GVVP Hendrik-Ido-Ambacht

Mobiliteitsvisie 2009-2020

Beleidsnota

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

December 2009

GVVP Hendrik-Ido-Ambacht

Mobiliteitsvisie 2009-2020

Beleidsnota

dossier : B2148-01.001
registratienummer : VB-SE20070984
versie: 5 + erratablad

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

December 2009

DHV B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.
Het kwaliteitssysteem van DHV B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001.

ERRATA

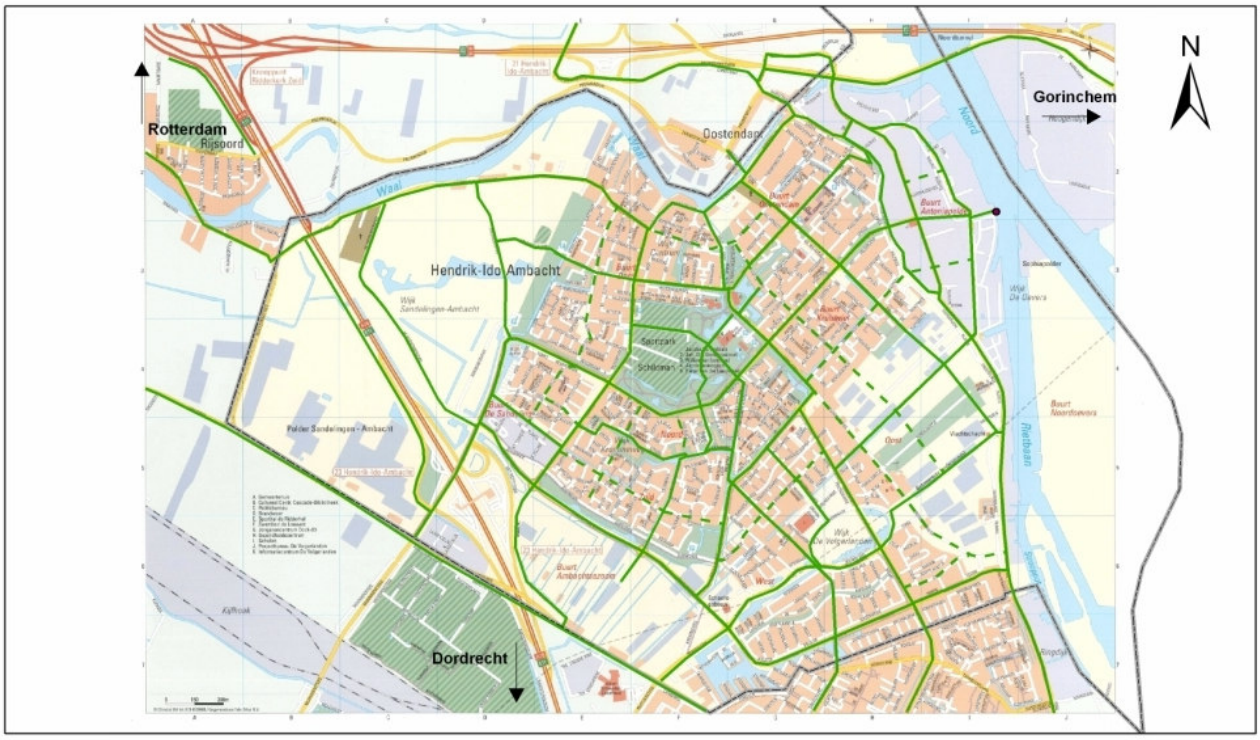
Ten opzichte van de beleidsnota GVVP Hendrik-Ido-Ambacht Mobiliteitsvisie 2009-2020 met de productiedatum van maart 2009 (versie 5) zijn de onderstaande wijzingen:

1. **Aanpassing voorkeurstructuur gemotoriseerd verkeer** (bladzijden 6 en 26)
   Afwaarderen Reeweg (tussen Sandelingenstraat en Weteringsingel) en Sandelingenstraat (tussen Reeweg en Nibbelinkstraat) naar ETW i.p.v. GOW.
   Afwaarderen route Sandelingenstraat / Dorpsstraat (tussen Achterambachtseweg en Nibbelinkstraat) naar
   GOW type B i.p.v. GOW type A.
2. **Aanpassing route gevaarlijke stoffen** (bladzijden 6 + 27)
   Toevoegen van op- en afrit rijksweg A-16 (in/uit richting Dordrecht)
3. **Aanpassing voorkeursstructuur fiets** (bladzijden 7 en 39)
   Toevoegen verbinding Pruimendijk- Kerkstraat (het Ambachtspad) als primaire fietsroute.

GVVP blz. 6 + 26

z.o.z.

GVVP blz. 6 + 27



GVVP blz. 7 + 39

INHOUD BLAD

ERRATA		1
SAMENVATTING		5
1	INLEIDING	9
1.1	Aanleiding en achtergronden	9
1.2	Doel gemeentelijk verkeers- en vervoersplan	10
1.3	Aanpak	10
1.4	Leeswijzer	10
2	INVENTARISATIE	11
2.1	Vigerend beleid	11
2.2	Huidige situatie (2007)	12
2.3	Autonome situatie 2020	14
3	AMBITIE VERKEER EN VERVOER	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Evenwicht tussen beleidsdoelen	15
3.3	Bereikbaarheid	16
3.4	Verkeersveiligheid	17
3.5	Leefbaarheid	18
3.6	De strategie	20
4	BELEIDSVISIE INFRASTRUCTUUR	21
4.1	Wensbeeld gemotoriseerd verkeer	21
4.2	Routering gevaarlijke stoffen	27
4.3	Wensbeeld parkeren	28
4.4	Wensbeeld langzaam verkeer	35
4.5	Wensbeeld Openbaar vervoer	40
5	CONFRONTATIE WENSBEELDEN	45
5.1	Wensbeeld gemotoriseerd – wensbeeld langzaam verkeer	45
5.2	Wensbeeld gemotoriseerd verkeer – wensbeeld openbaar vervoer	46
6	BELEIDSVISIE GERICHT OP DE MENS	47
6.1	Organisatie en monitoring	47
6.2	Voorlichting	48
6.3	Educatie	48
6.4	Handhaving	50
7	KNELPUNTEN OVERZICHT EN UITVOERINGSPROGRAMMA	51
7.1	Knelpuntenoverzicht	51
7.2	Uitvoeringsprogramma	51
8	COLOFON	55

SAMENVATTING

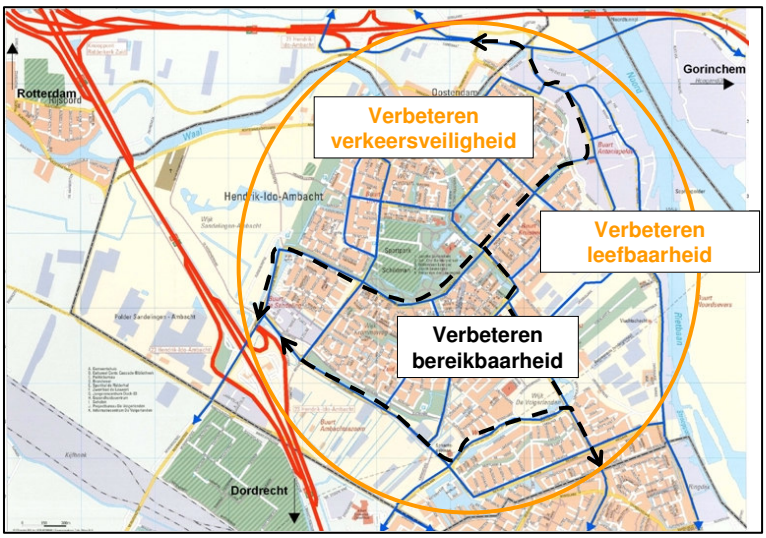
De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is in ontwikkeling. Zo wordt tot aan 2013 de nieuwbouwwijk De Volgerlanden gebouwd. Grootschalige ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteit en het gebruik van de infrastructuur. Verder zorgt de stijgende welvaart voor meer mobiliteit en hogere eisen die mensen aan de kwaliteit van hun woonomgeving stellen. Naast de al geplande ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente ook gewerkt aan het opstellen van een structuurvisie en een toekomstvisie. De uitdaging is om in de komende jaren een evenwichtig verkeerssysteem tot stand te brengen zonder daarbij de leefbaarheid in negatieve zin te beïnvloeden, c.q. naar verbetering van de leefbaarheid te streven.

De gemeente heeft daarom besloten om een Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) op te stellen. Waarbij er een belangrijke relatie met de structuurvisie is. Samen met de structuurvisie kan worden bereikt dat gekozen wordt voor een structuur voor Hendrik-Ido-Ambacht waarin de stedelijke gebieden naadloos zijn aangesloten op een evenwichtig verkeerssysteem. Het GVVP schetst een heldere visie op het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht voor de komende jaren (2009-2020). Daarnaast levert het een toetsingskader voor de verkeers- en vervoersvraagstukken binnen de gemeente. Op basis van deze visie kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald.

De hoofddoelstelling van het GVVP is:

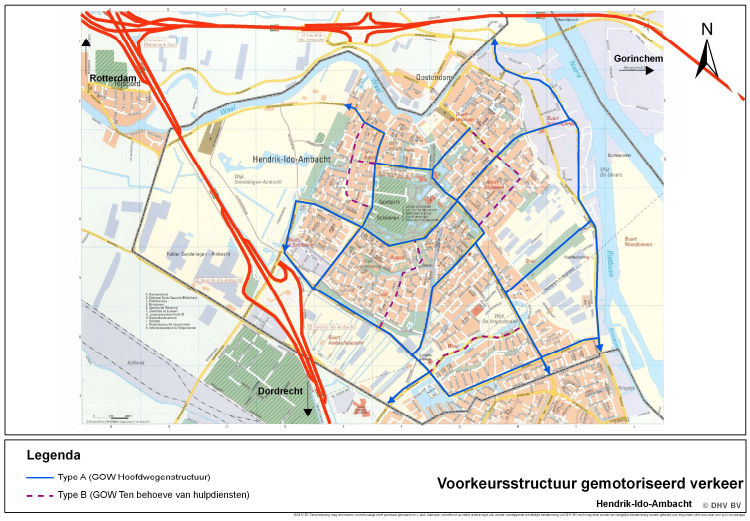
> Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Deze doelstelling is uitgewerkt in drie aparte beleidsdoelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bereikbaarheid staat echter vaak op gespannen voet met leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze thema's zijn alledrie echter van belang voor het functioneren van de gemeente. De gemeente streeft daarom binnen het GVVP naar het optimale resultaat op ieder van de drie geformuleerde beleidsdoelen. De sleutel hiervan ligt bij de bereikbaarheid. Bereikbaarheid die zich richt op de aanwezige mobiliteitsbehoefte in Ambacht en de regio, maar waarbij de effecten op de leefomgeving en verkeersveiligheid in de gemeente integraal worden meegewogen.

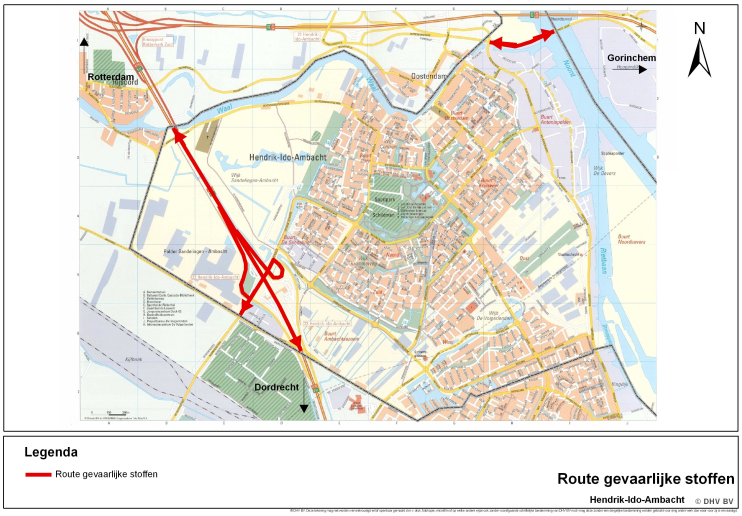


Voor de drie thema's bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn aparte subdoelen gesteld. Deze zijn vertaald in meetbare criteria, waarmee het beleid van de gemeente gemonitord kan worden. Op basis van de informatie uit de huidige en autonome toekomstige situatie, en de strategische doelstellingen en criteria is de integrale verkeers- en vervoersvisie op hoofdlijnen van de gemeente geformuleerd. Deze visie bestaat niet uit het oplossen van individuele knelpunten. Voor het bepalen van het optimale verkeerssysteem is voor elke vervoerswijze een wensbeeld opgesteld. De wensbeelden zijn door de gemeente in samenwerking met het adviesbureau opgesteld, waarbij geklankbord is met zowel interne (binnen de gemeente) als externe belanghebbenden.

Voor gemotoriseerd verkeer heeft dit geleid tot een nieuw wegencategoriseringsplan (voorkeurstructuur voor de hoofdwegen). Het wensbeeld voor gemotoriseerd verkeer is opgesteld op basis van de (toekomstige) ligging van de verkeersaantrekkende en –producerende voorzieningen binnen de gemeente. Deze voorzieningen moeten bereikbaar zijn via de hoofdwegenstructuur (HWS). Er is daarom afstemming gezocht met de toekomstvisie en de structuurvisie.

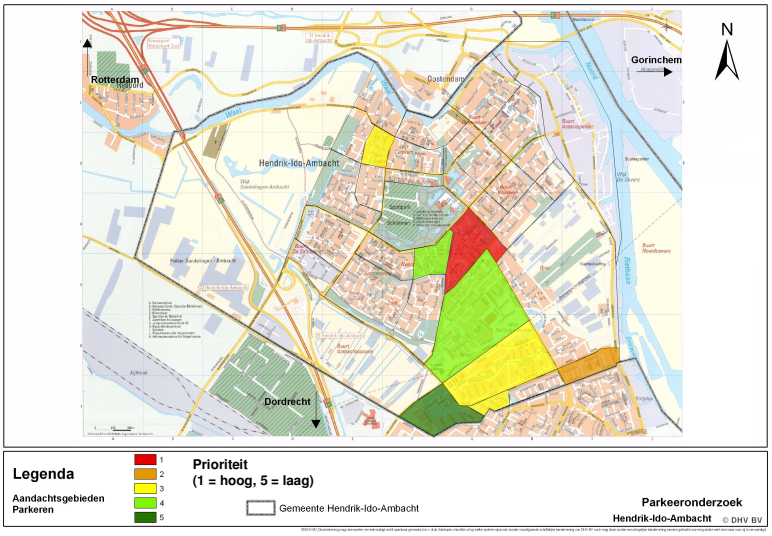


In de huidige situatie zijn er in Hendrik-Ido-Ambacht relatief veel gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur). Hierdoor zijn de verblijfsgebieden klein. Dit heeft tot gevolg dat mensen voor het bereiken van dagelijkse bestemmingen vaak 50 km/uur wegen moeten oversteken. Het verdient de voorkeur om grotere verblijfsgebieden te maken door op minder wegen de verkeersfunctie voorop te stellen. De wegen in dit gebied hebben een verblijfsfunctie en een maximumsnelheid van 30 km/uur. De wegen met een verkeersfunctie liggen buiten de verblijfsgebieden. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht stelt op basis van eisen en wensen van hulpdiensten voor om een categorie wegen aan de HWS toe te voegen, de GOW type B weg.
Dit worden ook wel 'grijze wegen' genoemd, omdat ze zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben. Op deze categorie wegen geldt in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht een maximumsnelheid van 50 km/uur.



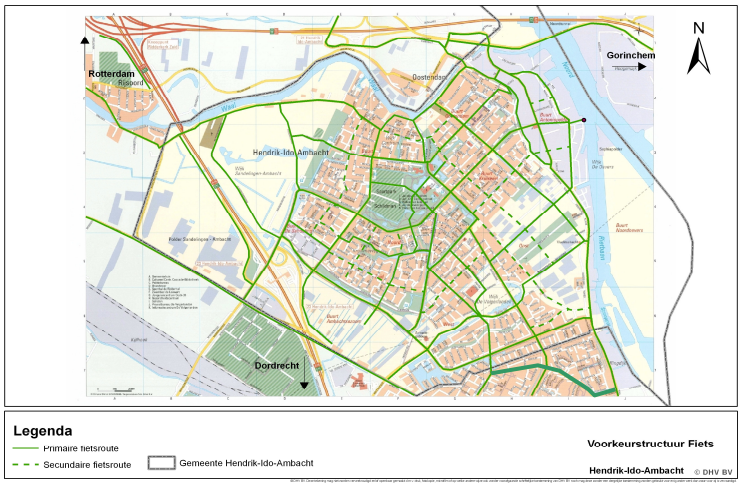
Omdat het zo veel mogelijk vermijden van de bebouwde kom tevens één van de regionale uitgangspunten is, zal het vervoer van gevaarlijke stoffen naar een bestemming binnen de bebouwde kom slechts met een ontheffing kunnen plaatsvinden. Gelet op het geringe aantal te bevoorraden bestemmingen verdient dit de voorkeur boven het aanwijzen van een route binnen de bebouwde kom.

Parkeren is balanceren. Balanceren tussen wensen van gebruikers en ruimtelijke mogelijkheden. Balanceren tussen bereikbaarheidsaspecten en economische c.q. ruimtelijke aspecten. De gemeente streeft naar de situatie dat parkeerruimte op verschillende tijdstippen van de dag wordt gebruikt door verschillende groepen parkeerders. De winkelgebieden bieden bij uitstek kansen voor dit dubbelgebruik, omdat er verschillende groepen zijn die er willen parkeren. Parkeerplaatsen kunnen overdag door winkelbezoekers en werkers worden gebruikt en 's avonds en 's nachts door bewoners.



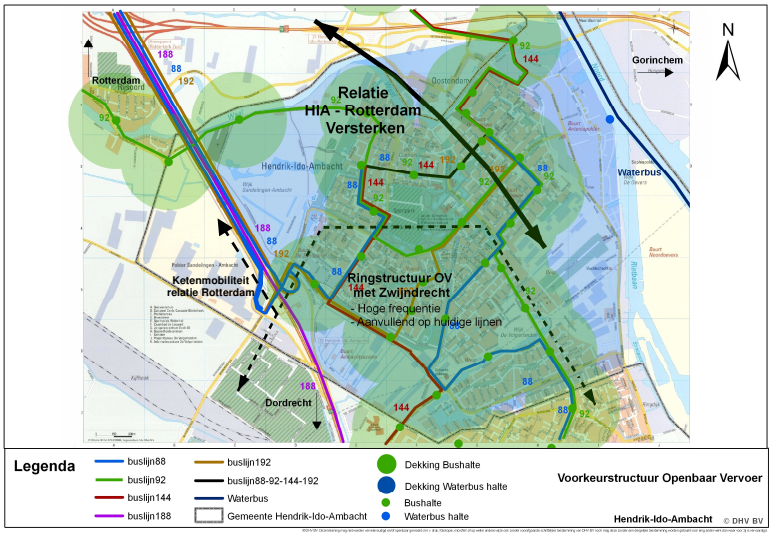
Op basis van een parkeeronderzoek, waarbij de parkeersituatie in de gemeente in beeld is gebracht, kan worden gesteld dat een aantal gebieden om aandacht vraagt (zie figuur hiernaast). In het beleid wordt een aantal type gebieden (woon-, werk- en centrumgebieden) en gebruikersgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) onderscheiden. Er wordt bij de woongebieden onderscheid gemaakt tussen de gebieden in een directe schil rond De Schoof, De Volgerlanden en de overige woongebieden. Rond De Schoof kunnen specifieke parkeerproblemen optreden die gerelateerd zijn aan de centrumfunctie. Per locatie wordt rekening gehouden met landelijke parkeernormen en de te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. In de oudere/bestaande wijken moet rekening worden gehouden met een hoge(re) parkeerdruk. Deze wijken zijn vormgegeven op basis van het destijds lagere autobezit. Binnen de wijken resteert veelal geen openbare ruimte voor aanvullende parkeervoorzieningen.

