

Samenvatting concept Mobiliteitsplan 2021-2030

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

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

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

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

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

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

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

In deze samenvatting zijn ten slotte per thema de hoofddoelstelling en de bijbehorende toetsingscriteria opgenomen. Vervolgens is per thema weergegeven welke inspanningen de gemeente de komende jaren gaat leveren om de doelstellingen te realiseren.

Beleidsdoelen en toetsingscriteria tot 2030

Vooraf

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

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

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

1. Bereikbaarheid

Hoofddoelstelling

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

1.1 Auto

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

Toetsingscriterium Autobereikbaarheid

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

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

Inspanning 1 Bereikbaarheid auto

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

Inspanning 2 Bereikbaarheid auto

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

1.2 Openbaar vervoer

Toetsingscriterium Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

Inspanning 1 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

Inspanning 2 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

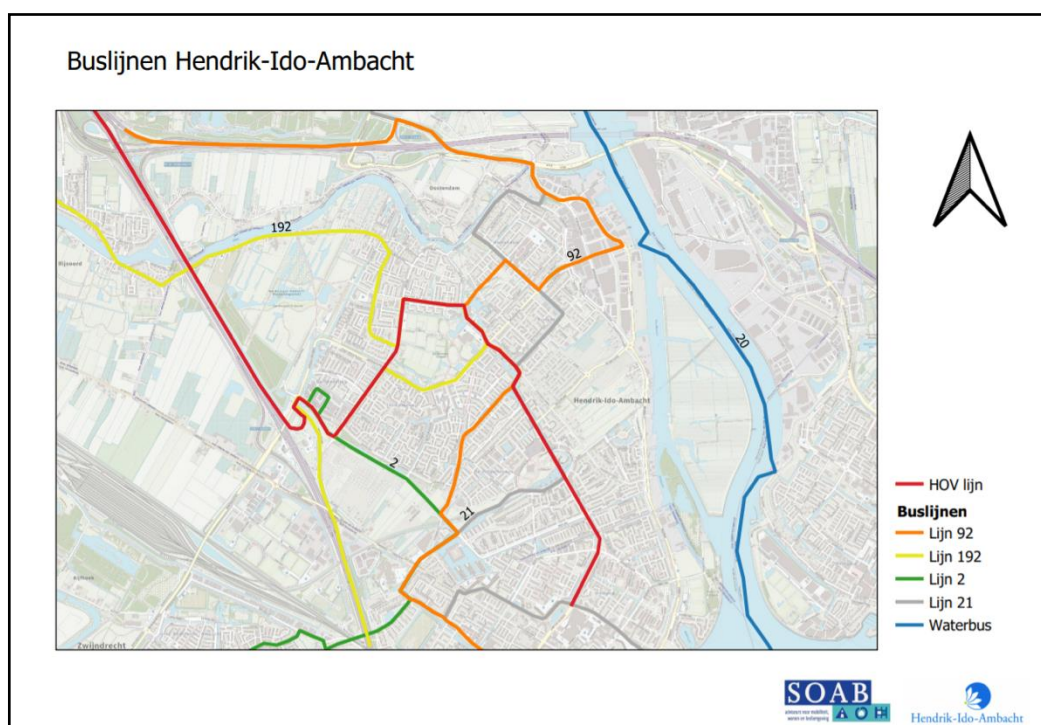
Inspanning 3 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

