuur 21 is de huidige wegcategorisering weergegeven samen met de locaties waar de meeste ongevallen plaats vinden. Opvallend is dat vijf van deze locaties op een GOW50 weg plaatsvinden. Met name op de ring om het centrum van Waddinxveen heen. De meeste ongevallen vinden plaats op een kruispunt of rotonde op deze weg. Hierbij valt op te merken dat rotondes niet hetzelfde ingericht zijn qua voor-rangsbeleid en oversteeklocaties. Dit kan voor onoverzichtelijke situaties en daarmee ongelukken zorgen. Een speciale focus dient dan ook uit te gaan naar deze locaties.



Figuur 21 Huidige wegcategorisering en ongevallen locaties

3.9 Conclusie

De analyse van de huidige mobiliteitssituatie in Waddinxveen toont aan dat de gemeente strategisch gelegen is en goed verbonden is met omliggende steden/ gebieden via belangrijke snelwegen en het openbaar vervoer. De groei van het aantal inwoners en de ruimtelijke ontwikkelingen brengen echter uitdagingen met zich mee op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

De belangrijkste knelpunten zijn geïdentificeerd in de verkeersdoorstroming, vooral op kruispunten en rotondes, en in de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. De huidige infrastructuur vertoont tekortkomingen die aangepakt moeten worden om de mobiliteit te verbeteren en de verwachte groei op te vangen.

De toekomstige situatie vereist een proactieve aanpak om de verkeersveiligheid te verhogen, de doorstroming te verbeteren en duurzame mobiliteitsoplossingen te integreren. Dit omvat het optimaliseren

van bestaande infrastructuur, het stimuleren van actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen, en het verbeteren van de openbaar vervoersverbindingen.

Door deze uitdagingen aan te pakken, kan Waddinxveen zich ontwikkelen tot een gemeente die niet alleen goed bereikbaar is, maar ook veilig, leefbaar en duurzaam blijft voor haar inwoners. In het volgende hoofdstuk worden wensbeelden geschetst van de netwerken per modaliteit.

4 Wensbeelden netwerken en circulatie

Het omgevingsprogramma mobiliteit en verkeer werkt toe naar een duidelijke stip op de horizon met gerichte maatregelen. In dit hoofdstuk zetten we het gewenste lange termijn beeld neer aan de hand van wensbeelden. Deze wensbeelden zijn tot stand gekomen door het combineren van het bovenliggende beleid (omgevingsvisie) en de verkeersanalyses. Daarnaast zijn de wensbeelden mede ontwikkeld in participatie met stakeholders, om te toetsen en verder aan te scherpen en aan te vullen. De wensbeelden geven richting aan hoe de netwerken eruit kunnen zien in het jaar 2050 aansluitend op de horizon van de omgevingsvisie. We hebben de wensbeelden voor de netwerken uitgewerkt volgens het eerder genoemde STOMP-principe.

In dit programma werken we de Omgevingsvisie verder uit naar wensbeelden voor de desbetreffende vervoerswijze middels een aantal uitgangspunten. De wensbeelden zijn in de bijlage 2 in groot formaat te vinden.

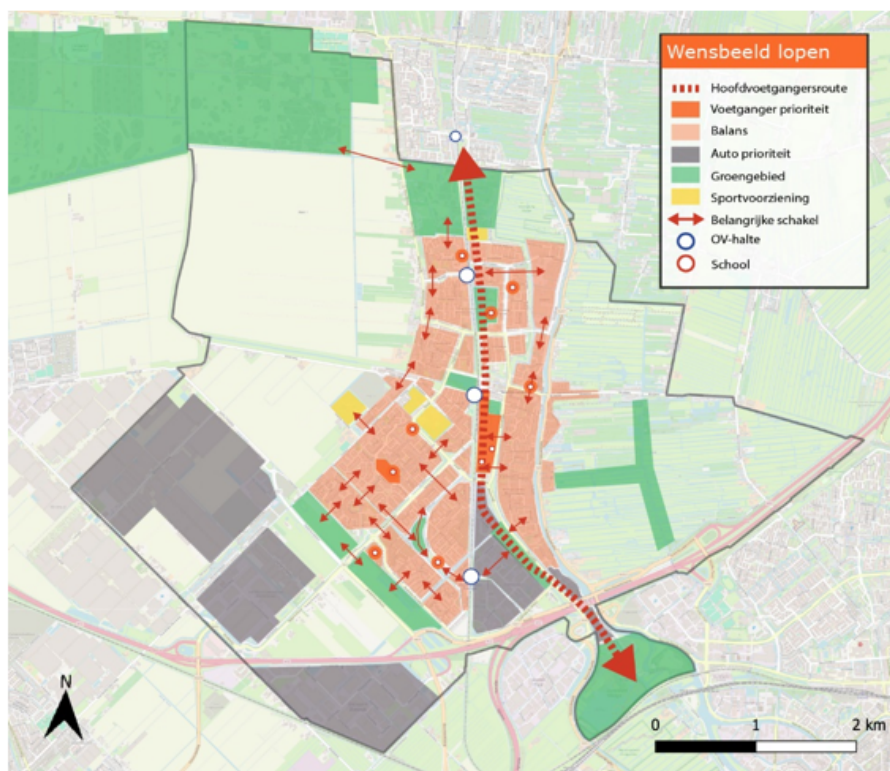
4.1 Wensbeeld lopen – de voetganger centraal

Actieve mobiliteit, zoals lopen (en fietsen), wordt de belangrijkste vervoerswijze voor verplaatsingen binnen de gemeente Waddinxveen. Lopen (stappen) staat bovenaan de STOMP-piramide. We willen dit dan ook stimuleren omdat het de meest duurzame en toegankelijke vorm van mobiliteit is. Het bevordert de gezondheid, vermindert de verkeersdruk en daarnaast zorgt lopen voor meer sociale interactie en een levendiger en veiliger straatbeeld. Het wensbeeld is weergegeven in Figuur 22.

Om lopen als vervoersmiddel te stimuleren, werken we aan een aaneengesloten netwerk van (verkeers)veilige en aantrekkelijke (groene) wandelroutes. Dit houdt in dat woonwijken en belangrijke voorzieningen op een veilige en uitnodigende manier met elkaar verbonden worden via kwalitatieve wandelpaden. Hierbij ligt de nadruk op locaties zoals scholen, winkelcentra, OV-haltes, sportfaciliteiten en ouderenvoorzieningen. Daarnaast is ook een goede toegang tot het groene buitengebied essentieel. **Belangrijke schakels** moeten bestaande obstakels, zoals spoorlijnen en autowegen, op een veilige manier overbruggen en de wandelroutes moeten kwalitatief vormgegeven worden.

De **hoofdvoetgangersroute** speelt hierbij een centrale rol en vormt de ruggengraat van Waddinxveen. Deze herkenbare route zorgt voor een goede verbinding binnen de gemeente en verbindt Waddinxveen bovendien met omliggende plaatsen zoals Boskoop en Gouda.

In bepaalde gebieden zetten we de voetganger centraal en richten we de openbare ruimte in als aantrekkelijke verblijfsplekken met voorzieningen zoals voldoende bankjes, prullenbakken en schaduwplekken. Dit zijn met name locaties zoals winkelgebieden, schoolzones en parken. In deze gebieden krijgen **voetgangers prioriteit**, waarbij de openbare ruimte autoluw is of zelfs geen plek voor auto's is. Dit zorgt voor een veilige en hoogwaardige omgeving waarin voetgangers zich comfortabel kunnen bewegen en prettig kunnen verblijven. In de woonwijken streven we naar een evenwichtig **balans** voor voetgangers en overig verkeer. Dit betekent dat het een gemengde omgeving is, waarin voetgangers veilig hun eigen ruimte hebben, maar waar auto's ook toegang blijven houden voor parkeren en waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Het lopen begint meestal bij de woning. Daarom is het belangrijk dat het direct vanuit de woning aantrekkelijk is je te voet te verplaatsen. We streven ernaar dat binnen een bepaalde afstand van een woning een kwalitatief goede wandelroute of wandelnetwerk bereikbaar is. Tot slot zijn er gebieden waar de **auto prioriteit** krijgt vanwege de economische functie. Dit is met name op bedrijventerreinen waar zwaar verkeer aanwezig is die dichtbij de A12 liggen. In deze gebieden moeten veilige wandelvoorzieningen aanwezig zijn, maar door de randligging speelt de auto ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid.



Figuur 22 Wensbeeld lopen

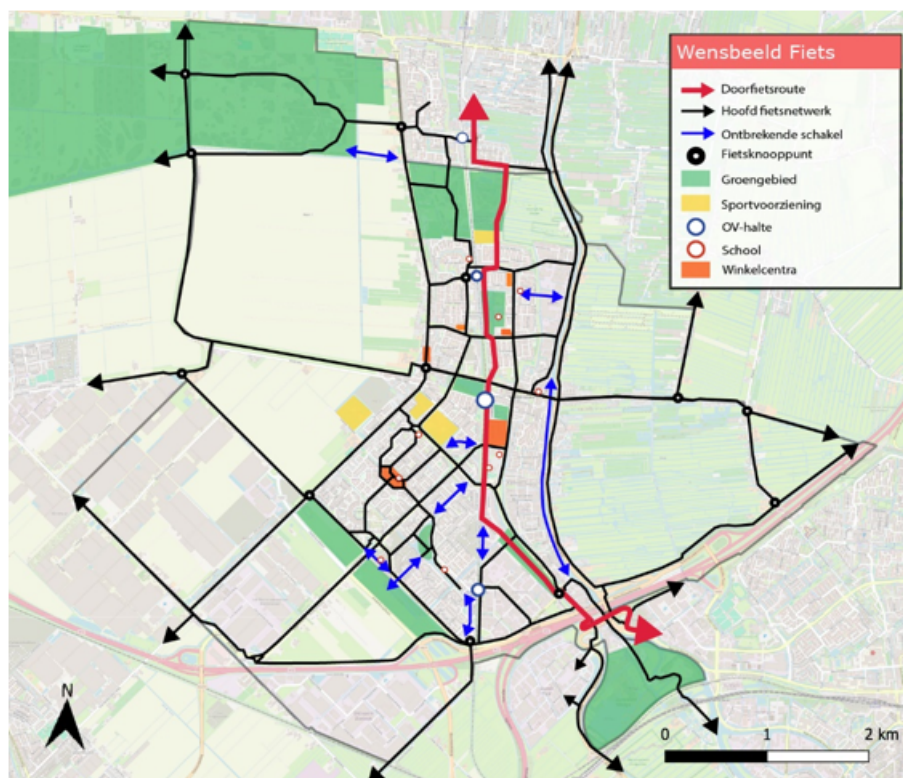
4.2 Wensbeeld fietsen – versterken fietsstructuur

In Waddinxveen streven we naar een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk. Het versterken van dit netwerk is essentieel om fietsen aantrekkelijk te maken voor verplaatsingen binnen de gemeente en als volwaardig alternatief voor de auto te zien, ook voor langere afstanden denk aan woon-werk. Een goed ontwikkeld fietsnetwerk draagt bij aan de leefbaarheid van de gemeente en vermindert de verkeersdruk. Daarnaast stimuleert het de gezondheid van onze inwoners en zorgt het voor een schonere en groenere omgeving. Door te investeren in de infrastructuur en verkeersveiligheid voor fietsers, verbeteren we de leefbaarheid in Waddinxveen. Het wensbeeld voor de fiets is weergegeven in Figuur 23.

Het **Hoofd fietsnetwerk** zijn belangrijke en logische verbindingen binnen de gemeente die worden gebruikt voor binnen gemeentelijke verplaatsingen. Ze verbinden de belangrijkste voorzieningen en bestemmingen in Waddinxveen. Onderwijslocaties, sportaccommodaties, winkelcentra, bedrijventerreinen en OV-knooppunten dienen aan het hoofd fietsnetwerk te liggen, omdat dit de bereikbaarheid en veiligheid voor met name fietsende kinderen, scholieren, ouderen en sporters aanzienlijk verbetert. Zo zorgen we ervoor dat fietsen een aantrekkelijke en veilige optie is voor dagelijkse verplaatsingen en dat bijvoorbeeld kinderen niet door hun ouders met de auto naar school moeten worden gebracht.

Door de elektrische fiets kan een grotere afstand worden afgelegd en in minder tijd. Met de **doorfietsroute** dwars door Waddinxveen wordt het regionaal netwerk en omliggende gemeenten goed en veilig ontsloten op het fietsnetwerk. Op doorfietsroutes kunnen fietsers bij voorkeur zonder onderbrekingen en hinder van gemotoriseerd verkeer en andere fietsers grotere afstanden overbruggen. Daarbij speelt comfort een belangrijke rol. Dit betekent fietspaden van voldoende breedte om veilig in te kunnen halen ook vanwege het diverse aanbod van fietsen, voorrang op kruisend verkeer, duidelijke bewegwijzering en verlichting over de gehele route. Doorfietsroutes kunnen door hun regionale functie, een duurzaam en gezond alternatief vormen voor het gebruik van de auto en zo het lokale en regionale wegennet ontlasten.

Om een fijnmazig fietsnetwerk te realiseren dient er een aantal **ontbrekende schakels** gerealiseerd en verbeterd te worden voor de fiets zodat de wijken en omliggende gebieden onderling beter en veiliger verbonden worden. Tot slot dienen er bij verschillende voorzieningen voldoende fietsparkeerfaciliteiten aanwezig te zijn van voldoende kwaliteit om de fiets gemakkelijk en veilig te kunnen stallen.



