

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasserdam



Naar een evenwichtige en gezonde spreiding van de verkeers- en vervoerstromen.

Gemeente Alblasserdam

Afdeling Buitenruimte

25 september 2019

INHOUDSOPGAVE

	Pag.	
1. SAMENVATTING	3	
2. INLEIDING	3	
2.1		Ambitie Alblasserdam
2.2		Omgevingswet
2.3		Doel van het GVVP
2.4		Afweging
2.5		Behandelingsprocedure
2.6		Leeswijzer
3. AANBEVELINGEN en ACTIES	5	
4. RUIMTELIJKE ORDENING	9	
4.1		Regelgeving en beleid
4.2		Fysieke ontwikkelingen
4.3		Regionale ambities
4.4		Ontwikkelingsclusters
4.5		Ruimtelijke ordening in relatie tot verkeer
4.6		Resultaten samenspraak ruimtelijke ordening
5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID	12	
5.1		Algemeen
5.2		Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
5.3		Aktieprogramma luchtkwaliteit
5.4		Oplaaipunten
5.5		Groenstructuurplan
5.6		Resultaten samenspraak duurzaamheid, milieu en leefbaarheid
6. TOERISME	14	
6.1		Visitormanagement werelderfgoed Kinderdijk
6.2		Beleidsvisie Recreatie en Toerisme
6.3		Resultaten samenspraak toerisme
7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER	16	
7.1		Landelijk wegennet
7.2		Regionaal wegennet Drechtsteden
7.3		Regio Alblasserwaard
7.4		Resultaten samenspraak landelijk en regionaal verkeer en vervoer
8. LOKAAL AUTONETWERK	19	
8.1		Ontwikkeling
8.2		Doorkijk 2030
8.3		Wegencategoriseringsplan Alblasserdam
8.4		Aanpak knelpunten van het lokale wegennet
8.5		Route gevaarlijke stoffen
8.6		Calamiteitenroute
8.7		Resultaten samenspraak lokaal auto netwerk
9. LANGZAAM VERKEER	25	
9.1		(brom)Fietsverkeer
9.2		Ontbrekende schakels fietsnetwerk
9.3		Voetgangers
9.4		Mensen met een handicap
9.5		Resultaten samenspraak langzaam verkeer
10. VERKEERSVEILIGHEID	31	
10.1		Verkeersveiligheid algemeen
10.2		Totaal aantal ongevallen per vervoerswijze
10.3		Locaties slachtofferongevallen
10.4		Auto slachtofferongevallen
10.5		Voetgangersslachtofferongevallen
10.6		(brom) Fietsluchtoffers
10.7		Gedragsbeïnvloeding
10.8		Beleidsimpuls verkeersveiligheidsaanpak fietser (lokaal en regionaal)
10.9		Resultaten samenspraak verkeersveiligheid
11. PARKEREN	35	
11.1		Parkeren algemeen
11.2		Parkeren centrum
11.3		Parkeernormen
11.4		Resultaten samenspraak parkeren
12. OPENBAAR VERVOER	38	
12.1		Algemeen
12.2		Routering openbaar vervoer
12.3		Toegankelijkheid bushaltes
12.4		Waterbus
12.5		Busstation Grote Beer / de Helling
12.6		Resultaten samenspraak openbaar vervoer
13. BEWEGWIJZERING	41	
13.1		Resultaten samenspraak bewegwijzering
14. UITWERKINGEN	42	
14.1		Nieuwe verbinding met Nieuw-Lekkerland
14.2		Dam-Plantageweg
14.3		Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer
14.4		Vinkenspolderweg
15. BIJLAGEN	47	
Bijlage 1		Parkeernormen
Bijlage 2		Etmaalintensiteiten Basisjaar 2015 in mvt/uur
Bijlage 3		Etmaalintensiteiten in 2030 in mvt/uur
Bijlage 4		Verschil tussen 2015 en 2030 etmaal intensiteit in mvt/uur
Bijlage 5		Schetsen kruispunt Dam / Plantageweg
Bijlage 6		Schetsen kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg
Bijlage 7		Woningbouwprojecten

1. SAMENVATTING

Het GVVP Alblasserdam bevat de visie op het gebied van Verkeer en Vervoer (V&V), waarbij voldaan wordt aan landelijke c.q. regionale normen en (als afgeleide van die normen) een leidraad is voor gemeente Alblasserdam bij de ontwikkeling en uitvoering van lokaal beleid op V&V-gebied. Het voorliggende GVVP 2019 komt ter vervanging van eerdere beleidsplannen en visies op het gebied van verkeer en is aanvullend op beleidsplannen en visies van andere vakdisciplines.

In dit GVVP wordt, rekening houdend met aspecten die voor de gemeente van groot belang zijn (veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid), ingezoomd op o.a. de prioriteiten uit de structuurvisie Alblasserdam 2040 (bijv. het waar mogelijk terugdringen van verkeersdruk en het stimuleren van andere vervoersvormen (vervoer over water) en fietsverkeer (nieuw fietspad)).

Het GVVP is vooral een pragmatisch plan geworden. In het plan wordt kort aangegeven welke normen of aspecten voor een bepaald onderdeel van belang zijn, wat de stand van zaken ervan is in gemeente Alblasserdam en welke aanbevelingen tot verbetering van verkeerssituaties worden voorgesteld. Belangrijk is om hierbij te beseffen dat een GVVP veelal een afgeleide is van stedenbouwkundig beleid en de structuurvisie. Immers, hoe wordt omgegaan met de woonfunctie, de bedrijfsfunctie en (in het geval van Alblasserdam) de recreatieve functie (Kinderdijk) is bepalend voor het beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Omgekeerd kan het zijn dat een knelpunt op V&V-gebied kan leiden tot bijv. een afwijzing van uitbreiding van een woon- of bedrijfsfunctie. Dat zal met name het geval zijn als bij zo'n uitbreiding de verkeersdruk onevenredig toeneemt. Deze 'afhankelijkheid' vereist het steeds afwegen van belangen als er sprake is van nieuw of bij te stellen beleid op het gebied van Ruimtelijke Ontwikkeling, Milieu en Wonen & Werken. In de totstandkoming van het GVVP is aan interne afdelingen gevraagd mee te denken over hun beleidsitems die mogelijk van invloed zijn op een GVVP. De door de afdelingen aangedragen onderwerpen zijn opgenomen indien die op (de stand van zaken van) dit GVVP daadwerkelijk van invloed werden geacht.

Alblasserdam heeft al vrij veel zaken oppakt om de veiligheid en leefbaarheid op verkeer en vervoersgebied te handhaven of te verbeteren. Dat gebeurt o.a. in samenwerkingsverbanden in de regio, met Drechtsteden en andere partners zoals Provincie en RWS. In dit GVVP wordt nader ingegaan op die punten die nog verder verbeterd kunnen worden.

Een opsomming van aanbevelingen is terug te vinden in hoofdstuk 3.

Geconstateerd kan worden, dat naast het voorgestelde UITVOERINGSPROGRAMMA (hoofdstuk 15) 3 items hoge prioriteit moeten krijgen om Alblasserdam veilig, leefbaar en bereikbaar te houden, t.w.:

- aanpassing kruising Van Eesterensingel / Plantageweg
- aanpassing kruising Dam / Haven
- sluipverkeer Vinkenvolderweg.

2. INLEIDING

In een GVVP wordt een breed gedragen samenhangend beleid met betrekking tot verkeer en vervoer voor de korte en lange termijn vastgelegd.

Overeenkomstig *de samenlevingsagenda* wordt in het GVVP 2019 aandacht besteed aan de aspecten *leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid*.

Dit GVVP is enerzijds een afgeleide van het vigerende landelijk, regionaal en lokaal verkeer- en vervoerbeleid; anderzijds geeft het invulling aan de lokale speelruimte op het gebied van verkeer en vervoer.

Het voorliggende GVVP 2019 komt ter vervanging van eerdere beleidsplannen en visies op het gebied van verkeer en is aanvullend op beleidsplannen en visies van andere vakdisciplines.

2.1 Ambitie Alblasserdam

"Alblasserdam is een dorp met een menselijke maat waar aangenaam wonen en ruimte voor ontmoeting vanzelfsprekend zijn. Alblasserdam koestert haar groene en dorps karakter waar de lijnen kort zijn, de sociale infrastructuur hecht en de voorzieningen op het huidige niveau blijven. De economische kracht zit in de marktplaatsfunctie die Alblasserdam vanouds door haar ligging heeft en in de samenwerking met haar omgeving. De houding van de gemeente is er één van netwerken, faciliteren, kansen zien, flexibiliteit en ruimte geven. Vanuit deze basis richt Alblasserdam zich op een veilige en duurzame toekomst". Citaat Structuurvisie Alblasserdam 2040.