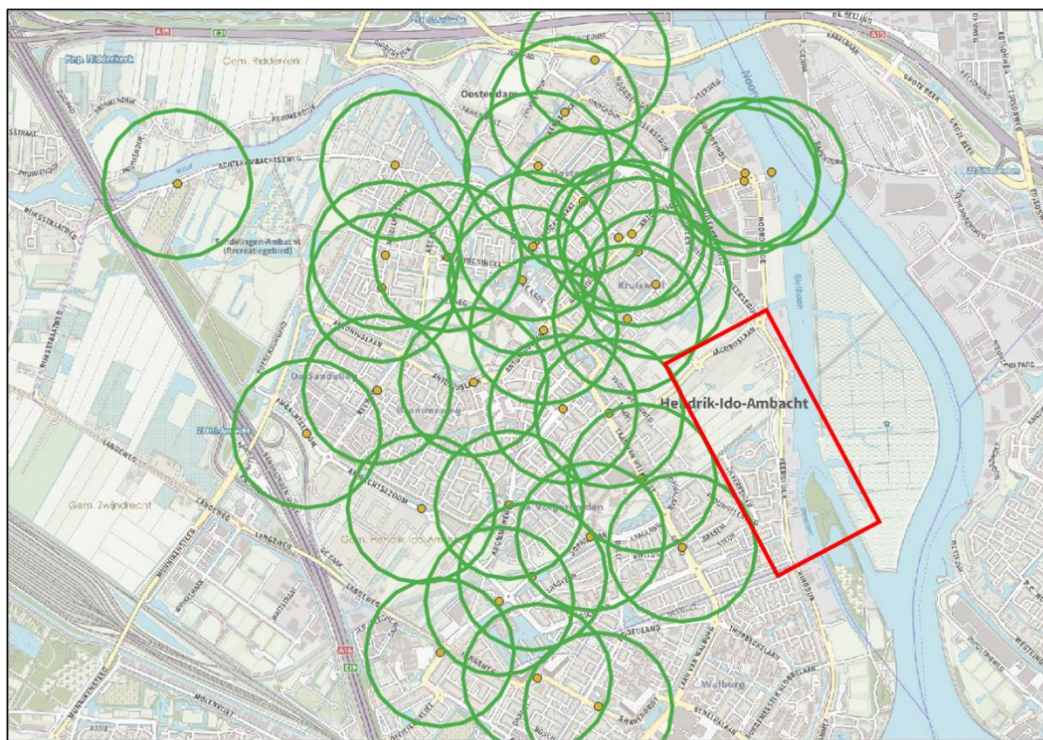
Inspanning 4 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

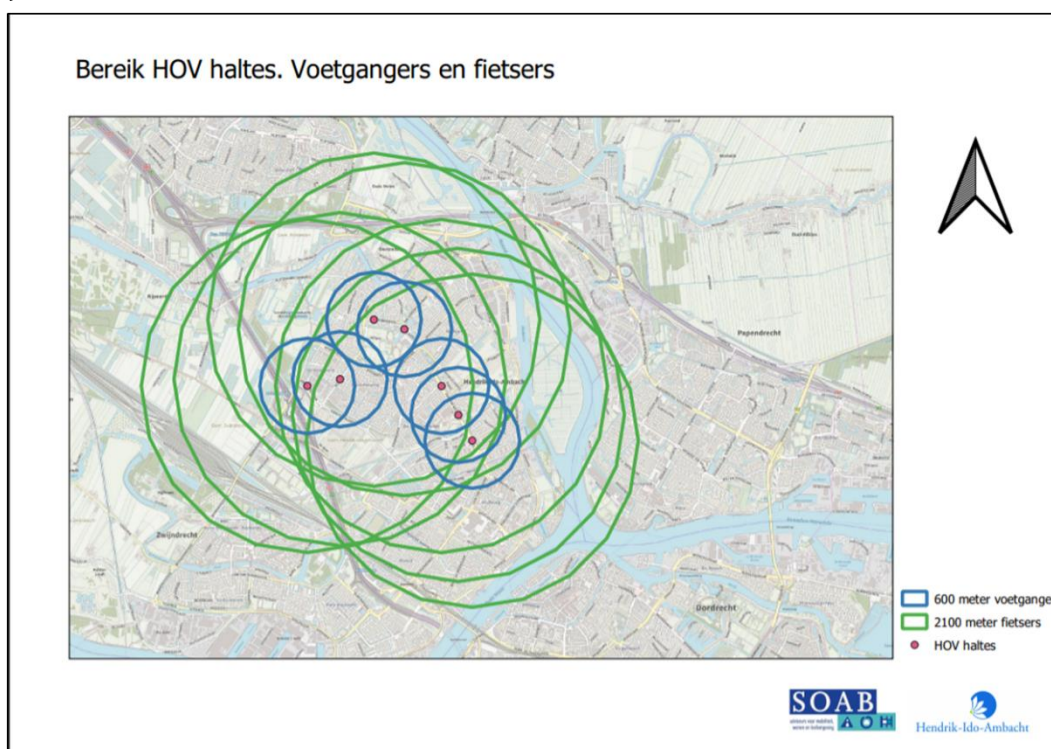
Afbeelding 1.2.1: Buslijnen Hendrik-Ido-Ambacht



Afbeelding 1.2.2: Hemelsbrede afstand reguliere bushaltes (en waterbushalte)



Afbeelding 1.2.3: Hemelsbrede loop- en fietsafstand HOV-bushaltes, voetgangers en fietsers



Inspanning 5 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

Inspanning 6 Bereikbaarheid openbaar vervoer

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

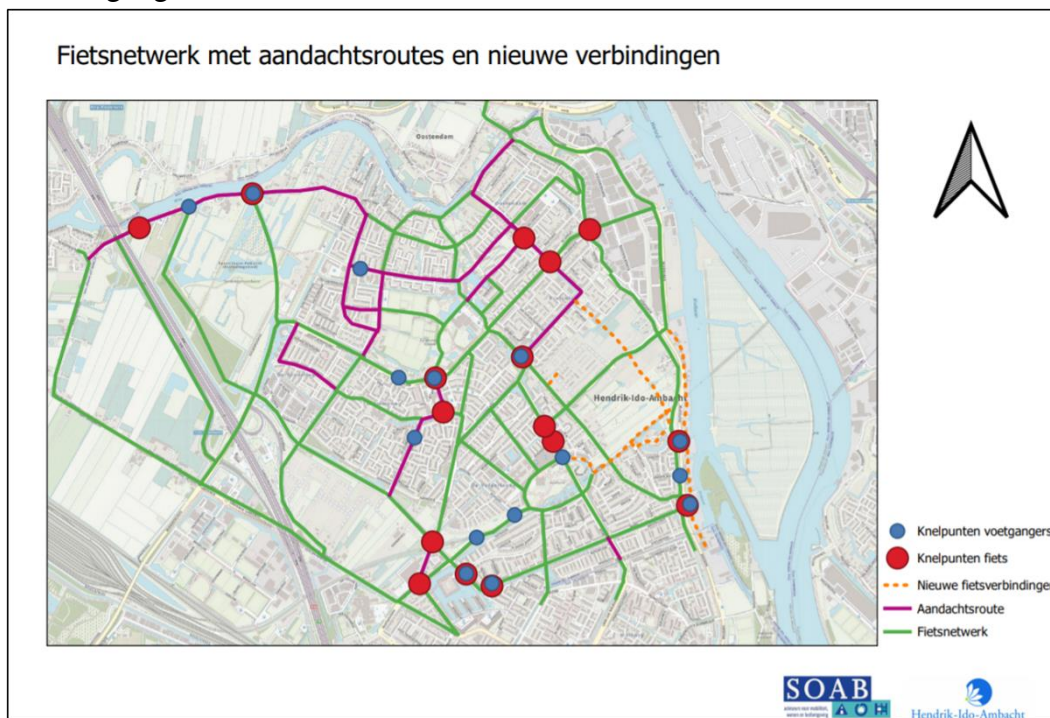
1.3 Fiets

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

Toetsingscriterium Bereikbaarheid fiets

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

Afbeelding 1.3.1: Streefbeeld fietsstructuur met aandachtsroutes en knelpunten fietsers en voetgangers.



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

Inspanning 1 Bereikbaarheid Fiets

Het fietsnetwerk zoals weergegeven in afbeelding 1.3.1 wordt verder gerealiseerd en waar nodig conform de actuele* CROW-richtlijnen verbeterd. Deze inspanning is gekoppeld aan 'Inspanning 3 Verkeersveiligheid'.

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

Inspanning 2 Bereikbaarheid Fiets

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

Inspanning 3 Bereikbaarheid Fiets

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

1.4 Voetgangers en gehandicapten

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

Toetsingscriterium Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

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

Inspanning 1 Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

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

Inspanning 2 Bereikbaarheid voetgangers en gehandicapten

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

1.5 Hulpdiensten

Toetsingscriterium Bereikbaarheid hulpdiensten

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

Inspanning Bereikbaarheid hulpdiensten

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

1.6 Transportroutes exceptioneel verkeer

Toetsingscriterium Routes exceptioneel verkeer

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

Inspanning Routes exceptioneel verkeer

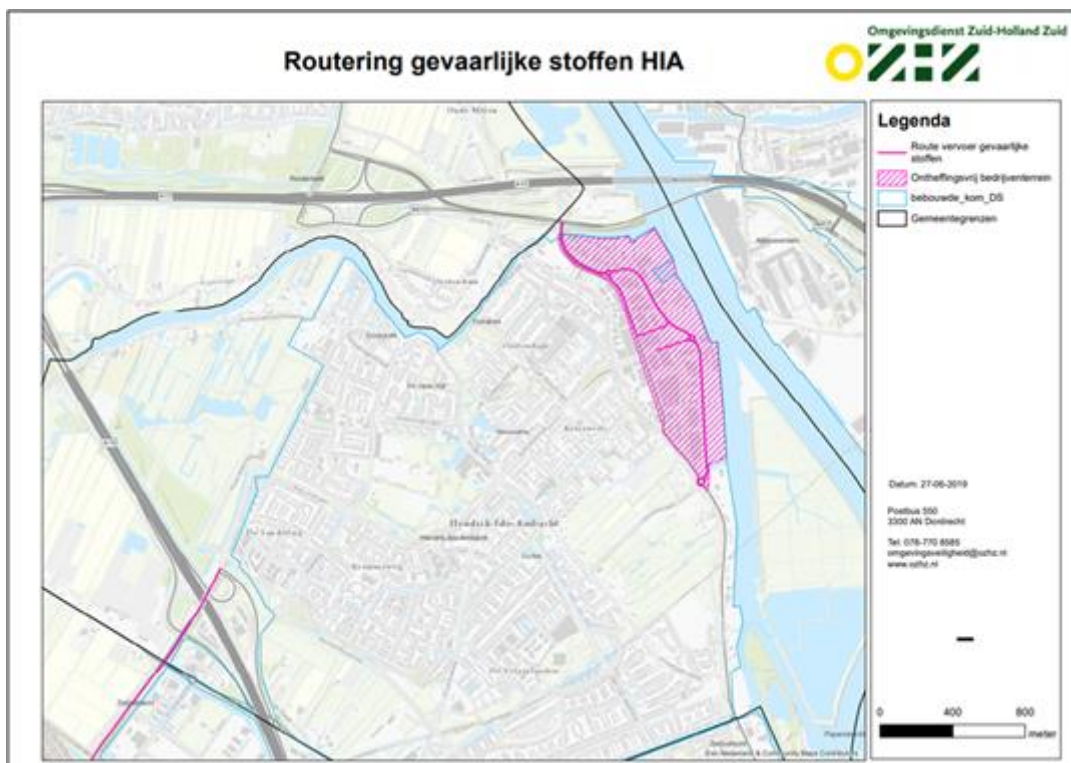
Er wordt een routekaart opgesteld voor de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht met daarbij de beperkingen voor hoogte, breedte, lengte en gewicht.

1.7 Routes gevaarlijke stoffen

Toetsingscriterium Routes gevaarlijke stoffen

Vervoer van route plichtige gevaarlijke stoffen mag alleen plaatsvinden op de in kaartbeeld 1.7 vastgelegde wegen.

Kaartbeeld 1.7 Gevaarlijke stoffenroutes



2. Verkeersveiligheid

Hoofddoelstelling

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

Vanuit de landelijke aanpak zijn daarbij twee hoofdrisicogroepen benoemd:

