

# • Haastrecht

- Inventarisatie maatregelen ten behoeve van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid

Definitief | Gemeente Krimpenerwaard 1 februari 2024



# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
1.1 AANLEIDING.....	3
1.2 WERKWIJZE.....	3
<b>2. DESKRESEARCH &amp; REFERENTIEPROJECTEN</b> .....	<b>5</b>
2.1 DESKRESEARCH.....	5
2.2 REFERENTIEPROJECTEN.....	8
<b>3. SCHOUW OP LOCATIE</b> .....	<b>9</b>
3.1 CENTRUM HAASTRECHT.....	9
3.2 VEERLAAN – VEERSTRAAT.....	9
3.3 STEINSEDIJK.....	10
<b>4. OPLOSSINGSRICHTINGEN</b> .....	<b>11</b>
4.1 OPLOSSINGSRICHTINGEN.....	11
4.2 AFWEGINGSMATRIX.....	19
<b>5. EINDADVIES</b> .....	<b>20</b>
5.1 ADVIES.....	20

# 1. Inleiding

## 1.1 AANLEIDING

Haastrecht is een kleine stad in de gemeente Krimpenerwaard met ongeveer 4.000 inwoners. De woonwijk Stein en de Steinsedijk aan de noordoever worden gescheiden van het centrum en de andere wijken aan de zuidoever door de Hollandsche IJssel.

Er is momenteel slechts één brug die de oevers met elkaar verbindt. De brug wordt gebruikt door verschillende soorten verkeer. Bewoners van het centrum ervaren overlast door landbouwverkeer en ander zwaar verkeer dat gebruik maakt van deze brug en daarmee ook door het centrum rijdt. Door de gemeente wordt momenteel onderzoek gedaan naar een tweede oeververbinding over de IJssel. Het definitieve besluit over een tweede brug is nog niet genomen. Mocht er besloten worden om een nieuwe brug te realiseren, zal de daadwerkelijke realisatie nog meerdere jaren duren. Vanwege de onzekerheid en tijdsduur, is de wens er om breder te kijken naar oplossingen om de leefbaarheid in Haastrecht te verbeteren.

### Het doel

De gemeente Krimpenerwaard inventariseert verschillende oplossingen voor de bovengenoemde problematiek. De gemeente voert meerdere onderzoeken uit om uiteindelijk tot keuzes te komen. Als onderdeel hiervan brengt XTNT verschillende korte- en middellange termijnoplossingen in kaart om de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in Haastrecht te verbeteren. Het gewenste resultaat hiervoor betreft:

- Een inventarisatie (op globaal niveau) van de verschillende mogelijkheden;
- Enkele aanbevelingen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het centrum van Haastrecht te verbeteren;
- Een uiteenzetting per oplossing in hoeverre dit bijdraagt aan de doelstellingen;
- Een afwegingsmatrix van de verschillende oplossingen, waarbij gekeken wordt naar haalbaarheid, kosten en bijdrage aan de doelstelling;

### Uitgangspunten

Voor dit onderzoek hanteren we de volgende uitgangspunten:

- We inventariseren korte- en middellange termijnmaatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Dit zijn dus maatregelen die op relatief korte termijn kunnen worden ingezet.
- We baseren de maatregelen op een situatie zonder een tweede brug in Haastrecht.
- We gaan ervan uit dat het centrum van Haastrecht (zuidoever) bereikbaar moet blijven voor Stein (noordkant).

## 1.2 WERKWIJZE

Om tot een inventarisatie te komen, doorlopen we de volgende stappen:

- *Deskresearch en referentieprojecten (hoofdstuk 2):* We verzamelen alle relevante input over de situatie in Haastrecht, waarbij we ook kijken naar soortgelijke referentieprojecten die XTNT voor andere gemeentes heeft uitgevoerd.
- *Schouw op locatie (hoofdstuk 3):* Tijdens de schouw kijken we naar het gedrag op de wegen van verschillende verkeersdeelnemers en naar de weginrichting. Na onze bevindingen van de schouw

maken we een eerste selectie van mogelijke oplossingen. Hierin worden ook de maatregelen meegenomen die door de gemeente al aangedragen zijn in de uitvraag.

- Oplossingsrichtingen en afwegingsmatrix (*hoofdstuk 4*): We beschrijven de verschillende oplossingsrichtingen en stellen een afwegingsmatrix op waarmee we deze potentiële maatregelen rangschikken. In deze afwegingsmatrix worden de aangedragen maatregelen gescoord op verschillende aspecten. Denk hierbij aan de bijdrage aan de doelstellingen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid), een kosteninschatting, haalbaarheid, verwacht draagvlak, eventuele neveneffecten, en andere kwalitatieve aspecten.

We toetsen de potentiële maatregelen bij de gemeente Krimpenerwaard en werken de meest kansrijke oplossingen uit tot een eindadvies (*hoofdstuk 5*).

## 2. Deskresearch & Referentieprojecten

### 2.1 DESKRESEARCH

#### Leefbaarheid

Leefbaarheid gaat over de mate waarin een buurt, wijk, dorp of ander gebied aantrekkelijk en/of geschikt is om te wonen of werken<sup>1</sup>. Vaak wordt onderscheid gemaakt tussen de fysieke omgeving, de sociale omgeving en veiligheid.

Uit de notulen van de klankbordgroep blijkt dat bewoners hinder ondervinden van zwaar verkeer wat door het centrum rijdt. Samen met het overige verkeer dat door het centrum rijdt (terwijl het centrum daar niet op ingericht is) lijkt overlast van zwaar verkeer het voornaamste probleem rondom leefbaarheid in Haastrecht. Verschillende bewoners geven ook aan last te hebben van hoge snelheden op de Steinsedijk. Eerder is al actie ondernomen in het centrum om trillingsoverlast te verminderen.

#### *Trillingsoverlast*

Of er trillingsoverlast ervaren wordt, hangt af van een aantal factoren:

- het geluids- en trillingsniveau dat zwaar verkeer veroorzaakt;
- de frequentie waarin zwaar verkeer langskomt;
- de lengte van de periode waarin het zwaar verkeer daar rijdt;
- de mate waarin zwaar verkeer de gebruikelijke handelingen van aanwonenden en bezoekers (parkeren, zelf de straat uit rijden, het één of twee richting-regime in de straat) verstoort;
- de mate waarin aanwonenden of bezoekers zich eraan ergeren (subjectief).