De visie voor langzaam verkeer is onderverdeeld in fietsers en voetgangers. Voor het opstellen van het wensbeeld voor de fiets zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers in beeld gebracht, deze bestaan uit scholen, (water)bushaltes, winkelcentra, bedrijventerreinen en sportfaciliteiten. Dit resulteert voor de fiets in een fijnmaziger wensbeeld dan voor de auto. Directe routes zijn voor fietsers namelijk belangrijker dan voor automobilisten. Daarbij zijn er ook meer herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer. Naast de fietsroutes zijn ook goede fietsvoorzieningen van belang om het fietsgebruik te stimuleren.



Voor voetgangers is het winkelcentrum De Schoof een belangrijk gebied. Naast De Schoof en winkelcentrum De Volgerlanden, moet er ook nabij scholen en verzorgingshuizen aandacht zijn voor voetgangersfaciliteiten.

Deze gebieden moeten goed ingericht zijn voor de voetganger. Ook oversteekvoorzieningen van de HWS en op schoolroutes in het bijzonder, zijn belangrijke aandachtspunten.



Het streven is om de belangrijke openbaar vervoer relatie met Rotterdam te verbeteren. De wens van de gemeente is een aanvullende ringlijn die vanuit Hendrik-Ido-Ambacht de bereikbaarheid van treinstation Zwijndrecht en een aantal belangrijke voorzieningen verbetert, zoals schoollocaties en het Albert Schweitzerziekenhuis. Hiermee wordt ketenmobiliteit gestimuleerd; op station Zwijndrecht kan men namelijk overstappen op de treinen richting Rotterdam en Breda. De trein blijft immers ook in de toekomst de drager van het (inter)regionale openbaar vervoer. De fiets en te voet zijn als voor- en natransportmiddel in een keten met het openbaar vervoer de belangrijkste vervoermiddelen. Hiervoor is een centraal in de gemeente gelegen OV-punt van belang, het is de vraag of de huidige locatie bij het Banckertplein het meest geschikt is. Verder moeten bushaltes en de waterbushalte aangesloten zijn op het primaire fietsnetwerk en moet het fietsparkeren hier een goede kwaliteit en kwantiteit kennen.

Naast de infrastructurele kant van het verkeer is er ook een menselijke kant. Het verkeerssysteem bestaat namelijk uit de componenten: 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan en bescherming bieden. De mensgerichte activiteiten zijn onder te verdelen in ‘voorlichting’, ‘educatie’ en ‘handhaving’. De mens moet door voorlichting en educatie weten welk gedrag van hem wordt verlangd. Bij voorlichting gaat het erom de burgers over verkeersaangelegenheden te informeren en daarmee het draagvlak te vergroten. Verkeerseducatie behelst het oefenen van verkeerspraktijk door de bevolking. Met handhaving moet worden gecontroleerd of hij daadwerkelijk veilig aan het verkeer deelneemt; handhaving is gericht op het naleven van de verkeersregels.

Tot slot is er een uitvoeringsprogramma gemaakt. In dit uitvoeringsprogramma zijn onderzoeken en uit te voeren maatregelen geprioriteerd en geclusterd naar vervoerswijze. Dit programma is gebaseerd op de geconstateerde knelpunten uit de integrale visie, de aangedragen probleempunten uit de interne en externe projectgroep en de inventarisatie van de huidige verkeerssituatie in Hendrik-Ido-Ambacht.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en achtergronden

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is in ontwikkeling. Zo wordt tot aan 2013 de nieuwbouwwijk De Volgerlanden gebouwd, met in totaal bijna 4.700 woningen. Dit betekent een groei van de gemeente naar meer dan 30.000 inwoners. Grootschalige ontwikkelingen hebben een grote invloed op de mobiliteit en het gebruik van de infrastructuur. Verder zorgt de stijgende welvaart voor meer mobiliteit. De stijgende welvaart heeft er ook toe geleid dat mensen hogere eisen stellen aan de kwaliteit van hun woonomgeving.

Naast deze al geplande ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht gewerkt aan het opstellen van een structuurvisie en een toekomstvisie. In de structuurvisie worden de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente beschreven.

De uitdaging is om in de komende jaren, met de grote groei van de gemeente, een evenwichtig verkeerssysteem tot stand te brengen zonder daarbij de leefbaarheid in negatieve zin te beïnvloeden, c.q. naar verbetering van de leefbaarheid te streven.

Daarom heeft de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht besloten om een Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) op te stellen. Er is een belangrijke relatie van het GVVP met de structuurvisie. Samen met de structuurvisie kan worden bereikt dat gekozen wordt voor een structuur voor Hendrik-Ido-Ambacht waarin de stedelijke gebieden naadloos zijn aangesloten op een evenwichtig verkeerssysteem.

Het GVVP schetst een heldere visie op het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht voor de komende jaren (2009-2020). Daarnaast levert het een toetsingskader voor alle verkeers- en vervoersvraagstukken binnen de gemeente.

Het GVVP geeft een visie op de verkeersafwikkeling op lokale schaal. Hierin worden accenten gelegd op de verschillende vervoerwijzen. Op basis van deze visie kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald. Het werken aan het verkeersbeleid is een continu proces, dat vraagt om dynamische vormgeving. Met het formuleren van een overkoepelde verkeersvisie, het GVVP, kunnen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid vrijwel autonoom worden ontwikkeld of geactualiseerd.

Er wordt niet alleen gekeken naar wegen binnen de gemeente, maar er wordt ook rekening gehouden met de invloeden van buiten de gemeente. Het waterschap, omliggende gemeenten en Rijkswaterstaat beheren wegen die direct aansluiten aan de eigen gemeentelijke wegen.

1.2 Doel gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in Hendrik-Ido-Ambacht en in de regio hebben een grote invloed op de mobiliteit en het gebruik van de infrastructuur. Meer inwoners, aantrekkelijke voorzieningen en meer werkgelegenheid zorgen voor extra verkeersbewegingen. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft met het opstellen van het GVVP tot doel om een toetsingskader te bieden voor alle verkeers- en vervoersvraagstukken in de gemeente. Door het leggen van accenten op de verschillende vervoerwijzen, kunnen er op basis van deze visie belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald.

In dit document zijn de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid tot 2020 verwoord. Daarnaast kan hiermee worden ingespeeld op ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en wordt ook voldaan aan de taak van de gemeente zoals gesteld in de planwet verkeer en vervoer. De hoofddoelstelling van het GVVP 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.

1.3 Aanpak

Bij het opstellen van het GVVP zijn de volgende stappen doorlopen:

1. inventariseren en beschrijven van de huidige situatie en vigerend beleid;
2. beschrijven situatie 2020 bij ongewijzigd beleid;
3. beschrijven doelen en streefbeelden;
4. confrontatie 2020 met doelstellingen;
5. beschrijven beleid (hoofdstructuur per vervoerswijze).

Abstracte doelen uit onder andere het Rijksbeleid zijn omgezet naar concrete beleidswensen op de schaal van Hendrik-Ido-Ambacht. Met dit document geeft de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht aan waar zij de komende jaren met haar verkeers- en vervoersbeleid naar toe wil.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beknopte beschrijving gegeven van de inventarisatie van de huidige en autonome toekomstige situatie. Een uitgebreide weergave van de huidige stand van zaken op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht en de autonome situatie zijn terug te vinden in de bijlagen, net als het vigerend beleid.

Hoofdstuk 3 beschrijft daarna de ambitie van de gemeente en de daaruit voortvloeiende doelstellingen en criteria. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie thema's (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid).
Met de informatie uit deze hoofdstukken wordt in hoofdstuk 4 de beleidsvisie infrastructuur in wensbeelden weergegeven. Hoofdstuk 5 beschrijft hierna de confrontatie van de verschillende wensbeelden. Hoofdstuk 6 gaat in op de beleidsvisie gericht op de mens en behandelt gedragsbeïnvloedende aspecten voorlichting, educatie en handhaving. De knelpunten die hieruit naar voren komen en oplossingsrichtingen voor deze knelpunten worden vervolgens in hoofdstuk 7 vertaald naar een uitvoeringsprogramma.

2 INVENTARISATIE

Gestart is met een inventarisatie van de huidige situatie en het vigerend beleid. Daarnaast is de situatie in 2020 bij ongewijzigd beleid in beeld gebracht. Deze inventarisatie is in zijn geheel opgenomen in de bijlage. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de inventarisatie slechts beknopt weergegeven. De inventarisatie is bedoeld om de uitgangssituatie vast te leggen.

2.1 Vigerend beleid

Gemeentelijk beleid
De hoofdwegenstructuur (HWS) voor gemotoriseerd verkeer is vastgelegd in het categoriseringsplan[1]. Hierin zijn de gebiedsontsluitende wegen (HWS) en de verblijfsgebieden binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht vastgelegd. Ten aanzien van het openbaar vervoer sluit Hendrik-Ido-Ambacht zich aan bij het beleid van de regio Drechtsteden. HOV-Drechtsteden en de Stedenbaan zijn sleutelprojecten in dit beleid.

De economische ontwikkelingen zijn in Hendrik-Ido-Ambacht voornamelijk geconcentreerd op de bedrijventerreinen: de Antoniapolder, Veersedijk en Grotenoord aan de Noord en op twee kleinere terreinen: De Sandeling en Langeweg aan de westkant van Hendrik-Ido-Ambacht. In de toekomst is er ook een bedrijventerrein gepland tussen de Ambachtsezoom en de A16[2]. De toekomstige economische ontwikkelingen vinden plaats in bovengenoemde gebieden.

Hendrik-Ido-Ambacht heeft gekozen voor één hoofdwinkelcentrum. Dit is winkelcentrum De Schoof aan de Graaf Willemlaan. Hier bevinden zich zowel winkels voor dagelijkse boodschappen als winkels voor niet-dagelijkse aankopen zoals kleding. De dagelijkse winkelfunctie is geconcentreerd in kleinere wijkwinkelcentra in De Volgerlanden, aan de Reeweg en op het Louwersplein.

Provinciaal en Regionaal Beleid
De provincie Zuid-Holland heeft haar verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020 (PVVP). De provincie kiest voor 'beheerst groeien'. De uitdaging is om de mobiliteit voldoende te blijven faciliteren en tegelijk een duurzame, veilige samenleving te ontwikkelen. Het PVVP stelt daarbij de 'mobilist' centraal, welk vervoermiddel hij of zij ook kiest. Netwerken van de verschillende vervoerwijzen en (weg)beheerders moeten een samenhangend en op elkaar afgestemd geheel vormen (ketenmobiliteit). Samenhang en integratie zijn dan ook de sleutelwoorden van het PVVP.

De Drechtsteden hebben in 2002 het verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2010 beschreven in het Mobiliteitsplan Drechtsteden[3]. Dit plan vormt een strategisch kader voor de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid in de Drechtsteden. Daarnaast biedt het kaders en doelstellingen ten aanzien van de vervoersrelaties met omliggende regio's. Het Mobiliteitsplan stamt nog uit de tijd van voor de landelijke Nota Mobiliteit. Dat betekent dat de nadruk gelegd wordt op het ontmoedigen van autoverkeer. De regio wil voorzien in OV als alternatief voor de auto.

Er is geen gezamenlijk parkeerbeleid geformuleerd. Maar wel biedt het Mobiliteitsplan een kader voor een afgestemde aanpak van parkeerproblemen in de regio.

---

[1] Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht (1999). *Categoriseringsplan gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.*

[2] Drechtsteden (2007). De Drechtse Poort. *Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden.*

[3] Bureau Drechtsteden (2002). *Mobiliteitsplan Drechtsteden. Verkeren in de regio Drechtsteden.*

Aangegeven is dat wordt toegewerkt naar regionale parkeernormen voor woongebieden. De opzet hiervan is overigens niet om door een krappe parkeersituatie het autobezit te beïnvloeden.

De regio streeft, net als het landelijke beleid, naar een Duurzaam Veilig wegennet met een hiërarchische opbouw. De categorisering van wegen wordt consequent doorgevoerd en, waar nodig, vertaald naar aanpassing van de structuur en/of bestaande vormgeving. De gemeenten streven daarbij naar een uniforme vormgeving.

Nationaal beleid
Het rijksbeleid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Het huidige overheidsbeleid gaat uit van het standpunt dat mobiliteit moet. Mobiliteit, zowel van personen als van goederen, is een voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem van deur tot deur en binnen maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Het landelijk beleid is dus niet per definitie meer gericht op het tegengaan van de groei van de automobiliteit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven.

De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Nu de wegencategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd, komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig, educatie en handhaving te liggen.

2.2 Huidige situatie (2007)

Verkeersveiligheid
De gemeente is de afgelopen jaren ondanks de groei van mobiliteit verkeersveiliger geworden. Er zijn geen blackspots [4] in de gemeente aanwezig. Wel valt een aantal locaties op die om aandacht vragen, zoals het kruispunt Weteringsingel – Reeweg, waar in de periode 2004-2006 vijf slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

Leefbaarheid
- De regelgeving voor geluid is vastgelegd in de Wet Geluidshinder. Hierin is de plandrempel op 65 dB [5] gesteld. Van belang is vast te stellen waar de geluidsbelasting deze grens overschrijdt. Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht liggen momenteel 197 woningen in de geluidsklasse 65-69 dB [6]. Deze gebouwen liggen langs de hoofdwegenstructuur.
- Sinds november 2007 is nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit in werking getreden. Deze Wet Luchtkwaliteit geeft de kaders waar de luchtkwaliteit aan moet voldoen. De belangrijkste stoffen zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (belangrijkste PM_{10}). Met behulp van het milieumodel wordt berekend of de wettelijke normen voor NO_2 en PM_{10} worden overschreden [7].

---

[4] Een blackspot is een locatie waar in drie jaar tijd zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

[5] Wijziging Wet Geluidshinder op 1 januari 2007

[6] Bron: Gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht (november 2008). *Ontwerp actieplan richtlijn omgevingslawaai.*

[7] Wet luchtkwaliteit:
- grenswaarde NO_2 40 microgram op basis van jaargemiddelde

De in 2007 geldende jaargemiddelde plandrempel voor NO_2 van 46 µg/m^3 wordt niet overschreden. Uit de berekeningen blijkt tevens dat de jaargemiddelde grenswaarde PM_{10} en de PM_{10} etmaal grenswaarde (35 dagen) niet worden overschreden.

Parkeren
In Hendrik-Ido-Ambacht wordt het parkeren in de huidige situatie beperkt gereguleerd. Er is geen betaald parkeren en op één locatie in het centrumgebied is een blauwe zone ingevoerd. Deze is met name bedoeld om kortparkeerders een plaats te geven bij hun bezoek aan de centrumvoorzieningen.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige parkeersituatie is in oktober 2007 een uitgebreide parkeertelling uitgevoerd in Hendrik-Ido-Ambacht. Tweederde van de openbare parkeervoorzieningen in Hendrik-Ido-Ambacht is in de nachtperiode bezet. Voor een beter inzicht in de huidige situatie en eventuele knelpunten is een onderverdeling gemaakt in 36 deelgebieden, bestaande uit enkele straten. In verschillende gebieden is sprake van een gemiddeld hogere bezettinggraad, zelfs tot boven de 80%. In deze gebieden komt het op straatniveau voor dat de bezettingsgraad oploopt tot boven de 100%. Ook het aandeel foutparkeren ligt in deze gebieden veelal ook hoger.

Er is binnen de gemeente een aantal specifieke aandachtspunten te benoemen. Een belangrijk aandachtspunt is de parkeerdruk die vooral 's nachts in een aantal woongebieden optreedt. Voor een deel wordt dit veroorzaakt doordat er krap gedimensioneerde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Dit leidt tot inefficiënt gebruik en daarmee een tekort aan parkeervoorzieningen. Op zaterdag en werkdagen is een hoge parkeerdruk in mindere mate waarneembaar. Waar wel een hoge parkeerdruk op deze dagen wordt geconstateerd wordt dit veroorzaakt door de specifieke locatie, zoals in gebieden met winkels. Net als in de woongebieden kan ook een hogere parkeerdruk optreden in een aantal werkgebieden (bedrijfsterreinen).

Bereikbaarheid
Om de huidige situatie voor het gemotoriseerde verkeer in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Drechtsteden. Tijdens de ochtend- en de avondspits zijn er hoge intensiteiten bij de aansluitingen met de rijksweg A15 (Noordeinde) en rijksweg A16 (Hendrik Ydenweg). De intensiteit / capaciteitsverhouding ligt rond de aansluitingen hoger dan 90%. Op enkele wegvakken zijn de verkeerstromen zelfs groter dan de capaciteit van de weg. Deze capaciteitsknelpunten leiden in de spits tot wachtrijen die in de avondspits terug kunnen slaan op de snelwegen.

Tot slot is het kruispunt Krommeweg – Langeweg – Bootjessteeg zwaar belast. Dit kruispunt ligt op de grens met de gemeente Zwijndrecht.

- grenswaarde PM_{10} 40 microgram op basis van jaargemiddelde of etmaalgemiddelde 50 µg/m³ wordt meer dan 35 dagen per jaar overschreden

2.3 Autonome situatie 2020

Naast de huidige situatie is ook de autonome situatie 2020 in beeld gebracht. Hiermee wordt inzichtelijk wat de situatie in 2020 in de gemeente is, wanneer geen beleidswijziging optreedt c.q. extra maatregelen worden getroffen.

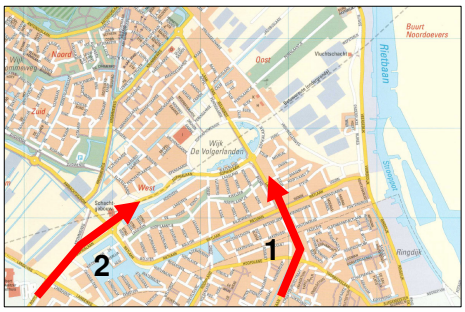
Verkeersveiligheid
Er zijn recentelijk in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht geen blackspots, wel zijn het kruispunt Weteringsingel – Reeweg en de route Antoniuslaan aandachtspunten. Met een stijging van de intensiteiten op onder andere de Antoniuslaan blijven deze wegsituaties ook in de autonome situatie 2020 aandachtspunten.

Leefbaarheid
Er blijkt onder andere dat in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht in 2020 geen overschrijding van de norm luchtkwaliteit optreedt. De geluidsbelasting binnen de gemeente vormt echter wel een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst. Met name van de rijksweg A16 wordt door bewoners binnen de gemeente een hoge geluidsbelasting ondervonden (deze valt overigens wel binnen de normen).

Parkeren
De verwachting is dat de vraag naar parkeerruimte bij de eigen woning de komende jaren gaat toenemen. Voor de woonwijken binnen Hendrik-Ido-Ambacht heeft dit waarschijnlijk ook verschillende gevolgen. In de oudere woonwijken is het autobezit de laatste jaren toegenomen waardoor niet altijd een parkeerplek voor de deur gevonden kan worden. De verwachting is echter dat deze vraag in de toekomst nog verder zal stijgen. In de nieuwe wijk De Volgerlanden zijn recentere parkeernormen toegepast. Dit is de reden dat kan worden aangenomen dat er in de toekomst voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn. De gebieden die op basis van het parkeeronderzoek als knelpunt zijn aangemerkt (zie Bijlage 1) vragen om maatregelen om deze gebieden ook in de toekomst leefbaar te houden.