Figuur 23 Wensbeeld fiets

4.3 Wensbeeld Openbaar Vervoer - versterking

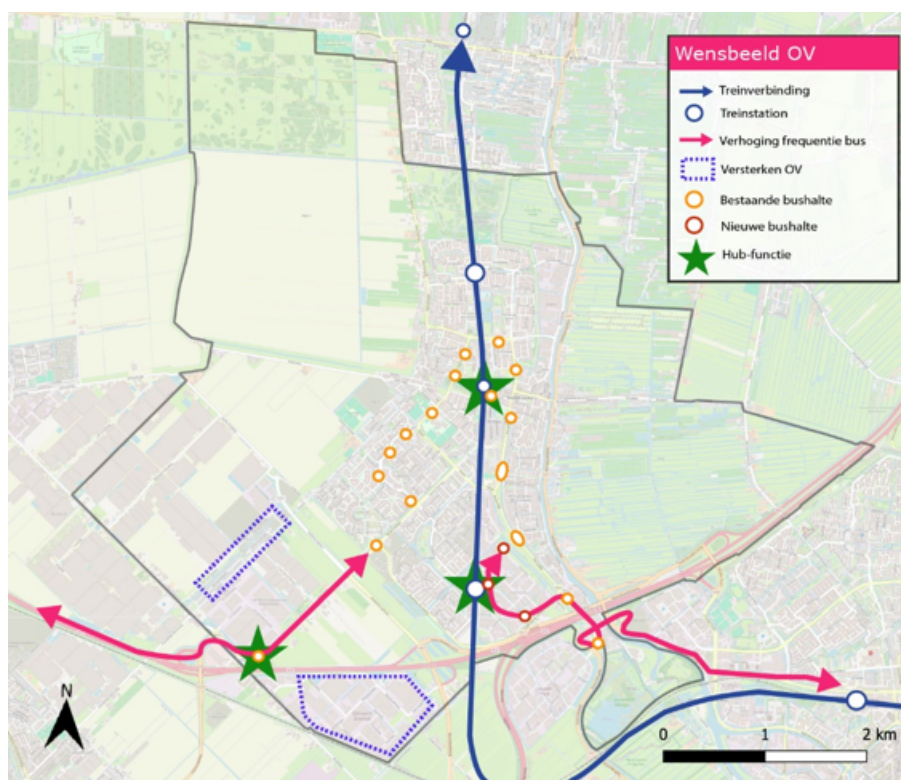
Om bij te dragen aan de doelen bereikbaarheid voor iedereen, slimme en efficiënte mobiliteit, en duurzaamheid wordt ingezet op een sterk openbaar vervoersysteem. Dat moet het gebruik vergroten. Dit betekent dat het openbaar vervoer goed op elkaar aansluit en Waddinxveen met de juiste bestemmingen verbindt. Dit is zowel belangrijk binnen de kern, de bedrijventerreinen als naar de omliggende kernen.

Concreet betekent dit een busnetwerk met aantrekkelijke frequenties en met goede aansluitingen op de treintijden. Daarbij moet naast de kern van Waddinxveen ook gezocht worden om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten op het openbaar vervoer. De gemeente Waddinxveen heeft hier niet direct invloed op, maar kan via lobbywerk afspraken maken met de provincie (opdrachtgever van het openbaar vervoer) of de vervoerders. Waar binnen de gemeentegrenzen gaten vallen in het busnetwerk kan worden ingezet op alternatieven zoals een belbus of deelfietsen.

Om in te spelen op de reizigersbehoefte heeft Qbuzz in het vervoersplan 2025 aangegeven het vervoersaanbod meer in lijn te brengen met de vervoervraag. Dit betekent concreet dat er in de spits meer bussen tussen Waddinxveen en Gouda gaan rijden. Op bedrijventerrein Coenecoop worden diverse oude haltes weer in gebruik genomen en de gemeente realiseert nieuwe haltes aan de Coenecoop zijde van station Waddinxveen Triangel. Zo krijgen reizigers een snelle overstap op de R net trein tussen Alphen aan den Rijn en Gouda. Tevens wordt in de daluren de frequentie verhoogd naar Den Haag, Zoetermeer en Lansingerland.

In Waddinxveen wordt op drie locaties de hub-functie versterkt. Dit zijn knooppunten waar verschillende vervoerswijzen samenkomen. Hier dienen de reizigers naadloos over te stappen tussen bijvoorbeeld trein, bus, fiets en deelmobiliteit. Deze hubs worden niet alleen praktisch ingericht voor snelle en efficiënte overstappen, maar krijgen ook een aantrekkelijke verblijfsfunctie, met comfortabele voorzieningen die het wachten en overstappen aangenamer maken.

Omdat de meeste mensen het openbaar vervoer te voet bereiken zijn prettige toelooproutes van belang. Dit betekent dat we inzetten op veilige en aantrekkelijke wandelroutes van en naar de ov haltes en treinstations met voldoende voorzieningen als (overdekte) bankjes, prullenbakken, en oversteekplaatsen. Tot slot is er een aanzienlijk aandeel van reizigers dat met de fiets de stations bereikt. Daarom moeten er aantrekkelijke fietsenstallingen zijn met voldoende capaciteit voor de diverse maten van fietsen. Daarnaast dient de veiligheid en toegankelijkheid goed gewaarborgd te zijn. Het uiteindelijke wensbeeld voor OV is weergegeven in Figuur 24.



Figuur 24 Wensbeeld OV

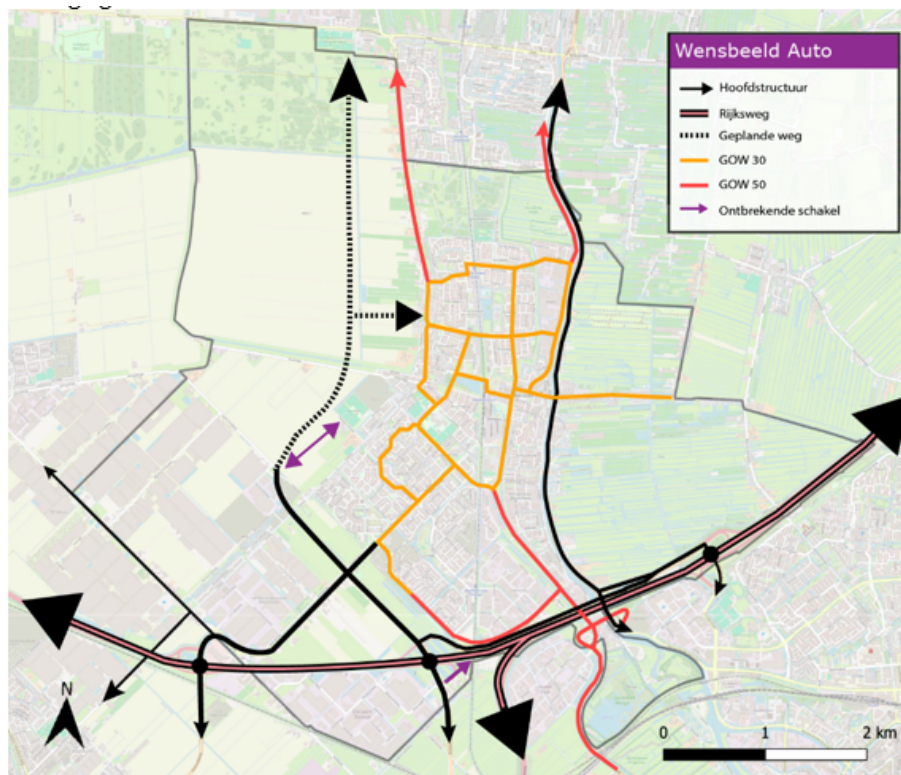
4.4 Wensbeeld auto – autoverkeer langs de randen

Waddinxveen is een forensengemeente dat profiteert van een zeer goede autobereikbaarheid via de A12, A20 en in de nabijheid van grote steden. Door deze strategische ligging is het in Waddinxveen aantrekkelijk om de auto te gebruiken om naar deze steden toe te rijden. Tegelijkertijd is het van groot belang dat de kern van Waddinxveen leefbaar en veilig blijft.

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid van Waddinxveen te verbeteren, is het noodzakelijk om het doorgaand verkeer te verminderen en de gemiddelde snelheid te verlagen. We kiezen voor een verkeersveilige inrichting van onze wegen. Concreet betekent dit dat bestaande gebiedsontsluitingswegen waar 50 km/u mag worden gereden (**GOW50**) afgewaardeerd worden naar 30 km/u (**GOW30**) wegen. De zuidelijke randweg wordt deels 30 km/u en deels 50 km/u. Dit komt door de aanwezigheid van een school langs de weg. Hierdoor is er sprake van (overstekende) kinderen en is het gewenst dat de snelheid lager ligt. Snelheidsverlaging vergt een forse inspanning zeker op gebied van gedrag. Een ander (snelheids)gedrag bij weggebruikers ontstaat niet vanzelf na het plaatsen van 30 km/u borden. Dit betekent dat ingrepen in de inrichting van de wegen moeten worden gedaan om een lagere snelheidslimiet geloofwaardig te maken en de gereden snelheid daadwerkelijk te laten dalen. Zo worden er maatregelen getroffen om de verkeerssituatie veiliger te maken, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van snelheidsbeperkende maatregelen, denk aan verkeersdrempels, en het aanpassen en optimaliseren van kruispunten.

Om doorgaand verkeer door de kern van Waddinxveen te ontmoedigen, kunnen twee **ontbrekende schakels** worden toegevoegd. Ten eerste is er de wens om de sportvelden via een directe verbinding aan te sluiten op de rotonde Vredenburglaan, zodat bestemmingsverkeer niet door woonstraten rijdt. Ten tweede zou een aansluiting vanaf de N457 op de A12 richting Utrecht zeer wenselijk zijn. Dit voorkomt namelijk extra verkeer op het kruispunt N457 en N453, wat zowel in de huidige als toekomstige situatie een knelpunt kan oplossen.

Verkeer zonder bestemming in Waddinxveen dient zoveel mogelijk via de randen van de gemeente (**hoofdstructuur**) geleid te worden, waarbij ook het noorden van Waddinxveen gestimuleerd wordt om de randweg te gebruiken. Indien knelpunten blijven bestaan, kan via een tijdelijk experiment onderzocht worden of knips, oftewel (tijdelijke) afsluitingen, op bepaalde locaties nodig zijn en effect hebben. Goede communicatie en overleg met betrokkenen zoals bewoners, hulpdiensten en scholen is essentieel. Als de gewenste effecten uitblijven, kan het experiment worden teruggedraaid. In Figuur 25 is het wensbeeld voor de auto weergegeven.



Figuur 25 Wensbeeld auto

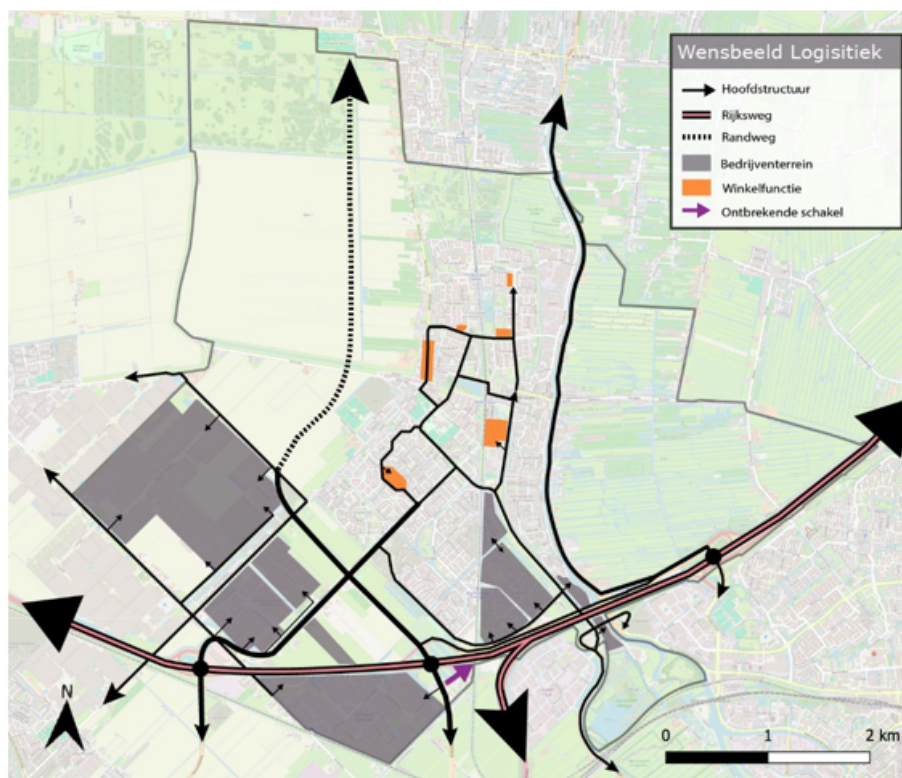
4.5 Wensbeeld logistiek en zwaar verkeer

Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid is Waddinxveen een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven in de logistieke en distributiesector. Het is belangrijk dat de economische functie en bereikbaarheid goed gewaarborgd blijft. Daarnaast moeten de winkelfuncties goed bereikbaar blijven voor leveringen waarbij de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd. Binnen bedrijventerreinen wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk scheiden van vrachtverkeer en fietsverkeer, om de veiligheid van fietsers te waarborgen, het gebruik van de fiets te stimuleren en de doorstroming voor logistiek verkeer te verbeteren. Daarbij zetten we in om landbouwverkeer en vrachtverkeer zoveel mogelijk te beperken in de bebouwde kom.

Grotere en zwaardere voertuigen maken zoveel mogelijk gebruik van de hoofd- en randwegen om hun eindbestemming, zoals winkels en bedrijventerreinen, te bereiken. Dit zijn de kortste routes waarbij er zo min mogelijk overlast ontstaat voor woningen en andere weggebruikers. De bedrijventerreinen liggen gunstig aan de zuidkant van Waddinxveen met snelle verbindingen naar het rijkswegennet. Buiten deze hoofdroutes kunnen beperkingen gelden voor vrachtverkeer, zoals nu al het geval is bij de hefbrug. De toekomstige randweg kan in de toekomst het logistieke verkeer afvangen wat nu door Waddinxveen rijdt en daar geen bestemming heeft.