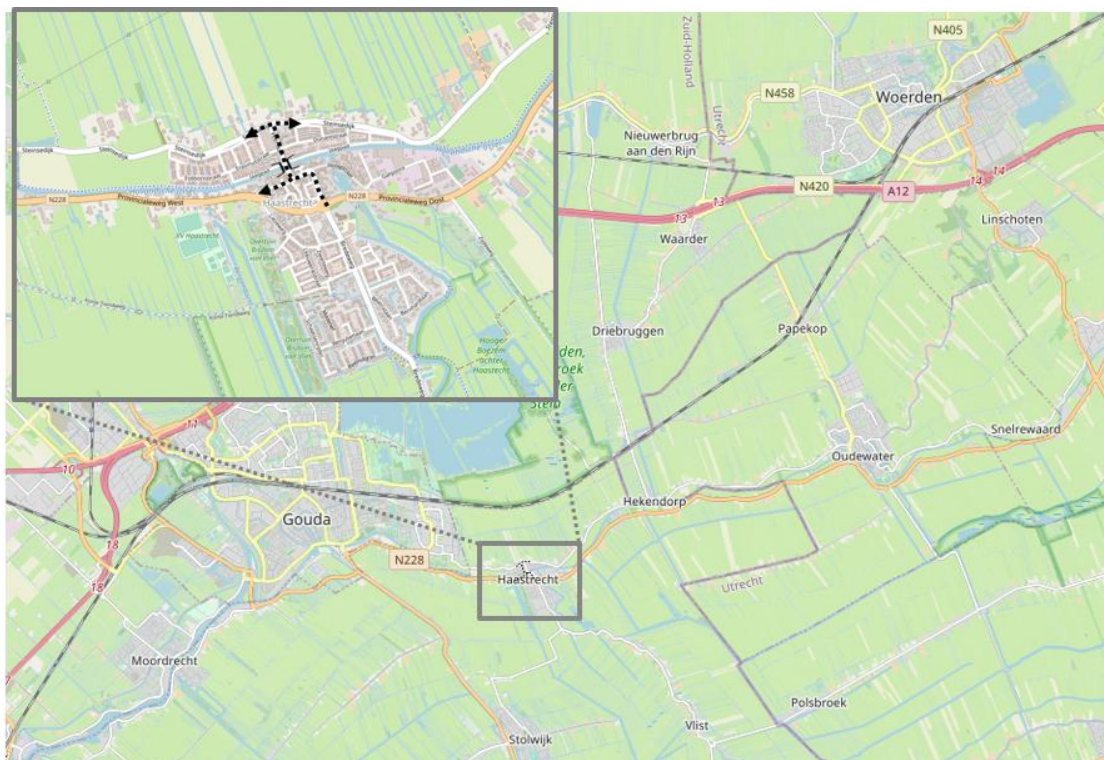
In 2015 heeft een trillingsonderzoek plaatsgevonden in de Hoogstraat<sup>2</sup>, naar aanleiding van klachten van bewoners. Volgend op dit onderzoek zijn maatregelen getroffen om het wegdek stiller te maken. Zo is bij de herinrichting van de Hoogstraat in 2016 de goot in het wegdek verplaatst naar het midden van de rijbaan om trillingsoverlast te beperken. De nameting liet zien dat dat trillingen zijn afgenomen en dat bewoners nabij het proefvlak minder trillingsoverlast ervaren. De metingen lieten ook zien dat met name de snelheid van voertuigen bepalend was voor de trillingsniveaus.

#### Bereikbaarheid

De provinciale weg N288 loopt door Haastrecht en heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie naar Gouda (5 km), Oudewater (8 km) en de A12 (14 km). Het historische centrum ligt aan de noordzijde van de N288. Hier zijn ook verschillende recreatieve fietsroutes binnen het knooppuntennetwerk. De woonwijk Stein en de Steinsedijk aan de noordoever worden gescheiden van het (historische) centrum en de andere wijken aan de zuidoever door de Hollandsche IJssel. De Steinsedijk heeft een lokale ontsluitingsfunctie waar veel landbouwverkeer rijdt en is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met maximumsnelheid 60 km/u. Er is momenteel slechts één brug die de oevers met elkaar verbindt.

<sup>1</sup> <https://www.atlasleefomgeving.nl/thema/prettig-wonen/leefbaarheid>

<sup>2</sup> <https://www.tauw.nl/nieuws/minder-overlast-verkeerstrillingen-door-aanleg-proefvak-haastrecht.html>



Figuur 1. Haastrecht in de regio en Ophaalbrug Haastrecht

#### *Onderzoek naar nieuwe oeververbinding*

Op dit moment zijn er geen andere mogelijkheden om het water over te steken in Haastrecht dan gebruik te maken van deze brug. De eerstvolgende oeververbinding is in Oudewater aan de oostkant van Gouda aan de westkant. De brug in Haastrecht wordt dan ook intensief gebruikt door verschillende soorten verkeer:

- gemotoriseerd verkeer; zoals auto's, brommers, landbouwverkeer en vrachtwagens tot 15 ton (ook wel zwaar verkeer genoemd).
- Actief verkeer; zoals fietsers en voetgangers.

Bewoners van het centrum ervaren overlast door landbouwverkeer en ander zwaar verkeer dat gebruik maakt van deze brug en daarmee ook door het centrum rijdt. Door de gemeente wordt momenteel onderzoek gedaan naar een tweede oeververbinding over de IJssel om de route door het centrum te ontlasten. Het definitieve besluit over een tweede brug is nog niet genomen.

#### Kentekenonderzoek

De gemeente heeft in het kader van het onderzoek naar een tweede brug in Haastrecht een kentekenonderzoek laten uitvoeren in de periode van 26 augustus tot en met 10 september 2023. De resultaten van dit kentekenonderzoek geven onder andere de belangrijkste verkeersstromen (waar komt verkeer vandaan en waar rijdt het naartoe) en de intensiteit van het zware verkeer dat door Haastrecht rijdt weer.

De meeste automobilisten die gebruik maken van de brug rijden vanaf de Steinsedijk noordoost naar de N228 in de richting van Gouda en andersom (zie ook Figuur 2)<sup>3</sup>. In het kentekenonderzoek is onderscheid gemaakt tussen personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen, zware bedrijfsvoertuigen, bussen en buitenlandse voertuigen. In de periode dat het kentekenonderzoek is uitgevoerd reden er 15

<sup>3</sup> Op basis van het kentekenonderzoek (2023) en Floating Car Data (TOMTOM Move)

voertuigen over de brug die als zwaar verkeer zijn gemarkeerd. Dat is minder dan 1% van het totale verkeer. Op werkdagen is ongeveer 19% van het verkeer over de brug lichte bedrijfsvoertuigen. Dit betekent dat er een aanzienlijke stroom aan bedrijfsauto's rijdt, waarschijnlijk toe te schrijven aan (enkele van) de agrarische bedrijven aan de Steinsedijk.



Figuur 2. Interpretatie Kentekenonderzoek: intensiteiten van doorgaande verkeersstromen vanuit Steinsedijk over de brug naar het zuiden op een werkdag etmaal (bron: Meetel, 2023)

### SLUIPVERKEER

Op basis van het kentekenonderzoek hebben we ook gekeken naar de omvang van het sluipverkeer dat vanaf de A12 via Driebruggen en Hekendorp naar de N228 rijdt om file op de A12 te omzeilen. Van het verkeer dat op de Steinsedijk in Haastrecht rijdt zien we slechts 1% terug op de Molendijk in Waarder. Sluipverkeer vindt overwegend in de avondspits plaats. Gemiddeld gaat het dan om 14 voertuigen per avondspits. In de andere richting zien we in de ochtendspits gemiddeld 5 voertuigen die deze route nemen. Op basis van deze lage aantallen nemen we daarom aan dat de route door over de Steinsedijk en door Haastrecht geen veelgebruikte sluiproute voor verkeer op de A12 van Woerden naar Gouda is.

### Veiligheid

Er zijn geen meldingen terug te vinden bij Veilig Verkeer Nederland. Hier kunnen burgers zelf meldingen maken over verkeersonveilige situaties. Op Viastat staan alle geregistreerde ongevallen van de politie en mobiele schademeldingen. Tussen 2019 en 2023 hebben er 9 ongevallen plaatsgevonden in het centrum, waarvan er bij vijf ongevallen geen letsel is gemeld. Tot de vier gevallen waarbij wel letsel is gemeld, behoren twee fietsers en twee personenauto's.