Bereikbaarheid
In de toekomstige situatie verergeren de huidige bereikbaarheidsknelpunten (zie Bijlage 1). Vooral bij de toegangen tot de rijkswegen A15 en A16 ontstaan capaciteitsproblemen op de Hendrik Ydenweg en het Noordeinde. Dit kan terugslag hebben op de verkeersafwikkeling op de rijkswegen. Ook op de toegangsroutes van de wijk De Volgerlanden ontstaan doorstromingsproblemen. Deze problemen zien we in de autonome situatie 2020 ontstaan:

1) zuid-oostelijke toegang De Volgerlanden, rotonde Laan van Welhorst – Laan van Walburg – Thorbeckelaan – Hoofdland in de gemeente Zwijndrecht en rotonde Laan van Welhorst – Rietlaan;
2) zuid-westelijke toegang De Volgerlanden, kruispunt Krommeweg – Langeweg – Bootjessteeg in de gemeente Zwijndrecht en rotonde Sophialaan – Ambachtsezoom – Rietlaan.



3 AMBITIE VERKEER EN VERVOER

3.1 Inleiding

De doelstellingen en criteria van het GVVP geven aan waar de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht met het verkeer- en vervoerssysteem binnen haar gemeente naar toe wil. De doelstellingen zijn afhankelijk van de huidige situatie (wat is er al bereikt) en de ambitie van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht (wat wil de gemeente nog bereiken). Naast deze doelstellingen zijn criteria voor de verschillende vervoerswijzen geformuleerd. Deze criteria geven concreet aan wat de gemeente wil bereiken. Deze zijn meetbaar zodat na uitvoering van het beleid kan worden bepaald of de gestelde doelen zijn behaald.

Van belang zijn ook de relaties van de gemeente met haar omgeving. Ook hiervoor zijn doelstellingen geformuleerd. Soms kan de gemeente deze doelstellingen niet zelf verwezenlijken, maar het geeft wel aan waar de gemeente zich de komende tijd voor wil inzetten.

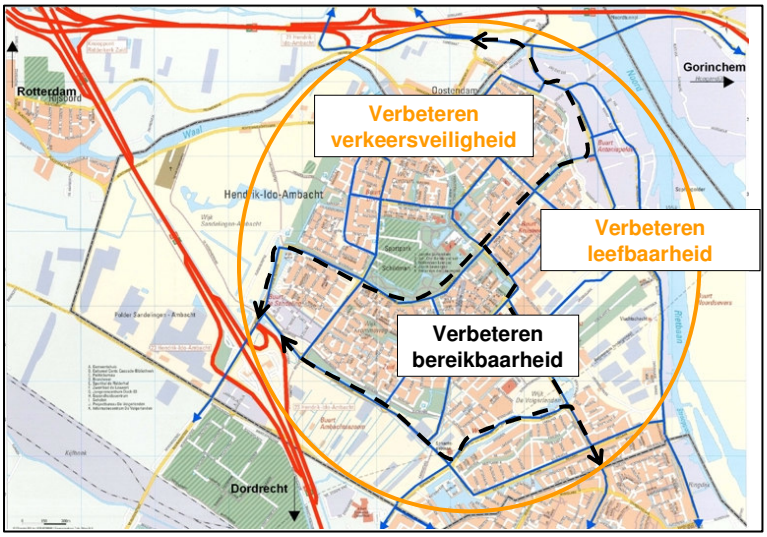
Binnen het beleidskader verkeer en vervoer wordt veelal een onderscheid gemaakt tussen drie thema's:
- bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid;
- leefbaarheid (inclusief parkeren).

De algemene doelstelling van het GVVP is:

> 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.

3.2 Evenwicht tussen beleidsdoelen

Bereikbaarheid van een gebied staat vaak op gespannen voet met de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Al deze thema's zijn echter van groot belang voor het functioneren van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Van belang is daarom om binnen het GVVP te streven naar het optimale resultaat op ieder van de drie geformuleerde beleidsdoelen. De sleutel tot het bereiken van de gestelde doelen ligt bij de bereikbaarheid. Bereikbaarheid die zich richt op de aanwezige mobiliteitsbehoefte in Ambacht en de regio, maar waarbij de effecten op de leefomgeving en verkeersveiligheid in de gemeente integraal worden meegewogen.



3.3 Bereikbaarheid

Doelstelling:

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

Gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtauto en hulpdiensten)
Om Hendrik-Ido-Ambacht bereikbaar te houden is de doorstroming op de in- en uitvalswegen (richting A15 en A16) van belang. Gezien de dagelijkse congestie op de snelwegen en de doorstromingsproblemen van en naar deze wegen (Noordeinde – Nijverheidsweg en Hendrik Ydenweg – Ambachtsezoom) dient de doorstroming verbeterd te worden. Het betreft deels wegen die niet in het beheer zijn van de gemeente. Naast deze wegen is de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente belangrijk. De uitwerking van dit doel in de volgende werkstap is het wensbeeld dat wordt opgesteld voor gemotoriseerd verkeer met daarbij een eenduidige wegencategorisering.

Fiets en voetganger
Het aandeel van de fiets in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht in verplaatsingen tot 7,5 km is in de huidige situatie met 38%[8] vrij hoog. Van belang is, ondanks de enorme groei van het inwonersaantal, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto voor verplaatsingen tot een afstand van 7,5 kilometer in de toekomst te behouden en zelfs te verbeteren. Het stimuleren van het fietsgebruik kan plaatsvinden door randvoorwaarden te creëren voor het gebruik van de fiets in de vorm van goede fietsroutes, maar ook door de voorzieningen te verbeteren zoals het fietsparkeren. Het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets en te voet van belangrijke bestemmingen kan door het aanbieden van een direct en aantrekkelijk netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht zal daarom nog verder moeten voorzien in een netwerk van snelle en comfortabele fietsroutes.

Openbaar vervoer
Openbaar vervoer is één van de alternatieven voor de auto. Voor het busvervoer is de gemeente afhankelijk van de concessies die worden uitgegeven door de provincie Zuid-Holland, in samenspraak met de regio Drechtsteden. Het reguliere busvervoer is na een Europese aanbesteding gegund aan Arriva. Hiernaast biedt de Waterbus - Fast Ferry in de richting van Rotterdam en Dordrecht een goede ontsluitingsmogelijkheid.

De regionale OV-verbindingen (per bus en waterbus) bieden voor Hendrik-Ido-Ambacht voldoende kwaliteit, alleen de aansluiting tussen deze twee OV-systemen (halte Veerweg) bezit die kwaliteit nog niet. De gemeente wenst het OV gebruik verder te stimuleren waar dit mogelijk is. Er is ruimte voor een toename van het openbaar vervoer in Hendrik-Ido-Ambacht, met name op regionaal niveau (Drechtsteden) en interregionaal niveau (Rotterdam). De gemeente zal zich hierbij inzetten voor behoud van openbaar vervoer in de woonwijken en van/naar de voorzieningen voor ouderen en (school)gaande jeugd.

Voorts streeft de gemeente ernaar het reguliere openbaar vervoer en het CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) meer met elkaar te verknopen.

[8] Bron: AVV (2006). *Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006*

Criteria:

1. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht spant zich maximaal in om de capaciteitsknelpunten op de aansluitingen met de A15 en A16 op te lossen.
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 huidige situatie (2007).
3. Het aandeel van de fiets in ritten 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.
4. Het aanleggen van voetgangersoversteken conform richtlijnen.
5. 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 (conform de *ASVV*, CROW 2004).

3.4 Verkeersveiligheid

Doelstelling:

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

Het uitvoeren van het Duurzaam Veilig beleid wordt de komende jaren verder doorgezet. Doel is het verkeer af te wikkelen over die wegen die daarvoor bestemd zijn. Welke wegen bestemd zijn om het verkeer gebundeld af te wikkelen (gebiedsontsluitingswegen), en welke wegen primair een verblijfskarakter hebben (erftoegangswegen), wordt vastgelegd bij de categorisering van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer.

Met alleen de infrastructurele maatregelen kan de verkeersveiligheid worden verbeterd maar ook andere maatregelen zijn noodzakelijk. Dit zijn de mens gerichte maatregelen. Een deel hangt immers af van het gedrag van de gebruikers. Voorlichting, educatie en handhaving zijn belangrijke instrumenten om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Ook de verkeersveiligheid bij scholen heeft aandacht.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse van de huidige situatie blijkt dat in 60% van de ernstige ongevallen langzaam verkeer betrokken is binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht. Verder valt uit de analyse af te leiden dat deze ongevallen voornamelijk op kruispunten plaatsvinden.
Uit de landelijke ongevallencijfers blijkt dat in Hendrik-Ido-Ambacht de betrokkenheid van langzaam verkeer bij ongevallen binnen de bebouwde kom relatief hoog is. In Hendrik-Ido-Ambacht is bij gemiddeld 74% van de ongevallen een brom- of snorfietser, fietser of voetganger betrokken, ten opzichte van 68% in Nederland. Dit geldt ook als met de provincie Zuid Holland en bijvoorbeeld de gemeente Sliedrecht wordt vergeleken. Dit kan deels worden verklaard door het hoge aandeel fietsverkeer in verplaatsingen onder de 7,5 km binnen de gemeente.

Schoolroutes
Een belangrijk aandachtspunt vormt de veiligheid van de schoolgaande kinderen. Deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers vraagt om specifieke voorzieningen om de weg van huis naar school (en vice versa) veilig te kunnen afleggen. Daarnaast is ook de veiligheid in de directe schoolomgeving een belangrijk aandachtspunt. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op schoolroutes en in de directe schoolomgeving is van belang. Dit in nauwe samenwerking met de school en de ouders. Hierbij kunnen zowel infrastructurele als mensgerichte maatregelen getroffen worden.

Criteria:

1. In 2020 zijn er geen VOC's[9] op de wegen in Hendrik-Ido-Ambacht.
2. Het streven is dat het aantal ernstige verkeersongevallen [10] binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht in 2018-2020 met 20%[11] is gereduceerd ten opzichte van het aantal in de periode 2004-2006[12].
3. Deze daling van 20% geldt ook specifiek voor ernstige verkeersongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers en ouderen).
4. Er worden extra maatregelen getroffen ter bevordering van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers en ouderen.
5. Er word samen met school en ouders gewerkt aan een verkeersveilige schoolroute en schoolomgeving.
6. 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.

3.5 Leefbaarheid

Leefbaarheid wordt beschreven op twee verschillende aspecten. Aan de ene kant wordt de leefbaarheid van een kern beïnvloed door de door het wegverkeer veroorzaakte effecten. Dit zijn de effecten op geluid en luchtkwaliteit. Deze worden beschreven in de volgende paragraaf. Aan de andere kant gaat het om het parkeren van voertuigen. Het beschikbaar zijn van parkeerplaatsen, de ruimtevraag van parkeren, en de overlast die soms wordt ervaren zijn een belangrijke factor in waardering van de leefbaarheid in wijken, buurten en straten.

3.5.1 Lucht en geluid

Doelstelling:

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.

---

[9] Een verkeersongevallenconcentratie (VOC) is een locatie waar in drie jaar tijd 12 of meer geregistreerde ongevallen (inclusief UMS ongevallen) hebben plaatsgevonden.

[10] Een ernstig ongeval is een ongeval met dodelijke afloop of (een) ziekenhuisgewonde(n).

[11] Dat betekent: op alle wegen in Hendrik-Ido-Ambacht een reductie van 2,2 ongevallen per jaar. Als wegen van andere wegbeheerders buiten beschouwing gelaten worden: een reductie van 1,6 ongevallen per jaar. Bron: AVV *Ongevallencijfers 2004-2006*.

[12] Met dit criterium conformeert de gemeente zich aan het nationale beleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit. Wanneer het Rijk deze doelstelling bijstelt zal ook de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht tot wijziging overgaan.

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht ligt tussen twee zeer drukke autosnelwegen. Deze wegen brengen een belangrijke belasting ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit binnen de grenzen van de gemeente. Het beperken van de negatieve invloeden van het verkeer op de geluid- en luchtkwaliteit is een belangrijke doelstelling ter verbetering van de leefbaarheid. Daar waar het binnen de mogelijkheden van de gemeente ligt, zal zij maatregelen nemen om de geluidsbelasting langs gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente te beperken. Dit kan door bijvoorbeeld het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Het beperken van problemen ten aan zien van luchtkwaliteit is een
vergelijkbaar doel als het inperken van de geluidshinder. De uitwerking hiervan is dan ook hetzelfde.

Criteria:

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

3.5.2 Parkeren

Doelstelling:

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.

Ruimte -en parkeerruimte in het bijzonder- kan een schaars goed zijn en het is dan ook gewenst die zo goed mogelijk te benutten. Dat betekent dat er zoveel mogelijk naar wordt gestreefd dat parkeerruimte op verschillende tijdstippen van de dag wordt gebruikt door verschillende groepen parkeerders.

Criteria

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%.
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.

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil met het parkeerbeleid ruimte bieden en ruimte maken. Ruimte bieden aan functies die mede afhankelijk zijn van het parkeren (een voorbeeld hiervan kan zijn het toepassen van een blauwe zone ten behoeve van de winkelfunctie in het centrum) en ruimte maken voor functies die door het parkeren in de verdrukking kunnen komen (bijvoorbeeld de leefbaarheid en veiligheid in woongebieden als daar ongewenst / verkeersbelemmerend parkeergedrag voor hulpdiensten plaatsvindt).

Het volgende toetsingskader wordt gehanteerd:
- Bovengenoemde criteria zijn op nagenoeg alle dagen in het jaar haalbaar.
- Eventuele oplossingen of maatregelen dragen bij aan de algemene doelstellingen en wensbeelden van het GVVP.
- De gemeente toetst de situatie met meeweging van mogelijkheden voor, en afspraken over, parkeren op eigen terrein.
- Het gemeentebestuur gaat over tot maatregelen na een evenwichtige belangenafweging van alle betrokkenen.
- Voorgestelde oplossingen of maatregelen kunnen in beginsel voor de gemeente op een kostendekkende manier worden uitgevoerd.

3.6 De strategie

Als strategie om invulling te geven aan de doelen en beleidskeuzen kiest Hendrik-Ido-Ambacht voor het voorkomen van problemen en een verbeterde benutting van bestaande infrastructuur, boven het bouwen van nieuwe infrastructuur. Deze strategie sluit aan bij het beleid van hogere overheden en zal hier puntsgewijs worden toegelicht.

- Benutten

Voorkomen van mobiliteitsproblemen verdient prioriteit vanuit oogpunt van efficiency en toekomstwaarde. Mobiliteitsproblemen kunnen worden voorkomen door ruimtelijke- en economische ontwikkelingen beter af te stemmen op de al aanwezige (of al geplande) infrastructuur. Daar waar de bestaande infrastructuur voldoende capaciteit biedt, is bundeling en concentratie van ontwikkelingen rond bestaande hoofdverbindingen gewenst.

- Beprijzen

Beprijzen is in eerste instantie een instrument van hogere overheden, denk bijvoorbeeld aan “anders betalen voor mobiliteit”. Een voorbeeld van direct beprijzen binnen gemeenten zijn gemeentelijke parkeertarieven. De gemeente ziet hiertoe geen aanleiding en overweegt niet om gebruik te maken van dit instrument.

- Bouwen

Aanleg van nieuwe infrastructuur is verreweg de duurste oplossing voor het oplossen van mobiliteitsproblemen. Daarnaast heeft de aanleg van nieuwe infrastructuur vaak ook een behoorlijke impact op de omgeving. Dit pleit ervoor om terughoudend met dit instrument om te gaan. Dus in bestaande situaties alleen bouwen wanneer benutten geen oplossing biedt. De aanleg van nieuwe infrastructuur en dus ook van nieuwe fietspaden wordt hiermee zeker niet uitgesloten.

4 BELEIDSVISIE INFRASTRUCTUUR

Op basis van de informatie uit de huidige en autonome toekomstige situatie (bijlage 1), en de strategische doelstellingen die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven, wordt in dit hoofdstuk de integrale verkeers- en vervoersvisie op hoofdlijnen van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht geformuleerd. Deze visie bestaat niet uit het oplossen van individuele knelpunten. Voor het bepalen van het optimale verkeerssysteem wordt voor elke vervoerswijze een wensbeeld opgesteld. De wensbeelden zijn door de gemeente in samenwerking met het adviesbureau opgesteld, waarbij geklankbord is met zowel interne (binnen de gemeente) als externe belanghebbenden. In de volgende paragrafen is uitvoerig toegelicht hoe de wensbeelden zijn opgesteld.

De wensbeelden worden vervolgens zoveel mogelijk vertaald naar het bestaande wegennet en afgestemd met elkaar, hieruit volgen de voorkeurstructuren. Hierdoor ontstaat er een samenhangend netwerk voor alle vervoerswijzen. In de volgende paragrafen wordt per vervoerswijze de gewenste verkeerstructuur voor Hendrik-Ido-Ambacht beschreven door middel van kaartbeelden en een toelichting. De thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid komen in de beschrijving van de wensbeelden per modaliteit naar voren.

4.1 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer

De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft een wegencategoriseringsplan, dat is vastgesteld in december 1999. In deze paragraaf wordt dit plan geactualiseerd. Het wensbeeld voor gemotoriseerd verkeer vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, heeft samen met het wensbeeld vanuit het oogpunt van de hulpdiensten geleid tot een voorkeurstructuur gemotoriseerd verkeer. Dit is de geactualiseerde versie van het wegencategoriseringsplan en is te vinden aan het eind van paragraaf 4.1.

4.1.1 Wensbeeld vanuit oogpunt verkeersveiligheid en leefbaarheid

Het verkeersnetwerk van Hendrik-Ido-Ambacht moet in de eerste plaats het lokale verkeer faciliteren. Lokaal verkeer is onder te verdelen in intern en extern verkeer. Intern verkeer bestaat uit verplaatsingen tussen herkomsten en bestemmingen binnen Hendrik-Ido-Ambacht, bijvoorbeeld het verkeer vanuit de wijk De Volgerlanden naar winkelcentrum De Schoof. Extern verkeer heeft een herkomst of bestemming in Hendrik-Ido-Ambacht, maar heeft ook een relatie met een herkomst of bestemming buiten de gemeente. Inwoners uit Hendrik-Ido-Ambacht die met de auto naar hun werk in Rotterdam reizen zijn een voorbeeld van extern verkeer. De externe verbindingen lopen vooral via de autosnelwegen. Voor extern verkeer zijn verder de toeleidende wegen naar de A15 en A16 van belang.

Voor het lokale verkeer moeten er goed toegankelijke wegen zijn die het verkeer binnen de gemeente, en naar de autosnelwegen A15 en A16 (extern), goed ontsluiten. Daarnaast rijdt er over de wegen van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht ook een deel doorgaand verkeer. Dit is verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in de gemeente. Het wegennetwerk van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft niet als primaire taak om dit verkeer te faciliteren.

Relatie met Toekomstvisie en Structuurvisie
Binnen de gemeente bepaalt de ruimtelijke ordening - de verdeling van de functies wonen, werken, winkelen en recreëren binnen de gemeente - het wensbeeld. Het wensbeeld voor gemotoriseerd verkeer is opgesteld op basis van de (toekomstige) ligging van de verkeersaantrekkende en –producerende functies binnen de gemeente. De volgende ruimtelijke voorzieningen worden voor gemotoriseerd verkeer

meegenomen: woonbuurten, bedrijventerreinen, winkelcentra en recreatieve voorzieningen. Deze voorzieningen moeten bereikbaar zijn via de hoofdwegenstructuur (HWS). Er is daarom afstemming gezocht met de toekomstvisie en de structuurvisie die de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft vastgesteld. Deze hebben een belangrijke relatie met het GVVP.
Binnen de structuurvisie zijn immers de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen een gemeente vastgelegd, terwijl het GVVP een visie geeft op een goed functionerend en evenwichtig verkeerssysteem. Beide beleidsplannen hebben een gezamenlijk doel, namelijk het vastleggen van een structuur voor de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht waarin de stedelijke gebieden naadloos zijn aangesloten op een evenwichtig verkeerssysteem.

De belangrijkste aspecten uit de toekomstvisie en structuurvisie, die meegenomen zijn in het GVVP zijn:

– Uitbreiding winkelcentrum De Schoof richting gemeentehuis

De Schoof blijft bereikbaar via de HWS, via de Antoniuslaan en de Van Godewijckstraat. De HWS doorkruist de uitgebreide Schoof niet, waardoor ter plaatse geen barrièrewerking ontstaat en er een prettig verblijfs- en winkelgebied wordt geschapen.