Op de lange termijn zal het bedrijventerrein Noordkade worden getransformeerd tot woongebied. Dit betekent minder logistiek verkeer door de kern van Waddinxveen, wat de verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede komt. Daarnaast is er de wens om een directe aansluiting van de N457 op de A12 te realiseren. Dit zou het kruispunt van de N457 en N453 aanzienlijk ontlasten, wat leidt tot kortere wachttijden en een betere doorstroming van het verkeer.

In Figuur 26 is het wensbeeld voor logistiek en zwaar verkeer weergegeven.



Figuur 26 Wensbeeld logistiek en zwaar verkeer

5 Maatregelen en effectiviteit

In dit hoofdstuk presenteren we verschillende maatregelen en oplossingsrichtingen die bijdragen aan het bereiken van onze mobiliteitsdoelen. Deze doelen omvatten het verbeteren van de (verkeers)veiligheid, het aantrekkelijk maken van duurzame mobiliteit, het beter bereikbaar maken van gebieden en het beperken van doorgaand verkeer door Waddinxveen. Daarnaast geven we prioriteit aan optimale en veilige bereikbaarheid van voorzieningen voor fietsers en voetgangers, waarbij vooral onderwijs- en kinderopvanglocaties prioriteit krijgen. Tot slot streven we ernaar om landbouw- en vrachtverkeer in de bebouwde kom zoveel mogelijk te beperken.

De gepresenteerde maatregelen komen voort uit de analyse, stakeholders overleggen en de eerder genoemde technische rapportage. De maatregelen zijn genummerd en verder uitgewerkt in Bijlage 1. Hierin is per maatregel het volgende aangegeven:

- Bijdrage aan doelstelling
- Afhankelijk van derden
- Maatschappelijk draagvlak
- Inhoudelijke complexiteit
- Verwachte doorlooptijd

De kosten per maatregel zijn niet opgenomen in de rapportage. Kosten worden geraamd en prioriteringen bepaald in het uitvoeringsprogramma.

Door de criteria kwalitatief te beoordelen is er tevens een inschatting gemaakt in de kansrijkheid en prioriteit van de maatregelen.

Voor bepaalde maatregelen is de gemeente afhankelijk van andere partijen zoals de Provincie, het Waterschap of het Rijk. Deze partijen hebben echter niet altijd dezelfde doelstellingen wat de realisatie, en daarmee de haalbaarheid, van een maatregelen moeilijker maakt. Goede samenwerking is noodzakelijk tussen de partijen om tot consensus te komen.

De oplossingsrichtingen zijn onderverdeeld in vier categorieën:

- **Niet-infrastructurele maatregelen (beheersen):** Deze maatregelen richten zich op gedragsverandering en bewustwording zonder fysieke aanpassingen aan de infrastructuur.
- **Mobiliteitstransitie (beïnvloeden):** Dit omvat initiatieven om de overstap naar duurzamere vervoersmiddelen te stimuleren en te faciliteren.

- **Optimalisatie bestaande infrastructuur (beter benutten):** Hierbij gaat het om het efficiënter gebruiken van de huidige infrastructuur door middel van verbeteringen en aanpassingen.
- **Nieuwe infrastructuur (bouwen):** Dit betreft de aanleg van nieuwe wegen, fietspaden en andere infrastructuur om de mobiliteit en verkeersveiligheid te verbeteren.

5.1 Niet-infrastructurele maatregelen (beheersen)

5.1.1 Veilige Beweegvriendelijke Schoolomgeving

Een veilige en beweegvriendelijke schoolomgeving is cruciaal om kinderen aan te moedigen vaker, veiliger en met meer plezier naar school te fietsen en te lopen. De schoolomgeving moet zo ontworpen zijn dat deze kinderen uitnodigt om, al dan niet begeleid door hun ouders, lopend of fietsend naar school te komen. Daarnaast moet de omgeving aantrekkelijk zijn om te spelen en te sporten. Jong geleerd is oud gedaan; door kinderen van jongs af aan te stimuleren om actief en veilig naar school te gaan, leggen we de basis voor een gezonde en actieve levensstijl. De gemeente moet een regisserende rol spelen en samen met scholen en de omgeving onderzoeken hoe dit kan worden vormgegeven. Dit kan laagdrempelig en snel door tijdelijk straten af te zetten voor autoverkeer of door permanente herinrichting.

Nr	Maatregel
44	Beleidskader opstellen over het inrichten van schoolomgevingen, inclusief communicatietraject.
50	Aanpak veilige schoolstraten
52	(tijdelijk) afsluiten schoolstraten voor autoverkeer

Gewenste effecten: verbeterde verkeersveiligheid, gezondheid, bereikbaarheid

5.1.2 Werkgeversaanpak mobiliteit

Een werkgeversaanpak is een vorm van indirecte mobiliteitsbeïnvloeding waarbij werkgevers actief worden ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. De doelstelling vanuit het Rijk zit vooral op het aantal spitsritten vervangen per auto door ander(s) vervoer zoals de fiets/ e-bike en openbaar vervoer, buiten de spits rijden en thuiswerken. Tevens biedt het de deelnemende werkgevers verschillende voordelen, zoals een beter bereikbare organisatie, verminderd ziekteverzuim, verhoogde productiviteit, goed werkgeverschap en een kleinere CO₂-voetafdruk. Concrete maatregelen die een werkgever kan nemen zijn bijvoorbeeld het aanbieden van een fietsplan of thuiswerkfaciliteiten. De gemeente Waddinxveen kan hierbij een actieve faciliterende en stimulerende rol spelen door deze initiatieven te bevorderen of uit te besteden.

Nr	Maatregel
53	Werkgeversaanpak - In gesprek en acties om werknemers te stimuleren duurzaam te reizen naar de bedrijventerreinen

Gewenste effecten: duurzame mobiliteit, verbeterde bereikbaarheid

5.1.3 Strategische woningbouwkeuzes

Waddinxveen staat de komende jaren voor een grote woningbouwopgave. Het aantal inwoners en daarmee de vervoersbewegingen zal blijven groeien. Om de bereikbaarheid te verbeteren en duurzame mobiliteit te stimuleren, kunnen nieuwe woningbouwlocaties strategisch worden gekozen. Verdichting bij stations is een manier om zowel de woningnood aan te pakken als het openbaar vervoer te stimuleren. Hierbij is het belangrijk een goede balans te vinden tussen verdichting en de kwaliteit van de leefomgeving. In de vroege planfase is het wenselijk dat voor elke woningbouwlocatie een Mobiliteitsplan van Eisen wordt opgesteld. Dit omvat hoe de mobiliteit op de woningbouwlocatie wordt ingevuld en hoe dit aansluit bij het beleid voor duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

Nr	Maatregel
54	Mobiliteits Plan van Eisen bij woningbouwlocaties

Gewenste effecten: stimuleren van OV en duurzame mobiliteit

5.1.4 Routekeuzes automobilisten

Om het doorgaande verkeer door Waddinxveen te verminderen kan de gemeente verschillende aanpassingen aan kruisingen doorvoeren. Doorgaand verkeer kan worden tegengegaan door middel van bewegwijzering. Bebording vanuit Waddinxveen noord kan doorverwijzen met “doorgaand verkeer” richting de N457. Ook nader afspraken maken met bedrijven die navigeerapps aanbieden biedt kansen. Dit kan eventueel in combinatie met verkeersremmende maatregelen, om om de kern van Waddinxveen te worden geleid. Er liggen met name kansen om autoverkeer en vrachtverkeer met een herkomst of bestemming in Waddinxveen Noord zoveel mogelijk te stimuleren om gebruik te maken van de (verlengde) Vredenburglaan (N457). Door deze maatregelen te implementeren kan de verkeersdruk in het centrum van Waddinxveen aanzienlijk worden verminderd.

Nr	Maatregel
29	Plan opstellen om landbouwverkeer zoveel mogelijk te verbieden in de bebouwde kom. Behalve op de Plasweg, en Noordeinde e.o., Bloemendaalseweg en Brugweg e.o.). Werken met ontheffingen en bij verlening route voorschrijven.
30	Plan opstellen om vrachtverkeer in de bebouwde kom te beperken door het instellen van een vrachtwagenverbod voor groot deel van de bebouwde kom. Werken met ontheffingen en bij verlening route voorschrijven. administratie opzetten t.b.v. vergunningen en handhaving. E.e.a. kan pas worden geeffectueerd als de rondweg en verlengde Beethovenlaan zijn gerealiseerd. E.e.a. kan pas worden geeffectueerd als de rondweg en verlengde Beethovenlaan zijn gerealiseerd.
49	Een beleidskader (nota) opstellen over hoe om te gaan met elementen langs de weg, zoals informatieborden, reclame-panelen en reclame in Abri's.
55	Beïnvloeding routekeuze automobilisten om sluipverkeer door kern met negatieve impact op verkeersveiligheid en doorstroming te verminderen.

Gewenste effecten: verminderde verkeersdruk, verbeterde verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en luchtvervuiling, betere doorstroming

5.2 Mobiliteitstransitie (beïnvloeden)

5.2.1 Verbeteren en verduidelijken busverbinding

Alhoewel Waddinxveen een goede treinverbinding heeft liggen er kansen voor optimalisatie van het busverkeer. De Qliners naar Den Haag vanuit Midden-Holland zijn de afgelopen jaren vaak veranderd, wat het vervoeraanbod onoverzichtelijk heeft gemaakt. Vanuit Waddinxveen en Gouda rijden drie verschillende lijnen naar Den Haag met slechts twaalf ritten per richting. Om dit te verbeteren worden meer ritten aangeboden en dient het vervoeraanbod vereenvoudigd te worden, met oog op de gewenste directe verbindingen. Daarnaast ligt er een wens om de bedrijventerreinen beter aan te sluiten op het busnetwerk.

Met twee lijnen tussen Waddinxveen en Den Haag wordt gezorgd voor de benodigde verbindingen voor reizigers. Lijnen 382 en 386 blijven rijden, waarbij lijn 382 een kleine routewijziging ondergaat. Deze lijn wordt iets verkort en rijdt in beide richtingen via de Kerkweg-West. De route via de Willem de Zwijgerlaan en Juliana van Stolberglaan zal worden overgenomen door lijn 175. Lijn 382 rijdt ook tussen station Waddinxveen en bedrijventerrein Coenecoop, en in de spitsuren door als lijn 275 naar Gouda. Deze route verkort de reistijd voor reizigers uit Alphen aan den Rijn naar Den Haag. Per 2025 gaat deze dienstregeling in.

Nr	Maatregel
56	Nieuwe dienstregeling busvervoer

Gewenste effecten: verbeterde toegankelijkheid en bereikbaarheid, kortere reistijden, betere aansluiting op bedrijventerrein en efficiënter openbaar vervoer

5.2.2 Uitbreiden aanbod deelmobiliteit

In de motie is beschreven dat de gemeente wil inzetten op het stimuleren van nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit. Het huidige aanbod binnen Waddinxveen is schaars. Momenteel zijn er slechts drie deelauto's beschikbaar. Een deelauto kan inwoners helpen om flexibel en kostenefficiënt

te reizen zonder de lasten van autobezit. Daarnaast kunnen meerdere mensen gebruik maken van een deelauto waardoor een eigen auto of 2e auto niet langer nodig is. Een auto in privébezit is relatief duur en staat 95% van de tijd stil. Hierdoor neemt de privéauto veel schaarse openbare ruimte in beslag. Ruimte die ook kan worden gebruikt om te vergroenen of ingericht kan worden voor kinderen om te spelen. Door het aanbod en gebruik van deelauto's te stimuleren, kunnen inwoners worden verleid om bewuster te gaan reizen.

Naast het aanbieden van deelauto's kan het aanbod worden uitgebreid met deelfietsen, deelbakfietsen of deelscooters. Met name deelfietsen kunnen een oplossing bieden voor bezoekers die met het openbaar vervoer de last-mile willen overbruggen.

Voor het vergroten van het deelmobiliteitsaanbod dient de gemeente een proactieve rol op zich te nemen en in gesprek te gaan met deelmobiliteitsaanbieders. Zo kan de gemeente inzicht krijgen in wat er nodig is om deelmobiliteit aan te bieden. In veel kleinere gemeenten blijkt dat aanbieders vaak niet zelfstandig een rendabele businesscase kunnen realiseren. Daarom zal de gemeente ook een stimulerende rol moeten spelen om dit initiatief succesvol van de grond te krijgen. Daarnaast zal het promoten van deelmobiliteit door middel van campagnes of een probeeraanbod een positief effect hebben op het gebruik. Het succes van deelmobiliteit is vaak afhankelijk van aanvullend beleid. Dit betekent dat bij gebiedsontwikkelingen, zoals Noordkade, lagere parkeernormen kunnen worden ingevoerd, mits er voldoende deelmobiliteit beschikbaar is.

Nr	Maatregel
57	In gesprek met deelmobiliteitsaanbieders

Gewenste effecten: stimuleren deelmobiliteit, ruimtewinst

5.2.3 Mobiliteitshubs

Vanuit de motie: Mobiliteitsvisie Waddinxveen (13 december 2023) rijst de vraag of er ingezet kan worden op mobiliteitshubs. Een mobiliteitshub is een locatie waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. Het realiseren van mobiliteitshubs is een van de kaders beschreven in de motie. De hubs kunnen toegepast worden om het reizen met trein, bus, fiets en deelmobiliteit zo efficiënt mogelijk te maken. Drie locaties binnen Waddinxveen zijn aangewezen om als hub te functioneren. Deze locaties zijn Station Waddinxveen, Station Triangel en in het zuiden bij de A12 en het bedrijventerrein.

Naast het faciliteren van een efficiënte overstap, krijgt het ook een aantrekkelijke verblijfsfunctie. Dit betekent dat er comfortabele wachtvoorzieningen komen, zoals bankjes, prullenbakken en beschutting. Ook andere voorzieningen zoals pakketpunten kunnen toegevoegd worden, afhankelijk van de behoeften van de omgeving. Naast het aanbieden van deelvervoer op de locatie zal de hub ook herkenbaar moeten zijn. Er is een landelijke huisstijl voor hubs die bij elke hub kan worden toegevoegd (Figuur 27).