### Conclusie op basis van deskresearch

Op basis van de cijfers zien we zowel op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid als veiligheid geen grote problemen in Haastrecht. Dat wil niet zeggen dat de bereikbaarheid of veiligheid niet onder druk staat. Dit kan in de beleving wel een probleem zijn. Met name leefbaarheid is zeer subjectief en lastig te vangen in cijfers. Veiligheid is wel degelijk te kwantificeren, maar het gevoel van onveiligheid kan sterk aanwezig zijn terwijl er feitelijk weinig aan de hand is. Op het gebied van bereikbaarheid speelt met name dat er veel doorgaand verkeer door het oude centrum rijdt. Het centrum is dus goed bereikbaar, maar ondervindt hier ook last van. Het simpelweg afsluiten van deze route betekent echter

dat de bereikbaarheid van Stein sterk afneemt. Ook wachtrijen als de brug geopend is, is hier een aandachtspunt.

## 2.2 REFERENTIEPROJECTEN

XTNT heeft al eerder projecten uitgevoerd voor andere gemeentes met betrekking tot overlast van zwaar verkeer (zie bijlage 1). In figuur 3 hebben we de relevante elementen uit deze projecten samengevat en bepaald welke elementen ook interessant zijn voor de casuïstiek in Haastrecht.

	Overeenkomsten	Verschillen	Aanbevelingen
Gemeente Oudewater	<ul style="list-style-type: none"> <li>Overlast zwaar verkeer beperken</li> <li>Buitenwegen waar te hard wordt gereden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buitenwegen i.p.v. centrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snelheidsremmers</li> <li>Visueel versmallen</li> <li>Passeerhavens</li> <li>Open verharding</li> <li>Gelijkwaardigheid kruispunten verduidelijken</li> </ul>
Vrije Universiteit Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwaar bouwverkeer zorgt voor overlast op gebied van trillingen, geluid en verkeersveiligheid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tijdelijke werkzaamheden waardoor bouwverkeer ontstaat</li> <li>In dichtbevolkt centrum met meerdere routhemogelijkheden.</li> <li>Toetsing meest gunstige omleidingsroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interactie met overig verkeer beperken door middel van omleidingsroutes voor het zwaar verkeer.</li> </ul>
Provincie Zuid-Holland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bewoners ervaren veel overlast door drukke weg met veel vrachtverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relatief veel ruimte voor fysieke aanpassingen langs de drukke weg</li> <li>Alternatieve routes mogelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grootschalige aanpassingen (geluidwallen, weginrichting aanpassen, deklaag herstellen)</li> <li>Betere bebording in omgeving om routeaanduiding hoofdwegennet te verduidelijken.</li> </ul>
Gemeente Bronckhorst	<ul style="list-style-type: none"> <li>Overlast vrachtverkeer in dorp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alternatieve routes mogelijk</li> <li>Verleiden vrachtwagenchauffeurs tot gebruik alternatieve routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fysieke aanpassingen in de omgeving (aanpassingen kruispunten waardoor zwaar verkeer geweerd wordt).</li> <li>Gedragscampagnes om vrachtwagenchauffeurs te laten omrijden.</li> </ul>
Gemeente Utrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwaar verkeer weren i.v.m. overlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In dichtbevolkt centrum met meerdere routhemogelijkheden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omleidingsroutes zodat kwetsbare wegen vermeden worden door zwaar verkeer.</li> </ul>

Figuur 3. Vergelijkbare projecten uitgevoerd door XTNT

Van de voorbeelden uit figuur 3 komt de problematiek in Oudewater het meest overeen met die in Haastrecht. De aanbevelingen zijn echter niet een-op-een over te nemen. Zo heeft Oudewater twee oeververbindingen en is de oorzaak van de problematiek in Oudewater (snelheid) niet zozeer het probleem in Haastrecht. De smalle straten van het centrum optisch nog kleiner laten lijken is dan ook niet nodig in Haastrecht. Het realiseren van passeerhavens zou in theorie wel kunnen worden toegepast op de Steinsedijk om de veiligheid te vergroten. Doordat de Steinsedijk op een steile dijk is aangelegd is het creëren van deze havens echter een zeer kostbare ingreep, zo niet onmogelijk.

Uit de andere casussen halen we vooral dat de interactie tussen zwaar verkeer en ander verkeer zo veel mogelijk beperkt moet worden om het veiligheidsgevoel en de leefbaarheid te vergroten. De oplossingsruimte in Haastrecht is echter beperkt. (Zwaar) autoverkeer stimuleren om andere routes te laten rijden dan fietsers is hier wellicht wel mogelijk. Goede bewegwijzering met bebording kan hier een bijdrage aan leveren.



## 3. Schouw op locatie

Op 17 oktober schouwden drie adviseurs van XTNT samen met Arjan Blok in Haastrecht. In dit hoofdstuk delen we onze bevindingen met betrekking veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in Haastrecht van deze schouw. We maken hierbij onderscheid tussen het centrum van Haastrecht (bestaande uit de Grote Haven en de Hoogstraat), De Veerlaan/Veerstraat inclusief de brug zelf en de Steinsedijk.

### 3.1 CENTRUM HAASTRECHT

Haastrecht heeft een historisch centrum gelegen tussen de Hollandsche IJssel en de N228. Door het centrum is de enige mogelijkheid om de wijk Stein aan de noordkant van de rivier te bereiken.

- **Weinig ruimte voor gemengd verkeer** Het centrum van Haastrecht heeft een historisch karakter en bestaat uit een aantal smalle straten. Deze smalle straten moeten actief verkeer en gemotoriseerd verkeer met elkaar delen. Hoe groter de voertuigen hierbij zijn, hoe lastiger dat delen (gevoelsmatig) wordt.
- **Gemotoriseerd verkeer wordt gefaciliteerd** In het centrum van Haastrecht zijn er meer faciliteiten aanwezig voor gemotoriseerd verkeer dan voor actief verkeer. Zo zijn er veel parkeerplaatsen beschikbaar voor auto's en weinig plekken om je fiets veilig te stallen of verhoogde voetpaden. Het centrum straalt daardoor uit dat gemotoriseerd verkeer prioriteit heeft boven actief verkeer. Gemotoriseerd verkeer krijgt dus letterlijk en figuurlijk de ruimte, wat vaak betekent dat zij die ruimte ook opeisen op de weg. Dit kan het onveiligheidsgevoel van fietsers en voetgangers versterken.
- **Verblijfsfunctie staat onder druk door autoverkeer** Naast een verkeersfunctie hebben de straten in het centrum ook een verblijfsfunctie. Een hoge intensiteit aan auto's door zowel de Grote Haven als de Hoogstraat tast de verblijfskwaliteit in beide straten aan.
- **Krappe draai** De bocht vanuit de Veerlaan naar de Hoogstraat is zeer krap voor zwaar verkeer.
- **Helling Grote Haven** We zien een flinke helling op de Grote Haven naar de Hoogstraat. Dit kan geluidsoverlast versterken.
- **Rotonde is ingericht op doorstroming** De rotonde N288-Grote Haven is ingericht om doorstroming op de N228 zo min mogelijk te belemmeren. Fietsers zijn hier dan ook uit de voorrang. We hebben meerdere fietsers gezien die de voorrangsregels niet naleven. Automobilisten geven soms vrijwillig voorrang, dit kan verwarring veroorzaken. Daarnaast is de vluchtheuvel voor fietsers zeer smal.