– Recreatiegebied in de polder Sandelingen-Ambacht

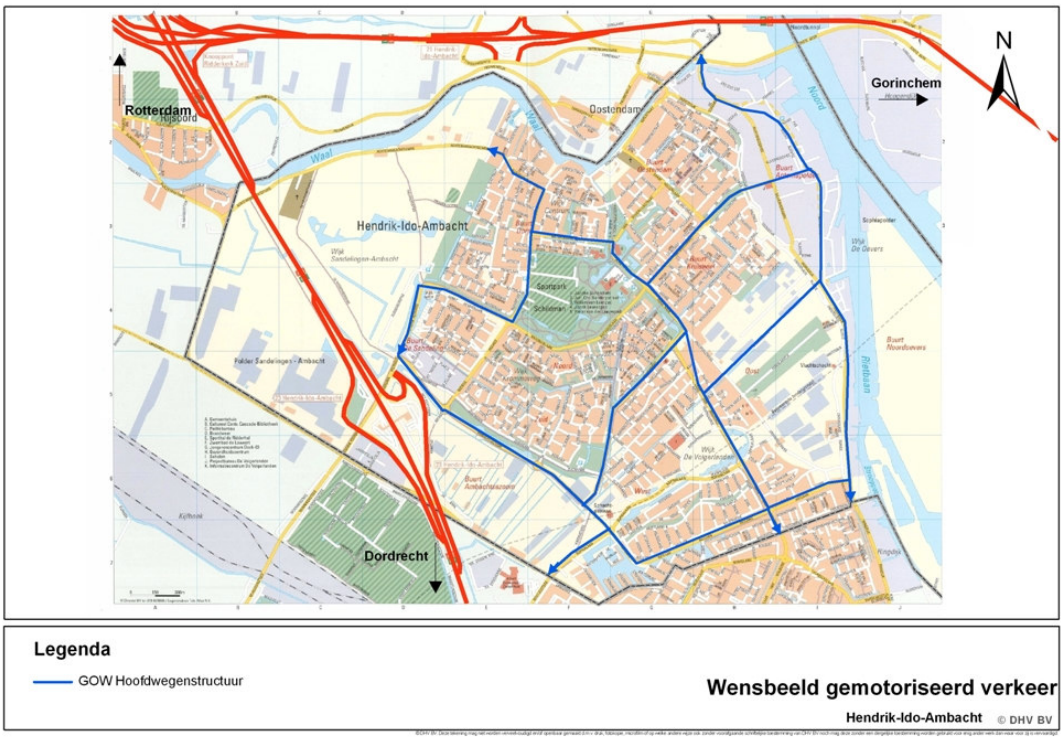
Het wensbeeld bevat geen nieuwe infrastructuur aan de westkant van Hendrik-Ido-Ambacht, aan de rand van recreatiegebied Sandelingen-Ambacht.

– Burgemeester Baxpark

Het burgemeester Baxpark wordt aangesloten bij de wijk Krommeweg, door de Antoniuslaan uit de HWS te halen.

– Industrie- en bedrijventerreinen

De huidige en geplande locaties voor industrie- en bedrijventerreinen worden ontsloten via de HWS.



Verkeersveiligheid en leefbaarheid
Op basis van interne en externe verkeersrelaties is een wensbeeld opgesteld voor het gemotoriseerde verkeer. Dit wensbeeld vormt de visie op de wegencategorisering en geeft de wegen met een verkeersfunctie binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht weer. De visie is afgestemd op de principes van het landelijke Duurzaam Veilig-beleid. Het wensbeeld voor het gemotoriseerde verkeer is in het blauw (type A) weergegeven op de vorige bladzijde.

In de huidige situatie zijn er in Hendrik-Ido-Ambacht relatief veel gebiedsontsluitingswegen en zijn de verblijfsgebieden klein. Dit heeft tot gevolg dat mensen voor het bereiken van dagelijkse bestemmingen vaak een drukke weg moeten oversteken. Daarom verdient het de voorkeur een minder fijnmazige HWS te realiseren. Hierdoor zijn de verblijfsgebieden groter en vallen de dagelijkse functies meer binnen één verblijfsgebied. De wegen in dit gebied hebben een verblijfsfunctie. De wegen met een verkeersfunctie liggen buiten de verblijfsgebieden.

Uit modelberekeningen blijkt dat het gekozen alternatief, met de HWS bestaande uit de gebiedsontsluitingswegen van de hoofdwegenstructuur (50 km/uur) [13] het verkeer meer geconcentreerd wordt op de HWS. Blijkbaar is dit een logische structuur voor gemotoriseerd verkeer. Ten opzichte van overige varianten rijdt er minder verkeer over lagere orde wegen, dit is positief voor de verkeersveiligheid.

Op basis van bovenstaande overwegingen is daarom de verkeerskundige wens de volgende routes uit de HWS te halen (ten opzichte van de autonome situatie):
– De Schenkel – Veersedijk – Kerkstraat – Graaf Willemlaan – Van Godewijckstraat;
– Pompe van Meerdervoortsingel;
– Admiraal de Ruijterlaan – Nibbelinkstraat;
– Sophialaan;
– Avelingen – Gemeenlandskade – De Hil.

De noordelijke ontsluiting van Hendrik-Ido-Ambacht verloopt hierdoor primair via de route Noordeinde – Verlengde tracé Antoniuslaan.

4.1.2 Wensbeeld vanuit oogpunt hulpdiensten

Het wensbeeld van het gemotoriseerde verkeer (zie vorige bladzijde) is opgesteld vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Echter, dit wensbeeld kan consequenties hebben voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en openbaar vervoer. Om hier inzicht in te krijgen zijn de wensbeelden voorgelegd aan vertegenwoordigers van de politie, brandweer, ambulancedienst en het openbaar vervoer bedrijf.

Bij dit overleg gaven de hulpdiensten aan dat het halen van de wettelijk vastgelegde aanrijtijd (voor ambulances 15 minuten en voor brandweer 8 minuten) via de HWS aangegeven in het wensbeeld, niet kan worden gegarandeerd. De volgende wegen maken deel uit van de aanrijroutes van de hulpdiensten:
– Reeweg – Antoniuslaan;
– Graaf Willemlaan – Van Godewijkstraat;
– Pompe van Meerdervoortsingel;
– Avelingen – Gemeenlandskade – De Hil;
– Admiraal de Ruijterlaan – Nibbelinkstraat.

[13] Alle overige wegen binnen de bebouwde kom zijn in deze modelberekeningen gesteld op 30km/uur.

Op een 30 km/uur weg kan een hulpvoertuig minder hard rijden. Ook de verkeersremmende maatregelen op 30 km/uur-wegen, zoals verkeersdrempels, zijn een knelpunt, omdat ze niet met een hogere snelheid zijn te passeren en discomfort opleveren voor chauffeur en inzittenden.
Daarnaast kunnen hulpdiensten vertraging oplopen op knelpunten in de hoofdwegenstructuur. Op dit moment zijn er knelpunten bij de aansluitingen met de rijkswegen, bij het Noordeinde (A15) en de Hendrik Ydenweg (A16).

De hulpdiensten vinden het om deze reden ongewenst de maximumsnelheid op bovenstaande wegen te reduceren. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil dit verzoek honoreren, door een tweede categorie wegen aan de HWS toe te voegen, de GOW type B weg. De categorie B wegen (zie de GOW type B-wegen in de voorkeurstructuur op bladzijde 26) worden ook wel 'grijze wegen' genoemd, omdat ze zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben. Op deze categorie wegen geldt in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht een maximumsnelheid van 50 km/uur.

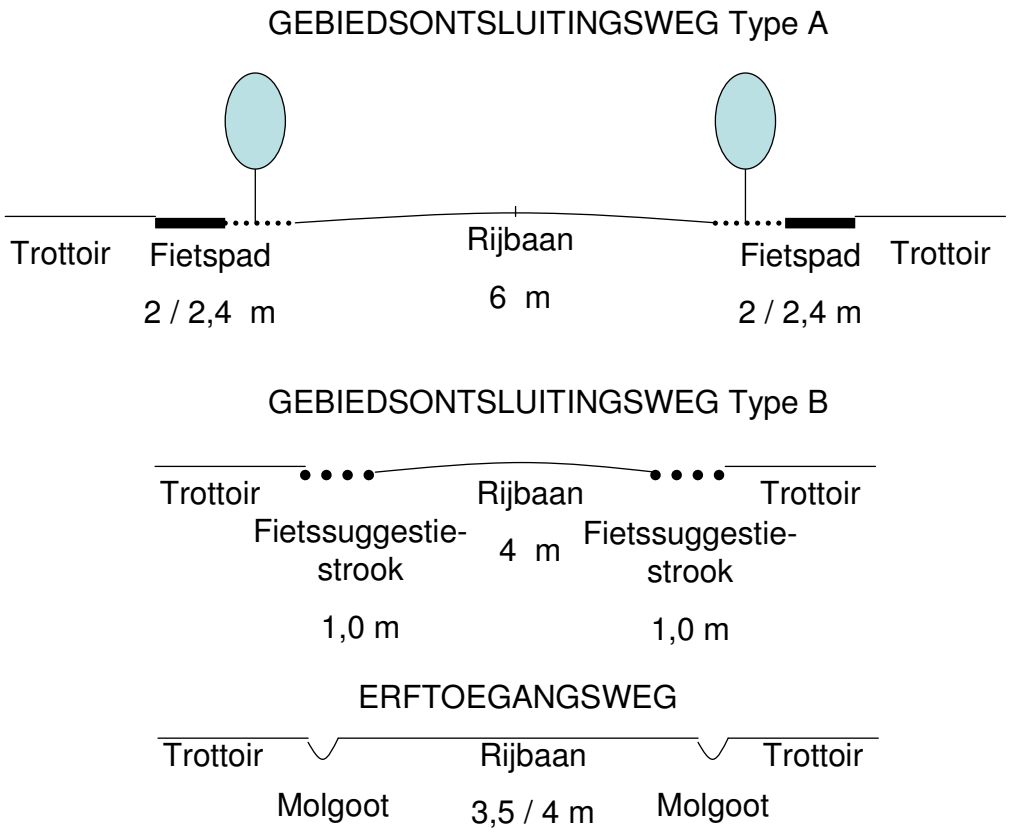
Bij deze visie worden de volgende opmerkingen geplaatst:
- De categorisering is getoetst op de toekomstige verwachte intensiteiten (2020), zoals deze zijn berekend met het regionale verkeersmodel Drechtsteden (bijlage 4). Hierbij wordt opgemerkt dat op een aantal wegen, gelegen binnen een verblijfsgebied, een hoge intensiteit heeft voor een erftoegangsweg. Dit zijn:
  - Avelingen en De Hil;
  - Graaf Willemlaan;
  - Damweg.
- Vrachtverkeer naar de Schoof, aangewezen als het hoofdwinkelcentrum van Hendrik-Ido-Ambacht, kan gebruik maken van de route Noordeinde – Antoniuslaan – Graaf Willemlaan (vanaf de A15) of de route Hendrik Ydenweg – Antoniuslaan – Graaf Willemlaan (vanaf de A16).

4.1.3 Voorkeurstructuur gemotoriseerd verkeer

De voorkeurstructuur is weergegeven op bladzijde 26. Op basis van de opmerkingen van de hulpdiensten en het openbaar vervoer zijn de volgende wegen toegevoegd aan de HWS:
- route Reeweg – Antoniuslaan;
- Van Godewijkstraat .

De volgende wegen zijn toegevoegd als GOW B:
- Graaf Willemlaan;
- Pompe van Meerdervoortsingel;
- Avelingen – Gemeenlandskade – De Hil;
- Admiraal de Ruijterlaan – Nibbelinkstraat;
- Rietlaan.

Inrichtingsuitgangspunten
De volgende profielen worden als uitgangspunt gehanteerd bij het herinrichten van wegen. De inrichting hangt af van de functie van een weg (gebiedsontsluitingsweg type A, gebiedsontsluitingsweg type B of erftoegangsweg). Afhankelijk van de beschikbare ruimte kan onderbouwd afgeweken worden van de inrichtingsuitgangspunten. De vormgeving van inritten en het al dan niet toestaan van inritten is vastgelegd in het door de gemeente opgestelde 'Inrittenbeleid'.

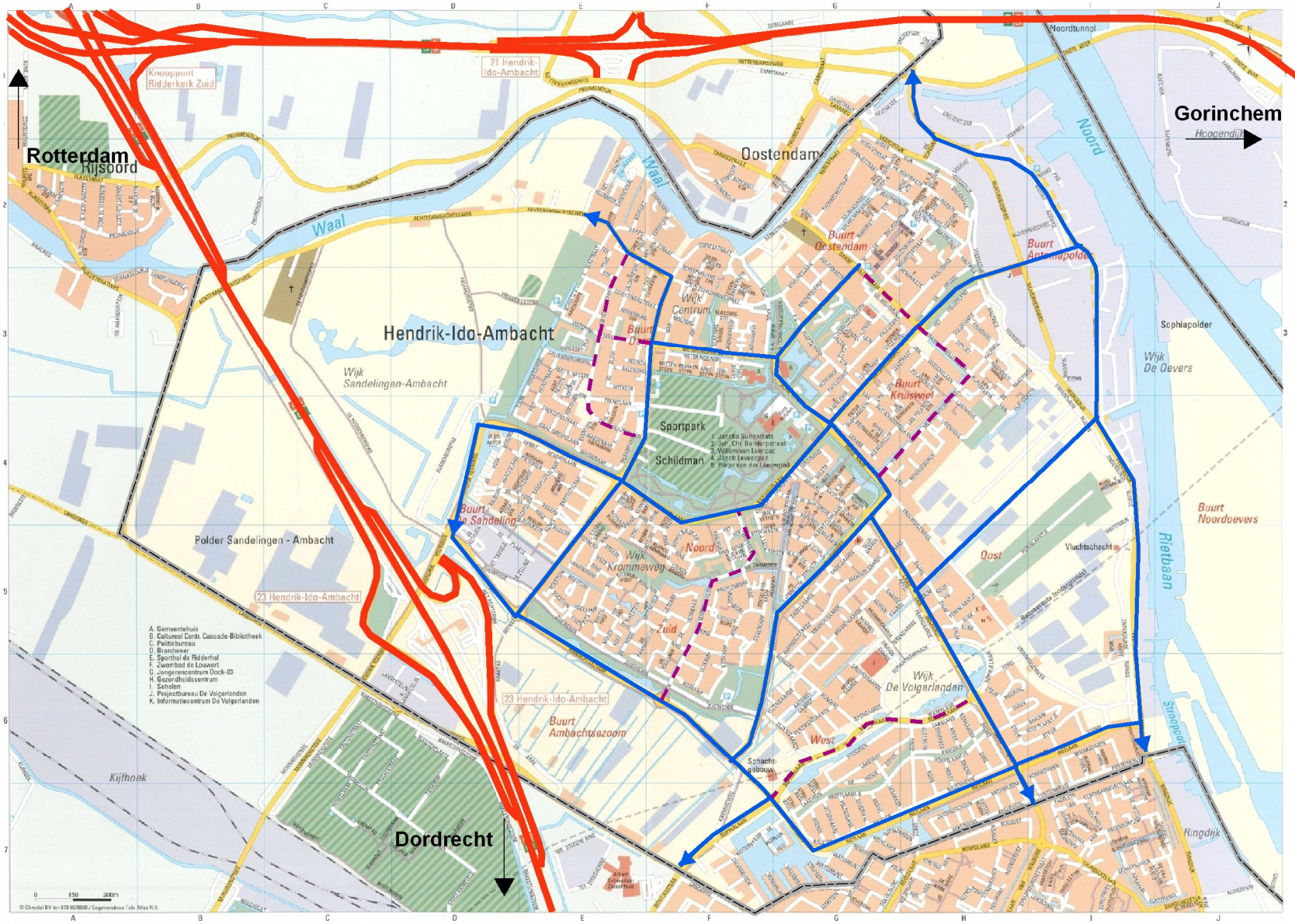


Afbeelding 1: Inrichtinguitgangspunten voor gemotoriseerd verkeer

4.1.4 Knelpunten

Wanneer het wensbeeld voor autoverkeer wordt vergeleken met de autonome situatie 2020 en eisen ten aanzien van Duurzaam Veilig, komen de volgende knelpunten naar voren:

– Op een aantal kruispunten zijn op basis van het verkeersmodel Drechtsteden hoge intensiteiten te verwachten, in theorie kan dit tot problemen met de verkeersafwikkeling leiden. Of dit ook in de praktijk tot problemen leidt is niet onderzocht. Dit is aanleiding om deze locaties de komende jaren te monitoren. Deze kruispunten zijn:
  - kruispunt Noordeinde – Brugtracé A15;
  - kruispunt Noordeinde – Nijverheidsweg (verlengde tracé Antoniuslaan);
  - kruispunt Hendrik Ydenweg – Ambachtsezoom;
  - kruispunt Ambachtsezoom – Krommeweg;
  - kruispunt Reeweg - Weteringsingel
  - kruispunt Hoge Kade - Weteringsingel
  - rotonde Hoge Kade – Antoniuslaan
– Het gebruik van een aantal wegen komt niet overeen met de gewenste functie (bijvoorbeeld een hoge intensiteit), voorbeelden hiervan zijn:
  - Avelingen;
  - De Hil;
  - Graaf Willemlaan;
  - Damweg;
  - Achterambachtseweg



Legenda

Type A (GOW Hoofdwegenstructuur)

Type B (GOW Ten behoeve van hulpdiensten)

Voorkeursstructuur gemotoriseerd verkeer

Hendrik-Ido-Ambacht

© DHV BV

©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

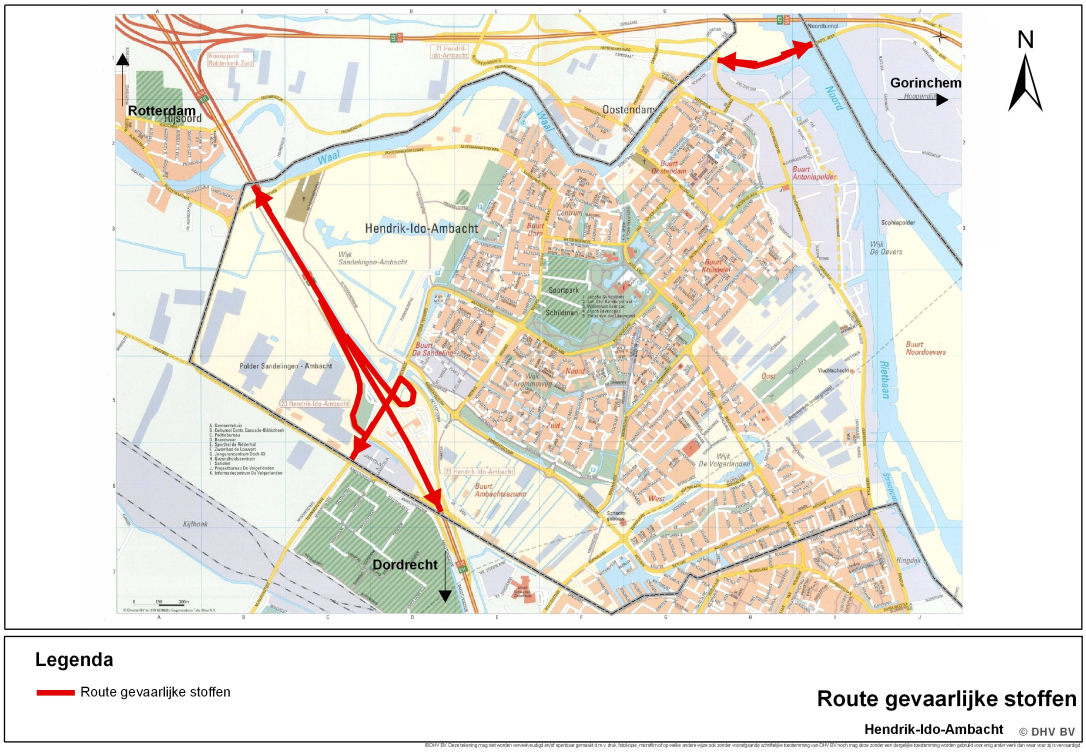
4.2 Routering gevaarlijke stoffen

De Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen biedt gemeenten de mogelijkheid het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen binnen aangegeven grenzen te reguleren door middel van het vaststellen van een Route Gevaarlijke Stoffen. Het doel van routering is om via regulering van het vervoer van de meest gevaarlijke stoffen over de weg, te komen tot een duidelijk en zo veilig mogelijk netwerk van wegen. Hiermee wordt de openbare veiligheid bevorderd, door het verkleinen van de kans op, en het effect van een incident.