Figuur 27 Landelijke vormgeving voor hub

Nr	Maatregel
58	Ontwikkeling mobiliteitshubs

Gewenste effecten: stimuleren OV en deelmobiliteit,

5.3 Optimalisatie bestaande infrastructuur (beter benutten)

5.3.1 Opstellen Voetgangersnetwerk

Actieve mobiliteit wordt de belangrijkste vervoerswijze voor verplaatsingen binnen Waddinxveen. Lopen staat bovenaan de STOMP-piramide en krijgt prioriteit boven de andere vervoerswijzen. Voor lopen is het essentieel dat er een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk aanwezig is. Het wensbeeld toont de belangrijke schakels in het voetgangersnetwerk. Deze belangrijke verbindingen moeten bestaande obstakels, zoals spoorlijnen, autowegen en water, op een veilige en makkelijke manier overbruggen. Denk hierbij aan een ongelijkvloerse oversteek of een zebrapad. Samenwerking met lokale stakeholders en organisaties zoals Wandelnet is een goede manier om te zorgen dat het netwerk aansluit bij de behoeften van de gebruikers en bijdraagt aan een aantrekkelijke en leefbare omgeving.

Het realiseren van een hoofdvoetgangersroute draagt bij aan een netwerk waarbij overal in Waddinxveen relatief korte afstanden zijn naar een aantrekkelijke wandelroute. Deze route loopt van noord naar zuid, parallel aan de doorfietsroute. Het verbindt de wijken met alle dagelijkse voorzieningen als winkelcentra, scholen en de groene buitengebieden. Een hoofdvoetgangersroute betekent een verhard pad met voldoende brede trottoirs en een aangename, groene omgeving. Voetgangers hebben voorrang op andere vervoerswijzen, waardoor er ongehinderd en veilig gelopen kan worden. Concreet betekent dit voor de hoofdvoetgangersroute:

- Over de gehele lengte van de weg een voetpad op niveau van minimaal 1,80 meter breed met een obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50 meter.

Tot slot leidt het voetgangersnetwerk tot verschillende mate aan voetgangersprioritering per locatie. Er is hier onderscheid gemaakt in drie typen gebieden: Voetganger prioriteit (1), balans (2) en auto prioriteit (3), waar zoals de naamgeving al aangeeft de prioriteit voor de voetganger per type gebied afneemt. Dit betekent in praktijk dat gebieden waar de voetganger prioriteit heeft rondom een aantal belangrijke bestemmingen is. In het gebied rondom scholen, (sport)verenigingen, winkelcentra, OV-haltes en ouderenvoorzieningen heeft de voetganger altijd prioriteit. Dit betekent dat de voetganger hier voorrang heeft en de andere vervoerswijzen, met name de gemotoriseerde voertuigen, te gast of afwezig zijn. Er zijn goede voetgangersvoorzieningen in de vorm van brede trottoirs en zebrapaden, maar ook bankjes en prullenbakken zijn aanwezig. Gemotoriseerde voertuigen mogen hier nooit harder dan 30 km/uur. Ook de hoofdvoetgangersroute maakt deel uit van de eerste categorie.

- In voetganger prioriteitsgebieden zijn de andere vervoerswijzen afwezig of te gast. Voetgangers hebben bij voorkeur altijd voorrang.
- In balans-gebieden komen vervoerswijzen samen. Gemotoriseerd verkeer mag maximaal 30 km/uur. Voetgangers hebben over het algemeen wel voorrang op overig verkeer maar staat niet centraal.
- In auto prioriteitsgebieden is de voetganger te gast en speelt de auto een primaire rol. Basis voetgangersvoorzieningen, zoals trottoirs, zijn hier wel aanwezig maar ander verkeer heeft voorrang.

Nr	Maatregel
34	Oversteek Kanaaldijk – Schielandweg verbeteren
48	Een beleidskader opstellen over de toepassing en vormgeving van zebrapaden
59	Uitwerken voetgangersnetwerk
61	Aansluiting Park Vredenburg

Gewenste effecten: stimuleren lopen, verbeterde gezondheid, sociale cohesie, verbeterde verkeersveiligheid



Figuur 28 Mogelijke locaties voetgangersaansluiting Park Vredenburg

5.3.2 Volwaardig fietsnetwerk

Om de fietser te stimuleren en faciliteren willen we in Waddinxveen een volwaardig hoofdfietsnetwerk hebben. Dit moet er voor zorgen dat het voor de fietser veilig en comfortabel is om door Waddinxveen te fietsen. Er is momenteel al een hoofdfietsnetwerk aanwezig maar uit de analyse is naar voren gekomen dat op een aantal locaties verbetering wenselijk is.

In het wensbeeld zijn deze missende schakels ingetekend. Naast deze zogenaamde missende schakels is het realiseren van voldoende brede fietsvoorzieningen langs de zogenaamde binnenring (Juliana van Stolberglaan, Willem de Zwijgerlaan, Chopinlaan, Esdoornlaan, Dreef, Kanaaldijk ten noorden van de Dreef en Kanaalstraat) gewenst.

Nr	Maatregel
1	Het bestaande vrijliggende fietspad langs de scholen in Waddinx-veen-noord doortrekken tot de Staringlaan en toevoegen aan het fietsnetwerk
3	Een nieuwe oost-west fietsverbinding realiseren tussen het te herontwikkelen gebied rond de Noordkade, aansluitend op de Nassaulaan (missing link), inclusief oversteek over de Koningin Wilhelminasingel. Nassaulaan inrichten als fietsstraat
4	Stukje fietspad Coenecoop bij spoor aanleggen
5	Aansluiten fietsbrug over Dreef met noordzijde Coenecoop 3 (dit is nu geen onderdeel van fietsnetwerk, maar wel een missende schakel) = gerealiseerd
6	Kanaalstraat – veiliger maken voor fietsers door andere wegcategorie GOW 50 naar GOW 30
11	Herbarenerf inrichten als fietsstraat als onderdeel van het netwerk
12	Fazantdreef inrichten als fietsstraat en aansluiten op het fietsnetwerk
13	Staringlaan, oostelijk deel: fietsvoorziening aanleggen
14	Onderdelen van het fietsnetwerk door de noordzijde van Coenecoop hebben nu geen fietsvoorzieningen. Fietsstroken aanleggen.
15	Het vrijliggende fietspad langs de Parklaan heeft ter hoogte van de school geen aantakkingen met rest van de wijk. Mogelijk worden de voetpaden daardoor door fietsers gebruikt. Aanleggen 'verbindend' fietspad ter hoogte van de school.

16	De oversteekvoorzieningen bij de bruggen Kanaaldijk-Burgemeester Trooststraat en Apollolaan zijn niet ruim genoeg uitgevoerd. Bij de aansluitingen zelf zorgen voor meer vloeiende en daarmee veiligere en comfortabele routes voor fietsers en voetgangers.
67	Veilige fietsverbinding tussen Waddinxveen Zuid-Oost (Apollolaan) en station Triangel ontbreekt. Deze verbinding is reeds opgenomen in het projectenboek.
68	Ontbrekende fietsverbinding van toekomstig 5e Dorp in Zuidplas via de Zuidelijke Dwarsweg naar het station Triangel. Deze schakel is opgenomen in de intentieovereenkomst Mobiliteit tussen Zuidplas en Waddinxveen.

Gewenste effecten: stimuleren fietsen, verbeterde gezondheid, verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid, minder auto's

5.3.3 Passende fietsparkeerfaciliteiten

Om het fietsgebruik te stimuleren is het van belang dat het parkeren van de fiets op een prettige en veilige locatie gefaciliteerd wordt. Dit betekent dat er fietsparkeerfaciliteiten aanwezig moeten zijn bij belangrijke bestemmingen, denk aan winkelcentra, scholen, sport- en cultuurverenigingen en OV-locaties.

Hoewel basisstallingsvoorzieningen op de meeste locaties voldoende zijn, wordt de stalling op treinstations anders gebruikt. In plaats van een korte tijd, staat de fiets bij een stationsstalling vaak een hele dag of langer. Daarom is het prettig als er ook bewaakte stallingsmogelijkheden zijn. Deze faciliteiten ontbreken momenteel bij Station Waddinxveen-Noord en aan de oostkant van Station Waddinxveen (aan de westkant is een beperkt aantal fietskluizen aanwezig). Fietsparkeertellingen kunnen als aanvullend onderzoek waardevol zijn om inzicht te krijgen in de fietsparkeerbehoefte. De normen en eisen voor fietsparkeerfaciliteiten kunnen uit de CROW publicatie over fiets(parkeernormen) gehaald worden.

Aandachtspunt voor nieuwe stallingen is de plaatsing van goede verlichting en eventueel camerabewaking. Nieuwe stallingen faciliteren ook fietsparkeerplekken voor buitenmodelfietsen, zoals bakfietsen, handbikes en overige hulpmiddelen voor mindervaliden. Voor inpandige stallingen geldt een norm van 5% voor buitenmodel XL fietsen (handbikes, bakfietsen, etc.) over het totaal aantal fietsparkeerplekken.

Nr	Maatregel
74	Fietsparkeeronderzoek naar capaciteit en behoeftes

Gewenste effecten: stimuleert fietsen, voorkomen fietsendiefstal, verbetering ruimtelijke kwaliteit

5.3.4 Verkeersveiligheid verbeteren

Uit de ongevallen- en risicoanalyse is gebleken dat de meeste ongevallen plaatsvinden op kruispunten. De precieze oorzaak en aard van deze ongelukken per locatie is echter niet direct vast te stellen en dient nader onderzocht te worden. Opvallend is dat veel kruispunten niet eenduidig zijn ingericht. Op bepaalde locaties heeft de fietser voorrang op de auto, terwijl op andere plekken de positie van de fietser op de rotonde en de oversteekplaats verschilt.

Om fietsen en lopen binnen de gemeente te stimuleren, kan er op deze kruispunten een voorrangspositie gecreëerd worden voor deze vervoerswijzen. Dit heeft echter ook invloed op de verkeersveiligheid. Elk kruispunt dient daarom afzonderlijk beoordeeld te worden om te bepalen wat de beste situatie is. De volgende locaties dienen daarbij prioriteit te krijgen:

Nr	Maatregel
32	Oversteekplaats Dreef – sportvoorzieningen is onveilig. Ontwerp maken en oversteek verbeteren.
33	Oversteekplaats Jan Dorrekensgade-West - Esdoornlaan is onveilig vanwege het in een keer moeten oversteken van twee rijstroken. Ontwerp hiervoor maken.
34	Verbeteren van oversteekplaats Marktstraat – Kanaaldijk – Schielandweg.
35	Ontwerp maken om verkeersveiligheid fietsverkeer Rotonde Beijerincklaan – Sterrenlaan – Zuidelijke Rondweg te verbeteren.
36	Aanpakken verkeersveiligheid rotonde Kerkweg-Oost

37	Verbeteren van rotonde Beijerincklaan - Zuidplasmaan - Parklaan
38	Verbeteren van verkeersveiligheid rotonde Beijericklaan-Dreef-Oude Dreef
40	Nieuw ontwerp maken voor fietsstructuur kruising Dreef – Fazantdreef – Sportpad
41	Voorrang fietsers op kruising Noordeinde – Wadde en Kruising Noordeinde - Linderlaantje niet voldoende duidelijk. Het rode asfalt doortrekken over de kruisingen ,zodat de inrichting de voorrangssituatie beter benadrukt.
42	De kruising Brederolaan – Staringlaan, opnieuw vormgeven en onderdeel laten zijn van het onderhoudsproject Staringlaan. Kan al met wegmarkering.
43	De huidige bebouwde komgrens Kanaaldijk is niet logisch waardoor eenheid in verkeersituaties ontbreekt. Onderzoek doen naar de consequenties van het verschuiven van de bebouwde komgrens op de Kanaaldijk.
45	Nader onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om doorgaand verkeer te beperken in de bebouwde kom. Sterke relatie met realisatie Rondweg en Verlengde Beethovenlaan en wegcategoryseringsplan.
66	Onderzoek naar (betere) inrichting van shared space
69	Onderzoek naar bereikbaarheid en verkeershinder bij kruispunt Bredeweg - Piet Stuurmanweg
	Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Brugweg. Voor de Brugweg is inmiddels een apart project gestart

Gewenste effecten: verbeteren verkeersveiligheid

5.3.5 30 km/u de norm - Wegcategoryseringsplan

Waddinxveen ondersteunt het besluit van de Tweede Kamer uit 2020 om 30 km/u als standaard te hanteren binnen de bebouwde kom. Dit biedt kansen voor een verbetering van de verkeersveiligheid en vermindert sluipverkeer. Wegen waar nu 50 km/u is toegestaan, kunnen worden afgewaardeerd naar 30 km/u. Om deze keuzes per weg te maken, dient nader onderzoek plaats te vinden naar onder andere de functie van de weg, de verkeersintensiteiten, het gebruik door vrachtverkeer en openbaar vervoer, en het aantal kruisende bewegingen van fietsers en voetgangers. Hiervoor moet een wegcategoryseringsplan worden opgesteld, dat richting geeft aan de functie en inrichting van de wegen volgens Duurzaam Veilig Wegverkeer⁶. Tevens dient er nader afgestemd te worden met hulpdiensten over de aanrijtijden.

Een wegcategoryseringsplan richt zich op de lange termijn en bepaalt hoe wegen opnieuw moeten worden ingericht. Het CROW heeft een aantal inrichtingskenmerken vastgesteld voor het aanpassen van wegen⁷. Dit kan bijvoorbeeld door wegversmallingen of verhoogde plateaus (drempels) aan te leggen op plekken waar langzaam verkeer oversteekt. Het is essentieel dat de wegen uniform worden uitgevoerd, zodat ze begrijpelijk zijn voor alle weggebruikers. Deze maatregelen zijn echter bedoeld voor de lange termijn en vereisen aanzienlijke investeringen.

