

Verkeerskundige opgaven Willemstad

Conceptrapport

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam Goudappel

Status

Gemeente Moerdijk

Verkeerskundige opgaven Willemstad

013784.20230623.R1.02

15 september 2023

Danny Walraven en Dennis Ernst

Concept

© Copyright Goudappel BV 15-9-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	1
2. Uitgangspunten	2
2.1 Verkeersmodel	2
2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	2
2.1.2 Varianten	3
3. Participatietraject	4
3.1 Online enquête via Maptionnaire	4
3.1.1 Resultaten Maptionnaire	5
3.2 Inloopavond 9 mei 2023	9
4. Verkeerscijfers	11
4.1 Basisjaar 2019	11
4.2 Prognosejaar 2040 autonoom	12
4.3 Planvariant A, prognosejaar 2040	13
4.4 Planvariant B, prognosejaar 2040	14
5. Confrontatie verkeerscijfers en wensen/kansen inwoners	16
5.1 Concrete ideeën/wensen werkgroep verkeer	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In Willemstad en omgeving spelen meerdere ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betreft onder meer woningbouwontwikkelingen (Willemstad-Oost, Volkstuinencomplex), interne verplaatsing van voorzieningen (Multifunctionele accommodatie [MFA] Willemstad, verplaatsing Kogelvangers) en overige ruimtelijke ontwikkelingen (camping Bovensluis). Daarnaast zijn er vanuit de werkgroep verkeer, als onderdeel van de stadstafel Willemstad, ideeën voor een toekomstbestendige mobiliteit in en rondom Willemstad. Tezamen met een grote toeloop van toerisme en evenementen speelt er dus veel op het gebied van mobiliteit in en rond Willemstad.

Onder bewoners van Willemstad leven grote zorgen over de toename van het verkeer. De gemeente Moerdijk wil zorgen en wensen in beeld krijgen die leven over de verkeerssituatie in Willemstad. Dat gaat zowel over de huidige situatie, als over de gevolgen van de diverse maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Hiertoe heeft de gemeente Moerdijk Goudappel gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren naar de verkeerskundige opgaven in en nabij Willemstad. De gemeente wil met dit onderzoek de zorgen en wensen die leven toetsen aan feitelijke informatie over te verwachten verkeersstromen. Op die manier kan er een gedragen verkeersplan ontstaan dat inwoners het vertrouwen geeft dat er niet alleen gekeken wordt naar de 'technische haalbaarheid en inpasbaarheid' maar ook gekeken wordt naar de zorgen en wensen die ze zelf hebben.

Een belangrijk onderdeel van deze studie is het participatietraject. Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen van belang:

1. Welke zorgen en wensen leven er in Willemstad over de verkeerssituatie?
2. Hoe reëel zijn deze zorgen en wensen wanneer dit wordt vergeleken met de verkeerskundige effecten?
3. Zijn de zorgen weg te nemen en wensen te honoreren? Zo nee, waarom niet? En zo ja, hoe?

Voor de beantwoording van onderzoeksvraag 2 is aangesloten bij de resultaten voortkomend uit de separate modelstudie voor Novaform Vastgoedontwikkeling B.V. (013018.20230317.R1.01). In de betreffende modelstudie zijn alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen in de verkeersmodelberekening, waardoor zorgen en wensen van inwoners en ondernemers in Willemstad, zoals opgehaald in het participatietraject van voorliggende studie, kunnen worden vergeleken verkeerscijfers.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft kort de uitgangspunten van het verkeersonderzoek. Deze zijn uitgebreid beschreven in de uitgangspuntennotitie. Hoofdstuk bevat de opzet en resultaten van het participatietraject, gevolgd door verkeerscijfers uit het verkeersmodel. Hoofdstuk 5 vergelijkt de resultaten van de participatie en de verkeerscijfers.

2. Uitgangspunten

2.1 Verkeersmodel

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van het recent opgeleverde regionale verkeersmodel BBMA2022 (november 2022). Voorheen werd voor studies in de gemeente Moerdijk gebruik gemaakt van het BBMA2018-verkeersmodel, specifiek het projectmodel van de gemeente Moerdijk. In dit projectmodel waren voor het prognosejaar 2040 naast de autonome groei (economische groei, veranderingen in huishoudgrootte, bevolkingssamenstelling, autobezit en -gebruik, et cetera) ook extra ambities en concrete plannen toegevoegd om de verkeerssituatie te verfijnen.

Inmiddels is het nieuwe vigerende regionale verkeersmodel BBMA2022 beschikbaar. Dit verkeersmodel is geoptimaliseerd op basis van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van onder meer autobezit, reisgedrag en economische veranderingen en is gekalibreerd op verkeersstellingen uit 2019. Hierin zijn bovendien een groot deel van de ontwikkelingen voor de gemeente Moerdijk en het havenbedrijf Moerdijk (o.a. LPM), zoals eerder voor het projectmodel voor de gemeente Moerdijk zijn toegevoegd, toegevoegd in de prognoses. Zodoende is het projectmodel Moerdijk als het ware is 'ingehaald' door de nieuwe BBMA2022 (basisjaar 2019). Daarom is in dit gebruik gemaakt van dit nieuwe verkeersmodel.

2.1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

In de BBMA2022 zijn in Willemstad en nabije omgeving enkele ruimtelijke ontwikkelingen voorzien in het prognosejaar 2040. Dit betreft 15 woningen in de Achterstraat (oplevering 2020) en 40 woningen bij het Kloosterblok IV (oplevering 2020). Er is geen groei in het aantal arbeidsplaatsen voorzien. De ontwikkelingen Willemstad Oost, MFA en camping Bovensluis zijn nog niet opgenomen in het verkeersmodel. De verplaatsing van de Kogelvangers (intern binnen Willemstad) is eveneens niet opgenomen in het verkeersmodel, maar betreft een interne verplaatsing binnen Willemstad zonder verkeerskundig effect.

De ontwikkelingen Willemstad Oost, MFA en camping Bovensluis zijn toegevoegd aan het verkeersmodel voor het prognosejaar 2040. In de 'uitgangspuntennotitie woningbouwontwikkeling Willemstad Oost' (kenmerk 013018.20221121.N1.04) is voor elk van deze ontwikkelingen de verkeersgeneratie berekend. Dit resulteert in:

- Een verkeersgeneratie van 163 verkeersbewegingen per werkdagemaal als gevolg van de MFA.
- Een verkeersgeneratie van 1.188 verkeersbewegingen per werkdagemaal als gevolg van de ontwikkeling van Camping Bovensluis.
- Een verkeersgeneratie van 2.057 verkeersbewegingen per werkdagemaal als gevolg van de woningbouwontwikkeling Willemstad Oost (o.b.v. 271 woningen).

2.1.2 Varianten

Voor deze studie zijn de volgende situaties in het verkeersmodel beschouwd:

- **Basisjaar 2019:** De verkeerssituatie 'vandaag de dag' met basisjaar 2019 van het regionale verkeersmodel. Hierin zijn de eerder genoemde ruimtelijke ontwikkelingen nog niet opgenomen.
- **Basisjaar 2040:** De toekomstige verkeerssituatie in het prognosejaar 2040, inclusief opengestelde Noordlangeweg (ETW-60).
- **Planvariant A:** Een plansituatie 2040, inclusief alle bovengenoemde ruimtelijke ontwikkelingen en opengestelde Noordlangeweg (ETW-60).
- **Planvariant B:** Een plansituatie 2040, inclusief alle bovengenoemde ruimtelijke ontwikkelingen, een uitbreiding van de komgrens bij Helwijk en aanpassing van de maximumsnelheid naar 30 km/uur bij Helwijk.

3. Participatietraject

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven leven onder bewoners zorgen over toenames van verkeer in en om Willemstad. De gemeente Moerdijk hecht waarde aan de mening en beleving van haar inwoners en ondernemers en is daarom een breed participatietraject gestart binnen het verkeersonderzoek. Dit participatietraject bestond uit de volgende onderdelen:

- Een online enquête via Maptionnaire
- Een inloopavond met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden.

