



Gemeente Vijfheerenlanden  
T.a.v. de leden van de Gemeenteraad  
Postbus 11  
4140 AA LEERDAM

Ons kenmerk : 1314924

Datum : 17 december 2024

Onderwerp : Raadsinformatiebrief  
Verkeerssituatie en -onderzoek  
Leerdam

Geachte leden van de raad,

De verkeerssituatie in Leerdam wordt momenteel aanvullend onderzocht. In de Commissie Ruimte, Wonen en Duurzaamheid (Cie RWD) van 15 oktober 2024 bleek dat er behoefte was aan verduidelijking. In deze brief informeren wij u over de knelpunten, op welk thema en hoe deze zich met de langzaamverkeertunnel Broekgraaf (hierna genoemd 'langzaamverkeertunnel') en de bestuurlijke afspraken met ProRail tot elkaar verhouden. Het is belangrijk om de keuze van het soort onderzoek te duiden en om uw raad een realistisch beeld te schetsen van de te verwachten uitkomsten. In deze brief informeren wij u hierover en schetsen wij het vervolgproces, zodat duidelijk is welke stappen worden genomen na de oplevering van de onderzoeksresultaten.

Mobiliteitsvraagstukken staan zelden op zichzelf en moeten daarom in een breder perspectief worden geplaatst. Een zogeheten helicopterview is hierbij essentieel. Door de eerder verzamelde onderzoeksgegevens te combineren met de resultaten van het lopende onderzoek, kan het team Mobiliteit een integraal beeld vormen van de totale verkeerssituatie in Leerdam. Dit inzicht is cruciaal om effectieve maatregelen te ontwikkelen die de kern van de problemen aanpakken zonder deze te verplaatsen naar andere locaties binnen de gemeente.

In Leerdam zijn er grofweg drie hoofdthema's op het gebied van mobiliteit die aandacht vragen:

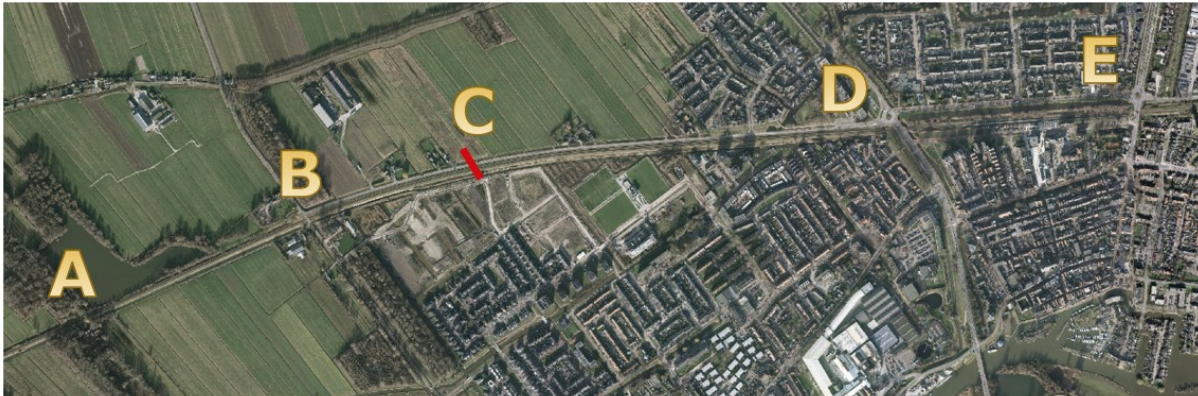
1. Spoorveiligheid
2. Doorstroming van het verkeer
3. Verkeersstromen Nieuwland

Deze vraagstukken staan niet los van elkaar. Of er sprake is van een causaal verband tussen deze thema's wordt op dit moment nader onderzocht.