Parallel aan het opstellen van een wegcategoryseringsplan kunnen op korte termijn maatregelen worden genomen op locaties waar hard wordt gereden of ongevallen plaatsvinden. Zo kan bebording worden geplaatst om weggebruikers te laten wennen aan de toekomstige situatie. Daarnaast kunnen wegmarkeringen of andere snelheidsverlagende objecten bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Nr	Maatregel
2	Limaweg, vormgeven als ETW30, er missen snelheidsremmers.
6	Kanaalstraat – veiliger maken voor fietsers door andere wegcategory GOW 50 naar GOW 30
7	Zuidplasmaan plaatselijk afwaarderen naar GOW 30 - fietsers en voetgangers in de voorrang
8	Afwaarderen Noordkade – in relatie tot ontwikkeling woningbouw
9	Koningin Wilhelminasingel en Brederolaan GOW30 – overstekende fietsers middels plateaus/drempels in de voorrang

6) SWOV (2019). Duurzaam Veilig Wegverkeer. SWOV-factsheet, maart 2019. SWOV, Den Haag

7) Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, 2023)

10	Staringlaan naar GOW30
13	Staringlaan, oostelijk deel: fietsvoorziening aanleggen – overwegen om eenzijdige 2richtingen fietspad aanleggen
17	Nader onderzoeken of Kerkweg-West anders kan worden ingericht zodat doorgaand verkeer wordt geweerd dan wel sterk verminderd en de weg primair wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en OV. Tevens onderzoeken wat de consequenties zijn voor het omliggende netwerk.
18	De Beethovenlaan wordt een belangrijke invalsweg na voltooiing van de Verlengde Beethovenlaan. Het profiel moet daarmee in overeenstemming zijn.
19	Analyseren van de verschillende komgrenzen en waar nodig beter vormgeven, met attentieverhogende en passende snelheidsremmende maatregelen
20	Ontwerp laten maken voor een betere inrichting Juliana van Stolberglaan ten noorden van de Souburghlaan
22	Ontwerp laten maken voor een inrichting tot ETW30 (eventueel inrichten als fietsstraat)
23	De huidige inrichting van de Mercuriusweg en Maarten Schoutenstraat (GOW50) komt niet overeen met de huidige juridische status (30 km/u-zone). Huidige situatie nagenoeg ongewijzigd laten.
24	Inrichting Wingerd voldoet niet aan ETW30. Wingerd, vormgeven als ETW30, heeft nu asfaltverharding.
25	Profiel van de Bosboom Toussaintsingel (oost) voldoet niet aan richtlijnen ETW30. Deze weg is onderdeel van de doorfietsroute en wordt binnen afzienbare tijd aangepast. Fietsstroken worden verbreed. Vanwege de fietsroute blijft de weg vooralsnog wel uitgevoerd in asfalt.
26	Apollolaan, Minervalaan, Fortunalaan, vormgeven als ETW30, asfalt vervangen door bestrating en aanbrengen verhoogde kruisingsvlakken.
27	Kastanjelaan, vormgeven als ETW30 en aanbrengen snelheidsremmers.
46	en beleidskader opstellen (wegcategoriseringsplan) over de functie van wegen, snelheidsregimes, voorrangsregels voor routes in het netwerk binnen de bebouwde kom.
47	Een beleidskader opstellen over delen van het fietsnetwerk over GOW30 waar geen aanpassingen mogelijk lijken.
60	Wegcategoriseringsplan
62	Brederolaan inrichten als GOW30 en overwegen langsparkeren te realiseren ipv haaks.
63	Integraal verkeersontwerp maken voor Chopinlaan.
64	Herinrichting Kerkweg-west.
65	Onderzoek naar ontsluiting Zeeheldenwijk

Gewenste effecten: verbeterde verkeersveiligheid, minder sluipverkeer, verbeterde luchtkwaliteit

5.4 Nieuwe infrastructuur (bouwen)

5.4.1 Noord-Zuid doorfietsroute

Zoals in de motie beschreven staat willen we fietsen stimuleren. Eén van de maatregelen die hierbij hoort, is om ruimte te maken voor langzame en snelle fietsers middels een doorfietsroute van noord naar zuid. Dit betekent dat we een doorfietsroute van Noord naar Zuid gaan realiseren.

De doorfietsroute bestaat uit brede fietspaden (norm voor een tweerichtings-doorfietspad is een breedte van minimaal 4,00 meter⁸) waardoor er genoeg ruimte is voor verschillende type fietsen met verschillende snelheden. Daarnaast kenmerkt een doorfietsroute zich doordat er weinig tot geen verkeerslichten aanwezig zijn en de fietser vaak voorrang heeft. Dit maakt het een comfortabele en snelle route. De doorfietsroute zorgt voor een goede verbinding met omliggende gemeenten. Op deze wijze is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto, ook voor de langere afstanden om naar buurten te reizen.

8) CROW (2021)

Nr	Maatregel
75	Realiseren Noord-Zuid doorfietsroute

Gewenste effecten: stimuleren fietsen, verbeterde verkeersveiligheid, ruimte voor snelle en langzame fietsers

5.4.2 Randweg N457

Aan de westkant van Waddinxveen wordt de Randweg (N457) uitgebreid en doorgetrokken tot aan de N455. Dit moet ervoor zorgen dat niet-bestemmingsverkeer om Waddinxveen heen rijdt. Dit draagt onder andere bij aan het verminderen van sluip- en doorgaand verkeer door de kern van Waddinxveen. Ook het vrachtverkeer dient hiervan gebruik te maken in plaats van door de kern van Waddinxveen te rijden. Het is al bekend dat de Randweg gerealiseerd gaat worden. Voor een compleet beeld wordt deze hier toch nog benoemd.

Gewenste effecten: verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid

5.4.3 Extra verbinding verlengde Beethovenlaan naar Randweg (N457)

Bij het aanpassen van de wegen van GOW50 naar GOW30 is het van belang dat het verkeer snel Waddinxveen uit kan en niet heel Waddinxveen nog door hoeft te rijden. Er is besloten dat aan de westkant van Waddinxveen een nieuwe randweg (N457) komt waarop Waddinxveen ontsloten kan worden. Bij het realiseren van een extra verbinding tussen de doorgetrokken N457 en het Noordeinde, het verlengde van de Beethovenlaan, kan het verkeer sneller Waddinxveen uit wat de hoeveelheid verkeer binnen Waddinxveen vermindert. Concreet betekent dit dat er een extra verbinding tussen de nieuwe randweg en de nieuwe Beethovenlaan kan worden gerealiseerd.

Nr	Maatregel
70	Realiseren Verlengde Beethovenlaan

Gewenste effecten: verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid, minder sluipverkeer door kern Waddinxveen

5.4.4 Aansluiten sportvelden't Suyt op Vredenburglaan

Vooral in het weekend is er veel verkeer wat van en naar de sportvelden rijdt. Veel mensen gaan met de auto naar het sportterrein, waardoor het druk is met autoverkeer in de woonwijken. Met een nieuwe verbinding tussen de sportvelden en de rotonde Vredenburglaan kan het verkeer op een andere manier de sportvelden bereiken. Woonwijken rondom de sportvelden worden hierdoor veiliger en leefbaarder, terwijl de sportvelden beter bereikbaar zijn.

Nr	Maatregel
39	Nieuwe weg die aansluit op de Verlengde Bentwoudlaan. Nader onderzoek is nodig om te bezien hoe de verkeerssituatie naar de toekomst toe kan worden verbeterd.

Gewenste effecten: verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid, minder sluipverkeer

5.4.5 Aansluiting A12 vanaf N457

Eén van de uitgangspunten in de motie is om Waddinxveen goed bereikbaar te houden per auto. Een wenselijke maatregel is het realiseren van een directere aansluiting tussen de N457 en de A12. Dit zou namelijk zorgen voor minder verkeer op het kruispunt van de N457 en N453, wat kan leiden tot kortere wachttijden en een betere doorstroming van verkeer. De nut en noodzaak hiervan dient echter nader onderzocht te worden. Rijkswaterstaat heeft eerder negatief geadviseerd over de aansluiting op de A12, omdat de oprit moeilijk in te passen is en te kort zou zijn. Een haalbaarheidsonderzoek naar de mate waarin deze verbinding daadwerkelijk leidt tot minder verkeer, zou een nadere onderbouwing kunnen bieden.



Figuur 29 Extra aansluiting A12 vanaf N457

Nr	Maatregel
72	Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren voor een directe aansluiting op A12 vanaf de N457 ter hoogte van Doelwijk I.

Gewenste effecten: verbeterde doorstroming

5.5 Conclusie

Het omgevingsprogramma mobiliteit en verkeer van Waddinxveen vormt de basis voor de lange termijn door duidelijke doelen te stellen, uitgewerkte wensbeelden en het beschrijven van maatregelen. De doelen richten zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid, het stimuleren van duurzame en gezonde mobiliteit en het verbeteren van de bereikbaarheid. Door deze doelen helder te formuleren, wordt een duidelijke richting gegeven aan de toekomstige ontwikkelingen voor Waddinxveen.

De wensbeelden in het programma schetsen een toekomst waarin Waddinxveen een veilige, toegankelijke en duurzame leefomgeving biedt. Deze beelden dienen als inspiratie en leidraad voor de te nemen stappen, waarbij de nadruk ligt op het bevorderen van actieve mobiliteit en het verbeteren van de efficiëntie van het openbaar vervoer. Door deze wensbeelden concreet te maken, wordt een visie gecreëerd die breed gedragen kan worden door zowel beleidsmakers als inwoners.

De beschreven maatregelen in het programma zijn zorgvuldig gekozen. Door een combinatie van participatie en kwantitatieve analyses is inzicht verkregen in het oplossend vermogen en haalbaarheid van de maatregelen. Dit zorgt ervoor dat de voorgestelde acties niet alleen ambitieus, maar ook haalbaar en meetbaar zijn. Het omgevingsprogramma mobiliteit biedt hiermee een robuust beleidskader en uitvoeringsplan waarmee Waddinxveen zich kan voorbereiden op een toekomst met een veilig, efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.

Bijlage 1 Maatregelentabel

In deze bijlage worden alle maatregelen toegelicht. Bij elke maatregel is het knelpunt toegevoegd en een toelichting van de maatregel. Tevens wordt per maatregel het gewenste effect in sleutelwoorden beschreven. Elke maatregel is voorzien van een kenmerken-label die uiteindelijk de prioriteit te bepalen. Hierin zijn de volgende punten opgenomen:

- Bijdrage aan de doelstelling: de mate waarin de maatregel aan verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid bijdraagt, van 'zeer beperkt' tot 'zeer sterk'.
- Afhankelijkheid van derden: de mate waarin de gemeente Waddinxveen zelfstandig de maatregel kan uitvoeren of Provincie of Rijk nodig heeft. De beoordeling is van 'volledig afhankelijk' (--) tot 'volledig zelfstandig' (++)
- Maatschappelijk draagvlak: de mate waarin mensen, organisaties en overheden in de (nabije) omgeving deze maatregel kunnen accepteren, van 'zeer moeizaam' (- -) tot 'zeer eenvoudig' (++)
- Inhoudelijke complexiteit: de mate waarin de maatregel technisch en organisatorisch is uit te voeren, van 'zeer moeizaam' (- -) tot 'zeer eenvoudig' (++)
- Verwachte doorlooptijd: de mate waarin het verschil in tijd verwacht wordt tussen het moment van het besluit over de maatregel versus de in gebruik name van de maatregel. Hierbij is de volgende categorisering aangehouden:

++	<1 jaar
+	1-3 jaar
+/-	3-5 jaar
-	5-10 jaar
--	>10 jaar

Prioriteit

De prioriteit van maatregelen in de uitvoeringsagenda wordt beoordeeld aan de hand van hun kenmerken, doorlooptijd, benodigde middelen en complexiteit. Op basis hiervan zijn de maatregelen onderverdeeld in vijf categorieën in mate van urgentie:

Quick win – Nu doen, actie is direct uitvoerbaar zijn met beperkte middelen en een korte doorlooptijd (binnen 1 jaar). Deze maatregelen hebben een laag risico en vereisen geen langdurige besluitvorming of complexe samenwerkingen. Quickwins dragen vaak direct bij aan beleidsdoelen en hebben een zichtbare impact.

(nader) Onderzoek – Maatregelen die veelbelovend zijn, maar nog niet direct kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen vereisen eerst nader onderzoek, haalbaarheidsstudies, of pilots om onzekerheden weg te nemen en de effectiviteit te beoordelen. Dit onderzoek vormt een belangrijke basis voor toekomstige implementatie.

Infrastructurele maatregelen – Maatregelen die fysieke aanpassingen of uitbreidingen van infrastructuur vereisen. Deze projecten hebben een langere doorlooptijd vanwege het ontwerp, de financiering, vergunningsprocedures en uitvoeringsfase. Ze zijn vaak essentieel voor structurele verbeteringen in de mobiliteit. De maatregelen zijn nodig maar niet direct urgent.

Ambitieuus – langere termijn

Maatregelen met een hoge ambitie en grote potentie, maar ook een langere doorlooptijd (8-15 jaar). Deze projecten zijn niet direct urgent en vereisen vaak (ingrijpende beleidsaanpassingen, innovaties, of langdurige samenwerkingen. Ze richten zich op structurele en duurzame veranderingen met een significante impact.

Wenselijk - Maatregelen die een positieve bijdrage leveren, maar minder urgent zijn of geen directe prioriteit hebben in de uitvoeringsagenda (nice to have). Deze maatregelen zijn optioneel en worden uitgevoerd afhankelijk van beschikbare middelen, politieke steun of aanvullende financiering.

Op de onderstaande pagina's staan de maatregelen benoemd. Bij 'bron' staat TR voor Technische Rapportage en WDV voor Waddinxveen.