3.1 Online enquête via Maptionnaire

Om wensen, zorgen en kansen met betrekking tot verkeer op te halen onder inwoners, winkeliers en andere betrokken in en rondom Willemstad is gebruik gemaakt van de Maptionnaire. Deze online methode van participatie werkt als een vragenlijst waarbij respondenten op een toegankelijke en interactieve manier hun mening kunnen ventileren. Hiermee is getracht zorgen en wensen in beeld te krijgen die leven over de verkeerssituatie in Willemstad. Dat gaat zowel over de huidige situatie, als over de gevolgen van de diverse maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

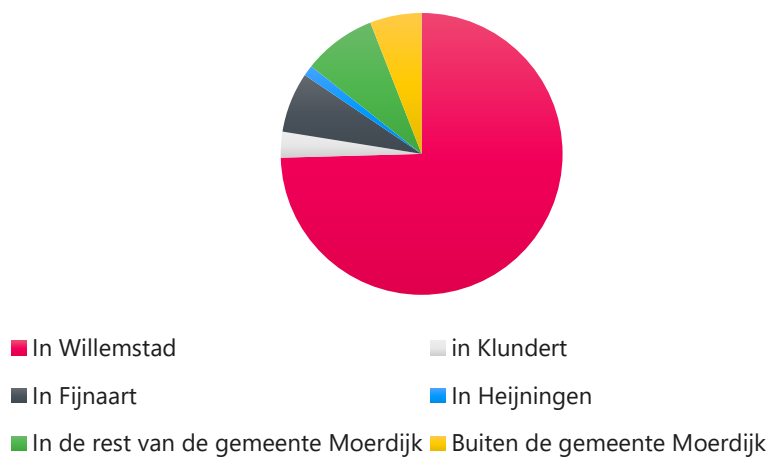
De online enquête kon de gehele maand april worden ingevuld door inwoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. De gemeente Moerdijk heeft de enquête actief verspreid onder haar bewoners en ondernemers via haar sociale kanalen (website, LinkedIn). Daarnaast is in (lokale) media opgeroepen om de enquête in te vullen. Dit heeft geresulteerd in een hoge respons. In totaal is de enquête door 405 personen gevonden. Hiervan hebben 266 personen de enquête van begin tot einde ingevuld.

PERSOONSKENMERKEN

In figuur 3.1 zijn de woonplaats van de respondenten zichtbaar. Hierin is goed te zien dat driekwart van de respondenten woonachtig is in Willemstad. De overige 25% van de respondenten woont voornamelijk in overige kernen in de gemeente Moerdijk (Klundert, Fijnaart, Heijningen en overig) en heeft als ondernemer of bezoeker binding met Willemstad en omgeving.

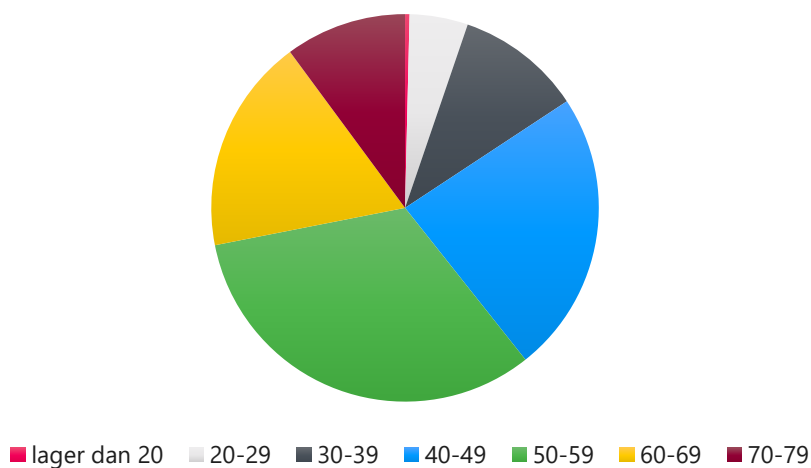
De enquête is daarnaast door verschillende leeftijdsgroepen gevonden en ingevuld. Figuur 3.2 toont de leeftijdsverdeling van de respondenten. Over het algemeen bestaat de groep respondenten uit diverse leeftijdscategorieën, echter is opvallend dat jongeren (<20 jaar) en ouderen (80 jaar of verder) niet of nauwelijks vertegenwoordigd zijn. Dit is een aandachtspunt bij interpretatie van de uitkomsten van de enquête.

Woonplaats respondenten



Figuur 3.1: Woonplaatsen respondenten.

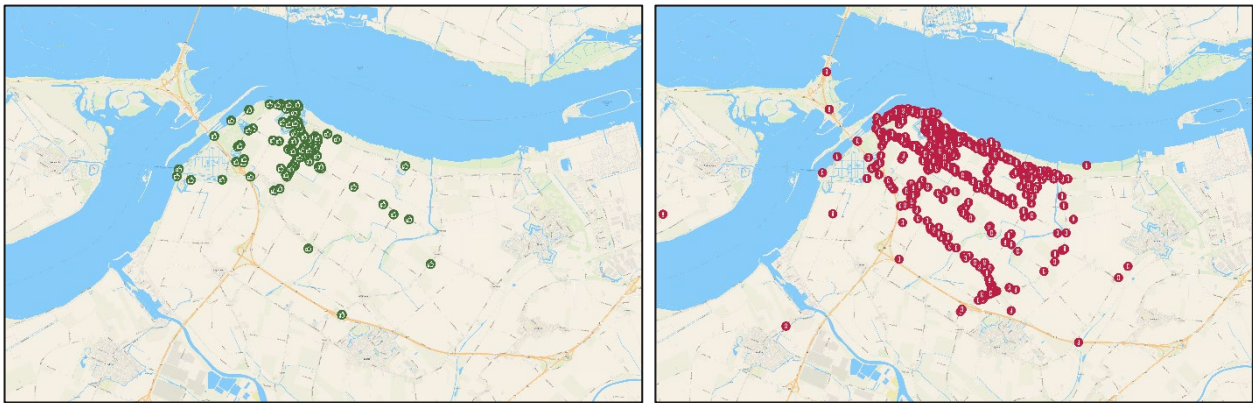
Leeftijdsverdeling responsgroep



Figuur 3.2: Leeftijdsverdeling respondenten.

3.1.1 Resultaten Maptionnaire

In totaal zijn 115 positieve punten en 852 aandachtspunten op kaart aangegeven. Figuur 3.3 toont de locaties van de opgegeven positieve punten en aandachtspunten.



Figuur 3.3: Totaal aantal positieve punten en aandachtspunten, voortkomend uit Maptionnaire.

De opgegeven positieve punten centreren zich met name op het Steenpad en in mindere mate op de Noordlangeweg en het centrum van Willemstad. De aandachtspunten zijn meer verspreid over Willemstad en omgeving opgegeven, voornamelijk op en rond de autowegen. De meeste aandachtspunten zijn aangeduid op het Steenpad, de Noordlangeweg, de Oostdijk, de Hellegatsweg en in het centrum van Willemstad. Over het algemeen focussen de meldingen zich op vier thema's, te weten:

- Verkeersveiligheid
- Oversteekbaarheid
- Doorstroming
- Leefbaarheid

In de volgende paragrafen worden deze thema's in meer detail beschreven.

3.1.1.1 Verkeersveiligheid

De meest door respondenten genoemde aandachtspunten hebben betrekking tot de verkeersveiligheid. Figuur 3.4 toont een heatmap van zowel de opgegeven positieve punten (A) als de aandachtspunten (B). De aandachtspunten zijn met name terug te vinden op het Steenpad en het kruispunt met de Noordlangeweg. Op het Steenpad wordt vaak genoemd dat verkeer te hard rijdt en dat er te weinig ruimte is voor voetgangers en fietsers. De kruispunten Steenpad-Noordlangeweg en Steenpad - De Lierestraat worden omschreven als gevaarlijk en onoverzichtelijk. Verder komen enkele smalle wegen, zoals de Oostdijk en Noordlangeweg (ten oosten van het Steenpad) naar voren als te smal en daardoor gevaarlijk voor met name langzaam verkeer.