### 3.2 VEERLAAN – VEERSTRAAT

De Veerlaan ligt aan de noordzijde van de brug in de wijk Stein. De Veerstraat is het zuidelijke deel ten opzichte van de brug. De brug is te smal om voertuigen in tegengestelde richting te laten passeren. Er is een voorrangsregeling van kracht: verkeer vanuit de Hoogstraat heeft voorrang, zodat verkeer niet wordt gebufferd in het centrum.

- **De brug is smal** De brug kan geen hoge intensiteiten verkeer verwerken. Wanneer er meer pieken aan verkeer zijn komt er al snel een opstopping.
- **Zwaartebeperking** We begrijpen van de gemeente dat de zwaartebeperking op de brug vaak genegeerd wordt. Er worden geen ontheffingen afgegeven voor het gebied, maar er wordt ook niet of nauwelijks gehandhaafd. De zwaartebeperking op de brug is gelijk aan de zwaartebeperking op de Steinsedijk (15 ton).

### 3.3 ● STEINSEDIJK

De Veerlaan komt aan de noordzijde uit op de Steinsedijk. De Steinsedijk loopt tussen Gouda Goverwelle en Hekendorp.

- **Smal en hoge dijk** De Steinsedijk is zeer smal en hoog. Door de breedte en hoogte zijn er weinig uitwijkmogelijkheden bij het passeren van verkeer. Voor het passeren van een breed voertuig worden de inritten van de percelen gebruikt als passeerhaven. De beperkte ruimte zorgt voor snelheidsremmingen. Zodra men elkaar is gepasseerd zijn sommige automobilisten echter geneigd om hard op te trekken. Het hard optrekken zien we ook terug bij het inhalen van fietsers en voetgangers.
- **Steile inritten** De in-/uitritten vanuit de percelen zijn zeer steil.
- **Hoge snelheden** We observeren dat voertuigen met hoge snelheid rijden op de Steinsedijk.
- **Recreatief fietsverkeer** We zagen meerdere recreatieve fietsers die de weg niet kenden. Fietsintensiteiten leken aan de hoge kant. Tijdens de schouw was het zonnig weer en 14 graden, voor de tijd van het jaar erg mooi. Bovendien was het herfstvakantie. Hierdoor kan het aantal fietsers mogelijk hoger liggen dan op een normale herfstdag.
- **Knooppuntroute over Steinsedijk** De Steinsedijk wordt gebruikt door fietsers terwijl er ook een fietspad langs de Hollandsche IJssel /Jaagpad loopt. Er zit een knooppuntroute op de Steinsedijk.
- **Weinig fietsfaciliteiten op Jaagpad Parallel** aan de Steinsedijk loopt het Jaagpad. Hoewel dit pad minder hoogteverschil kent ten opzichte van de Steinsedijk, is het niet erg aantrekkelijk om hier overheen te fietsen. Zo is het smal en is er geen goede verlichting aanwezig. Ook ligt het fietspad dicht bij het water.

## 4. Oplossingsrichtingen

### 4.1 OPLOSSINGSRICHTINGEN

We werken de verschillende oplossingsrichtingen uit. Iedere oplossingsrichting geven we een code zodat deze in de afwegingsmatrix (paragraaf 4.2) makkelijk te herkennen is. Hierbij zijn maatregelen die betrekking hebben op het actief verkeer, zoals fietsers en voetgangers, aangeduid met een [A]. Maatregelen die betrekking hebben op het gemotoriseerde verkeer zijn aangeduid met een [G].

#### **Pakket pick-up points [G1]**

Zwaar verkeer (boven de 3,5 ton) lijkt op basis van het kentekenonderzoek (objectief gezien) slechts incidenteel door het centrum te rijden. Toch lijken trekkers en vrachtwagens veel overlast voor omwonenden te veroorzaken. Met het oog op leefbaarheid horen de zware voertuigen niet thuis in het centrum. Zonder tweede brug of permanente afsluiting voor zwaar verkeer (en handhaving) is overlast hiervan niet te voorkomen.

We vermoeden dat er veel bestelverkeer door het centrum rijdt. Een op de vijf auto's is licht bedrijfsverkeer blijkt uit het kentekenonderzoek. Door een pick-up point voor pakketjes te maken hoeven pakketbezorgers niet meer door het centrum te rijden. Dit kan in de vorm van een winkel of een pakketmuur. Je vangt hier mee een deel van het lichte bedrijfsverkeer af. Hoewel deze maatregel het thuis laten bezorgen niet tegenhoudt, kan dit wel een aantrekkelijk alternatief zijn voor inwoners waardoor thuis laten bezorgen minder noodzakelijk is.

#### **Doorgaand verkeer weren**

Het simpelweg afsluiten van de brug voor gemotoriseerd verkeer is de meest doeltreffende oplossing voor de verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de bereikbaarheid van het centrum en de afwezigheid van een tweede brug is dit echter niet wenselijk. We schetsen drie scenario's voor het openhouden van de brug.

#### *Brug openhouden voor alle verkeersdeelnemers [G2]*

Als Haastrecht bereikbaar moet blijven voor het gemotoriseerd verkeer zal de brug open moeten blijven voor alle verkeersdeelnemers. De bereikbaarheid blijft dan optimaal. Dit is de meest voordelige optie voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent echter dat niets verandert aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Haastrecht.

#### *Om-en-omregeling [G3]*

Om de intensiteiten van het verkeer in het dorp te verlagen -en daarmee de leefbaarheid te vergroten- kan een om-en-omregeling in het historische centrum ingesteld worden (zie voorbeeld in figuur 4). Een verkeerslicht voor verkeer vanuit het noorden zal voor de brug (Veerlaan) geplaatst kunnen worden. Voor verkeer naar het noorden zal een verkeerslicht bij het kruispunt Grote Haven-Hoogstraat staan. Op deze manier heb je altijd maar in één richting verkeer rijden. De ontruimingstijd voor het verkeerslicht bij de brug zal relatief lang zijn, gezien het verkeer vanuit Grote haven bijna 300 meter moet afleggen. De andere kant op is de ontruimingstijd korter omdat het verkeer bij de Hoogstraat rechtsaf slaat. Wij stellen voor om de opstelruimte in deze situatie op de Veerlaan en de Grote Haven te reserveren (zie figuur 5). Deze oplossingsrichting is gunstig voor de bewoners, fietsers en voetgangers. Echter, kan het frustratie oproepen bij automobilisten omdat zij niet zien waar zij op wachten en mogelijk onnodig wachten als zij geen gebruik willen maken van de brug. Als de brug geopend is zullen de verkeerslichten op rood staan.

Aanvullende middelen zullen nodig zijn om naar de weggebruiker te communiceren dat zij op een openstaande brug staan te wachten. De exacte invulling hiervan zal verder onderzocht moeten worden.



Figuur 4. Voorbeeld om- en omregeling bij smalle brug



Figuur 5. Opstelruimte voor de om-en-om regeling (links: Veerlaan, rechts: Grote Haven).