Nr.	Bron	Knoelpunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstelling	Afhankelijkheid derden	Draagvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
1	TR	Ontbreken van een schakel in het fietsnetwerk van Staringlaan naar de scholen in Waddinxveen noord. Fietsers rijden op de rijbaan en is onveilig.	Het bestaande vrijliggende fietspad langs de scholen in Waddinxveen noord doortrekken tot de Staringlaan en toevoegen aan het fietsnetwerk	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Daarmee ontstaat een veiligere fietsroute van de Staringlaan naar de scholen in Waddinxveen noord		++	++	+	-	+/-	3. Infra Maatregel
2	TR	De Limaweg valt binnen een 30km/h-zone maar de weginrichting suggereert dit niet.	Limaweg, vormgeven als ETW30, er missen snelheidsremmers.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	De inrichting van de weg komt dan beter overeen met de functie. Verbeteren verkeersveiligheid.		+	++	+	+	++	3. Infra Maatregel
3	TR	Er ontbreekt een fietsverbinding tussen het te ontwikkelen gebied Noordkade en de Nassalaan.	Aansluiting gebiedsontwikkeling Noordkade op Nassalaan	Nieuwe infrastructuur / bouwen	Nieuwe oost-west fietsverbinding ter completering van het fietsnetwerk.		++	+	++	-	+/-	4. Ambiteus
4	TR	Ontbrekende schakel in het fietsnetwerk langs de oostzijde van het spoor in Coenecoop net ten noorden van het station.	Fietspad realiseren langs spoor in Coenecoop	Nieuwe infrastructuur / bouwen	Daarmee ontstaat vanuit het noorden van Waddinxveen een veilige aansluiting op de fietsroute naar Coenecoop.	Grond is van particulier	++	---	++	-	+/-	4. Ambiteus
5	TR	Ontbreken schakel in fietsnetwerk van Coenecoop 3 over de Dreef.	Deze ongelijkvloerse verbinding is reeds gerealiseerd.	Nieuwe infrastructuur / bouwen	Deze verbinding heeft de noord-zuid fietsroute meer compleet gemaakt.	Is gerealiseerd	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	
6	TR	Onveilige verkeerssituatie Kanaalstraat en Kanaaldijk	Opstellen plan om de verkeerssituatie Kanaalstraat en Kanaaldijk tot aansluiting winkelcentrum laadoc's te verbeteren.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	De verkeerssituatie op de Kanaalstraat en Kanaaldijk zal daardoor veiliger en aantrekkelijker worden.		++	++	+	+/-	-	3. Infra Maatregel
7	TR	Onveilige verkeerssituatie Zuidplaspolder ter hoogte van Mina Druckershoeve	Afwaaarden Zuidplaspolder ter hoogte van Mina Druckershoeve naar GOW30. Voetgangers en fietsers voorrang geven boven het autoverkeer. De Zuidplaspolder zelf functioneert goed en lijken aanpassingen niet noodzakelijk.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	De verkeerssituatie zal veiliger worden en naar verwachting zal het aantal ongevallen op deze locatie afnemen.	Goede afstemming met busmaatschappij en hulpdiensten nodig	++	++	+/-	+	++	3. Infra Maatregel
8	TR	Onveilige verkeerssituatie Noordkade, tussen Staringlaan en Souburghlaan, v.m. langsparkeren en te smalle fietsstroken.	Afwaaarden Noordkade, tussen Staringlaan en Souburghlaan, naar GOW30. Dit kan pas na de transformatie van de Noordkade en als de bedrijven zijn uitgeplaat.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Op termijn zal de Noordkade de toegenomen verkeersdruk beter en veiliger kunnen afwikkelen.	Op dit moment vindt er een modelstudie plaats om te onderzoeken of de toekomstige ontwikkeling Noordkade qua ontsluiting mogelijk is. (Lange termijn)	++	+	+	--	+/-	5. Wenselijk

Nr.	Bron	Knoelpunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstelling	Afhankelijkheid derden	Draagvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
9	TR	De snelheid van het autoverkeer op de Koningin Wilhelminasingel - Brederslaan - Staringlaan oostzijde ligt aan de hoge kant.	Deze weg kan worden teruggebracht van een GOW50 naar een GOW30. Het vrijliggende fietspad kan blijven liggen. Verkeersremmers de maatregelen zijn nodig en de voorrang wordt niet meer geregeld. In de toekomst asfalt vervangen door bestrating	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Door een aangepaste vormgeving van de weg zal het gewenste gedrag van de weggebruikers beter aansluiten bij de functie van de weg (GOW30) wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.		++	++	+/-	+/-	+	3. Infra Maatregel
10	TR	Staringlaan (ten westen van Brederslaan) is vormgegeven als een GOW50 zonder fietsvoorzieningen (hangt samen met nr1).	Afwaaarden Staringlaan (ten westen van Brederslaan) naar GOW30	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Door een aangepaste vormgeving van de weg zal het gewenste gedrag van de weggebruikers beter aansluiten bij de functie van de weg (GOW30) wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.	De intensiteit is laag en rond station van Waddinxveen noord en verder richting Noordeinde is er al een ETW30-inrichting.	+	+	+	+/-	+/-	3. Infra Maatregel
11	TR	De verbinding tussen Plasweg en Dreef, via Herbarerf inclusief overstek over de Zuidplaspolder is nu niet duidelijk als fietsroute vormgegeven.	De fietsroute van de Dreef via Zuidplaspolder en herbarerf naar de Plasweg verbeteren	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Daarmee ontstaat een betere en veiligere fietsroute van de Dreef naar de Plasweg via versa.	Herbarerf inrichten als fietsstraat en het fietspad tussen Herbarerf en Plasweg verbreden naar 4 meter. Fietspad tussen het Herbarerf en de Dreef verbreden naar 4 meter.	++	++	+	+/-	+	3. Infra Maatregel
12	TR	Ontbrekende schakel voor de fiets tussen Gerstakker en overstek Dreef - Sportpad beter vormgeven. Hiermee zijn er fietsvoorzieningen op de volledige route door de wijk Zuidplas.	Fietsvoorziening tussen Gerstakker en overstek Dreef aanleggen. Overstek Dreef - Sportpad beter vormgeven. Hiermee zijn er fietsvoorzieningen op de volledige route door de wijk Zuidplas.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Hiermee wordt de fietsroute duidelijker en veiliger.	Fanzandreef inrichten als fietsstraat en de fietsoverstek bij de Dreef en de aansluiting op Gerstakker verbeteren.	+	++	+	+	++	3. Infra Maatregel
13	TR	Geen goede fietsvoorziening Staringlaan-oost.	Staringlaan, oostelijk deel: fietsvoorziening aanleggen	Nieuwe infrastructuur / bouwen	Voor fietsers zal de Staringlaan veiliger worden	Deze maatregel is al opgenomen in het onderhoudsprojectenboek	++	++	++	+	++	3. Infra Maatregel
14	TR	Ontbreken van goede fietsvoorzieningen in Coenecoop-noord	Onderdelen van het fietsnetwerk door de noordzijde van Coenecoop hebben nu geen fietsvoorzieningen. Fietsstroken aanleggen.	Nieuwe infrastructuur / bouwen	De veiligheid voor fietsers in het noorden van Coenecoop wordt hiermee verbeterd en behoeven fietsers minder tussen het autoverkeer te rijden.	Met de realisatie van de doorfietsroute wordt de noord-zuid fietsverbinding verbeterd. Tevens wordt er al een betere en veiligere fietsverbinding gerealiseerd tussen het station Coenecoop en de Apollolaan. Dit project is reeds opgenomen in het projectenboek	++	++	++	+	++	3. Infra Maatregel
15	TR	Onveilige verkeerssituatie ter hoogte van school Parklaan. Het vrijliggende fietspad langs de Parklaan heeft ter hoogte van de school geen aantakkingen met rest van de wijk. Mogelijk worden de voetpaden daardoor voor fietsers gebruikt.	Aanleggen 'verbindend' fietspad ter hoogte van de school	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Hierdoor wordt de verkeerssituatie duidelijker, minder chaotisch en wordt de veiligheid verbeterd.	Hier is reeds een verbeteringsplan voor opgesteld. Samenwerking met scholen nodig.	++	++	+	++	++	3. Infra Maatregel

Nr.	Bron	Knelpunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstel ting	Afhanke lijkheid derden	Draag vlak	Door loop tijd	Com plexi teit	Prioriteit
16	TR	De oversteekvoorzieningen bij de bruggen Kanaalijk-Burgemeester Trooststraat en Apollolaan zijn niet ruim genoeg uitgevoerd.	Bij de aansluitingen zelf zorgen voor meer vloeiende en daarmee veiligere en comfortabele routes voor fietsers en voetgangers	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Hierdoor ontstaan betere oversteekvoorzieningen en meer ruimte voor overstekende (bak)fietsers.	Ontwerp (laten) maken. De situatie bij de Apollolaan is onderdeel van het project aanleg fietsvoorziening Coenecoop van Station tot Apollolaan.	++	+/-	++	+	+/-	3. Infra Maatregel
17	TR	Veel doorgaand verkeer over Kerkweg-West. Als Kerkweg-West beschikbaar blijft voor autoverkeer dan kan de doorfietsroute ter hoogte van het spoor geen voorrang krijgen maar wel gewenst is.	Nader onderzoeken of Kerkweg-West anders kan worden ingericht zodat doorgaand verkeer wordt geweerd en wel sterk vermindert en de weg primair wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en OV. Tevens onderzoek en wat de consequenties zijn voor het omliggende netwerk.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het onderzoek geeft inzicht in de consequenties voor het verkeer en geeft inzicht in de haalbaarheid om een volwaardige verkeersring Juliaana van Stiberglaan, Willems de Zwijgerlaan, Chopinlaan, Esdoomlaan, Dreef, Kanaalijk, Kanaalstraat te realiseren. Het binningebied zou daarmee verkeersluwer en leefbaarder kunnen worden. Tevens zou dan de doorfietsroute langs het station voorrang kunnen krijgen boven het autoverkeer.		++	+	+/-	-	-	2. Onderzoek
18	TR	De Beethovenlaan wordt een belangrijke in- en uitvalsweg na voltooiing van de Verlengde Beethovenlaan. Het profiel moet daarmee in overeenstemming zijn.	Vanwege de recentelijke reconstructie en de aanleg van een vrijliggend fietspad in twee richtingen lijkt de weg vooralsnog geschikt voor de toekomst.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Betere en veiligere doorstroming.		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	3. Infra Maatregel
19	TR	De bebouwde komgrenzen vallen onvoldoende op	Analyseren van de verschillende komgrenzen en waar nodig beter vormgeven, met aandacht voor passende snelheidsremmende maatregelen	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Weggebruikers zullen hun gedrag bij binnenkomst van de bebouwde kom sneller aanpassen aan de verkeerssituatie.	geen prio. Nader onderzoek en op termijn realiseren	-	++	++	+	++	5. Wenselijk
20	TR	Juliana van Stolberglaan (ten noorden van Souburghlaan) is te smal voor GOW50 (netwerk analyse)	Ontwerp laten maken voor een betere inrichting Juliana van Stolberglaan ten noorden van de Souburghlaan	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het ontwerp geeft inzicht in de mogelijkheden de Juliana van Stolberglaan te verbreden. Het ontwerp kan als input dienen voor het onderhoudsprogramma en kan worden gebruikt om subsidie aan te vragen.		++	++	++	-	+/-	3. Infra Maatregel
21	TR	Onveilige verkeerssituatie Beethovenlaan en veel doorgaand verkeer.	De Beethovenlaan is recentelijk verbeterd en meer geschikt gemaakt voor de toekomst. De Beethovenlaan is daarmee reeds veiliger geworden. Het doorgaande verkeer kan pas worden geweerd als de Verlengde Beethovenlaan is gerealiseerd.	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Verbeterde verkeersveiligheid Verbeterde leefbaarheid		++	+/-	+/-	--	+/-	4. Ambitueus
22	TR	Plasweg binnen de bebouwde kom: ziet eruit als GOW50, maar is een ETW30. Er zijn geen toetsirs en te weinig passende snelheidsremmers. Bovendien heeft de weg asfaltverharding	Ontwerp laten maken voor een inrichting tot ETW30 (eventueel inrichting als fietsstraat)	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het ontwerp zal inzicht geven op welke wijze de weg het beste kan worden ingericht als ETW30. Tevens kan het ontwerp gebruikt worden als input voor een toekomstige reconstructie en kan aan de hand van het ontwerp subsidie worden aangevraagd.		++	++	++	++	++	3. Infra Maatregel