In de vesting van Willemstad zijn met name aandachtspunten genoemd ten aanzien van de zichtbaarheid bij kruispunten, gevaarlijke situaties bij parkeren en laden/lossen en te hard rijdend verkeer. Op de route naar Oudemolen wordt daarnaast overlast en onveiligheid ervaren door sluipverkeer in de smalle straten.

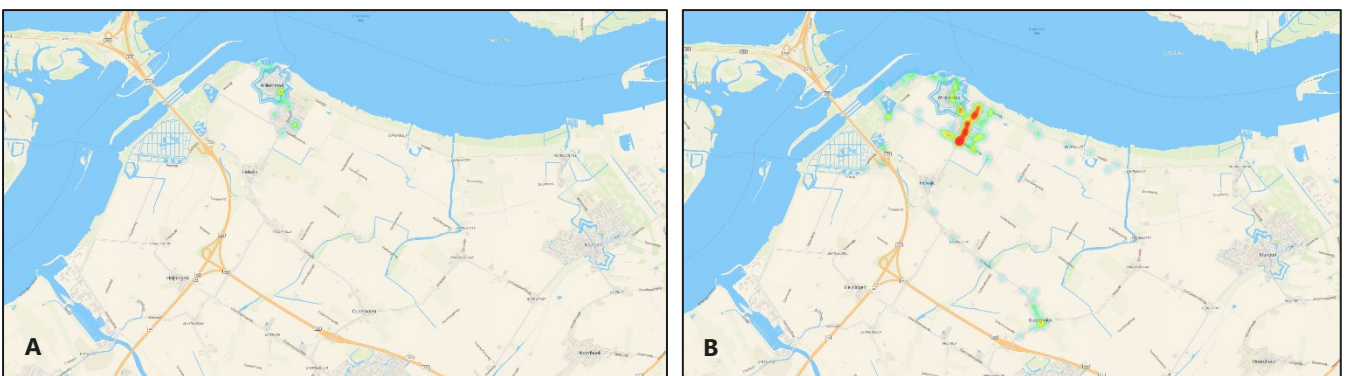


Figuur 3.4: Positieve punten (A) en aandachtspunten (B), gericht op verkeersveiligheid.

3.1.1.2 Oversteekbaarheid

Onder een goede oversteekbaarheid wordt verstaan dat langzaam verkeer veilig, snel en zonder gevaar in staat is om een weg met gemotoriseerd verkeer te kruisen. Opvallend is dat in de online enquête nauwelijks positieve punten worden genoemd ten aanzien van de oversteekbaarheid. De aandachtspunten focussen zich met name op het Steenpad en route naar de geplande MFA. Vanaf het kruispunt Noordlangeweg - Steenpad tot aan het kruispunt Grintpad - Oostdijk is op alle kruispunten aangegeven dat er sprake is van gevaarlijke situaties of dat deze naar verwachting gevaarlijker worden. Voor bewoners, kinderen en ouderen is het lastig deze kruispunten veilig over te steken door te hard rijdend verkeer, onoverzichtelijke kruispunten en voorrangssituaties en naar verwachting hogere verkeersintensiteiten.

Het kruispunt Noordlangeweg - Steenpad komt het meest terug als aandachtspunt. Door een krappe inrichting met lastige bochten en een onoverzichtelijke fietsoversteekplaats, durven/kunnen inwoners en schoolgaande kinderen niet of nauwelijks veilig over te steken.



Figuur 3.5: Positieve punten (A) en aandachtspunten (B), gericht op oversteekbaarheid.

3.1.1.3 Doorstroming

Qua doorstroming komen met name de belangrijkste autoverbindingen naar voren als aandachtspunt. De route Lierestraat/Grintweg is hierbij een veelgenoemde verbinding waar de verwachting is dat het verkeer fors zal toenemen door de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt in mindere mate ook voor de Oostdijk, die vanwege de smalle wegbreedte niet is ingericht om veel verkeer af te wikkelen.

Over het algemeen zijn rond alle ontwikkellocaties aandachtspunten voor de doorstroming van verkeer geplaatst. Bij al deze locaties wordt gevreesd dat het fors drukker wordt dan vandaag de dag. Ook de route naar Oudemolen valt op. Hier wordt momenteel al overlast ervaren door sluipverkeer.

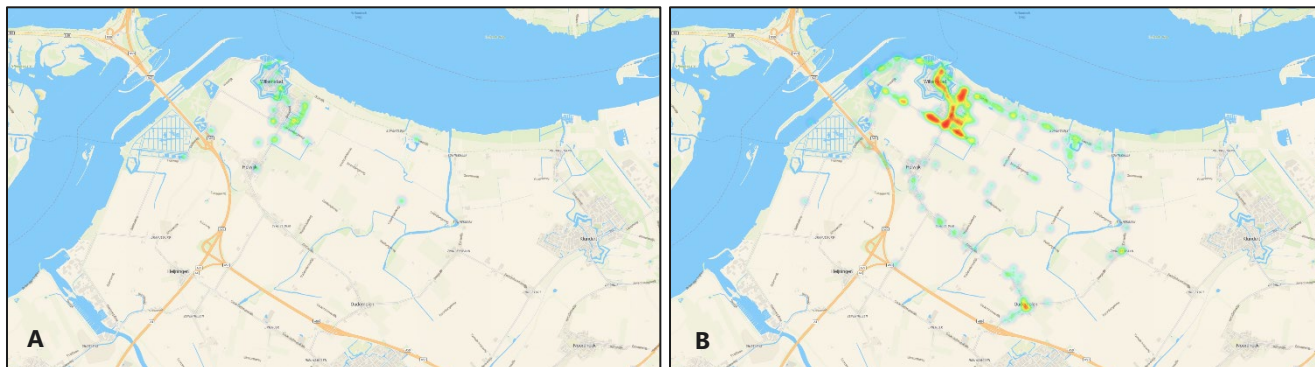


Figuur 3.6: Positieve punten (A) en aandachtspunten (B), gericht op doorstroming.

3.1.1.4 Leefbaarheid

Er zijn veel aandachtspunten geplaatst met betrekking tot de leefbaarheid van Willemstad en omgeving. Op nagenoeg alle belangrijke autoroutes en rondom alle ruimtelijke ontwikkelingen is aangegeven dat men bang is woonplezier te verliezen door toename van geluidshinder, een minder aantrekkelijke en groene omgeving en een verslechterde luchtkwaliteit.

Er wordt aangegeven dat de overlast door lucht- en geluidshinder en verkeersdruk in de afgelopen jaren al fors is toegenomen. Uit de enquête blijkt dat onder inwoners wordt gevreesd dat de leefbaarheid van Willemstad verder verslechterd als er meer wordt ontwikkeld. Dit geldt eveneens voor Oudemolen, waar de afgelopen jaren ook een verslechtering van de leefbaarheid is ervaren.



Figuur 3.7: Positieve punten (A) en aandachtspunten (B), gericht op leefbaarheid.

3.2 Inloopavond 9 mei 2023

Het tweede onderdeel van het participatietraject bestond uit een fysieke inloopavond voor bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. Deze inloopavond heeft dinsdag 9 mei 2023 plaatsgevonden in Buurthuis Irene te Willemstad. Hierbij zijn resultaten van de online enquête via Maptionnaire via panelen gepresenteerd aan de aanwezigen. Adviseurs van Goudappel en betrokkenen van de gemeente Moerdijk, waaronder wethouder Danny Dingemans) gingen hierbij in gesprek met aanwezigen over de gepresenteerde uitkomsten van de enquête. Het doel van deze avond was een verificatie van de opgehaalde wensen en opgaven, oftewel: klopt het wat uit de online enquête naar voren komt, herkennen inwoners en ondernemers zich in de aandachtspunten en missen er mogelijk nog belangrijke punten?

Ook de Stadstafel van Moerdijk (werkgroep verkeer) was aanwezig en ging actief in gesprek met bewoners en ondernemers. Hierbij lagen ook grote kaarten (A0) waarop aanwezigen opmerkingen, knelpunten, kansen en/of ideeën konden plaatsen. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt, resulterend in een grote lijst aan aandachtspunten en verbeterpunten. De opgehaalde informatie is samengevat in figuur 3.8 en de bijbehorende tabel op de volgende pagina.