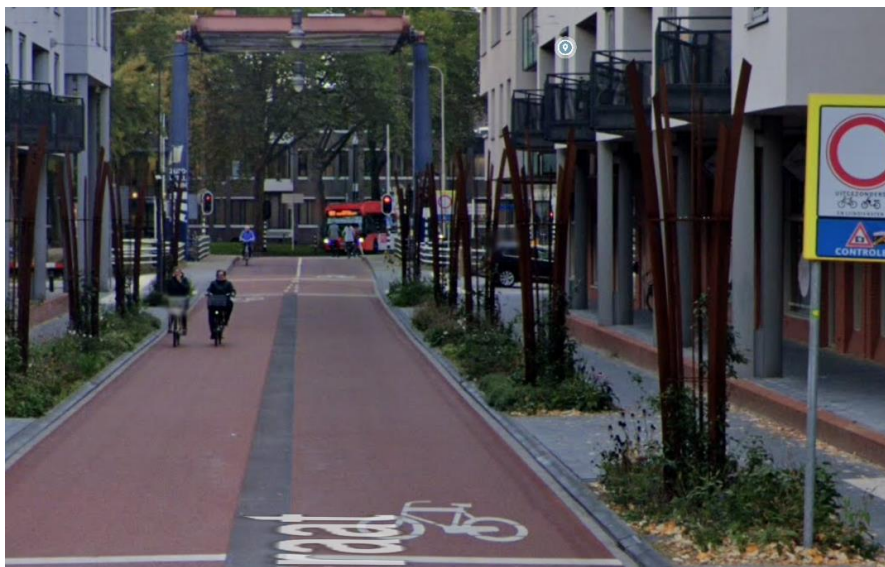
#### *Brug afsluiten voor gemotoriseerd verkeer [G4 t/m G7]*

De meest doeltreffende oplossing is de ophaalbrug afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Je kunt daarbij ontheffingen afgeven voor bestemmingsverkeer en andere speciale doelgroepen.

Er zijn verschillende mogelijkheden om de brug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (een knip aanbrengen). Alleen een geslotenverklaring met verbodsbord [G4] zal slechts een deel van het verkeer tegenhouden. Zonder handhaving is de ervaring dat – met name door lokaal verkeer – zo'n bord veel genegeerd wordt. Een paaltje [G5] is simpel, maar belemmert al het verkeer. Eventueel kan een beweegbare poller geïnstalleerd worden [G6]. De kosten van een poller zijn wel aanzienlijk hoger. Een elegantere oplossing is een camerasysteem die op kenteken controleert [G7] (Figuur 6). Hiermee kunnen ontheffingshouders en nood- en hulpdiensten gewoon doorrijden maar wordt al het overig verkeer geweerd. De Veerstraat kan vervolgens als fietsstraat ingericht worden, zoals in Figuur 5. Hoewel dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van doorgaand verkeer hebben deze maatregelen een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Haastrecht.



Figuur 6. Cameratoezicht

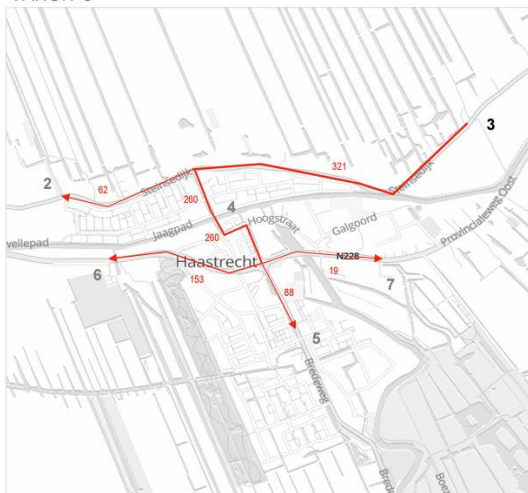


Figuur 5. Fietsstraat met knip voor gemotoriseerd d.m.v. kentekenregistratie

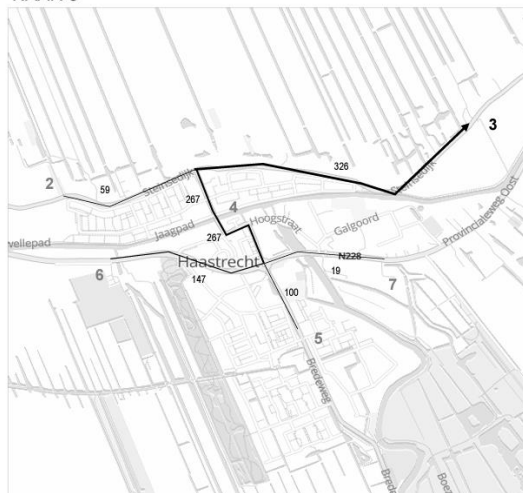
#### Consequenties van een knip

Uit het kentekenonderzoek dat is uitgevoerd door Meetel blijkt dat van al het verkeer op de Steinsedijk dat punt 3 op Figuur 8 gepasseerd heeft (en daarmee een herkomst buiten Haastrecht heeft) 69% doorgaand is en dus geen herkomst én geen bestemming in Haastrecht heeft. In de andere richting is dat zelfs 75%. Voor verkeer van en naar Steinsedijk west is dit ongeveer de helft. Kijkend naar al het verkeer op de brug heeft ongeveer een kwart van het verkeer geen herkomst en bestemming in Haastrecht. De grootste doorgaande stroom is vanuit Steinsedijk oost naar de N228 richting Gouda (west) (zie Figuur 6).

VANUIT 3



NAAR 3



Figuur 6. Verkeer van- en naar Steinsedijk oost (Kentekenonderzoek Meetel, september 2023)

Al het verkeer zal bij een knip op de brug moeten omrijden (m.u.v. ontheffingshouders wanneer deze ontheffingen worden afgegeven (dit zal al het verkeer zijn met herkomst of bestemming in Haastrecht). Dit heeft impact op de volgende doelgroepen:

- De consequenties van een knip zijn het grootst voor de bewoners aan de Steinsedijk, Hekendorp en Driebruggen. Doorgaand verkeer tussen de richtingen Steinsedijk oost en N228 west kan over de

Steinsedijk via de Goejanverwelledijk door de wijk Goverwelle of moet om via de Hoenkoopsebrug bij Oudewater. Vanuit Driebruggen en Hekendorp geeft dit ongeveer 8 minuten extra reistijd.

- Op basis van Floating Car Data zien we dat een redelijk deel van het verkeer op de ophaalbrug Haastrecht-Centrum naar Schoonhoven rijdt. Dit deel kan in principe allemaal via de Hoenkoopsebrug rijden en ondervindt maximaal 15 minuten extra reistijd door een knip.
- Verkeer richting Stolwijk ondervindt grotere hinder.
- We hebben geconstateerd dat er weinig sluipverkeer vanaf de A12 door Haastrecht rijdt. Door het aanbrengen van een knip ben je de geringe hoeveelheid van het sluipverkeer uiteraard volledig kwijt.

#### KNIP GOEJANVERWELLEDIJK

Om de omrijdtijd voor sommige doelgroepen te beperken is het eventueel mogelijk om de knip op de Goejanverwelledijk bij Goverwelle op te heffen. Hierdoor ontstaat een verbinding met de brug over Hollandsche IJssel bij Gouda naar de N228. De behoefte om de IJssel in Haastrecht over te steken wordt door deze maatregel ook verlaagd, waardoor een knip mogelijk niet eens meer nodig is. De haalbaarheid van het opheffen van de knip op de Goejanverwelledijk schatten wij laag in, vanwege de sportvelden die er liggen.