Op basis van regionale uitgangspunten is binnen de gemeentegrenzen een aantal wegen als route voor gevaarlijke stoffen (klasse I) vastgesteld. Het betreft de volgende weggedeelten (zie Afbeelding 3):

– rijksweg A16, inclusief op- en afritten;
– Hendrik Ydenweg vanaf de kruising Langeweg tot en met de afrit vanuit de richting Dordrecht;
– omleidingsroute Brugtracé over de Noord (N915).

Omdat het zo veel mogelijk vermijden van de bebouwde kom tevens één van de regionale uitgangspunten is, zal het vervoer van gevaarlijke stoffen naar een bestemming binnen de bebouwde kom slechts met een ontheffing kunnen plaatsvinden. Gelet op het geringe aantal te bevoorraden bestemmingen verdient dit de voorkeur boven het aanwijzen van een route binnen de bebouwde kom. Een dergelijke ontheffing wordt op verzoek door de Milieudienst Zuid-Holland Zuid aan een transporteur verstrekt en kan bijvoorbeeld voor een periode van een jaar van kracht zijn. De bebording en de handhaving van de route wordt in een later stadium nader uitgewerkt.



Afbeelding 3. Routering gevaarlijke stoffen gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

4.3 Wensbeeld parkeren

Parkeren is balanceren. Balanceren tussen wensen van gebruikers en ruimtelijke mogelijkheden. Balanceren tussen bereikbaarheidsaspecten en economische c.q. ruimtelijke aspecten. Parkeerbeleid is daarmee één van de sturingsinstrumenten van een gemeente. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil met het parkeerbeleid zowel ruimte bieden als ruimte maken.

Er wordt zoveel mogelijk gestreefd naar de situatie dat parkeerruimte op verschillende tijdstippen van de dag wordt gebruikt door verschillende groepen parkeerders. De winkelgebieden bieden bij uitstek kansen voor dit dubbelgebruik, omdat er verschillende groepen zijn die er willen parkeren. Parkeerplaatsen kunnen overdag door winkelbezoekers en werkers worden gebruikt en 's avonds en 's nachts door bewoners die er overdag in mindere mate aanwezig zijn. Voor andere gebieden met meer solitaire functies, zoals werk- of woongebieden, zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik vaak beperkter.

Ruimtelijke ontwikkelingen
Met name bij het realiseren van nieuwbouw (zowel grote plannen als De Volgerlanden en Oostendam als bij kleine inbreidingsplannen) komt de vraag naar boven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn en hoe deze aangelegd kunnen worden.

Parkeervraag
Landelijk zijn hiervoor richtlijnen ontwikkeld waarbij afhankelijk van diverse factoren per soort bestemming wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Deze kencijfers kennen een grote bandbreedte. Hierbij spelen locatiekenmerken een belangrijke rol[14], en bij woningen ook de prijsklasse. In Hendrik-Ido-Ambacht worden de landelijke richtlijnen (uitgegeven door het CROW) toegepast. In de landelijke richtlijnen is de gebiedsindeling tweeledig. Allereerst wordt gekeken naar de verstedelijkingsgraad van een gemeente conform de CBS-indeling. Volgens deze indeling is Hendrik-Ido-Ambacht een matig verstedelijkte gemeente. Daarnaast wordt binnen een gemeente onderscheid gemaakt naar het centrum, de schil/overloopgebied en de rest bebouwde kom. Ook hierbij geldt weer dat in het centrum bewoners dichter bij de meeste bestemmingen wonen en er vaak een groter aanbod van alternatieven is terwijl in de rest van de bebouwde kom dit niet het geval is. Om deze reden valt het centrum voor de parkeerkencijfers niet direct samen met de wijk centrum zoals die in Hendrik-Ido-Ambacht is benoemd. Voor de parkeerkencijfers wordt alleen De Schoof en directe omgeving als centrum gezien. De rest van het gebied tussen de Kerkstraat, Veersedijk, Antoniuslaan en Hoge Kade wordt gezien als schil/overloopgebied en de overige gebieden als rest bebouwde kom.

Naast deze gebiedsindeling is met name voor woningen en winkelvoorzieningen nog een nader onderscheid noodzakelijk. Ten aanzien van woningen betreft dit een indeling naar prijsklasse goedkoop, midden en duur. De gemeente hanteert hierbij momenteel de grenzen van € 150.000 en € 255.000 [15]. Ten aanzien van winkelvoorzieningen betreft dit een indeling naar hoofdwinkelcentrum (de Schoof), wijk- en buurtwinkelcentra (de overige winkelcentra) en grootschalige detailhandel (tuincentra, bouwmarkten e.d.) .

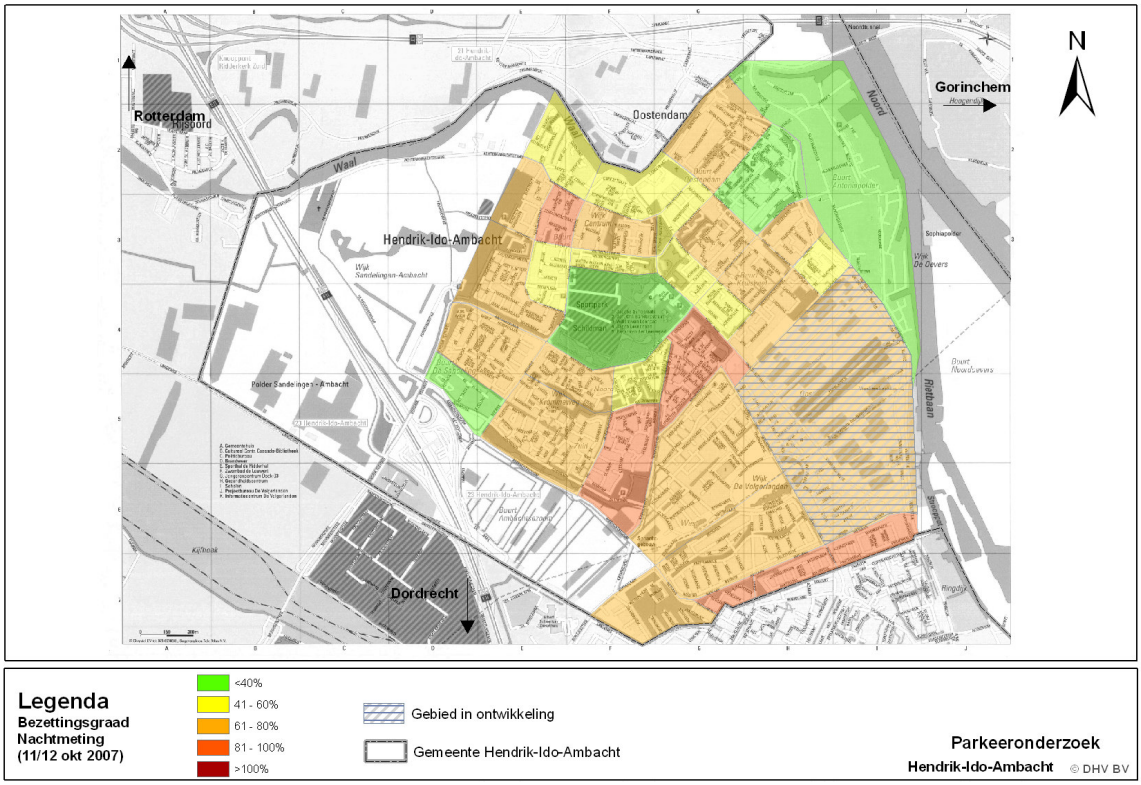
Bestaande gebieden
De parkeersituatie in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is bij de inventarisatie van de huidige situatie in beeld gebracht (zie Afbeelding 4). Op basis van dit onderzoek kan worden gesteld dat een aantal gebieden binnen de gemeente om aandacht vraagt.

---

[14] Zo is bij een woning op het platteland (waarbij reisafstanden vaak langer zijn en het openbaar vervoer minder vaak een alternatief is) meer parkeerruimte nodig dan bij een vergelijkbare woning in het centrum van een grote stad.
[15] Dit sluit aan bij de grenzen die zijn gehanteerd bij de ontwikkeling van de wijk De Volgerlanden.

Er zijn in Hendrik-Ido-Ambacht circa 12.400 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Tweederde van deze parkeervoorzieningen is in de nachtperiode bezet. Binnen enkele van de 36 onderzochte deelgebieden is sprake van een gemiddeld hogere bezettinggraad gedurende de nacht, zelfs tot boven de 80%. In deze gebieden komt het op straatniveau voor dat de bezettingsgraad oploopt tot boven de 100%. Ook het aandeel foutparkeren ligt in deze gebieden veelal ook hoger.

Op basis van de nachtelijke meting zijn 14 gebieden geselecteerd voor een vervolgmeting op een weekdag en zaterdag. In het vervolgonderzoek is voor deze gebieden gekeken naar het verloop van de bezettinggraad en het aantal foutief geparkeerde voertuigen (illegale parkeerdruk) over de dag.



Afbeelding 4. Resultaten nachtelijke parkeermeting

4.3.1 Hoofdlijnen parkeerbeleid Hendrik-Ido-Ambacht

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie en de doelstellingen en criteria worden in deze paragraaf de hoofdlijnen van het parkeerbeleid beschreven. Ieder gebied kent zijn eigen gebruikers en dus ook parkeerders. De parkeersituatie in een gebied is afhankelijk van het soort en de hoeveelheid van functies in een gebied. De eventuele parkeerproblemen die optreden zijn afhankelijk van deze functies en haar gebruikers. In het beleid worden daarom een aantal gebieden onderscheiden. Daarnaast is ook een aantal gebruikersgroepen te benoemen die in een gebied kunnen voorkomen.

Woongebieden

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de woongebieden die in een directe schil rond De Schoof liggen, De Volgerlanden en de overige woongebieden. In woongebieden rond De Schoof kunnen specifieke parkeerproblemen optreden die gerelateerd zijn aan de centrumfunctie. De overige woongebieden hebben vooral een woonfunctie waar problemen kunnen optreden die gerelateerd zijn aan de woonfuncties. In De Volgerlanden is een parkeernorm van gemiddeld 1,7 parkeerplaatsen per woning vastgesteld. Om rekening te houden met een stijgende parkeerbehoefte in de toekomst dient een reservering van 0,3 plaatsen per woning in het openbare gebied te worden opgenomen.

Afbeelding 5: Parkeren in De Volgerlanden

Centrumvoorzieningen

Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht bevinden zich de belangrijkste centrumfuncties binnen het winkelcentrum De Schoof. Daarnaast is er nog een aantal kleinere buurtwinkelcentra zoals het Louwersplein, Reeweg en in De Volgerlanden. In deze gebieden mag de parkeerdruk op piekmomenten rond centra oplopen tot maximaal 90%. Daarnaast zijn er nabij het gemeentehuis enkele centrumvoorzieningen, zoals het cultureel centrum, bibliotheek, sport- en recreatievoorzieningen (De Louwert, Ridderhal, Sportpark Schildman en Burgemeester Baxpark).

Uniformiteit parkeerreguleringsmaatregelen bij winkelcentra

Het instellen van blauwe zones bij winkelcentra is een vorm van parkeerregulering die in Hendrik-Ido-Ambacht wordt toegepast. In dit kader overweegt het college om blauwe zones toe te passen bij het winkelcentrum De Schoof (parkeerterrein ter hoogte van het kruispunt Graaf Willemlaan – Willem de Zwijgerstraat) en het parkeerterrein aan de voorzijde van winkelcentrum Reeweg.

Het verdient de voorkeur om, waar de gemeente beslist dat parkeerregulering noodzakelijk is, de regulering op dezelfde wijze toe te passen als elders in de gemeente. Parkeerregulering is maatwerk om de bereikbaarheid en leefbaarheid in een bepaald gebied te kunnen garanderen. De gemeente heeft in principe verschillende mogelijkheden voor parkeerregulering ter beschikking, zoals vergunninghoudersparkeren, blauwe zones of betaald parkeren. Voor elk specifiek probleem wordt afgewogen welke regulering het beste resultaat geeft en wat de effecten zijn op de directe omgeving. In het kader van besluitvorming wordt overwogen welk effect de reguleringsmaatregel kan hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische belangen.

Het instellen van parkeerregulering bij het ene winkelcentrum kan tot gevolg hebben dat de klanten naar een ander winkelcentrum in de gemeente gaan, of zelfs daar buiten. Economische belangen is één van de overwegingen die meegenomen kan worden bij een besluit tot parkeerregulering. Wanneer dergelijke effecten optreden, dan wel verwacht worden, kunnen ook maatregelen elders worden overwogen.

Naast de blauwe zone bij winkelcentrum de Schoof komt ook een vorm van parkeerregulering naar voren bij het winkelcentrum in De Volgerlanden. Op grond van parkeerbehoefte en het verwachte toekomstige parkeeraanbod is voor de bouw van het winkelcentrum besloten om een ondergrondse parkeergarage te bouwen, die parkeergelegenheid biedt voor zowel de betreffende bewoners als de bezoekers en personeel van de winkels en scholen. De aanleg van een parkeergarage maakt parkeerregulering mogelijk noodzakelijk, aangezien de straatparkeerplaatsen zich dichterbij de bestemming bevinden dan de plaatsen in de parkeergarage, terwijl bovendien een vorm van betaald parkeren zal worden toegepast.

Werklocaties
De bedrijventerreinen Antoniapolder, De Sandeling en Langeweg-Zuidwende (werktitel) zijn de belangrijkste werklocaties. Parkeren vind hier in beginsel plaats op eigen terrein.

Sportterreinen
De sportvoorzieningen zijn in Hendrik-Ido-Ambacht gelegen in Sportpark Schildman. Sportvoorzieningen hebben in de meest gevallen een specifiek gebruik en daarbij ook een eigen parkeergedrag. De parkeerdruk vindt voornamelijk plaats op doordeweekse avonden en op zaterdag overdag. Verder is in De Volgerlanden een nieuwe multifunctionele sporthal gerealiseerd, de Sophiahal. Deze hal ligt vlak naast het scholencomplex en het toekomstige winkelcentrum. In principe voorzien sportfuncties in hun eigen parkeervoorzieningen.

Gebruikersgroepen
De hiervoor beschreven gebieden kennen gemiddeld genomen ieder hun eigen gebruikers. Onderstaande tabel geeft in overzicht van de betreffende gebruikersgroepen per gebied.

Gebruikersgroepen	Woongebieden	Centrum voorzieningen	Werklocaties	Sportvoorzieningen
Bewoners	X	X		
Bezoek van bewoners	X	X		
Winkel(markt)bezoek		X		
Werkers van winkels		X		
Werkers van kantoren		X	X	
Overige werkers			X	
Bezoek van bedrijven		X	X	
Recreatief (horeca) bezoek		X		X
Sporters en overig bezoek				X

Op hoofdlijnen is het parkeerbeleid van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht eenvoudig. Alleen indien nodig, worden maatregelen getroffen. Waar het nu of in de toekomst nodig is, wordt gekeken welke maatregelen voor een adequate oplossing zorgen en die gedragen worden door de meeste betrokkenen. Afhankelijk van de situatie kan maatwerk geboden worden bij het zoeken naar oplossingen voor geconstateerde parkeerproblemen.

Er wordt per locatie (zowel nieuwbouw als inbreiding) rekening gehouden met landelijke parkeernormen. De parkeermogelijkheden die gerealiseerd worden zijn in overeenstemming met de te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. In de oudere/bestaande wijken moet rekening worden gehouden met een hoge(re) parkeerdruk. Deze wijken zijn vormgegeven op basis van het destijds lagere autobezit. Binnen de wijken resteert veelal geen openbare ruimte om deze te herinrichten voor aanvullende parkeervoorzieningen.

Wanneer iets een parkeerprobleem is, is van meerdere factoren afhankelijk. In principe wordt uitgegaan van de regel dat een meerderheid van de belanghebbenden in een bepaald gebied een parkeerprobleem ervaart. Wanneer dat het geval is, kan mede op basis van onderzoek getoetst worden of er een onacceptabele parkeersituatie is. Bij de uitvoering en beoordeling hanteert de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht de doelstellingen en criteria uit dit GVVP (zie Hoofdstuk 3) en voor de onderscheiden deelgebieden de volgende wensbeelden.

Woongebieden

Wensbeeld: de leefbaarheid waarborgen en voldoende parkeerruimte bieden aan bewoners en hun bezoek op beperkte loopafstand, waarbij in de avond/nachtperiode de parkeerdruk gemiddeld per buurt maximaal 90% is (zie criteria in hoofdstuk 3).

Primaire gebruikersgroepen:

- bewoners
- bezoek van bewoners

Secundaire gebruikersgeroepen:

- werkers en bezoekers van kleinschalige bedrijvigheid
- overige parkeerders

Centrum voorzieningen

Wensbeeld: het waarborgen van de vitaliteit van economische en maatschappelijke functies door het faciliteren van parkeervoorzieningen op beperkte loopafstand, waarbij de parkeerdruk op piekmomenten maximaal 90% bedraagt (zie criteria in hoofdstuk 3).

Primaire gebruikersgroepen:

- bewoners
- bezoekers van centrumvoorzieningen
- bezoek van bewoners

Secundaire gebruikersgeroepen:

- werkers van winkels of bedrijven
- overige parkeerders

Werklocaties

Wensbeeld: het waarborgen van de bereikbaarheid en de vitaliteit van economische functies, waarbij het parkeren in beginsel plaatsvindt op eigen terrein van de kantoren en bedrijven.