Op hoofdlijnen komen veel van de opgehaalde aandachtspunten overeen met de resultaten van de online enquête. Daarbij kwamen een aantal aanvullingen en verscherpingen naar voren. De belangrijkste (meest genoemde) hiervan hebben betrekking op de parkeersituatie (en overlast) in de vesting en in de woonwijken daaromheen, de voorzieningen voor langzaam verkeer en de hoofdstructuur voor de auto. Samenvattend komen de volgende vragen specifiek naar voren:

- Hoe houden we de Vesting van Willemstad levendig en voorkomen we overlast?
- Hoe wordt Willemstad ontsloten voor de auto op een verkeersveilige manier en hoe voorkomen we overlast?
- Hoe kunnen we zorgen voor veilige verbindingen voor fietser en voetganger?

Bij al deze vragen speelt specifiek de invloed van de ruimtelijke ontwikkelingen mee.



Figuur 3.8: Locaties aandachtspunten en voorstellen die zijn opgehaald tijdens de inloopavond.

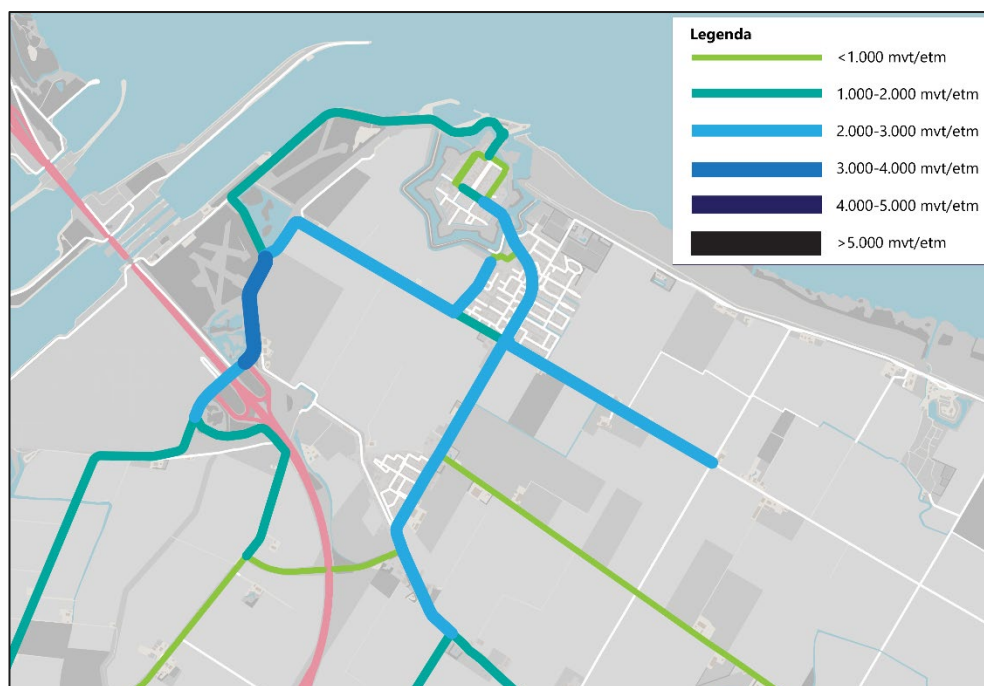
Locatie	Aandachtspunten	Concrete voorstellen
A	- Er wordt te hard gereden in de Vesting, met name in de Voorstraat. - Er is veel overlast van zware vrachtwagens. Dit is met name onwenselijk i.c.m. de oude/monumentale panden. - Vrachtverkeer is te groot voor de vesting. Vrachtverkeer kan de draai niet maken op de hoek Achterstraat/Landpoortstraat - Er is een hoge parkeerdruk in de Vesting. - Er is overlast van bezoekersparkeren in de Vesting, vooral in de drukke zomerperiode. - De Raadhuisstraat wordt ondanks éénrichtingsstructuur vaak tegen de richting in gebruikt.	- Autoluwe zondagen in de vesting. - Autoluwe vesting gedurende de hele week. - Bezoekersparkeren enkel buiten de vesting faciliteren. - Invoering betaald parkeren in de vesting. (zwaar) Vrachtwagenverbod in de vesting. - Betere bewegwijzering parkeerterrein Jumbo.
B	De Oostbeer verbinding mist.	Aanleg fiets- en wandelbrug tussen Bovendijk en Oostdijk.
C	- Er is angst dat de Menno van Coehoornstraat, De Lierestraat en Grintweg fors drukker worden door de MFA en verplaatsing van de Kogelvangers. - De fietsfaciliteiten op de Oostdijk zijn ondermaats. - De locatie van de nieuwe MFA leidt naar verwachting tot sluipverkeer door de Carel van Boetzelaerstraat. - Een aansluiting van Willemstad Oost op de kruising Grintweg-De Lierestraat-KWlaan is onwenselijk. De Grintweg (en De Lierestraat) zijn niet geschikt voor extra verkeer.	- Oostdijk bestemmen als fietspad voor scholen (MFA) en sportvoorzieningen. - Vrijliggend fietspad Oostdijk (gecombineerd met verbinding Oostbeer?). - Een fietspad onderlangs de Oostdijk. - Handhaving van huidige situatie met enkel bestemmingsverkeer op de Oostdijk (en oostelijk deel Grintweg). - Eénrichtingsstructuur richting de toekomstige school (MFA).
D	- Ter hoogte van het Steenpad nummer 1 ontbreekt een voetpad. - In de woonwijken vlak buiten de vesting is een parkeerprobleem tijdens de drukke zomerperiode.	N.v.t.
E	- Op de Noordlangweg (ten westen van het Steenpad) wordt geluidsoverlast en stank ervaren door de verkeersdrukke. - Een vrijliggend fietspad langs de Noordlangweg is gewenst (tussen Steenpad en Malthaweg).	Fietspad langs het wandelpad bij de Noordlangweg (ten westen van het Steenpad).
F	De kruising Malthaweg – Noordlangweg heeft een gevaarlijk oversteek voor fietsers.	- Het fietspad verder weg leggen van de bocht - Eerder oversteken voor de fiets (verder van de bocht af)
G	- Hoek Zandkreek - Priorindreef is onoverzichtelijk (m.n. voor fiets) en gevaarlijk i.c.m. parkeren en ontsluiting Kloosterblok IV. - Er ontbreekt een goede, veilige aansluiting voor de fiets vanaf het Steenpad richting de Kruissloot (Kloosterblok IV). - Een ontsluiting van Willemstad Oost in het westen via het Kloosterblok is ongewenst. De wegen zijn hier smal en leveren vandaag de dag al problemen op. Extra verkeer leidt naar verwachting tot geluidsoverlast en meer onveilige situaties.	N.v.t.
H	Er zijn vragen over de ontsluiting van de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. Hoe wordt verkeer van Willemstad Oost, de nieuwe school en het vakantiepark richting de snelweg geleid zonder overlast en onveiligheid?	N.v.t.
I	- Veel overlast van motoren, vooral in het toeristische seizoen. - De kruising Noordlangweg-Steenpad is onduidelijk en onoverzichtelijk. Dit leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties.	Afsluiting route Oudemolen-Stadsedijk-Steenpad/Noordlangweg voor motorrijders in het toeristische seizoen
J	- De Noordlangweg (ten oosten van het Steenpad) is te smal en daardoor niet geschikt voor veel verkeer. Een wegverbreding is lastig door de langsliggende sloten. - Op de Noordlangweg (m.n. oost) rijdt onder andere veel landbouwverkeer. Dit maakt openstelling van de weg lastig en gevaarlijk.	N.v.t.
K	Plannen camping Bovensluis leiden naar verwachting tot veel verkeersoverlast, ook in het landelijk gebied.	N.v.t.
L	Uitrit in de bocht Helsedijk (t.h.v. nr. 8) is onoverzichtelijk en gevaarlijk.	N.v.t.
M	De Westmiddelweg en de Oostmiddelweg zijn erg smal, waardoor verkeer in twee richtingen elkaar lastig kan passeren.	Stel op de Westmiddelweg en de Oostmiddelweg een éénrichtingsstructuur in voor een betere doorstroming (mogelijk uitgezonderd landbouwverkeer).
N	Een eventuele openstelling van de Noordlangweg oost wordt, naast een te smalle weginrichting, beperkt door de huidige aansluiting van de Noordlangweg op de Tonsedijk.	N.v.t.

