

Mobiliteitsplan 2021-2030

Hendrik-Ido-Ambacht - Gewoon veilig bereikbaar



Datum: 7 september 2021

Versie: definitief



Hendrik-Ido-Ambacht



Colofon

In opdracht van

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Contactpersoon: Laurens Mourik,

Strategisch adviseur - Afdeling Beheer Openbare Ruimte

l.mourik@H-I-Ambacht.nl

T: 078-770 2643

Opgesteld door

SOAB Wurx B.V.

Contactpersoon: Peter Veenbrink

Adviseur Mobiliteit & Ruimte

p.veenbrink@soab.nl

T: 06-26110845

Datum: 7 september 2021

Vastgesteld door de gemeenteraad op: @@@@

Dit rapport is opgesteld door SOAB Wurx B.V. in opdracht van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Niets uit deze uitgave mag op welke wijze dan ook worden gebruikt zonder voorafgaande toestemming van deze partijen.



Inhoudsopgave

Samenvatting.....	7
Hoofdstuk 1: Inleiding.....	11
1.1 Introductie.....	11
1.2 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?.....	11
1.3 De Omgevingswet.....	12
1.4 Coalitieprogramma.....	12
1.5 Wettelijk kader en beleidskaders.....	13
1.6 Participatie.....	14
1.7 Verwerking participatie input.....	14
1.8 Leeswijzer.....	15
Hoofdstuk 2: Evaluatie GVVP 2007-2020.....	16
Hoofdstuk 3: Verwachte ontwikkelingen mobiliteit & ruimte 2030.....	18
3.1 Landelijk toekomstbeeld mobiliteit.....	18
3.2 Ontwikkelingen Hendrik-Ido-Ambacht.....	19
Hoofdstuk 4: Mobiliteitsvisie Hendrik-Ido-Ambacht.....	21
Hoofdstuk 5: Analyse verkeer & mobiliteit anno 2020/2021.....	23
5.1 Bereikbaarheid.....	23
5.2 Verkeersveiligheid.....	30
5.3 Leefbaarheid en duurzaamheid.....	32
5.4 Parkeren.....	34
Hoofdstuk 6: Beleidsdoelen en toetsingscriteria tot 2030.....	35
6.1 Vooraf.....	35
6.2 Bereikbaarheid.....	35
6.3 Verkeersveiligheid.....	44
6.4 Leefbaarheid & Duurzaamheid.....	48
6.5 Parkeren.....	49
Hoofdstuk 7: Vervolgstappen en Financiën.....	51
7.1 Onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen 2022 - 2024.....	51
7.2 Financiën.....	51
7.3 Onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen na 2024.....	51
BIJLAGEN.....	52
BIJLAGE 1: Beleidskaders.....	53
1.1 (Supra)nationale beleidskaders.....	53
1.2 Regionale en provinciale beleidskaders.....	54
1.3 Gemeentelijke kaders.....	57
BIJLAGE 2: Uitgebreide evaluatie GVVP 2009-2020.....	59
2.1 Hoofddoelstelling.....	59
2.2 Doelstelling bereikbaarheid.....	59
2.3 Doelstelling verkeersveiligheid.....	63
2.4 Doelstelling leefbaarheid.....	66
2.5 Doelstelling parkeren.....	68
BIJLAGE 3: Uitgebreide analyse aandachtspunten mobiliteit.....	70
3.1 Hoe verzameld?.....	70

3.2 Bereikbaarheid.....	71
3.3 Verkeersveiligheid.....	78
3.4 Leefbaarheid & Duurzaamheid.....	84
3.5 Parkeren.....	88
BIJLAGE 4: Overzicht gemaakte kaarten en discussieprenten.....	0
BIJLAGE 5: Begrippenlijst.....	0

Samenvatting

Het voorliggende Mobiliteitsplan 2021-2030 is het resultaat van een intensief proces met bewoners, externe stakeholders, gemeenteraad en college.

In dit mobiliteitsplan zijn de ambities en doelstellingen ten aanzien van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid vastgelegd. Specifiek gaat het hierbij over ambities en doelstellingen over bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren, leefbaarheid en duurzaamheid. In het Uitvoeringsplan 2022-2024 staan de uit te voeren onderzoeken en te nemen maatregelen.

Op basis van de uitgevoerde verkenning en de daarbij gevoerde gesprekken is geconcludeerd dat de uitgangssituatie in onze gemeente goed is. We vertrekken vanaf een hoog niveau.

In de afgelopen 10 jaar is de bereikbaarheid van Hendrik-Ido-Ambacht verbeterd voor zowel de auto, het OV als de fiets. Daarnaast zijn er ook positieve resultaten geboekt voor wat betreft verkeersveiligheid. We hebben verschillende acties en initiatieven uitgevoerd ten behoeve van de leefbaarheid, zoals het vervangen van asfalt door een geluidsarme variant. Ook hebben we geïnvesteerd in het fietsnetwerk.

De koers van de afgelopen jaren zullen we daarom op hoofdlijnen voortzetten. Het gaat om een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Maar wel met extra aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Het verbeteren van de situatie voor de fietsers en voetgangers staat de komende beleidsperiode centraal. Juist voor de fietser en de voetganger is een belangrijke kwaliteits- en veiligheidsslag te maken.

Een verkeersveilige infrastructuur alleen is onvoldoende! Het gedrag van de verkeersdeelnemer speelt een belangrijke rol bij het voorkomen van verkeersoverlast, verkeersonveilige situaties en ongevallen. Gedragsbeïnvloedende maatregelen, zoals communicatie, educatie, voorlichting en een intensievere handhaving zullen daarom de komende 10 jaar zeker niet ontbreken.

De gemeente wil de situatie voor het openbaar vervoer en de fiets goed op orde hebben zodat keuzereizigers verleid en gestimuleerd worden om de overstap naar het openbaar vervoer en de (elektrische) fiets te maken. Dit komt de autobereikbaarheid van en in Hendrik-Ido-Ambacht indirect weer ten goede.

In deze samenvatting zijn ten slotte per thema de hoofddoelstelling en de bijbehorende toetsingscriteria opgenomen.

Hoofddoelstellingen en toetsingscriteria

Hoofddoelstelling Bereikbaarheid

Het goed bereikbaar houden van Hendrik-Ido-Ambacht alsook het realiseren van een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten binnen de gemeente zelf.

Toetsingscriterium Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid van en naar Hendrik-Ido-Ambacht en binnen Hendrik-Ido-Ambacht zelf wordt op hetzelfde niveau als van 2018/2019 (situatie van voor de Corona-pandemie) gehouden.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid openbaar vervoer

Hendrik-Ido-Ambacht behoudt het huidige niveau van openbaar vervoer en realiseert een goede halte dekking van de totale gemeente conform de vigerende loop- en fietsafstanden. Dit voor zowel de reguliere buslijnen, de HOV-buslijnen en de waterbusverbinding.

Met betrekking tot bereikbaarheid is de verkeersafwikkeling Veersedijk, samen met de Onderdijkserijweg, en Jacobuslaan de belangrijkste ontwikkeling die aandacht vraagt om op korte termijn te worden uitgewerkt. In het uitvoeringsplan is een onderzoek hiervoor in 2022 opgenomen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn essentieel voor een toekomstbestendige verkeersafwikkeling. De uitkomsten van dit onderzoek zullen daarom na vaststelling door de raad integraal onderdeel uit gaan maken van het Mobiliteitsbeleid.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid fiets

Het fietsnetwerk voldoet aan de vigerende CROW-richtlijnen en maakt het mogelijk dat de inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht, conform het concept van 'de 15 minuten stad' binnen 15 minuten bij alle voorzieningen binnen de gemeentegrenzen kunnen zijn.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

Om voorzieningen bereikbaar en de buitenruimte goed toegankelijk te maken wordt een hoogwaardig voetgangersnetwerk gerealiseerd dat bestaat uit goede, directe en veilige voetgangersverbindingen die gebaseerd zijn op de vigerende CROW-richtlijnen en het VN-verdrag voor de toegankelijkheid van de buitenruimte. Dit geldt niet alleen voor utilitaire verplaatsingen maar ook voor sociaal recreatieve verplaatsingen.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid hulpdiensten

De hulpdiensten arriveren binnen de wettelijke aanrijdtijden op hun bestemming in Hendrik-Ido-Ambacht.

Toetsingscriterium Routes exceptioneel verkeer

Voor exceptioneel transport worden verzoeken van transporteurs getoetst aan de hand van een routekaart van de gemeente waar de beperkingen per weg (hoogte, breedte, lengte en gewicht) zijn aangewezen.

Toetsingscriterium Routes gevaarlijke stoffen

Vervoer van route plichtige gevaarlijke stoffen mag alleen plaatsvinden op de in kaartbeeld 6.2.7 vastgelegde wegen.

Verkeersveiligheid

Hoofddoelstelling Verkeersveiligheid

Het van deur tot deur verbeteren van de verkeersveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht waarbij de focus ligt op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietzers, voetgangers, ouderen en kinderen.

Toetsingscriterium Verkeersveiligheid

Reductie van het totaal aantal slachtoffers in Hendrik-Ido-Ambacht met de focus op de grootste risicogroepen.

Leefbaarheid & Duurzaamheid

Hoofddoelstelling Leefbaarheid

Optimaliseren van de leefbaarheid in Hendrik-Ido-Ambacht door verkeersoverlast, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, te hoge snelheden en parkeeroverlast aan te pakken.

Toetsingscriterium Leefbaarheid

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht minimaliseert de negatieve verkeerseffecten die de leefbaarheid negatief beïnvloeden.

Toetsingscriterium Duurzaamheid

Volgens de ambities van het actieplan duurzaamheid wordt bij de mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht de komende jaren ingezet op duurzame initiatieven.

Parkeren

Hoofddoelstelling Parkeren

De leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en economische en maatschappelijke functies worden geoptimaliseerd door het voeren van gemeentelijk parkeerbeleid op het gebied van alle vervoerswijzen.

Toetsingscriterium parkeren

Parkeeroverlast, zowel op het gebied van (vracht)auto- als fietsparkeren, wordt waar mogelijk en voor zo ver dat binnen gemeentelijk bereik ligt door de gemeente tot een minimum beperkt.

Financiën

Voor de in het Uitvoeringsplan beschreven onderzoeken en maatregelen zijn voor de periode 2022 – 2024 de volgende financiële middelen nodig:

Omschrijving	2022	2023	2024
Onderzoek	€ 47.500,-	€ 19.000,-	€ 37.000,-
Realisatie	€ 41.500,-	€ 41.500,-	€ 31.500,-
Totaal	€ 89.000,-	€ 60.500,-	€ 68.500,-

Uit de beschreven onderzoeken kan blijken dat er maatregelen noodzakelijk zijn. Daar waar het mogelijk is zal gekeken worden of de maatregelen in combinatie met geplande projecten en/of onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden en financieel gedekt kunnen worden uit projectkredieten en/of onderhoudsbudgetten. Wanneer het niet mogelijk is om de maatregelen financieel te dekken uit beschikbare kredieten of onderhoudsbudgetten zullen voorstellen gedaan worden aan de raad door middel van de kadernota, begroting of separate raadsvoorstellen.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Introductie

In dit mobiliteitsplan voor de periode 2021-2030 zijn de ambities en doelstellingen ten aanzien van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid vastgelegd. Specifiek gaat het hierbij over ambities en doelstellingen over bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren, leefbaarheid en duurzaamheid. Aanvullend op de ambities en doelstellingen is een separaat uitvoeringsprogramma voor de periode 2021-2024 opgesteld waarin ook een eerste doorkijk gegeven wordt op enkele later uit te voeren maatregelen. In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen weergegeven waarmee de gemeente concreet aan de slag gaat.

1.2 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

1.2.1 Einde looptijd van het oude gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (hierna GVVP) van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht had een looptijd tot en met 2020. Daarmee samenhangend is het oude GVVP inmiddels achterhaald en ingehaald door nieuwe ontwikkelingen. Het oude GVVP had met name een sectorale benadering, specifiek gericht op verkeer en vervoer. Op dit moment is er behoefte aan een meer integrale benadering waarbij er aandacht is voor een goed mobiliteitssysteem maar dat gelijktijdig ook bijdraagt aan een duurzame, gezonde en fijne leefomgeving.

1.2.2 Nieuwe ontwikkelingen

Sinds de vaststelling van het GVVP in 2009 is een aantal nieuwe ontwikkelingen zichtbaar. Zo zijn door de uitbreiding van de gemeente met nieuwbouwwijk De Volgerlanden het aantal inwoners en de verkeersstromen toegenomen. Gelijktijdig blijft Hendrik-Ido-Ambacht zich de komende jaren ontwikkelen met ontwikkellocaties zoals Noordoevers, het centrumgebied en het waterbusplein. De extra verplaatsingen kunnen tot extra druk leiden op bestaande wegen en fietspaden. Hoewel het aantal knelpunten in Hendrik-Ido-Ambacht op dit moment nog beperkt is, is het proactief inventariseren van mogelijke knelpunten een goede stap om een toekomstbestendig mobiliteitssysteem te realiseren.

Ook de gemeentelijke aansluitingen van en naar de snelwegen A15 en A16 zijn de afgelopen jaren gewijzigd. Maar ook de toename van het aantal ouderen en zaken zoals deelmobiliteit en elektrische fietsen en steps zorgen voor een verandering in het gebruik van wegen en de kans op conflicten tussen verkeersgroepen hiermee toeneemt. Daarnaast is er een toename van het elektrisch autorijden. Dit zal naar verwachting de komende jaren in een stroomversnelling komen. Ook is er steeds meer aandacht voor het stimuleren van de (elektrische) fiets als alternatief voor de auto.

Al dit soort ontwikkelingen maken het noodzakelijk een nieuw beleidsplan op te stellen dat gebaseerd is op actuele gegevens en rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen. Een beleidsplan dat richting geeft en zorgt voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, rekening houdend met aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid (duurzame mobiliteit).

1.3 De Omgevingswet

Naar verwachting treedt op zijn vroegst op 1 juli 2022 de Omgevingswet in werking. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet verandert er veel in het fysieke domein. De Omgevingswet bundelt verschillende wetten en visies, met als doel de regels voor de fysieke leefomgeving makkelijker, sneller, flexibeler en meer integraal te maken.

Onder de Omgevingswet zijn er zeven kerninstrumenten; de omgevingsvisie, het omgevingsplan, het programma, decentrale regels, algemene rijksregels, de omgevingsvergunning en het projectbesluit. De eerste drie zijn het belangrijkste (omgevingsvisie, omgevingsplan en het programma). De omgevingsvisie bundelt de verschillende bestaande visiedocumenten tot één integrale visie voor de gehele gemeente. Het omgevingsplan bundelt de huidige bestemmingsplannen en verordeningen voor de fysieke leefomgeving in één integraal document. Het programma behelst thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van de omgevingsvisie.

Het voorliggende mobiliteitsplan wordt verankerd in de instrumenten die de Omgevingswet biedt. Concreet betekent dit dat de visie-elementen met betrekking tot mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht een plek krijgen in de omgevingsvisie en het mobiliteitsplan zelf als een uitwerking van de visie op mobiliteit gezien kan worden. Ook kunnen bepaalde uitgangspunten van het mobiliteitsplan vertaald worden in regels in het omgevingsplan, bijvoorbeeld als het gaat om parkeernormeringen of parkeren in de voortuin. Op deze wijze sluit het mobiliteitsplan aan op het instrumentarium van de Omgevingswet.

1.4 Coalitieprogramma

In het coalitieprogramma 'Gewoon Ambacht' 2018-2022 is een paragraaf opgenomen over verkeer en vervoer (verkeersveiligheid, parkeren, bereikbaarheid en openbaar vervoer). Concreet staan de volgende acties in het coalitieprogramma: we actualiseren het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan, doen onderzoek naar een fijnmazig netwerk van lokaal openbaar vervoer, breiden het vervoer over water uit, stellen een parkeernota op, monitoren de effecten van de aanpassingen aan de Sandelingenknoop en Noordeinde, spannen ons in om een extra viaduct aan te leggen bij de Sandelingenknoop, realiseren een bewaakte fietsenstalling, pakken onveilige verkeerssituaties aan waarbij we specifiek aandacht hebben voor het verkeer rondom scholen.

1.5 Wettelijk kader en beleidskaders

Artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer vormt het wettelijk kader voor het mobiliteitsplan 2021-2030. Conform artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer zorgt de gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Waarbij er rekening gehouden wordt met de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan en van het provinciale verkeers- en vervoersplan en het beleid van naburige gemeenten

Naast het coalitieprogramma zijn uiteenlopende beleidskaders in acht genomen bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan. In deze paragraaf staat welke kaders het betreft. In bijlage 1 is per document een nadere toelichting opgenomen op de relevante beleidsaspecten van ondergenoemde kaderdocumenten.

(Supra)nationale beleidskaders

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Fietsambitie Tour de Force: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- VN Verdrag handicap
- De ontwikkelagenda Sustainable Development Goals 2015-2030

Regionale en provinciale beleidskaders

- Fietsplan Samen verder Fietsen 2025: provincie Zuid-Holland
- Metropolitane Fietsroutes Rotterdam-Dordrecht: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
- Personenvervoer Over Water (POW): Provincie Zuid-Holland
- Visie ruimte en mobiliteit: Provincie Zuid-Holland
- Maak van de 0 een punt: ROV Zuid-Holland
- Waalvisie: Landschapstafel IJsselmonde
- Schone Lucht Akkoord: samenwerkingsverband Rijk, provincie en gemeente
- Regionale groeiagenda 2030: Regio Drechtsteden

Gemeentelijke kaders

- Actieplan Geluid
- Nota parapluherziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht 2018
- Actieplan Duurzaamheid 2019-2022

1.6 Participatie

1.6.1 Samen met inwoners

Het Mobiliteitsplan 2021-2030 is tot stand gekomen met behulp van onze inwoners. Onze inwoners hebben een grote input geleverd. Inwoners konden via de website h-i-ambachtmobiliteit.nl op een interactieve kaart van de gemeente aangeven waar zij mobiliteitsknelpunten en –kansen zagen. Er zijn veel reacties binnengekomen: in totaal meer dan 640 reacties. Alle aandachts- en verbeterpunten zijn gerubriceerd, geanalyseerd en naast andere verkeersgegevens van de gemeente gelegd. De input van inwoners vormde op deze manier een belangrijke informatiestroom voor het mobiliteitsplan.

1.6.2 Samen met de gemeenteraad

De gemeenteraad is in het proces op weg naar het definitieve mobiliteitsplan verschillende keren geraadpleegd. Aan het begin (27 oktober 2020) van het proces is er een informele (online) raadsbijeenkomst georganiseerd waarbij in het eerste deel van de bijeenkomst het doel en proces van het mobiliteitsplan is besproken. In het tweede deel zijn raadsleden in kleine groepjes uiteen gegaan om per thema (e.g. verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid) input te geven.

Op 30 maart 2021 is het tussendocument van het mobiliteitsplan (online) besproken in de gemeenteraad. Gelijktijdig is er een prioriteringslijst met de gemeenteraad gedeeld ten behoeve van het uitvoeringsprogramma behorende bij het mobiliteitsplan. De reacties en suggesties zijn betrokken bij het opstellen van het definitieve document.

1.6.3 Samen met externe stakeholders

Externe stakeholders zijn op meerdere momenten tijdens het proces betrokken geweest. Tijdens de inventarisatie- en analysefase zijn er fysieke gesprekken gevoerd met de Vereniging Ambachtse Ondernemers (de VAO), verschillende winkeliersverenigingen, de Gehandicaptenadviesraad, de Fietzersbond en de Landschapstafel. Gelijktijdig is er door diverse externe stakeholders via de e-mail input gegeven op het mobiliteitsplan of is separaat telefonisch contact geweest, zoals met enkele scholen/schoolbesturen. Het tussendocument, dat in aanloop naar dit mobiliteitsplan was opgesteld, is vervolgens tijdens een online bijeenkomst besproken met de externe stakeholders op donderdag 11 maart 2021.

1.6.4 Raakvlakken met andere overheden

Bereikbaarheid en de bijbehorende infrastructurele werken houden niet op bij de gemeentegrens. Hendrik-Ido-Ambacht is verbonden met het omliggende mobiliteitsnetwerk. Daar waar relevant is naar deze raakvlakken gekeken.

1.7 Verwerking participatie input

Alle verzamelde informatie tijdens het participatieproces is samen met de opgehaalde informatie uit de ambtelijke organisatie en het college gerubriceerd, geanalyseerd en naast objectieve gegevens gelegd. Voor de objectieve gegevens is gebruik gemaakt van ongevallen-, parkeer-, snelheids-, geluids-, luchtkwaliteits-, verkeersintensiteiten en milieubelastinggegevens. Op basis van de subjectieve informatie (opgehaald uit het participatieproces), de objectieve gegevens en het advies van deskundigen is het mobiliteitsplan 2021-2030 opgesteld.

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de belangrijkste uitkomsten van de evaluatie van het GVVP in samengevatte vorm opgenomen. In bijlage 2 is de volledige evaluatie opgenomen.

Hoofdstuk 3 schetst de verwachte ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en ruimte tot 2030. Daarbij is vooral gebruik gemaakt van het door het planbureau voor de leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) geschetste toekomstbeeld voor de mobiliteit. Dit is verder aangevuld met de belangrijkste lokale mobiliteitsontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen.

In hoofdstuk 4 is de visie van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht op mobiliteit genoemd met als speerpunt een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

In hoofdstuk 5 staan onder de noemer ‘Analyse mobiliteit anno 2020/2021’ de belangrijkste resultaten beschreven uit de uitgevoerde analyse. In bijlage 3 zijn de volledige resultaten van de analyse opgenomen en toegelicht.

Hoofdstuk 6 bevat tot slot de uiteindelijke beleidsdoelen, toetsingscriteria en maatregelen voor de planperiode 2021-2030.

Daarnaast staan er in de hoofdstukken van dit plan verschillende kaartbeelden die in bijlage 4 samengevoegd onder elkaar zijn gezet. In bijlage 5 is tot slot een begrippenoverzicht bijgevoegd.

Aanvullend is als separaat document ook het uitvoeringsplan opgesteld. Daarin is voor de periode 2022-2024 vastgelegd welke onderzoeken en maatregelen uitgevoerd worden. Alle onderzoeken en maatregelen zijn daarbij voorzien van een uitvoeringsmoment en kostenraming. Voor de periode na 2024 wordt in 2023 een nieuw uitvoeringsplan opgesteld.

Hoofdstuk 2: Evaluatie GVVP 2007-2020

Als vertrekpunt voor de beleidsdoelstellingen voor de periode tot 2030 is eerst de huidige beleidsuitgangssituatie op het gebied van verkeer en mobiliteit opgetekend. Dit is gedaan aan de hand van een evaluatie van het voormalige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht (voortaan: GVVP) en de daarin vastgelegde doelstelling en ambities. In dit hoofdstuk staan de belangrijkste bevindingen uit die evaluatie samengevat. Een meer uitgebreide beschrijving van de evaluatie is opgenomen in bijlage 2.

De hoofddoelstelling van het GVVP 2007-2020 luidt:

Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het merendeel van de in het GVVP 2009-2020 gestelde ambities en subdoelen is gerealiseerd. Zo is door de verschillende ontwikkelingen in de afgelopen 10 jaar de bereikbaarheid van Hendrik-Ido-Ambacht verbeterd voor zowel de auto, het OV als de fiets. Daarnaast zijn er ook positieve resultaten geboekt voor wat betreft verkeersveiligheid, zo zijn er geen ongevallencentratielocaties meer in Hendrik-Ido-Ambacht. Ook zijn er verschillende acties en initiatieven uitgevoerd ten behoeve van de leefbaarheid, zoals het vervangen van asfalt door een geluidsarme variant. Ook is geïnvesteerd in het fietsnetwerk.

De hoofddoelstelling van het GVVP 2007-2020 is daarmee voor een belangrijk deel behaald. Het nu op te stellen Mobiliteitsplan kan voortbouwen op de behaalde resultaten.

De volgende ambities en doelen zijn nog niet volledig verwezenlijkt of verdienen structurele aandacht en komen derhalve terug in dit nieuwe mobiliteitsplan.

Bereikbaarheid

- Blijven monitoren van doorstroming Sandelingenknoop en aansluiting Noordeinde met N915/A15 en inzetten op het streven naar vergroting van de capaciteit van het viaduct op de Sandelingenknoop.
- Het borgen van de aanwezigheid van OV-haltes op acceptabele loopafstand, ook bij nieuwe ontwikkellocaties.
- Gebruik van de fiets blijven stimuleren.
- Een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers blijven borgen.

Verkeersveiligheid

- Blijvende aandacht voor het voorkomen van letselongevallen.
- De verkeersveiligheidsaanpak van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) continueren.

- De gemeentelijke aanpak gericht op verkeersveilige scholen en schoolroutes verder uitrollen.

Leefbaarheid

- De geluids- en luchtkwaliteitsniveaus blijven monitoren.
- Het verder ontwikkelen van kwalitatieve hoogwaardige fiets- en voetgangersnetwerken om fietsen en lopen in Hendrik-Ido-Ambacht te stimuleren.

Parkeren

- De parkeerdruk in bewonersgebieden en rond voorzieningenlocaties blijven monitoren.
- De acceptabele loopafstanden voor het autoparkeren blijven borgen.

Zoals in de eerste alinea van dit hoofdstuk al even aangegeven, is in bijlage 2 een uitgebreidere beschrijving van de evaluatie terug te vinden.

Hoofdstuk 3: Verwachte ontwikkelingen mobiliteit & ruimte 2030

Omdat het mobiliteitsplan een doorlooptijd tot en met 2030 kent, wordt in dit hoofdstuk eerst een doorkijk gegeven naar de belangrijkste landelijke verwachtingen op het gebied van mobiliteit in die periode. Aanvullend staan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht en de directe omgeving, voor zo ver die ten tijden van het schrijven van dit plan althans bekend waren, benoemd.

3.1 Landelijk toekomstbeeld mobiliteit

Het planbureau voor de leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) hebben gezamenlijk een toekomstbeeld geschetst voor mobiliteit in Nederland. Zij komen tot de volgende verwachtingen:

- *De mobiliteit in Nederland zal zich naar verwachting rustig ontwikkelen* met als de grootste opgaven de mobiliteit binnen en tussen steden, vooral het openbaar vervoer en het vracht- en bestelverkeer.
- *De adoptie/acceptatie van de automobilist van de elektrische auto is onvoorspelbaar.* Waarschijnlijk zal het aantal elektrische auto's tot 2030 niet spectaculair oplopen. Na 2030 ligt een forsere stijging wel in de lijn der verwachting. Maar de toename in beide periodes laat zich door onder andere de fiscale ontwikkelingen, de effecten van de pandemie en het recent gelanceerde idee voor rekeningrijden lastig voorspellen.
- *Het effect van nieuwe technologische ontwikkelingen op de mobiliteit is naar verwachting tot 2040 beperkt.* Het concept MaaS (Mobility as a Service) zal leiden tot meer autodelen en meer mobiliteit voor meer mensen, maar tegelijkertijd tot minder autobezit. Daarnaast zullen er tot 2040 weinig zelfrijdende auto's zijn. Wel is de verwachting dat de auto-industrie de komende 20 jaar verdere stappen zet naar automatisering van het autorijden.
- *Bereikbaarheid gaat over meer dan autogebruik en files:* Verbeteren van de bereikbaarheid gaat niet alleen over het sneller kunnen overbruggen van afstanden, maar ook door afstanden naar bijvoorbeeld werk of voorzieningen te verkleinen door compacte steden en een hoog voorzieningenniveau. Een uit te rollen concept daarbij is de 15 minuten stad, alle belangrijke voorzieningen moeten voor alle stadsbewoners binnen 15 minuten te bereiken zijn.
- *Verkeersonveiligheid is een belangrijk onderdeel van de maatschappelijke kosten van mobiliteit.* Naar verwachting zal het aantal verkeersdoden blijven afnemen, maar het aantal ernstige gewonden zal toenemen, vooral onder fietsers door de ontwikkeling en gebruik van de elektrische fiets.
- *De CO₂ uitstoot van mobiliteit zal naar verwachting afnemen, maar hoeveel is onzeker.* Het invoeren van een lagere maximumsnelheid en het Klimaatakkoord zal de daling van de CO₂ uitstoot doen versnellen, maar door de onzekerheid van de adoptie van de elektrische auto is het lastig te voorspellen hoe de CO₂ daling zich zal ontwikkelen

Bij al deze verwachtingen moet in het oog gehouden worden dat het effect van de uitbraak van het Corona-virus (Covid-19) niet is meegenomen. Op het moment van schrijven van dit plan is de bestrijding van het virus nog in een crisisfase en is nog niet duidelijk wat de lange termijneffecten van Corona op de mobiliteit in Nederland zullen zijn. Er zijn onderzoeken die inzichtelijk maken dat het aantal thuiswerkers naar de toekomst toe hoger zal blijven dan voor de Coronacrisis het geval was. Daarnaast is bijvoorbeeld ook het gebruik van de eigen woonomgeving voor sport & ontspanning sterk toegenomen, hetgeen mogelijk naar de toekomst toe ook zo zal blijven. Echter is het op dit moment nog erg lastig te voorspellen hoe de toekomst eruit zal komen te zien met betrekking op het Corona-virus (Covid-19) en de effecten daarop op andere ontwikkelingen in de mobiliteit.

3.2 Ontwikkelingen Hendrik-Ido-Ambacht

Naast de geschetste landelijke verwachtingen zijn er ook verschillende ruimtelijke en mobiliteit gerelateerde ontwikkelingen gaande in Hendrik-Ido-Ambacht en directe omgeving die van invloed zijn op het mobiliteitsbeeld de komende 10 jaar.

Belangrijkste ontwikkelingen in Hendrik-Ido-Ambacht:

- *Project Volgerlanden-Oost*: Aan de oostzijde van de Laan van Welhorst worden rond de Jacobuslaan de komende jaren 1.210 woningen gebouwd. Dit project wordt in het vervolg project Volgerlanden-Oost genoemd. Op het gebied van auto-, fiets- en voetgangersmobiliteit zal dit vooral invloed hebben op de Jacobuslaan, Laan van Welhorst en Veersedijk/Noordeinde en de wijk Kruiswiel.
- *Project Noordoever*: Een project langs de Noord in zowel Hendrik-Ido-Ambacht als Zwijndrecht waar 800 tot 1.000 woningen zullen worden gebouwd. Daarvan zullen er ongeveer 500 op grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht worden gebouwd. Deze ontwikkeling heeft vooral invloed op de mobiliteit op de Veersedijk en de Onderdijkse Rijweg evenals op de auto-, fiets- en voetgangersverbinding richting winkelcentrum Hoogambacht, het scholencluster en het gezondheidscentrum.
- *Bedrijvenpark Ambachtsezoom*: Een project langs de Ambachtsezoom waarin ruim 200.000 m² bedrijventerrein zal worden ontwikkeld. Dit heeft vooral invloed op de mobiliteit op en rond de Ambachtsezoom en de Sandelingenknoop.

Eveneens zijn er verschillende ontwikkelingen gaande buiten de gemeentegrenzen die directe invloed kunnen hebben op mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht. Dit zijn onder andere:

- *MIRT project A15*: Landelijk is de ambitie uitgesproken om de filedruk op de A15 tussen Ridderkerk en Gorinchem te verminderen door de A15 tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Sliedrecht te verbreden. Daarmee zou de file- en verkeersdruk op de A15 en daarmee ook op de N915 (brug over de Noord) afnemen. Dat zou een gunstig effect kunnen hebben op de verkeersdruk op het Noordeinde/Veersedijk.

- *Lightrail Rotterdam-Dordrecht:* De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) heeft als ambitie om de treinverbinding tussen Dordrecht en Rotterdam te verbeteren door iedere 10 minuten een trein te laten rijden, mogelijk door middel van een lightrailverbinding zoals de Randstadrail en de verbinding Rotterdam-Hoek van Holland.
- *Ambitie gemeente Zwijndrecht:* De gemeente Zwijndrecht heeft in het nieuwe mobiliteitsplan de ambitie uitgesproken de oeververbinding met Dordrecht te veranderen en om daar aan gekoppeld ook de afrit Zwijndrecht van de A16 in 2050 te laten vervallen. Dit zou betekenen dat in ieder geval het verkeer op de Sandelingenknoop en mogelijk ook op andere wegen in Hendrik-Ido-Ambacht zou toenemen.

Hoofdstuk 4: Mobiliteitsvisie Hendrik-Ido-Ambacht

Op basis van de uitgevoerde verkenning en de daarbij gevoerde gesprekken is geconcludeerd dat de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht op hoofdlijnen tevreden is over de koers van de afgelopen jaren en deze op hoofdlijnen voort wil zetten.

Het gaat om een juiste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Maar wel met extra aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Waarbij vooral het verbeteren van de situatie voor de fietsers en voetgangers de komende beleidsperiode centraal staat. Daar valt nog een belangrijke kwaliteits- en veiligheidsslag te maken.

Bereikbaarheid

De gemeente vindt het belangrijk dat Hendrik-Ido-Ambacht goed bereikbaar blijft voor alle modaliteiten en ook de interne bereikbaarheid voor alle modaliteiten goed is.

De gemeente wil de situatie voor het openbaar vervoer en de fiets goed op orde hebben zodat keuzereizigers verleid en gestimuleerd worden om de overstap naar het openbaar vervoer en de (elektrische) fiets te maken, hetgeen de autobereikbaarheid van en in Hendrik-Ido-Ambacht indirect weer ten goede komt.

Een goede doorstroming van en naar de A15 en A16 blijft cruciaal, maar ook binnen Hendrik-Ido-Ambacht vindt de gemeente een goede autobereikbaarheid belangrijk. Ook voor de OV-reizigers, fietsers en voetgangers geldt dat zowel de interne als externe bereikbaarheid belangrijk wordt bevonden. De gemeente wil minimaal vasthouden aan het huidige niveau van openbaar vervoer en de OV- en fietsbereikbaarheid van treinstation Zwijndrecht, waar de treinfrequentie van 4 naar 6 keer per uur wordt verhoogd, optimaliseren. Ook vindt de gemeente het belangrijk dat de gehele bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht gedekt wordt door het openbaar vervoer en dat de waterverbinding naar de buurgemeenten verder wordt uitgebreid.

Verkeersveiligheid

In de inventarisatie is veel aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid van met name de kwetsbare verkeersdeelnemers. Een belangrijke doelstelling voor de komende jaren is het van deur tot deur verbeteren van de verkeersveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht, waarbij de focus ligt op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietsers, voetgangers, gehandicapten, ouderen en kinderen.

De gemeente wil dat het in Hendrik-Ido-Ambacht veilig ‘verkeren’ is en wil haar 50km-structuur bestuderen om met name de verkeersveiligheid van fietsers en overstekende fietsers en voetgangers verder te vergroten. Ook veilige fiets- en loopnetwerken met in het bijzonder veilige schoolroutes en kinderroutes door wijken heen zijn belangrijk. Op die manier wil de gemeente iedereen de kans geven om op een veilige en aangename manier te kunnen lopen en fietsen in

Hendrik-Ido-Ambacht. Niet alleen om van A naar B te komen maar ook recreatief. Toegankelijkheid voor iedereen staat daarbij centraal.

Daarnaast vindt de gemeente het belangrijk dat kinderen van jongs af aan zoveel mogelijk verkeerservaring opdoen door in eerste instantie met hun ouders & verzorgers en vanaf de bovenbouw zoveel mogelijk zelfstandig te fietsen en te lopen. Een kwalitatief goed en veilig fiets- en voetgangersnetwerk vormt daarvoor een belangrijke voorwaarde.

De gemeente deelt het standpunt dat een verkeersveilige infrastructuur alleen onvoldoende is, naast verkeersveilige voertuigen speelt het gedrag namelijk ook een belangrijke rol bij het voorkomen van verkeersoverlast, verkeersonveilige situaties en ongevallen. Gedragsbeïnvloedende maatregelen, zoals communicatie, educatie, voorlichting en een intensievere handhaving mogen daarom de komende 10 jaar zeker niet ontbreken.

Leefbaarheid en duurzaamheid

De gemeente blijft ook leefbaarheid en duurzaamheid hoog in het vaandel houden. Dit vereist een actieve aanpak van zaken als verkeersoverlast, geluids(overlast), luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, te hoge snelheden en parkeeroverlast. Daarnaast wil de gemeente alternatief duurzaam vervoer de komende 10 jaar verder faciliteren en naar een hoger niveau tillen in Hendrik-Ido-Ambacht.

Hoofdstuk 5: Analyse verkeer & mobiliteit anno 2020/2021

Om tot dit mobiliteitsplan te komen, is aanvullend op de evaluatie van het GVV 2007-2020 een uitgebreide inventarisatie en analyse uitgevoerd om zicht te krijgen in de stand van zaken op het gebied van mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht. Hiervoor zijn gesprekken met uiteenlopende stakeholders gevoerd, is met behulp van een interactieve website een platform voor alle inwoners opgericht en zijn verschillende statistieken en onderzoeken geraadpleegd en geanalyseerd. In dit hoofdstuk worden themagewijs de belangrijkste punten van de analyse op hoofdlijnen weergegeven. In bijlage 3 staat de analyse meer gedetailleerd beschreven en staat ook het doorlopen proces uitgebreid beschreven. De in dit hoofdstuk genoemde aandachtspunten worden in het volgende hoofdstuk omvat in toetsingscriteria en acties en gekoppeld aan concrete maatregelen in het uitvoeringsplan.

5.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid is voor de uiteenlopende vervoerswijzen geanalyseerd.

5.1.1 Auto

De belangrijkste aandachtspunten qua bereikbaarheid voor de auto:

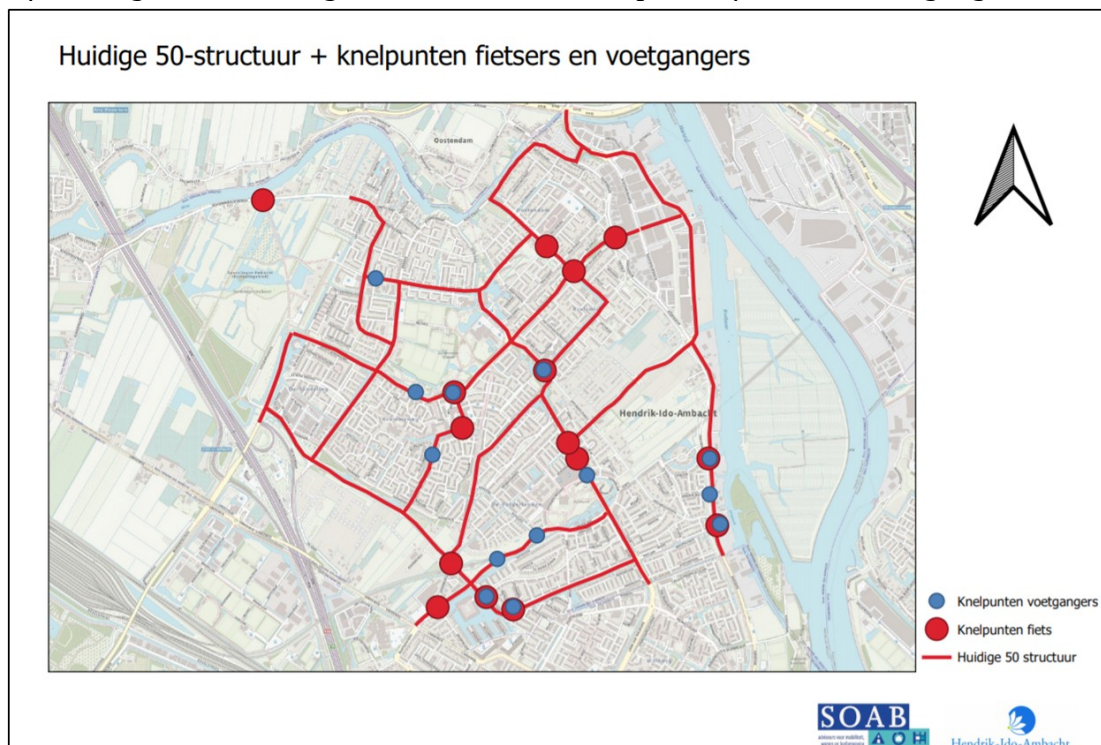
- Aansluitingen en doorstroming richting A15 en A16: Op deze routes zijn in 2018 en 2019 aanpassingen doorgevoerd die de situatie verbeterd hebben. Er blijft zich echter congestie voordoen, vooral in de ochtendspits rond de Sandelingenknoop (aansluiting A16) en op het Noordeinde en onderliggend wegennet als terugslag bij calamiteiten en filevorming op de A15 of het open staan van de brug over de Noord (aansluiting A15/N915).
- Verkeersafwikkeling Jacobuslaan en Veersedijk: Door de ontwikkeling van Volgerlanden-Oost en de Noordoever gaat de auto-intensiteit de komende jaren op deze wegen beduidend toenemen. Daarom is een onderzoek nodig om te bepalen op welke manier de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de toekomst het beste geborgd kan worden. Onderdeel van dit onderzoek is de aansluiting van de Jacobuslaan met de Laan van Welhorst. Ook de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de Veersedijk en de Onderdijkserijweg worden in dit onderzoek meegenomen.
- Verlaging van de snelheid op een deel van de bestaande 50km-wegen: Vanuit de landelijke overheid is een besluit genomen dat binnen de bebouwde kom een snelheid van 30km/uur in principe de standaard wordt. Uitzondering hierop wordt gevormd door wegen die sec een doorstroomfunctie voor het doorgaande verkeer hebben en waarbij de situatie of het alternatief voor de fietsers goed is en ook de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers in orde is. In Hendrik-Ido-Ambacht moet daarom de komende periode de vraag beantwoord worden op welke wegen binnen Hendrik-Ido-Ambacht 50 kilometer per uur gereden mag blijven worden en waar de snelheid verlaagd gaat worden. Aansluitend dient bepaald te worden hoe de wegen, waarop de snelheid verlaagd kan worden, ook conform de CROW-richtlijnen tot 30km-wegen of

een tussenvariant om te vormen zijn. Om te bepalen of op een huidige 50-km weg de snelheid zou moeten worden verlaagd, worden verschillende factoren bekeken zoals verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, barrièrewerking voor fietsers en voetgangers, aanrijdtijden hulpdiensten en handhaving.

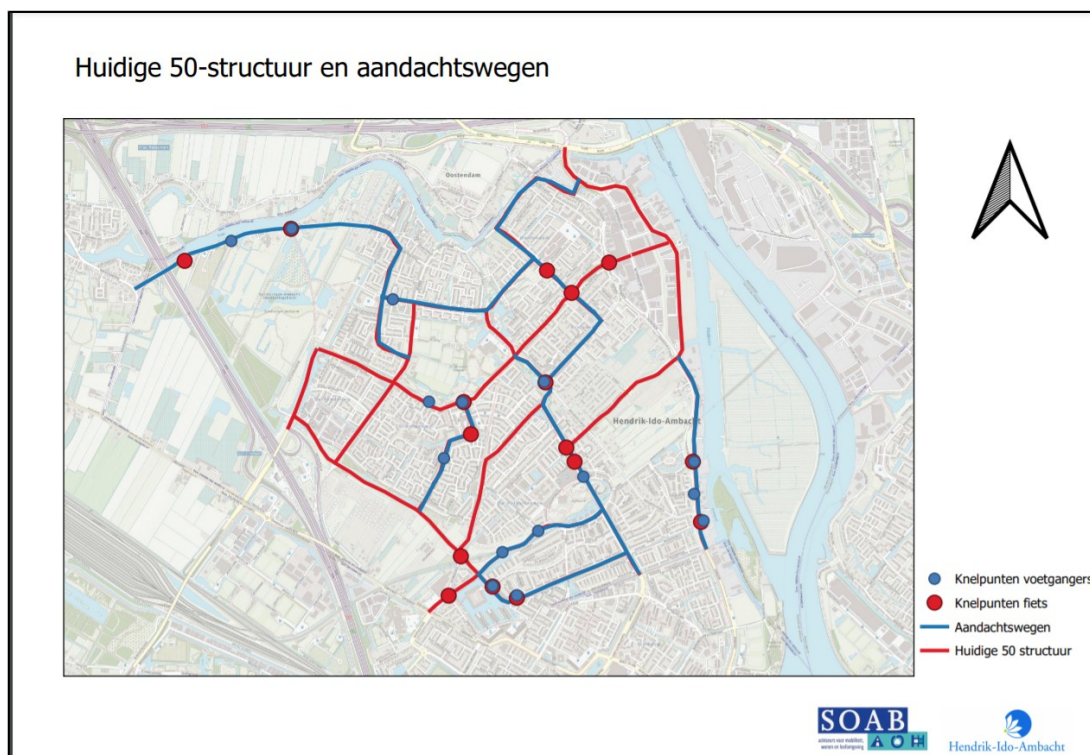
In afbeelding 5.1.1.1 hieronder is de huidige 50-structuur weergegeven inclusief de belangrijkste knelpunten voor fietsers en voetgangers zoals die door bewoners en stakeholders zijn benoemd.

In afbeelding 5.1.1.2 op de volgende pagina is een vergelijkbaar kaartbeeld opgenomen, waarbij op basis van de analyse de aandachtswegen staan aangegeven waarvan als onderdeel van dit mobiliteitsplan de komende jaren verder beoordeeld moet worden of en zo ja welke maatregelen getroffen gaan worden om de veiligheid en of de situatie voor de fietsers te verbeteren. Buiten de 50km-wegen is ook de Achterambachtseweg (de enige 60km-weg) als aandachtsweg toegevoegd. Daar speelt een vergelijkbare problematiek.

Afbeelding 5.1.1.1 Huidige 50-structuur met knelpunten fietsers en voetgangers



Afbeelding 5.1.1.2 Huidige 50-structuur met aandachtswegen en knelpunten fietsers en voetgangers



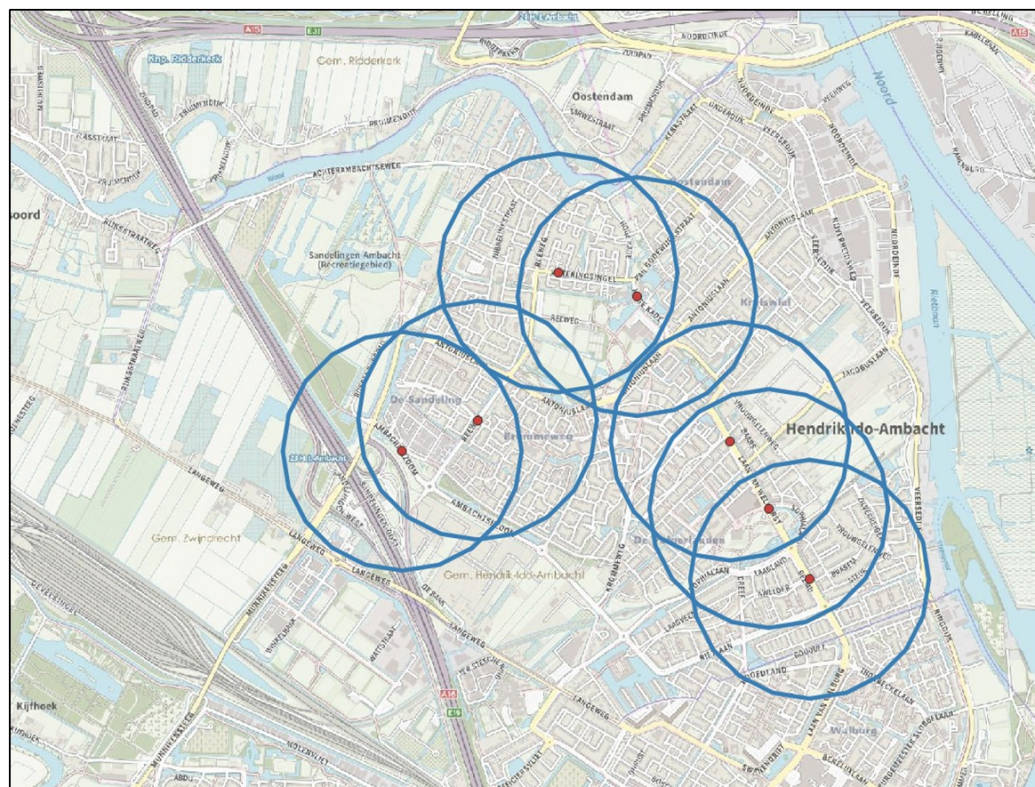
5.1.2 Openbaar vervoer

Het belangrijkste aandachtspunt bij het openbaar vervoer wordt gevormd door de haltedekking. Streven is dat alle inwoners van de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht op acceptabele loopafstand van een bushalte wonen. Voor de huidige situatie is dat het geval, maar zoals de twee kaartbeelden op de volgende pagina laten zien, is voor de nieuwe woongebieden Volgerlanden-Oost en Noordoever de haltedekking nog niet volledig.

Afbeelding 5.1.2.1: Halte dekking regulier openbaar vervoer (hemelsbreed 400 meter)



Afbeelding 5.1.2.2: Halte dekking hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (hemelsbreed 600 meter)



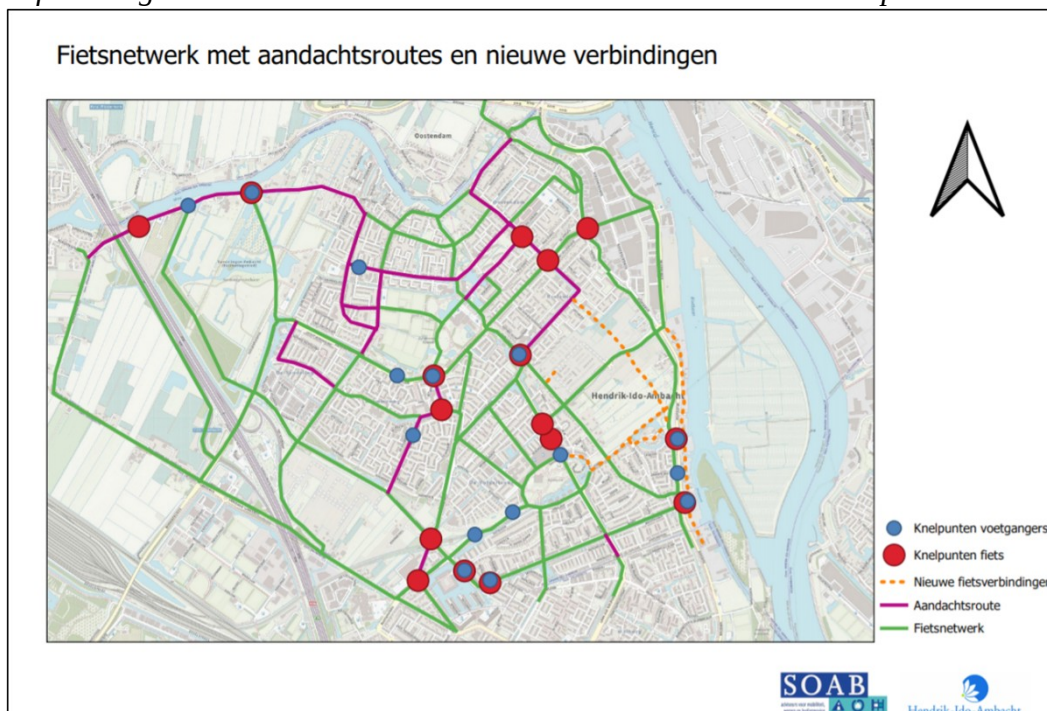
5.1.3 Fiets

De belangrijkste aandachtspunten voor de fiets bestaan vooral uit locaties waar de fietser en de automobilist elkaar kruisen of met elkaar de weg delen. De aandachtsroutes en locaties die daarbij naar voren zijn gekomen staan in kaartbeeld 5.1.3.1, waarin het totale fietsnetwerk is opgenomen, paars weergegeven.

De benoemde aandachtsroutes zijn wegen waar een snelheidsregime van 50km/u geldt maar ook de fietser op de rijbaan rijdt. Ook een stukje van de Laan van Welhorst vormt een aandachtroute omdat fietsers daar gebruik moeten maken van de parallelweg en in tegenstelling tot de rest van de route geen voorrang hebben.

De rode knelpuntstippen bevinden zich op de Achterambachtseweg, de Veersedijk, het kruispunt Avelingen/Antoniuslaan, het kruispunt Avelingen/Ring, het kruispunt Pompe van Meerdervoortsingel/Burgemeester Jonkerkade, Graaf Willemlaan, Laan van Welhorst, Ambachtsezoom, Sophialaan, Rietlaan en Krommeweg.

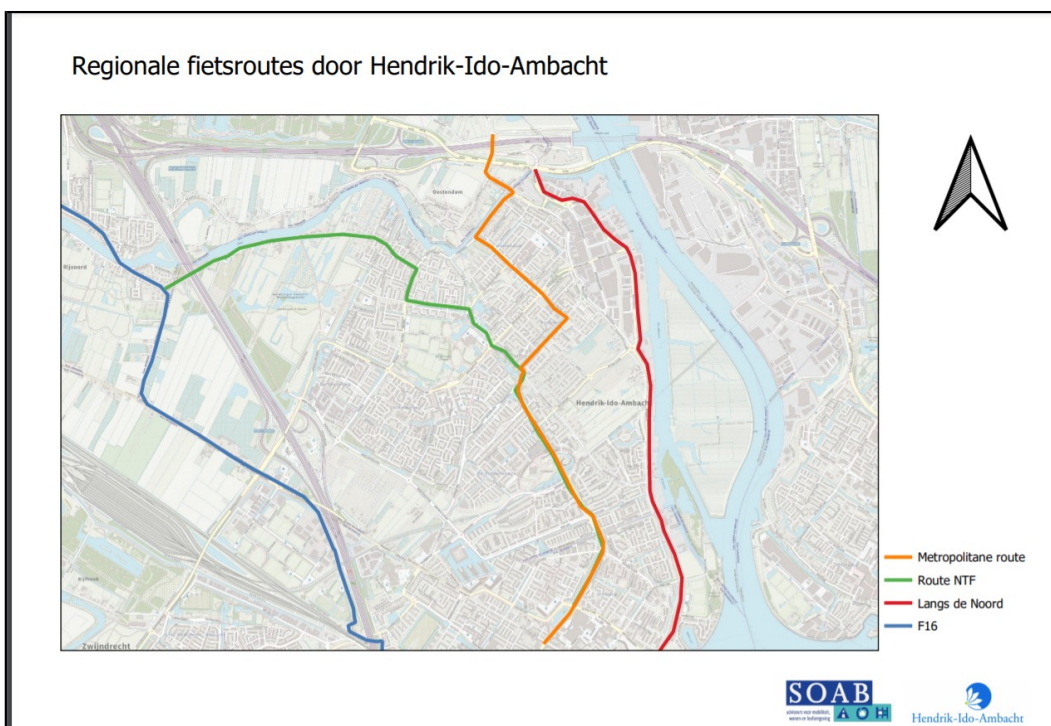
Afbeelding 5.1.3.1 Fietsstructuurkaart met aandachtsroutes en knelpunten



Hendrik-Ido-Ambacht beschikt niet alleen over een lokaal fietsnetwerk maar kent ook regionale fietsroutes en grenst aan een snelfietsroute (de F16). In kaartbeeld 5.1.3.2 zijn deze weergegeven. De 'Metropolitane route' is een snelfietsroute die anno 2021 nog onderdeel van studie is maar naar alle waarschijnlijkheid wel

gerealiseerd gaat worden. Op de volgende pagina is een verdere toelichting op de vier afgebeelde routes opgenomen.

Afbeelding 5.1.3.2 Regionale fietsroutes door Hendrik-Ido-Ambacht



Toelichting:

- *F16*: Dit is de provinciale snelfietsroute tussen Dordrecht en Rotterdam
- *Langs de Noord*: Dit is een fietsroute van de regio Drechtsteden tussen Zwijndrecht en de A15/brug over de Noord. Deze fietsroute verbindt Zwijndrecht en Ridderkerk met de brug over de Noord en daarmee met Papendrecht en Alblasterdam.
- *Route Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)*: Dit is een route van de rijksoverheid tussen Dordrecht en Rotterdam en vormt in feite een alternatief voor de provinciale route F16.
- *Metropolitane route*: Vanuit de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) wordt toegewerkt naar een Metropolitane route tussen Dordrecht en Rotterdam. De route tussen de Laan van Welhorst en Damweg is nog onderwerp van studie en de exacte route is nog nader te bepalen. In het kaartbeeld is daarom gekozen de route voorlopig over de Pompe van Meerdervoortsingel, Graaf Willemlaan en de Kerkstraat naar de Damweg in te tekenen.

5.1.4 Voetganger en gehandicapten

Waar voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het fietsverkeer in het vorige GVVP al verschillende netwerken zijn opgezet en uitgewerkt, is voor de voetganger nog geen netwerk of concrete aanpak. Uit de inventarisatie en analyse komt naar voren dat daar wel behoefte aan is vanuit zowel utilitaire verplaatsingen

naar voorzieningen zoals winkels en scholen maar ook voor recreatief gebruik. Het opstellen van een voetgangersnetwerk vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt voor dit mobiliteitsplan. Daarbij moet gekeken worden naar de kwaliteit van de looproutes, een aangename buitenruimte, maar ook naar de toegankelijkheid van het netwerk voor mindervaliden en mensen met een andere functiebeperking.

Daarnaast is naar voren gekomen dat voetgangersvoorzieningen langs meerdere wegen in Hendrik-Ido-Ambacht ontbreken waardoor voetgangers aangewezen zijn op het fietspad of de rijbaan, zoals op de Krommeweg, de Ambachtsezoo, het Noordeinde, de Rietlaan, de Antoniuslaan (specifiek het gedeelte bij het Baxpark) en de Achterambachtseweg.

5.1.5 Hulpdiensten

Voor de hulpdiensten geldt dat het belangrijkste aandachtspunt is dat zij bij een noodoproep binnen de wettelijke aanrijdtijden op hun bestemming arriveren. Voor met name de brandweer staan deze tijden redelijk onder druk. Bij de bepaling van belangrijke verkeerskundige maatregelen en reconstructies moet er daarom vooraf expliciet gekeken worden naar de invloed daarvan op de aanrijdtijden voor de hulpdiensten van met name de brandweer en ambulance zodat hier bij de besluitvorming rekening mee gehouden kan worden.

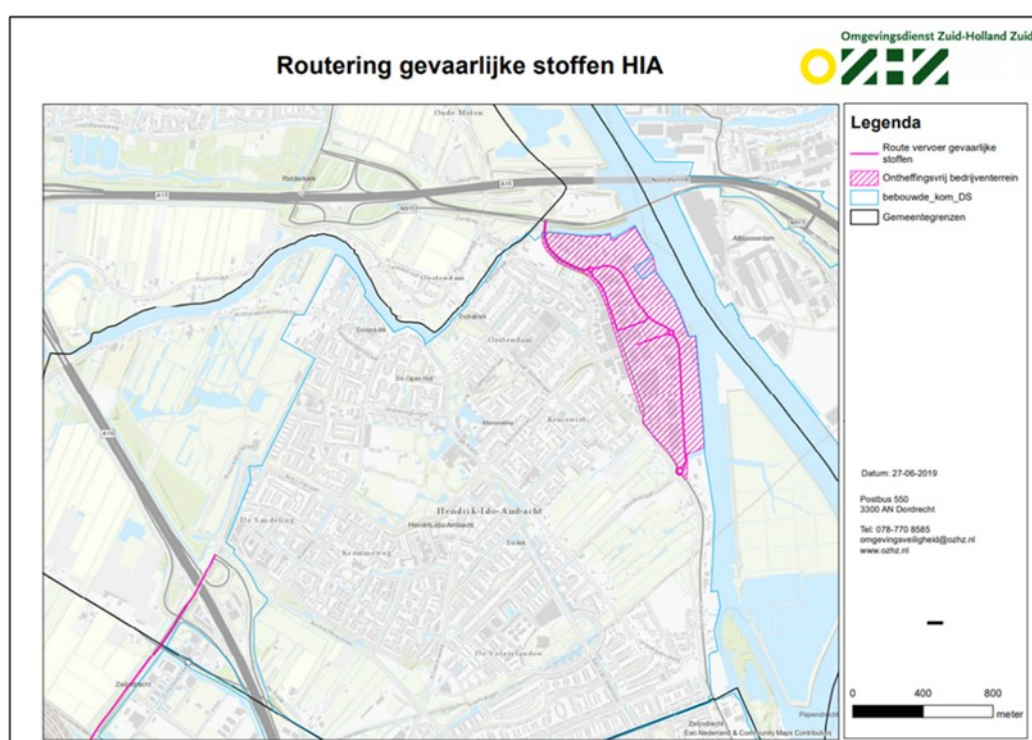
5.1.6 Transportroutes exceptioneel verkeer

Er is vooralsnog geen gemeentelijke routekaart voorhanden waar de geschikte routes voor bijvoorbeeld extreem lange of extreem zware voertuigen op aangeduid staan. Er is vraag om deze routekaart de komende jaren te gaan ontwikkelen. Daarbij kan de 'Digitale Wegenkaart Ontheffingen' (kortweg DWO) van het RDW voor lange zware voertuigen (LZV's) als vertrekpunt gehanteerd worden.

5.1.7 Gevaarlijke stoffen

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn er 'route-plichtige voertuigen' en 'niet route plichtige voertuigen'. Niet route plichtige voertuigen vervoeren de minder gevaarlijke stoffen en zijn in de hele gemeente toegestaan. Route plichtige voertuigen zijn daar en tegen verplicht bepaalde routes te volgen. Die zijn vastgelegd voor de gemeente. Het is belangrijk dat dit naar de toekomst toe geborgd blijft.

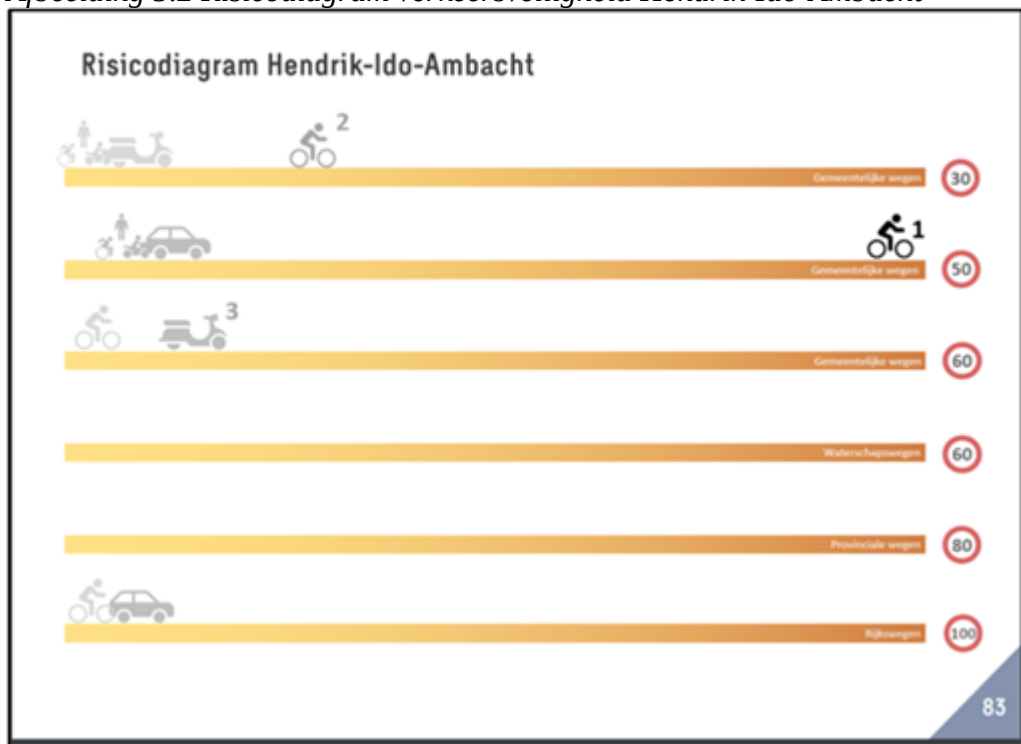
Afbeelding 5.1.7 Routing gevaarlijke stoffen



5.2. Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid is een nieuwe landelijke aanpak geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierbij worden op een proactieve manier risicolocaties in beeld gebracht zodat juist op risicovolle kruispunten of wegen maatregelen genomen kunnen worden om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. Regionaal en provinciaal zijn op basis van allerlei data, zoals onder andere ongevallenregistraties, bevolkingssamenstelling, verkeersdruk en het aantal kilometer weglengte binnen en buiten de bebouwde kom risico-inventarisaties uitgevoerd voor regio's en gemeenten. Dat is ook voor Hendrik-Ido-Ambacht gedaan zoals in afbeelding 5.2 te zien is.

Afbeelding 5.2 Risicodiagram verkeersveiligheid Hendrik-Ido-Ambacht



Het risicodiagram laat zien dat de fietser op de gemeentelijke 50-weg duidelijk het grootste verkeersveiligheidsrisico loopt. Dit risico wordt pas op enige afstand gevolgd door het risico voor de fietser op 30km-wegen en de bromfietser op 60km-wegen. Het veiligheidsrisico voor de fietser op 50km-wegen vormt daarmee het belangrijkste aandachtspunt voor Hendrik-Ido-Ambacht. Dit beeld is ook terug te zien op het knelpuntenbeeld voor fietsers zoals weergegeven op afbeelding 5.1.1 en 5.1.3 in paragraaf 5.1.

Overigens zijn, zoals uit afbeelding 5.1.1 in paragraaf 5.1 blijkt, (met uitzondering van de Achterambachtseweg die 60km/u is) niet alleen alle belangrijke knelpunten voor fietser gelegen op de 50km-wegenstructuur, maar geldt dat ook voor de voetgangersknelpunten. Daarmee verdient de aanpak van de 50km-wegen zeker aandacht de komende planperiode. Voor de Laan van Welhorst geldt dat deze qua onveiligheid op de 1^e plek staat als alleen de gemeentelijke wegen in ogenschouw worden genomen. Uit een regionale risicoanalyse is daarnaast naar voren gekomen dat de Laan van Welhorst op de 3^e plaats staat van de meest risicovolle wegen in de Drechtsteden.

Ook de volgende aandachtspunten vertonen raakvlakken met de verkeersveiligheid op de 50km-wegenstructuur:

- *Schoolomgevingen en schoolroutes*: één van de grootste aandachtspunten die genoemd zijn betreft lopende en fietsende kinderen rond de eigen school en de routes naar school met extra aandacht voor de 50km-structuur.
- *Oversteeklocaties*: dit geldt voornamelijk voor de 50km-structuur. De CROW-richtlijnen met betrekking tot de inrichting van voetgangers- en fietsoverstekten zijn het afgelopen decennium meermaals geactualiseerd om de veiligheid te vergroten en daarom is het noodzakelijk om de bestaande inrichting van de fiets- en voetgangersoverstekten te toetsen aan de hand van de nieuwste richtlijnen van het CROW.
- *Snelheid*: de landelijke statistieken maken inzichtelijk dat een hogere snelheid zorgt voor meer ongevallen en meer letsel bij ongevallen. Daarom is het monitoren op snelheid door middel van floating car data en andere meetinstrumenten belangrijk.
- *Uniformiteit*: De uniformiteit van busbanen, rotondes en fiets- en voetgangersoverstekten in Hendrik-Ido-Ambacht vormt een aandachtspunt. Daarnaast zijn er ook verschillen tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht naar voren gekomen. De aanpak daarvan en het voorkomen van dergelijke verschillen naar de toekomst is belangrijk omdat verkeersdeelnemers de verschillen niet begrijpen of te laat zien waardoor er gevaarlijke verkeerssituaties en daarmee ongevallen kunnen ontstaan.
- *Beheer verkeersvoorzieningen waaronder markeringen*: het dagelijks beheer van verkeersvoorzieningen waaronder bebording, paaltjes en markeringen vertoont ook een belangrijk raakvlak met verkeersveiligheid. Zo kunnen zebrapaden die versleten markeringen bevatten bij duisternis en regen nauwelijks meer opvallen op sommige locaties. Dit is onder andere het geval op de Laan van Welhorst. Alle verkeersvoorzieningen waaronder markeringen dienen aan de hand van een beheerplan beheerd te worden.

5.3 Leefbaarheid en duurzaamheid

Voor het mobiliteitsplan is voor het thema leefbaarheid nader ingezoomd op geluid(soverlast), luchtkwaliteit en verkeersoverlast.

5.3.1 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

Op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit is in de analyse vooral gekeken naar de zaken die in de beleidsdocumenten over geluid (Actieplan Geluid) en luchtkwaliteit (Schone Lucht Akkoord) zijn genoemd. Het belangrijkste aandachtspunt voor geluid is de geluidsoverlast van de A16 in Sandelingen-Ambacht. In afbeelding 5.3.1 is te zien dat voor sommige huizen het aantal gemiddelde decibel over de hele dag boven de in het Actieplan Geluid opgestelde norm van 60 decibel komt (deze ligt tussen de 60 en 65 decibel).

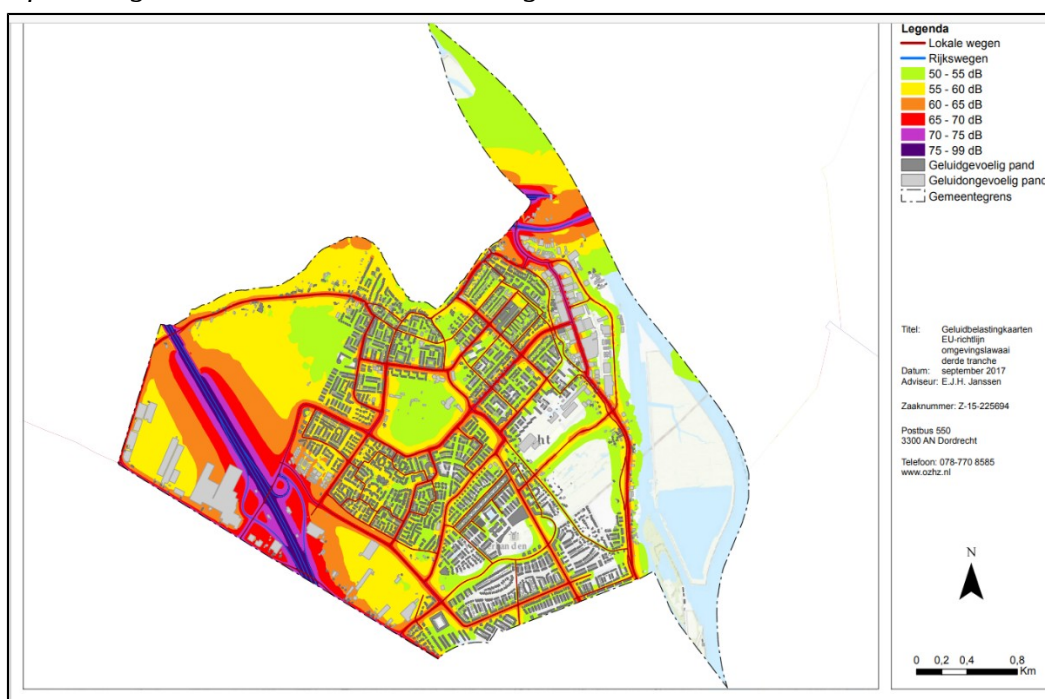
Hoewel de wens voor een geluidsscherm geuit is, geldt dat de A16 door Rijkswaterstaat op dit moment niet als prioriteitslocatie is aangewezen.

Rijkswaterstaat houdt een norm van 65 decibel aan voor de prioritering van geluidsbarrières.

Naast het geluidsniveau van de A16 vormt ook het gemeentelijke wegennetwerk een aandachtspunt. Bij onderhoud wordt de verharding nu vervangen door geluid reducerende verharding. Ook kan worden gekeken naar ongewenst zwaar verkeer, snelheidsverlagingen en het stimuleren van elektrisch rijden.

Qua luchtkwaliteit laat het RIVM zien dat de lokale luchtkwaliteit in de huidige situatie in de laagste verontreinigingscategorie valt. Dat is positief. Desalniettemin heeft de gemeente zich gecommitteerd om in samenwerking met provincie en Rijk te streven naar een optimale luchtkwaliteit voor haar inwoners.

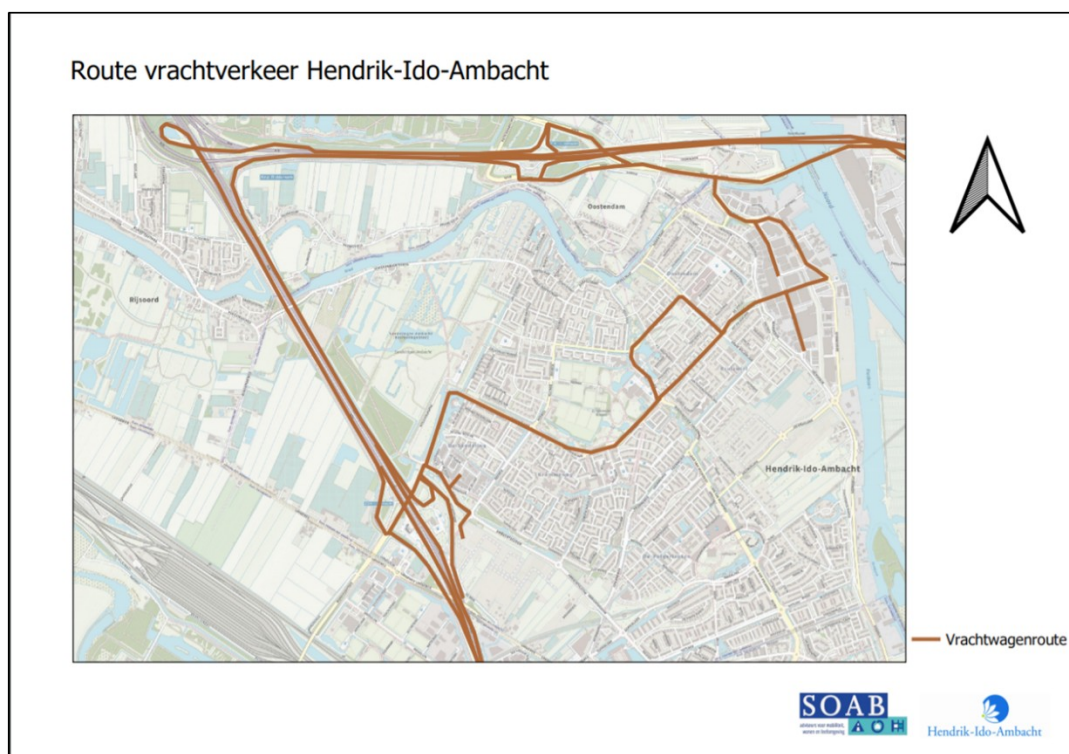
Afbeelding 5.3.1: Geluidsniveau hele dag



De aandachtspunten op het gebied van verkeersoverlast zijn samen te vatten tot de volgende drie punten:

- Aanpakken van ongewenst sluipverkeer en doorgaand (vracht)verkeer: dit speelt vooral op de Onderdijkse Rijweg, Veersedijk en vrachtverkeer door de bebouwde kom via de Antoniuslaan en de route Achterambachtseweg/Sandelingenstraat/Schildmanstraat. De gewenste vrachtautoroutes staan aangegeven op afbeelding 5.3.2.
- Aanpakken van parkeeroverlast van bestelbussen en rijgedrag van bezorgdiensten.
- Bromfietsoverlast in het Sophiapark.

Afbeelding 5.3.2 Route vrachtverkeer Hendrik-Ido-Ambacht



5.3.3 Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid is in 2018 een actieplan opgesteld waar de belangrijkste aandachtspunten in zijn vastgelegd. Deze komen ook naar voren uit de uitgevoerde analyse voor dit plan. De belangrijkste zaken op het gebied van mobiliteit zijn: elektrische oplaadplaatsen, energiebesparing stimuleren, ontwikkelen van elektrische deelmobiliteit en het weren van milieubelastend verkeer.

5.4 Parkeren

Uit de analyse van het bewonersparkeren is naar voren gekomen dat in sommige buurten de parkeerdruk hoog is. Ook wordt er melding gemaakt van parkeeroverlast van grotere voertuigen/bestelbussen. Daarnaast is het parkeren rond bepaalde voorzieningenlocaties zoals winkels en sportvoorzieningen en het parkeren op bedrijventerrein Sandelingen door automobilisten die carpoolen als aandachtspunt genoemd.

Tenslotte vormt ook het fietsparkeren een aandachtspunt. De voorzieningen zijn op sommige locaties nog niet op een goed niveau. Ook het veilig parkeren van de fiets blijft een aandachtspunt. Daarnaast vraagt de forse groei van elektrische fietsen om een andere benadering van het fietsparkeren. Deze fietsen worden niet meer in klemmen gestald vanwege de kans op schade.

Hoofdstuk 6: Beleidsdoelen en toetsingscriteria tot 2030

6.1 Vooraf

Op basis van de evaluatie van het GVVP 2009-2020 en op basis van de belangrijkste aandachtspunten die voortgekomen zijn uit de uitgevoerde inventarisatie en analyse zijn vier hoofdoelen/ambities voor de planperiode tot 2030 geformuleerd. Deze geven weer wat de gemeente wil bereiken.

De geformuleerde doelstellingen en criteria staan in dit hoofdstuk themagewijs weergegeven. Het betreft evenals in het vorige hoofdstuk de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid & duurzaamheid en parkeren.

Om de komende jaren goede sturing te kunnen geven aan de te maken keuzes en de uit te voeren activiteiten, projecten en maatregelen zijn in dit hoofdstuk aansluitend op de vier hoofddoelen/ambities verschillende toetsingscriteria geformuleerd.

In het separaat opgestelde uitvoeringsplan zijn tot slot de maatregelen en projecten vastgelegd die laten zien hoe de gemeente de doelen wil bereiken.

De weergave van de doelstellingen en criteria is in dit hoofdstuk beknopt gehouden. Voor de motivatie en achtergronden wordt verwezen naar het vorige hoofdstuk en de daarbij behorende bijlage 3 waarin een uitgebreide beschrijving is opgenomen van de uitgevoerde inventarisatie en analyse en de aan de hand daarvan geformuleerde aandachtspunten voor periode tot 2030.

6.2 Bereikbaarheid

Hoofddoelstelling:

Het goed bereikbaar houden van Hendrik-Ido-Ambacht alsook het realiseren van een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten binnen de gemeente zelf.

6.2.1 Auto

In de afgelopen jaren zijn er aanpassingen geweest aan het hoofdwegennet in Hendrik-Ido-Ambacht die de autobereikbaarheid hebben verbeterd. Daarmee zijn er binnen Hendrik-Ido-Ambacht op dit moment geen grote knelpunten voor de auto.

Toetsingscriterium Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid van en naar Hendrik-Ido-Ambacht en binnen Hendrik-Ido-Ambacht zelf wordt op hetzelfde niveau als van 2018/2019 (situatie van voor de Corona-pandemie) gehouden.

Om dit criterium te behalen zijn er enkele belangrijke locaties die de komende jaren extra aandacht behoeven.

1. Aansluitingen op en doorstroming van en naar autosnelwegen A15 en A16

Rond de aansluiting van het gemeentelijke hoofdwegennet op de A15/N915 zou de verkeersdruk de komende decennium minder moeten worden door de aanpak van de A15. Anderzijds zal het verkeersaanbod groeien door zowel autonome ontwikkelingen als lokale ontwikkelingen langs de Noord in zowel Hendrik-Ido-Ambacht als Zwijndrecht en de realisatie van de Volgerlanden-Oost.

Rond de aansluiting op de A16 zal het verkeersaanbod de komende jaren toenemen als gevolg van onder andere autonome ontwikkelingen en de realisatie van bedrijvenpark Ambachtsezoom en de voltooiing van De Volgerlanden. Extra aandachtspunt daarbij wordt gevormd door de recent uitgesproken toekomstvisie van de gemeente Zwijndrecht voor 2050 waarbij de gemeente de oeververbinding tussen Zwijndrecht en Dordrecht wil wijzigen en daaraan gekoppeld de afrit van de A16 naar Zwijndrecht zou willen opheffen. Dit zou een verkeerstoename op de Sandelingenknoop tot gevolg hebben.

Inspanning 1 Bereikbaarheid auto

De gemeente blijft de verkeersafwikkeling bij de aansluitingen van de A16 en op de A15/N915 nauwgezet monitoren en blijft zich inspannen om de doorstroming ter plaatse niet te laten verslechteren ten opzichte van de verkeersafwikkeling anno 2018/2019. Het gemeentelijke streven blijft een viaductverbreding.

Op dit moment zijn er geen cijfers van na 2019 beschikbaar omdat de laatste update van het verkeersmodel in 2018 is uitgevoerd, voor de laatste maatregelen aan de Sandelingenknoop voltooid waren. Het effect van de getroffen maatregelen is destijds niet meer geëvalueerd. In maart 2020 deed de Corona-pandemie haar intrede waarmee het verkeersbeeld door alle geldende restricties anno 2021 nog steeds beduidend rustiger is dan in 2019 en begin 2020. Daarmee is geen betrouwbare nulmeting voor handen en zal de monitoring plaatsvinden op basis van subjectieve beleving (signalen).

2. Verkeersafwikkeling Veersedijk en Jacobuslaan

Door onder andere autonome ontwikkelingen en de nieuwe ontwikkelingen in de Volgerlanden-Oost, Noordoevers en langs de dijk in Zwijndrecht zal ook het verkeer op de Veersedijk en Jacobuslaan de komende jaren toenemen. Op de Veersedijk gaan hierdoor ook de oversteekbewegingen nadrukkelijk toenemen omdat de bewoners van Noordoevers gebruik gaan maken van de voorzieningen in De Volgerlanden. In het project is ook betrokken een route voor fietsers en voetgangers om langzaam verkeer op de Veersedijk een veilig alternatief te bieden.

Bij de Jacobuslaan zijn de voorzieningen voor de fietsers en voetgangers beter maar vormt de aansluiting op - en doorstroming naar de Laan van Welhorst de bottleneck zowel qua doorstroming als verkeersveiligheid.

Inspanning 2 Bereikbaarheid auto

De aansluiting van de Jacobuslaan op de Laan van Welhorst wordt, nu de verdere ontwikkeling van de Volgerlanden en Noordoevers gerealiseerd wordt, binnen afzienbare tijd verbeterd. Voor de eerste oplevering van Noordoevers wordt een passende verkeersafwikkeling op de Veersedijk en Onderdijkse Rijweg gerealiseerd, waarbij conform 'Inspanning 2 fietsbereikbaarheid' (zie 6.2.3) en in relatie tot de toekomstige auto-intensiteiten speciale aandacht uitgaat naar de situatie voor de fietsers en voetgangers.

6.2.2 Openbaar vervoer

Hendrik-Ido-Ambacht beschikt over zowel regulier openbaar vervoer per (water)bus als over 'hoogwaardige openbaar vervoer'-buslijnen (HOV-lijnen). In de noordoosthoek van de Volgerlanden, waar nu en de komende jaren als onderdeel van de Volgerlanden-Oost en Noordoevers woningbouw plaatsvindt, is geen OV-dekking door reguliere buslijnen. Daarnaast moet gezorgd worden voor een goede fietsbereikbaarheid vanuit deze gebieden naar het HOV-netwerk. Een overzicht van het buslijnnetwerk en de afstanden tot de bushaltes zijn opgenomen in de kaartbeelden 6.2.2.1 t/m 6.2.2.3 op de volgende pagina's.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid openbaar vervoer

Hendrik-Ido-Ambacht behoudt het huidige niveau van openbaar vervoer en realiseert een goede halte dekking van de totale gemeente conform de vigerende loop- en fietsafstanden. Dit voor zowel de reguliere buslijnen, de HOV-buslijnen en de waterbusverbinding.

Inspanning 1 Bereikbaarheid openbaar vervoer

Voor de ontwikkellocaties in Volgerlanden-Oost en Noordoevers wordt gerealiseerd dat zij tegelijk met de oplevering aangedaan worden door een reguliere buslijn die voldoet aan de vigerende halte dekking.

Inspanning 2 Bereikbaarheid openbaar vervoer

De ontwikkellocaties in Volgerlanden-Oost en Noordoevers krijgen tegelijk met de oplevering goede fietsverbindingen die aansluiten op de bushaltes van het HOV-netwerk.

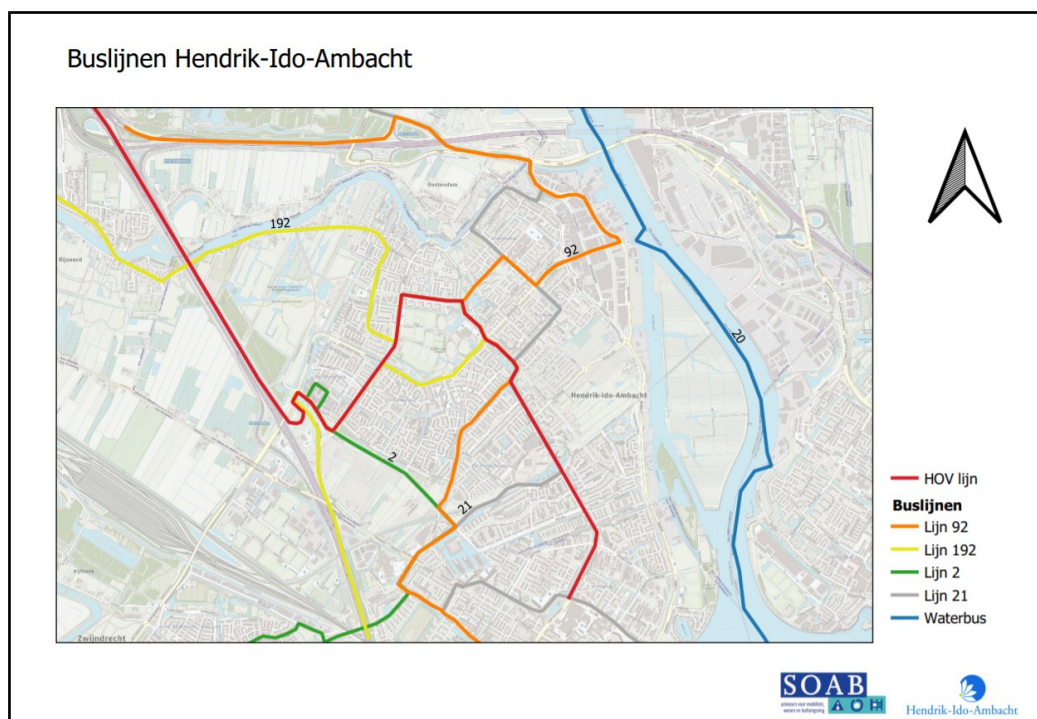
Inspanning 3 Bereikbaarheid openbaar vervoer

De gemeente spant zich in aanloop naar de nieuwe OV-concessie in 2028 in voor een servicegericht openbaar vervoer dat in het bijzonder inspeelt op de behoeften van ouderen en minder validen.

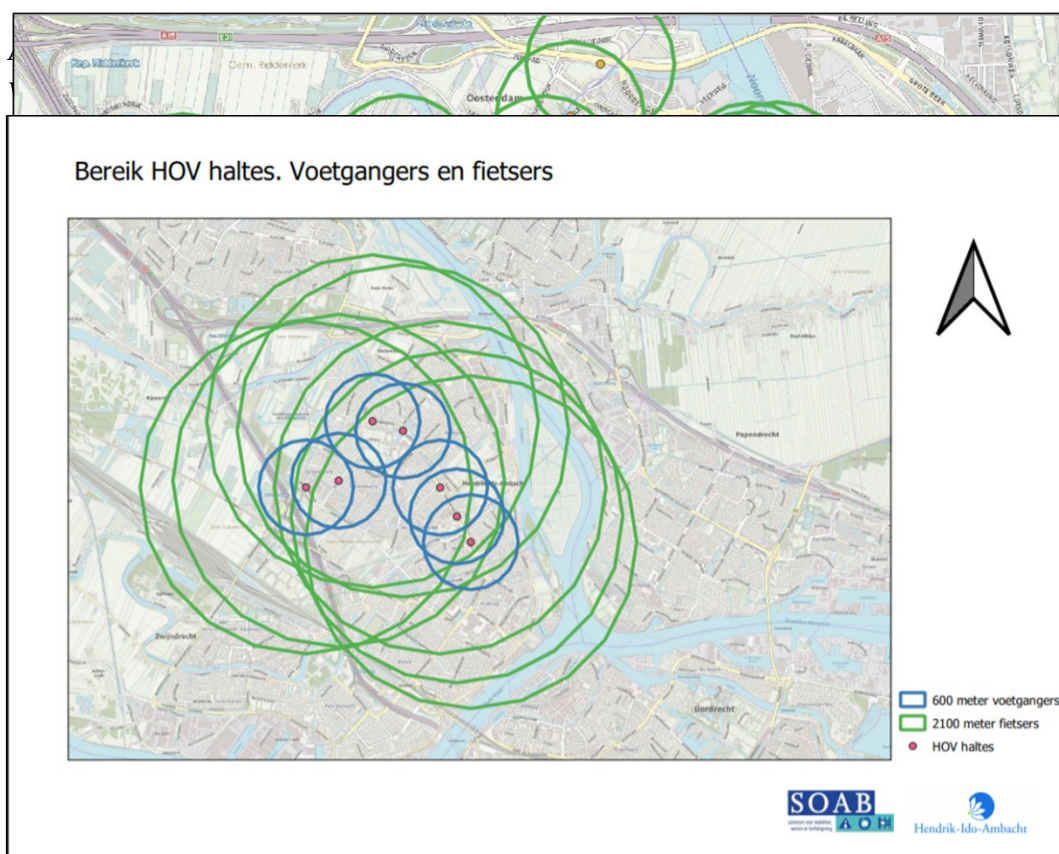
Inspanning 4 Bereikbaarheid openbaar vervoer

De gemeente spant zich in aanloop naar de nieuwe OV-concessie in 2028 in om de niveaus van directe OV-verbindingen, de OV-frequenties met zowel station Zwijndrecht, Dordrecht en Rotterdam en als ook de haltedekkingen minimaal op het bestaande niveau te houden.

Afbeelding 6.2.2.1: Buslijnen Hendrik-Ido-Ambacht



Afbeelding 6.2.2.2: Hemelsbrede afstand reguliere bushaltes (en waterbushalte)



Inspanning 5 Bereikbaarheid openbaar vervoer

Om de overstap van de auto naar het OV te stimuleren zet de gemeente samen met de regio Drechtsteden in op het triggeren en verleiden van mensen, zodat uiteindelijk vooral de zogeheten keuzereizigers de overstap vanuit de auto naar het OV zullen maken, om op die manier ook een positieve bijdrage aan de autobereikbaarheid en duurzaamheid te leveren.

Inspanning 6 Bereikbaarheid openbaar vervoer

De gemeente denkt in samenwerking met de regio Drechtsteden voor de langere termijn na over doorontwikkeling van Personenvervoer over Water (POW).

6.2.3 Fiets

Om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te waarborgen en in de toekomst te vergroten is het belangrijk om over een gemeentebreed goed, direct en veilig fietsnetwerk te beschikken. Dat geldt ook voor het stimuleren van de fiets voor recreatieve en bewegingsdoeleinden.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid fiets

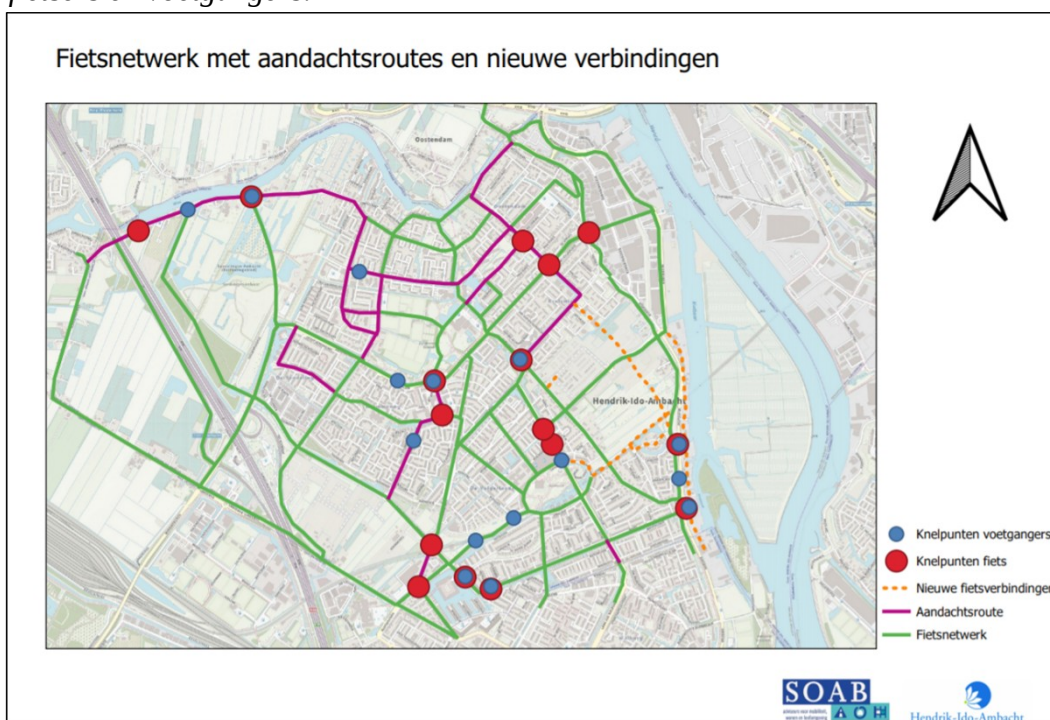
Het fietsnetwerk voldoet aan de vigerende CROW-richtlijnen en maakt het mogelijk dat de inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht, conform het concept van 'de 15 minuten stad' binnen 15 minuten bij alle voorzieningen binnen de

gemeentegrenzen kunnen zijn.

Het meetinstrument dat zal worden gebruikt voor het bepalen van de fietsreistijd van 15 minuten is Google Maps. Dit meetinstrument werkt met een gemiddelde fietssnelheid van 17 à 18 km per uur hetgeen overeenkomt met een snelheid van ca. 4,5 km per 15 minuten.

Het te realiseren fietsnetwerk om de 15 minuten stad te waarborgen is opgenomen in afbeelding 6.2.3. In het kaartbeeld zijn ook de belangrijkste aandachtsroutes voor de fiets en de belangrijkste knelpunten voor fietsers en voetgangers weergegeven. Hier wordt in 6.3 Verkeersveiligheid op teruggekomen.

Afbeelding 6.2.3: Streefbeeld fietsstructuur met aandachtsroutes en knelpunten fietsers en voetgangers.



Het bereiken en behouden van de '15 minuten stad' wordt gerealiseerd door de volgende maatregelen :

Inspanning 1 Bereikbaarheid Fiets

Het fietsnetwerk zoals weergegeven in afbeelding 6.2.3 wordt verder gerealiseerd en waar nodig conform de actuele* CROW-richtlijnen verbeterd. Deze inspanning is gekoppeld aan 'Inspanning 3 Verkeersveiligheid'.

** De actuele CROW-richtlijnen voor fietsinfrastructuur houden steeds meer rekening met de toegenomen breedtes van fietsen, de toegenomen snelheidsverschillen en in de loop der jaren toegenomen intensiteiten.*

Inspanning 2 Bereikbaarheid Fiets

Er wordt, mede in relatie tot de verkeersintensiteiten, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid ter hoogte van de ontwikkellocatie Noordoever, een passende verkeersafwikkeling op de Veersedijk en Onderdijkse Rijkweg gerealiseerd voor zowel de auto, fiets als voetganger.

Inspanning 3 Bereikbaarheid Fiets

Kwalitatief goede fiets- en voetgangersverbindingen van en naar Noordoever worden gerealiseerd tegelijk met oplevering van de eerste woningen.

Hoewel fietsparkeren ook een belangrijk onderdeel voor de bereikbaarheid per fiets is, is er evenals bij de auto voor gekozen om de parkeercriteria separaat te formuleren. Deze komen aan bod in paragraaf 6.5.

6.2.4 Voetgangers en gehandicapten

De positie van de voetganger en in het bijzonder ouderen, gehandicapten en kinderen in het mobiliteitsbeleid wordt ten opzichte van het GVVP 2009-2020 nadrukkelijk naar een hoger niveau getild. Een goed toegankelijke buitenruimte en goed toegankelijke voorzieningen zijn onmisbaar. Mede met de ervaringen en restricties van de Corona-pandemie in gedachten is het ook belangrijk mensen de kans te bieden en te verleiden vaker te lopen en te bewegen in de eigen omgeving.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

Om voorzieningen bereikbaar en de buitenruimte aangenaam en goed toegankelijk te maken wordt een hoogwaardig voetgangersnetwerk gerealiseerd dat bestaat uit goede, directe en veilige voetgangersverbindingen die gebaseerd zijn op de vigerende CROW-richtlijnen en het VN-verdrag voor de toegankelijkheid van de buitenruimte. Dit geldt niet alleen voor utilitaire verplaatsingen maar ook voor sociaal recreatieve verplaatsingen.

Inspanning 1 Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

Het benoemen en toetsen van het beoogde hoogwaardige voetgangersnetwerk dat juist voor ouderen, kinderen en minder validen (lees: mensen met een functiebeperking) goed geschikt is.

Inspanning 2 Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

In het kader van toegankelijkheid voor iedereen worden alle haltevoorzieningen getoetst en waar nodig aangepast aan de vigerende CROW-richtlijnen.

6.2.5 Hulpdiensten

Als onderdeel van de integrale veiligheid heeft de gemeente de taak om de bereikbaarheid en de wettelijke aanrijdtijden van de hulpdiensten te waarborgen. Deze kunnen negatief beïnvloed worden door zaken als congestie, verkeers(remmende)-maatregelen, paaltjes en fout geparkeerde auto's.

Toetsingscriterium Bereikbaarheid hulpdiensten

De hulpdiensten arriveren binnen de wettelijke aanrijdtijden op hun bestemming in Hendrik-Ido-Ambacht.

Inspanning Bereikbaarheid hulpdiensten

De bereikbaarheid en wettelijke aanrijdtijden worden structureel gemonitord en bij herinrichtings- en maatregelvoorstellen wordt de bereikbaarheid van de hulpdiensten betrokken waarbij, indien gewenst dan wel noodzakelijk, ook een nieuwe aanrijdtijdenberekening wordt uitgevoerd om zekerheid te krijgen over de impact op de aanrijdtijden.

6.2.6 Transportroutes exceptioneel verkeer

Het is belangrijk dat verzoeken met betrekking tot exceptioneel verkeer vlot en eenduidig beoordeeld kunnen worden en dat bij het opstellen van herinrichtingsvoorstellen rekening gehouden wordt met de speciale inrichtingseisen die aan deze transportroutes gekoppeld worden.

Toetsingscriterium Routes exceptioneel verkeer

Voor exceptioneel transport worden verzoeken van transporteurs getoetst aan de hand van een routekaart van de gemeente waar de beperkingen per weg (hoogte, breedte, lengte en gewicht) zijn aangewezen.

Inspanning Routes exceptioneel verkeer

Er wordt een routekaart opgesteld voor de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht met daarbij de beperkingen voor hoogte, breedte, lengte en gewicht.

6.2.7 Routes gevaarlijke stoffen

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen is het voor route-plichtige voertuigen verplicht bepaalde routes te volgen. Niet route-plichtige voertuigen zijn in de hele gemeente toegestaan. Belangrijk is dat dit naar de toekomst toe geborgd blijft.

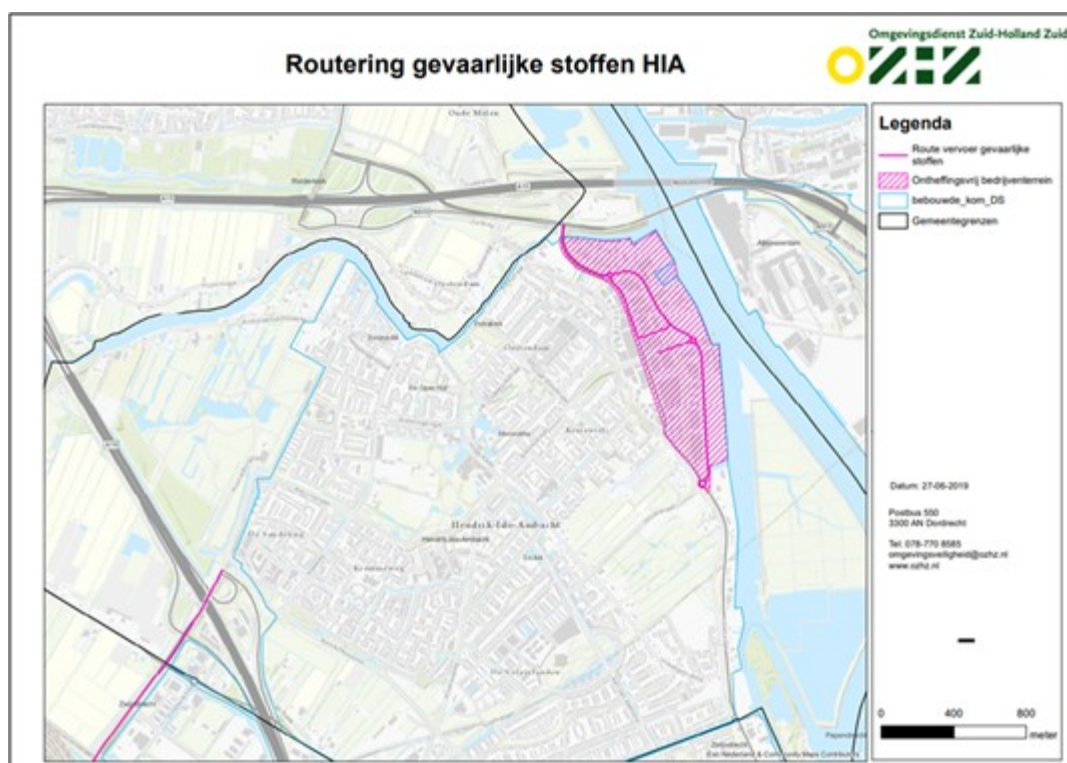
Toetsingscriterium Routes gevaarlijke stoffen

Vervoer van route plichtige gevaarlijke stoffen mag alleen plaatsvinden op de in kaartbeeld 6.2.7 vastgelegde wegen.

Deze routes vormen het anno 2021 vigerende netwerk en aanpassingen kunnen in de komende jaren worden gedaan.

Het gewenste routenetwerk voor het overige vrachtverkeer komt aan bod in paragraaf 6.4. onder 'Inspanning 2 Leefbaarheid'.

Kaartbeeld 6.2.7 Gevaarlijke stoffenroutes



6.3 Verkeersveiligheid

Hoofddoelstelling:

Het van deur tot deur verbeteren van de verkeersveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht waarbij de focus ligt op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietzers, voetgangers, ouderen en kinderen.

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij een ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert. Dit vereist een integrale aanpak waarbij we gezamenlijk inzetten op een combinatie van infrastructurele en inrichtingsmaatregelen, educatie, communicatie, voorlichting en handhaving. Aan de andere kant geldt dat circa 85% van de ongevallen in Nederland een gedragsgerelateerde oorzaak kent. Daarom speelt ook vooral het menselijk gedrag en daarmee de individuele mens zelf een belangrijke rol bij het voorkomen van ongevallen.

Belangrijk om hier te vermelden is dat het landelijk streven 'nul slachtoffers' is. Dit onder het motto dat elk slachtoffer er één teveel is. Daarmee gelden de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, waar de Tweede Kamer jaarlijks over wordt geïnformeerd, niet meer als doelen. Dit wordt op gemeentelijk

niveau overgenomen en daarmee is voor het beleid geen kwantitatieve doelstelling meer te formuleren. Wel blijven verkeersslachtoffers de belangrijkste indicator die aangeven of het gevoerde beleid effectief is.

Vanuit de landelijke aanpak zijn daarbij twee hoofdrisicogroepen benoemd:

- a) kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, fietsers, bromfietsers en voetgangers);
- b) onervaren verkeersdeelnemers (met name bestaande uit jongeren).

In Hendrik-Ido-Ambacht vormen fietsers op 50km-wegen de belangrijkste risicogroep. Dit wordt op grote afstand gevolgd door fietsers op de 30km-wegen en bromfietsers op de 60km-wegen.

Kijkend naar leeftijden vormen oudere fietsers (65+) met op enige afstand gevolgd door fietsers tussen de 20 en 65 jaar de grootste risicogroepen op de 50km-wegen.

Toetsingscriterium Verkeersveiligheid

Reductie van het totaal aantal slachtoffers in Hendrik-Ido-Ambacht met de focus op de grootste risicogroepen.

Inspanning 1 Verkeersveiligheid

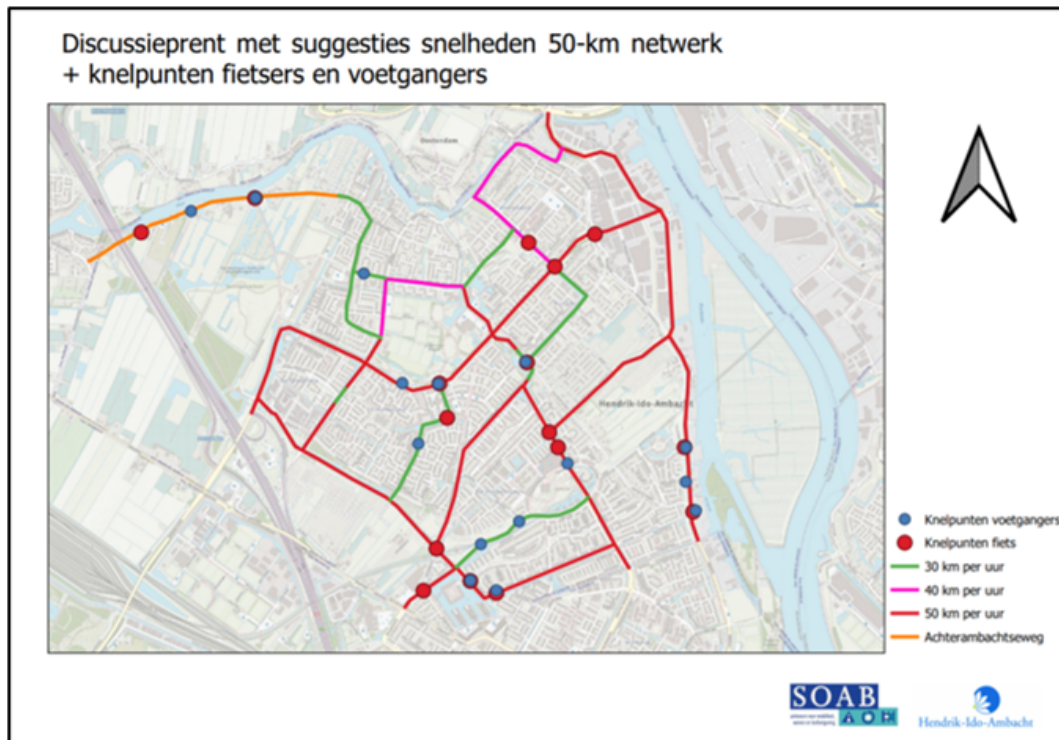
Jaarlijks worden de slachtofferaantallen inzichtelijk gemaakt en gemonitord of er een positieve ontwikkeling zichtbaar is.

Benoemen en omvormen wegen waar snelheid verlaagd kan worden

Conform de landelijke afspraken moet voor Hendrik-Ido-Ambacht nader bepaald worden welke wegen 50km/uur blijven en welke wegen, conform de vermoedelijk in 2022 te verwachten nieuwe richtlijnen c.q. wetgeving, qua snelheid verlaagd zouden kunnen worden. Naar alle waarschijnlijkheid wordt daarbij naast de bestaande optie van 30km/u een nieuwe wegcategorie van 'gebiedsontsluitingsweg 40km/u' geïntroduceerd.

Ten behoeve van de latere analyse en te voeren discussie ter bepaling van de 50km-wegen waar de komende planperiode de snelheid teruggebracht kan gaan worden is een kaartbeeld met aandachtswegen opgesteld, zie kaartbeeld 6.3.1. Daarin is ten behoeve van de te voeren discussie en te maken afwegingen een eerste suggestie gedaan voor wat betreft de wegen waar de snelheid in de toekomst mogelijk naar 30 of 40 km/uur teruggebracht kan worden. Het kaartbeeld vormt daarmee slechts een discussieprent en nog geen maatregelenplan of -voorstel.

Kaartbeeld 6.3.1: Discussieprent suggestie snelheden 50-km netwerk



Inspanning 3 Verkeersveiligheid

Het fietsnetwerk, zoals weergegeven in het kaartbeeld 'Streefbeeld fietsstructuur (kaartbeeld 6.2.3)' wordt conform 'Inspanning 1 Bereikbaarheid fiets' verder gerealiseerd en waar nodig conform de actuele CROW-richtlijnen verbeterd.

Daarbij wordt het auto- en fietsverkeer op de 50km-wegen zoveel mogelijk gescheiden. Daar waar scheiden niet lukt wordt een alternatieve fietsroute gerealiseerd of wordt de snelheid van het autoverkeer teruggebracht. Daarbij worden fiets(suggestie)stroken, fietsstraten of andere conform het CROW gewenste fietsvoorzieningen gerealiseerd. Op deze manier wordt het gebruik van de fiets als vervoersmiddel op deze wegen veiliger en aantrekkelijker gemaakt..

Inspanning 4 Verkeersveiligheid

Op wegen en kruispunten die op basis van de CROSS-analyse (gebaseerd op de ongevalregistratie en snelheden afkomstig van floating car data) naar voren komen worden infrastructurele maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De wegen die uit de CROSS-analyse naar voren komen zijn de Laan van Welhorst, het kruispunt Reeweg/Weteringsingel, Reeweg, Weteringsingel, Achterambachtse-weg, de T-splitsing Burgemeester Jonkerkade/Pompe van Meerdervoortsingel, Ambachtsezoom, Sophialaan (tussen Ambachtsezoom en Zwijndrecht), Kerkstraat (opmerking: deze is onlangs al aangepakt en heringericht), Krommeweg en een deel van de Antoniuslaan.

Inspanning 5 Verkeersveiligheid

Alle fiets- en voetgangersoversteken in Hendrik-Ido-Ambacht worden getoetst aan de hand van de vigerende CROW-richtlijnen en waar nodig verbeterd.

Inspanning 6 Verkeersveiligheid

Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen wordt samen met de regio ook ingezet op de themagerichte aanpak van o.a. rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer/het gebruik van de mobiele telefoon, vaardigheidstrainingen en educatie & voorlichting aan scholieren.

Inspanning 7 Verkeersveiligheid

Alle schoolomgevingen en de belangrijkste schoolroutes worden, mede om het lopen en fietsen naar de scholen te stimuleren, samen met de scholen, kinderen, ouders en politie veilig gemaakt door een combinatie van fysieke maatregelen, gedragsafspraken en gedragsacties.

Inspanning 8 Verkeersveiligheid

Om een zelfstandige verkeersdeelname van kinderen aan het verkeer en het bewegen door kinderen te stimuleren draagt de gemeente niet alleen zorg voor veilige schoolroutes maar ook voor veilige kinderroutes naar belangrijke speellocaties in de woonbuurten.

Inspanning 9 Verkeersveiligheid

De gemeente spant zich maximaal in om de verkeershandhaving door de politie in samenwerking met de BOA's te intensiveren.

Inspanning 10 Verkeersveiligheid

De actuele CROW-richtlijnen, de Duurzaam Veilig-principes en uniformiteit worden als uitgangspunt gehanteerd bij de (her)inrichting van het wegennet.

6.4 Leefbaarheid & Duurzaamheid

Hoofddoelstelling:

Optimaliseren van de leefbaarheid in Hendrik-Ido-Ambacht door verkeersoverlast, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid, te hoge snelheden en parkeeroverlast aan te pakken.

Verkeersonveiligheid en snelheid zijn in 6.3 behandeld. Parkeren komt in 6.5 aan bod. De toetsingscriteria en inspanningen voor geluid(soverlast), luchtkwaliteit en verkeersoverlast zijn hieronder weergegeven.

Toetsingscriterium Leefbaarheid

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht minimaliseert de negatieve verkeerseffecten die de leefbaarheid negatief beïnvloeden.

Inspanning 1 Leefbaarheid

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht werkt conform het Actieplan Geluid, het Actieplan Duurzaamheid en het Schone Lucht Akkoord in samenwerking met de regio, de provincie en het Rijk aan een verbetering van de geluids- en luchtkwaliteit.

Inspanning 2 Leefbaarheid

Om overlast te beperken en de veiligheid te waarborgen stimuleert de gemeente voor het vrachtverkeer het gebruik van de gewenste routes volgens vigerend beleid zoals weergegeven in kaartbeeld 12 in bijlage 4 en wordt het gebruik van andere wegen door niet bestemmingsverkeer ontmoedigd. In samenwerking met ondernemers wordt toegewerkt naar het gebruik van de

snelste routes vanaf de snelwegen.

Inspanning 3 Leefbaarheid

De gemeente onderzoekt de parkeer- en verkeersgedragsproblematiek onder andere van bestelbusbestuurders in woonbuurten, ook met betrekking tot de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Nieuw ten opzichte van het GVVP 2009-2020 is het begrip duurzaamheid. Hierbij zal conform het 'Actieplan duurzaamheid' vooral worden ingezet op de realisatie van elektrische oplaadpunten, het stimuleren van energiebesparing, het toepassen van elektrische deelmobiliteit en het weren van milieubelastend verkeer.

Toetsingscriterium Duurzaamheid

Volgens de ambities van het actieplan duurzaamheid wordt bij de mobiliteit in Hendrik-Ido-Ambacht de komende jaren ingezet op duurzame initiatieven.

Inspanning 1 Duurzaamheid

Alternatief duurzaam vervoer wordt verder gefaciliteerd en gestimuleerd en zo naar een hoger niveau getild binnen Hendrik-Ido-Ambacht. Daarbij wordt het accent gelegd op het triggeren en verleiden van mensen om vanuit de auto op alternatief duurzaam vervoer over te stappen.

Inspanning 2 Duurzaamheid

De gemeente zet in op het optimaal faciliteren van de elektrische autorijders. Separaat regionaal beleid daarover wordt op dit moment voorbereid.

6.5 Parkeren

Hoofddoelstelling:

De leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en economische en maatschappelijke functies worden geoptimaliseerd door het voeren van gemeentelijk parkeerbeleid op het gebied van alle vervoerswijzen.

Uit de quick scan parkeren is naar voren gekomen dat zich verspreid over de gemeente parkeerproblemen voordoen. Hoewel het oplossen altijd maatwerk betreft is het belangrijk dat parkeerklachten vlot en eenduidig beoordeeld kunnen worden. Een deel van de parkeerbeleidskaders is vastgelegd in de separate 'Parkeernota Nieuwe Ontwikkelingen 2018'. Het is belangrijk om aanvullend daarop een gemeentelijke parkeertoets te ontwikkelen die gehanteerd kan worden bij de afhandeling van parkeerklachten/parkeeroverlast.

Toetsingscriterium parkeren

Parkeeroverlast, zowel op het gebied van (vracht)auto- als fietsparkeren, wordt waar mogelijk en voor zo ver dat binnen gemeentelijk bereik ligt door de gemeente tot een minimum beperkt.

6.3.1 Bewonersparkeren**Inspanning 1 Bewonersparkeren**

Er wordt een gemeentelijke parkeertoets ontwikkeld die regelt hoe de gemeente gaat handelen wanneer de bezettingsgraad in woongebieden te hoog is.

Inspanning 2 Bewonersparkeren

Bewoners en bezoekers van bewoners kunnen binnen de acceptabele loopafstand van de woning, zoals deze in het separaat geformuleerde en vigerende parkeerbeleid is vastgelegd, een vrije parkeerplaats voor hun auto vinden.

Anno 2021 is dit vastgelegd in de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018. Aanvullend gelden de CROW-richtlijnen.

6.5.2 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties**Inspanning 1 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties**

Er wordt een gemeentelijke parkeertoets ontwikkeld die regelt hoe de gemeente gaat handelen wanneer de bezettingsgraad rond winkelcentra en andere voorzieningen te hoog is.

Inspanning 2 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties

Bezoekers kunnen binnen de acceptabele loopafstand van hun bestemming, zoals deze in het separaat geformuleerde en vigerende parkeerbeleid is vastgelegd, een vrije parkeerplaats voor hun auto vinden.

Anno 2021 is dit vastgelegd in de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018. Aanvullend gelden de CROW-richtlijnen.

6.5.3 Fietsparkeren**Inspanning 1 Fietsparkeren**

Om het gebruik van de fiets te stimuleren streeft de gemeente ernaar dat er voldoende kwalitatief goede fietsparkeerruimte op de juiste plek beschikbaar is bij voorzieningen en OV-haltes.

6.5.4 Vrachtauto-parkeren**Inspanning 1 Vrachtauto-parkeren**

Conform het anno 2021 vigerende coalitieprogramma wordt op openbaar terrein niet ingezet op het realiseren van een vrachtautoparkeerterrein. Het eventueel aanbieden van een dergelijke maatregel wordt overgelaten aan de private sector.



Hoofdstuk 7: Vervolgstappen en Financiën

7.1 Onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen 2022 - 2024

Op basis van de in hoofdstuk 6 geformuleerde doelen en inspanningen is mede aan de hand van enkele interactieve sessies een vertaalslag gemaakt naar noodzakelijke onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen voor de komende jaren. Het resultaat daarvan is vastgelegd in het separate Uitvoeringsplan mobiliteitsplan 2022 – 2024. In dat plan zijn alle onderzoeken en maatregelen voorzien van een uitvoeringsmoment en kostenraming. Ook staat benoemd welke actoren een rol hebben en wie regievoerder is.

7.2 Financiën

Voor de in het Uitvoeringsplan beschreven onderzoeken en maatregelen zijn voor de periode 2022 – 2024 de volgende financiële middelen nodig:

Omschrijving	2022	2023	2024
Onderzoek	€ 47.500,-	€ 19.000,-	€ 37.000,-
Realisatie	€ 41.500,-	€ 41.500,-	€ 31.500,-
Totaal	€ 89.000,-	€ 60.500,-	€ 68.500,-

Uit de beschreven onderzoeken kan blijken dat er maatregelen noodzakelijk zijn. Daar waar het mogelijk is zal gekeken worden of de maatregelen in combinatie met geplande projecten en/of onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden en financieel gedekt kunnen worden uit projectkredieten en/of onderhoudsbudgetten. Wanneer het niet mogelijk is om de maatregelen financieel te dekken uit beschikbare kredieten of onderhoudsbudgetten zullen voorstellen gedaan worden aan de raad door middel van de kadernota, begroting of separate raadsvoorstellen.

Bij bovengenoemde bedragen is nog geen rekening gehouden met subsidiering door de regio of provincie.

7.3 Onderzoeken en uitvoeringsmaatregelen na 2024

In het uitvoeringsplan is opgenomen dat er in 2023 een nieuw uitvoeringsplan voor de daarop volgende jaren wordt opgesteld. Dit zal geschieden aan de hand van onder andere een korte evaluatie van het Uitvoeringsplan mobiliteitsplan 2022 – 2024. Het doel van deze evaluatie is om vast te stellen wat de bereikte resultaten zijn. De uitkomsten van deze evaluatie kunnen als vertrekpunt gehanteerd worden

voor het nieuw op te stellen uitvoeringsplan. De raad zal middels een raadsinformatiebrief worden geïnformeerd over het nieuwe uitvoeringsplan.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Beleidskaders

In deze bijlage is een nadere toelichting opgenomen op de in paragraaf 1.5 opgesomde beleidskaders.

1.1 (Supra)nationale beleidskaders

Vanuit de landelijke overheid zijn verschillende visies en ambities uitgesproken en gevat in beleidskaders. Daarnaast is door de VN het ‘Verdrag handicap’ aangenomen waarin het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking wordt gewaarborgd. De belangrijkste (supra)nationale beleidskaders zijn hieronder weergegeven:

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:** In deze structuurvisie worden de kaders en doelen van de landelijke overheid tot het jaar 2040 geschetst. Het Rijk kiest daarbij drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):
 - Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
 - Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
 - Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast werkt het Rijk aan het programma ‘Beter Benutten’, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen die tegemoet komen aan de toenemende mobiliteit. Voorbeelden daarvan zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij NS-stations.

- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030:** In het SPV 2030 is de ambitie uitgesproken om te werken naar 0 verkeersslachtoffers. Dit wordt nagestreefd middels het in kaart brengen van risico’s en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico’s te verminderen. Deze aanpak wordt een proactieve aanpak genoemd en staat tegenover de reactieve aanpak van bijvoorbeeld ongevalconcentraties (black spots) uit eerder beleid.
- **Fietsambitie Tour de Force:** Door de landelijke overheid is de ambitie uitgesproken om meer forensen te laten fietsen. Om deze ambitie te bereiken is vanuit de landelijke overheid 100 miljoen euro ingezet voor versnelde aanleg van regionale fietsverbindingen en de ook in de structuurvisie genoemde uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen bij NS-stations. Daarnaast ondersteunt de landelijke overheid het kennisplatform Tour de Force. De Tour de Force agendeert onderwerpen en verbindt partijen om kennis te ontwikkelen. Dit gebeurt op verschillende

thema's zoals fietsen in de stad, fiets in de keten, hoogwaardig fietsnetwerk, fietsstimulering en kennis over de fiets. Op deze manier moet de kennis over de fiets in het algemeen vergroot worden en daarmee ook het budget voor fietsprojecten.

- **VN Verdrag handicap:** Op supranationaal gebied heeft de Verenigde Naties (VN) een resolutie aangenomen waarin het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking wordt gewaarborgd. Dit verdrag is in Nederland ingegaan op 14 juli 2016. Met dit verdrag worden overheden en private partijen verplicht om zowel binnen- als buitenruimte toegankelijk te maken voor mindervaliden. Voor overheden betekent dat vooral dat de buitenruimte goed toegankelijk moet zijn voor mensen met een beperking. Daarbij moet gedacht worden aan toegankelijkheid van openbaar vervoerhaltes en toegankelijke voetgangersroutes.
- **De ontwikkelingsagenda Sustainable Development Goals voor 2015 – 2030**
Door de VN zijn Sustainable Development Goals, (duurzaamheidsdoelen of kortweg SDG's) vastgesteld voor de periode tot 2030. Deze worden door de Rijksoverheid onderschreven. Met de doelen en ambities uit dit mobiliteitsplan wordt ook invulling gegeven aan meerdere subdoelen van de SDG's. Het betreft onder meer de volgende:
 - Vervoersarmoede: vervoersarmoede, zoals het niet kunnen betalen van fietsen voor kinderen, kan als actiepoint worden meegenomen worden binnen de verkeersprojecten die de gemeente samen met de basisscholen uitvoert en de komende jaren ook blijft uitvoeren.
 - Gezondheid (preventief en curatief): hieronder vallen verkeersveiligheid en verkeersgezondheid. Het vergroten daarvan vormt onderdeel van verschillende beleidsambities voor de komende jaren.
 - Energie: het faciliteren en stimuleren van elektrische voertuigen maakt onderdeel uit van het mobiliteitsplan.
 - Infrastructuur: het realiseren van kwalitatief goede infrastructuur maakt onderdeel van het mobiliteitsplan.
 - Duurzame steden en gemeenten: het mobiliteitsplan is ook gericht op de kwaliteit van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit.

1.2 Regionale en provinciale beleidskaders:

Naast de landelijke kaders zijn ook door de provincie en regionale samenwerkingsverbanden beleidskaders vastgesteld die eveneens als kader dienen voor dit mobiliteitsplan.

- **Fietsplan Samen verder Fietsen 2025 provincie Zuid-Holland:** In 2016 heeft provincie Zuid-Holland haar fietsplan 'Samen Verder Fietsen 2016 - 2025' vastgesteld. Dit plan kent een drietal ambities. Allereerst wil provincie Zuid-Holland dat er vaker en verder gefietst wordt. De provincie wil

fietsritten tot een afstand van 15 kilometer aanmoedigen. Het tweede speerpunt gaat in op de randvoorwaarden voor fietsstimulering, namelijk fietsveiligheid. Ten derde zet de provincie Zuid-Holland in op innovatieve en energie-neutrale fietspaden. Dat wil zeggen dat de energie die wordt gebruikt door bijvoorbeeld verlichting op het fietspad wordt teruggewonnen door in het fietspad zonnepanelen in te bouwen die de energie daarvoor kunnen opwekken (zogenaamde solar road). Om deze ambities te bereiken wordt er ingezet op de optimalisatie van fietsnetwerken, fiets in de keten en innovatieve en energie-neutrale fietspaden. In het uitvoeringsprogramma voor het Fietsplan zijn geen concrete fysieke maatregelen genoemd voor de fietsstructuur in Hendrik-Ido-Ambacht, maar wordt wel ingezet op fietsstimulering en fietsveilig gedrag in de hele provincie en daarmee ook Hendrik-Ido-Ambacht.

- **Metropolitane Fietsroutes Rotterdam-Dordrecht.** Vanuit de Metropoolregio is er ook een ambitie uitgesproken om regionale fietsroutes aan te geven om de verschillende steden binnen de Metropoolregio te verbinden. Daarbij zullen er ook 1 of meerdere routes passeren over het grondgebied van Hendrik-Ido-Ambacht. De routing van de fietsroutes bevindt zich op dit moment nog in een conceptfase waardoor het nog niet volledig duidelijk is op welke route de geplande metropolitane fietsroutes door Hendrik-Ido-Ambacht komt te liggen en welke voorwaarden er aan een dergelijke fietsroute verbonden zullen zijn.
- **Personenvervoer over water van de provincie Zuid-Holland:** De provincie Zuid-Holland heeft samengewerkt met de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH), de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf aan een complementair netwerk van fiets-, ov-, en personenvervoer over water tussen alle kernen en de belangrijkste woon- en werklocaties gelegen aan het water tussen Gorinchem en de Maasvlakte. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is aangesloten op het netwerk bij het Noordeinde. Om zowel de waterbus als de gemeenten zelf goed toegankelijk te maken, wordt er aandacht besteed aan:
 - Een goede bereikbaarheid van alle haltes door comfortabele en sociaal veilige fietspaden.
 - Het fietsparkeren: alle haltes zijn goed uitgerust met veilige parkeerplekken voor fietsen en e-bikes inclusief oplaadfaciliteiten.
 - Deelfietsystemen: de belangrijkste haltes zijn voorzien van een deelfietsensysteem.
- **Visie ruimte en mobiliteit provincie Zuid-Holland:** De Visie ruimte en mobiliteit van de provincie die is vastgesteld in 2018 biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:
 1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
 2. vergroten van de agglomeratiekracht;

3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
 4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.
- **Maak van de 0 een punt ROV Zuid-Holland:** In lijn met het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) heeft het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland dezelfde ambities om tot 0 verkeersslachtoffers te komen. Het speerpunt van het ROV ligt bij zogenaamde ‘kwetsbare verkeersdeelnemers’. Daarbij horen fietsers en voetgangers in het algemeen en kinderen, jongeren en ouderen in het bijzonder. Het ROV biedt onder andere speciale verkeerseducatie aan voor basisscholen waaronder het School op Seef label, doet verschillende campagnes onder jongeren en biedt fiets- en autorijvaardigheidstrainingen aan in de hele provincie en daarmee ook in Hendrik-Ido-Ambacht.
 - **Waalvisie Landschapstafel IJsselmonde:** De Landschapstafel IJsselmonde is een samenwerkingsverband van de zes gemeenten op IJsselmonde (Albrandswaard, Barendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk, Rotterdam en Zwijndrecht), de provincie Zuid-Holland, het Waterschap Hollandse Delta, Zuid-Hollands Landschap, Staatsbosbeheer en de Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon. Deze partijen hebben een gemeenschappelijke visie ontwikkeld voor het gebied rond de rivier de Waal met als doel een aantrekkelijk landschapspark, goede recreatiemogelijkheden voor iedereen op IJsselmonde en veelzijdige natuur. Belangrijke zaken voor Hendrik-Ido-Ambacht zijn daarbij de veilige en toegankelijke bereikbaarheid van de recreatiegebieden Sandelingen-Ambacht en Sophiapolder, het genoemde doel autoluw maken van het gebied tussen Barendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht en de Sleutelplek gebied Havenkade-Havenhoofd op de gemeentegrens met Ridderkerk
 - **Schone Lucht Akkoord van het samenwerkingsverband Rijk, provincie en gemeente:** In dit akkoord is afgesproken de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Voor de periode tot 2030 is op mobiliteitsgebied als streven uitgesproken om een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemissies voor heel Nederland van minimaal 70% in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren. Voor Hendrik-Ido-Ambacht betekent dat concreet het stimuleren van fietsen, het plaatsen van elektrische laadpalen, het stimuleren van alternatieve brandstoffen, een schone ov-concessie en stimuleren van deelmobiliteit.
 - **Regionale groeiagenda Drechtsteden 2030:** Dit is het gezamenlijke programma van de 7 Drechtsteden (Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Alblasterdam, Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam) met als doel om van de Drechtsteden een nóg aantrekkelijker woon- en werkgebied te maken voor zowel nieuwe als bestaande inwoners. Op het gebied van bereikbaarheid wil de regio Drechtsteden inzetten op aanpakken van de doorstroming op A15, A16 en N3, stimuleren van openbaar

vervoer over water, inzetten op meer en snellere verbindingen via het spoor, het fietsen als lokaal en regionaal alternatief voor de auto stimuleren, nieuwe woonlocaties en bedrijventerreinen goed aansluiten op openbaar vervoer en het veranderen van het mobiliteitsgedrag.

1.3 Gemeentelijke kaders

Ten slotte zijn naast de nationale en provinciale/regionale kaders ook gemeentelijke beleids- en bestuurlijke doelstellingen geformuleerd die eveneens een kader vormen voor dit mobiliteitsplan.

- **Coalitieakkoord 2018-2022:** In het coalitieakkoord uit 2018 zijn op het gebied van mobiliteit wensen en ambities benoemd. Belangrijke punten voor dit mobiliteitsplan zijn het stimuleren en verduurzamen van het openbaar vervoer met daarbij extra aandacht voor de Waterbus, het realiseren van meer en hogere kwaliteit fietsenstallingen en extra aandacht voor verkeersveiligheid met name rond basisscholen. Alsmede de bevinding dat in Hendrik-Ido-Ambacht geen fysieke ruimte beschikbaar is voor realisatie van een vrachtwagenparkeerterrein in het publiek domein.
- **Actieplan geluid:** De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft in samenwerking met de gemeenten Zwijndrecht, Sliedrecht en Papendrecht de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid gevraagd het geluidsniveau binnen de gemeente in kaart te brengen om op locaties waar het geluidsniveau boven de maximaal gestelde norm komt maatregelen te nemen. Mogelijke maatregelen zijn:
 - Het gebruik van stille klinkers of asfalt in plaats van een normale klinkerverharding of asfalt.
 - Het aanbrengen van geluidschermen (dit is vanwege een gebrek aan fysieke ruimte langs gemeentelijke wegen meestal geen reële optie om overlast te beperken).
 - Het treffen van gevelmaatregelen. Belangrijk hierbij is het project 'Sanering verkeerslawaaï'. Dit project is (grotendeels) afgerond en werd gefinancierd via het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Het gaat om woningen waarbij al in 1986 sprake was van een gevelbelasting van 65 dB of hoger.

Bij deze maatregelen wordt nadrukkelijk ingezet op het benutten van kansen voor geluidsvermindering bij noodzakelijk onderhoud van gemeentelijke wegen.
- **Bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormen Hendrik-Ido-Ambacht 2018":** Deze parapluherziening functioneert als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan de 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018'. Een parapluherziening biedt de mogelijkheid alle of

een (groot) aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente in één keer te herzien voor een bepaald aspect. Met deze parapluherziening is de nieuwe 'Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018' in de vigerende bestemmingsplannen ingepast.

- **Actieplan Duurzaamheid 2019-2022:** Dit actieplan komt voort uit de duurzame ambitie die staat weergegeven in het coalitieakkoord. De vier belangrijkste thema's zijn: energie, klimaatadaptatie en luchtkwaliteit, circulaire economie en afval en samen doen.
Voor de mobiliteitsagenda betekent dit actieplan vooral inzetten op een verdere uitrol van elektrische oplaadplaatsen in de gemeente, energiebesparing stimuleren en het ontwikkelen van elektrische deelmobiliteit.

BIJLAGE 2: Uitgebreide evaluatie GVVP 2009-2020

In hoofdstuk 2 van dit plan is een korte toelichting op de evaluatie van het oude GVVP opgenomen. Deze bijlage bevat een uitgebreidere toelichting.

2.1 Hoofddoelstelling

Het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2009-2020 bevatte uiteenlopende doelstellingen en ambities. Deze staan steeds in een oranje kader weergegeven, waarna toegelicht staat of de doelstellingen behaald zijn.

De hoofddoelstelling van het GVVP 2009-2020 luidde:

Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Daarbij is de hoofddoelstelling vertaald in een aantal subdoelstellingen die gekoppeld waren aan de volgende vier onderwerpen:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Parkeren

In de volgende paragrafen wordt nader ingezoomd op de subdoelstellingen en de daarbij destijds geformuleerde criteria.

2.2 Doelstelling bereikbaarheid

Het realiseren van een goede bereikbaarheid van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, zowel extern, als binnen de gemeente zelf.

1. *De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht spant zich maximaal in om de capaciteitsknelpunten op de aansluitingen met de A15 en A16 op te lossen.*

De verkeersafwikkeling bij zowel de aansluitingen van op de rijksweg A15 en A16 is aanzienlijk verbeterd door de in de afgelopen jaren uitgevoerde reconstructies.

De filevorming op het Noordeinde werd in het verleden voor een groot deel bepaald door de capaciteit van de aansluiting van het Noordeinde op het brugtracé N915. Dit kwam voor een belangrijk deel door de beperkte opstelcapaciteit voor de verkeerslichten. Door verwijderen van de verkeerslichten bij De Schenkel en de realisatie van een extra rij-/opstelstrook op het Noordeinde heeft de uitgevoerde reconstructie de doorstroming verbeterd. Wel ontstaan er nog wachtrijen op de momenten dat de brug over de Noord open is. De gemeente probeert al enkele jaren een informatiedisplay te

krijgen zodat automobilisten bijtijds beseffen dat de brug open is en de alternatieve route richting de A15 kunnen volgen om zo de doorstroming nog verder te verbeteren. Daarom moet er aandacht blijven voor de doorstroming op deze locatie.

Om de verkeersafwikkeling bij de aansluiting met de A16 (Sandelingen Knoop) te verbeteren is het kruispunt Hendrik Ydenweg met de noordelijke toe- en afrit gewijzigd. In samenwerking met Rijkswaterstaat is het kruispunt aangepast. In plaats van een enkele rechtdoorstrook liggen er inmiddels twee rechtdoorstroken vanaf het viaduct richting Hendrik-Ido-Ambacht. Daarnaast is er vanaf het viaduct richting de noordelijke toerit naar de A16 een vrije rechtsafstrook in plaats van de oude rechtsafstrook met verkeerslichten gekomen. In het verlengde daarvan is de noordelijke toerit richting Rotterdam op het eerste gedeelte verdubbeld, waarna deze in de boogstraat teruggebracht wordt naar 1 rijstrook waarbij het autoverkeer dient te ritsen. Deze maatregelen hebben de verkeersafwikkeling verbeterd. Toch staan er vooral in de ochtendspits regelmatig nog langere wachtrijen voor de verkeerslichten op de uitvalswegen van onze gemeente. Daarom is het belangrijk dat er aandacht blijft voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Sandelingenknoop en vice versa door samen met de regio Drechtsteden op te trekken in een lobby richting Rijkswaterstaat.

2. *De doorstroming op het hoofdwegennet is van belang. Op de Nijverheidsweg, Noordeinde, Hendrik Ydenweg, Antoniuslaan en de toegangsroutes tot De Volgerlanden mag de reistijd in de avondspits in 2020 niet zijn langer zijn dan in de situatie in 2007.*

Om de doorstroming op het hoofdwegennet te borgen zijn de afgelopen jaren meerdere verbeteringen op voornoemde wegen doorgevoerd:

- Noordeinde: door voornoemde reconstructie is de wachtrijvorming en het wachttijdverlies hier, uitgezonderd de momenten waarop de brug over Noord geopend is en wanneer zich calamiteiten op de A15, A16 of N915 voordoen, fors afgenomen. Daarnaast is er voor gekozen om op de Nijverheidsweg de doorgaande verkeersfunctie op te heffen om zodoende de wachtrijvorming, waardoor de toegang tot veel bedrijventerreinen frequent geblokkeerd werd, weg te nemen. Ook dit is een geslaagde ingreep.
- Hendrik Ydenweg/Antoniusslaan/Ambachtsezoom: door de bij subdoel 1 beschreven reconstructie van de Sandelingenknoop is de verkeersafwikkeling verbeterd en zijn de wachttijden gereduceerd.

Het is wel belangrijk de doorstroming op deze wegen te blijven monitoren vanwege de alsmaar groeiende verkeersstromen.

3. *De huidige dekking van de openbaar vervoer haltes wordt gewaarborgd en waar mogelijk verbeterd. De afstand tot een openbaar vervoer halte wordt binnen de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht gesteld op maximaal 400 meter voor een gewone bushalte en 600 meter voor een HOV halte (conform*

de ASVV 2004 (*Aanbevelingen voor Stedelijke VerkeersVoorzieningen*) van het CROW (*Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek*)).

Door het realiseren van de centrale overstaphalte ‘Cascade’ langs de Hoge Kade zijn de overstapmogelijkheden van het openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd.

Het vervoer over water met de Waterbus is met de verplaatsing van de halteponon naar het Waterbusplein nadrukkelijk verbeterd. Door de centrale ligging en door de betere parkeerfaciliteiten die gerealiseerd zijn, is het gebruik van de Waterbus aanzienlijk toegenomen (60% meer reizigers).

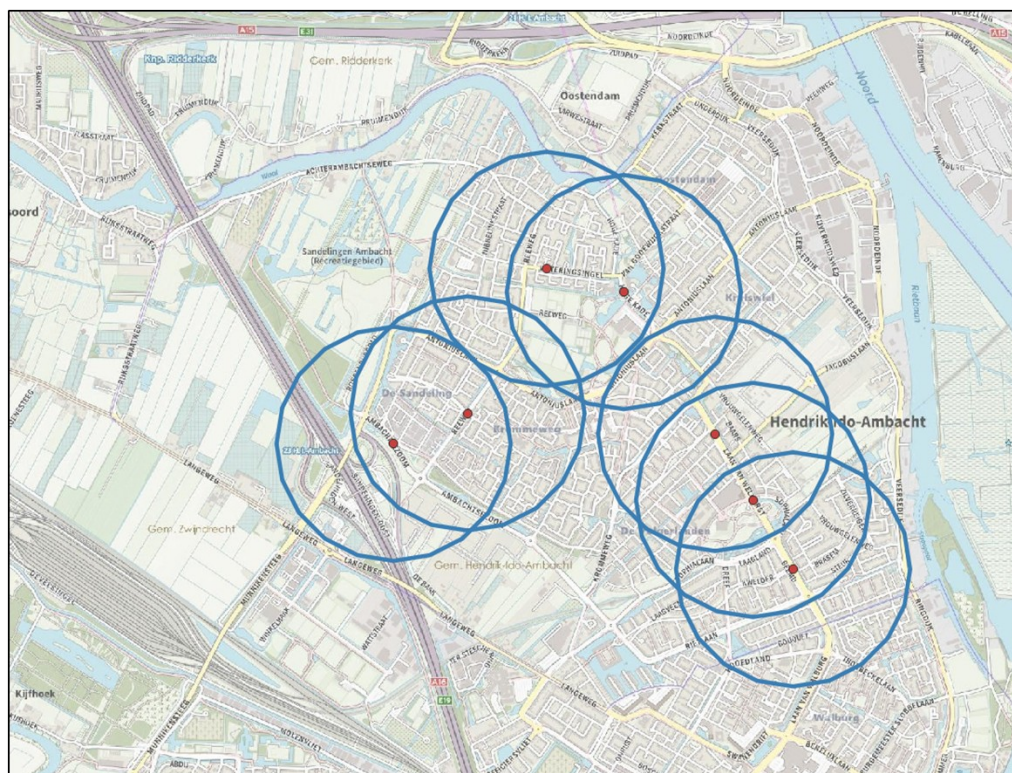
Hendrik-Ido-Ambacht kent een betrekkelijk goede haltedekking. Vrijwel overal binnen de gemeente is binnen 400 meter een reguliere bushalte te vinden, zie afbeelding 1 onder. Uitzondering daarop wordt gevormd door de noordoosthoek, zie rode kader. Zeker gezien de woningbouw die daar nu en de komende jaren plaatsvindt vormt dit een aandachtspunt voor het Mobiliteitsplan 2021-2030.

Afbeelding 1: dekking 400m reguliere bushaltes Hendrik-Ido-Ambacht



Het centrale deel van de gemeente heeft ook binnen 600 meter een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-bushalte, zie afbeelding 2. Het noordoostelijke deel en de zuidwesthoek van de gemeente zijn niet gedekt en vormen op basis van gestelde 600 meter een aandachtspunt voor het Mobiliteitsplan 2021-2030.

Afbeelding 2: Dekking 600m HOV-bushaltes Hendrik-Ido-Ambacht



4. *Het aandeel van de fietsritten korter dan 7,5 km wordt, ondanks de grote toename van het inwonerstal, verhoogd van 38% in 2006 naar minimaal 40% in 2020. Hiertoe wordt het fietsnetwerk verbeterd.*

Om dit te bereiken zijn bij reconstructies en bij werkzaamheden in het kader van groot onderhoud ook de fietsvoorzieningen betrokken en verbeterd. Voorts zijn de stallingsmogelijkheden bij de bushaltes aanzienlijk uitgebreid en is een openbaar vervoersnetwerk gerealiseerd met een directere en waar mogelijk intensievere lijnvoering richting Rotterdam, Dordrecht en het station van Zwijndrecht (zie vorige subdoel) met als doel het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen en zo een goed alternatief te bieden voor de auto.

Door gewijzigde landelijke onderzoeksmethoden zijn er inmiddels geen vergelijkbare gegevens meer beschikbaar over het fietsritten in Hendrik-Ido-Ambacht. In de periode dat het vorige GVVP opgesteld werd is er landelijk juist veel onderzoek gedaan naar het aandeel korte fietsritten binnen de bebouwde kom. Daarom is deze doelstelling destijds specifiek opgesteld. Nu

het aandeel fietsritten korter dan 7,5 kilometer niet meer specifiek onderzocht wordt kan niet vastgesteld worden of deze doelstelling behaald is.

5. Het aanleggen van voetgangersoversteken conform richtlijnen.

De realisatie van nieuwe voetgangersoversteken is qua inrichtingsvormen gebaseerd op de CROW-richtlijnen. Het al dan niet toepassen van een zebrapad blijft een punt waar de meningen over uiteen zullen blijven lopen. De richtlijnen bieden daarvoor niet in alle gevallen duidelijk uitsluitel, ook omdat de maatschappelijke roep om zebrapaden er vaak op gebaseerd is dat een zebrapad te allen tijden veiliger is dan een oversteek zonder zebrapad. Hetgeen echter op de meeste locaties niet automatisch het geval is. Dit blijft dan ook een belangrijk onderwerp voor het nieuwe mobiliteitsplan, zeker omdat de oversteekbaarheid van diverse wegen een belangrijk aandachtspunt vormt in Hendrik-Ido-Ambacht.

2.3 Doelstelling verkeersveiligheid

Het verzorgen van een voor alle verkeersdeelnemers verkeersveilig wegennet binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

1. In 2020 zijn er geen VOC's op de wegen in Hendrik-Ido-Ambacht.

In Nederland wordt een VerkeersOngevallenConcentratie (VOC) gedefinieerd als een plaats waar gedurende drie tot vijf jaar twaalf ongevallen (of vijf vergelijkbare letselongevallen) zijn gebeurd. Een eerdere definitie die ook nog wel gebruikt wordt, gaat uit van zes letselongevallen in drie jaar. Er zijn geen VOC-locaties in Hendrik-Ido-Ambacht meer, zie tabel 1. Dit subdoel is behaald.

	VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
				enkel schade	gewonden	doden
1	Laan van Welhorst, Sophialaan	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	3	3	0
2	Ambachtsezoom, Sophialaan	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	2	3	0
3	Noordeinde	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	2	3	0
4	A16 30.0 L	Hendrik-Ido-Ambacht	Rijk	6	1	0
5	A16 29.0 L	Hendrik-Ido-Ambacht	Rijk	6	1	0
6	Appelgaarde, Bramengaaarde	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	2	2	0
7	A16 30.0 R	Hendrik-Ido-Ambacht	Rijk	4	1	0
8	A16 28.7 R	Hendrik-Ido-Ambacht	Rijk	4	1	0
9	Nijverheidsweg	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	6	0	0
10	Ambachtsezoom, De Hil	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	1	2	0
11	Ambachtsezoom, Reeweg	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	1	2	0
12	De Schenkel, Noordeinde	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	5	0	0
13	Reeweg, Weteringsingel	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente	5	0	0
14	N915 23.3 R, Noordeinde	Hendrik-Ido-Ambacht	Gemeente, Rijk	5	0	0

2. *Het streven is dat het aantal ernstige verkeersongevallen binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht in 2018-2020 met 20% is gereduceerd ten opzichte van het aantal in de periode 2004-2006.*

Een ernstig ongeval is een ongeval met dodelijke afloop of (een) ziekenhuisgewonde(n). In de periode 2004 - 2006 zijn binnen de gemeentegrenzen 25 ernstige ongevallen geregistreerd op wegen van de gemeente zelf, 5 op de snelwegen en 2 op wegen van het waterschap. In totaal 32 ongevallen.

(bron: tabel 2, bijlage 1 GVVP 2009-2020)

In de periode 2018 - 2020 zijn er 66 ernstige ongevallen op gemeentewegen geregistreerd en 9 op de snelwegen/N915 (brug over de Noord). Daarmee zijn er vergeleken met de referentieperiode beduidend meer letselongevallen geregistreerd. Omdat echter niet elk letselongeval door de politie ook daadwerkelijk in de ongevallendatabase verwerkt wordt is het werkelijke beeld zowel in de periode 2004-2006 als in 2018-2020 niet bekend en kan ook niet gesteld worden dat er een duidelijke toename is geweest van het aantal ernstige ongevallen. Bekend is dat de politie ongevallenregistratie juist de afgelopen jaren verbeterd heeft. De registratiegraad is hoger geworden wat automatisch resulteert een hoger aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast wordt het beeld ook beïnvloed door de flinke uitbreiding van het aantal inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht in de Volgerlanden. Daarmee kan er geen heldere conclusie getrokken worden over deze doelstelling. Wel is duidelijk dat het reduceren van de ernstige ongevallen ook belangrijk blijft voor de periode tot 2030.

Is het dan zo dat Hendrik-Ido-Ambacht het slecht doet op het gebied van verkeersveiligheid? Nee, absoluut niet. Uit de recent uitgevoerde risico-inventarisatie door adviesbureau Sweco komt Hendrik-Ido-Ambacht er ten opzichte van de andere Drechtsteden juist goed uit op het gebied van verkeersonveiligheid. In hoofdstuk 3 wordt dit uitgebreider behandeld.

Overigens zijn er in 2020 landelijke pilots geweest om van de politieregistratie over te stappen op een systeem dat gevuld wordt door ziekenhuisregistratie. De pilots laten zien dat die registratie veel omvangrijker en gedetailleerder is. Hierdoor kan hier de komende jaren ook veel meer informatie uitgehaald worden en een betere sturing aan de ongevallenpreventie gegeven worden.

De in de doelstelling geformuleerde daling van 20% gold in het bijzonder voor ernstige verkeersongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, ouderen en kinderen). In de anno 2021 beschikbare ongevallenanalyse over de periode 2004-2006 staat de vervoerswijze en leeftijd van de verkeersslachtoffers echter niet vermeld wat een vergelijking

onmogelijk maakt waardoor ook voor deze doelstelling niet gesteld kan worden of hij wel of niet gehaald is.

In de periode 2018-2020 hebben er op gemeentelijke wegen in totaal 28 letselongevallen plaatsgevonden met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). Daarvan hebben er 8 plaatsgevonden met oudere voetgangers en fietsers (60+) en twee met kinderen onder de 12 jaar. Beide kinderen waren voetgangers.

Elk letselongeval, maar zeker die met kwetsbare verkeersdeelnemers, is er eentje teveel omdat de ernst en (emotionele) nasleep daarvan in veel gevallen groot is. Daarmee moet ook in het nieuwe mobiliteitsplan aandacht besteed blijven worden aan de reductie hiervan.

3. *Er worden extra maatregelen getroffen ter bevordering van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers en ouderen.*

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft als partner binnen de Regionale Projectgroep Verkeer (RPV) Drechtsteden een uitgebreide aanpak mee ontwikkeld en toegepast ter bevordering van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is een doorlopende aanpak op basis waarvan er jaarlijks activiteiten en projecten worden uitgevoerd. Zo is er budget voor verkeerseducatie voor kinderen en ouderen en is er een apart budget voor kleine lokale maatregelen. Voor kinderen in de basisschoolleeftijd tussen 4 en 12 jaar is het School op Seef programma beschikbaar. Ook worden er jaarlijks praktische verkeersexamens en dodehoeklessen georganiseerd. Voor ouderen (60 jaar en ouder) worden er vanuit de regio praktische rijvaardigheidslessen, scootmobieltrainingen en elektrische fietstrainingen aangeboden. Daarnaast is er een apart budget gereserveerd voor kleine lokale fysieke maatregelen, specifiek gericht op fietsers en voetgangers.

Dit programma kan als onderdeel van het nieuwe mobiliteitsplan gecontinueerd worden.

4. *Er wordt samen met school en ouders gewerkt aan een verkeersveilige schoolroute en schoolomgeving.*

Voor 4 scholen in de Volgerlanden en 1 school aan de Admiraal de Ruyterlaan is samen met de school en politie toegewerkt naar een verkeersprotocol met een bijbehorende verkeersveiligheidsactie. Doel daarvan is om de verkeersgedragingen van de eigen schoolpopulatie en passanten tijdens de haal- en brengmomenten te veranderen om zo de verkeersveiligheid voor met name de lopende en fietsende kinderen te vergroten. De gemeente wil deze aanpak uitbreiden naar alle basisscholen.

In de loop van de afgelopen jaren zijn ook her en der fysieke verkeersmaatregelen bij scholen getroffen om de verkeerssituatie te verbeteren.

Verder is in 2020 een inventarisatie van schoolomgevingen uitgevoerd en zijn aanbevelingen geformuleerd om de verkeersveiligheid rond de scholen verder te vergroten. Daarnaast wordt er door de gemeente via de RPV ook het pakket School op SEEF aan de basisscholen aangeboden. Ondertussen beschikken 3 scholen over het School op Seef label (zijnde Koningin Wilhelminaschool, SOL de Watervlinder en Stadhouders Willem III school).

Daarmee is duidelijk invulling gegeven aan dit subdoel en kan dit gecontinueerd worden als onderdeel van het nieuwe mobiliteitsplan.

5. *De Duurzaam Veilig principes worden zoveel mogelijk gehanteerd als uitgangspunt bij de (her)inrichting van het wegennet. Dat wil zeggen dat de inrichting van nieuw aan te leggen wegen, en wegen die heringericht worden, moet passen bij de verkeersfunctie die de betreffende weg vervult.*

De gemeente hanteert de CROW-richtlijnen op het gebied van Duurzaam Veilig zo goed als mogelijk. Soms zijn er echter situaties of redenen die maken dat de richtlijnen niet altijd of volledig kunnen worden gehanteerd. Bijvoorbeeld doordat de beschikbare ruimte te krap is of omdat er strijdige belangen zijn waardoor het meest optimale ontwerp niet kan worden gerealiseerd. Dit subdoel kan gecontinueerd worden naar de toekomst.

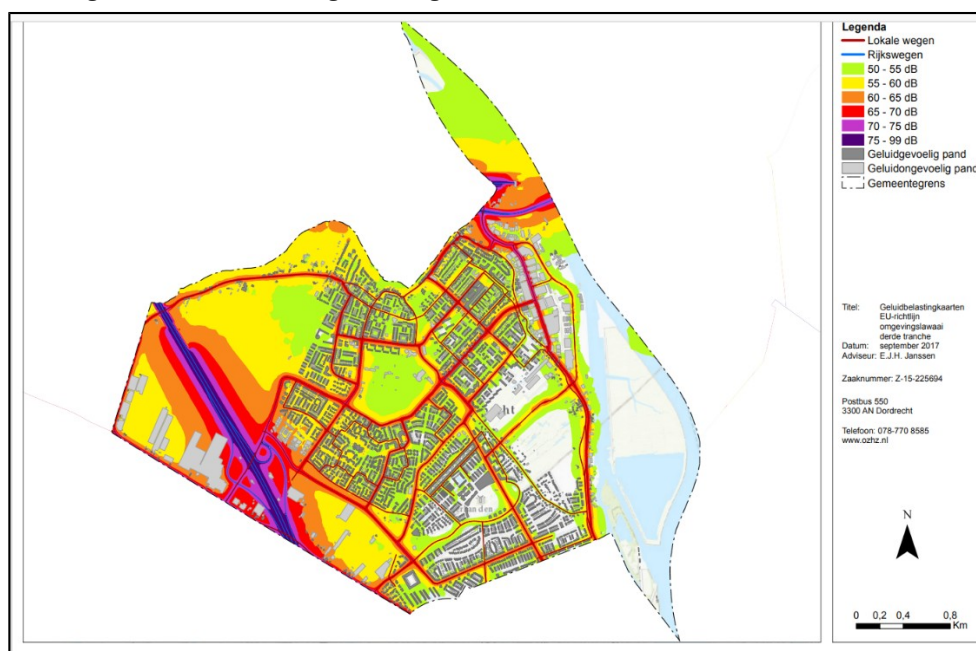
2.4 Doelstelling leefbaarheid

Het bijdragen aan een prettig woonklimaat in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht door het beperken van de invloeden van het verkeer op geluid en luchtkwaliteit.

1. *De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht voldoet in 2020 aan de gestelde nationale normen voor geluid en luchtkwaliteit, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt.*

Hiertoe is de verharding op veel van de 50km-wegen vervangen door geluid reducerende verharding. Daarnaast heeft de gemeente in 2018 het Actieplan Geluid opgesteld waarin de ambitie is vastgelegd de geluidsbelasting binnen de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht naar de nieuwe Europese norm van maximaal 53 decibel terug te brengen. Onderstaande afbeelding laat zien wat het decibelniveau over de gehele dag is binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

Afbeelding 2.4.1 Geluidsniveau gehele dag.



Zoals de afbeelding laat zien, zijn er gedeelten in Hendrik-Ido-Ambacht waar het geluidsniveau tussen de 55 en 60 decibel is. Dat is hoger dan de norm. Deze gebieden bevinden zich vooral in de westhoek van de gemeente in de buurt van de A16. In het Actieplan Geluid 2018-2023 staat vermeld dat er vanuit het Rijk voorlopig geen maatregelen gaan komen om de geluidshinder van de A16 te verminderen. De oplossing voor het geluidsprobleem ligt daarmee gedeeltelijk buiten de mogelijkheden van de gemeente, maar de gemeente blijft wel monitoren en ook binnen de eigen plannen checken hoe het geluidsniveau omlaag gebracht kan worden.

Voor de luchtkwaliteit wordt gekeken naar de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het gemeentelijke Schone Lucht Akkoord (SLA). Daar is voor heel Nederland en Hendrik-Ido-Ambacht de luchtkwaliteit op het gebied van stikstof (NO_2) en fijnstof (PM_{10} of $\text{PM}_{2,5}$) in kaart gebracht. Uit deze kaart blijkt dat voor de stikstofconcentratie Hendrik-Ido-Ambacht in 2020 in de laagste categorie valt. Datzelfde geldt voor de concentratie van PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ (fijnstofdeeltjes tot 10 micrometer en tot 2,5 micrometer). Hoewel de cijfers van het RIVM over 2020 nog niet gepubliceerd zijn, laten verschillende bronnen zien dat door de corona-pandemie en de verschillende lockdowns de concentratie van stikstof en fijnstof-deeltjes lager ligt dan in 2019. Daarom is voor de evaluatie ook naar de uitstoot in 2019 gekeken. Daarbij is te zien dat ook in 2019 de stikstof- en fijnstofuitstoot in Hendrik-Ido-Ambacht in de laagste categorie valt.

Daarmee is de luchtkwaliteitsnorm gehaald. Voor de geluidsnorm is de overschrijding van de 53 decibelnorm vooral te wijten aan de geluidshinder van de rijksweg A16.

2. *De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht verbetert de huidige voetgangers- en fietsnetwerken, zodanig dat een veilig, compleet en samenhangend netwerk van fiets- en voetgangersroutes tussen woongebieden en belangrijke bestemmingen wordt gecreëerd. Beoogd wordt de leefbaarheid te verbeteren door een alternatief te bieden voor de auto.*

In het GVVP 2009-2020 was een kaart met een doelstelling voor een fietsnetwerk bijgevoegd. Dit fietsnetwerk is niet volledig aangelegd, vanwege onder andere niet-uitvoerbaarheid en verandering van ontwikkelingsplannen. Waar zich mogelijkheden en kansen hebben voorgedaan, zoals bijvoorbeeld de Waterbushalte, het Noordeinde en de Volgerlanden, zijn er nieuwe fietsverbindingen aangelegd of fietsverbindingen verbeterd. Het opstellen van een nieuw streefbeeld voor het fietsnetwerk, maar aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen zoals de Dorpjes in Volgerlanden-Oost en het project Noordoever, vormt een aandachtspunt voor het nieuwe mobiliteitsplan.

Op de realisatie van een compleet en samenhangend netwerk van voetgangersroutes dat de gehele gemeente dekt is niet specifiek ingestoken. Uiteraard zijn er (zeker in de Volgerlanden) veel nieuwe voetgangersverbindingen gerealiseerd en verbeteringen op bestaande verbindingen aangebracht maar het realiseren van een hoogwaardig samenhangend netwerk staat nog op de ambitielijst voor de gemeente.

2.5 Doelstelling parkeren

Door het voeren van een parkeerbeleid bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en waar mogelijk versterken van economische en maatschappelijke functies binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

1. Parkeerdruk

- *Op piekmomenten rond centra (koopavond, zaterdagmiddag) mag deze oplopen tot maximaal 90%.*
- *In avond/nacht periode in woongebieden is deze gemiddeld per buurt maximaal 90%.*

Parkeerdruk op piekmomenten rond winkelcentra

Een uitgevoerde steekproef bij Hoogambacht laat zien dat de parkeerdruk lager is dan 90% en op dit moment geen probleem vormt. Kanttekening daarbij is dat deze steekproef vertekend is door aangepast gebruik van de Sophiahall en aangepast/ander winkelbezoek als gevolg van het Corona-virus. Vanwege de recente komst van de Albert Heijn en verdere uitbreiding van De Volgerlanden en Noordoever is het dan ook relevant de parkeersituatie de komende jaren te monitoren en in ieder geval na het opheffen van de Corona-restricties opnieuw op te tekenen.

Voor wat betreft het Louwersplein geldt dat de ondernemers aangeven dat het aantal parkeerplaatsen te laag is. Er is echter geen parkeeronderzoek

beschikbaar. Door de Corona-uitbraak kan voorlopig geen representatief onderzoek uitgevoerd worden omdat het parkeerbeeld overdag en 's avonds vertekend is ten opzichte van de situatie voor de pandemie. Een parkeeronderzoek dient onderdeel uit te maken van het nieuwe mobiliteitsplan.

Van de Reeweg is alleen een parkeeronderzoek uit 2017 beschikbaar. Daarna is de blauwe zone ingevoerd op zaterdag. De parkeersituatie is daarmee voldoende verbeterd, maar dit kan niet gestaafd worden aan de hand van een recent onderzoek. Ook hier kan voorlopig geen representatief onderzoek uitgevoerd worden. Bij nieuwe klachten zou dit onderdeel moeten uitmaken van het nieuwe mobiliteitsplan.

Een in 2018 uitgevoerd parkeeronderzoek rond De Schoof laat zien dat parkeerdruk lager was dan 90%. Nadat de Corona-restricties opgeheven zijn wordt het parkeeronderzoek herhaald en de parkeerdruk opnieuw getoetst.

Nachtelijke parkeerdruk woonbuurten

Voor het tweede criterium geldt dat er een quick scan van de nachtelijke parkeerdruk is uitgevoerd. Deze is uitgevoerd in de buurten waarin in 2007 was geconcludeerd dat er extra aandacht aan besteed moest worden en in de buurten waar tijdens de inventarisatiefase van het mobiliteitsplan nadrukkelijk geklaagd is over de bewonersparkeerdruk.

Een overzicht van de parkeerdruk per buurt is te vinden op kaartbeeld 9 in bijlage 4.

2. Loopafstand

- *Bewoners kunnen een parkeerplaats vinden binnen een loopafstand van ongeveer 200 meter van hun woning.*
- *Bezoekers (van voorzieningen en van bewoners) kunnen een parkeerplaats vinden binnen een loopafstand van ongeveer 300 meter van hun bestemming.*

Uitgangspunt is dat in de buurten met een bezettingsgraad onder de 90% bewoners in de regel binnen 200 meter en bezoekers binnen 300 meter loopafstand van de woning een parkeerplaats zouden moeten kunnen vinden. Een overzicht van de parkeerdruk per straat(deel) is te vinden op kaartbeeld 10 in bijlage 4.

BIJLAGE 3: Uitgebreide analyse aandachtspunten mobiliteit

3.1 Hoe verzameld?

In de afgelopen maanden is bij de volgende betrokkenen en stakeholders geïnventariseerd wat de aandachtspunten op het gebied van mobiliteit voor de komende 10 jaar in Hendrik-Ido-Ambacht zijn:

1. Inwoners (via www.h-i-ambachtmobiliteit.nl)
2. Gemeenteraad
3. College van burgemeester en wethouders
4. Portefeuillehouder Verkeer
5. Portefeuillehouder Volgerlanden
6. Breed ambtelijk overleg
7. Stuurgroep integrale veiligheid
8. Projectleider Volgerlanden
9. Projectleider Integrale Veiligheid
10. Ronde tafelsessie Fietzersbond Drechtsteden, VVN (Veilig Verkeer Nederland) Drechtsteden, St. Adviesraad Gehandicaptenbeleid Hendrik-Ido-Ambacht en Landschapstafel
11. Ronde tafelsessie winkeliers/ondernemers

Naast de gesprekken met de verschillende betrokkenen en stakeholders uit het publieke domein is aan alle inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht en andere geïnteresseerden de kans geboden hun aandachtspunten in te brengen door middel van een website. Op deze website kon men door middel van een interactieve kaart een locatie aangeven waar extra aandacht aan moest worden besteed of waar het juist goed geregeld was. Ruim 700 reacties zijn er ontvangen op deze website.

Al deze verzamelde informatie is gebundeld en tijdens de daarop volgende analysefase, die we binnenkort zullen afsluiten, bestudeerd. Ook zijn uiteenlopende objectieve gegevens geanalyseerd. Dit betreft o.a. de ongevallengegevens die vanuit VIAstat bekend zijn in combinatie met snelheidsgegevens op basis van floating car data, een ongevalsrisicoanalyse die voor de hele regio Drechtsteden is uitgevoerd, een quick scan van de nachtelijke parkeerdruk in een aantal buurten die in het vorige GVVP als aandachtspunt waren aangegeven en buurten die uit de gevoerde gesprekken en de mobiliteitswebsite naar voren kwamen als buurten met parkeeraandachtspunten, een analyse van de geluids- en milieukaart en een analyse van de verkeersintensiteitenkaart.

De belangrijkste bevindingen uit de analysefase zijn in dit hoofdstuk aan de hand van vier centrale thema's samengevat:

1. Bereikbaarheid;
2. Verkeersveiligheid;
3. Leefbaarheid & duurzaamheid;
4. Parkeren.

Binnen deze thema's is daarbij onderscheid gemaakt naar de verschillende wijzen om aan het verkeer deel te nemen (vanaf nu modaliteiten genoemd), zoals auto, (brom)fiets, openbaar vervoer en lopen.

3.2 Bereikbaarheid

Bij bereikbaarheid gaat het niet alleen om de bereikbaarheid van Hendrik-Ido-Ambacht van buitenaf en vice versa maar ook om de bereikbaarheid tussen alle herkomsten en bestemmingen binnen de eigen gemeentegrenzen en die in de buurgemeenten. Belangrijk om daarbij te benoemen is dat bereikbaarheid meer is dan alleen autobereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor alle modaliteiten.

3.2.1 Auto/gemotoriseerd verkeer

Met betrekking tot de autobereikbaarheid zijn drie belangrijke onderwerpen naar voren gekomen:

1. De aansluitingen op en doorstroming van en naar de autosnelwegen A15 en A16.
 2. De doorstroming op de Veersedijk en de Jacobuslaan.
 3. Het, conform de landelijke ambitie, benoemen en omvormen van wegen binnen de bebouwde kom waar de snelheid in de toekomst verlaagd kan worden naar 30km/uur.
-
1. Aansluitingen op en doorstroming van en naar autosnelwegen A15 en A16
In 2018 en 2019 zijn Sandelingenknoop (aansluiting van de Antoniuslaan en Hendrik Ydenweg en toerit naar A16) en de Nijverheidsweg en het Noordeinde die op N915 aansluiten verbeterd. Er is op beide locaties echter nog steeds regelmatig sprake van congestie. Bij de Sandelingenknoop is de congestie vooral in de ochtendspits vanuit Hendrik-Ido-Ambacht richting de A16. Bij de A15/N915 ontstaat congestie op het Noordeinde en soms in het onderliggend wegennetwerk vooral in de wijk Oostendam als er file is op A15 of als de brug over de Noord openstaat. Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is gekeken naar de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op deze twee punten in 2030. Daarbij is gekeken naar een scenario 'Laag' waarin alleen de ruimtelijke plannen die in 2018 bestuurlijk waren vastgesteld zijn meegenomen en een scenario 'Hoog' waarin ook alle mogelijke ontwikkelingen die nog niet zijn vastgesteld zijn meegenomen. In het 'Hoog' scenario zijn onder andere de ontwikkeling van de Dorpjes en de Noordoevers en het bedrijventerrein Ambachtsezoom meegenomen.

Op de Sandelingenknoop is de verwachting dat de auto-intensiteit tussen 5% en 20% zal stijgen vanaf 2018 tot 2030. Voor de verkeersintensiteit op het Noordeinde is in het scenario 'Laag' een (lichte) daling van de verkeersintensiteit. In scenario 'Hoog', waarin ook de ontwikkeling van de Dorpjes en Noordoever zijn meegenomen, zal de verkeersintensiteit op het Noordeinde met ongeveer 20% stijgen. Aan de andere kant zal de filevorming

op de A15 richting 2030 minder worden door de maatregelen die genomen gaan worden bij Papendrecht en Sliedrecht vanwege de beoogde verbreding van de A15 wat een positief effect heeft op de congestie op het Noordeinde/de N915. Daarnaast zou de congestie tijdens de openingstijden van de brug over de Noord (N915) tot een minimum beperkt kunnen blijven als het open staan van de brug via een informatiedisplay langs het Noordeinde gecommuniceerd zou worden.

Naar aanleiding van de toekomstige ontwikkelingen zullen beide aandachtlocaties gemonitord moeten blijven worden in samenwerking met de regio Drechtsteden, provincie en Rijkswaterstaat.

Hoewel de rotonde nabij het waterbusplein tijdens de inventarisatiefase specifiek onder de aandacht is gebracht, geldt dat dit geen apart aandachtspunt vormt in dit mobiliteitsplan. Bij de bepaling van de huidige inrichting van de rotonde rekening is gehouden met zowel de huidige verkeerstromen als met de toename daarvan door de verdere uitbreiding van De Volgerlanden, Noordoever en ontwikkelingen rond de Ringdijk in Zwijndrecht.

2. Verkeersafwikkeling op Veersedijk en Jacobuslaan

Door de nieuwe ontwikkelingen in de Volgerlanden, de Noordoever en langs de Ringdijk in Zwijndrecht zal het verkeer op de Veersedijk en Jacobuslaan de komende jaren ook toenemen. Als alle te verwachten ontwikkelingen op zowel de Noordoever in Hendrik-Ido-Ambacht als op de oude gemeentewerf in Zwijndrecht worden gerealiseerd, zou de verkeersintensiteit op de Veersedijk met 47% toenemen ten opzichte van het jaar 2018.

De Veersedijk vormt een belangrijk aandachtspunt vanwege het betrekkelijk krappe profiel en omdat voetgangers en fietsers de dijk, mede door de ontwikkeling van Noordoever, moeten oversteken en deels ook over de dijk zelf zullen lopen en fietsen. Ook de Onderdijkse Rijweg moet in ogenschouw genomen worden, deze is onlosmakelijk verbonden aan de Veersedijk. Bij het verder bestuderen van de toekomstige situatie rond de Veersedijk moeten tegelijkertijd ook de Laan van Welhorst betrokken worden. De Veersedijk en de Laan van Welhorst vormen in feite de twee verbindingen tussen Zwijndrecht en de A15.

Bij de Jacobuslaan zijn de voorzieningen voor de fietsers en voetgangers beter maar is juist de aansluiting op - en doorstroming naar de Laan van Welhorst een belangrijk aandachtspunt.

3. Benoemen en omvormen wegen waar snelheid verlaagd kan worden

De Tweede Kamer heeft in oktober 2020 besloten dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30km per uur dienen te worden. Uitzondering hierop wordt gevormd door wegen die sec een stroomfunctie voor het doorgaande verkeer hebben en waarbij de situatie of het alternatief voor de fietsers goed is en ook de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers in orde is. Op alle andere

wegen en straten dient de snelheid (op termijn) verlaagd te worden. Deze maatregel is vooral in het leven geroepen voor de zogeheten ‘grijze wegen’ waarop ook fietsers rijden, veel oversteekbewegingen plaatsvinden of de omgeving een sterke verblijfsfunctie uitstraalt omdat er bijvoorbeeld veel opritten van woningen op uitkomen of winkels aan gelegen zijn.

In Hendrik-Ido-Ambacht moet daarom de komende periode de vraag beantwoord worden op welke wegen binnen Hendrik-Ido-Ambacht 50 kilometer per uur gereden mag blijven worden en waar de snelheid beter verlaagd kan worden. Aansluitend dient bepaald te worden hoe de wegen, waarop de snelheid verlaagd kan worden, ook conform de CROW-richtlijnen tot 30km-wegen of een tussenvariant om te vormen zijn.

Bij bovengenoemde te doorlopen proces moeten in ieder geval de volgende aandachtspunten betrokken worden:

- De nieuwe CROW¹- en SWOV²-richtlijn en ontwikkelingen daaromtrent: de Tweede kamer heeft eind oktober 2020 ingestemd met het voorstel zoveel mogelijk wegen van 50km/uur te downgraden tot 30km/uur. Het CROW en de SWOV komen naar verwachting pas later in 2021 of 2022 met de daarbij behorende afwegingskaders. Mogelijk wordt er dan ook een nieuwe wegcategorie met een maximum snelheid van 40km/u geïntroduceerd. Dit betreft een mogelijke tussenoplossing getiteld ‘gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 40km/uur’ (kortweg: GOW-40). De afwegingskaders en mogelijke tussencategorie vormen momenteel nog onderwerp van discussie en studie.
- Verkeersveiligheid: uit de verkeersveiligheidsanalyse is gebleken dat de fietser op de gemeentelijke 50-wegen de grootste risicogroep is. In het kader van de nieuwe risico-gestuurde verkeersveiligheidsaanpak moet in het mobiliteitsplan de komende jaren vooral ingezet worden op het voorkomen van ongevallen onder deze doelgroep. Meer hierover in de verkeersveiligheidsparagraaf.
- Klachtenbeeld: vooral het fietsen op 50km-wegen en het oversteken van 50km-wegen is tijdens de inventarisatiefase gemeentebreed als knelpunt genoemd. De heringerichte situatie op de fiets- en voetgangersoversteek op de Sophialaan is daarentegen op de website www.h-i-ambachtmobiliteit.nl juist als een positief punt genoemd en kan als voorbeeld dienen voor andere locaties.
- Fietsers op de rijbaan: moeten zij in de toekomst op de rijbaan blijven fietsen of zijn er geschikte alternatieven zoals een fietsroute via een parallelweg of kunnen er vrijliggende fietspaden gerealiseerd worden?
- De uitstraling van de directe omgeving: straalt dit een verblijfsgebied of juist een verkeersgebied uit. Niet alleen vanwege bijvoorbeeld de aanwezige woningen en dagelijkse voorzieningen, maar bijvoorbeeld ook vanwege de aanwezigheid van een school of sportvelden.

1 Het CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

2 De SWOV is de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

- De mogelijke barrièrewerking van de weg voor voetgangers en fietsers: vormt de weg een barrière en wordt er geconcentreerd of juist verspreid overgestoken?
- De wettelijke aanrijdtijden van de hulpdiensten: de brandweer beschikt over een tool waarmee, zodra er concretere ideeën zijn over de te downgraden wegen, een berekening gemaakt kan worden en gezien kan worden wat de consequenties zijn.
- Het mogelijke reistijdverlies voor automobilisten als gevolg van de invoering van een lagere snelheid: hoeveel scheelt het in doorrijtijd als de snelheid op een weg verlaagd wordt? Belangrijk om hierbij mee te geven is, is dat voor de beleving 30km/uur in de ogen van automobilisten een stuk langzamer is. Op de meeste wegen zal vanwege de beperkte lengte echter een beperkt reistijdverlies gelden. Het meeste reistijdverlies ontstaat in de regel bij rotondes, kruispunten en T-splitsingen.
- Handhaving: Er wordt door de politie op 30, 60 en 70 wegen zeer weinig gehandhaafd. Er wordt alleen gehandhaafd als de inrichting goed is. Dat geldt vooral voor 30-km wegen. Echter leveren deze inrichtingseisen weer uitdagingen op voor de hulpdiensten, vuilophaaldiensten en bussen.

In bijlage 4 is een kaartbeeld (kaartbeeld 2) opgenomen met daarop een voorstel voor de te handhaven 50km-wegen en de wegen waarvoor nader bestudeerd moet worden of de snelheid al dan niet teruggebracht moet worden. Het kaartbeeld kan ook gebruikt worden bij de discussie over wat er fysiek moet gebeuren om de snelheid ter plaatse terug te dringen dan wel wat er moet gebeuren om, indien besloten wordt de snelheid niet te verlagen, er veilige 50km-wegen van te maken.

Bij het opstellen van kaartbeeld is gekeken naar de huidige weginrichting en omgeving. Daarbij is als vertrekpunt gekeken voor welke wegen het logisch is om ze 50km/u te houden. Voor alle overige bestaande 50km-wegen is het voorstel de snelheid te downgraden.

De 50km-wegen, waarvan in het kaartbeeld voorgesteld is om de snelheid van 50km/u te handhaven, beschikken over een logische 50km-weginrichting en ruimtelijke inrichting, hebben vrijliggende fietspaden en hebben een belangrijke functie voor de auto-ontsluiting en bereikbaarheid van Hendrik-Ido-Ambacht. Uitzondering hierop vormt de Veersedijk. Gedachte daarbij is dat de dijk geen verblijfsomgeving uitstraalt en voor het fietsverkeer dat nu gebruik maakt van de Veersedijk worden echter fietsalternatieven gerealiseerd gekoppeld aan de ontwikkeling van Noordoevers en De Dorpjes. Daarnaast loopt daar een alternatieve fietsroute via de Onderdijkse Rijweg. Uiteraard kan overwogen worden om voor de oversteekbaarheid en functie voor de fiets bijvoorbeeld een gedeelte ter hoogte van ontwikkellocatie Noordoevers wel te down graden naar 30km-zone. Daar moet een nadere studie naar verricht worden.

3.2.2 Openbaar vervoer

In relatie tot bereikbaarheid gelden voor het openbaar vervoer (kortweg: OV) de volgende aandachtspunten:

- 1 Omdat de rotonde ter hoogte van het Waterbusplein nog niet volledig ontwikkeld is, is de bereikbaarheid van de Waterbus, zeker voor fietsers, nog niet optimaal.
- 2 Het busverkeer loopt vertraging op op momenten dat er congestie is op de N915, als de brug over de Noord geopend is of als er een calamiteit op de A15 is.
- 3 Nut en noodzaak van busbaan op de Laan van Welhorst staan vanwege minimale bereikbaarheidsvoordelen ter discussie. Dit punt vertoont een sterke relatie met de verkeersveiligheid op en rond de Laan van Welhorst. Dit komt voor een belangrijk deel door ontwerpkeuzes in het verleden. De busbaan lijkt hierdoor meer kwaad dan goed te doen voor de veiligheid. Meer hierover in de verkeersveiligheidsparagraaf. Daarnaast is er (vrijwel) geen sprake van congestie op de Laan van Welhorst of wachtrijvorming voor de rotondes waardoor de circa 15 jaar geleden gerealiseerde busbanen eigenlijk geen toegevoegde waarde kent. Ook naar de toekomst toe wordt dit niet verwacht.
- 4 In de noordoosthoek van Hendrik-Ido-Ambacht is geen OV-dekking door reguliere buslijnen, zie kaartbeeld 6 in bijlage 4. Zeker gezien de woningbouw die daar nu en de komende jaren als onderdeel van De Dorpjes en Noordoevers plaatsvindt vormt dit een aandachtspunt voor het Mobiliteitsplan 2021-2030.
- 5 Het noordoostelijke deel kent op basis van de oude ambitie, waarbij een loopafstand van 600m gehanteerd is, ook geen dekking door het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (kortweg: HOV-netwerk / R-net of Randstad-net*), zie kaartbeeld 7 in bijlage 3. Dat geldt ook voor de zuidwesthoek van de gemeente.

* R-net of Randstad-net, is een speciale samenwerking van overheden en vervoerders in de Randstad op het gebied van "hoogwaardig openbaar vervoer". R-net is het kwaliteitsmerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad.

In bijlage 4 is een extra kaartbeeld (8) opgenomen met daarin de dekkingscirkel van de hemelsbrede fietsafstand naar het NS-station Zwijndrecht. Het kaartbeeld laat zien dat ongeveer de helft van de Volgerlanden daar binnen valt.

3.2.3 Fiets

Voor de fiets gelden voor wat betreft ontbrekende fietsvoorzieningen en de fietsbereikbaarheid de volgende specifieke aandachtspunten.

1. Op diverse 50 km-wegen ontbreken fietsvoorzieningen en moeten fietsers de rijbaan delen met het autoverkeer. Dit staat haaks op de CROW-richtlijnen van Duurzaam Veilig en de richtlijnen voor fietsnetwerken. Daarnaast zorgt dit voor een mindere fietsbereikbaarheid en fietsaantrekkelijkheid van belangrijke voorzieningenlocaties als de Schoof. Het betreft de volgende wegen: Weteringsingel, Reeweg (tussen Antoniuslaan en Weteringsingel), Van Godewijckstraat, Graaf Willemlaan, De

Hil/Gemeenlandskade/Avelingen en de Veersedijk. Deze wegen zijn ook meegenomen in het voorstel van de 50km-discussiewegen waarvan overwogen moet worden of ze 50km/uur moeten blijven of niet en wat de toekomstige inrichting moet worden (kaartbeeld 2 in bijlage 3).

2. Veersedijk en in het bijzonder het gedeelte tussen de rotonde met het Noordeinde en de ontwikkellocatie Noordoever wordt in het verlengde van het vorige punt apart aangehaald. Fietsers komende vanaf de rotonde moeten vlak na de rotonde verplicht op de rijbaan van de Veersedijk rijden danwel gebruik maken van de aan de westzijde van de rotonde gelegen trap met fietsgoot om naar de Onderdijkse Rijweg te lopen en daar verder te fietsen. In het eerste geval worden zij zonder rugdekking vanaf het vrijliggende fietspad teruggeleid de rijbaan op. Een deel van de fietsers rijdt, om dit te voorkomen, via het uitgesleten 'olifantenpad' door het gras naar beneden naar de Onderdijkse Rijweg. In feite is hier, mede gezien de komst van de ontwikkellocatie Noordoever, sprake van een ontbrekende veilige fietsverbinding in het fietsnetwerk waar verder naar gekeken moet worden. Er moet, mede in relatie tot de toekomstige verkeersintensiteiten en oversteekbaarheid ter hoogte van de ontwikkellocatie Noordoever een gemeentelijk visie ontwikkeld worden voor de Veersedijk. Temeer omdat er in Zwijndrecht ook woningbouwontwikkelingen plaatsvinden die impact hebben op de verkeersintensiteiten op de Veersedijk.
3. Ook voor de Achterambachtseweg, zijnde een 60km-weg die in het beheer is van het waterschap, geldt dat fietsvoorzieningen ontbreken. Deze weg maakt onderdeel uit van de verbinding naar de snelfietsroute F16, is een schoolroute en is een belangrijke schakel in het recreatieve netwerk.
4. Op sommige locaties vormen de 50km-wegen ook barrières door de lastige oversteekbaarheid tijdens bijvoorbeeld spitsmomenten. Het betreft de Ambachtsezoom ter hoogte van de Krommeweg, de oversteek van de Sophialaan nabij de Intratuin, de Laan van Welhorst ter hoogte van de Jacobuslaan en ter hoogte van de winkelstrip Hoogambacht, de Burgemeester Jonkerkade ter hoogte van de Pompe van Meerdervoortsingel, de Antoniuslaan ter hoogte van De Avelingen (oversteek tussen Louwerplein en Burgemeester Baxpark) en ter hoogte van de Jan Wissenslaan, de Graaf Willemlaan ter hoogte van de Schoof en tot slot het kruispunt Veersedijk/Kerkstraat/Damweg. Ook dit argument is meegenomen in het voorstelkaartje voor de revisie van de 50-structuur (zie kaartbeeld 2 in bijlage 3)
5. Recreatieve fietsroutes binnen Hendrik-Ido-Ambacht: Deze staan in de bestaande situatie zeer beperkt aangegeven waardoor routes niet goed te volgen zijn en er kansen gemist worden voor dagrecreatie en toerisme.

In bijlage 4 zijn twee kaartbeelden opgenomen met daarop een voorstel voor zowel het utilitaire als het recreatieve fietsnetwerk (kaartbeeld 3 en 4).

3.2.4 Voetganger en gehandicapten

De voetganger en daarmee het lopen vormde, evenals overigens in de rest van Nederland, in het vorige GVVP nog geen eigen beleidsonderdeel en kende

derhalve ook geen specifieke uitwerking/aanpak. De afgelopen jaren is er landelijk veel meer aandacht gekomen voor het belang van lopen en de toegankelijkheid van de buitenruimte die geschikt moet zijn voor iedereen. Dus ook voor mensen met een functiebeperking/handicap, denk aan visueel gehandicapten, mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel maar ook kinderen en ouderen in algemene zin. Daarbij moet aandacht worden besteed aan zowel het utilitaire als recreatieve netwerk. Op basis inventarisatie en uitgevoerde analyse komen onderstaande ambities en aandachtspunten naar voren.

Bereikbaarheid voetgangers

Op het gebied van bereikbaarheid moet de komende jaren vooral gekeken worden naar de locaties waar voetgangersvoorzieningen ontbreken of in slechte staat van onderhoud zijn. Enkele al aangedragen locaties hierbij zijn: de Krommeweg, de Ambachtsezoom, het Noordeinde, de Rietlaan, de Jacobuslaan, de Antoniuslaan (specifiek het gedeelte bij het Baxpark) en de Achterambachtseweg. Er wordt in dit mobiliteitsplan daarom de ambitie uitgedragen om een voetgangersstructuur op te stellen vergelijkbaar met de fietsstructuur en daar ook uitvoering aan te geven.

Toegankelijkheid buitenruimte

Een goede bereikbaarheid voor voetgangers en minder validen omvat echter meer. Het gaat ook om de toegankelijkheid van de buitenruimte, de toegankelijkheid van (dagelijkse en recreatieve sport-)voorzieningen en de toegankelijkheid van bijvoorbeeld OV-haltes voor alle doelgroepen. Door daarbij door de bril van de kwetsbaardere doelgroepen te kijken, zoals bijvoorbeeld kinderen, ouderen en gehandicapten komen ook zaken als problemen met slecht zichtbare obstakels, obstakels die de vrije doorgang belemmeren en onveilige oversteken of bijvoorbeeld het ontbreken van op- en afritten naar voren.

Aandachtspunten

Vanuit de inventarisatie- en analysefase en vanuit de CROW-publicatie 'Lopen loont' geredeneerd vormen in ieder geval de volgende aspecten belangrijke aandachtspunten voor de komende jaren:

1. De al genoemde voetgangersvoorzieningen die ontbreken of in slechte staat van onderhoud zijn zoals onder andere op: de Krommeweg, de Ambachtsezoom, het Noordeinde, de Rietlaan, de Jacobuslaan, de Antoniuslaan (specifiek het gedeelte bij het Baxpark) en de Achterambachtseweg.
2. De bereikbaarheid van schoollocaties voor (al dan niet zelfstandig) lopende kinderen. Dit speelt overigens ook voor het fietsen en vertoont een duidelijk raakvlak met verkeersveiligheid. De schoolroutes en de schoolomgeving komen daarom verderop in dit hoofdstuk ook als belangrijke aandachtspunten terug onder Verkeersveiligheid.
3. Daarnaast vormt de zelfstandige bereikbaarheid en toegankelijkheid voor kinderen van speelvoorzieningen in de buurt een aandachtsveld om het buiten spelen en hun zelfstandige verkeersdeelname te bevorderen.

4. In het kader van bereikbaarheid en bewegingsvrijheid voor iedereen dient de algehele toegankelijkheid van de buitenruimte zowel op het gebied van utilitaire als recreatieve verplaatsingen nader beschouwd te worden.
5. Dat geldt ook voor de toegankelijkheid van (dagelijkse) voorzieningen en de openbaar vervoer haltes in het bijzonder.

3.2.5 Hulpdiensten

Voor de hulpdiensten gelden wettelijke aanrijdtijden. Dit vormt een blijvend aandachtspunt in de mobiliteitsaanpak en dient daarbij reeds tijdens de planvormingsfase in ogenschouw genomen te worden. Er kunnen op de uitrukroutes van de hulpdiensten best maatregelen getroffen worden, maar het is belangrijk vooraf de afweging te maken wat de impact daarvan is op de aanrijtijd van de verschillende hulpdiensten. Daarbij vormt in de regel vooral de aanrijtijd van de brandweer het belangrijkste aandachtspunt. In veel gevallen is een extra verkeersmaatregel of aanpassing op zichzelf niet het probleem maar moet beseft worden dat de optelsom van reistijdverlies als gevolg van maatregelen verspreid over meerdere wegen de haalbaarheid van de wettelijke aanrijdtijden wel (verder) onder druk kunnen zetten.

3.2.6 Transportroutes exceptioneel verkeer

De gemeente ontvangt met regelmaat vraagstukken van transporteurs die met exceptioneel transport naar een bestemming in Hendrik-Ido-Ambacht toe willen rijden. Denk aan extra lange of brede voertuigen of extra zwaar transport. Er is vooralsnog geen gemeentelijke routekaart voor handen waar de geschikte routes op aangeduid staan.

Een dergelijke kaart is ook relevant bij het opstellen van herinrichtingvoorstellen. Aan de routekaart kunnen inrichtingseisen gekoppeld worden waar rekening mee gehouden moet worden bij het opstellen van nieuwe inrichtingsvoorstellen.

Vanuit de RDW is al wel de ‘Digitale Wegenkaart Ontheffingen’ (kortweg DWO) voor handen voor lange zware voertuigen (LZV’s). Deze kan als vertrekpunt gehanteerd worden voor de nieuw te ontwikkelen kaart voor Hendrik-Ido-Ambacht.

3.2.7 Gevaarlijke stoffen

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn er ‘route plichtige voertuigen’ en ‘niet route plichtige voertuigen’. Niet route plichtige voertuigen vervoeren de minder gevaarlijke stoffen en zijn in de hele gemeente toegestaan. Route plichtige voertuigen zijn daar en tegen verplicht bepaalde routes te volgen. Die zijn vastgelegd voor de gemeente. Het is belangrijk dat dit naar de toekomst toe geborgd blijft.

3.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid was tijdens de inventarisatiefase veruit het meeste aangeklikte aandachtspunt op de website www.h-i-ambachtmobiliteit.nl en vormt daarmee in de basis een belangrijk aandachtspunt.

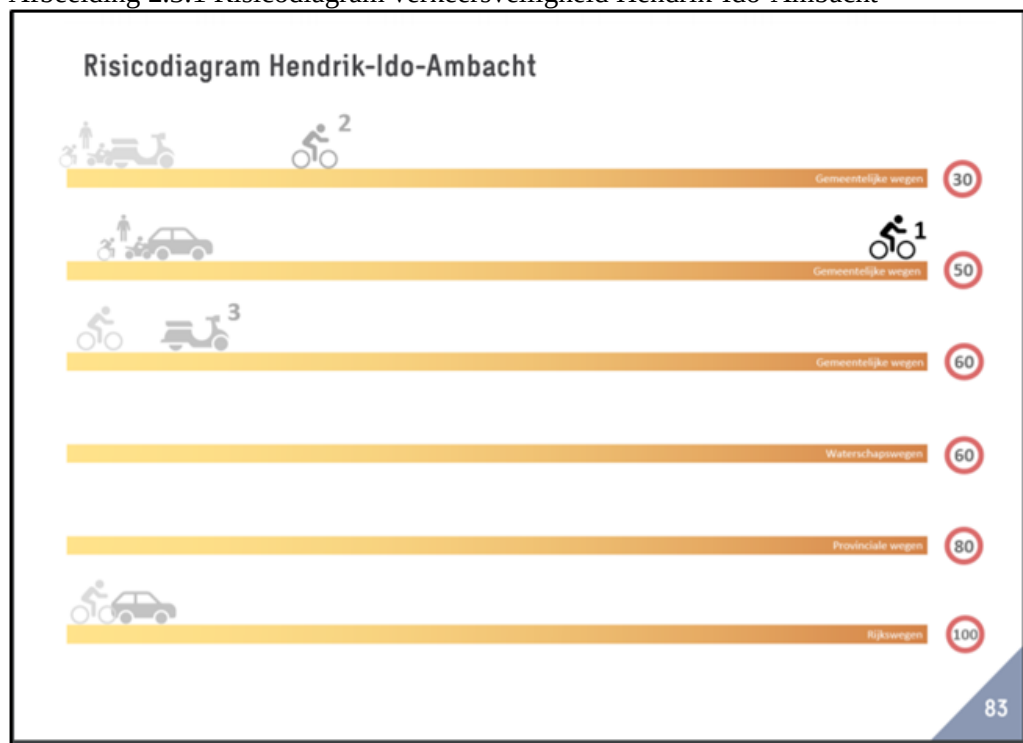
Daarnaast wordt in het landelijke verkeersveiligheidsbeleid sinds 2019 opgeroepen risico-gestuurd te werken. Dat betekent op een bredere schaal kijken naar hoe ongelukken voorkomen kunnen worden. Dat is een nieuwe kijk ten opzichte van de afgelopen jaren waarbij voor de aanpak van de verkeersonveiligheid vooral locatiegericht te werk gegaan werd. Deze nieuwe benadering is ook logisch omdat uit de evaluatie van het GVVP naar voren gekomen is dat in Hendrik-Ido-Ambacht evenals in het merendeel van Nederland geen sprake meer is van echte ongevallenconcentraties. Daarom is verkeersveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht tijdens de analysefase vanuit helikopterview beschouwd. Dat heeft de volgende aandachtspunten opgeleverd.

3.3.1 Belangrijkste risicogroepen

Een in 2020 in opdracht van de provincie Zuid-Holland uitgevoerde quick-scan van de verkeersveiligheidsrisico's in verschillende Zuid-Hollandse regio's waaronder de Drechtsteden heeft een risicomatrix opgeleverd. De matrix is gebaseerd op aspecten als bevolkingssamenstelling, verkeersdrukte, slachtofferverdeling naar leeftijdsgroep en vervoerswijze, het aantal kilometer weglengte binnen en buiten de bebouwde en dergelijke. Daarnaast is er voor iedere gemeente ook een risicomatrix gemaakt.

De risicomatrix geeft aan hoe groot de verkeersveiligheidsrisico's zijn per modaliteit en per soort weg. Voor Hendrik-Ido-Ambacht is het beeld in afbeelding 2.3.1 weergegeven.

Afbeelding 2.3.1 Risicodiagram verkeersveiligheid Hendrik-Ido-Ambacht



Hendrik-Ido-Ambacht scoort qua verkeersveiligheid in de breedte helemaal niet slecht. Alleen de fietsers op de gemeentelijke 50-wegen vormen gezien de hoge risicofactor wel een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt op grote afstand gevolgd door de veiligheid van fietsers op de 30km-wegen en bromfietsers op 60km-wegen van het waterschap die binnen de gemeentegrenzen gelegen zijn.

De risicomatrix geeft niet aan welke leeftijdsgroep daarbij het grootste risico loopt. Wel is er binnen het uitgevoerde onderzoek een lijst opgemaakt van de grootste risicogroepen in alle Drechtsteden. In de top 40 van grootste risicogroepen staat Hendrik-Ido-Ambacht tweemaal in de lijst. Het belangrijkste aandachtspunt wordt gevormd door de oudere fietsers (65+) op de gemeentelijke 50-wegen (op plek 8 in de top-40) en op enige afstand gevolgd door de fietsers van middelbare leeftijd (tussen de 20 en 65 jaar) binnen de bebouwde kom (op plek 19 in de top 40). Dit laat zien dat vooral de oudere fietsers de grootste risicogroep vormen.

Dit beeld komt overeen met de locaties met aandachtspunten die tijdens de inventarisatiefase op de website en/of tijdens de ronde tafelgesprekken zijn genoemd. Ook daar werden vooral locaties genoemd op de 50-structuur binnen de bebouwde kom. Daarbij werd ook frequent vermeld dat juist de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, de meeste aandacht verdienen.

3.3.2 Schoolomgevingen en schoolroutes

Naast de risico-matrix vormen de schoolomgevingen en schoolroutes belangrijke aandachtspunten om de risico's voor fietsende en lopende kinderen te minimaliseren. Hier spelen met name gevoelens van onveiligheid een grote rol. Belangrijk om daarbij te beseffen is dat ernstige ongevallen met kinderen veel emoties oproepen waardoor er veel maatschappelijke aandacht is voor het voorkomen en wegnemen van de vaak gevoelsmatig onveilige locaties op schoolroutes en in schoolomgevingen.

3.3.3 Oversteken en oversteeklocaties

Een ander belangrijk aandachtspunt wordt gevormd door het oversteken van wegen en diverse verspreid over de gemeente gelegen bestaande oversteeklocaties. Discussiepunt hierbij is hoe oversteken voor fietsers en voetgangers van vooral 50km-wegen precies geregeld en ingericht moeten zijn. Ook hier zijn inmiddels betere richtlijnen van voorhanden. In onder andere kaartbeeld 1 in bijlage 4 is een aanzet gegeven van nader te beoordelen oversteeksituaties. Het is raadzaam alle oversteken aan de hand van de nieuwe richtlijnen nog eens tegen het licht te houden.

3.3.4 Snelheid

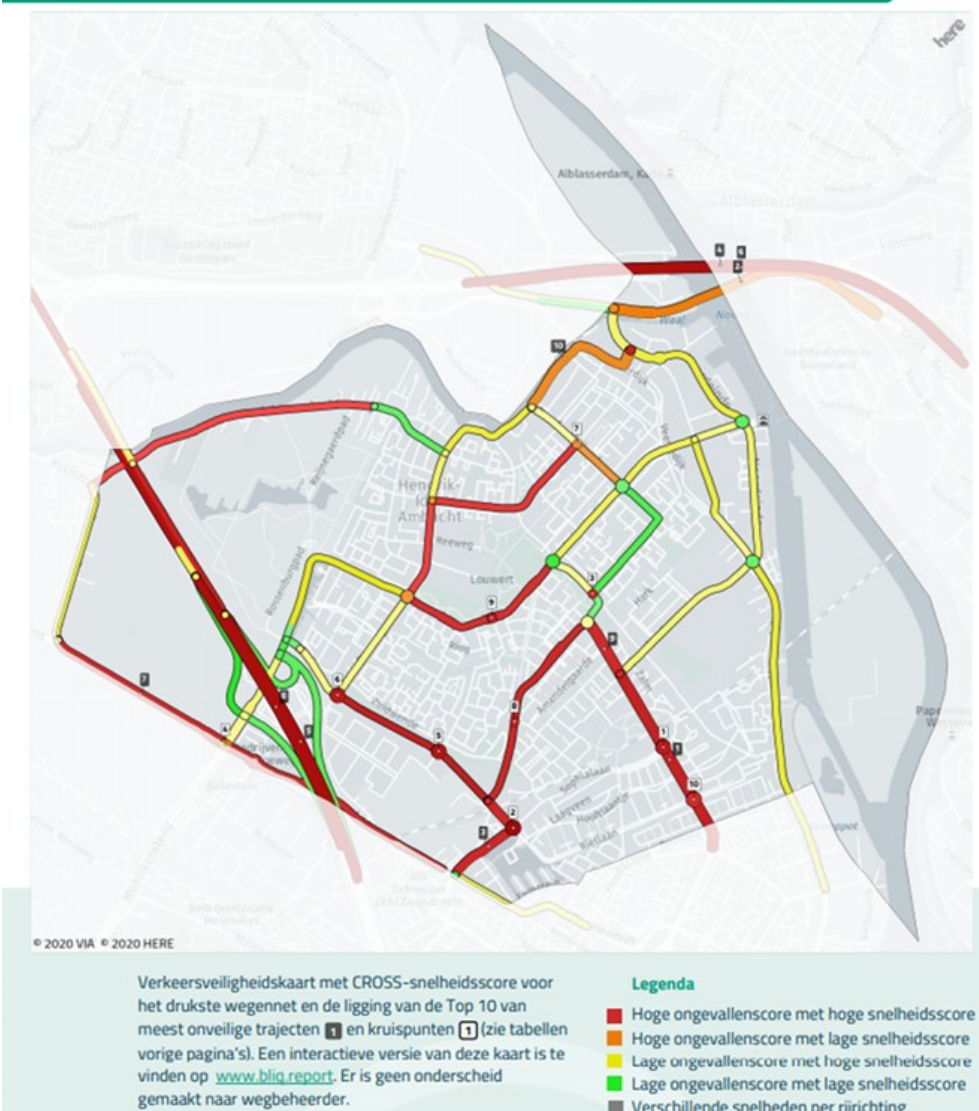
Snelheid wordt vaak genoemd wordt als oorzaak van ongevallen. Hierbij speelt enerzijds de discussie wat de maximum snelheid op bepaalde discussiewegen, die momenteel 50km/uur zijn, in de toekomst zou moeten zijn. Anderzijds vormt de snelheidsbeleving in sommige gevallen ook een twistpunt. Het feit dat er geklaagd wordt over de snelheid wil immers niet per definitie zeggen dat er ook daadwerkelijk te hard gereden wordt.

Op basis van floating car data, waarmee gereden snelheden anoniem worden verzameld, en de ongevallenregistratie is binnen de nieuwe manier van risico gestuurd werken door VIAstat een CROSS-kaart opgesteld. Daarin is de top-10 van geregistreerde ongevallenlocaties gecombineerd met de locaties op het drukste wegnennet waar de hoogste snelheden geregistreerd zijn. De snelheidsscore is daarbij gebaseerd op de V85. Dit de snelheid die door 85% van de automobilisten wordt gereden.

Het resultaat van de snelheden en ongevallenanalyse is te zien in afbeelding 3.3.4. De rode wegen duiden de wegen aan waar zowel sprake is van een hogere ongevalsscore als hogere snelheidsscore. In oranje staan de wegen met een hogere ongevalsscore maar wel met een lage snelheidsscore en de gele wegen duiden juist de wegen aan met een lagere ongevalsscore maar wel een hogere

lage

CROSS-snelheidsscore en Top 10 meest onveilige trajecten & kruispunten





In de volgende 2 tabellen staat de top 10 aangegeven van de meest onveilige CROSS-trajecten en kruispunten. Daarbij is ook aangegeven of dit traject of kruispunt in de laatste jaren al is aangepakt of nu als aandachtspunt mee moet worden genomen en hoeveel ongevallen er hebben plaatsgevonden in de periode 2014-2021. Dit laatste is alleen gedaan voor de wegen en kruispunten waar de gemeente de beheerder van is.

Tabel 2: Top 10 onveilige trajecten CROSS + aantal ongevallen 2014-2021

1	Laan van Welhorst/Perengaaarde	Wordt momenteel bestudeerd	11x
2	N915	In beheer van Rijk	n.v.t
3	Ambachtsezoo/Krommeweg/Sophialaan	Wordt meegenomen als fietsknelpunt	9x
4	A15	In beheer van Rijk	n.v.t
5	A16	In beheer van Rijk	n.v.t
6	A15	In beheer van Rijk	n.v.t
7	Langeweg	In beheer van Waterschap	n.v.t
8	A16	In beheer van Rijk	n.v.t
9	Bramengaaarde/Laan van Welhorst	Wordt momenteel bestudeerd	6x
10	De Schenkel/Kerkstraat/Veersedijk	Eind 2020 aangepakt	6x

Tabel 3: Top 10 onveilige kruispunten CROSS + aantal ongevallen 2014-2021

1	Laan van Welhorst/Sophialaan	2020 wijzigingen gerealiseerd	14x
2	Ambachtsezoo/Sophialaan/Rietlaan	Niet als specifieke knelpuntlocatie genoemd in gesprekken en op website. Wel mee te nemen in discussie uniformiteit rotondes en tweerichtingenfietspaden, zie paragraaf 3.3.5	5x
3	Pompe van Meerdervoortsingel/Burgemeester Jonkerkade	In 2021 bebording aangepast, blijft aandachtspunt om structureel op te lossen	4x
4	Hendrik Ydenweg/Langeweg/Munnikensteeg	In beheer van Waterschap/gemeente Zwijndrecht	n.v.t
5	Ambachtsezoo/De Hil	Meegenomen als fietsknelpunt en De Hil is opgevoerd als discussieweg snelheid	4x

		terugbrengen. Ook betrekken bij uniformiteitsdiscussie, zie locatie 2.	
6	Ambachtsezoom/Reeweg	Meegenomen als fietsknelpunt	3x
7	Graaf Willemlaan/van Godewijckstraat	Meegenomen als fietsknelpunt en opgevoerd als discussieweg snelheid terugbrengen. Herinrichting eerder voorgesteld maar nog niet uitgevoerd	3x
8	Bongerd/Krommeweg	Meegenomen als aandachtspunt uniformiteit oversteken en tweerichtingsfietspaden (zie Laan van Welhorst)	4x
9	Antoniuslaan/Avelingen	Meegenomen als knelpunt fietsers en voetgangers	4x
1 0	Laan van Welhorst/Rietlaan	Mee te nemen in discussie uniformiteit rotondes en tweerichtingenfietspaden (zie punt 2)	5x

Bij de in CROSS genoemde wegen met een te hoge snelheid moeten twee zaken als kanttekening worden genoemd. Ten eerste is de snelheid alleen gemeten op het hoofdwegennet van Hendrik-Ido-Ambacht en niet in op andere wegen. Zo is er bijvoorbeeld niet gemeten op De Hil/Gemeenlandskade en op de Ring en ook niet op andere 30km-wegen. Daar zijn op de website www.h-i-ambachtmobiliteit.nl wel meerdere klachten over snelheid geuit. Ten tweede geldt dat voor de wegen met een 'hoge snelheidsscore' in de CROSS-analyse niet zondermeer geldt dat er naar gemeente- en politiebegrissen te hard gereden wordt. Uit metingen van de lokale politie en gemeente kwam naar voren dat de V85 op de Laan van Welhorst en op de Krommeweg onder de 57km/uur is (dit is de vigerende handhavingsgrens van de politie). In de vakwereld van Verkeer wordt een V85 tot 57km/uur als acceptabel beschouwd. In de CROSS-analyse staat de Laan van Welhorst echter genoteerd als weg met 'hoge snelheidsscore'. Hetgeen niet strookt met de lokale snelheidsbevindingen. Dit kan verklaard worden doordat CROSS werkt met een V85-grenswaarde van 50km/uur (de ter plaatse geldende maximum snelheid) en niet van 57km/uur (de politiehandhavingsgrens). Daarom mogen de door CROSS benoemde wegen met een 'hoge snelheidsscore' niet opgevat worden als wegen waar de snelheid massaal overschreden wordt. Maar het laat onverlet dat de CROSS-analyse wel een goede weergave geeft van wegen in Hendrik-Ido-Ambacht waar de snelheden verhoudingsgewijs het hoogste liggen.

Laan van Welhorst

De Laan van Welhorst komt meerdere malen voor in de top 10 van zowel de gevaarlijke trajecten als de gevaarlijke kruispunten. Dit heeft vooral te maken met het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen. In de periode van 2014-2021 zijn er over de gehele Laan van Welhorst 77 ongevallen geregistreerd waarbij 28 letselslachtoffers zijn gevallen. Daarmee is de Laan van Welhorst de overduidelijke nummer 1 gevaarlijkste weg in Hendrik-Ido-Ambacht wat betreft verkeersonveiligheid. In totaal is zelfs 1 op de 5 verkeersslachtoffers in Hendrik-Ido-Ambacht op de Laan van Welhorst te betreuren. Daarnaast is uit een regionale risicoanalyse naar voren gekomen dat de Laan van Welhorst op de 3^e plaats staat van de meest risicovolle wegen in de Drechtsteden.

3.3.5 Uniformiteit en dagelijks beheer belangrijk

De uniformiteit van busbanen, rotondes en fiets- en voetgangersoversteken in Hendrik-Ido-Ambacht vormt een aandachtspunt. Dat geldt in relatie tot buurgemeente Zwijndrecht maar ook voor vergelijkbare locaties binnen de eigen gemeente. Zowel in de gesprekken als op de website is hier aandacht voor gevraagd omdat verkeersdeelnemers de verschillen niet begrijpen of te laat zien. Hierbij gaat het binnen de gemeente vooral om de fietsvoorzieningen op rotondes en tweerichtingenfietspaden. Gevolg is dat bepaalde verkeersconflicten, die bijvoorbeeld op de ene rotonde of voetgangersoversteek door de inrichting niet voorkomen zich bij de volgende rotonde of oversteek ineens wel voordoen. Dit komt vaak doordat de verkeersdeelnemers het dreigende conflict, omdat zij het niet verwachten, te laat beseffen met een verhoogde verkeersonveiligheid tot gevolg.

Ook het dagelijks beheer van verkeersvoorzieningen waaronder bebording, paaltjes en markeringen vertoont ook een belangrijk raakvlak met verkeersveiligheid. Zo kunnen zebapaden die versleten markeringen bevatten bij duisternis en regen nauwelijks meer opvallen op sommige locaties. Dit is onder andere het geval op de Laan van Welhorst. Alle verkeersvoorzieningen waaronder markeringen dienen, mede gezien hun belang voor de verkeersveiligheid, aan de hand van een beheerplan beheerd te worden.

3.4 Leefbaarheid & Duurzaamheid

Leefbaarheid is een begrip waar uiteenlopende zaken onder vallen en wat voor elk individu anders ingevuld kan worden. In relatie tot mobiliteit worden vaak zaken zoals verkeersoverlast, te hoge snelheden, verkeersonveiligheid, parkeeroverlast, geluidsoverlast en stank als gevolg van uitlaatgassen genoemd. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op geluid(soverlast), luchtkwaliteit en verkeersoverlast. Verkeersonveiligheid, snelheid en parkeren komen in andere paragrafen aan bod.

Nieuw ten opzichte van het GVVP 2009-2020 is het begrip duurzaamheid. Duurzaamheid staat met het oog op de toekomst centraal in de mobiliteitsaanpak.

3.4.1 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

Vanuit de website komt naar voren dat de meeste klachten wat betreft geluidsoverlast afkomstig zijn van de A16. Uit de data van de geluidsmetingen komt naar voren dat het verkeer van de A16 gedurende de hele dag zorgt voor de hoogste aantal decibels in de gemeente. Daartoe hoort een groot gedeelte van de wijk Krommeweg en het zuidelijk gedeelte van de wijk Sandelingen-Ambacht. In het gemeentelijke Actieplan Geluid uit 2018 is een plandremmel opgenomen van 60 decibel waarbij locaties boven die norm als knelpunt locaties worden aangemerkt, waarbij boven die norm, maatregelen (stiller wegdek) worden getroffen om onder die norm te komen. Daarnaast gebruikt Rijkswaterstaat (in relatie tot o.a. A16) een andere plandremmel in relatie tot maatregelen voor wegverkeer op rijkswegen, namelijk 65 decibel als plandremmel. De huizen in Sandelingen-Ambacht die het dichtst bij de snelweg gelegen zijn, hebben een gemiddelde etmaalgeluid van tussen de 60 en 65 decibel. Daarmee zal de A16 niet als prioriteit worden aangewezen door Rijkswaterstaat.

In het Actieplan Geluid uit 2018 is de ambitie uitgesproken om bij onderhoud van verharding te kiezen voor geluidsarmere verharding om een lager decibelniveau rond gemeentelijke wegen te waarborgen. Andere opties die zijn genoemd op het gebied van mobiliteit zijn het verminderen van vrachtverkeer, het voorkomen van sluipverkeer, het instellen van éénrichtingsverkeer en het omlaag brengen van de maximum snelheid van 50 naar 30 km per uur. Ook elektrisch rijden is genoemd als positief effect op de geluidskwaliteit. Er is reeds met bedrijven afgesproken om vrachtwagens te laten aanrijden via de snelste route naar de dichtstbijzijnde rijksweg ter voorkoming dat vrachtwagens onnodig Hendrik-Ido-Ambacht doorkruisen. Ongewenst doorgaand verkeer (door velen sluipverkeer genoemd) komt later in deze paragraaf aan bod. Het instellen van éénrichtingsverkeer is op de wegen waar het meeste geluid binnen de gemeente wordt geproduceerd (de doorgaande verkeersstructuur), om zo de verkeersintensiteiten sterk te verminderen, geen optie omdat dit veel impact zou hebben op de bereikbaarheid en elders weer (extra) overlast kan veroorzaken. Wel is er in de paragraaf 'Bereikbaarheid' (3.2.1) een lans gebroken om de maximumsnelheid van 50 km per uur op sommige wegen te verlagen. In paragraaf 3.4.3 wordt nader ingegaan op duurzaamheid en elektrische auto's.

Voor de luchtkwaliteit is gebleken dat voor zowel stikstof als fijnstof de huidige concentraties in de laagste categorie zitten. Dat betekent dat er op dit moment geen problemen zijn met de luchtkwaliteit. Uit de website en de gesprekken met betrokkenen zijn ook geen specifieke klachten over de luchtkwaliteit gekomen. In de toekomst verwacht het RIVM voor de stikstof in 2030 een daling van 30% van het niveau van 2019. Daarmee is de verwachting dat ook voor Hendrik-Ido-Ambacht het stikstofniveau in de lucht verder zal dalen. Voor het fijnstof verwacht het RIVM dat de concentraties tot 2030 met 13 tot 20% zullen dalen (Bron: RIVM www.rivm.nl/publicaties/grootschalige-concentratie-en-depositiekaarten-nederland-rapportage-2020) Dit zou voornamelijk worden veroorzaakt door de ontwikkeling van duurzaam autovervoer. Het Actieplan Duurzaamheid en het Schone Lucht Akkoord geven aan dat, ondanks dat de luchtkwaliteit nu voldoet aan de EU-

normen, de gemeente verbetering in de luchtkwaliteit wil aanbrengen door middel van verschillende initiatieven op onder andere het gebied van mobiliteit. Gedacht daarbij moet worden aan het stimuleren van deelmobiliteit en waterstofvulpunten. Voor dat laatste ligt nu een initiatief op tafel. Streven is dat inwoners daadwerkelijk schone lucht kunnen inademen. Hoewel de gemeente dus weinig directe invloed heeft op de bron van het probleem³ streeft de gemeente, door samen met de regio, provincie en Rijk op te trekken, er naar uiteindelijk wel invloed te hebben op de oorzaken van luchtvervuiling.

3.4.2 Verkeersoverlast

De aandachtspunten op het gebied van verkeersoverlast zijn samen te vatten tot:

1. Ongewenst doorgaand verkeer/sluiptverkeer op de Onderdijkse Rijksweg.
2. Ongewenst doorgaand vrachtautoverkeer vanaf de A16 over de Antoniuslaan naar het bedrijventerrein aan het Noordeinde en over de Achterambachtseweg/Sandelingenstraat/Schildmanstraat.
3. Het doorgaande verkeer op de Veersedijk tussen Noordeinde en Zwijndrecht en in het bijzonder het ongewenste doorgaande verkeer/sluiptverkeer zodra zich calamiteiten voordoen op de A16 en/of A15. Door de realisatie van Noordoeveren zullen de verkeersintensiteiten en hoeveelheid oversteekbewegingen op de dijk toenemen. Daarnaast zal, als daar geen oplossing voor bedacht wordt, de hoeveelheid doorgaand verkeer richting de A15 groeien door de woningbouwontwikkelingen rond de Ringdijk in Zwijndrecht. Derhalve moet bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan een visie op de aanpak ontwikkeld worden. Daarbij moet ook de Onderdijkse Rijksweg betrokken worden.
4. Overlast (rij- en parkeergedrag) van bezorgdiensten die per bestelbus, minivrachtauto en bromfiets boodschappen, pakketjes en maaltijden bezorgen.
5. Verspreid over de gemeente is in beperkte mate aandacht gevraagd voor bromfietsoverlast, waaronder het Sophiapark waar momenteel een duidelijke afname is als gevolg van de aanpak middels cameratoezicht en politiehandhaving.

3.4.3 Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid is de aandacht voor de verdere verduurzaming van de mobiliteit het belangrijkste aandachtspunt. De eerste ca. 80 E-laadpalen voor auto's zijn inmiddels een feit. Deze zijn weergegeven op kaartbeeld 11 in bijlage 4. Ook wordt er op sommige OV-lijnen inmiddels met hybride bussen gereden en is het aantal elektrische fietsen de afgelopen jaren flink gegroeid. Maar het ontbreekt binnen de gemeente nog aan een stappenplan om alternatief duurzaam vervoer naar een hoger niveau te tillen en verder te faciliteren en te stimuleren.

Zo beschikt de gemeente voor het plaatsen van E-laadpalen voor elektrische auto's nog niet over een gemeentelijk spreidingsplan. De gemeente beschikt al wel over een afwegingskader. Door de gemeente en Nationale Agenda

³ Zoals bijvoorbeeld de luchtvervuiling afkomstig uit Duitsland en vanaf de Rijkswegen.

Laadinfrastructuur (NAL) wordt momenteel toegewerkt naar een integrale visie, een prognosekaart en een vernieuwd afwegingskader.

Ook is er nog geen concreet plan ter stimulering van zowel de gewone als elektrische fiets en de high speed pedelec (met een maximum van 45 km/u). De gewone en elektrische fiets kunnen meer ingezet worden om mensen te verleiden om vaker uit de auto over te stappen voor het afleggen van intergemeentelijke ritten en ritten van en naar voorzieningen, werk en familie/vrienden in omliggende gemeenten. Daarnaast zou de high speed pedelec zeker in het woon-werkverkeer een goed alternatief voor de auto kunnen vormen en daarmee de spitsintensiteiten rond bijvoorbeeld de Sandelingenknoop en het Noordeinde in positieve zin kunnen beïnvloeden.

Daarnaast zijn er verschillende initiatieven ontwikkeld voor deelmobiliteit, vaak ook duurzame alternatieven, zoals de deelfiets, deelscooter en elektrische deelauto. Op dit moment zijn dergelijke initiatieven nog niet uitgerold in Hendrik-Ido-Ambacht en is er nog geen directe vraag naar. Echter in de steden om Hendrik-Ido-Ambacht heen zijn die ontwikkelingen al wel op brede schaal gaande. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht ziet in deelmobiliteit kansen voor meer duurzaam mobiliteitsgebruik binnen de gemeente en staat open voor de mogelijkheden van deelmobiliteit binnen de gemeente.

Tot slot vormt ook het weren van milieubelastend (vracht)autoverkeer een aandachtspunt.

3.5 Parkeren

Op het gebied van parkeren zijn er aandachtspunten op drie gebieden:

1. Bewonersparkeren
2. Parkeren bij voorzieningen
3. Fietsparkeren

3.5.1 Bewonersparkeren

Voor bewonersparkeren geldt dat er verschillende klachten zijn gekomen over het gebrek aan beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de weekenden, avonden en nachten. Uit de uitgevoerde quick scan parkeren komt eveneens naar voren dat op verschillende plaatsen, zowel in het oude dorp als in de Volgerlanden de bezettingsgraad in verschillende straten en buurten hoog is. Een overzicht van de bezettingsgraad per buurt is weergegeven op kaartbeeld 9 in bijlage 4.

De uitgevoerde quick scan parkeren biedt evenals het voormalige parkeeronderzoek alleen inzicht in de parkeerdruk op de openbare weg. De parkeerdruk van het bewonersparkeren op eigen terrein (zoals opritten) is niet inzichtelijk. Dit vormt een aandachtspunt omdat voorkomen moet worden dat de gemeente overgaat tot de realisatie van extra parkeervoorzieningen als blijkt dat bewoners hun eigen parkeervoorzieningen onvoldoende gebruiken. Overigens kan het daadwerkelijke gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein niet afgedwongen worden.

De gemeente kan, indien de parkeervoorzieningen op eigen terrein zijn vastgelegd in het bestemmingsplan, wel het in stand houden van de parkeervoorziening afdwingen.

Verder blijft de parkeerproblematiek van grote voertuigen in de woonbuurten een blijvend aandachtspunt. De gemeente ontvangt hier met regelmaat meldingen over. Het parkeren van deze grote voertuigen leidt niet alleen tot parkeeroverlast voor bewoners, maar ook tot problemen voor bereikbaarheid van hulpdiensten, vooral in de wijk Krommeweg.

3.5.2 Parkeren bij voorzieningen

Vooral de parkeersituatie bij de Schoof en sportvoorzieningen zijn genoemd. Na de komst van de nieuwe Albert Heijn op Hoogambacht wordt ook deze locatie door sommigen genoemd. Het toetsen of op deze locaties daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk op zaterdag en andere drukke momenten moet als aandachtspunt vastgehouden worden. Door de Corona-restricties is het niet mogelijk geweest hier een representatieve check op te doen.

Een ander aandachtspunt is het parkeren op bedrijventerrein Sandelingen als park and ride parkeren in verband met de OV-halte Sandelingen waar ook de HOV-lijn halteert en de mogelijkheid tot carpoolen. Door de Corona-restricties is het ook hier niet mogelijk geweest een representatieve check op te doen.

3.5.3 Fietsparkeren

Vooraf rond de Schoof wordt aangegeven dat er niet altijd voldoende fietsparkeerplaatsen zijn en fietsen her en der neergezet worden hetgeen overlast veroorzaakt. Ook dit dient op later op drukke momenten aan de hand van tellingen verder gecheckt te worden. Ook moet gecheckt worden of en hoe er eventueel bewaakte fietsenstallingen zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast vraagt de forse groei van elektrische fietsen om een andere benadering van het fietsparkeren omdat die fietsen niet in klemmen gestald meer worden vanwege de schade kans. Voor de elektrische fiets geldt ook dat er gekeken moet worden naar de behoefte voor openbare elektrische oplaadpunten voor E-bikes.

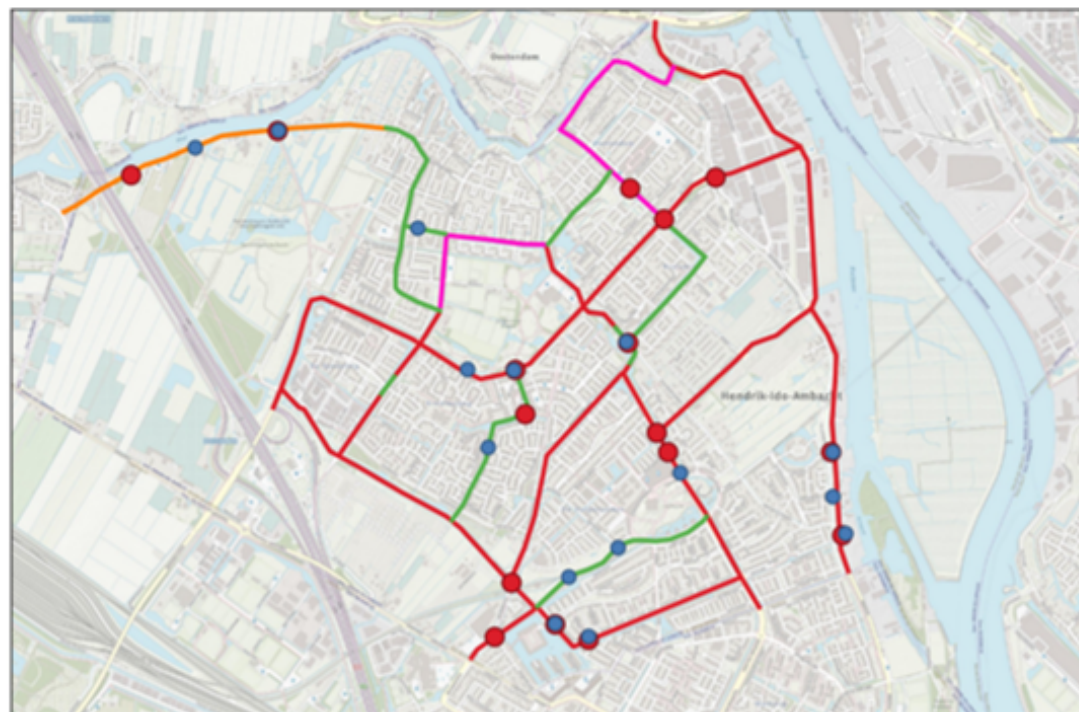
BIJLAGE 4: Overzicht gemaakte kaarten en discussieprenten

Kaartbeeld 1: Huidige 50-structuur en knelpunten fietsers en voetgangers

Huidige 50-structuur + knelpunten fietsers en voetgangers



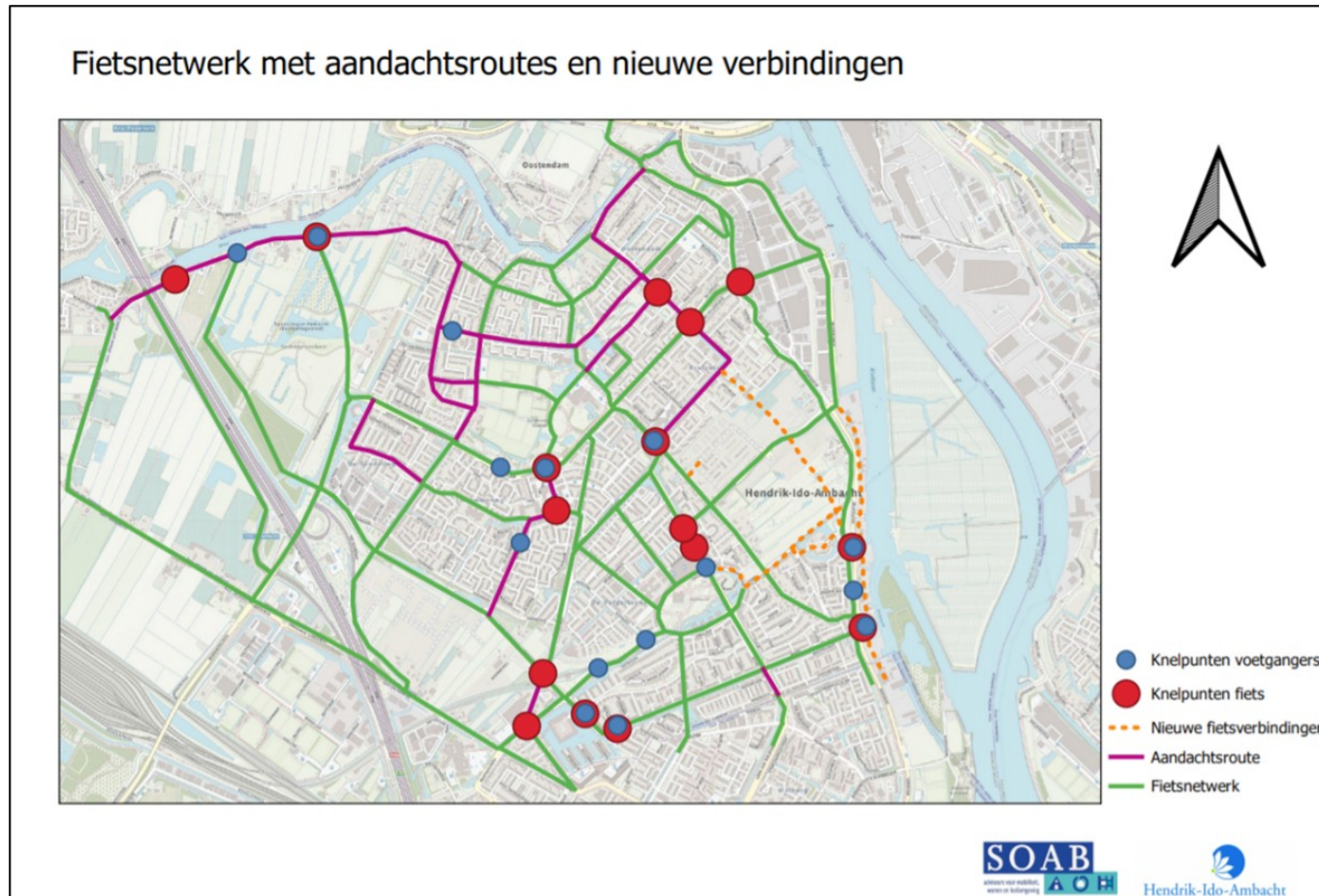
Discussieprent met suggesties snelheden 50-km netwerk
+ knelpunten fietsers en voetgangers



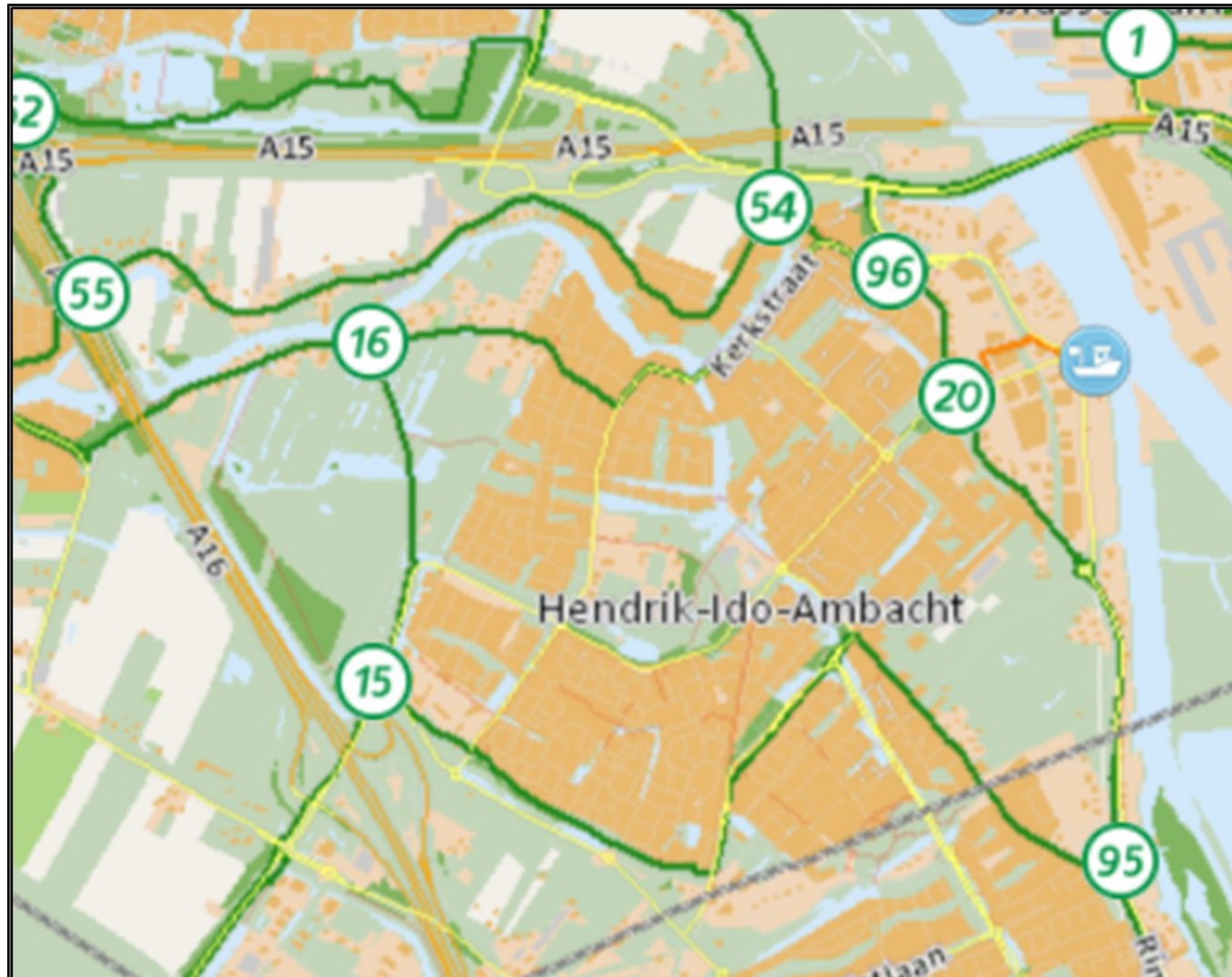
- Knelpunten voetgangers
- Knelpunten fiets
- 30 km per uur
- 40 km per uur
- 50 km per uur
- Achterambachtseweg

Kaartbeeld 2:
Discussieprent suggestie
snelheden 50-km
netwerk

Kaartbeeld 3: Streefbeeld fietsstructuur met aandachtsroutes en knelpunten fietsers en voetgangers.

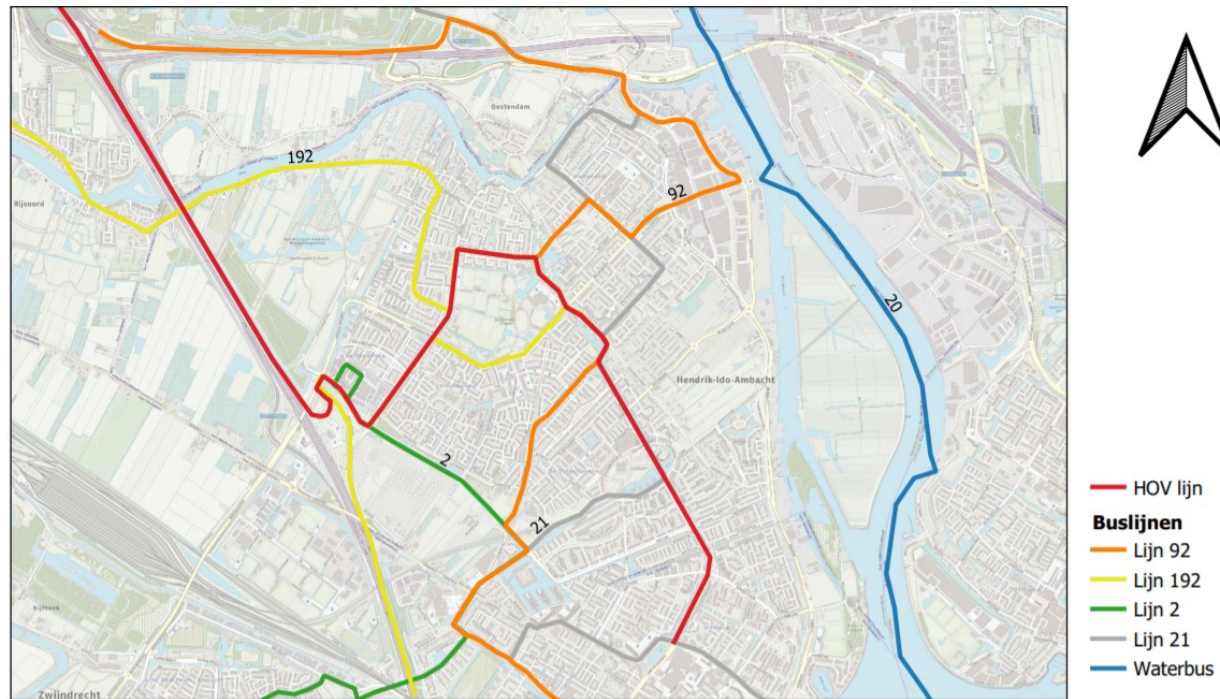


Kaartbeeld 4: Recreatief fietsnetwerk

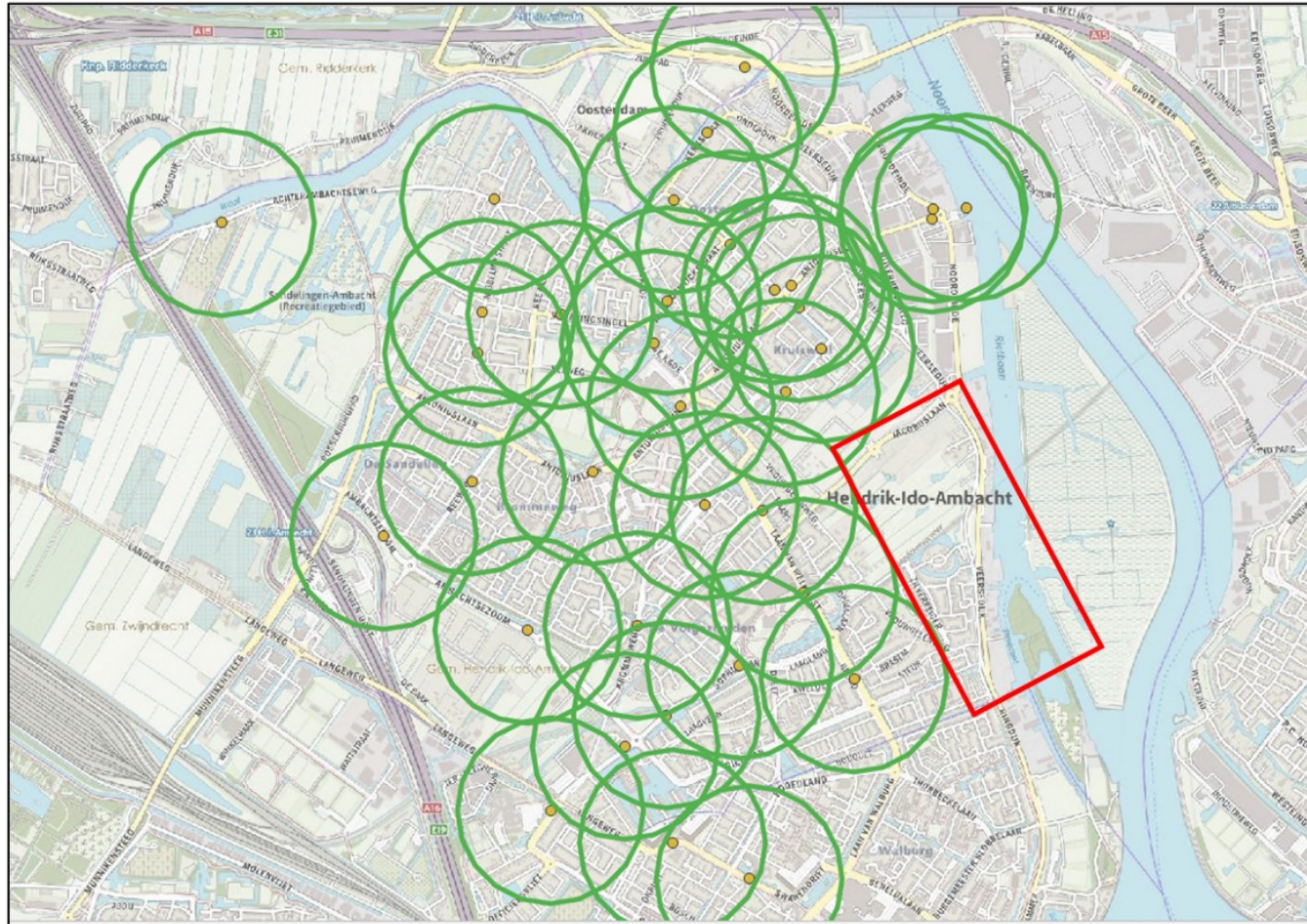


Kaartbeeld 5: Buslijnen Hendrik-Ido-Ambacht

Buslijnen Hendrik-Ido-Ambacht



Kaartbeeld 6: Hemelsbrede afstand reguliere bushaltes (en waterbushalte)



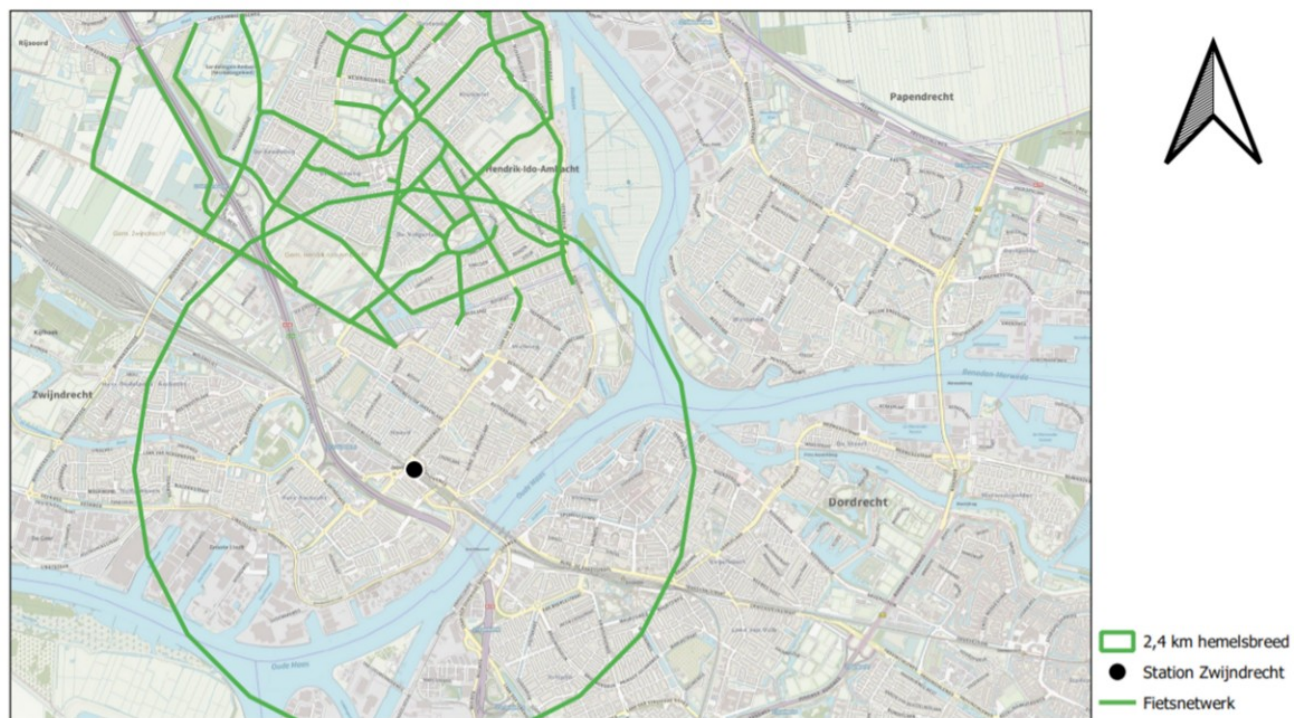
Kaartbeeld 7: Hemelsbrede loop- en fietsafstand HOV-bushaltes, voetgangers en fietsers

Bereik HOV haltes. Voetgangers en fietsers



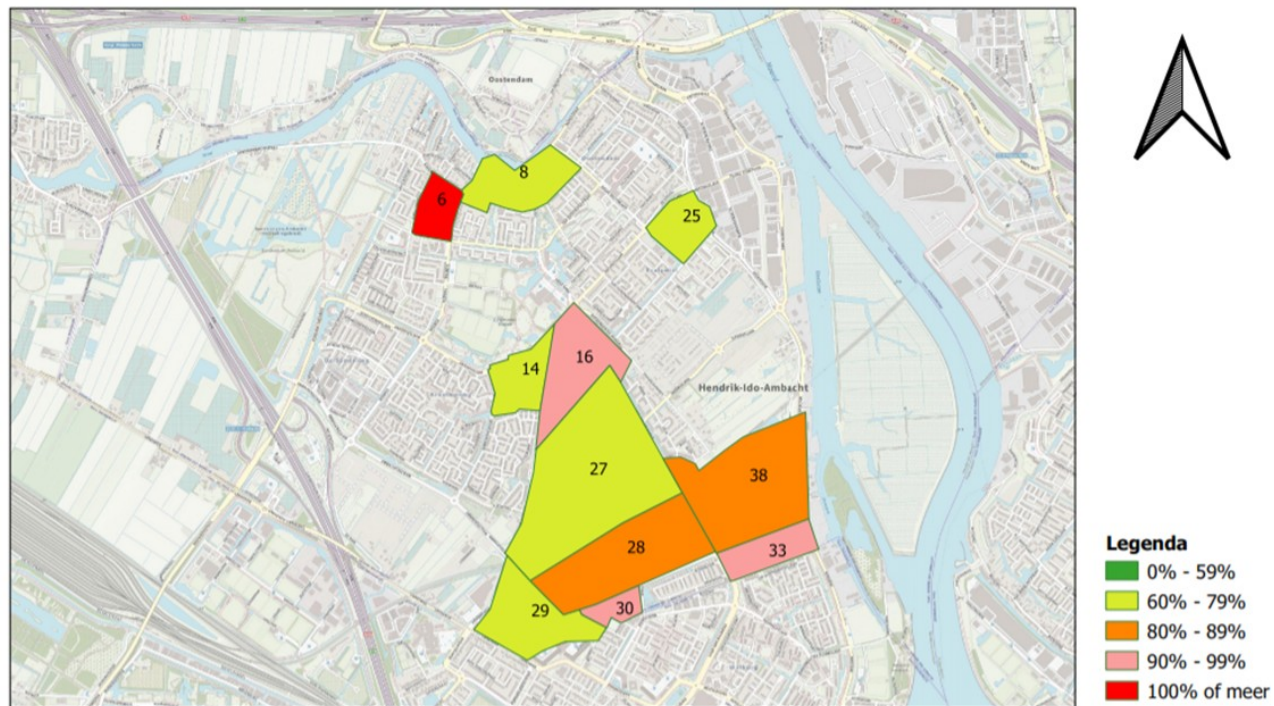
Kaartbeeld 8: Hemelsbrede fietsafstand station Zwijndrecht

Acceptabele fietsafstand station Zwijndrecht



Kaartbeeld 9: Overzicht per buurt quick scan parkeren (alleen deze buurten zijn gecheckt)

Quick scan parkeren - Bezettingsgraad per buurt



Kaartbeeld 10: Overzicht per straat(deel) quick scan parkeren (alleen deze straten zijn gecheckt)

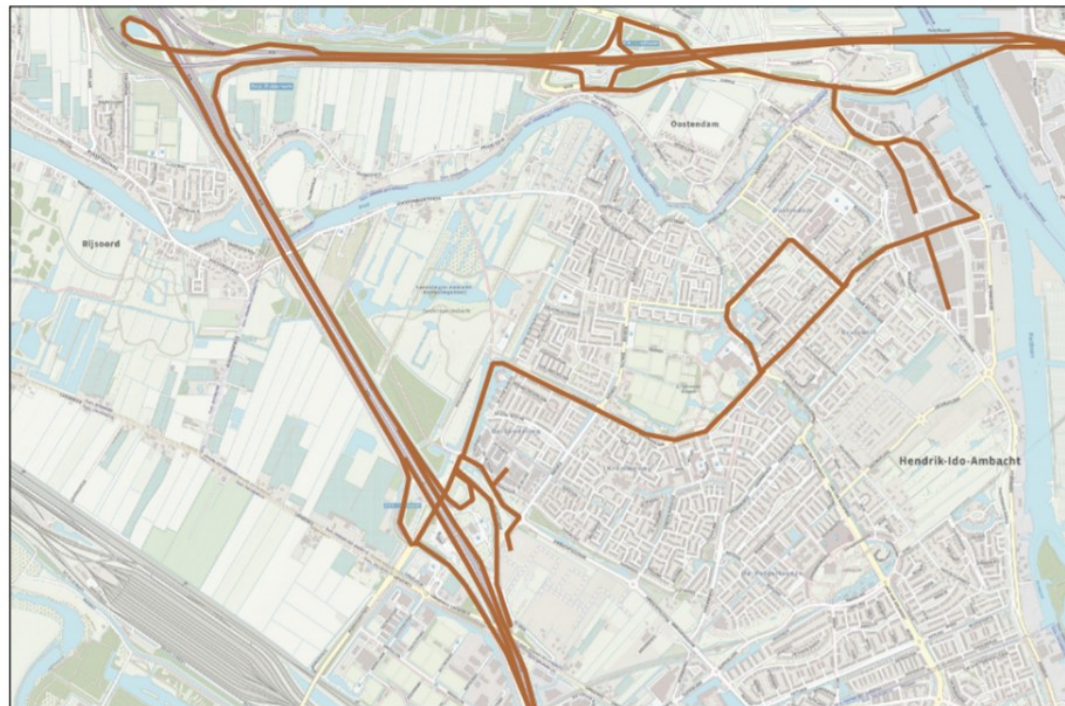
Quick scan parkeren - Bezettingsgraad per straat(deel)



Kaartbeeld 11: Netwerk elektrische oplaadpalen en bereik hemelsbreed 200 meter.

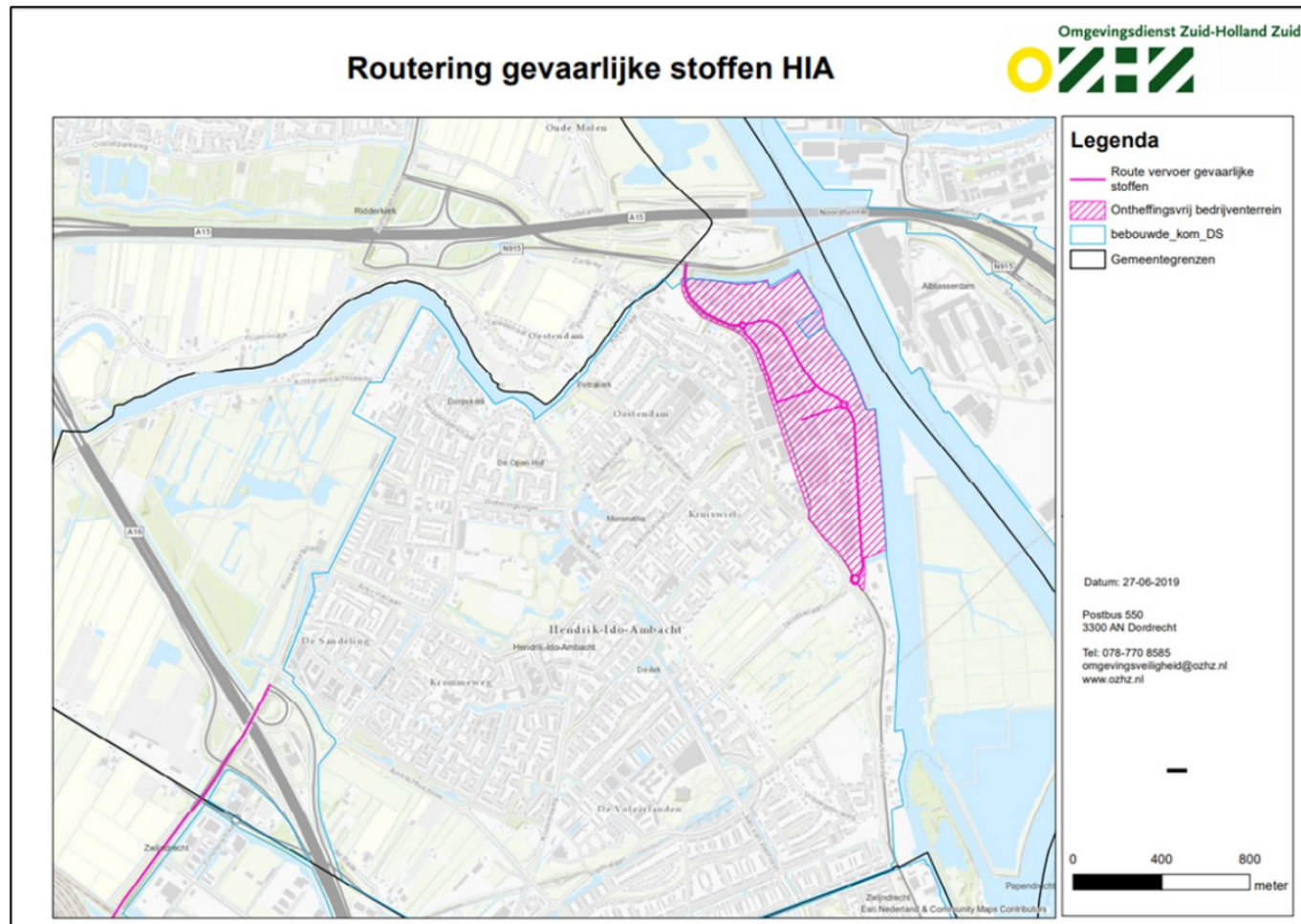
Openbare elektrische oplaadpunten en bereik hemelsbreed

Route vrachtverkeer Hendrik-Ido-Ambacht



Vrachtwagenroute

Kaartbeeld 13: Route gevaarlijke stoffen



BIJLAGE 5: Begrippenlijst

ASVV = Aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen. Opgesteld door het CROW

CROSS = Programma waarin de ongevallen uit VIAstat en de snelheden uit de floating car data samen worden gevoegd om een analyse te doen van het niveau van gevaar van straatdelen en kruispunten. Hoe sneller er wordt gereden en hoe meer ongelukken er op een straatdeel/kruispunt worden geregistreerd, hoe riskanter dat punt wordt bevonden.

CROW = Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Vandaag de dag is het een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. Zij stellen richtlijnen op voor verkeersontwerp die door de overheid en de rechtsorde als leidend worden beschouwd.

Duurzaam Veilig = een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden en het CROW en ASVV uit de jaren negentig om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Daarbij draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Een onderdeel van Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld het instellen van 30 km-zones binnen de bebouwde kom.

Floating car data = data over de snelheid en locatie van voertuigen, afkomstig van het voertuig zelf, zoals in-car navigatiesystemen en mobiele telefoons van automobilisten.

GVVP = Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. In dit geval het plan uit 2007.

(H)OV = (Hoogwaardig) Openbaar vervoer. Het verschil tussen ‘gewoon’ openbaar vervoer en hoogwaardig openbaar vervoer is vooral te vinden in het aantal haltes (lager bij HOV), de voorzieningen bij de haltes (meer fietsparkeermogelijkheden bijvoorbeeld bij HOV) en de inrichting van haltes en bussen. In Hendrik-Ido-Ambacht is lijn 488 de enige HOV lijn (zie kaartbeeld 2 in bijlage 1).

LZV = lange zware voertuigen. Vanwege de grote draaicirkel en zwaarte van de voertuigen gelden voor deze categorie speciale routes.

NO₂ = Stikstof, een substantie die wordt uitgestoten door vooral landbouw en industrie en zorgt voor een lagere luchtkwaliteit.

NSL = Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is een plan van de nationale overheid om de uitstoot van stikstof en fijnstof te laten voldoen aan de Europese normen.

PM (10mm en 2,5 mm) = Fijnstof, een substantie die vooral wordt uitgestoten door het wegverkeer. De 10 mm en 2,5 mm staan voor de grootte van de deeltjes stof die worden uitgestoten, respectievelijk 10 micrometer en 2,5 micrometer. Een micrometer is een duizendste van een millimeter.

RDW = Vroeger bekend als Rijksdienst voor het Wegverkeer, nu officieel RDW (dienst wegverkeer). De RDW is de instelling die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt.

RPV Drechtsteden = Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden.

School op SEEF = Het educatieprogramma van de provincie Zuid-Holland voor verkeersveiligheid speciaal bedoeld voor basisscholen en basisschoolkinderen.

SWOV = de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, werkt vaak nauw samen met het CROW.

V85 = de snelheid die op een gemeten punt door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. De V85 is de gebruikelijke norm in de verkeerskunde als indicatie voor snelheid.

VIAstat = een digitaal programma waarin ongevallen kunnen worden geregistreerd door de politie. Hierbij is de mogelijkheid om te kijken naar aantal ongevallen, maar ook naar locaties van ongevallen.

VOC = Verkeersongevallenconcentraties, vroeger ook wel black spots genoemd. Een benaming voor locaties waar veel ongevallen gebeuren.