#### Meer ruimte voor de voetganger [A1]

We merken op dat het historische centrum van Haastrecht is ingericht voor de auto. De smalle straten zijn ingericht voor alleen het autoverkeer. Vooral in de Hoogstraat is dit duidelijk zichtbaar. Om de leefbaarheid en veiligheid (met name subjectief) te verbeteren stellen we voor om meer ruimte aan de voetganger te geven in het straatprofiel. In de Hoogstraat kan dit het best gedaan worden door (een aantal van de) parkeervakken op te heffen. Hierdoor ontstaat ruimte om te wandelen en te verblijven. Op korte termijn kan dit gedaan worden door hier plantenbakken neer te zetten. Op langere termijn kan een volledige herinrichting van de straat permanent meer ruimte voor de voetganger geven.

Het opheffen van parkeerplaatsen kan een heet hangijzer zijn, maar het lijkt op dit moment niet logisch om in het smalle en kleine centrum veel geparkeerde auto's verspreid te hebben staan. Mocht de wens zijn het huidige parkeeraanbod in stand te houden is het wellicht mogelijk meer parkeervakken te maken bij de sluis, Kleine Haven en/of Grote Haven. Wij beargumenteren dat dit niet nodig is doordat op termijn mogelijk de supermarkt zal verdwijnen en de vraag naar parkeerplaatsen daardoor zal afnemen. Een belangrijk aandachtspunt is wel de bevoorrading van de winkels. Het is aan te raden deze maatregel te toetsen bij de klankbordgroep.

#### Herinrichting Hoogstraat [A2]

Het dwarsprofiel van de Hoogstraat is grofweg 6,5 meter breed, met vooral ruimte voor auto's. Aan de noordzijde is ongeveer 1,5 meter en aan de zuidzijde slechts 1 meter beschikbaar voor voetgangers. Een optimale inrichting om de leefbaarheid in de Hoogstraat te verbeteren bestaat een smalle rijloper voor de auto, met een breed trottoir aan weerszijden zonder verhoging. Hierdoor blijft optisch weinig ruimte voor de auto over. De straat zou ook als fietsstraat ingericht kunnen worden met verhoogde trottoirs (voorbeeld in Figuur 7), maar dat is vanwege het historische karakter misschien niet wenselijk. Eventueel is het mogelijk om een semi-verhoogde scheiding met metalen dopjes of hardstenen keien (voorbeeld in Figuur 8) te maken voor fietsers in de tegengestelde richting. Een verdere uitwerking van een optimale straatinrichting is nodig. Hierbij is het zaak de wensen van omwonenden en bedrijven te mee te nemen.



Figuur 7. Voorbeeld fietsstraat in het centrum (in Mechelen)



Figuur 8. Voorbeeld visuele scheiding van fietsstrook op een verharde straat met hardstenen keitjes

### **Fietsbeleving verbeteren**

Rond Haastrecht wordt veel recreatief gefietst. Door het overige verkeer laat de aantrekkelijkheid van de fietsroutes nog te wensen over. We zien hierin verschillende oplossingsrichtingen om dit te verbeteren.

#### *Routing fietsers in centrum [A3]*

Bij de kruising Veerstraat-Hoogstraat kunnen fietsers komend vanaf de brug 3 kanten op. Linksaf de Hoogstraat in krijgen fietsers te maken met tegemoetkomend autoverkeer. De wenselijke route richting de N228 is via het Marktveld. Op dit moment is dit een slecht zichtbaar smal straatje. Een oplossingsrichting is om deze route voor fietsers visueel duidelijker te maken zodat fietsers eerder geneigd zijn deze route te nemen. Dit komt het fietsklimaat en de verkeersveiligheid ten goede. Hoe deze route visueel duidelijker te maken is, dient verder uitgewerkt te worden. Wij denken bijvoorbeeld aan een uitritconstructie in de Hoogstraat op het kruispunt met de Veerstraat of bestrating die doorloopt van de Veerstraat naar het Marktveld. Een ingrijpende maatregel is het Marktveld afsluiten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering voor bestemmingsverkeer.

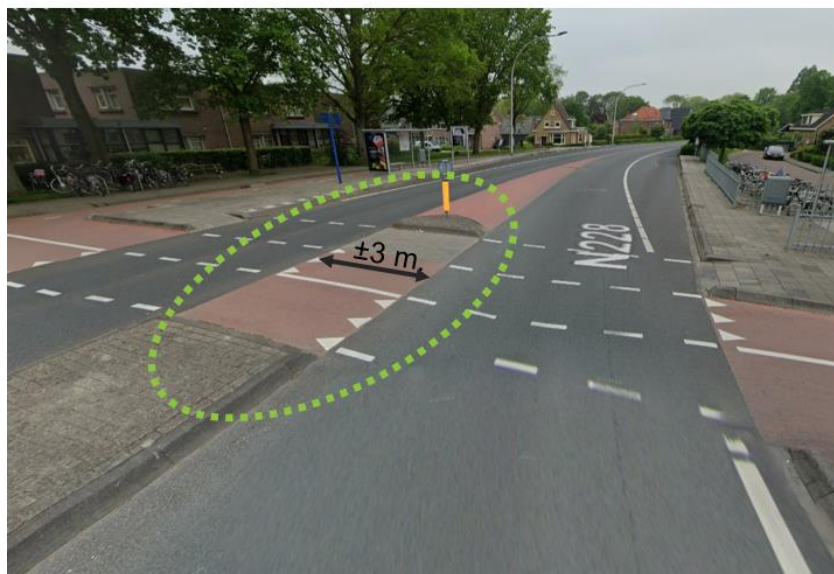
#### *Routing fietsers Steinsedijk/ Jaagpad [A4]*

Over de Steinsedijk loopt momenteel een knooppuntenroute. Als fietsers gerouteerd worden over het Jaagpad en het fietspad langs de Hollandsche IJssel vergroot dit de verkeersveiligheid. We bevelen daarom aan om de fietsknooppunten te verleggen naar het Jaagpad. Dit is mogelijk in samenspraak met Staatsbosbeheer (beheerder van fietsknooppuntenroutes in Provincie Zuid-Holland) en de betreffende wegbeheerder(s) (in ieder geval Gemeente Krimpenerwaard).

Het fietspad langs het water (ten oosten van Dunanstraat nr. 87) is erg smal en er ontbreekt verlichting. Het fietspad verbreden en verlichting aanbrengen zorgt ervoor dat het fietspad sociaal veiliger en objectief veiliger wordt. Hierdoor kiezen minder fietsers de Steinsedijk en wordt het aantal conflicten met (zwaar) gemotoriseerd verkeer verminderd. Het blijft echter lastig in te schatten hoeveel fietsers hierdoor verleid zullen worden om niet meer gebruik te maken van de Steinsedijk. De dijk blijft immers ook een mooie fietsroute.

#### *Rotonde N228 – Grote Haven [A5]*

De rotonde op de N228 die aansluiting geeft met centrum Haastrecht is ontworpen voor het snel afwikkelen van autoverkeer. Ondanks dat de rotonde binnen de bebouwde kom ligt, hebben fietsers hier geen voorrang. Hoewel dit bij alle rotondes op de N228 het geval is, past deze vormgeving eigenlijk niet in de omgeving. De N228 is in dit gebied ook vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg in een (matig) stedelijke omgeving. De maximumsnelheid op de rotonde is bovendien 50 km/u. Doordat de rotonde alleen op autoverkeer is ingericht, is het makkelijker om met de auto het centrum in te rijden dan met de fiets. Ook doorgaande fietsers van west naar oost moeten vervelende bochten maken om de rotonde over te steken. De vluchtheuvels bij de oversteekplekken zijn bovendien erg smal waardoor deze niet erg veilig zijn (Figuur 9). In Figuur 10 zie je een voorbeeld van een fietsoversteekplaats bij een rotonde met een slinger, welke ruimte geeft om op te stappen en af te remmen én fietsers dwingt twee keer op het autoverkeer te letten.