4. Verkeerscijfers

4.1 Basisjaar 2019

Het basisjaar 2019 is als het ware een afspiegeling van de verkeersintensiteiten 'vandaag de dag'. Dit basisjaar is afkomstig uit het regionale verkeersmodel BBMA2022. Voor verkeersonderzoeken wordt veelal enkel gebruik gemaakt van prognoses van toekomstige intensiteiten, daar een ontwikkeling 'toekomstproof' dient te zijn. Om aandachtspunten en verbeterpunten van inwoners en ondernemers te begrijpen, zijn huidige intensiteiten echter juist wel goed vergelijkingmateriaal. Indien vandaag de dag overlast wordt ervaren, is het immers ook nodig om verkeersintensiteiten van de huidige situatie te bezien.

Figuur 4.1 toont de verkeersintensiteiten in het basisjaar 2019, geschaald in zes intensiteitsklassen. Vandaag de dag ontsluit verkeer van en naar Willemstad voornamelijk over de Noordlangeweg richting de A59. Hier rijden op het drukste deel circa 3.000-4.000 motorvoertuigen per etmaal. Een kleiner deel van het verkeer rijdt via Helwijk richting Oudemolen naar de A59 en Klundert. De Noordlangeweg ten oosten van de Westmiddelweg is niet opgenomen in het verkeersmodel voor 2019. Hier geldt vandaag de dag een verbod op verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer).



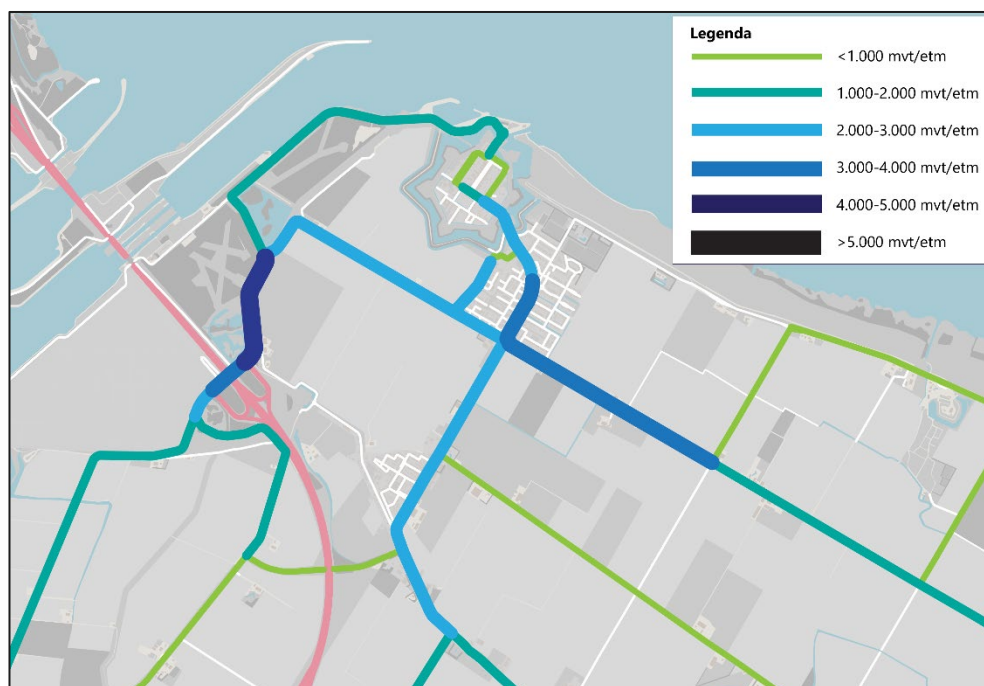
Figuur 4.1: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) in het basisjaar 2019 (BBMA2022).

4.2 Prognosejaar 2040 autonoom

In figuur 4.2 zijn de verkeersintensiteiten zichtbaar voor het autonome prognosejaar 2040. Hierin zit zogenaamde autonome groei (huishoudensgroei, groei in autobezit, vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen etc.), maar extra ruimtelijke ontwikkelingen zoals Willemstad Oost, Camping Bovensluis en de MFA) zijn hierin nog niet opgenomen. Daarnaast is op verzoek van de gemeente de Noordlangeweg ten oosten van de Westmiddelweg opengesteld voor autoverkeer (ETW-60), waardoor de Noordlangeweg als doorgaande verbinding richting Klundert in het verkeersmodel zit.

De verkeersintensiteiten in figuur 4.2 maken, ten opzichte van figuur 4.1 duidelijk dat als gevolg van autonome groei de verkeersintensiteiten al stijgen binnen het gehele studiegebied. Zonder de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, camping etc.) neemt de verkeersdruk dus reeds toe in Willemstad toe ten opzichte van 'vandaag'.

Als we kijken naar 2040 zien we met name een groei van verkeer op de Noordlangeweg. Voor 2040 is de Noordlangeweg (ten westen van de Westmiddelweg) zogenoemd wel opgenomen in het verkeersmodel. Bij handhaving van het huidige verbod op de Noordlangeweg, zal de verkeersdruk in en om Willemstad verder toenemen.



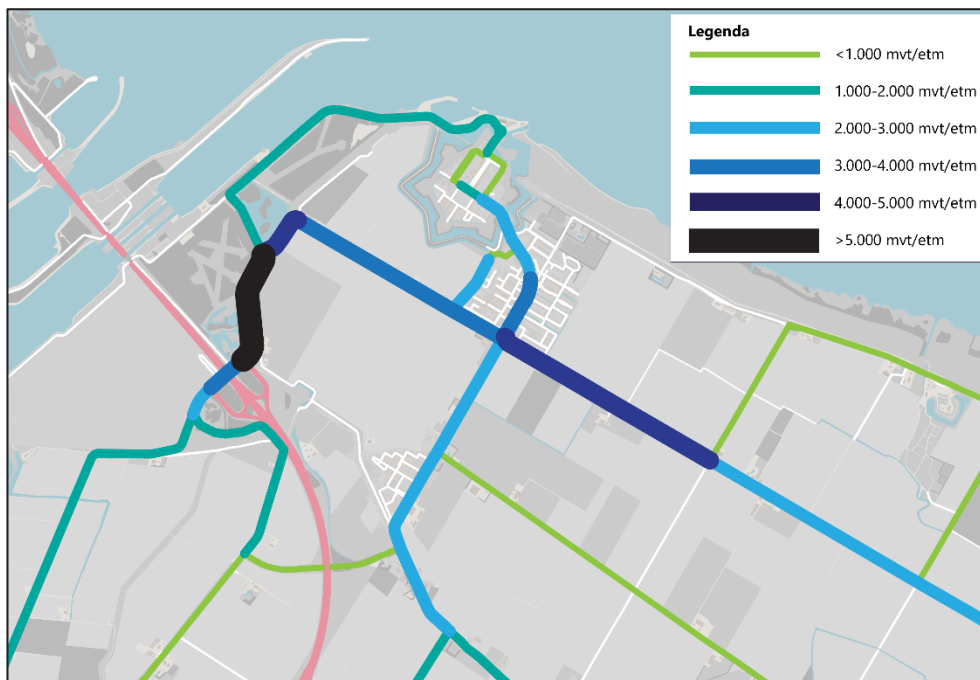
Figuur 4.2: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) in het autonome prognosejaar 2040, inclusief opengestelde Noordlangeweg (BBMA2022).

4.3 Planvariant A, prognosejaar 2040

In planvariant A is, net als in het autonome prognosejaar 2040, de Noordlangeweg opengesteld voor autoverkeer (ETW-60). Aanvullend zijn in planvariant A de ruimtelijke ontwikkelingen (Willemstad Oost, Camping Bovensluis en MFA) toegevoegd aan het verkeersmodel. Zodoende toont figuur 4.3 de verkeersintensiteiten bij realisatie van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom Willemstad voor het prognosejaar 2040.