Nr.	Bron	Knelpunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstel ting	Afhanke lijkheid derden	Draag vlak	Door loop tijd	Com plexi teit	Prioriteit
23	TR	De huidige inrichting van de Mercusweg en Maarten Schoutenstraat (GOW50) komt niet overeen met de huidige juridische status (30 km/u-zone).	Huidige situatie nagenoeg ongewijzigd laten.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Verbetering verkeersveiligheid		+	++	+	++	++	5. Wenselijk
24	TR	Inrichting Wingerd voldoet niet aan ETW30	Wingerd, vormgeven als ETW30, heeft nu asfaltverharding.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het gedrag van de weggebruikers zal na aanpassing meer in overeenstemming zijn met de inrichting van de ETW30., hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zal komen.	op termijn asfalt vervangen door bestrating ETW30. Project opnemen in projectenboek Beheer	+	++	+/-	+/-	++	3. Infra Maatregel
25	TR	Profiel van de Bosboom Toussaintsingel (oost) voldoet niet aan richtlijnen ETW30. Hierdoor onveilig.	Deze weg is onderdeel van de doorfietsroute en wordt binnen afzienbare tijd aangepast. Fietsstroken worden verbreed. Vanwege de fietsroute blijft de weg vooralsnog wel uitgevoerd in asfalt.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	De fietsroute wordt duidelijker en veiliger.		++	++	++	++	++	3. Infra Maatregel
26	TR	Apollolaan, Minervalaan, Fortunalaan, zijn niet vormgegeven als ETW30. Hierdoor onveilig.	Apollolaan, Minervalaan, Fortunalaan, vormgeven als ETW30, asfalt vervangen door bestrating en aanbrengen verhoogde kruisingsvlakken.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het gedrag van de weggebruikers zal na aanpassing meer in overeenstemming zijn met de inrichting van de ETW30., hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zal komen.	Zal worden opgenomen en ingepland in het projectenboek (onderhoud)	++	++	++	+/-	++	3. Infra Maatregel
27	TR	Kastanjelaan, vormgeven als ETW30, en aanbrengen snelheidsremmers. Nu onveilig.	Kastanjelaan, vormgeven als ETW30 en aanbrengen snelheidsremmers.	Optimaliseren bestaande infra/beter benutten	Het gedrag van de weggebruikers zal na aanpassing meer in overeenstemming zijn met de inrichting van de ETW30., hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zal komen.	Zal worden opgenomen en ingepland in het projectenboek (onderhoud)	++	++	++	+/-	++	3. Infra Maatregel
28	TR	De huidige brandweerkazerne ligt niet centraal genoeg.	Er is inmiddels een nieuwe locatie in de Sniep bepaald	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Meer centraal gelegen brandweerkazerne. De gemiddelde uitrijtijden zullen korter worden.		++	++	++	++	++	4. Ambitueus
29	TR	Landbouwverkeer door de bebouwde kom.	Plan opstellen om landbouwverkeer zoveel mogelijk te verbieden in de bebouwde kom. Behalve op de Plasweg, en Noordeinde e.o., Bloemendaalseweg en Brugweg e.o.). Werken met ontheffingen en bij verlening routevoorschriften. administratie op zetten t.b.v. vergunningen en handhaving.	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	De wegen in de bebouwde kom zullen veiliger worden.	Dit plan combineren met nr 30	++	+	+/-	-	+/-	2. Onderzoek

Nr.	Bron	Knooppunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstelling	Afhankelijkheid derde	Dragvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
30	TR	Onveilige verkeerssituaties, hinder en extra kosten in de bebouwde kom a.g.v. vrachtwagenverkeer.	Plan opstellen om vrachtwagenverkeer in de bebouwde kom te beperken door het instellen van een vrachtwagenverbod voor groot deel van de bebouwde kom. Werken met onthefingen en bij verlening route voorschriften, administratie opzetten t.b.v. vergunningen en handhaving. E.a.a. kan pas worden geëffectueerd als de rondweg verlengde Beethovenlaan zijn gerealiseerd. E.a.a. kan pas worden geëffectueerd als de rondwegen verlengde Beethovenlaan zijn gerealiseerd.	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Het plan zal inzicht geven op welke wijze het vrachtwagenverkeer het best kan worden geweerd uit de bebouwde kom, nadat de verlengde Beethovenlaan is gerealiseerd.	De plan combineren met nr 29	++	++	+/-	-	+/-	2. Onderzoek
31	TR	Koningin Wilhelminaplein. Verouderde inrichting	Situatie is reeds sterk verbeterd door reconstructie en plaatsing nieuwe verkeersregelsinstallatie.	nvt	nvt		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
32	TR	Oversteekplaats Dreef - sportvoorzieningen is onveilig	Ontwerp maken en oversteek verbeteren	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Hierna wordt de fietsroute duidelijker en veiliger.	zie ook nr 12	++	++	++	+	++	3. Infra Maatregel
33	TR	Oversteekplaats Jan Dorrenskade - West - Esdoornlaan is onveilig vanwege het in een keer moeten oversteken van 2 rijstroken.	Maken ontwerp.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verbeterde oversteekvoorziening		+	++	++	+/-	++	3. Infra Maatregel
34	TR	Oversteekplaats Marktstraat - Kanaaldijk - Schiedlandweg onveilige oversteek	Verbeteren oversteek	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verbeterde oversteekvoorziening en verkeersveiligheid	Deze maatregel uit het rapport van RVDHVV is een onderdeel van het oplossen van de verkeerssituatie Kanaalstraat en Kanaaldijk. Hangt samen met nr 6.	++	++	++	+	++	1. Quick win
35	TR	Verkeersveiligheid fietsverkeer Rotonde Beijerincklaan - Sterrenlaan - Zuidelijke Rondweg		Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Ontwerp dat kan dienen als input voor het project ter verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid op de rotonde.	Het ontwerp kan tevens worden gebruikt voor het aanvragen van subsidie.	+	++	++	+/-	+/-	2. Onderzoek
36	TR	Verkeersveiligheid rotonde Kerkweg - Oost	De rotonde wordt binnenkort reeds aangepakt.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	nvt		nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
37	TR	Rotonde Beijerincklaan - Zuidplaspark - Parklaan	Optimalisatie van het kruispunt	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Ontwerp dat kan dienen als input voor het project ter verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid op de rotonde.	Het ontwerp kan tevens worden gebruikt voor het aanvragen van subsidie.	+	++	++	+/-	+	2. Onderzoek
38	TR	Verkeersveiligheid rotonde Beijerincklaan - Dreef - Oude Dreef	Optimalisatie van het kruispunt	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Ontwerp dat kan dienen als input voor het project ter verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid op de rotonde.	Het ontwerp kan tevens worden gebruikt voor het aanvragen van subsidie.	++	++	++	+/-	+	2. Onderzoek
39	TR	Waddinxveen 'west': De aanleg 't Suyt fase 2, het sportpark en diverse andere ontwikkelingen in de omgeving zorgen voor een toename van verkeer en daarmee noodzaak voor verbeteringen.	Nieuwe weg die aansluit op de N456. Nader onderzoek is nodig om te bezien hoe de verkeerssituatie naar de toekomst toe kan worden verbeterd.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verkeersveiligheid		++	+/-	++	--	+/-	3. Infra Maatregel

Nr.	Bron	Knooppunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doelstelling	Afhankelijkheid derde	Dragvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
40	TR	Fietsstructuur kruising Dreef - Fazandreef - Sportpad niet geheel logisch	In combinatie met nr 12 en 32 Nieuw ontwerp maken, met aandacht voor overstekende fietsers en voetgangers.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Hierna wordt de fietsroute duidelijker en veiliger.		+	++	+	+/-	+	1. Quick win
41	TR	Voorrang fietsers op kruising Noordeinde - Wadde en kruising Noordeinde - Lindelaan niet voldoende duidelijk.	Het rode asfalt doortrekken over de kruisingen, zodat de inrichting de voorrangssituatie beter benadrukt.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verhoging van de verkeersveiligheid.		+	++	++	++	++	1. Quick win
42	TR	Ter hoogte van kruising Brederolaan - Staringlaan mist de eenheid en logica.	De kruising Brederolaan - Staringlaan, opnieuw vormgeven en onderdeel laten zijn van het onderhoudsproject Staringlaan. Kan al met wegmarkering.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verhoging van de verkeersveiligheid.		++	++	++	++	+	1. Quick win
43	TR	De huidige beboude kom grens Kanaaldijk is niet logisch waardoor eenheid in verkeerssituaties ontbreekt.	Onderzoek doen naar de consequenties van het verschuiven van de beboude kom grens op de Kanaaldijk.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Inzicht in de consequenties van het eventueel verschuiven van de beboude kom grens, zodat goede besluitvorming mogelijk wordt.	Kan gevolgen hebben voor onderhoud en beheer.	+/-	-	+/-	-	+/-	5. Wenselijk
44	TR	Veel meldingen over de de veiligheid verkeerssituatie schoolomgeving Parklaan.	Tevens beleidskader opstellen over het inrichten van schoolomgevingen, inclusief communicatietraject.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Situatie wordt duidelijker en veiliger.	hangt samen met nr 15 en 52	++	++	+/-	+/-	+	3. Infra Maatregel
45	TR	Verkeersveiligheid als gevolg van veel doorgaand verkeer door Waddinxveen	Nader onderzoek en welke maatregelen genomen kunnen worden om doorgaand verkeer te beperken in de bebouwde kom. Sterke relatie met realisatie Rondweg en Verlengde Beethovenlaan en weg categoriseringsplan.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid.		++	+/-	++	--	-	2. Onderzoek
46	TR	De eenheid in voorrangssituaties, in de bebouwde kom gerealiseerd aan de verschillen de wegencategorieën niet altijd aanwezig.	Een beleidskader opstellen (wegcategoriseringsplan) over de functie van wegen, snelheidsregimes, voorrangregels voor routes in het netwerk binnen de bebouwde kom.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Eenduidigheid in voorrangregels en daarmee verkeersveiligheid en tegengaan van sluipverkeer	Hangt samen met 60	++	++	++	++	+	2. Onderzoek
47	TR	Onoplosbare ongewenste situaties in het fietsnetwerk over GOW30	Een beleidskader opstellen over delen van het fietsnetwerk over GOW30 waar geen aanpassingen mogelijk zijn.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	duidelijkheid wat te doen in deergelijke situaties.	Hangt samen met 46	+	++	++	++	+	2. Onderzoek
48	TR	Eenheid in het toepassen en vormgeven van zebrapaden niet duidelijk.	Een beleidskader opstellen over de toepassing en vormgeving van zebrapaden	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Eenduidigheid in het wel of niet toepassen van zebrapaden. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid en dus ook aan de verkeersveiligheid.		+	++	++	++	++	2. Onderzoek

Nr.	Bron	Knop	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doeltelling	Afhankelijkheid	Dragvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
49	TR	Eenheid in het plaatsen van elementen langs de weg ontbreekt hetgeen onnodige afleiding veroorzaakt bij weggebruikers.	Een beleidskader (nota) opstellen over hoe om te gaan met elementen langs de weg, zoals informatieborden, reclame-panelen en reclame in Abri's.	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Toetsingskader voor het wel of niet plaatsen of vergunning geven voor het plaatsen van elementen langs de weg. Eenduidigere uitvoering van elementen langs de weg.		++	++	++	++	++	2. Onderzoek
50	TR	Schoolomgevingen zijn onvoldoende veilig vormgegeven.	Aanpak veilige schoolomgeving opstellen	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Schoolomgevingen veiliger. Meer kinderen zelfstandig of onder begeleiding per voet of fiets naar school.	Hangt samen met 52 - langere termijn. Een beleidskader opstellen over het inrichten van schoolomgevingen. Met daarin aandacht voor: • Het voorkomen van conflictsituaties tussen verschillende soorten verkeer, schoolkinderen en halen/brengen • Het beperken van autoverkeer • Hoe om te gaan met parkeren en kiss&ride • Een veilige en vlotte bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers	++	++	++	++	+/-	4. Ambitueus
51	TR	Relatief veel auto-fietsongevallen op rotondes.	Voorlichtscampagne starten over de voorrang op rotondes. Ten aanzien van de vormgeving zoveel mogelijk de CROW richtlijnen volgen.	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Meer besef van de voorrangsegregts op rotondes. Verhoging verkeersveiligheid.		++	++	++	++	++	1. Quick win
52	Analyse	Onveilige schoolomgeving - doordat veel kinderen worden gebracht en haalt met de auto	(tijdelijk) afsluiten schoolstraten voor autoverkeer	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	verbeterde verkeersveiligheid, gezondheid, bereikbaarheid	Hangt samen met nr 50 - korte termijn	++	++	+	++	++	1. Quick win
53	Analyse		Werkgeversaanpak - In gesprek en acties om werknemers te stimuleren duurzame reizen naar de bedrijventerreinen	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	duurzame mobiliteit, verbeterde bereikbaarheid		+	-	+/-	+/-	+	5. Wenselijk
54	Analyse	Woningen ver van voorzieningen en OV waardoor meervraag naar	Woonvisie	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	stimuleren van OV, duurzame mobiliteit		+	+/-	+/-	+/-	+	2. Onderzoek
55	Analyse	Suipverkeer door Kem met negatieve impact op verkeersveiligheid en doorstroming	Beïnvloeding routekeuze automobilisten	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	vermindere verkeersdruk, verbeterde verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en luchtvervuiling, betere doorstroming	Deze moet in samenhang worden gerealiseerd met de verlengde Beethovenlaan en N457	+/-	+/-	+	++	++	1. Quick win
56	Analyse	Bedrijventerreinen en omliggende steden matig bereikbaar met OV	Nieuwe dienstregeling busvervoer	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Verbeterde toegankelijkheid en bereikbaarheid, kortere reistijden, betere aansluiting op bedrijventerrein, efficiënter op en naar vervoer		+	-	+	-	+	3. (Infra) Maatregel
57	Analyse	Prive auto neemt veel ruimte in. Versterk Last-Mile	In gesprek met deelmobiliteitsaanbieders	Mobiliteits transitie - Beïnvloeden	Van bezit naar gebruik (auto) en versterk last mile	Verwachting is dat deelmobiliteit niet zelfstandig van de grond komt	+/-	-	+/-	+/-	+/-	1. Quick win

Nr.	Bron	Knop	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resultaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage doeltelling	Afhankelijkheid	Dragvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
58	Analyse	Verbeteren duurzame mobiliteit	Ontwikkeling mobiliteits hubs		stimuleren OV en deelmobiliteit	In samenhang met realisatie deelvervoer	+/-	-	+	+/-	++	3. (Infra) Maatregel
59	Analyse	Lopen en fietsen worden de belangrijkste modaliteit voor verplaatsingen binnen Waddinxveen. Een aantrekkelijk veilig aaneengesloten netwerk is nodig.	Uitwerken voetgangersnetwerk	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	stimuleren lopen, verbeterde gezondheid, sociale cohesie, verbeterde verkeersveiligheid		++	++	+	+/-	+/-	2. Onderzoek
60	Analyse	Verdoorgaand verkeer en verkeersongevallen binnen de bebouwde kom	Wegcategoriseringsplan	Niet-infrastructurale maatregelen / beheersen	Verbeteren leefbaarheid, tegengaan sluipverkeer	Hangt samen met 46	++	+	+/-	+	-	2. Onderzoek
61	Analyse	Ontbrekende schakel naar Park Vredenburg voor voetganger en fietsers. Nieuw school moet veilig ontlasten worden	Aansluiting Park Vredenburg	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	stimuleren lopen, verbeterde gezondheid, sociale cohesie, verbeterde verkeersveiligheid		++	++	++	++	++	3. (Infra) Maatregel
62	WDV	Broderlaan voor winkels haaksparkeren. Slecht zicht bij met name uitrijden.	Broderlaan inrichten als GOW30 en overwegen langsparkeren te realiseren ipv haaks.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verhoging verkeersveiligheid	hangt samen met nr 9.	+	++	-	+/-	+	3. (Infra) Maatregel
63	WDV	Chopinlaan is een drukke GOW50 met te smalle fietsvoorzieningen aan beide zijden van de weg. Deze weg vraagt om een verbetering van het profiel en aansluitingen mede vanwege de nieuwe aansluiting vanaf het Jan van Beijnenpad op de Chopinlaan.	Integraal verkeersontwerp maken voor Chopinlaan.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Vormgeving van de weg komt meer overeen met de functie Verhoging Verkeersveiligheid. Betere oversteekbaarheid Chopinlaan. Betere ontsluiting wijk en op Chopinlaan. Betere fietsvoorzieningen. Stimulerings fietsgebruik	Wegcategoriseringsplan helpt bij de ondersteuning. Deze weg staat op de nominatie de komende jaren te worden gereconstrueerd.	++	++	+	+	+	3. (Infra) Maatregel
64	WDV	Kruispunt Julian van Stolberglaan-Pr. Bernhardlaan is een T-aansluiting. Aan beide zijden van de Jul. Van Stolberglaan een fietspad. De oversteek vanuit de Pr. Bernhardlaan naar dat fietspad is lastig vanwege de verkeersdruk op de Julian van Stolberglaan i.t.t. desnelheid op de Jul. Van Stolberglaan. Ook de kruising daar net ten noorden van heeft het zelfde probleem.	Herinrichting Kerkweg-west.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verhoging verkeersveiligheid en bereikbaarheid	Hangt samen met nr 17	++	++	++	++	+	2. Onderzoek
65	WDV	Bereikbaarheid van de Zeeheldenbuurt niet altijd gegarandeerd door eenrichtingsverkeer en regelmatig laden en lossen op de rijbaan.	Onderzoek naar ontsluiting Zeeheldenwijk	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Betere bereikbaarheid Zeeheldenbuurt.		+	+/-	+	+	+/-	3. (Infra) Maatregel

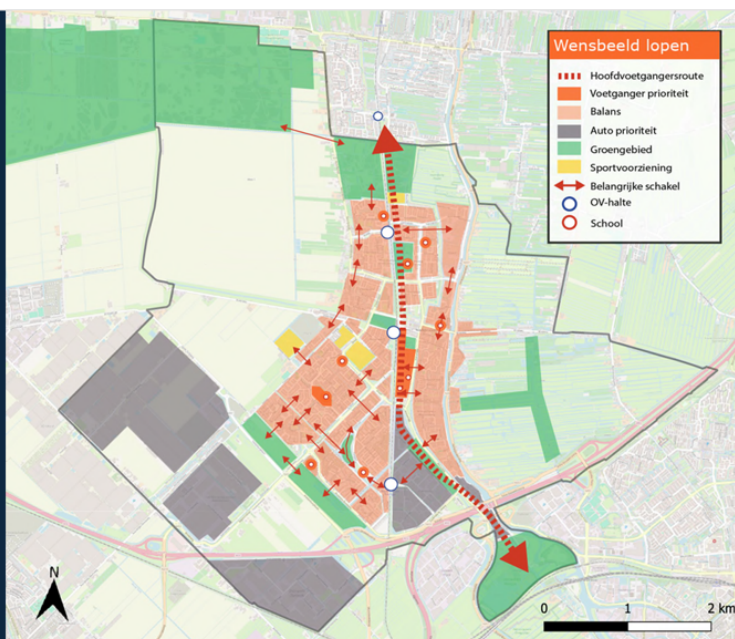
Nr.	Bron	Knooppunt	Oplossingsrichting/maatregel	Thema	Effecten/resulaten	Aanvullende omschrijving/opmerkingen	Bijdrage-doelstelling	Afhankelijkheid	Draagvlak	Doorlooptijd	Complexiteit	Prioriteit
66	WDV	Shared space. Veel klachten over onduidelijkheid	Onderzoek naar betere inrichting	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Duidelijkere verkeerssituatie verschillende verkeersdeelnemers. verhoging kwaliteit verblijfsgebied. prettiger gevoel verkeersdeelnemers.		+	++	++	+	+	3. Quick win
67	WDV	Veilige fietsverbinding tussen Waddinxveen Zuid-Oost (Apollolaan) en station Triangel ontbreekt.	Deze verbinding is reeds opgenomen in het projectenboek.	Nieuwe infrastructuur / bouwen Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Verhoging verkeersveiligheid fietsverkeer. Toename gebruik fiets en OV.		++	+	++	+/-	+	3. Infra Maatregel
68	WDV	Ontbrekende fietsverbinding van toekomstig 5e Dorp in Zuidplas via de Zuidelijke Dwaarsweg naar het station Triangel. Deze schakel is opgenomen in de intentieovereenkomst Mobiliteit tussen Zuidplas en Waddinxveen.	Wordt meegenomen in planvorming Middengebied Zuidplas inclusief het deel in Waddinxveen van station Triangel naar de Zuidelijke Dwaarsweg.	Nieuwe infrastructuur / bouwen Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Goede en veilige fietsroute naar station Triangel. Toename gebruik fiets en OV		+	+/-	+	-	-	4. Ambitieuw
69	WDV	Piet Stuurmanweg wordt in de toekomst een redelijk drukke weg met relatief veel vrachtverkeer. Bezwaren Placwegbewoners. - Piet Stuurmanweg kan verkeersdruk niet verwerken.	Er loopt inmiddels op kosten van de ontwikkelaar een verkennend onderzoek naar de bereikbaarheid en verkeers hinder in dat gebied.	Optimaliseren bestaande infra / beter benutten	Goede en veilige bereikbaarheid bedrijventerrein en minimaal overlast omgeving.		+/-	+/-	+/-	+	+/-	2. Onderzoek
70	M	Zo min mogelijk verkeer door Waddinxveen en verkeer moet snel ontsloten worden.	Realiseren verlengde Beethovenlaan	Nieuwe infrastructuur / bouwen	verbeterde doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid, minder sluipverkeer door kern waddinxveen		++	-	+/-	-	-	3. Infra Maatregel

Bijlage 2 Wensbeelden

Wensbeeld Lopen

Uitgangspunten

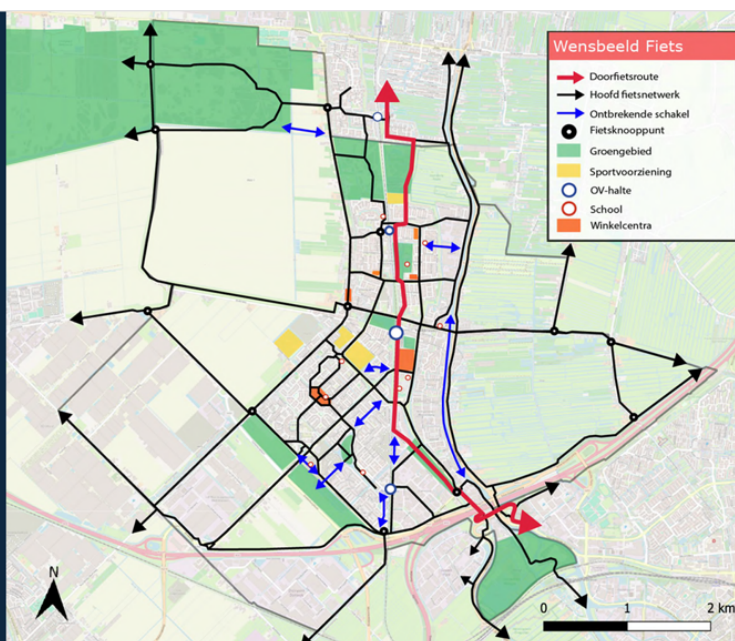
- Aaneengesloten netwerk
- Voetgangers centraal
- Nabijheid en toegang tot groen (e routes)
- Aantrekkelijke en veilige routes naar scholen, OV-haltes en sportvoorzieningen



Wensbeeld fietsen

Uitgangspunten

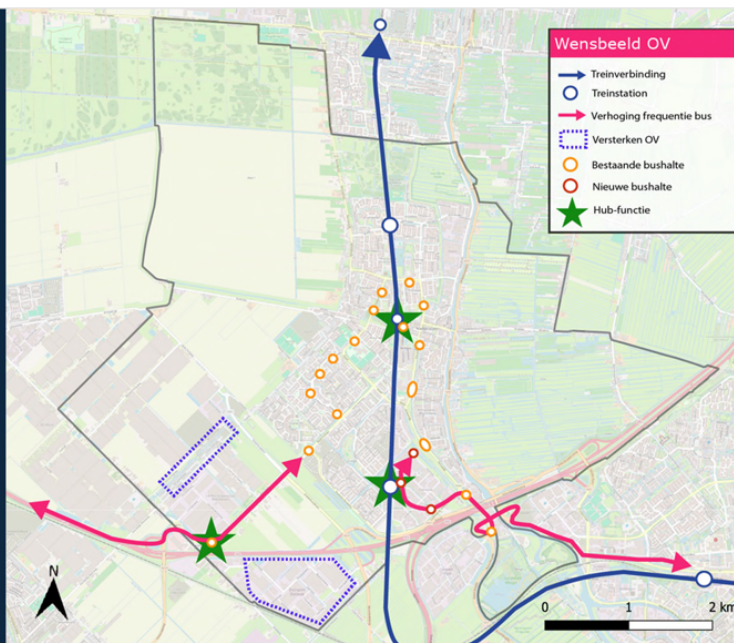
- Fijnmazig aaneengesloten netwerk
- Comfortabel en veilig
- Snelfietsroutes aantrekkelijk toegang tot de regio
- Scholen en sportvoorzieningen aan hoofdnetwerk



Wensbeeld OV

Uitgangspunten

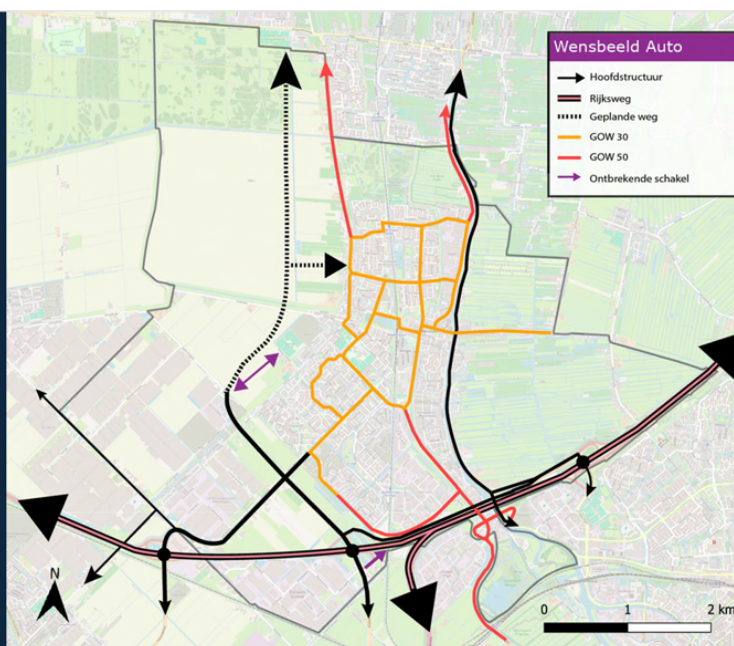
- Aantrekkelijke looproutes naar station en bushaltes
- Betere bereikbaarheid OV bedrijventerreinen
- Busfrequentie omliggende steden verhogen
- Hubfunctie versterken



Wensbeeld Auto

Uitgangspunten

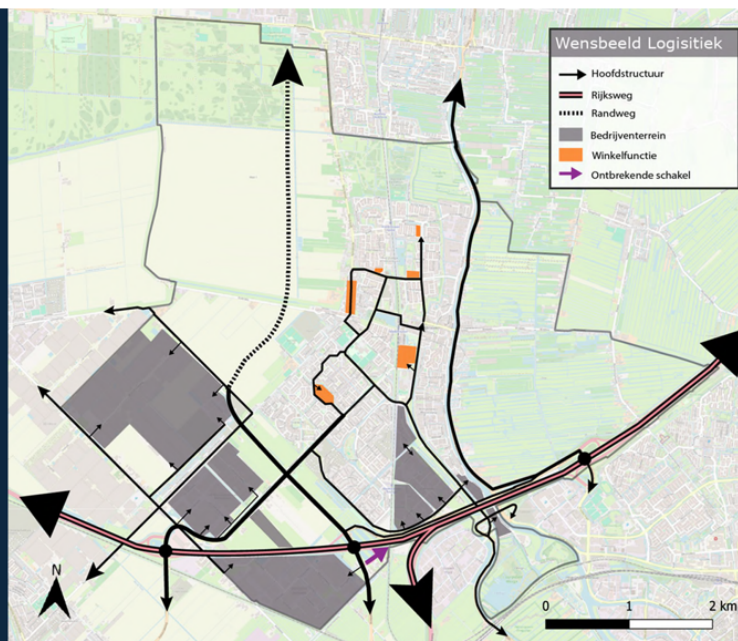
- 30 km/uur de norm binnen de bebouwde kom
- Ontsluiting Waddinxveen Noord via de randweg
- Knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid aanpakken



Wensbeeld Logistiek

Uitgangspunten

- Bedrijventerrein goed ontsloten op rijksweg
- Zwaar verkeer zonder bestemming in WV via randweg
- Winkelfuncties bereikbaar in venstertijden of vergunning



Movares samen werkt het