Primaire gebruikersgroepen:

- Werkers van kantoren en bedrijven
- Bezoekers van kantoren en bedrijven

Secundaire gebruikersgeroepen:

- Overige parkeerders
- Parkeren door vrachtwagens

4.3.2 Knelpunten

Op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de eerder gestelde doelstellingen en criteria, is een aantal knelpunten te benoemen. Een belangrijk aandachtspunt is de parkeerdruk die vooral 's nachts in een aantal woongebieden optreedt. Voor een deel wordt dit veroorzaakt doordat er in een aantal gebieden krap gedimensioneerde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Dit leidt tot inefficiënt gebruik en daarmee een tekort aan parkeervoorzieningen. In enkele gebieden leidt dit tot verkeersbelemmerend parkeren, vooral hulpdiensten kunnen hier last van hebben. Op basis van het parkeeronderzoek vragen de volgende gebieden extra aandacht (op volgorde van prioriteit, zie Afbeelding 6)[16]:

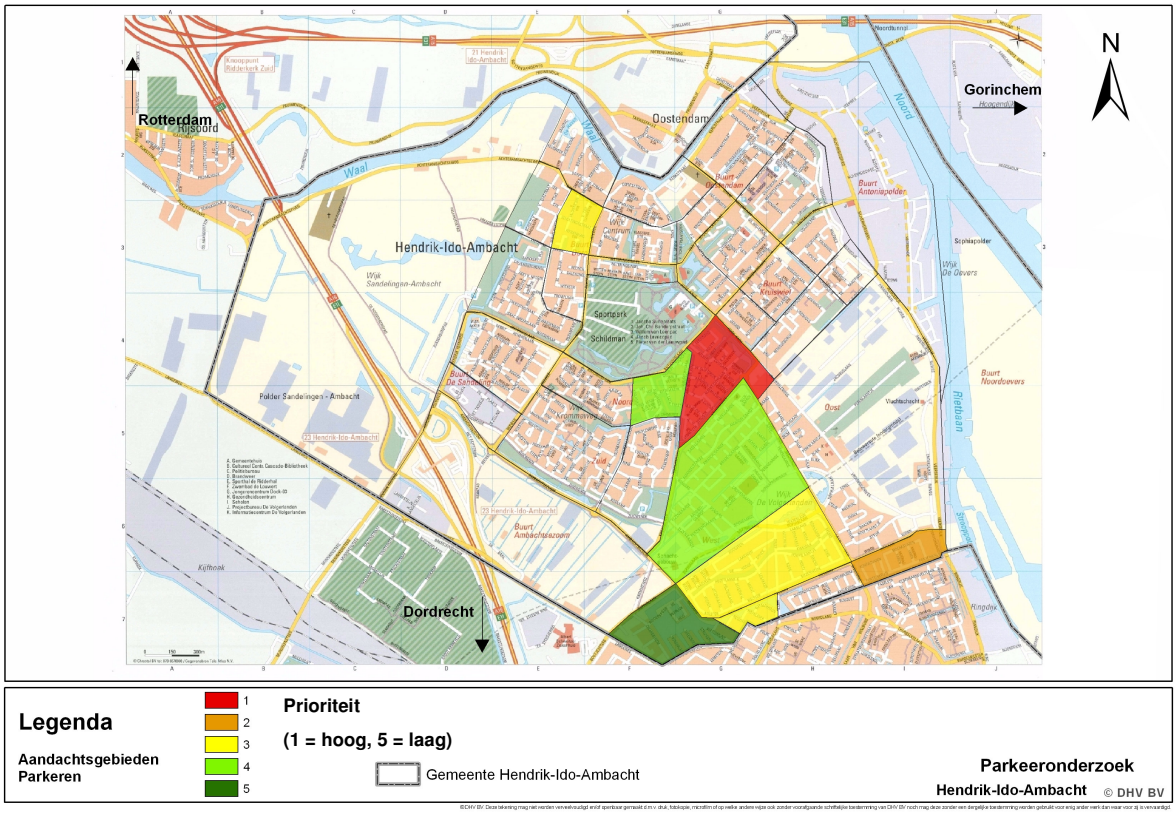
1. Krommeweg noord (gebied 16, zie bijlage 1): zowel 's nachts als op zaterdag een hoge bezettingsgraad en hoge illegale parkeerdruk;
2. De Volgerlanden zuid-oost[17] (gebied 33): nachts hoge bezettingsgraad en hoge illegale parkeerdruk;
3. Wijk Centrum (buurt Dorp), De Volgerlanden zuid-west (gebieden 6, 28 en 30): zowel 's nachts als zaterdag een hoge bezettingsgraad relatief hoge illegale parkeerdruk;
4. De Volgerlanden west en Krommeweg noord (gebieden 14 en 27): zowel 's nachts als zaterdag een relatief hoge bezettingsgraad en bovengemiddelde illegale parkeerdruk;
5. De Volgerlanden west (gebied 29): 's nachts relatief hogere illegale parkeerdruk.

Verder komt het in Hendrik-Ido-Ambacht voor dat voertuigen zodanig geparkeerd staan, dat hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) belemmerd worden. Dit belemmert de adequate hulpverlening. Het is van belang om de routes voor hulpdiensten toegankelijk te houden, hetzij door het nemen van infrastructurele maatregelen, hetzij door gerichte handhaving.

Gehandicaptenparkeerplaatsen
Uit onderzoek van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht blijkt dat in de gemeente niet wordt voldaan aan de richtlijn van het CROW ten aanzien van gehandicapten parkeerplaatsen (Quickscan toegankelijkheid gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, februari 2009). Niet alle beschouwde openbare gebouwen beschikken over een gehandicaptenparkeerplaats van de juiste afmetingen.

[16] Opgemerkt moet worden dat het parkeeronderzoek een momentopname is geweest. Ten tijde van het onderzoek waren er volop bouwwerkzaamheden in De Volgerlanden.

[17] De Volgerlanden oost moet nog geheel ontwikkeld worden, De Volgerlanden zuid-oost betreft het gebied ten zuiden hiervan.



Afbeelding 6. Aandachtsgebieden parkeren (geprioriteerd)

4.4 Wensbeeld langzaam verkeer

De visie voor de netwerken voor langzaam verkeer is onderverdeeld in een wensbeeld voor fietsers en een wensbeeld voor voetgangers.

4.4.1 Fietsverkeer

In de huidige situatie wordt 38% van alle verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer de fiets gebruikt[18]. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft voor het GVVP de doelstelling geformuleerd dat dit aandeel in 2020 moet zijn gestegen tot minimaal 40%. Om deze doelstellingen te realiseren is investeren in een goed fietsnetwerk noodzakelijk.

Voor het opstellen van het wensbeeld voor de fiets zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers in beeld gebracht. De bestemmingen voor de fiets bestaan uit scholen, winkelcentra, bedrijventerreinen, sportfaciliteiten en openbaar vervoer knooppunten (bushaltes). Het wensbeeld voor de fiets is fijnmaziger dan voor de auto, directe routes voor fietsers zijn belangrijker dan voor automobilisten. Daarbij zijn er ook meer herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer.

Volgens het CROW[19] voldoet een optimaal fietsnetwerk minimaal aan de volgende netwerkeisen:

- *Samenhangend:* De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer. Dit betekent dat belangrijke voorzieningen als winkelcentra en scholen goed ontsloten moeten zijn. Fietsroutes hebben herkenbare, uniforme omgevingskenmerken en zijn als zodanig herkenbaar. Daarnaast zijn fietsverbindingen over de gehele lengte consistent in kwaliteit.
- *Direct:* De fietsinfrastructuur biedt een zo direct mogelijke route waardoor omrijdbewegingen worden voorkomen of beperkt. De fietsverbindingen moeten een voldoende hoge afwikkelingssnelheid hebben. Hiervoor is onder andere de breedte van het fietspad en het oponthoud bij kruispunten van belang.
- *Aantrekkelijk:* De fietsroute wordt zodanig vormgegeven en ingepast in de omgeving dat fietsen aantrekkelijk is. Het wegdek, markeringen en kantverhardingen dienen goed zichtbaar te zijn.
- *Verkeersveilig:* De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid voor fietsers en overig verkeer. Invloedsfactoren zijn onder andere snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, oogcontact, anticipatietijd, intensiteiten fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en de beschikbare manoeuvreerruimte.
- *Comfortabel:* De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Onder andere hoogteverschil, verhardingsoort, verkeershinder en weershinder beïnvloeden het comfort.

De fietsroutes moeten directe en veilige verbindingen naar bestemmingen als scholen, winkels, kantoren en gezondheidsvoorzieningen bieden. Ook de centrale bushalte Banckertplein (of een centrale bushalte op een eventueel nieuwe locatie, zie wensbeeld openbaar vervoer) en enkele bushaltes worden aangesloten op de fietsroutes en voorzien van fietsvoorzieningen, om ketenmobiliteit te faciliteren.

Het wensbeeld vloeit voort uit de verbindingen tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers, en de relaties met de regio (zie bijlage 2 blz 5). Het wensbeeld is gelijk aan de voorkeursstructuur en is weergegeven op bladzijde 36 van het GVVP.

---

[18] AVV (2006). *Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006*

[19] CROW (2006). *Ontwerpwijzer fietsverkeer.* Publicatie 230

Afweging

- Alle belangrijke bestemmingen voor fietsers zijn via het wensbeeld fiets te bereiken.
- Ten aanzien van het fietsnetwerk wordt onderscheid gemaakt in primaire en secundaire routes.
    - Primaire fietsroutes: deze routes vormen de dragers van de fietsinfrastructuur. Het zijn de drukst bereden routes waarop een bundeling van fietsverkeer (verzamelroutes) plaatsvindt. De routes doorkruisen op een snelle en directe manier een gebied. Primaire routes verbinden de belangrijkste winkelcentra, werkgebieden, woongebieden, scholen en recreatieve bestemmingen met elkaar.
    - Secundaire fietsroutes: deze routes ontsluiten de verblijfsgebieden en voeden de primaire routes. Zo ontstaat een hiërarchisch en samenhangend fietsnetwerk. De maaswijdte van het secundaire fietsnetwerk is op 400 meter gesteld; binnen 200 meter moet je op een secundaire (of primaire) fietsroute komen.
- Daarnaast worden er speciale schoolroutes ingesteld. Deze routes moeten duidelijk herkenbaar zijn voor zowel de fietsers als voor de overige weggebruikers die deze route kruisen.

Inrichtingsuitgangspunten

- Primaire fietsroutes zijn in principe vrijliggende of (verhoogd) aanliggende fietspaden langs de rijbaan voor het autoverkeer. De breedte van het fietspad is bij voorkeur 2,4 meter of breder, maar minimaal 2 meter. Wanneer onvoldoende ruimte aanwezig is, kan worden volstaan met de aanleg van éénzijdige in twee richtingen bereden fietspaden of fietsstroken in verblijfsgebieden. Op kruispunten krijgen de fietsers zoveel mogelijk voorrang op het overige verkeer. De primaire fietsroutes moeten worden voorzien van een duidelijke bewegwijzering.
- Secundaire routes: Wanneer de route gelegen is langs de HWS, dan moeten er vrijliggende of (verhoogd) aanliggende fietspaden worden aangelegd. Dit vanwege de categorisering van de weg en de daarbij behorende inrichting. Langs erftoegangswegen zijn secundaire fietsroutes bij voorkeur voorzien van fiets(suggestie)stroken. Van belang hierbij is de status van de secundaire route binnen het totale fietsnetwerk. Op minder belangrijke secundaire routes kan worden volstaan met een fietsvriendelijke inrichting en voorzieningen op kruispunten.
- Algemene inrichtingsuitgangspunten:
    - Fietspaden worden voor de herkenbaarheid en het comfort in principe uitgevoerd in een roodkleurige asfaltverharding.
    - Fietspaden worden voorzien van goede verlichting.
- Afhankelijk van de beschikbare ruimte kan onderbouwd afgeweken worden van de inrichtingsuitgangspunten.

Fietsvoorzieningen

Naast de fietsroutes zijn ook fietsenstallingen van belang. Door goede en veilige fietsvoorzieningen wordt het fietsgebruik gestimuleerd (kwaliteitsverbetering). Wanneer er voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen zijn:

- verhoogt dit de aantrekkelijkheid om gebruik te maken van de fiets;
- vermindert dit de kans op schade aan de fiets;
- worden voetgangers niet gehinderd door gestalde fietsen op het voetpad.

Fietsenstallingen moeten vooral langs hoofdroutes bij veelbezochte bestemmingen aanwezig zijn, zoals winkelcentra en scholen. Ook bij belangrijke openbaar vervoer knooppunten (bus- en waterbushaltes) zijn goede stallingvoorzieningen van belang, aangezien de fiets een belangrijk vervoermiddel is bij voor- en na transport (ketenmobiliteit). Hierbij is ook de kwaliteit van fietsvoorzieningen van belang, met name de gebruikvriendelijkheid, bereikbaarheid en diefstalbestendigheid.

Voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen wordt de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW[20] gehanteerd.

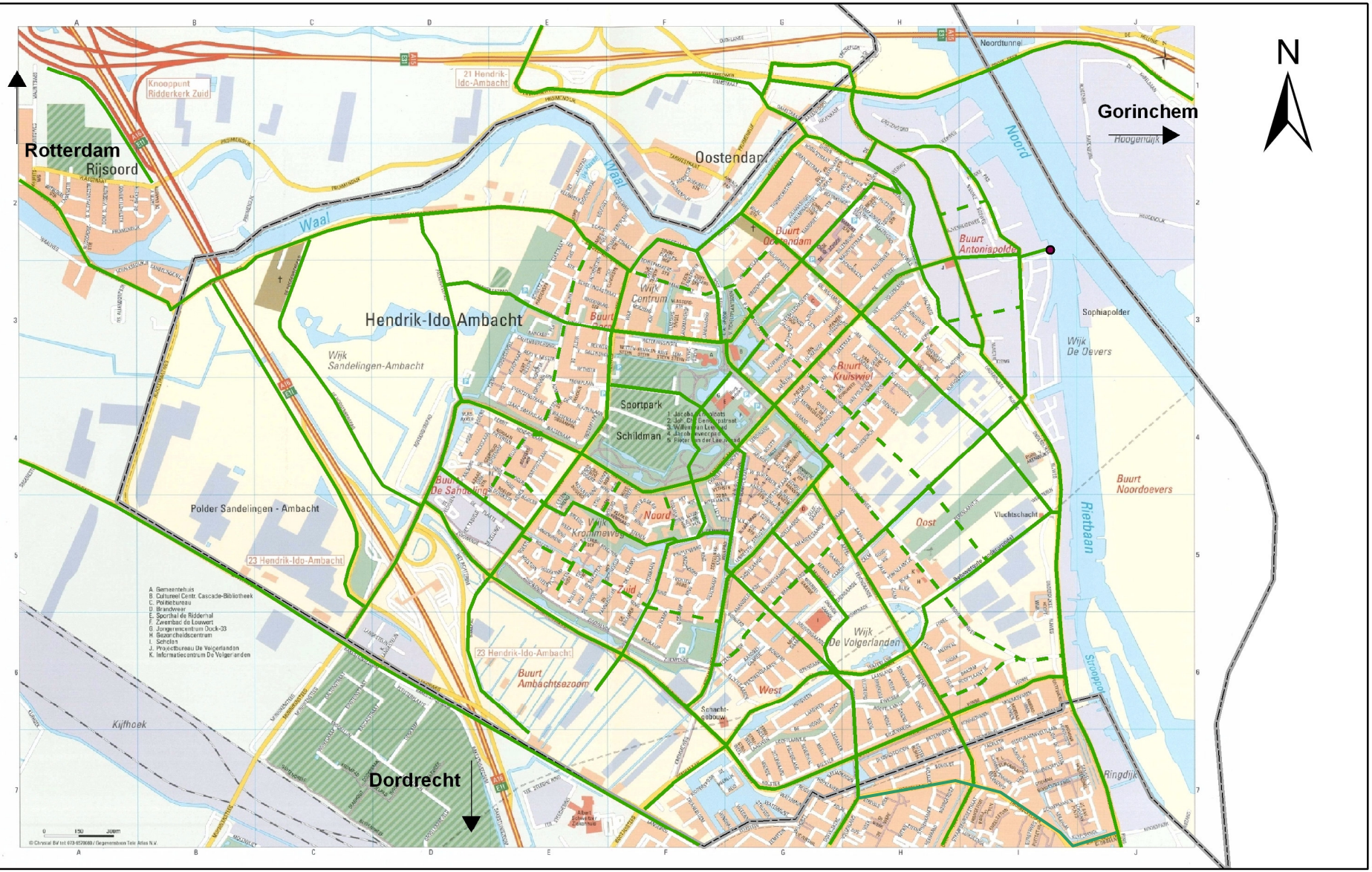
Fietsers zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Goede fietsvoorzieningen en een duidelijk, veilig ingericht en consistent fietsnetwerk helpen bij het verminderen van fietsongevallen en het stimuleren van het gebruik van de fiets. Naast deze ontwerptechnische aspecten speelt het verkeersgedrag en de kennis van de verkeersregels een belangrijke rol. Het is belangrijk om al van jongs af aan aandacht te besteden aan verkeerseducatie. Verkeerseducatie op scholen is dan ook van belang.

4.4.2 Knelpunten

Door het realiseren van het wensbeeld voor fietsers kan het fietsgebruik in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht worden verhoogd. Dit wensbeeld levert een belangrijke bijdrage door het faciliteren van goede infrastructuur. Monitoring dient uit te wijzen of de gestelde doelen daadwerkelijk worden bereikt. Het wensbeeld voor de fiets wijkt nu echter nog af van de toekomstige autonome fietsinfrastructuur. De belangrijkste knelpunten zijn:

- Op een groot deel van de wegen die deel uitmaken van een primaire fietsroute zijn geen vrijliggende fietspaden of –suggestiestroken aanwezig. Vooral in de wijk ‘Centrum’ zijn weinig voorzieningen voor fietsers aanwezig. De belangrijkste knelpunten zijn:
  - Graaf Willemlaan – Van Godewijckstraat – Weteringsingel;
  - Veersedijk;
  - Reeweg – Dorpsstraat – Kerkstraat;
  - Achterambachtseweg (in het beheer van het Waterschap, de aansluiting met het recreatiegebied (Palmhoevepad) is een specifiek knelpunt).
- De volgende wegen uit de hoofdwegenstructuur hebben geen vrijliggende fietspaden of (rode) fietsstroken.
  - Reeweg;
  - Weteringsingel;
  - Sandelingenstraat;
  - Veersedijk (de naastgelegen Onderdijkse Rijweg behoort tot een 30 km/uur gebied, voor fietsers op de Veersedijk zelf zijn geen voorzieningen).
- Op de meeste wegen die deel uitmaken van een secundaire fietsroute zijn geen fietsvoorzieningen, zoals fietssuggestiestroken aanwezig of gepland. Dit heeft onder andere te maken met de beschikbare ruimte.
- Het netwerk van schoolroutes en inrichtingsuitgangspunten van deze routes is nog niet compleet.

[20] CROW (2006). Ontwerpwijzer fietsverkeer. Publicatie 230.



Legenda

Primaire fietsroute

Secundaire fietsroute

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Voorkeurstructuur Fiets

Hendrik-Ido-Ambacht © DHV BV

©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

4.4.3 Voetgangers

Voor verplaatsingen op zeer korte afstand is te voet de belangrijkste vervoerswijze. Daarnaast wordt er vrijwel altijd een onderdeel van de verplaatsing te voet gemaakt, ongeacht of men de hoofdverplaatsing per fiets, auto of openbaar vervoer maakt. Bij voetgangers is het van belang dat ook rekening gehouden wordt met kinderen, gehandicapten en ouderen.

Een optimaal voetgangersnetwerk voldoet aan de volgende eisen:
- Vanuit de woongebieden naar voorzieningen als scholen, winkelcentra, bushaltes en bejaardencentra zijn er directe verbindingen.
- Belangrijke looproutes kruisen zo min mogelijk gebiedsontsluitingswegen.
- Oversteekvoorzieningen en routes worden afgestemd op de gebruikersgroepen. In het bijzonder voor gehandicapten, ouderen en basisschoolkinderen zijn deze voorzieningen van belang. De oversteekvoorzieningen moeten veilig zijn en de routes comfortabel (zo min mogelijk hoogteverschillen voor bijvoorbeeld gehandicapten, ouderen en kinderwagens).
- Routes moeten aantrekkelijk zijn. Hiermee wordt bedoeld het sociaal veilig zijn van de route en het ontbreken van verkeersdreiging.
- In verband met ketenmobiliteit is de maximale loopafstand naar een bushalte 400 meter. Hiermee kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer worden vergroot.

Het netwerk wordt opgebouwd door verbindingen te leggen tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van de voetganger. Het netwerk bestaat uit alle daarvoor beschikbare routes waar in het bijzonder aandacht is voor verbindingen die een gebiedsontsluitingsweg kruisen. Het voetgangersnetwerk is zodanig fijnmazig dat dit niet voor de gehele gemeente kan worden opgesteld. In het GVVP worden de inrichtingsvereisten vastgelegd, waarmee bij de inrichting van gebieden rekening gehouden moet worden.