Bij realisatie van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en om Willemstad stijgen de verkeersintensiteiten logischerwijs verder in 2040. Wederom is met name een groei van verkeer zichtbaar op de gehele Noordlangeweg. Deze weg zal een nog belangrijkere functie krijgen voor de ontsluiting van verkeer van en naar Willemstad. Waar 'vandaag de dag' (basisjaar 2019) nog sprake is van een verkeersintensiteit van ca. 2.000-3.000 mvt/etm, stijgt dit in planvariant A naar meer dan 4.000 op enkele delen van de Noordlangeweg. Dit betreft met name de punten waar verkeersstromen 'samenkomen', oftewel ter hoogte van de Westdijk en ter hoogte van de ontwikkeling Willemstad Oost. Het drukste wegdeel is echter de Maltaweg als belangrijke verbinding naar de A59. Hier rijden per etmaal meer dan 5.000 motorvoertuigen, terwijl dit 'vandaag de dag' nog 3.000 tot 4.000 motorvoertuigen betreft.

De verkeersintensiteiten in de vesting van Willemstad blijven, net als in het basisjaar 2019 en het autonome prognosejaar 2040 onder de 1.000 mvt/etm. De verkeersgroei is zodoende met name zichtbaar op de omliggende ontsluitingsstructuur van de stad, specifiek de Noordlangeweg.



Figuur 4.3: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) in het prognosejaar 2040, inclusief R.O. en opengestelde Noordlangeweg (BBMA2022).

4.4 Planvariant B, prognosejaar 2040

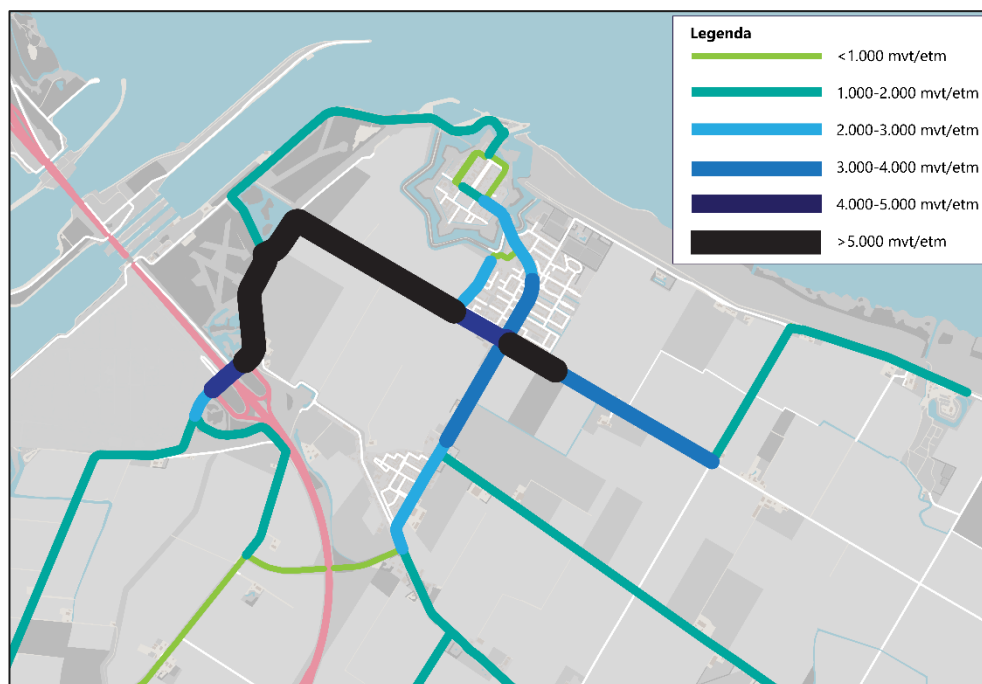
Op verzoek van de gemeente Moerdijk is een extra planvariant doorgerekend in het verkeersmodel. In de huidige situatie is de Noordlangeweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer tussen de Westmiddelweg en Oostmiddelweg (uitgezonderd bestemmingsverkeer). In het autonome prognosejaar 2040 en planvariant A is rekening gehouden met een openstelling van de Noordlangeweg ter ontsluiting van Willemstad. Deze ingreep is echter slechts een 'denkrichting' en is geen vastgesteld beleid. Zodoende is het ook wenselijk om verkeersintensiteiten in het prognosejaar 2040 te beschouwen waarin wèl de diverse ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen, maar de Noordlangeweg niet is opengesteld voor gemotoriseerd verkeer.

Om ongewenste verkeersverschuivingen door Helwijk en Oudemolen te voorkomen, is aan deze planvariant een aanpassing gedaan aan de komgrens en maximumsnelheid binnen de kom van Helwijk. Er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt dat verkeersintensiteiten niet mogen toenemen in Oudemolen, onder meer voortkomend uit de constatering dat de verkeersintensiteiten op onder meer de Oude Molensedijk hoger zijn dan het maximum wat bij de huidige wegcategorie (ETW1) passend is (bron: Verkeersveiligheidsplan Moerdijk 2018-2028). Specifiek betreffen de netwerkaanpassingen in planvariant B een uitbreiding van de komgrens bij Helwijk tot aan het plateau bij het kruispunt Oude Heijningsweg (oostelijke tak kruispunt) en invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom van Helwijk.

Figuur 4.4 toont de verkeersintensiteiten in het prognosejaar 2040 voor planvariant B. Het is duidelijk zichtbaar dat de Noordlangeweg (ten westen van het Steenpad) te maken krijgt met een verdere verkeerstoename wanneer de Noordlangeweg ten oosten van het Steenpad enkel toegankelijk blijft voor bestemmingsverkeer. Verkeer van en naar Willemstad heeft immers nog twee opties om te ontsluiten, te weten:

- via de Noordlangeweg richting de A59
- via Helwijk en Oudemolen.

De toename van verkeer in planvariant B is echter voornamelijk terug te zien op de Noordlangeweg als gevolg van de aangepaste komgrens en verlaagde snelheid binnen de kom van Helwijk. De verkeersintensiteit op de Noordlangeweg stijgt tot boven de 5.000 mvt/etm, terwijl de intensiteit ter hoogte van Helwijk net als 'vandaag de dag' (basisjaar 2019) onder de 3.000 mvt/etm blijft. Het verleggen van de komgrens in combinatie met een lagere maximumsnelheid binnen de kom resulteert dus vooral in verkeersgroei op de Noordlangeweg, terwijl overige wegen worden 'ontzien'.



Figuur 4.4: Verkeersintensiteiten (mvt/etm) in het prognosejaar 2040, inclusief R.O. en aanpassing komgrens Helwijk (30 km/uur). De Noordlangeweg is niet opengesteld (BBMA2022).

5. Confrontatie verkeerscijfers en wensen/kansen inwoners

Gedurende het participatietraject (hoofdstuk 3) zijn veel wensen en kansen opgehaald onder bewoners, ondernemers en overige betrokkenen binnen Willemstad. Bovendien heeft de stadstafel (werkgroep verkeer) ideeën voor de toekomst om het verkeer in en om Willemstad beter te organiseren. Het is duidelijk dat er zorgen bestaan over de huidige en vooral toekomstige verkeerssituatie in en rondom Willemstad. Met name de diverse maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor Willemstad de komende jaren staat zijn hiertoe reden voor bezorgdheid onder inwoners.

Verkeerscijfers zoals gepresenteerd in hoofdstuk 4 tonen aan dat het, in vergelijking met 'vandaag de dag', inderdaad drukker wordt in Willemstad. Dit betekent echter niet dat per definitie problemen ontstaan op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en/of leefbaarheid. In dit hoofdstuk is vergeleken in hoeverre de zorgen, wensen en kansen van inwoners, ondernemers en anderen betrokkenen ook daadwerkelijk aansluiten bij de te verwachten verkeerscijfers. Op die manier kan er een gedragen verkeersplan ontstaan dat inwoners het vertrouwen geeft dat er niet alleen gekeken wordt naar de 'technische haalbaarheid en inpasbaarheid', maar ook wordt gekeken naar de zorgen en wensen die ze zelf hebben. Op enkele thema's is daarom een vergelijking gemaakt tussen de zorgen en wensen die naar voren zijn gekomen tijdens het participatietraject en de verkeerscijfers uit het verkeersmodel. Hierbij moet worden aangemerkt dat het verkeersmodel geen rekening houdt met landbouwverkeer en pieken in recreatief verkeer.

VERKEERSTOENAMES

Gedurende het participatietraject is sterk de zorg van bewoners naar voren gekomen dat het te druk wordt in zowel de vesting en woonwijken in Willemstad als op de ontsluitingswegen rondom Willemstad. Dit is een trend die ten dele wordt onderschreven door verkeerscijfers uit het verkeersmodel. De verwachte toename van verkeer in de vesting, zoals door inwoners wordt gevreesd, is niet terug te zien in de resultaten van de verkeersmodelberekeningen. Verkeersintensiteiten blijven in de toekomstige situatie, inclusief de diverse ruimtelijke ontwikkelingen soortgelijk aan vandaag de dag.

Zorgen over verkeerstoenames in de (oostelijke) woonwijken zijn op basis van verkeersmodelberekeningen niet zichtbaar. Onderliggende wegen zoals de Grintweg, De Lierestraat en Priorindreef zijn immers niet opgenomen in het verkeersmodel. Het is daarentegen wel duidelijk dat, als gevolg van de MFA, meer verkeer (auto en fiets) van en naar de MFA zal rijden via De Lierestraat en Grintweg. Doordat niet duidelijk is hoeveel verkeer hier in de huidige situatie rijdt, is lastig in te schatten in hoeverre dit daadwerkelijk een probleem is voor De Lierestraat en of hier voldoende restcapaciteit is. De Grintweg is qua wegprofiel echter smaller en is in de huidige situatie enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De Grintweg zal, indien deze weg als ontsluitingsroute voor de MFA en

de sportvelden dient, dus moeten worden opengesteld voor verkeer waarbij naar verwachting een breder wegprofiel wenselijk is.

In de verkeersmodelberekeningen is de ruimtelijke ontwikkeling Willemstad Oost, in planvarianten A en B, toegevoegd aan het verkeersmodel middels twee aantakkingen. Verkeer kan ontsluiten op zowel de Noordlangeweg als het Steenpad (via de bestaande woonwijk), maar maakt op basis van de verkeersmodelberekening nagenoeg volledig gebruik van de ontsluiting op de Noordlangeweg. Deze route is een meer directe ontsluiting richting de A59, waardoor de ontsluiting door het Kloosterblok slechts in beperkte mate wordt gebruikt. De verkeerstoename in het Kloosterblok is zodoende beperkt.

De grootste toenames van verkeer zijn in alle onderzochte varianten zichtbaar op de Noordlangeweg. In de huidige situatie is de Noordlangeweg (ten westen van het Steenpad) al de belangrijkste ontsluitingsader voor verkeer van en naar Willemstad. Ten oosten van het Steenpad is de Noordlangeweg in de huidige situatie enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. In de verkeersmodelberekening voor het prognosejaar 2040 (autonoom en planvariant A) is rekening gehouden met een openstelling van de Noordlangeweg als doorgaande verbinding richting Klundert. Verkeersintensiteiten stijgen daarmee al fors in de autonome situatie 2040 en verkeer rijdt 'binnendoor' naar onder meer Klundert en Moerdijk en de A16/A17.

OVERSTEEKBAARHEID

In de huidige situatie spreken inwoners reeds over knelpunten bij het oversteken van het Steenpad. Vanaf het fiets- en voetpad aan het Steenpad is het niet mogelijk om veilig over te steken richting de woonwijk Kloosterblokje IV. Vanaf het fiets- en voetpad op het Steenpad zijn wel oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer richting de Priorindreef. Voor voetgangers is een zebrapad aanwezig; fietsverkeer is hier echter uit de voorrang. Bij de oversteek richting De Lierestraat is ook voor voetgangers geen oversteekvoorziening aanwezig. Dit, in combinatie met hardrijdend verkeer, resulteert in een matige oversteekbaarheid van het Steenpad. Qua verkeersintensiteiten (ca. 3.000 mvt/etm) op het Steenpad is dit niet per definitie problematisch, maar dit is wel een aandachtspunt in combinatie met de voorziene locatie van de MFA. Hiermee zijn oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer mogelijk meer gewenst als onderdeel van school- en sportroutes.

VOORZIENINGEN LANGZAAM VERKEER

Uit de verkeersmodelberekeningen is gebleken dat de verkeersintensiteiten voornamelijk toenemen op de Noordlangeweg. Juist hier leven onder inwoners zorgen over de veiligheid voor fietsverkeer. Op deze weg verblijft fietsverkeer gemengd op de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. CROW-richtlijnen geven aan dat op een Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (tabel 5.2) en gemengde weginrichting met fietsverkeer op de rijbaan passend is tot een verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etm. Idealiter is vanaf een verkeersintensiteit van 2.000 tot 3.000 mvt/etm echter een vrijliggend fietspad aanwezig. In de huidige situatie rijdt op de Noordlangeweg (ten westen van het Steenpad) ca. 2.300 mvt/etm, waardoor kan worden gekozen voor zowel een gemengde inrichting als een gescheiden fietsvoorziening. In de toekomstvarianten stijgt de verkeersintensiteit echter

verder, met name in planvariant B tot boven de 5.000 mvt/etm. Hierbij is volgens CROW-richtlijnen dan een vrijliggend fietspad noodzakelijk.

			Fietsnetwerkcategorie			
Weg- categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)		Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur (Ifiets <750/etm)	Hoofdfietsnetwerk (Ifiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (Ifiets > 2.000/etm)
Erf- toegangsweg	stapvoets of 30		< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds- ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant		fietspad	
	50	2x2 rijstroken				
	70			fiets-/bromfietspad		

Tabel 5.1: Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom (CROW-publicatie 351 – Ontwerpwijzer fietsverkeer).

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofd fietsnetwerk of snelle fietsroute (Ifiets > 500/etm)
Erf- toegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als I _{auto} < I _{fiets} ¹⁾ ; fietspad of gemengd als I _{auto} > I _{fiets}
		2.000-3.000	fietspad, eventueel fietsstroken	
		> 3000	fietspad	
Gebieds- ontsluitingsweg	80	niet relevant	fiets-/bromfietspad	

1) plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

Tabel 5.2: Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken buiten de bebouwde kom (CROW-publicatie 351 – Ontwerpwijzer fietsverkeer).

VERKEERSITUATIE VESTING (PARKEREN EN VRACHT)

Veel zorgen van bewoners hebben betrekking op de verkeerssituatie in de vesting van Willemstad. Er wordt hier te hard gereden, er is parkeeroverlast van met name toeristen en er is overlast van (te) zwaar vrachtverkeer. Dit zijn aandachtspunten die in de huidige situatie spelen, maar waarvoor richting de toekomst grotere problemen worden verwacht bij realisatie van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Dit effect is echter niet terug te zien in de verkeerscijfers uit het verkeersmodel. De autonome groei en diverse ruimtelijke ontwikkelingen lijken niet of nauwelijks te leiden tot verkeerstoenames in de vesting van Willemstad. Zodoende lijkt de verkeerssituatie binnen de vesting van Willemstad niet te verslechteren, maar wordt deze ook niet verbeterd.

5.1 Concrete ideeën/wensen werkgroep verkeer

Zoals genoemd heeft de werkgroep verkeer van de stadstafel Willemstad reeds ideeën en wensen aangedragen voor een toekomstbestendige verkeerssituatie in en rondom Willemstad. Deze ideeën zijn gebundeld in het document 'Toekomstbestendige mobiliteit in en om Willemstad'. In deze paragraaf worden deze ideeën afgezet tegen de resultaten van de verkeersmodelberekeningen en het participatietraject.

De werkgroep verkeer constateert, overeenkomstig met de resultaten uit het verkeersmodel en het participatietraject, dat de huidige infrastructuur in en rondom Willemstad de nodige aandacht behoeft. Willemstad heeft in de huidige situatie slechts drie mogelijke ontsluitingsroutes, te weten via de Lantaarndijk/Hellegatsweg, de Noordlangeweg (westen) en het Steenpad/de Stadsedijk (via Oudemolen). Dit zijn allemaal relatief smalle wegen waarvan verschillende typen verkeer (gemotoriseerd-, vracht-, landbouw-, recreatief- en langzaam verkeer) gezamenlijk gebruik maken. Dit resulteert in verkeersonveiligheid, overlast en zorgen over de toekomst onder inwoners. Dit blijkt eveneens uit de resultaten van de Maptionnaire en de inloopavond.

De diverse maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor Willemstad de komende jaren staat zijn aanleiding geweest voor enkele concrete suggesties voor de infrastructuur rond Willemstad.

NIEUWE ONTSLUITING VOOR VERKEER VAN EN NAAR WILLEMSTAD VIA DE TUSSENWEG

De werkgroep verkeer pleit voor een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de snelweg tussen de Tussenweg en Sint Antonieweg. Dit zorgt voor een extra ontsluitingsroute naar de A59 met als doel ontlasten van de Noordlangeweg, het Steenpad/Stadsedijk en Oudemolen.

Om de haalbaarheid en verkeerseffecten van deze nieuwe ontsluitingsroute inzichtelijk te maken is een doorrekening met het verkeersmodel nodig. Enkel daarmee is aan te tonen of het doel, het ontlasten van bijvoorbeeld de Noordlangeweg, daadwerkelijk wordt bereikt door deze maatregel. Het is immers de vraag of verkeer van en naar Willemstad en omstreken daadwerkelijk andere routes gaat rijden of dat de Noordlangeweg nog steeds een directe, aantrekkelijke verbinding blijft. Bovendien moeten ook verkeersverschuivingen naar bijvoorbeeld het Steenpad en de Tussenweg worden onderzocht. De Tussenweg is momenteel enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer en moet worden opengesteld, inclusief een toekomstbestendige inrichting passend bij de te verwachten intensiteiten. Daarnaast zal het mogelijk drukker worden op het Steenpad in Helwijk, wat gezien het smalle wegprofiel en de aanwezigheid van langzaam verkeer op de rijbaan in de huidige inrichting mogelijk ook niet wenselijk is. Voorkomen moet worden dat verkeersproblemen enkel worden verplaatst naar een andere weg/route zonder deze daadwerkelijk op te lossen.

NIEUWE FIETS- EN WANDELVERBINDING TUSSEN DE FORTEN

Een tweede idee van de werkgroep verkeer is het aanleggen van nieuwe fiets- en wandelverbindingen tussen Fort Bovensluis en Fort Sabina en tussen Fort Sabina en De Hel (langs de Maltaweg). Hiermee ontstaat een aantrekkelijke (recreatieve) verbinding met de

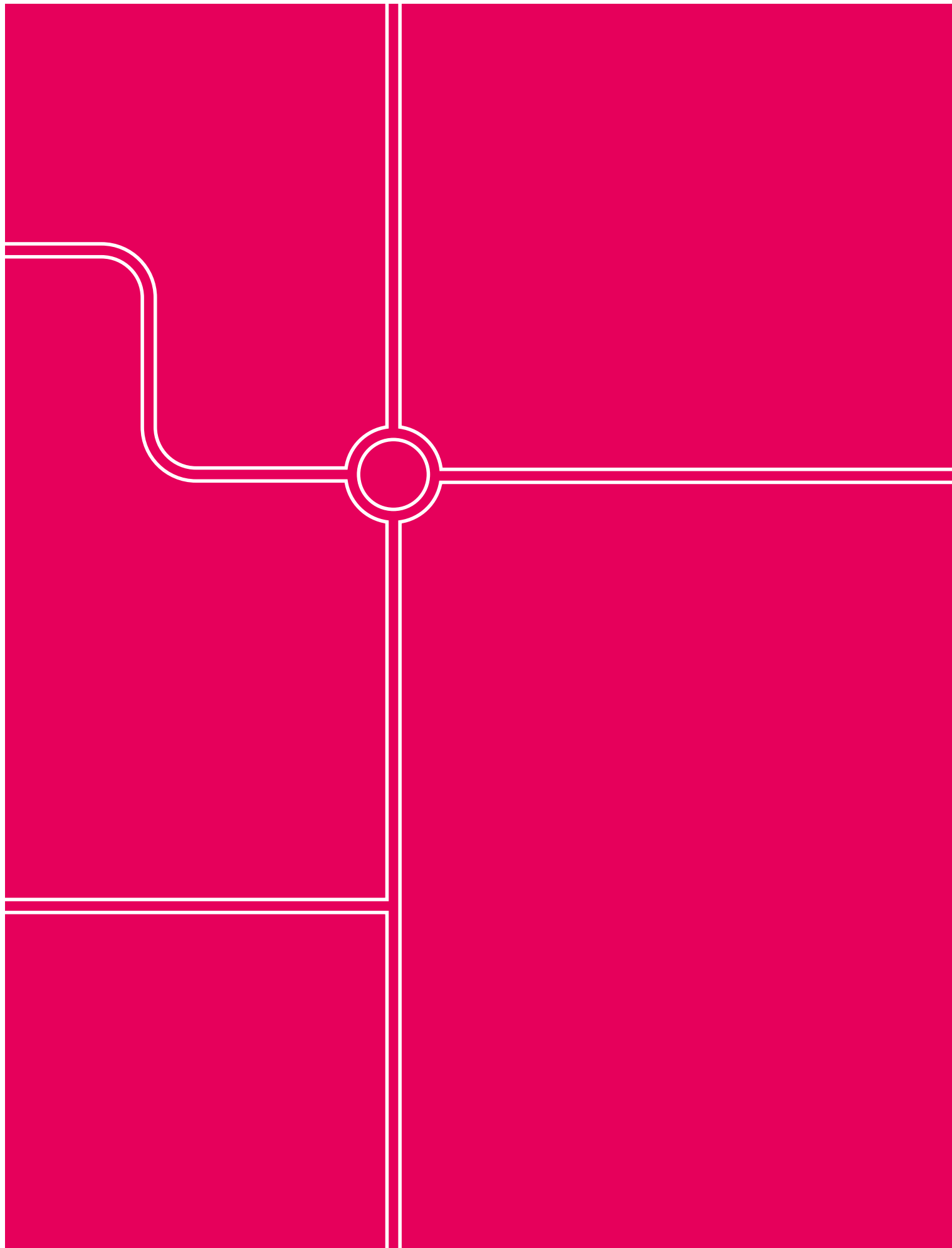
jachthaven Noordschans en tevens een veilige fietsroute voor scholieren van en naar Zevenbergen en gebruikers van het recreatiepark.

In het licht van de verkeerstoenames in en rondom Willemstad (autonoom en als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen) is het wenselijk om langzaam verkeer te scheiden van gemotoriseerd verkeer. Het toevoegen van missing links in het fiets- en wandelnetwerk kunnen hieraan bijdragen.

ROTONDE ALS KRUISPUNTVORM STEENPAD – NOORDLANGEWEG

De derde wens van de werkgroep verkeer is het inrichten van de kruising Steenpad – Noordlangeweg als rotonde. Dit beoogt een overzichtelijkere en veiligere situatie, met name voor fietsers. Dit sluit goed aan bij knelpunten voortkomend uit de Maptionnaire en de inloopavond. Het kruispunt Steenpad – Noordlangeweg wordt met de huidige inrichting veelvuldig aangemerkt als onveilig, onoverzichtelijk en gevaarlijk voor overstekend fietsverkeer. Een rotonde kan de snelheid van het autoverkeer mogelijk meer onderbreken en de zichtbaarheid van overstekend fietsverkeer verbeteren.

Voor de ruimtelijke inpassing en vormgeving van een rotonde op dit kruispunt is nader onderzoek nodig. Zo moet worden onderzocht of een rotonde inpasbaar is tussen het omliggende percelen en de naastgelegen sloot en of fietsverkeer in de voorrang kan worden gesteld.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32