## **1. Spoorveiligheid**

In Leerdam zijn meerdere spoorwegovergangen, waarbij spoorveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Voor enkele locaties zijn verbeteringen noodzakelijk. Hierover zijn bestuurlijke afspraken gemaakt met ProRail, mede in relatie tot de ontwikkeling van

Broekgraaf en Broekgraaf-Noord. Deze afspraken worden binnenkort geactualiseerd en opnieuw vastgelegd. Per locatie wordt samen met ProRail de situatie geanalyseerd en worden maatregelen besproken. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste locaties:



A: Eendenkooi    B: Koenderseweg    C: Langzaam verkeerstunnel    D: Recht van Ter Leede    E: Spoorstraat

1

- A. Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO): ProRail is verantwoordelijk voor het aanpakken van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een van deze NABO's wordt gebruikt door Landgoed de Eendenkooi in Kedichem. ProRail is in gesprek met het landgoed over het opheffen van de erfdienstbaarheid. Er wordt een alternatief ontsluitingspad aangeboden richting de beveiligde overweg aan de Koenderseweg, samen met een financiële schadeloosstelling. We gaan hier in deze brief niet nader in op deze locatie, maar hebben deze voor de volledigheid wel benoemd;
- B. Koenderseweg: De Koenderseweg valt in principe onder het eigendom en beheer van het Waterschap Rivierenland. In 2013 sloot de voormalige gemeente Leerdam echter een overeenkomst met het waterschap, waarbij het beheer van de weg tijdelijk werd overgedragen in verband met de bouw van de wijk Broekgraaf. De praktische uitvoering van dit beheer is sindsdien door de projectorganisatie Broekgraaf verzorgd.  
In de overeenkomst is vastgelegd dat deze regeling geldig blijft totdat de bouw van Broekgraaf volledig is afgerond. Dit biedt de betrokken partijen flexibiliteit om het beheer aan te passen zodra de ontwikkeling van de wijk voltooid is.  
De spoorwegovergang aan de Koenderseweg speelt een rol in de verkeersafwikkeling rondom Broekgraaf. Hoewel de overgang al is verbreed vanwege bouwverkeer, is verdere aanpassing nodig om de veiligheid en doorstroming te verbeteren. Samen met ProRail, het Waterschap Rivierenland en de projectorganisatie Broekgraaf wordt een nieuw ontwerp uitgewerkt. Dit ontwerp houdt rekening met de capaciteitsgroei door de bouw van Broekgraaf-Noord. Besluitvorming en uitvoering wachten echter op de afronding van het lopende onderzoek en de overdracht van het beheer van de weg.
- C. Langzaamverkeertunnel:  
In oktober heeft de Cie RWD geconcludeerd dat een besluit over de langzaamverkeertunnel wordt uitgesteld. In de gesprekken met ProRail zijn we erin geslaagd om, gegeven het standpunt van uw raad, tot herijking van de eerdere bestuurlijke afspraken te komen. ProRail ondersteunt inmiddels een

<sup>1</sup> Overzichtskaart Spoorwegovergangen

breder aanpak, gericht op integrale oplossingen voor zowel fiets- als autoverkeer bij alle spoorwegovergangen.

Hiermee is de realisatie van deze specifieke tunnel niet langer een randvoorwaarde voor de plannen rond Broekgraaf-Noord. Het realiseren van spoorwegovergangen die het extra verkeer vanwege deze bouw veilig kan afwikkelen blijft een eis. Dit wederzijds commitment biedt echter de ruimte om alternatieven te onderzoeken en financiering vanuit Broekgraaf-Noord te betrekken.

Wij verwachten dat dit niet tot problemen hoeft te leiden in het kader van de WBI subsidie. Voor een eventuele alternatieve oplossing zal immers ook vanuit Broekgraaf Noord een financiële bijdrage nodig zijn.

D. Recht van Ter Leede:

De spoorwegovergang bij het Recht van Ter Leede wordt gekenmerkt door zowel verkeersvertragingen als veiligheidsrisico's. In de bestuurlijke afspraken met ProRail is vastgelegd dat hier uiterlijk in 2031 een ongelijkvloerse overgang gerealiseerd wordt. Een tunneloptie onder het spoor is echter financieel, technisch en ruimtelijk problematisch. Daarnaast is het onzeker of een dergelijke ingreep de problematiek daadwerkelijk oplost en of dat deze proportioneel is.

Wethouder Van Montfoort heeft het onderwerp ook besproken in bestuurlijk overleg met ProRail. ProRail heeft begrip voor de integrale studie naar verkeersstromen en de afwegingen om juiste investeringen te doen in bereikbaarheid en veiligheid. Dit betekent echter dat de huidige situatie voorlopig gehandhaafd blijft, wat zorgen oproept bij ProRail. Daarom wordt ProRail nauw betrokken bij het lopende onderzoek.

Het primaire doel is het verbeteren van de veiligheid bij de overgang (b.v. opsluiting) en het voorkomen van terugslag op het spoor tijdens drukte. Welke maatregelen hiervoor nodig zijn, wordt pas duidelijk na de analyse van de onderzoeksresultaten, waarin ProRail actief meekijkt. Een specifiek probleem op deze locatie en op de locatie bij de Spoorstraat (E op het kaartje) is dat de rotonde te dicht bij de spoorwegovergang ligt volgens de huidige richtlijnen. Dit verhoogt het risico dat voertuigen stil komen te staan op het spoor bij sluiting van de overweg.

Voor de vervanging van de verkeersregelininstallatie (VRI) en de verkeersproblemen bij de Zuid-Hollandweg en de Tiendweg is een droneonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bracht ook in kaart wat de impact van een spoorsluiting op het verkeer is. Wethouder Van Montfoort vertelde over deze resultaten in de Cie RWD. Uit het onderzoek blijkt dat de overweg zelf niet de belangrijkste oorzaak is van verkeersopstoppen, maar dat de verkeersregelininstallatie (VRI) op het kruispunt bij de Tiendweg de meeste vertraging veroorzaakt. Meer duidelijkheid over mogelijke oplossingen wordt verwacht na de analyse van de laatste onderzoeksresultaten door het team Mobiliteit.

Conclusie: De spoorveiligheid in Leerdam wordt integraal aangepakt, met oog voor de samenhang tussen locaties en verkeersstromen. Het doel is veilige en toekomstbestendige oplossingen te realiseren, zonder de problematiek te verschuiven naar andere plekken. ProRail blijft een actieve partner in dit proces, waarbij de uitkomsten van het lopende onderzoek richtinggevend zijn voor de uiteindelijke maatregelen.



## **2. Doorstroming van het verkeer:**

Tijdens spitsuren en andere drukke momenten ondervindt Leerdam verkeershinder, met name bij de afwikkeling van verkeer rondom spoorwegovergangen. Een groot deel van de ervaren problemen wordt toegeschreven aan de sluitingen van het spoor bij passerende treinen. Bij het Recht van Ter Leede en de Spoorstraat leidt dit regelmatig tot verkeersopstoppen die terugslag veroorzaken richting de Tiendweg.

Uit een recent uitgevoerd droneonderzoek blijkt dat deze terugslag niet direct wordt veroorzaakt door de spoorwegovergang of de nabijgelegen rotonde, maar door de verkeersregelininstallatie (VRI) op het kruispunt van de Tiendweg. Deze VRI, die het einde van zijn levensduur heeft bereikt, moet op korte termijn worden vervangen. De kosten van € 350.000 zijn opgenomen in de begroting van 2025, met uitvoering gepland in 2026.

Bij de vervanging van de VRI wordt niet gekozen voor een eenvoudige 1-op-1 vervanging. In plaats daarvan wordt gestreefd naar een vernieuwde inrichting die de doorstroming structureel verbetert. Tegelijkertijd blijft de positionering van de rotonde ten opzichte van de spoorwegovergang een aandachtspunt, omdat deze situatie volgens de huidige richtlijnen niet ideaal is. De verkeersafwikkeling op en rondom de rotonde wordt daarom meegenomen in het bredere onderzoek.

De resultaten van het lopende onderzoek zijn essentieel om tot een goed onderbouwd en effectief maatregelenpakket te komen. Hiermee wordt niet alleen ingezet op een betere doorstroming, maar ook op een samenhangende oplossing voor de verkeersproblematiek in Leerdam.

## **3. Verkeersstromen Nieuwland**

Door de ontwikkeling van Broekgraaf is het verkeer dat door Nieuwland rijdt toegenomen. Dit betreft de route Parallelweg – Koenderseweg – Nieuwe Geer – Zijlkade – A27. De verwachting is dat met de realisatie van Broekgraaf-Noord deze toename door zal zetten. Het huidige onderzoek kan alleen iets zeggen over de herkomst en bestemming van het verkeer door Nieuwland op dit moment. Het verkeersmodel kan later ingezet worden om de verwachte verkeerstoename door Nieuwland in een nieuwe situatie te berekenen.

## **Samenvatting en vervolgproces:**

Het lopende onderzoek analyseert het verkeersbeeld in Leerdam: waar komt het verkeer vandaan en waar gaat het naartoe? Deze informatie over de herkomst en bestemming is cruciaal om te bepalen welke maatregelen effectief kunnen bijdragen aan het oplossen van de mobiliteitsvraagstukken. De resultaten vormen het laatste puzzelstukje en worden in het tweede kwartaal van 2025 verwacht. Conform afspraak zullen wij u hierover informeren.

Tijdens een VHL-Plein worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd en wordt input opgehaald om tot uitgewerkte maatregelen te komen. Het verzoek om dit op de agenda van het VHL-Plein in april 2025 te plaatsen, is bij de griffie ingediend.

## **Vervolgproces na oplevering van de onderzoeksresultaten**

1. Analyse van alle onderzoeksdata  
Halverwege Q3 2025 worden de resultaten van alle onderzoeken geïntegreerd en geanalyseerd.
2. Opstellen van mogelijke maatregelen  
In Q3 en Q4 2025 wordt een overzicht opgesteld van mogelijke maatregelen, inclusief hun impact op zowel de specifieke locaties als de totale verkeerssituatie.
3. Uitwerken afwegingskader  
De kosten, doorlooptijd en haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen worden in Q3 en Q4 2025 in een afwegingskader geplaatst.



4. Technische sessie met Cie RWD

In Q4 van 2025 wordt de Cie RWD meegenomen in het afwegingskader. Dit dient als voorbereiding op de besluitvorming over het maatregelenpakket en de toekenning van financiële middelen tijdens de Begrotingsraad in Q4 2025.

5. Start uitvoering maatregelen

De uitvoering van de maatregelen volgt, afhankelijk van de besluitvorming en planning.

**Belangrijke aandachtspunten**

Het genoemde tijdsplan is een indicatie en afhankelijk van de complexiteit van de opgave en het verdere werkpakket van het team Mobiliteit.

De data die uit het lopende onderzoek komt kan ook worden gebruikt ten behoeve van de beoordeling van het sluipverkeer op de trajecten Meerkerk en Diefdijk – Kerkweg.

De langzaamverkeertunnel wordt in dit proces niet meegenomen. Over dit onderwerp wordt in Q2 2025 een apart besluit genomen in de Cie RWD, vanwege de directe relatie met de bouw van Broekgraaf-Noord en de financiering hiervan. Dit betekent dat de ambtelijke organisatie prioriteit geeft aan het analyseren van onderzoeksresultaten die relevant zijn voor de nut- en noodzaakbepaling van de tunnel.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vijfheerenlanden,

de secretaris,

de burgemeester,

W.J. (Judith) de Jonge

S. (Sjors) Fröhlich