Inrichtingsuitgangspunten
- Daar waar een looproute een gebiedsontsluitingsweg kruist, is een oversteekvoorziening nodig. Deze oversteekvoorzieningen moet beveiligd worden, bijvoorbeeld door middel van bebording of verlichting. Eventueel kan een voetgangersoversteekplaats aangelegd worden.
- Voor voetgangers in verblijfsgebieden wordt volstaan met minimale voorzieningen zoals een trottoir of voetgangersstrook. Verblijven staat voorop in deze gebieden, waar het verkeer met een lage snelheid rijdt. Hierdoor nemen conflicten tussen voetgangers en autoverkeer in ernst af.
- Op looproutes is een duidelijke herkenbare ruimte voor voetgangers aanwezig.
- Looproutes gaan zo min mogelijk langs de hoofdwegenstructuur, in verband met het minimaliseren van verkeershinder (geluid en uitstoot schadelijke gassen) voor voetgangers.
- Trottoirs bij oversteekplaatsen en wegaansluitingen voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor onder andere rolstoelgebruikers en kinderwagens (invalideninritbanden / verlaagde trottoirband).
- Routes zijn verhard, vlak, obstakelvrij, voldoende breed en voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor onder andere rolstoelgebruikers en kinderwagens [21].
- Routes zijn aantrekkelijk, voldoende verlicht en bij voorkeur beschut.

Beoordeling huidige voorzieningen en knelpunten
Het winkelcentrum De Schoof is een belangrijk gebied voor voetgangers. In de wensstructuur voor het langzaam verkeer is De Schoof dan ook als voetgangersgebied aangegeven. Naast De Schoof en winkelcentrum De Volgerlanden, moet er ook nabij scholen en verzorgingshuizen aandacht zijn voor voetgangersfaciliteiten. Deze gebieden moeten goed ingericht zijn voor de voetganger.

[21] CROW (2004). *ASVV 2004*. en CROW (2002). *Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte*. Publicatie 177

4.5 Wensbeeld Openbaar vervoer

Het personenvervoer blijft de komende jaren toenemen maar het karakter van de vraag verandert. Oorzaak hiervan is onder andere de vergrijzing. In de toenemende behoefte aan mobiliteit wordt voor een deel voorzien door het openbaar vervoer. Het aanbod van openbaar vervoer binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht bestaat uit busverbindingen met Dordrecht, Rotterdam en Zwijndrecht en een waterbushalte die Hendrik-Ido-Ambacht met de omliggende Drechtsteden en Rotterdam verbindt. In de buurgemeente Zwijndrecht ligt een treinstation op de lijn Dordrecht - Rotterdam.

Naast de vervoersfunctie heeft het openbaar vervoer ook een sociale functie. Iedereen moet zich in bepaalde mate kunnen verplaatsen en niemand mag uitgesloten zijn van sociale en economische activiteiten. De concessieverlener voor het busvervoer in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is de provincie Zuid-Holland.

In het kader van het woon-werkverkeer speelt de rijksweg A16 een belangrijke rol in de richting van Rotterdam. Het ligt voor de hand dat het openbaar vervoer ook in de vervoersrelatie met Rotterdam voorziet. Het streven is om deze in de toekomst nog verder te verbeteren. Naast de bestaande hoogfrequente en hoogwaardige busverbinding met Zwijndrecht (HOV-Drechtsteden), kan gezocht worden naar een ringlijn als aanvulling op de bestaande voorzieningen. Deze ringstructuur kan een verbinding vormen met het treinstation Zwijndrecht en een aantal belangrijke voorzieningen, zoals de belangrijkste schoollocaties en het Albert Schweitzerziekenhuis (locatie Jacobus). Deze aanvullende ringlijn verbetert de mogelijkheid tot ketenmobiliteit, door vanuit Hendrik-Ido-Ambacht de bereikbaarheid van station Zwijndrecht te verbeteren. Bij dit station kan men overstappen op de treinen richting Rotterdam en Breda. De trein blijft immers ook in de toekomst de drager van het (inter)regionale openbaar vervoer. De ringlijn is aanvullend op de bestaande lijnen en moet in Hendrik-Ido-Ambacht over de hoofdwegenstructuur lopen, bijvoorbeeld via de route Laan van Welhorst – Hoge Kade – Weteringsingel – Reeweg – Antoniuslaan – Hendrik Ydenweg – Munnikensteeg.

Afweging

Het openbaar vervoer netwerk wordt gevormd door verschillende verbindingen. De voor de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht relevante verbindingen worden hieronder beschreven:

- Verbindende lijnen: vormen een verbinding tussen belangrijke woon- en werkconcentraties, met relatief grote halteafstanden waardoor de reis met een hoge gemiddelde snelheid wordt afgelegd.
- Ontsluitende lijnen: zijn de verbindingen binnen de concentraties van wonen en werken, met relatief korte halteafstanden, waardoor de gebieden goed worden ontsloten.

De verbindende lijnen worden gevormd door de regionale buslijnen en de waterbusverbinding. Deze zijn de drager van het openbaar vervoer netwerk in de regio Drechtsteden. De spoorverbindingen in Zwijndrecht voorzien in een interregionale verbinding. De ontsluitende lijnen worden voornamelijk gevormd door de buslijnen. De dekking van de huidige bushaltes wordt gehandhaafd. Daarnaast bestaat er een vorm van gesloten collectief vraagafhankelijk vervoer (De Drechthopper). Dit is vooral van belang voor een betere ontsluiting van Hendrik-Ido-Ambacht voor specifieke doelgroepen.

Hendrik-Ido-Ambacht is met (snel)bussen aangesloten op de Rotterdamse metro. Momenteel wordt door de Stadsregio Rotterdam onderzocht of het doortrekken van een hoogwaardige railverbinding naar Ridderkerk (Ridderkerklijn) en eventueel verder wenselijk is, ook een eventuele koppeling met HOV-Drechtsteden wordt onderzocht. Dit kan voor een aantal relaties reistijdwinst opleveren. Openbaar vervoer over water speelt nadrukkelijk een rol om de interne ontsluiting van de Drechtsteden te verbeteren en om de relatie met Rotterdam te versterken (Waterbus en Fast Ferry).

- Met de gemeentelijke wensstructuur wordt grotendeels aangesloten op de visie van de provincie Zuid-Holland. Als belangrijke aanvulling hierop heeft de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht de volgende punten:
  - Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding in een ringstructuur met Zwijndrecht (station NS) en HOV Drechtsteden;
  - stimuleren ketenmobiliteit;
  - onderzoeken eventueel nieuwe locatie voor een centrale bushalte (t.o.v. huidige locatie Banckertplein.
- Bovenstaande aanvullingen op de visie van de provincie Zuid-Holland zijn belangrijk voor de (interregionale) openbaar vervoerrelatie tussen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht en Rotterdam.
- De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft geen bevoegdheid binnen de aanbesteding van het openbaar vervoer. Wel kan de gemeente zich bij de concessieverlener sterk maken voor aanpassingen ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Inrichtingsuitgangspunten

- In verband met de betrouwbaarheid van de reistijd moeten busverbindingen bij voorkeur via de hoofdwegenstructuur worden afgewikkeld. Op deze wegen wordt de doorstroming het meest gewaarborgd en bevinden zich de minste (oncomfortabele) snelheidsremmers. Eventueel kunnen busverbindingen worden afgewikkeld over verzamelroutes in verblijfsgebieden (Erftoegangswegen A), om zo de loopafstand tot haltes te verkleinen. De afstand tot een openbaar vervoer halte is binnen de bebouwde kom van Hendrik-Ido-Ambacht maximaal 400 meter.
- Op een busroute moeten zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. Snelheidsremmers zoals drempels en kruispuntplateaus verminderen het comfort, verlagen de reissnelheid en verminderen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Wanneer er toch snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn dan worden deze ontworpen volgens de busvriendelijke ontwerpeisen.
- Frequentie en snelheid zijn belangrijk voor de reiziger. De concurrentiepositie van openbaar vervoer ten opzichte van de auto kan verbeterd worden door het verkorten van de reistijd van het openbaar vervoer. Dit kan ten eerste door de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer te verhogen en ten tweede door overstapmogelijkheden tussen bussen en treinen te verbeteren. Ook het aanbieden van een hoge frequentie verlaagt de reistijd. De snelheid van openbaar vervoer kan verhoogd worden door het prioriteren van het openbaar vervoer. Het kan hierbij gaan om “eigen infrastructuur”, waardoor bussen geen vertraging oplopen bij de huidige knelpunten in het wegennet, of prioriteitsvoorzieningen op kruisingen.
- Bij de aanleg van (nieuwe) infrastructuur dient rekening gehouden te worden met het comfort van het openbaar vervoer (juiste verharding, minder stoppen en optrekken en vormgeving halteplaatsen).
- Het gemeentebestuur heeft tijdens diverse discussies aangegeven dat een HOV-baan in de richting van de gemeente Ridderkerk de Waal ondergronds moet kruisen, zodat de HOV-structuur geen afbreuk doet aan het dorpse karakter van de gemeente.
- Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS) bij HOV-halteplaatsen en OV-knooppunten.

Ketenmobiliteit
Ketenmobiliteit wordt gedefinieerd als het beter op elkaar afstemmen van vervoervormen zodat bereikbaarheid en leefbaarheid daadwerkelijk worden verbeterd. De oplossing moet de reiziger op een aantrekkelijke manier op de plaats van bestemming brengen. Het gaat hierbij vooral om combinaties van vervoersystemen.

Afbeelding 8: Fietsparkeervoorzieningen bij een bushalte in Hendrik-Ido-Ambacht bevorderen ketenmobiliteit.

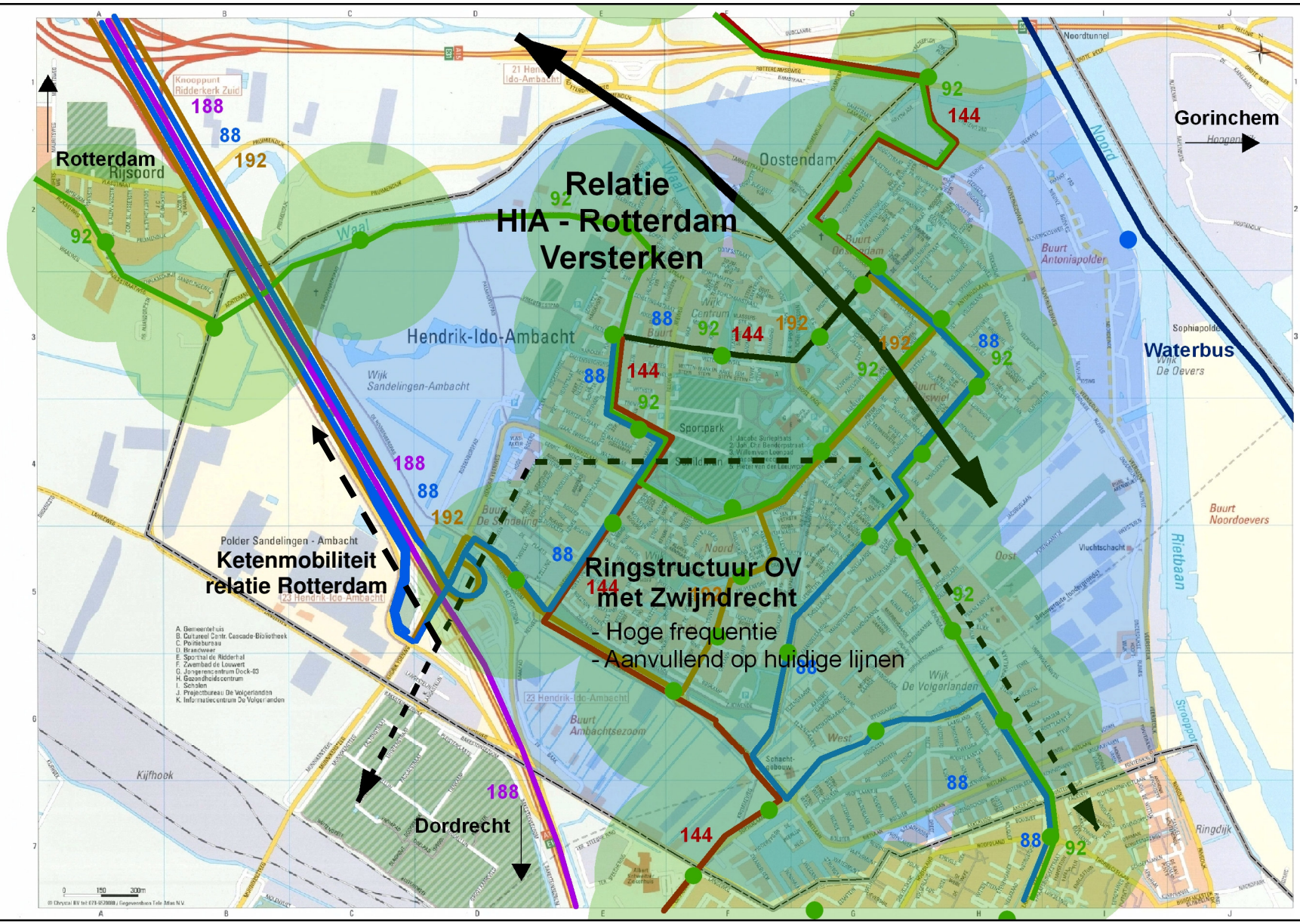
Door het aanbieden van goede voorzieningen voor het voor- en natransport bij openbaar vervoerstations kan de concurrentiepositie van het openbaar vervoer worden vergroot. Mogelijke uitwerkingen hiervan zijn een P&R terrein waar mensen hun auto kunnen parkeren of een plaats waar mensen comfortabel en snel afgezet en opgehaald kunnen worden. Voor fietsers moet gedacht worden aan een aansluiting van de openbaar vervoerlocaties (stations en halteplaatsen) op het primaire fietsroutenet en faciliteiten voor fietsparkeren bij deze aansluitingen. Voor voetgangers moet het station goed ontsloten worden door looproutes en goede oversteekvoorzieningen op deze routes naar het station.

De belangrijkste vervoermiddelen in een keten met het openbaar vervoer vormen de fiets en te voet. Hiervoor is een centraal in de gemeente gelegen OV-punt van belang. Het moet onderzocht worden of de huidige locatie bij het Banckertplein het meest geschikt is. Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is het ter verbetering van de ketenmobiliteit van belang dat bushaltes en de waterbushalte zijn aangesloten op het primaire fietsnetwerk en dat het fietsparkeren hier een goede kwaliteit en juiste kwantiteit kent.

4.5.1 Knelpunten

In de huidige situatie is de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht door middel van openbaar vervoer goed ontsloten. Eveneens zijn er verbindingen met Dordrecht, Rotterdam en Zwijndrecht (bus en waterbus). Buiten de bebouwde kom is de loopafstand tot een halte voor de bus meer dan 400 meter. Binnen de kernen is het bereik van het huidige openbaar vervoer goed.

- hoge intensiteiten op een aantal kruispunten (zoals genoemd bij wensbeeld gemotoriseerd verkeer) kunnen leiden tot vertraging van bussen;
- loopafstand naar een halteplaats is buiten de bebouwde kom groter dan 400 meter;
- relatie (NS-station) Zwijndrecht;
- ontbreken centraal OV-punt in Hendrik-Ido-Ambacht.



Legenda

- buslijn88
- buslijn92
- buslijn144
- buslijn188
- buslijn192
- buslijn88-92-144-192
- Waterbus
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
- Dekking Bushalte
- Dekking Waterbus halte
- Bushalte
- Waterbus halte

Voorkeurstructuur Openbaar Vervoer

Hendrik-Ido-Ambacht

© DHV BV

©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

5 CONFRONTATIE WENSBEELDEN

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de verschillende wensbeelden met elkaar vergeleken. Daar waar wensbeelden elkaar overlappen, dienen prioriteiten gesteld te worden. Van belang is daarom inzicht te krijgen in de conflicten tussen de verschillende netwerken. Tevens wordt beschreven hoe om kan worden gegaan met conflicterende wensbeelden.

5.1 Wensbeeld gemotoriseerd – wensbeeld langzaam verkeer

Knelpunten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer worden op twee manieren gesignaleerd. In de eerste plaats zijn kruispunten tussen de hoofdwegenstructuur en primaire fietsroutes een knelpunt. Dit is knelpunt op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid, tenzij er als kruispuntoplossing is gekozen voor een rotonde. In de tweede plaats wordt een weg met een ontsluitingsfunctie, die samenvalt met een primaire fietsroute, maar niet is voorzien van een vrijliggend fietspad, aangeduid als knelpunt.

Het netwerk voor voetgangers is te gedetailleerd voor een knelpuntenanalyse op wegvakniveau. Speciale aandacht moet besteed worden aan schoolroutes en oversteekplaatsen bij de hoofdwegenstructuur in de buurt van scholen, ouderenvoorzieningen, sportterreinen en winkelcentra.

Knelpunt gemotoriseerd – langzaam verkeer	Locatie	Auto	Fiets	OV	VVH[22]	LBH
Primaire fietsroute kruist HWS	Antoniuslaan nabij de Hoge Bogerd		X		X	
Primaire fietsroute kruist HWS	Nijverheidsweg – Antoniuslaan		X		X	
Primaire fietsroute kruist HWS	Ambachtsezoom – Krommeweg		X		X	
Primaire fietsroute kruist HWS	Antoniuslaan – Avelingen		X		X	
Primaire fietsroute kruist HWS	Noordeinde – Brugtracé A15		X		X	
Ontbreken vrijliggende fietspaden	Sandelingenstraat		X		X	
Ontbreken vrijliggende fietspaden	Reeweg tussen Adm. de Ruijterlaan en Sandelingenstraat		X		X	
Ontbreken vrijliggende fietspaden	Weteringsingel – Van Godewijckstraat		X		X	
Ontbreken vrijliggende fietspaden	Achterambachtseweg		X		X	
Ontbreken vrijliggende fietspaden	Veersedijk		X		X	
Groot deel van secundaire fietsroute bevat geen fietsvoorzieningen	n.v.t.		X		X	

[22] VVH = verkeersveiligheid, LBH = leefbaarheid

5.2 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer – wensbeeld openbaar vervoer

Het wensbeeld voor openbaar vervoer kan conflicteren met het wensbeeld voor gemotoriseerd verkeer op de punten waar openbaar vervoer routes niet over de hoofdwegenstructuur leiden. Door de lagere maximumsnelheid wordt de reistijd verhoogd, dit heeft consequenties voor de dienstregeling. Daarnaast veroorzaken de snelheidsremmende maatregelen hinder voor de chauffeur en passagiers. Anderzijds hebben bussen in verblijfsgebieden een negatief effect op de leefbaarheid.

In een gesprek met een vertegenwoordiger van het openbaar vervoer bedrijf kwamen de volgende twee hoofdpunten naar voren:

1) De routes voor openbaar vervoer moeten bij voorkeur zo veel mogelijk over 50 km/uur wegen (gebiedsontsluitingswegen) lopen.
2) Als een buslijn toch door een verblijfsgebied gaat, dan met zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen, voornamelijk voor het comfort van de chauffeurs en passagiers.

Knelpunt gemotoriseerd verkeer – openbaar vervoer	Locatie	Auto	Fiets	OV	VVH[23]	LBH
Busroute door verblijfsgebied	Admiraal de Ruyterlaan – Nibbelinkstraat – Sandelingenstraat			X		X
Busroute door verblijfsgebied	Pompe van Meerdervoortsingel – Graaf Willemlaan–			X		X
Busroute door verblijfsgebied	Graaf Willemlaan – Kerkstraat – Veersedijk – De Schenkel			X		X
Busroute door verblijfsgebied	De Hil – Gemeenlandskade – Avelingen			X		X
Busroute door verblijfsgebied	Sophialaan			X		X

Met het toevoegen van de extra wegcategorie (gebiedsontsluitingsweg type B voor hulpdiensten) in het wensbeeld gemotoriseerd verkeer vervallen de bovenstaande knelpunten voor de bus, omdat de snelheid op dit wegtype op 50 km/uur wordt gehouden. Het blijven wel aandachtspunten voor de leefbaarheid, aangezien de bus door een woongebied blijft rijden. Bij het tegengaan van doorgaand verkeer op route Kerkstraat – Veersedijk – De Schenkel blijft het openbaar vervoer een aandachtspunt[24].