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

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

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

Toetsingscriterium Verkeersveiligheid

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

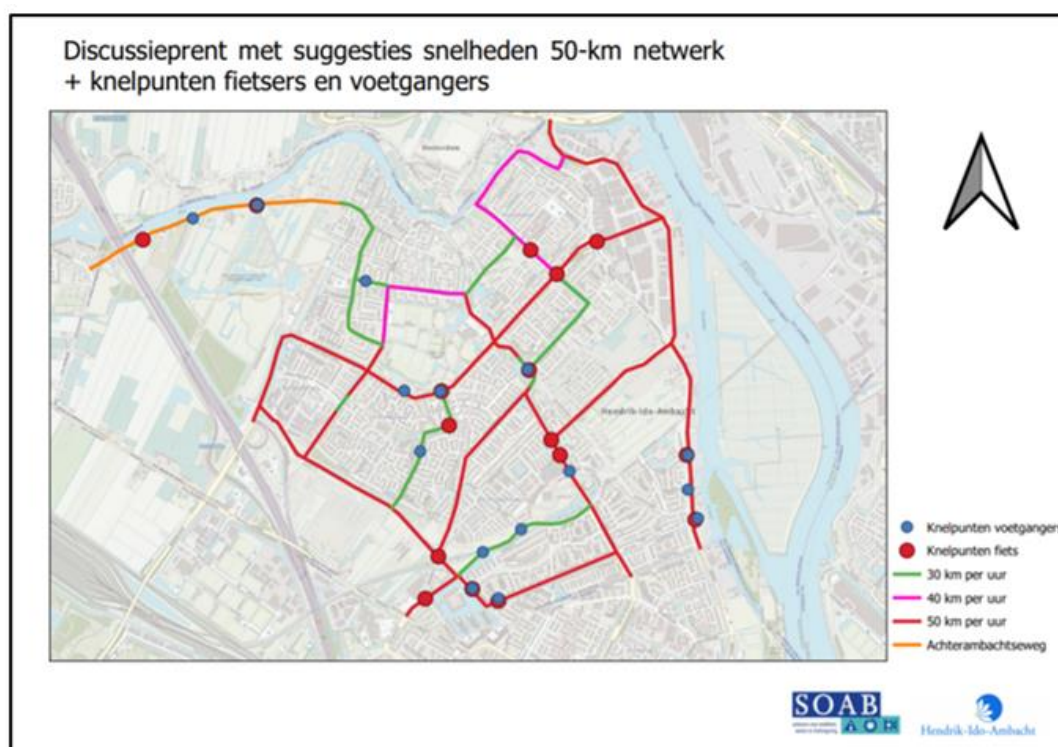
Inspanning 1 Verkeersveiligheid

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

Benoemen en omvormen wegen waar snelheid verlaagd kan worden

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

Kaartbeeld 2.1: Discussieprent suggestie snelheden 50-km netwerk



Inspanning 2 Verkeersveiligheid

Conform het landelijke beleid en passend binnen de nieuwe CROW-richtlijnen beoordeelt de gemeente op welke 50km-wegen de snelheid verlaagd kan worden en realiseert de gemeente deze snelheidsaanpassing. Bij die beoordeling wordt ook het aspect geluidshinder betrokken omdat een verlaging van de snelheid ook eventuele geluidsoverlast kan verminderen.

Om de bereikbaarheid en de doorstroom van de auto te borgen is het uitgangspunt dat op de doorgaande (hoofd)ontsluitingswegen de snelheid van 50 km zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

Inspanning 3 Verkeersveiligheid

Het fietsnetwerk, zoals weergegeven in het kaartbeeld 'Streefbeeld fietsstructuur (kaartbeeld 6.2.3)' wordt conform 'Inspanning 1 Bereikbaarheid fiets' verder gerealiseerd en waar nodig conform de actuele CROW-richtlijnen verbeterd. Daarbij wordt het auto- en fietsverkeer op de 50km-wegen zoveel mogelijk gescheiden. Daar waar scheiden niet lukt wordt een alternatieve fietsroute gerealiseerd of wordt de snelheid van het autoverkeer teruggebracht. Daarbij worden fiets(suggestie)stroken, fietsstraten of andere conform het CROW gewenste fietsvoorzieningen gerealiseerd. Op deze manier wordt het gebruik van de fiets als vervoersmiddel op deze wegen veiliger en aantrekkelijker gemaakt..

Inspanning 4 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 5 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 6 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 7 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 8 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 9 Verkeersveiligheid

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

Inspanning 10 Verkeersveiligheid

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

3. Leefbaarheid & Duurzaamheid

Hoofddoelstelling

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

Toetsingscriterium Leefbaarheid

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

Inspanning 1 Leefbaarheid

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

Inspanning 2 Leefbaarheid

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

Inspanning 3 Leefbaarheid

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

Toetsingscriterium Duurzaamheid

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

Inspanning 1 Duurzaamheid

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

Inspanning 2 Duurzaamheid

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

3.1.1 Parkeren

Hoofddoelstelling

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

Toetsingscriterium parkeren

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

3.1.2 Bewonersparkeren

Inspanning 1 Bewonersparkeren

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

Inspanning 2 Bewonersparkeren

Bewoners en bezoekers van bewoners kunnen binnen de acceptabele loopafstand van de woning, zoals deze in het separaat geformuleerde en vigerende parkeerbeleid is vastgelegd, een vrije parkeerplaats voor hun auto vinden. *Anno 2021 is dit vastgelegd in de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018. Aanvullend gelden de CROW-richtlijnen.*

3.1.2 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties

Inspanning 1 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties

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

Inspanning 2 Parkeren bij voorzieningen en werklocaties

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

Anno 2021 is dit vastgelegd in de Parkeernota Nieuwe ontwikkelingen 2018.

Aanvullend gelden de CROW-richtlijnen.

3.1.3 Fietsparkeren

Inspanning 1 Fietsparkeren

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

3.1.4 Vrachtauto-parkeren

Inspanning 1 Vrachtauto-parkeren

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