Figuur 9. Fietsoversteek aan westzijde rotonde N228





Figuur 10. Voorbeeld fietsoversteek (uit de voorrang) met slinger bij een rotonde

- **Herontwerp/ fietsers in de voorrang**

Een herontwerp van de rotonde kan vooral de aantrekkelijkheid van het fietsklimaat verbeteren. Om het bebouwde kom karakter van de N228 meer te benadrukken dient de fietser in het nieuwe ontwerp voorrang te hebben. Om dit mogelijk te maken moet het fietspad minimaal 5 meter van de rijbaan op de rotonde komen te liggen zodat er opstelruimte is voor een auto. Zo blokkeert een auto die wacht op een fietser niet de hele rotonde. In het huidige ontwerp is hier al rekening mee gehouden. Fietsers in de voorrang is zoals gezegd prettiger voor fietsers. Concreet zal dit de oversteekbaarheid van Haastrecht-zuid naar Haastrecht centrum verbeteren en ook voor de fietsroute langs de N228 van west naar oost. Belangrijke kanttekening bij de maatregel is dat dit geen quick-win maatregel is. Een dergelijke ingreep vergt al snel een investering van minimaal €2 ton.

Zonder grote aanpassingen van de rotonde is het aanbrengen van een slinger op de vluchtheuvels verstandig. Dit zorgt ervoor dat fietsers de tijd hebben om te stoppen op de vluchtheuvel én gedwongen worden om beter op te letten.

- **Aansluiting Grote Haven**

Met het oog op de verkeersveiligheid en leefbaarheid bevelen we aan om de aansluiting met Grote Haven te verbeteren. Automobilisten rijden hier zo de verblijfsruimte in vanuit een doorgaande weg zonder dat de omgeving hen stimuleert om hun snelheid aan te passen. We raden aan om direct vanaf de rotonde op de Hoogstraat elementenverharding toe te passen zodat de overgang naar een verblijfsruimte duidelijker wordt. Ook raden we aan om de huidige middengeleider te verwijderen zodat het totale oppervlak van dit stuk weg kleiner wordt (zie figuur 14). Er is dan meer ruimte aan de westzijde om de verblijfsfunctie te benadrukken, groen aan te brengen of ruimte voor de fietsers te faciliteren. Het samenvoegen van de richtingen levert zelfs nog meer ruimte op omdat deze vrij smal aangelegd kan worden (i.v.m. de boogstraal die een vrachtwagen nodig heeft om de bocht te maken, deze kan in dit ontwerp gebruik maken van het gehele rijvlak).

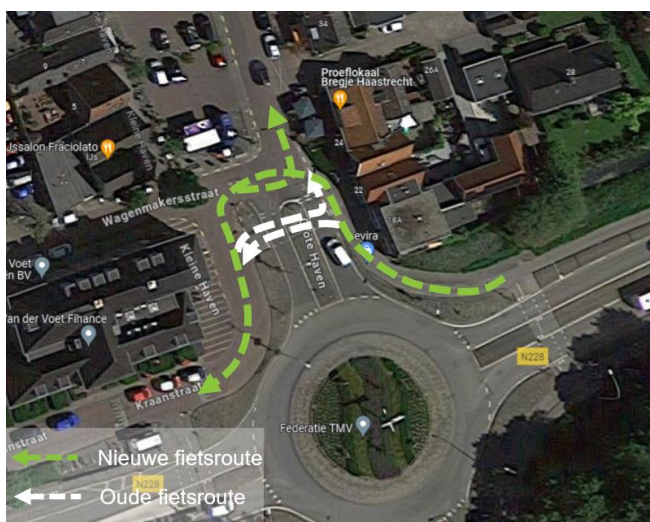


Figuur 11. Huidige situatie Grote Haven.



Figuur 12. Voorstel nieuwe situatie Grote Haven

De huidige fietsoversteek raden we aan om op te heffen. Deze is namelijk niet logisch: verkeer in oostelijke richting maakt hier al geen gebruik van en in westelijke richting is er geen opstelruimte. Wanneer je de oversteek opheft vindt het oversteken plaats ter hoogte van Proeflokaal Bregje en de Wagenmakersstraat (zie Figuur 13). Ondanks dat de oversteek iets verder is en de fietsafstand dus iets toeneemt is dit wel een logischere plek waar verkeer kan mengen.










Figuur 13. Fietsroutes vanaf fietspad N228

#### *Fietsstraat Jaagpad en fiets in de voorrang op Veerlaan/Veerstraat [A6]*

Om een doorgaande aantrekkelijke route voor fietsers te creëren parallel aan de Steinsedijk (zodat de Steinsedijk ontlast wordt van fietsers) zien wij de mogelijkheid om het Jaagpad tussen het Goverwellepad en Dunantstraat 87 in te richten als fietsstraat. Het kruispunt met de Veerlaan/Veerstraat vormt dan wel een potentieel knelpunt. Als je de fietser hier in de voorrang plaatst met een verhoogd fietspad en duidelijke belijning aanbrengt, hebben de fietsers een doorgaande route en wordt autoverkeer duidelijk geattendeerd op de fietsers in de voorrang. Een bijkomend effect is dat de route voor auto's door Haastrecht minder aantrekkelijk wordt. Een aandachtspunt hier is dat het verkeer vanuit het zuiden zal moeten wachten op de brug voor fietsers op het Jaagpad en dat fietsers minder goed opletten omdat ze verwachten dat ze voorrang krijgen. Daarom heeft een fietsstraat in combinatie met dit kruispunt verdere uitwerking.








## 4.2 AFWEGINGSMATRIX

De hierboven genoemde oplossingsrichtingen hebben ieder hun eigen voor- en nadelen. Deze voor- en nadelen hebben we tegen elkaar afgewogen in onderstaande afwegingsmatrix. Hierin hebben we de volgende factoren meegenomen:

	Bereikbaarheid bestemmingsverkeer		Kosten
	Bereikbaarheid doorgaand verkeer		Haalbaarheid
	Verkeersveiligheid		Verwacht draagvlak
	Leefbaarheid		

De eerste vier factoren zijn beoordeeld aan de hand van de verwachte positieve effecten (+) of negatieve effecten (-) op de betreffende factor. De laatste drie factoren zijn beoordeeld op een schaal van laag (↓), gemiddeld (~) of hoog (↑).

Tabel 1. Afwegingsmatrix

								
A1	Parkeervakken opheffen	--		++	++	↓		↓
A2	Herinrichting Hoogstraat		+/-	+	++	↑	↓	↑
A3	Routing fietsers centrum*		+	+		↓	~	
A4	Routing fietsers Steinsedijk/Jaagpad*		+	+		~	~	
A5	Rotonde N228 – Grote Haven*		-	++		↑	↓	
A6	Fietsstraat Jaagpad en fiets in de voorrang op Veerlaan/Veerstraat*		-	-	+	↑	↑	
G1	Pakket pick up points				+	↓	~	~
G2	Brug openhouden voor alle verkeer	++	++	-	-			
G3	Om-en-omregeling	+/-	+/-	++	++	↑	↑	~
G4	Geslotenverklaring, m.u.v. bestemmingsverkeer	++	--	+/-	+/-	↓	↓	
G5	Gesloten voor gemotoriseerd verkeer d.m.v. vast paaltje	--	--	++	++	↓	↑	↓
G6	Flexibel paaltje: Poller	+	--	+	+	↑	~	~
G7	Camerasysteem	+	--	+	+	↑	~	~

\*bereikbaarheid voor fiets i.p.v. auto

## 5. Eindadvies

In dit rapport hebben we een inventarisatie gedaan naar verschillende korte en middellange termijnoplossingen om de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in Haastrecht te verbeteren. Hoewel we in de cijfers uit het bureauonderzoek geen directe aanleiding zien voor problemen met betrekking tot de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in Haastrecht, kunnen we vanuit ons onderzoek wel concluderen dat subjectief gezien deze drie thema's onder druk staan. Het historische karakter van het centrum in combinatie met de smalle straten maakt zwaar verkeer gevoelsmatig zeer onwenselijk. Daarbij zien we dat de beschikbare ruimte met name is ingericht voor de auto. Voor de overige verkeersdeelnemers is op dit moment niet veel ruimte.

### 5.1 ADVIES

Uit onze inventarisatie kwamen 13 oplossingsrichtingen naar voren. De brug in Haastrecht opheffen voor gemotoriseerd verkeer is de meest doeltreffende oplossing om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum te optimaliseren. De bereikbaarheid van de wijk Stein en de percelen aan de Steinsedijk wordt dan echter sterk belemmerd. Zonder tweede brug zijn er alleen oplossingen die de knelpunten in Haastrecht kunnen verzachten.

Er is helaas geen oplossing die op alle vlakken bijdraagt aan een positief effect. Daarom zal een keuze moeten worden gemaakt welk thema voor de gemeente het belangrijkste is. Op basis van ons onderzoek concluderen wij dat in Haastrecht – met het oog op leefbaarheid en verkeersveiligheid – actief verkeer prioriteit hoort te krijgen. De meest kansrijke maatregelen die hier aan bijdragen zijn:

- Parkeervakken opheffen (korte termijn)
- Om-en-om regeling (middellange termijn)
- Aanpassingen rotonde (middellange tot lange termijn)
- Herinrichting Hoogstraat (lange termijn)

Deze maatregelen gaan in veel gevallen ten koste van de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Naar ons idee is een visie op mobiliteit (ofwel een mobiliteitsvisie) in het centrum van Haastrecht dan ook cruciaal. Wat willen de bewoners, winkeleigenaren en andere belanghebbenden dat prioriteit krijgt in het centrum als het gaat om mobiliteit, veiligheid en verblijfskwaliteit? Indien bereikbaarheid het belangrijkste onderdeel is, lijken dure maatregelen zoals een knip met ontheffingssysteem of zelfs een tweede brug de enige adequate oplossingen om tegelijkertijd ook iets te doen aan de andere thema's. Indien verkeersveiligheid en leefbaarheid de belangrijkste onderdelen zijn, dan is het van belang dat de gemeente deze visie uitdraagt. Dat betekent dat in de inrichting van de openbare ruimte de focus moet zijn op fietsers en voetgangers.

Wij adviseren de volgende stappen om tot een mobiliteitsvisie te komen:

- 1 **Intern het gesprek** starten met als doel om te peilen of iedereen openstaat voor en begrijpt waarom een visie opstellen belangrijk is.
- 2 **De inhoud bepalen** van een visie. Een mobiliteitsvisie is vaak gericht op een doel in de toekomst. Als gemeente maak je keuzes op basis van dit doel. Kijk hiervoor ook naar andere gemeenten als inspiratiebronnen, zoals [gemeente Eindhoven](#), [Zwolle](#) of [Waalwijk](#). Een mobiliteitsvisie sluit vaak aan op andere vraagstukken en is vaak onderdeel van een bredere integrale visie van een gemeente. Start het gesprek dus ook met andere afdelingen. Dit is daarnaast het moment om met belangrijke

stakeholders het gesprek aan te gaan. Het betrekken van bewoners en bedrijven is bij het maken van keuzes en het opstellen van de visie van cruciaal belang.

- 3 **Uitwerken** van de mobiliteitsvisie, vastleggen en uiteindelijk vaststellen.
- 4 **Uitdragen** en implementeren van de (nieuwe) visie. Informeer inwoners over de nieuwe visie en probeer zowel met fysieke maatregelen op straat als met interventies hen te helpen om hun huidige gedrag aan te passen aan het nieuwe gedrag.

# Bijlage 1

## Referentieprojecten

### *Overlastbeperking routebepaling sloopverkeer W&N-gebouw – Vrije Universiteit Amsterdam (2023)*

Een groot onderwijsgebouw op de VU-campus in Amsterdam gaat gesloopt worden. Dit zal grote hoeveelheden vrachtwagens met zich meebrengen. Door de herinrichting van omliggende wegen ligt het voor de hand dat deze vrachtwagens vlak langs een school, kinderdagverblijf en verschillende woningen moeten gaan rijden. XTNT is gevraagd om alle mogelijke routes voor het sloopverkeer te beoordelen en een advies uit te brengen over welke route de minste overlast voor omwonenden en impact op nabijgelegen functies teweegbrengt.

### *Beperken overlast van de N207 bij Boskoop – Provincie Zuid-Holland (2023)*

Bewoners van de Ridderbuurt in Boskoop ervaren veel overlast van de N207 die dicht bij hun huizen ligt. Het is een drukke weg met veel vrachtverkeer. XTNT bracht de aard van de overlast in beeld, faciliteerde een participatietraject met bewoners en leverde concrete maatregelen om de overlast te beperken.

### *Overlast beperken van vrachtverkeer in dorpskern Garderen – Gemeente Bronckhorst (2022)*

In Garderen wordt veel overlast ervaren van het vele vrachtverkeer dat door het dorp rijdt. Een deel van dit vrachtverkeer is doorgaand (vracht)verkeer dat ook gebruik kan maken van alternatieve routes. De gemeente wil de problematiek aanpakken. XTNT is gevraagd maatregelen te bedenken om het vrachtverkeer te verleiden gebruik te maken van de alternatieve routes via de provinciale wegen N344, N302 en N303. Resultaat was meer zicht op de aard van de overlast en de doelgroepen die overlast ervaren en concrete adviezen over re-routing, tijdige communicatie en manieren voor het betrekken van de werkgevers van de vrachtwagenchauffeurs.

### *Weren te zwaar verkeer binnenstad Utrecht – Gemeente Utrecht (2020)*

De gemeente Utrecht werkt aan het behouden van het monumentale erfgoed in de binnenstad. De wegen en werfkelders vormen een belangrijk onderdeel van dit erfgoed. De belastbaarheid van de kelders door verkeer is beperkt en ondanks alle geldende beperkingen rijdt er incidenteel nog steeds te zwaar verkeer over de wegen met kelders.

## COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

<b>Titel</b>	Haastrecht - Verbeteren leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid
<i>Samengesteld door</i>	Thijs van de Wiel Ingeborg Haers Sjors Handgraaf
<i>Projectnaam</i>	Gemeente Krimpenerwaard: 'Verbeteren leefbaarheid Haastrecht'
<i>Projectnummer</i>	382-327
<i>Datum</i>	1 februari 2024
<i>Bestandsnaam</i>	XTNT Rapportage Haastrecht - Verbeteren leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid_def
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

### Mobiliteit is ons vak, de boel in beweging brengen onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.