[23] VVH = verkeersveiligheid, LBH = leefbaarheid

[24] Bij de modelberekeningen is uitgegaan van een volledige afsluiting van De Schenkel, om inzicht te krijgen in het maximale effect van het weren van doorgaand verkeer op de route Kerkstraat – Veersedijk – De Schenkel.

6 BELEIDSVISIE GERICHT OP DE MENS

In de voorgaande hoofdstukken is de nadruk gelegd op de infrastructurele kant van het verkeer. Het verkeer kent echter ook een menselijke kant. Het verkeerssysteem bestaat namelijk uit de componenten: 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan en bescherming bieden (Duurzaam Veilig). In dit hoofdstuk komen de organisatorische en mensgerichte activiteiten aan de orde.

De mensgerichte activiteiten zijn onder te verdelen in ‘voorlichting’, ‘educatie’ en ‘handhaving’. De mens moet door voorlichting en educatie weten welk gedrag van hem of haar wordt verlangd. Bij voorlichting gaat het erom de burgers te informeren over verkeersaangelegenheden en daarmee het draagvlak te vergroten. Verkeerseducatie behelst het oefenen van verkeerspraktijk door (delen van) de bevolking. Met handhaving moet worden gecontroleerd of hij daadwerkelijk veilig aan het verkeer deelneemt; handhaving is gericht op het naleven van de verkeersregels.

6.1 Organisatie en monitoring

Het inbedden van verkeer en vervoer dient op alle beleidsterreinen te gebeuren. Ook bestuurlijk dient de verantwoordelijkheid voor het behalen van de beleidsdoelen te worden gewaarborgd. De wethouder die belast is met verkeer is hiervoor het aanspreekpunt.

Voor een duurzame organisatie van het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht moet de gemeente de volgende activiteiten (blijven) realiseren:

- het periodiek verslag uitbrengen aan de Raad en de Commissie inzake de ontwikkelingen ten aanzien van de verschillende beleidsdoelstellingen;
- het stimuleren en blijven ondersteunen van maatschappelijke organisaties met betrekking tot verkeer;
- structurele aandacht voor verkeer(sveiligheid) bij bouw- en reconstructieplannen;
- het creëren van draagvlak door de bevolking in te blijven schakelen bij activiteiten en voorlichting te geven over verkeersaangelegenheden;
- (kleine) infrastructurele maatregelen zoveel mogelijk laten meeliften met groot onderhoud (‘werk met werk maken’);
- bij infrastructurele plannen en maatregelen rekening houden met goede voorzieningen voor gehandicapten.

Middels monitoring kan het effect van maatregelen gevolgd en getoetst worden en waar nodig kunnen maatregelen worden aangepast. Bovendien kan de gemeente zo haar uitwerkings- en actieplannen waar nodig actualiseren. De volgende acties worden voorgesteld:

- continueren bijhouden van een klachtenregistratiesysteem, zoals dat nu gebeurt via het Meldpunt Beheer Openbare Ruimte;
- continueren jaarlijks volgen van de ontwikkelingen in het ongevallenbeeld en 2-3 jaarlijks analyses uitvoeren naar onveilige locaties en op verkeersdeelnemer gerelateerde probleempunten (zoals ook de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden doet). Deze analyses dienen getoetst te worden aan de meest actuele doelstelling in het kader van Duurzaam Veilig en beleid van hogere overheden;

– uitvoeren van een telprogramma voor het volgen van intensiteiten op het gemeentelijk wegennet. Daarbij zal waar nodig ook gebruik worden gemaakt van het verkeersmodel. Naast een vast telprogramma wordt rekening gehouden met ad-hoc metingen naar aanleiding van vragen of problemen in Hendrik-Ido-Ambacht;
– geregeld en gericht snelheidsmetingen en -controles uitvoeren door de politie. Ook de handhaving bij scholen van onder andere snelheid en parkeren verdient aandacht;
– evalueren van gemeentelijke verkeersveiligheidplannen. Beleidsplannen om de 10 jaar en beheersplannen om de 5 jaar.

6.2 Voorlichting

Voor het welslagen van het educatiebeleid is het noodzakelijk dat er onder de inwoners van Hendrik-Ido-Ambacht voldoende draagvlak bestaat voor verkeersveiligheid in het algemeen en de maatregelen in de eigen gemeente in het bijzonder. Voorlichting heeft een functie bij het informeren van burgers en bij het creëren van begrip en draagvlak voor plannen. Dit betekent dat men zich betrokken moet voelen bij de verkeersveiligheid in de gemeente en het gevoel moet hebben er invloed op te kunnen uitoefenen. In dit verband moet ook serieus rekening worden gehouden met informatie en/of klachten op basis van gevoelens van subjectieve onveiligheid. Verkeersveiligheid is voor de inwoners van een gemeente in eerste instantie toch iets dat betrekking heeft op de eigen omgeving en ervaring.

De volgende activiteiten vallen onder voorlichting:
– Veilig Verkeer Nederland (VVN), de fietsersbond en andere verkeersveiligheidsorganisaties ondersteunen bij het werven van vrijwilligers, bijvoorbeeld voor verkeersouders, die als aanspreekpunt fungeren voor verkeersactiviteiten in en om scholen;
– samenstellen van voorlichtingsmateriaal; brochures, folders, spandoeken, etc. bijvoorbeeld in samenwerking met het Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Drechtsteden, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland) of VVN;
– bevolking informeren over Duurzaam Veilig (o.a. over de wegencategorisering, het inrichten van 30 km/uur-gebieden en de nieuwe ontwikkelingen omtrent Door met Duurzaam Veilig;
– bevolking informeren over komende (voorlichtings- en handhavings)campagnes van VVN en het ROV Zuid-Holland, zoals: ‘BOB’ (alcohol), ‘Goochem’ (kinderbeveiligingsmiddelen), ‘de scholen zijn weer begonnen’ en ‘Rij met je hart’.

6.3 Educatie

Permanente educatie is een belangrijke pijler van verkeersveiligheid. Er is voortdurend scholing nodig om goed verkeersgedrag aan te leren dan wel bij te stellen. Onder "Permanente Educatie" wordt verstaan dat iedere weggebruiker regelmatig moet worden voorgelicht en getraind om voldoende veilig aan het verkeerssysteem deel te kunnen nemen. Educatie zou moeten worden toegespitst op de meest kwetsbare en risicovolle verkeersdeelnemers: scholieren, bromfietsers, jonge automobilisten en ouderen.

Afbeelding 10: Verkeerseducatie op basisscholen

Verkeerseducatie op scholen bestaat uit de elementen:
- verkeerslessen;
- verkeerseducatieprojecten;
- praktische verkeersproef;
- verkeersveilige schoolomgeving en schoolroutes;
- betrokkenheid van ouders bij verkeerseducatie.

Bij een veilig verkeersgedrag spelen meerdere factoren een rol: omgeving (infrastructuur), voertuig, kennis en vaardigheden van de verkeersdeelnemer, regelgeving en het toezicht daarop. Deze factoren zijn weliswaar van elkaar te onderscheiden, maar het is duidelijk dat zij elkaar in meer of mindere mate beïnvloeden. Een goede inrichting van de omgeving moet er bijvoorbeeld voor zorgen dat menselijk falen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Van belang is dan overigens wel dat verkeersdeelnemers in voldoende mate hebben geleerd de omgeving te begrijpen er adequaat mee om te gaan.

Uitgangspunt van educatie moet zijn dat de maatregelen preventief en structureel van aard zijn. Preventief in de zin dat de weggebruiker door de educatie het ongewenste gedrag niet gaat vertonen. Structureel in de zin dat verkeerseducatie deel uitmaakt van educatie in bredere zin. Voorwaarde is daarnaast dat er een goede samenwerking plaatsvindt tussen de betrokken instanties en organisaties en er voldoende samenhang bestaat tussen de verschillende maatregelen en activiteiten.

Structurele aandacht moet er zijn voor:
- elementaire vorming thuis en op school (voorbeeldgedrag ouders, leren fietsen);
- verkeersexamen scholieren basisonderwijs;
- voorbereiding gebruik nieuwe vervoerwijzen (gebruik van scootmobiel en rollator);
- onderhoud en bijsturing rijvaardigheid / op peil houden van de kennis (fietsers voortgezet onderwijs, oudere verkeersdeelnemers);
- bijsturing (ongewenst) verkeers- en parkeergedrag (gebruik mobiele telefoon en andere elektronische apparatuur, rijden onder invloed, snelheidsgedrag en bevordering gebruik beveiligingsmiddelen zoals gordels en kinderbeveiliging).

Deze educatieve maatregelen worden geïmplementeerd gedurende de looptijd van het GVVP. Het is niet reëel te veronderstellen dat alles tegelijk kan worden aangepakt. Het streven moet echter blijven dat iedere verkeersdeelnemer in de gemeente zijn kennis en vaardigheden op zodanig peil heeft kunnen brengen en houden dat hij veilig aan het verkeer kan deelnemen.

Een keuze voor de prioritering binnen de voorgestelde maatregelen en activiteiten hoeft en kan nog niet op voorhand worden gemaakt. Bij deze keuze spelen o.a. de volgende factoren een rol: de directe relatie met de aanpassingen in de wijken, beschikbare middelen en materialen, mate van bijdrage aan de lokale ongevalsproblematiek, risicogroepen, mogelijkheden van de betrokken organisaties, subjectieve onveiligheid en draagvlak bij de inwoners etc.

6.4 Handhaving

Handhaving is ‘de sluitpost’ van de mensgerichte activiteiten. Slechts als het aanpassen van de infrastructuur, het voorlichten van de bevolking en educatie niet werken, moet er over gegaan worden op handhaving. Dit instrument ligt echter beperkt binnen de gemeentelijke reikwijdte. Bovendien is handhaving vaak kostbaar, wordt het begrensd door de capaciteit van de politie en zijn effecten vaak slechts lokaal. Toch kan handhaving een belangrijke rol spelen bij verkeersveiligheidsproblemen die zich moeilijk op een andere wijze laten oplossen. De gemeente kan hierin een rol spelen door overleg met de politie over de gewenste handhaving en het laten rouleren van mobiele snelheidsindicatoren.

In de regio en het politiedistrict worden er jaarlijks actieplannen opgesteld. Voor Hendrik-Ido-Ambacht is er een aantal aandachtspunten:

– handhaving en preventie versterken op probleempunten en evaluatie met politie over handhaving en de frequentie daarvan;
– gericht verkeerstoezicht (en afstemming tussen gemeente en politie), zoals:
    - gerichte snelheidscontroles op verkeersonveilige locaties (n.a.v. ongevallen en klachten);
    - gerichte controles nabij scholen (handhaven bij oversteeklocaties, foutparkeren etc.);
    - continueren andere controles (autogordels/helm, parkeergedrag en alcohol in het verkeer;
    - regelmatige controle op fietsverlichting.

7 KNELPUNTEN OVERZICHT EN UITVOERINGSPROGRAMMA

Op basis van de knelpunten uit de visie, de aangedragen probleempunten uit de interne en externe projectgroep en de inventarisatie is een knelpuntenoverzicht (bijlage 5) gemaakt. Hierbij zijn de probleem zoveel mogelijk geclusterd weergegeven. Aan dit knelpuntenoverzicht is een uitvoeringsprogramma gekoppeld. In dit uitvoeringsprogramma zijn onderzoeken en uit te voeren maatregelen geprioriteerd.

7.1 Knelpuntenoverzicht

Het knelpuntenoverzicht vormt de basis voor het uitvoeringsprogramma. In bijlage 5 is een overzicht gegeven van de verschillende knelpunten. Deze knelpunten komen naar voren uit de ongevallenanalyse, de confrontatie van de wensbeelden met de huidige situatie en de wensbeelden onderling en reacties van de projectgroep en de klankbordgroep. Niet alle klachten die tijdens de overleggen met de projectgroep en de klankbordgroep naar voren zijn gekomen, zijn één op één overgenomen in het overzicht. In het overzicht zijn de knelpunten zoveel mogelijk gegroepeerd en gerangschikt naar de verschillende onderwerpen De verschillende onderwerpen zijn de beleidsonderdelen die verder uitgewerkt kunnen worden. Knelpunten die reeds zijn opgelost of in voorbereiding zijn, zijn niet in het knelpuntenoverzicht verwerkt.

7.2 Uitvoeringsprogramma

Op basis van het knelpuntenoverzicht is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Niet alle maatregelen kunnen tegelijk uitgevoerd worden vanwege het ontbreken van middelen en menskracht of door noodzakelijk overleg met andere partijen, zoals de regio Drechtsteden en de bevolking. Ook is voor de bereikbaarheid van de gemeente het van belang dat niet op te veel verschillende locaties aan de infrastructuur wordt gewerkt.

Aan de verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma zijn prioriteiten toegekend. Financiën zijn niet bij deze prioriteitstelling betrokken. Prioritering heeft plaatsgevonden op basis van de volgende criteria:

– Verkeersinhoudelijke overwegingen
  De maatregelen die vallen binnen de reguliere werkzaamheden binnen de gemeente krijgen automatisch de hoogste prioriteit. Ook is een hoge prioriteit toegekend aan maatregelen die een grote invloedsfeer hebben. Hieronder vallen bijvoorbeeld maatregelen die in het kader van Duurzaam Veilig worden uitgevoerd en de algehele verkeersveiligheid in de gemeente verbeteren. Ook het oplossen van knelpunten waardoor grote verbeteringen ontstaan in doorstroming of verkeersveiligheid hebben hoge prioriteit.
– Realiseerbaarheid
  Niet alle acties kunnen gelijkertijd worden uitgevoerd. Daarom is het ook van belang de maatregelen binnen een bepaalde prioriteit te kunnen rangschikken. Wanneer er bijvoorbeeld veel maatregelen de hoogste prioriteit hebben, wordt gekeken binnen welke periode de maatregel realiseerbaar is. Op basis van deze realisatietijd kan worden besloten om een maatregel naar een lagere prioriteit te verschuiven.

In de projectgroep en de klankbordgroep zijn de prioriteiten aangescherpt. De noodzaak om de maatregelen uit te voeren, het dringend zijn, heeft daarbij zwaar gewogen.

Zoals eerder aangegeven kunnen niet alle maatregelen gelijktijdig worden uitgevoerd; daarom is voor de indeling in drie verschillende periodes gekozen. Deze periodes zijn gekoppeld aan de prioriteitstelling.

Prioriteit	Toelichting	Uitvoering
1	maatregelen en activiteiten die op korte termijn uitgevoerd/opgestart moeten worden	2009-2012
2	maatregelen en activiteiten die hoge prioriteit hebben en spoedig uitgevoerd / opgestart moeten worden	2013-2016
3	maatregelen en activiteiten hebben prioriteit maar zijn op langere termijn nodig of wenselijk (maatregelen prioriteit 1 en 2 gaan voor)	2017-2020

In de volgende paragraaf is het uitvoeringsprogramma opgenomen voor de volgende aspecten:
– algemene en organisatorische maatregelen;
– mensgerichte maatregelen;
– infrastructurele maatregelen.

Onder deze aspecten zijn verschillende onderwerpen te beschrijven.

7.2.1 Algemene en organisatorische maatregelen

Maatregel	Prioriteit
Integraal dagelijks beheer (wegonderhoud, groenonderhoud)	1
Verkeers(veiligheids)activiteiten in gemeentebegroting	1
Stimuleren en ondersteunen maatschappelijke (verkeers)organisaties	1
Monitoring (ongevallenbeeld, verkeerstellingen)	1

7.2.2 Mensgerichte maatregelen

Voorlichting	
Maatregel	Prioriteit
Actief meewerken aan regionale en landelijke verkeersveiligheidscampagnes van o.a. Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden, ROV Zuid-Holland en VVN.	1
Informeren inwoners van de gemeente over weg- en verkeersaangelegenheden, Duurzaam Veilig en hoe de gemeente met klachten omgaat	1
Uitdragen gemeentelijke beleidsvisie (in- en extern)	1

Educatie	
Maatregel	Prioriteit
Verbeteren verkeersgedrag ouders en kinderen op schoolroutes en in de schoolomgeving.	1
Stimuleren verkeersonderwijs op basisscholen (o.a. aanreiken lesmateriaal, informeren over beschikbaar lesmateriaal).	1
Benaderen scholen en autorijscholen en aandachtvragen voor verkeersgedrag, regels en voorrangsregelen gericht op locaties in Hendrik-Ido-Ambacht	2

Handhaving	
Maatregel	Prioriteit
Gericht verkeerstoezicht met aandacht voor snelheid, onveilige locaties, fietsers, ongewenst parkeren en schoolroutes en structureel overleg tussen politie en gemeente.	1

7.2.3 Infrastructurele maatregelen

Verkeersveiligheid	
Maatregel	Prioriteit
Objectieve verkeersonveilige punten	
Nader onderzoek doen en maatregelen treffen op: - kruising Reeweg – Weteringsingel - route Antoniuslaan	1
Monitoren locaties met 2 of meer slachtofferongevallen en eventueel nemen van maatregelen	2
Subjectieve verkeersonveiligheid	
Inventarisatie knelpunten in schoolomgevingen en schoolroutes. Wanneer mogelijk verbeteren van de situatie in samenwerking met de school.	1

Categorisering van wegen	
Maatregel	Prioriteit
Duurzaam Veilig inrichten gebiedsontsluitingswegen	1
Monitoren verkeersafwikkeling kruispunten met hoge intensiteit	1/2
Opstellen en uitvoeren van een “grijze wegen” plan	1
Samen met Ridderkerk onderzoek naar functie en gebruik Damweg	1

Parkeren	
Maatregel	Prioriteit
Nadere studie en wanneer mogelijk oplossen van parkeerproblemen in gebied: - Krommeweg Noord (gebied 16) - Wijk centrum (buurt Dorp)	1
- Opstellen richtlijnen parkeerregulering gemeente Hendrik-Ido-Ambacht (uniform)	1
Monitoren van de parkeerknelpunten wijk Volgerlanden (zie knelpunten parkeren afb. 3)	1
Inventariseren waar parkeren op de rijbaan voor onveilige situaties zorgt ivm de bereikbaarheid voor hulpdiensten en onderzoeken van de vormgeving van deze straten. Realisatie maatregelen die voortkomen uit dit onderzoek	2

Vrachtverkeer	
Maatregel	Prioriteit
Onderzoeken of centrale parkeerplaats binnen de gemeente noodzakelijk is en welke locatie hier het meest geschikt voor is.	1

Fietsers	
Maatregel	Prioriteit
Uitvoeren maatregelen en aanleg ontbrekende schakels in fietsnetwerk.	1/2
Inventarisatie inrichting fietspaden. Daar waar de fietspaden niet in overeenstemming zijn met inrichtingsuitgangspunten aanvullende maatregelen treffen.	3
Inventariseren waar aanbrengen van fietsenstallingen gewenst is en deze realiseren.	2/3

Voetgangers	
Maatregel	Prioriteit
Studie inrichting voetgangersplaatsen met bijzondere aandacht voor: - locaties waar veel voetgangers gebiedsontsluitingswegen of grijze wegen oversteken; - looproutes en oversteekplaatsen bij scholen en verzorgingshuizen; - toegankelijkheid trottoirs en oversteekvoorzieningen.	1/2

Openbaar vervoer	
Maatregel	Prioriteit
Studie nieuwe locatie centraal OV-punt Hendrik-Ido-Ambacht	2/3

8 COLOFON

Opdrachtgever	:	Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
Project	:	GVVP Hendrik-Ido-Ambacht
Dossier	:	B2148-01.001
Omvang rapport	:	55 pagina's
Auteur	:	Mirjam van de Wege en Alex van Gent
Bijdrage	:	Niels Haenen en Chantal van de Krogt
Interne controle	:	
Projectleider	:	Mirjam van de Wege
Projectmanager	:	Albert Nauta
Datum	:	december 2009
Naam/Paraaf	:	

DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl