

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

College van burgemeester en wethouders.

Wethouder duurzaamheid, ruimte, mobiliteit en wonen

De heer Lafleur.

d.t.v. M. de Vries

Hendrik-Ido-Ambacht

Dordrecht, 20 augustus 2021

Betreft: mobiliteitsplan 2022 – 2026

Van drechtsteden@fietzersbond.nl

Beste heer Lafleur,

Wij zijn blij verrast door de ambitie die het college duidelijk maakt in het Mobiliteitsplan 2021 – 2030. Desalniettemin zijn er altijd zaken die volgens ons nog beter kunnen, waardoor uw ambitie (en die van ons) nog beter kan worden gerealiseerd.

Voor het gemak volgen wij daarbij de volgorde van het plan. Beginnend bij hoofdstuk 3.

Ontwikkelingen mobiliteit & ruimte 2030 (h3)

In de aangehaalde bronnen wordt vooral verwezen naar de mogelijke veranderingen in de wijze waarop men zich verplaatst. Corona heeft ons echter geleerd dat de buitenruimte (verkeersruimte) waarin men zich verplaatst, tussen herkomst en bestemming, zelf aangenaam moet zijn. Dit element komt nog te weinig tot uitdrukking in het gehele plan.

Het voorkomen van verplaatsingen door bijvoorbeeld meer mobiliteitshubs te realiseren wordt niet genoemd in de ontwikkeling. Door deze ook in de gemeente te realiseren kunnen verplaatsingen juist worden voorkomen.

De veranderende naamgeving van een gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan naar een Mobiliteitsplan onderstreept dit ook. Dit duidt op een o.i. ongewenste ontwikkeling.

Mobiliteitsvisie (h4)

Bereikbaarheid

Bij het beschikbaar stellen van middelen zullen keuzes moeten worden gemaakt die de modal split kunnen beïnvloeden. Die moeten duidelijk maken waar het college voor kiest. Dat wordt nu niet duidelijk uit de visie (of er zijn voldoende middelen!).

Nu wordt alles goed gefaciliteerd. Dit terwijl een goede doorstroming naar de verschillende autosnelwegen zich niet altijd goed verhoudt tot het verhogen van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer of de fietser. Onduidelijk is nu waar het college evt. voor wil kiezen. Dit scherper formuleren maakt ook duidelijk wat het college wil bereiken.

Vanwege de beperkte oppervlakte van het dorp en de grote ambitie c.q. afhankelijkheid is een goede afstemming met de gemeenten Zwijndrecht, Ridderkerk en Dordrecht over bijv. aantrekkelijke fietsroutes en de kwaliteit van het openbaar vervoer essentieel. Vooral Ridderkerk kan meer worden betrokken bij de ontwikkeling.

Verkeersveiligheid

Terecht vindt uw college verkeersveiligheid belangrijk. Jammer vinden wij het dat de gemeente niet kiest voor het uitgangspunt *'30-km/h in de bebouwde kom, tenzij'*.

- Hierbij wordt dan o.a. aansluiting gevonden bij een motie van de Tweede Kamer (op pag 72 is dat niet juist vermeld). Wordt het mogelijke snelheidsverschil in het dorp minder groot en wordt het daardoor veiliger.
- Daarbij blijkt uit ons onderzoek in 2019 naar de kwaliteit van het fietsbeleid in Nederland in elke gemeente dat Hendrik-Ido-Ambacht het relatief goed doet. Zwakste punt is daarin wel de kwaliteit van de 50-km-wegen in combinatie met fietsers.
- Dat de 50 km wegen in het dorp aandacht nodig hebben blijkt ook uit de rapportages die in het Regionaal Platform Verkeersveiligheid worden besproken.

Verder wordt ook genoemd dat kinderen van jongs af aan veel ervaring moeten opdoen in het verkeer. Een goed en veilig netwerk zijn daarbij essentieel.

Daarbij willen we een lans breken voor het opnemen van mobiliteit en verkeersveiligheid in het nog te ontwikkelen sportbeleid. Uit het onderzoek *'Sportief Hendrik-Ido-Ambacht'* van het instituut Mulier lijkt het beleid alleen maar te gaan om locatiebeleid van verenigingen. Iedereen die zich beweegt in Hendrik-Ido-Ambacht is daarbij ook sportief bezig. Een vaak vergeten combinatie.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Onduidelijk is wat het college verstaat onder het begrip duurzaamheid. Iets waar men, net zo als verkeersveiligheid, niet tegen kan zijn. Het is wenselijk wanneer het college aansluiting zoekt bij de Sustainable Development Goals, de S.D.G.'s deze duurzaamheidsdoelen voor 2030 zijn door de VN vastgesteld en ook door de Rijksoverheid onderschreven. De horizon van deze SDG is 2030 net zo als voor dit plan.

Voor wat betreft het mobiliteitsplan heeft het plan gelet op de 17 subdoelen betrekking op een aantal van de subdoelen.

1 Armoede (verkeersarmoede). Het niet beschikken over middelen van vervoer of er gebruik van kunnen maken verminderd de kans op maatschappelijke participatie. Hierover is niets opgenomen in het plan.

3 Gezondheid (preventief en curatief) waaronder ook verkeersveiligheid en verkeersgezondheid valt. (5.3.1.)

7 Energie. De ontwikkeling van auto's die gebruik maken van fossiele brandstoffen naar die van auto's en fietsen die gebruik maken van elektriciteit doet een beslag op het elektriciteitsnetwerk. Dit netwerk, in combinatie met de eigen energieproductie moet wel mogelijk zijn.

9 Industrie, Innovatie en Infrastructuur. *Een kwalitatief goede infrastructuur is niet alleen goedkoper, maar stimuleert het juiste gedrag.*

11 Duurzame steden en gemeenten. Hierbij gaat het om de kwaliteit van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit. Een ruimte die inclusiviteit stimuleert is duurzamer.

Het verwijzen c.q. opnemen van deze doelen maakt zichtbaar hoe breed de werking is van het plan en zorgt ook voor een vergroting van dit en andere plannen wanneer deze doelen worden meegenomen.

Analyse verkeer & mobiliteit anno 2020/2021 (H5)

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende modaliteiten, begrijpelijk.

Auto

In het plan wordt alleen geschreven, lijkt het, over auto's in eigen bezit. Autodelen wordt niet genoemd, dit terwijl dit al voorkomt in het dorp. Mogelijk zelfs kan worden uitgebreid. De mogelijke beschikbaarheid van een deelauto leidt immers tot meer gebruik van de fiets, het ov en vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

De bezorgbusjes worden genoemd als veroorzaker van parkeeroverlast. Het is waarschijnlijk correct om de bestellers hier ook een rol in te geven. Het stimuleren van hubs, waar men zelf pakketten e.d. kan ophalen kan de overlast in de wijken voorkomen (5.3.1.).

Openbaar vervoer

Het beleid over openbaar vervoer wordt, zoals bekend, door de provincie bepaald. In het voor-natransport speelt de provincie ook een belangrijke rol. Dit uit zich in bijvoorbeeld de kwaliteit van de haltevoorzieningen. In het plan wordt gesteld dat elke halte in theorie een bereik heeft van 400 meter. Echter dit is hemelsbreed. Van belang is dat de verschillende haltes (sociaal) veilig kunnen worden belopen. Een nadere analyse van de looproutes, in combinatie met een verbetering van het voetgangersnetwerk kan leiden tot nieuwe inzichten en een verbetering van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en de buitenruimte.

Fiets

In 6.23. van de nota wordt verwezen naar de 15-minuten stad. Gelet op de schaal van het dorp is dat al gerealiseerd gelet op de fietser. Naast deze norm kan ook gekeken worden naar de veel genoemde makkelijk fietsbare afstand. Dat was (is) 7,5 km. Binnen deze afstand liggen 3 treinstations, waarvan Dordrecht een intercitystation is. Ook liggen er 3 P & R terreinen binnen dat bereik. De dichtstbijzijnde is die in Ridderkerk. Een goede verbinding voor fietsers ontbreekt echter.

Het in verleg met de aangrenzende gemeenten op IJsselmonde en de provincie over de kwaliteit van het netwerk kan leiden tot een grotere benutting van dat netwerk.

Beleidsdoelen en toetsingscriteria tot 2030 (H6)

Toetsingscriteria openbaar vervoer

Regelmatig wordt geschreven over samenwerking in de Drechtsteden. Nu die samenwerking steeds meer op een andere leest wordt geschoeid ligt het voor de hand om bij de inspanningen ook de andere gemeenten/ organisaties te benoemen zoals op IJsselmonde, zoals de gemeente Ridderkerk. Ridderkerk is voor een deel van de inwoners 'dichtbij' hier geldt bijvoorbeeld een andere ov-concessie. Deze loopt tot 2034. Dit valt buiten het tijdsbeeld voor dit plan. Desalniettemin kan hier al wel op worden 'voorgesorteerd door goede fiets-wandelverbindingen te realiseren naar ov-knooppunten in Ridderkerk. Een nieuwe fiets-voetverbinding over de Waal kan daarbij behulpzaam zijn.

Toetsingscriteria Bereikbaarheid Fiets

Zoals al eerder benoemd is het dorp Hendrik-Ido-Ambacht zo groot dat alles al binnen een fietsafstand van 15 minuten ligt. Een ambitie die zorgt voor een goede aansluiting bij de omliggende gemeenten ligt daarom meer voor de hand. Temeer omdat dit ook lokaal zijn effect zal hebben.

Een fiets-voetverbinding tussen Ridderkerk en Hendrik-Ido-Ambacht tussen de Achterambachtseweg en de Pruimendijk in Ridderkerk, zodat het terrein PR Oudelande in Ridderkerk makkelijker kan worden bereikt, zal daar veel aan kunnen bijdragen (zie bijlage).

Wanneer het gaat om het te gebruiken meetinstrument adviseren wij u om die van de Fietzersbond te gebruiken. Hierin kan worden 'gespeeld' met verschillende snelheden en type fietsroutes.

Toetsingscriteria Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

Het doet vreemd aan om mensen met een functiebeperking te voegen onder voetgangers. Immers steeds meer mensen met een functiebeperking gebruiken alle modaliteiten. Het werkt op deze wijze stigmatisering in de hand.

Beter is het daarom per modaliteit te benoemen wat het beleid is voor hen met een functiebeperking. Er zijn immers ook steeds meer driewiel fietsen voor mensen met een beperking. Ook het beleid rond autoparkeren voor gehandicapten en de toegankelijkheid van het ov valt hieronder.

Toetsingscriteria Verkeersveiligheid

Zoals uit alle bronnen en verwijzingen blijkt is de maximumsnelheid voor automobilisten in de bebouwde kom een zorgpunt. Het veranderen van die norm in 30 km en het uitbreiden van de komgrens kan leiden tot een lager snelheidsverschil en daarmee een grotere verkeersveiligheid.

Het handhaven van de norm 50 is daarbij een verkeerd uitgangspunt.

Toetsingscriteria Parkeren.

Door in het beleid aan te geven dat er altijd binnen een bepaalde loopafstand een parkeerplaats zal zijn kan dit, bij een eventueel uitbreidend autobezit, leiden tot hoge kosten voor de gemeente. Dit staat, lijkt ons, haaks op de gewenste ontwikkeling.

(6.5.3) Belangrijk is om hier aan te geven dat de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij de ov-haltes wordt bewaakt, gefinancierd door de provincie.

Afsluiting

Zoals uit de hiervoor benoemde punten blijkt dat er veel overlap is tussen de verschillende modaliteiten. Het benoemen van de huidige modal split en de gewenste modal split kan duidelijk maken waarin kan en moet worden geïnvesteerd om de ambitie waar te maken.

Het stimuleren van het gebruik van een goed kwalitatief fiets- en voetgangersnetwerk zal een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van de gewenste leefbaarheid van het dorp.

Vriendelijke groet,



William Nederpelt

Bijlage

Met behulp van de routeplanner van de Fietzersbond is een nieuwe verbinding in beeld gebracht.



Fig. 1 huidige route P & R Ridderkerk - gemeentehuis

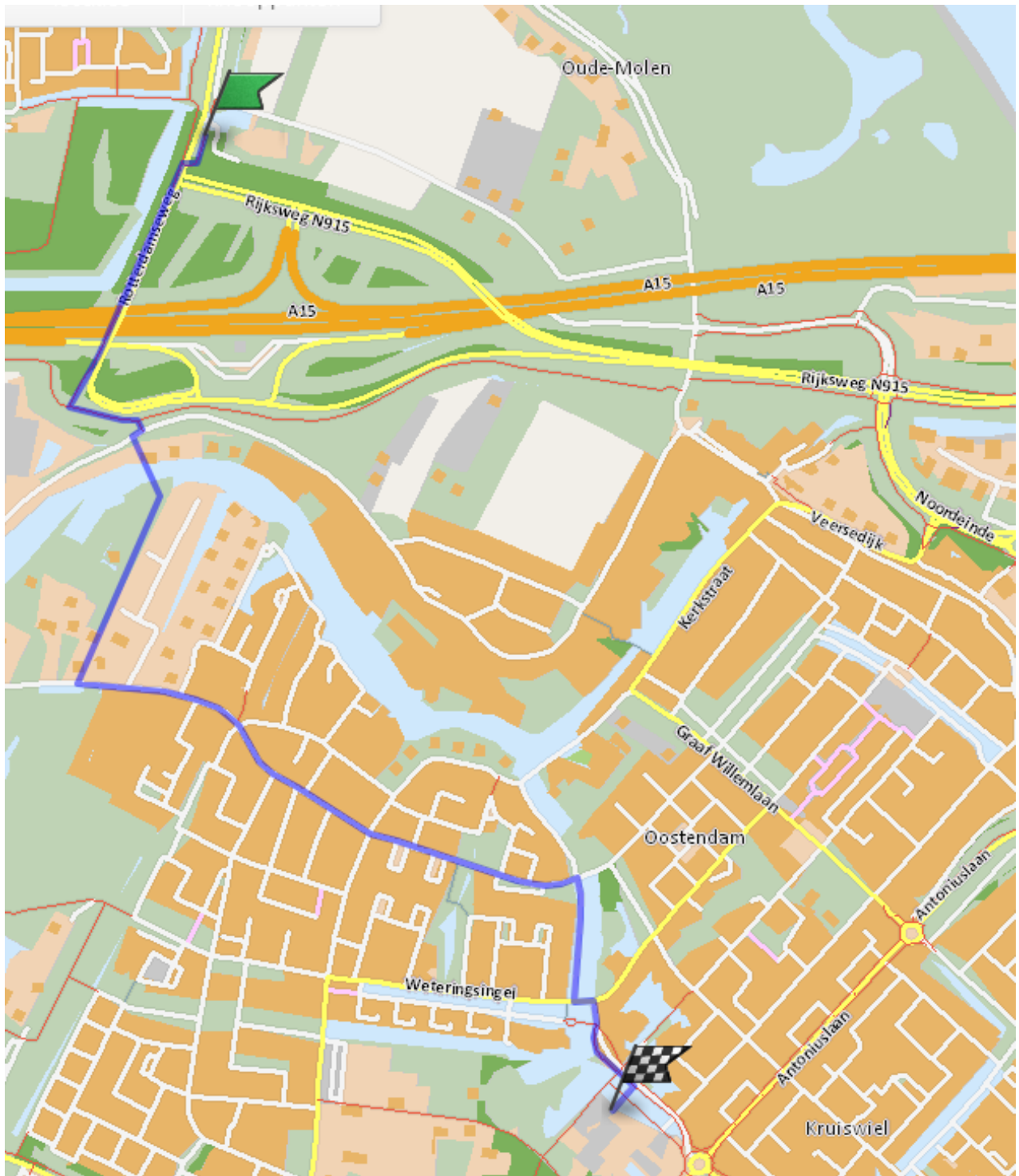


Fig. 2 voorgestelde verbinding P & R Ridderkerk - gemeentehuis.