Deze ambitie is als leidraad gehanteerd voor dit GVVP.

2.2 Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2021 wordt de nieuwe Omgevingswet van kracht. Het ruimtelijke beleid van de gemeente Alblasserdam moet in een omgevingsvisie aan de Omgevingswet voldoen. Het verkeer- en vervoerbeleid zal binnen de omgevingsvisie een belangrijke rol spelen. Het GVVP zal als onderlegger dienen voor de nog op te stellen omgevingsvisie Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet.

Een vastgesteld GVVP gebruiken als onderlegger voor de nog op te stellen Omgevingsvisie voor Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet (2021).
Aanbeveling 2.1

2.3 Doel van het GVVP

Het doel is om in het GVVP alle aspecten met betrekking tot verkeer en vervoer eenduidig en in samenhang bij elkaar te brengen om vervolgens daarmee een maatschappelijk en bestuurlijk breed gedragen beleid voor de korte en lange termijn vast te leggen. Het GVVP heeft betrekking op de periode tot en met 2030.

Het GVVP fungeert als onderlegger voor een omgevingsvisie die wordt opgesteld in het kader van de nieuwe Omgevingswet (2021). Tevens dient dit plan als uitgangspunt voor te maken afwegingen bij ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Het GVVP Alblasserdam bevat een visie en waar mogelijk een leidraad of aanpak op het gebied van verkeer en vervoer (als afgeleide van het economisch, ruimtelijk en maatschappelijk beleid en plannen) waaraan allerlei ontwikkelingen in en rondom Alblasserdam kunnen worden getoetst.

2.4 Afweging

Een verkeersplan staat nooit op zichzelf; het maakt onderdeel uit van ruimtelijke en economische ontwikkeling. Waar in de oudheid stedenbouw een afgeleide was van verkeer (nomaden die zich langs paden gingen vestigen om handel te drijven e.d.) is een verkeersplan tegenwoordig een afgeleide van stedenbouw.

Een GVVP is een afweging tussen allerlei belangen zoals economie en leefbaarheid. Vanuit verschillende invalshoeken wordt naar vervoersaspecten gekeken en daarbij geldt dat voor elke invalshoek wel iets te zeggen valt.

Denk bijvoorbeeld aan de invalshoek van bewoners die hun buurt veilig willen hebben en dus liever geen (zwaar) doorgaand verkeer in hun buurt willen. Chauffeurs en transportondernemingen willen graag snelle doorgang op wegen en snel transport. Die chauffeurs en transportondernemers zijn echter ook bewoners van een buurt, dus zelfs verenigd in 1 persoon kunnen zich tegenstijdige belangen voordoen.

Bij elke ontwikkeling moet dus gezocht worden naar de balans tussen o.a. veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische aspecten.

Als voorbeelden van het zoeken van een balans kunnen worden genoemd:

- Veiligheid en leefbaarheid versus bereikbaarheid en doorstroming.
- Autoverkeer versus langzaamverkeer.
- Ruimte voor verkeer versus bebouwing, openbaar groen e.d.

Bij elke ontwikkeling in Alblasserdam moet worden gezocht naar een balans tussen o.a. veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economische aspecten.

Aanbeveling 2.2

2.5 Behandelingsprocedure

In 2017 is een basisnota GVVP opgesteld en vrijgegeven voor samenspraak. Vervolgens zijn overleggen gevoerd met de samenleving. Dit is gebeurd aan de hand van drie thema's:

1. fietsers, voetgangers en veiligheid
2. ontsluiting en bereikbaarheid
3. openbaar vervoer.

Tijdens de samenspraak zijn diverse gesprekken gevoerd met belangenorganisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland, bewoners- en ondernemersverenigingen en dergelijke. Tevens is bij ieder thema een dorpsgesprek geweest, waarbij raadsleden in gesprek zijn gegaan met de samenleving. Voor de dorpsgesprekken waren alle bewoners en belangstellenden welkom.

Alle opmerkingen tijdens de samenspraak zijn verzameld in een opmerkingenlijst die vervolgens is vertaald in een samenspraaknota.

Op 4 juli 2019 heeft de raad in een bijeenkomst voor informatie en opinie (bio) de uitkomsten van de samenspraak besproken. Hierbij is een discussie gevoerd over vier onderwerpen waarbij de meningen vanuit de samenleving verdeeld zijn. Deze discussiepunten zijn:

1. Nieuwe weg Nieuw-Lekkerland
2. Sluipverkeer Vinkenvolderweg
3. Ontbrekende fietsschakels Lammetjeswiel - Molensingel - Blokweerse molen
4. Dam-Plantageweg

Met dit eindrapport is de basisnota uit 2017 bijgewerkt op basis van de opmerkingen uit de samenspraak en de bevindingen uit de bio.

De gemeenteraad wordt voorgesteld om dit GVVP, eindnota 2019, vast te stellen als leidraad voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende 10 jaar.

2.6 Leeswijzer

Na de INLEIDING (hoofdstuk 2) worden de AANBEVELINGEN en ACTIES (hoofdstuk 3) gegeven en achtereenvolgens wordt ingegaan op beleidsvelden, soorten verkeerdeelnemers en aandachtsgebieden op gebied van verkeer en vervoer beschouwd in relatie tot het GVVP.

Per onderwerp zijn bevindingen, conclusies en waar mogelijk aanbevelingen weergegeven. Vervolgens is een samenvatting gegeven van de uitkomsten van de samenspraak en waar nodig acties geformuleerd.

Tenslotte is in hoofdstuk 14 UITWERKINGEN een aantal ideeën uitgewerkt.

3. AANBEVELINGEN en ACTIES

2. INLEIDING

- 2.1 *Een vastgesteld GVVP gebruiken als onderlegger voor de nog op te stellen Omgevingsvisie voor Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet (2021).* **Pagina 3**
- 2.2 *Bij elke ontwikkeling in Alblasserdam moet worden gezocht naar een balans tussen o.a. veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economische aspecten.* **Pagina 4**

4. RUIMTELIJKE ORDENING

- 4.1 *Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moeten de consequenties ten aanzien van verkeer en vervoer in een vroeg stadium in beeld worden gebracht. Denk hierbij aan de verkeersproductie, ontsluiting, parkeergelegenheid, parkeerbalans e.d.* **Pagina 11**

5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID

- 5.1 *De duurzaamheid, leefbaarheid en het milieu kunnen worden verbeterd door te investeren in meer oplaadpunten, stimuleren van deelauto's, stimuleren van fietsbewegingen, stimuleren gebruik waterbus, minder werk – werkverkeer per auto door de gemeentelijke organisatie en het voorkomen van bronverontreiniging.* **Pagina 12**
- 5.2 *Bij het uitwerken van het Groenstructuurplan rekening houden met effecten op verkeersgedrag en verkeersveiligheid.* **Pagina 13**

6. TOERISME

- 6.1 *De focus van visitormanagement richten op het spreiden van het auto verkeer en het parkeren.* **Pagina 14**
- 6.2 *De opvang van extra verkeersstromen vanuit het toerisme wordt primair met vervoer over water opgevangen. Hiervoor zullen potentiële locaties voor overstappunten (water-auto-bus-fiets-te voet) worden onderzocht in Alblasserdam en omliggende gebieden, in onderlinge samenhang. Hieronder vallen ook de huidige TOP (toeristisch overstap punt) en de beoogde transferiumfunctie aan het Zuiderstek (Havengebied).* **Pagina 15**
- 6.3 *Realisatie van een overstappunt Hoogwaardig Openbaar Vervoer nabij de Grote Beer / De Helling.* **Pagina 15**

Actie:s: Pagina 11

- Bewaken van de relatie tussen verkeer en ruimtelijke ontwikkeling
- Opstellen 'vlekkenkaart' ruimtelijke projecten
- Nader onderzoek naar de effecten van de ontwikkelingen v.w.b. verkeer en vervoer (o.a. Nedstaal)

Acties: Pagina 13

- Beleid oplaadpunten via marktwerking voortzetten (ook voor nieuwbouwwijken)

Acties: Pagina 15

Aandacht voor visitormanagement voortzetten. Denk hierbij onder andere aan:

- Plan voor transferium in het Havengebied voortzetten
- Opstellen concreet plan voor verplaatsing van het camperterrein (o.a. bij het sportterrein Souburgh)
- Verbeteren bewegwijzering naar parkeergelegenheden voor Kinderdijk

- 6.4 *Bij de ontwikkeling van de haven zet de gemeente in op een transferiefunctie voor het molengebied en alternatief vervoer tussen het havengebied en de molens. **Pagina 15***

7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER

- 7.1 *Intensivering van de bestuurlijke lobby om het landelijk en regionaal wegennet rondom Alblasserdam qua capaciteit en luchtkwaliteit op orde te brengen, zoals A15 quick win maatregelen, A15/N3/N214 - knoop. **Pagina 17***
- 7.2 *Intensivering van de bestuurlijke lobby om de overlast van groot onderhoud aan de brug over de Noord en de N3 voor Alblasserdam te minimaliseren. **Pagina 17***
- 7.3 *Samen met de regio Alblasserwaard inzetten op het uitvoeren van regionale maatregelen. **Pagina 17***

Acties: Pagina 18

- Lokale en regionale lobby ter verbetering van het landelijk en regionaal wegennet
- Samen met de regio de kansen en bedreigingen van een nieuwe oeververbinding met Ridderkerk op een rij zetten

Acties: Pagina 18

- Samen met Nieuw-Lekkerland de kansen en bedreigingen van een nieuwe verbindingsweg naar Nieuw-Lekkerland op een rij zetten
- Samen met de regio de kansen en bedreigingen van een nieuwe verbinding N915-N214 op een rij zetten

8. LOKAAL AUTO NETWERK

- 8.1 *De ontwikkeling van het autoverkeer op het wegennet van Alblasserdam nauwlettend volgen door regelmatig uitvoeren van verkeerstellingen en het opstellen van prognoseberekeningen met behulp van het rekenmodel voor de Regionale Verkeers- Milieu Kaart. **Pagina 20***
- 8.2 *Het wegencategoriseringsplan (kaartje) blijft uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen en keuzes op het gebied van verkeer en vervoer. Hierbij zorgdragen voor overeenstemming tussen het gewenste gebruik van wegen en straten en de inrichting ervan. **Pagina 21***
- 8.3 *Nader onderzoek uitvoeren met betrekking tot de nieuwe verbinding met Nieuw-Lekkerland, de inrichting en het gebruik van de Dam-Plantageweg, het monitoren van de ontsluiting van de container-transferium en de mogelijkheden tot verbetering van de ontsluiting van bedrijfsterreinen. **Pagina 22***
- 8.4 *De nieuwe verbindingsweg met Nieuw-Lekkerland op de regionale bestuurlijke agenda zetten. **Pagina 22***
- 8.5 *De huidige route gevaarlijke stoffen handhaven. **Pagina 23***
- 8.6 *Vastleggen van een calamiteitenroute voor Alblasserdam. **Pagina 23***

Acties: Pagina 24

- Nader onderzoek naar herkomst en bestemming van (vracht)autoverkeer in en om Alblasserdam
- Ideeën formuleren m.b.t. lokaal verkeer- en vervoermanagement (gedrag vervoerswijze keuze)
- Nadere uitwerking van het wegvak Dam-Plantageweg
- Nadere uitwerking van het kruispunt van Eesterensingel/Plantageweg
- Nader onderzoek naar de ontsluiting en afwikkeling van Nieuwland Parc
- Nader onderzoek naar de mogelijkheden van lengte- en gewichtbeperking van het vrachtverkeer met de bestemming centrum
- Nader overleg met buurgemeenten en belanghebbenden over het sluipverkeer en handhaving Oude Torenweg-Vinkenpolderweg
- Nadere argumentatie t.b.v. bestuurlijke besluitvorming over de openstelling vrachtverkeer Oude Torenweg (*onderzoek inmiddels uitgevoerd*).
- Een nieuwe verbindingsweg via het havengebied als optie in de plannen opnemen.
- Evaluatie route gevaarlijke stoffen
- Vastleggen calamiteitenroute

9. LANGZAAM VERKEER

- 9.1 *Realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zoals: fietspad dijklint, fietspad Ganzerik – Zwanebloem – brug Kortlandse molen, fietslus Edisonweg – Molenpad met prioriteit en de verbinding Lammetjeswiel en de verbinding Molensingel – Blokweerse molen en een voetgangersverbinding tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk met vooralsnog lage prioriteit. **Pagina 26***
- 9.2 *Aandacht voor oversteekvoorzieningen bij scholen, winkelcentra en verzorgingshuizen. Zorg dat oversteekplaatsen voor voetgangers vol doen aan de gestelde eisen. **Pagina 27***
- 9.3 *Houdt de openbare ruimte toegankelijk voor mensen met een handicap door standaard voorzieningen mee te nemen bij herbestrating, reconstructie en nieuw aanleg van de openbare ruimte. **Pagina 28***
- 9.4 *Zorg voor maatwerk voor voorzieningen voor mensen met een visuele handicap. **Pagina 28***
- 9.5 *Zorg voor voldoende invalide parkeerplaatsen algemeen. **Pagina 28***
- 9.6 *Zorg voor bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer. **Pagina 28***
- 9.7 *Zorg voor rustpunten op belangrijke looproutes (actieve rustplek) met een onderlinge afstand van maximaal 1000 m. **Pagina 28***
- 9.8 *Het beleid m.b.t. individuele gehandicaptenparkeerplaatsen voort zetten. **Pagina 28***

10. VERKEERSVEILIGHEID

- 10.1 *Het verloop en locatie van het aantal ongevallen in Alblasserdam blijven monitoren. **Pagina 31***
- 10.2 *Verbeter de verkeerssituatie op de kruising Plantageweg / van Eesterensingel, wegvak Dam-Plantageweg en de kruising Dam / Haven. **Pagina 33***
- 10.3 *Blijf in samenwerking met de regio aandacht houden voor de communicatie en acties rondom de verkeersveiligheid m.b.t. (fiets)verkeer. **Pagina 34***

Acties: Pagina 29

- Beleidsuitspraak m.b.t. snorfietsen op fietspadstroken.
- Uitvoeringsplan stallingsgelegenheid voor fietsers (centrum, winkelcentra, bus-halten e.d.).
- Fietspad ter hoogte van Mercon Kloos (1b) in de ontwikkeling van het terrein meenemen.
- Uitvoeringsplan opstellen voor een fietsverbinding Ganzerik-Zwanenbloembrug Kortlandse Molen.
- Uitvoeringsplan opstellen voor een fietslus Edisonweg-Molenpad (incl. overleg RWS en subsidieaanvraag).
- Een bestuurlijke afweging maken voor het wel of niet opstellen van een uitvoeringsplan voor een fietsverbinding Lammetjeswiel 4a en 4b (*BIO 4 juli 2019 lage prioriteit*).

Acties: Pagina 30

- Ontbrekende voetgangersschakel Edisonweg de mogelijkheden onderzoeken.
- Ontbrekende voetgangersschakel langs het fietspad Dam – Ruigenhil voorbereiden (*inmiddels uitgevoerd*).

Acties: Pagina 30

- In samenspraak met de gehandicaptenadviesraad aandacht blijven houden voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een handicap.

Acties: Pagina 34

- Blijvende aandacht voor communicatie en acties m.b.t. verkeersveiligheid

11. PARKEREN

- 11.1 *Zorg bij een ontwikkeling er voor dat de parkeerdruk niet toeneemt in de omgeving. **Pagina 35***
- 11.2 *Hanteer duidelijke en goed passende parkeernormen bij ontwikkelingen. **Pagina 35***
- 11.3 *Een parkeeronderzoek uitvoeren naar het gebruik van de parkeer-gelegenheid in het centrumgebied en op basis daarvan afwegingen maken over eventuele uitbreiding of over sturing middels parkeer-regulering. **Pagina 36***
- 11.4 *Invoering parkeerverwijzing Centrum. **Pagina 36***
- 11.5 *Voer een parkeerdrukmeting uit voorafgaand aan groot onderhoud of herbestrating. **Pagina 37***

12. OPENBAAR VERVOER

- 12.1 *Een duidelijke voorkeur uitspreken met betrekking tot de gewenste voorzieningen en het busnetwerk in Alblasterdam. **Pagina 39***
- 12.2 *Vanuit Alblasterdam inzetten op een waterbusverbinding tussen het Havengebied en de molens van Kinderdijk en op een waterbushalte Mercon Kloos. **Pagina 39***
- 12.3 *Vanuit Alblasterdam duidelijke randvoorwaarden in brengen in de discussie met de Provincie over het ontwerp van het busstation Grote Beer - Helling. Hierbij rekening houden met de opmerkingen vanuit de samenspraak. **Pagina 40***

13. BEWEGWIJZERING

- 13.1 *Voor de lokale doelen-bewegwijzering (inclusief de stadsplattegronden) een nieuw bewegwijzeringsplan op stellen. **Pagina 41***
- 13.2 *Illegale verwijzingsborden verwijderen. **Pagina 41***
- 13.3 *Vanuit de winkeliersverenigingen is de wens geuit voor een parkeer verwijzing op de route langs de parkeervoorzieningen in en rond het centrum. **Pagina 41***

14. UITWERKINGEN

- 14.1 *Bij het ontwerp en inrichting van het wegvak Dam - Plantageweg en de kruisingen Plantageweg / Van Eesterensingel en Dam / Haven wordt in gezet op het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer. **Pagina 44***

Acties: Pagina 37

- Nader onderzoek naar parkeercapaciteit en -mogelijkheden centrum
- Voorafgaand aan herinrichting/herbestrating parkeerdrukmeting uitvoeren
- Hanteren van de in de basisnota GVVP 2017 gegeven leidraad voor het hanteren van parkeernormen in Alblasterdam

Acties: Pagina 40

- Uitbreiding fietsenstallingsplaatsen en andere voorzieningen bij (water)bushalte
- Uitwerking busstation
- Waterbushalte bij ontwikkeling Mercon Kloos
- Aansluiting waterbus-Driehoeksveer
- Regionaal onderzoek naar de mogelijkheden van doortrekking van de metro / light-rail van Rotterdam-Dordrecht via Ridderkerk en Alblasterdam en eventueel de mogelijkheden van personenvervoer op de Betuwelijn
- Bij de (jaarlijkse) gesprekken over de dienstregeling, lijnvoering e.d. met de vervoersonderneming en de Provincie de opmerkingen en suggesties vanuit de samenspraak meenemen

Acties: Pagina 41

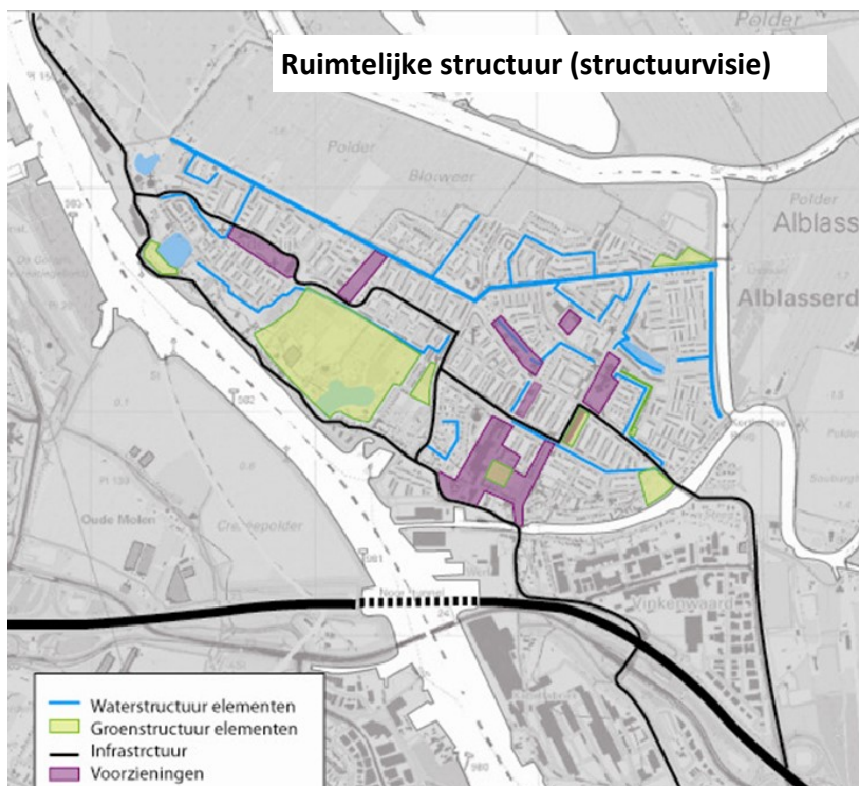
- Verbetering bewegwijzering naar begraafplaats en Kinderdijk
- Opstellen uitgangspunten en spelregels voor stadsplattegronden en object bewegwijzering in samenspraak met belanghebbenden

4. RUIMTELIJKE ORDENING

Voor het GVVP zijn zowel de ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving van belang als de ontwikkeling van het dorp zelf. Daarnaast is Alblasserdam een gemeente die onderdeel is van de regio Drechtsteden. Naar de toekomst toe kunnen ook de regionale ambities hun weerslag hebben.

4.1 Regelgeving en beleid

De nieuwe Omgevingswet zal ook voor Alblasserdam een belangrijke rol gaan spelen bij nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt van de Omgevingswet is dat deze orde brengt in het woud aan regelgeving op het gebied van Omgevingsrecht. De inwerking-treding wordt 1 januari 2021. Meer dan de huidige structuurvisie en bestemmings-plannen zijn omgevingsvisie en –plan onder de Omgevingswet instrumenten die betrekking hebben op de gehele fysieke leefomgeving.



Met name de omgevingsvisie vervangt straks alle strategische beleidsdocumenten zoals bijvoorbeeld de structuurvisie, het groenstructuurplan en het verkeer en vervoerplan, maar ook de Visie recreatie en toerisme.

Inmiddels is op gemeentelijk niveau de Visie recreatie en toerisme vastgesteld en zijn de nieuwe ambities voor de Haven van Alblasserdam bepaald. Het camperonderzoek is uitgevoerd, er is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid van een nieuw busstation Alblasserdam. Ook is het Groenstructuurplan vastgesteld en in uitvoering en met het voorliggende Gemeentelijke verkeer en vervoerplan (GVVP) wordt ook dit document vastgesteld.

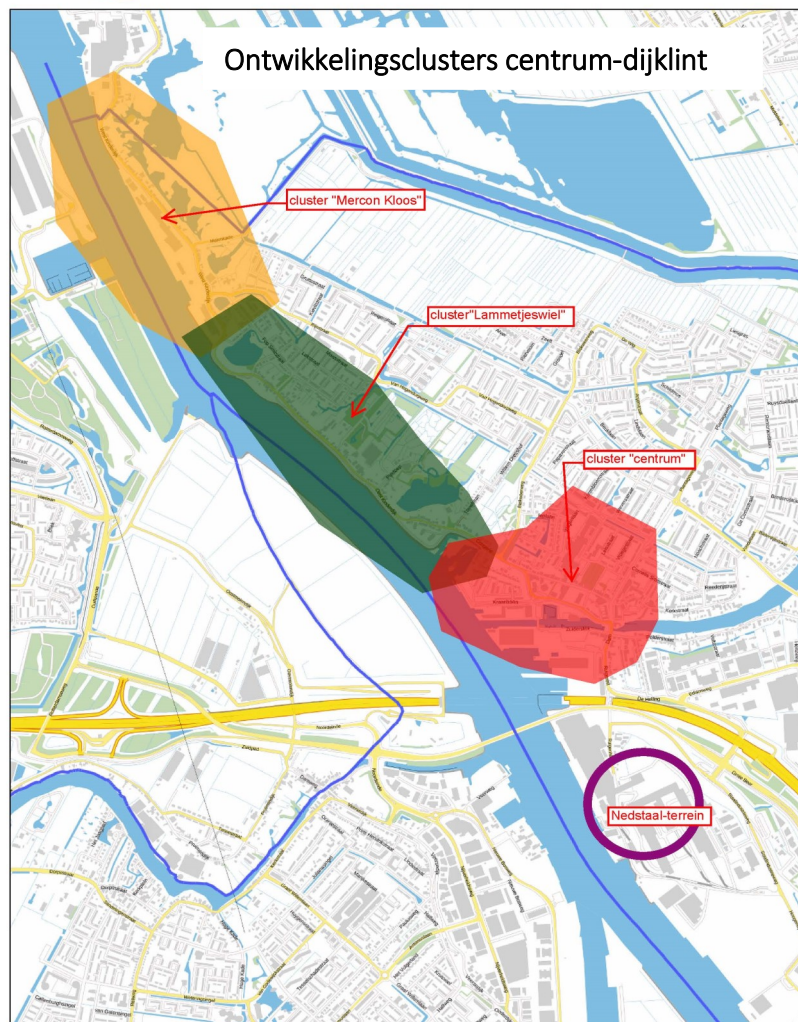
Binnen de regio is de regionale woonvisie vastgesteld. De Groeiagenda 2030: Goed Leven in de Drechtsteden (met daarin de thema's goed wonen, goede bereikbaarheid en goed werken) is eveneens vastgesteld. In de Groeiagenda zijn Nedstaal en Mercon Kloos benoemd als "spotlight-projecten" en ook het Havengebied wordt genoemd. Deze en andere relevante ontwikkelingen worden in de praktijk uiteraard nauw gevolgd en waar mogelijk en noodzakelijk doorvertaald naar de Alblasserdamse situatie.

4.2 Fysieke ontwikkelingen

Bij het opstellen van dit GVVP is zoveel als mogelijk rekening gehouden met ontwikkelingen die een zekere mate van concreetheit hebben. Voor het overgrote deel betreft het hier woningbouwontwikkeling en de ontwikkeling van Het Havengebied-centrum. Nieuwe bedrijventerreinen komen de komende tijd niet in ontwikkeling. Wel zien we dat op de bestaande bedrijventerreinen een aantal kavels beschikbaar is voor ontwikkeling. Voor dergelijke kavels is uitgegaan van een representatieve invulling.

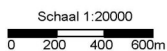
4.3 Regionale ambities

Naast de lokale fysieke opgaven, worden de regionale ambities als verwoord in de regionale groeiagenda steeds concreter. Hoe deze ambities zich laten doorvertalen naar de Alblasserdamse situatie is ten tijde van het opstellen van dit GVVP nog niet voldoende uitgekristalliseerd. Hiermee is dan ook nog geen rekening gehouden. Afhankelijk van de bijdrage die Alblasserdam wil gaan leveren aan het realiseren van de regionale ambities, is mogelijk bijstelling van het GVVP noodzakelijk.



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

07 December 2016



4.4 Ontwikkelingsclusters

Cluster "Centrum"

Voor de plannen rond het gemeentehuis is besluitvorming over de inrichting Raadhuisplein, Cortgene, Havenstraat en de oversteek Haven afgerond. Bij de ontwikkeling van de Havengebied wordt een plan gemaakt inclusief parkeergelegenheid en een voetgangersbrug tussen Zuiderstek en Landvast. Tevens wordt rekening gehouden met een nieuwe weg tussen Ruigenhil via het havengebied naar het dijklint. Deze aanpassingen zijn onderdeel van het project en als uitgangspunt gehanteerd bij dit GVVP.

Cluster Lammetjeswiel

De werkzaamheden om van het recreatiegebied Lammetjeswiel een duurzaam aantrekkelijke locatie voor jong en oud te creëren zijn uitgevoerd. De plannen rond Huis te Kinderdijk (bouw zorgappartementen) zijn nog in ontwikkeling. De locatie Hardam is nog steeds in beeld. Dat geldt ook voor de Pijlstoeplocatie, het wooncentrum Baas en de kassen op de Jonkerlocatie.

Cluster Mercon Kloos

Zowel bij de particuliere eigenaren van de locatie Mercon Kloos als bij de gemeente leeft de wens om te komen tot een transformatie naar andere functies. Hierbij wordt gedacht aan een gemengde invulling bestaande uit een bijzonder woonmilieu, waar mogelijk in combinatie met educatieve functies (campus gedachte) en/of een functionele koppeling met het naastgelegen werelderfgoed. Inmiddels is een participatietraject gestart om te komen tot een reëel, gedragen en passende invulling.

Locatie Nedstaal

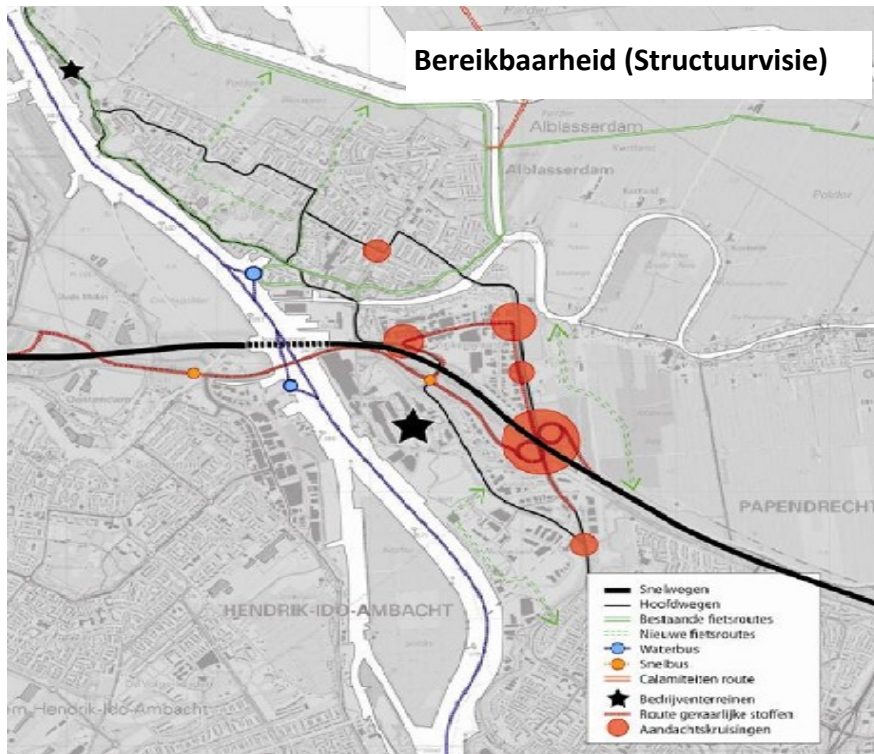
Na het faillissement en de sluiting van het bedrijf Nedstaal wordt een deel van de locatie niet meer gebruikt. Deze locatie heeft evenwel zowel lokaal als regionaal veel betekenis. Lokaal is het van belang om te komen tot een herinvulling, die leidt tot een impuls voor de werkgelegenheid in combinatie met een verlaging van de toenmalige milieubelasting. In het licht van de (regionale) ambities zoals verwoord in de Groeiagenda 2030 heeft het terrein betekenis voor de functies "werken" en "wonen". De locatie Nedstaal moet niet gezien worden als woonlocatie maar als schuifruimte voor werkfuncties om de woonfunctie elders te kunnen faciliteren. Samen met de huidige eigenaar en ROM-D (Regionaal Ontwikkelings Maatschappij Drechtsteden) wordt bekeken hoe een gebiedsontwikkeling vorm kan krijgen.

Overig

Naast bovengenoemde ontwikkelingen zijn ook kleinschaliger ontwikkelingen gaande. Aan het Lint Vinkenpolderweg komen er enkele woningen bij. Tevens is aan het eind van de Vinkenpolderweg een locatie voor woonwagens ingericht. In het gebied rondom de Parallelweg zijn ontwikkelingen gaande voor uitbreiding van DOK11, Fatimakerk en verbouw of nieuwbouw van de scholen aan de Weverstraat (Het Twijn). De woonbuurt Waterhoven is volop in uitvoering. Hof & Singel is inmiddels klaar.

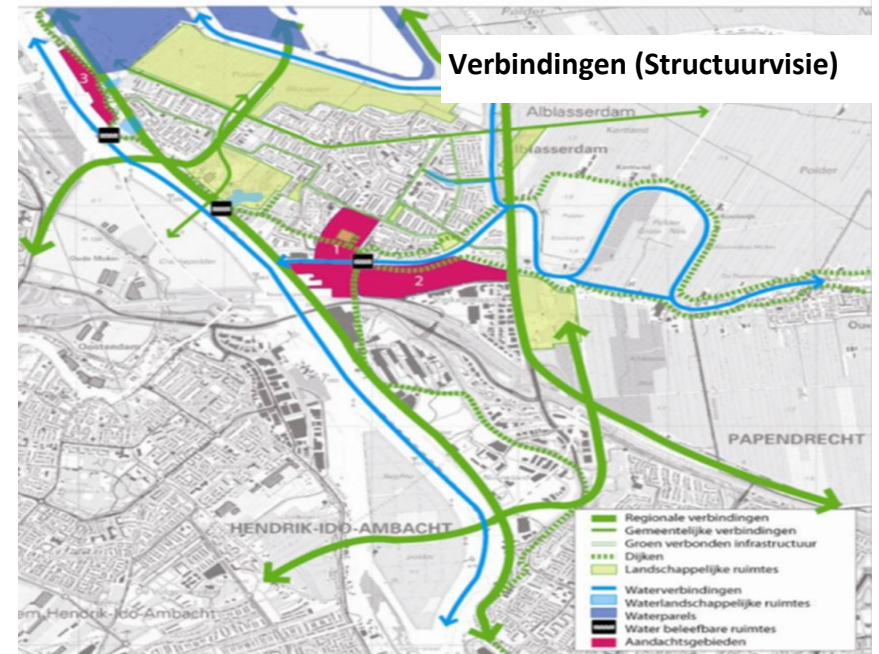
4.5 Ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot verkeer

De ontwikkeling en invulling van Alblasterdam heeft eveneens een belangrijke invloed op het verkeerskundig functioneren van Alblasterdam in de zin van bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersleefbaarheid en -veiligheid en dus voor het voorliggende GVVP. Verderop in GVVP wordt de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling op de verkeersbelasting van het lokale wegennet in beeld gebracht. Dit wordt gedaan door middel van een Quick Scan met behulp van het verkeersmodel Drechtsteden voor de Regionale Verkeersmilieu kaart (RVMK). Zoals eerder aangegeven wordt rekening gehouden met ontwikkelingen die een zekere mate van concreetheit hebben. Zie **bijlage 6** Woningbouwprojecten



*Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moeten de consequenties ten aanzien van verkeer en vervoer in een vroeg stadium in beeld worden gebracht. Denk hierbij aan de verkeersproductie, ontsluiting, parkeergelegenheid, parkeerbalans e.d. **Aanbeveling 4.1***

Voor het overgrote deel betreft het hier woningbouwontwikkeling en de ontwikkeling van Het Havengebied-centrum. Nieuwe bedrijventerreinen komen de komende tijd niet in ontwikkeling. Wel zien we dat op de bestaande bedrijventerreinen een aantal kavels beschikbaar is voor ontwikkeling. Voor dergelijke kavels is uitgegaan van een representatieve invulling.



4.6 Resultaten samenspraak ruimtelijke ordening

Vanuit de samenspraak blijkt duidelijk de wens om de ruimtelijke ontwikkeling in samenhang te bezien met consequenties van verkeer en vervoer. De ontwikkeling van het verkeers- en vervoerssysteem moet gelijke tred houden met de ontwikkeling van bouwplannen.

- Acties**
- Bewaken van de relatie tussen verkeer en ruimtelijke ontwikkeling
 - Opstellen 'vlekkenkaart' ruimtelijke projecten
 - Nader onderzoek naar de effecten van de ontwikkelingen v.w.b. verkeer en vervoer (o.a. Nedstaal)

5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID

5.1 Algemeen

Een belangrijk streven met betrekking tot mobiliteit en verkeer is een gezonde lucht- en leefomgeving creëren voor Alblasserdam. De gemeente staat open voor verkenning en meewegen van innovatieve maatregelen, duurzaamheid en milieu(belasting) in de ontwikkeling van plannen. Zowel op regionaal als op lokaal niveau investeert de gemeente in een gezonde leefomgeving.

Doelstellingen van de regio Drechtsteden, zoals omschreven in het regionaal meerjarenprogramma Drechtsteden, waar Alblasserdam zich als een van de Drechtsteden gemeenten voor in gaat (blijven) zetten, zijn:

- *Het energieverbruik van (vracht)verkeer in de regio neemt significant af en het aandeel duurzame energie daarin neemt significant toe*
- *De milieuoverlast (geluid en luchtkwaliteit) van de grote infrastructuur neemt significant af.*

Met de Logistieke Agenda Drechtsteden en het Actieprogramma slimme en duurzame mobiliteit, richten we ons op ontwikkeling en toepassing van innovatieve, efficiënte en duurzame logistieke concepten en watergebonden transportsystemen.

Doelstellingen op lokaal niveau, binnen de gemeentegrenzen van Alblasserdam, zoals omschreven in de Duurzaamheidsagenda 2016-2020 Samen Slim Investeren, zijn:

- Meer oplaadpunten mogelijk maken
- Het stimuleren van deelauto's
- Het stimuleren van fietsbewegingen
- Het gebruik van de waterbus stimuleren
- Minder autobewegingen werk-werkverkeer
- Minder lokale bronverontreiniging.

De duurzaamheid, leefbaarheid en het milieu kunnen worden verbeterd door in de hier voorgenoemde punten te investeren. **Aanbeveling 5.1**

5.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt jaarlijks de luchtkwaliteit berekend in Alblasserdam. Uit deze berekening blijkt dat de luchtkwaliteit langs de route via De Helling, Ruigenhil en Dam de hoogste waarden voor NO₂ laat zien. Deze toegangsweg naar Alblasserdam vormt een belangrijk aandachtspunt voor zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid.

De slechte luchtkwaliteit langs De Helling, Ruigenhil en Dam wordt hier vooral veroorzaakt door de combinatie van de nabijgelegen snelweg en het lokale verkeer.

Met name de hoge verkeersintensiteit en de gevoeligheid voor congestie die daardoor ontstaat, is een belangrijke oorzaak van de hoge luchtkwaliteitswaarden ter plaatse; vooral in de avondspits en de rijrichting naar het dorp. De luchtkwaliteit blijft een aandachtspunt.

Een belangrijk deel van de luchtkwaliteit heeft een relatie met het wegverkeer. Een deel hiervan is echter niet direct voor de gemeente Alblasserdam beïnvloedbaar. Dat geldt voor het wegverkeer op de A15 en de scheepvaart op de Merwede en de Noord. In samenwerking met RWS en provincie en de eigenaar van de tunnel in de A15 onder de Noord wordt onderzoek gedaan naar het reinigen van de lucht van de tunnel.

Wel direct beïnvloedbaar is het wegverkeer op het "eigen" wegennet van Alblasserdam. Daarbij zal echter moeten worden gezocht naar een optimum tussen een gezond leefklimaat en o.a. economische en toeristische belangen.

5.3 Actieprogramma Luchtkwaliteit

De impact van verkeer op de luchtkwaliteit is ook een belangrijk aandachtspunt geweest voor de werkgroep Luchtkwaliteit. Weliswaar voldoet de luchtkwaliteit in Alblasserdam inmiddels aan de wettelijke, Europese grenswaarden, maar nog niet aan de streefwaarden voor een gezonde lucht zoals die door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) worden geadviseerd.

Een uit gemeenteraadsleden samengestelde stuurgroep heeft daarom, samen met de provincie, een actieprogramma opgesteld waarin bewustwording en gezondheid centraal staan. Met het brede programma 'Samen sterk voor schone lucht' werkt de gemeente in overleg met de stuurgroep aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit in Alblasserdam met als doel om in 2030 te voldoen aan de advieswaarden van de WHO.

Het programma bevat naast o.a. een onderzoek naar optimalisering van verkeersstromen, ook acties zoals stimulering gebruik OV, fiets, en elektrisch rijden. Dit onderzoek heeft als uitgangspunt het verbeteren van de luchtkwaliteit, met name langs de route via De Helling, Ruigenhil en Dam. Minder (vracht)verkeer kan helpen om de luchtkwaliteit daar te verbeteren.

Onderzoek naar een andere routing heeft uitgewezen dat dit geen substantiële verbetering oplevert van de leefomgevingskwaliteit.

5.4 Oplaadpunten

Het beleid voor oplaadpunten dient een hogere doel van duurzaamheid: *het efficiënter en milieubewuster omgaan met energie en fossiele brandstof*. Het plan is in april 2015 door het college vastgesteld. In 2016 is door het college een uitgewerkt plan vastgesteld over uitbreiding van publieke oplaadpunten door marktpartijen. In 2017 zijn contracten gesloten met exploitanten ten aanzien van de uitvoering.



Oplaadpunten

Lijst met aangewezen locaties voor het bestaan van publieke oplaadpunten

- | | |
|--|--|
| 1. Wilgenplein, op het parkeerterrein | 16. Blokweerweg, tussen De Spil en Boerenpad |
| 2. Nedersassen, op het parkeerterrein | 17. De Vang, tussen Vossestaart en De Vang 2 (haakse vakken) |
| 3. Meursingstraat, tussen Van Eesterensingel en Kerkstraat (haakse vakken) | 18. Plantageweg, tussen Buitenpad en Liesgras |
| 4. Voltastraat, tussen Polderstraat en bedrijventerrein | 19. Sportlaan, bij sportcentrum Blokweer |
| 5. Havenstraat, achter het gemeentehuis | 20. Randweg, tussen Baandersstraat en Plantageweg |
| 6. Parkeerterrein Landvast, op het parkeerterrein | 21. Parallelweg, tussen Kastanjelaan en Esdoornlaan (aan zijde van Dok11) |
| 7. Havenplein, tussen Kraanbaan en ophaalbrug | 22. Groen van Prinstererstraat, voor ingang sportterrein |
| 8. Zuiderstek, op het parkeerterrein | 23. Van Hogendorpweg, parkeerterrein Van Hogendorpweg / Van Oldenbarneveltstraat |
| 9. Parkeerterrein waterbus, op het parkeerterrein | 24. P. de Hoochplaats, op parkeerterrein |
| 10. Oost Kinderdijk, parkeerterrein nabij Merwedeweg | 25. Nicolaas Beetsstraat, op parkeerterrein tussen Da Costastraat en Vondellaan |
| 11. Roerdompstraat, parkeergelegenheid aan de kant van de groenstrook | 26. Stenen Kamer, aan het begin van de woonbuurt (nader in te vullen) |
| 12. De Kreken, tussen De Kreken 1 en De Kreken 48 langs groenstrook | 27. Koningin Wilhelminaweg, langs de westzijde (haakse vakken) |
| 13. Pijlstoep, parkeerterrein Lammetjeswiel | 28. Kelvinring, op het parkeerterrein |
| 14. Scheldeplein, parkeerterrein Scheldeplein | |
| 15. Rijnstraat, parkeerterrein bij busstation | |

Het aantal elektrische voertuigen neemt steeds verder toe en niet iedereen heeft de mogelijkheid om het voertuig op eigen terrein op te laden. De twee oplaadpunten, die tijdens de opstartfase gratis zijn geplaatst, boden onvoldoende capaciteit om de toenemende behoefte op te vangen. Inmiddels zijn op diverse locaties verspreid over de gemeente oplaadpunten geplaatst.

Voor de locaties van publieke oplaadpunten is gekeken naar spreiding over de gemeente waarbij de wijk- en buurtindeling als basis is gebruikt. In iedere woonbuurt is gezocht naar de meest optimale locatie. Bij de keuze van de meest optimale locatie is gelet op randvoorwaarden als grotere parkeervoorziening, nabijheid van openbare voorziening, centrale ligging in de woonbuurt en ten opzichte van andere locaties, niet bij en niet voor woningen, en zichtbaarheid en herkenbaarheid langs een toeweg.

De gemeente heeft in 2017 contracten afgesloten met twee exploitanten. Eigenaren van een elektrische auto kunnen via één van deze exploitanten een aanvraag indienen voor een openbaar oplaadpunt bij hun in de buurt. De exploitant maakt vervolgens met de gemeente afspraken over de realisatie en de gemeente zorgt voor een verkeersbesluit. Op de gemeentelijke website staat informatie hierover en bij welke exploitanten een aanvraag kan worden ingediend.

Acties: - Beleid oplaadpunten via marktwerking voortzetten (ook voor nieuwbouw wijken)

5.5 Groenstructuurplan

Een groenstructuurplan is vastgesteld en in uitvoering.

In het groenstructuurplan is een visie vastgelegd voor de komende 10 tot 20 jaar hoe het groen er in Alblasterdam er uit zou moeten zien en waar groen versterkt kan worden.

Voor het GVVP is groen een belangrijk aspect in de geleiding en herkenbaarheid van de verkeersinfrastructuur. Verkeersgedrag en verkeersveiligheid kan er mee positief worden beïnvloed. Zaken als uitzicht en schaduwwerking zijn eveneens belangrijke aspecten m.b.t. verkeersveiligheid waar rekening mee moet worden gehouden.

Bij het uitwerken van het Groenstructuurplan rekening houden met effecten op verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Aanbeveling 5.2

5.6 Resultaten samspraak duurzaamheid, milieu en leefbaarheid

Bestaande verkeersproblemen hebben een negatief effect op het milieu en de leefbaarheid. Aanpak van de bekende verkeersknelpunten is noodzakelijk. Het huidige beleid met betrekking tot oplaadpunten moet worden voortgezet.



6. TOERISME

6.1 Visitormanagement werelderfgoed Kinderdijk

Het werelderfgoed Kinderdijk is zowel voor de regio als voor Nederland een belangrijk icoon. Met een groeiend aantal bezoekers per jaar is het een wezenlijke identiteitsdrager. Het behoud van de ensemblewaarde van de molens is een forse opgave. In 2014 heeft de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) een gebiedsvisie ontwikkeld. Deze gebiedsvisie heeft tot doel om te komen tot een verdere doorontwikkeling van het product.

Inzake het verkeer wordt gewerkt aan spreiding van het verkeer en parkeren over de regio en aan spreiding van het verkeer over de dag. Voor het parkeren wordt onder andere gewerkt aan het realiseren van diverse transferia. In gemeente Alblasserdam wordt gewerkt aan een transferium in het havengebied, waarbij het verkeer naar de molens voortijdig wordt opgevangen en niet over het dijklint hoeft te rijden. De ontwikkeling van het havengebied biedt ruimte voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Van daaruit kunnen de toeristen met andere vervoerswijzen naar de molens, zoals via het water, te fiets (fietsuur mogelijk), met paardentram of via wandelroutes.

Ook op andere plekken rondom het molengebied komen van dit soort transferia.

Met betrekking tot de verkeersdruk op het dijklint is in 2010 samen met de gemeente Molenwaard een kentekenonderzoek uitgevoerd in Alblasserdam, Kinderdijk en Nieuw-Lekkerland. Hieruit blijkt dat de verkeersdruk door diverse factoren wordt beïnvloed. Hierbij genereert onder andere het bedrijf IHC in Kinderdijk een belangrijk aandeel van de verkeersbewegingen. Tevens is het dijklint samen met de provinciale route (N214-N481-N480) een ontsluitingsweg naar Nieuw-Lekkerland. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat in een normale situatie (12u 's middags) ongeveer de helft van het verkeer via het dijklint rijdt en de andere helft via de provinciale route. In de avondspits is de verdeling twee-derde via het dijklint en een-derde via de provinciale route. Dit heeft onder andere te maken met de congestie op de A15 en de afwikkeling bij de A15/N3/N214-knoop.

Het toeristisch verkeer naar het molengebied komt redelijk verspreid over de dag en vooral buiten de spitsuren. De invloed van het toeristisch verkeer op de verkeersdruk is daarmee relatief beperkt ten opzichte van de verkeersdruk door woon-werkverkeer.

De focus voor het visitormanagement ligt op het spreiden van autoverkeer en het parkeren. **Aanbeveling 6.1**

6.2. Beleidsvisie recreatie en toerisme

De gemeentelijke beleidsvisie Recreatie en toerisme (vastgesteld op 30 mei 2017) biedt een beleidskader voor nader uit te werken projecten en activiteiten. Het onderliggend landschap met groene en blauwe structuren vormt voor recreatie en toerisme in Alblasserdam de gebiedsessentie. Het is de combinatie van natuurwaarden, rivieren en de menselijke aanpak van innovatieve waterbeheersing van polders en veenweide-ontginning. Deze elementen geven met de 3 kernwaarden (rust en stilte, authenticiteit en cultuurhistorie) gezamenlijk aan wat de kern is voor recreatie en toerisme in Alblasserdam.

De waterbeheersing in de vorm van het Werelderfgoed Kinderdijk-Elshout is tevens een internationale toeristische trekker. Voor het begeleiden van bezoekersstromen is in december 2015 een plan van aanpak opgesteld.



Alblasserdam is onderdeel van een recreatief-toeristisch netwerk, waarin wandel- en fietsroutes van essentieel belang zijn. Een locatie voor de definitieve vestiging van camperovernachtingsplaatsen is onderzocht.

Binnen de Waterdriehoekcoalitie en de Drechtsteden wordt gestudeerd op een betere verbinding tussen het Werelderfgoed Kinderdijk - centrum Dordrecht - de Biesbosch-Rotterdam.

De komende jaren wil de gemeente zich blijven inzetten op goed (of beter) openbaar vervoer over water. Tevens maakt de gemeente zich sterk voor een extra waterbushalte bij de ontwikkellocatie Mercon Kloos. De samenwerking met het SWEK, gemeente Molenlanden en de waterdriehoekcoalitie wordt voortgezet.

De opvang van extra verkeersstromen vanuit het toerisme wordt primair met vervoer over water opgevangen. Hiervoor zullen potentiële locaties voor overstappunten (water-auto-bus-fiets-te voet) worden onderzocht in Alblasserdam en omliggende gebieden, in onderlinge samenhang. Hieronder vallen ook de huidige TOP (toeristisch overstappunt) en de beoogde transferiumfunctie aan het Zuiderstek (Havengebied).
Aanbeveling 6.2

Hierin past de actuele ontwikkeling van een overstappunt van hoogwaardig openbaar vervoer. Het toekomstig busstation Alblasserdam, nabij Grote Beer - De Helling, kan hier een goede invulling aan geven.
Aanbeveling 6.3

Bij de ontwikkeling van de haven zet de gemeente in op een transferiumfunctie voor het molengebied en alternatief vervoer tussen het havengebied en de molens.
Aanbeveling 6.4

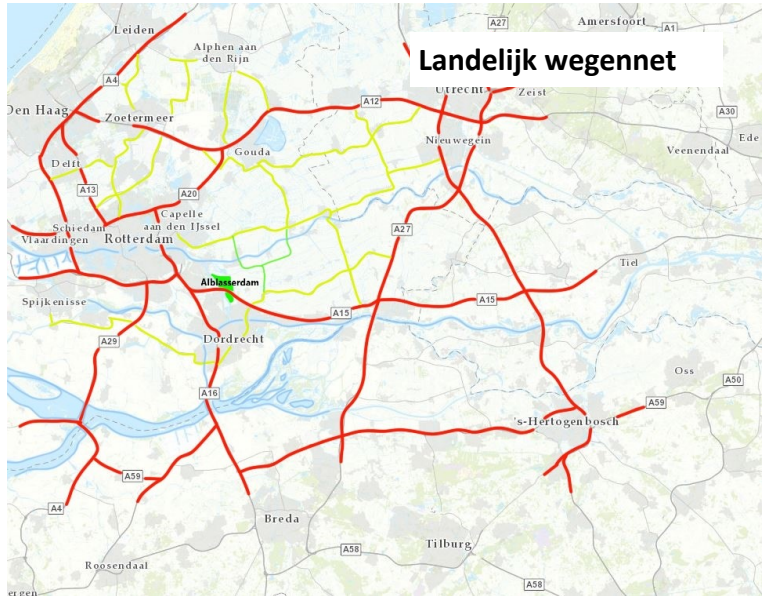
6.3 Resultaten samspraak toerisme

De effecten van het verkeer als gevolg van het toerisme door middel van visitormanagement in goede banen leiden.

Acties:

Aandacht voor visitormanagement voortzetten. Denk hierbij onder andere aan:

- Plan voor transferium in het Havengebied voortzetten
- Opstellen concreet plan voor verplaatsing van het camperterrein (o.a. bij het sportterrein Souburgh)
- Verbeteren bewegwijzering naar parkeergelegenheden voor Kinderdijk



7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER

7.1 Landelijk wegennet

Gemeente Alblasterdam wordt omsloten door het snelwegennetwerk tussen Rotterdam, Utrecht en Brabant. In het midden ligt de snelweg A15 Rotterdam – Gorinchem, die de gemeente Alblasterdam doorsnijdt.

Binnen dit snelwegennetwerk liggen enkele niet-autosnelwegen (N-wegen) van het Rijk en van de provincie die bijvoorbeeld bij wegafsluiting of incidenten van invloed kunnen zijn op het wegennet van Alblasterdam.

In de hiernaast weergegeven figuur staat het omliggende snelwegennetwerk en de relevante niet-snelwegen die voor Alblasterdam van invloed kunnen zijn. Obstructie op 1 van de wegen heeft vrijwel altijd gevolgen voor de verkeersstroom bij Alblasterdam.

7.2 Regionaal wegennet Drechtsteden

Binnen de Drechtsteden wordt gewerkt aan cofinanciering en lobby voor harde investeringen in de *hoofdinfrastructuur* zoals de A15, A16 en N3. Voor Alblasterdam heeft dit vooral betrekking op het verhogen van de capaciteit van de A15, betere afwikkeling van de knoop A15 / N3 en ontsluiting van het containertransferium.

Op de A15 komt er in oostelijke rijrichting (naar Gorinchem) tussen Papendrecht en Sliedrecht-Oost een derde rijstrook bij. In westelijke rijrichting komt een extra rijstrook (weefvak) tussen de oprit Sliedrecht-West en afrit Papendrecht. Deze maatregelen verbeteren de doorstroming en bereikbaarheid van de regio en Alblasterdam. Tevens neemt de aanleiding voor sluipverkeer af, waardoor dit ook positief effect heeft op het onderliggende wegennet. Op de aansluiting A15/N3/N214 komt een ongelijkvloerse verbindingsweg voor het verkeer vanuit Gorinchem (A15) naar Dordrecht (N3). Ook de andere verbindingen op dit knooppunt hebben hier baat bij, zoals het verkeer naar Nieuw-Lekkerland. Voor Alblasterdam betekent dit wellicht afname van het verkeer dat nu via het Alblasterdamse dijklint naar Nieuw-Lekkerland rijdt.

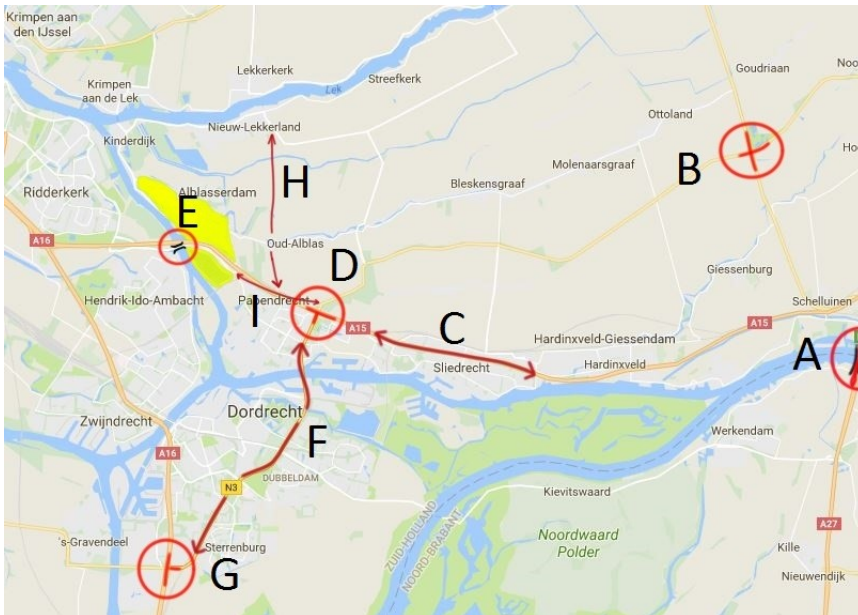


Binnen de regio Drechtsteden ligt de focus vooral op de Drechtstedenring, met grote aandacht voor de verkeersafwikkeling A15, A16, N3 en de knooppunten A15/N3 en A16/N3. Tevens wordt gesproken over ontvlechting van het landelijk en regionaal verkeer door bijvoorbeeld een parallelweg langs de A15; met onder andere een verbinding tussen Brug over de Noord (N915) en de N214. Hiervoor zijn diverse lobby's en plannen in ontwikkeling. Met name de uitvoeringsperiode voor het groot onderhoud aan gehele N3 zal (tijdelijk) de nodige verkeershinder opleveren waar ook Alblasterdam last van zal ondervinden.

De Brug over de Noord staat bij Rijkswaterstaat op de nominatielijst voor groot onderhoud. Op dit moment vindt inspectie plaats naar welke onderhoudsmaatregelen nodig zijn. De gemeenten Alblasterdam en Hendrik-Ido-Ambacht zijn hierbij betrokken.

Regionale aandachtspunten

- A Merwedebrug bij Gorinchem
- B Krusing N214 / N216
- C A15 Quick win maatregelen
 - Spitsstrook oprit Papendrecht tot aan afrit Sliedrecht-oost
 - Spitsstrook oprit Sliedrecht—west tot aan afrit Papendrecht
- D Verkeersknooppunt A15 / N3
- E Ontwikkelingen brug over de Noord
 - Gepland groot onderhoud
 - Openingstijden en storingen (gesprek Raad—RWS)
- F Groot onderhoud N3
- G Verkeersknooppunt A16 / N3
- H Nieuwe verbindingsweg met Nieuw-Lekkerland
- I Parallelweg langs de A15 (o.a. tussen Brug over de Noord (N915) en de N214)



De komende jaren zal de gemeente zich samen met de regio Drechtsteden sterk maken voor uitvoering van de regionale maatregelen:

- A15 quick-win maatregelen
- A15 / N3 / N214 –knoop
- A16 / N3.
- Parallelweg langs de A15

De gemeente zal zich samen met de regio Drechtsteden sterk maken voor overlast beperkende maatregelen bij uitvoering van groot onderhoud bij de:

- Brug over de Noord
- N3.

Aanbeveling 7.1 en 7.2

7.3 Regio Alblassterwaard

De doorstroming op de A15 en de directe aansluiting van de A15 op het onderliggend wegennet van Alblassterdam en de Alblassterwaard hebben voor Alblassterdam bestuurlijk prioriteit.

Daarnaast zijn in de regio verschillende ontwikkelingen op de verkeersinfrastructuur gaande die van belang zijn voor de bereikbaarheid en functioneren van het wegennet in Alblassterdam en de Alblassterwaard, zoals de provinciale wegen en kruising van de N214 (Papendrecht-Noorderloos) en N216 (Schoonhovense veer – Gorinchem).

Tevens maakt de regio Alblassterwaard zich sterk voor verbetering van de doorstroming A27, inclusief de Merwedebrug bij Gorinchem. Het betreft zowel capaciteitverruimende maatregelen als groot onderhoud.

Vanuit Alblassterdam zal een overleg worden gestart met de gemeente Molenwaard, de regio Drechtsteden en de provincie Zuid Holland om een nieuwe wegverbinding naar Nieuw-Lekkerland op de bestuurlijke agenda te krijgen. Dit enerzijds ter verbetering van de bereikbaarheid van het werelderfgoed Kinderdijk en anderzijds ter ontlasting van het dijklint in Alblassterdam. In hoofdstuk 14 wordt nader ingegaan op de verkeerseffecten.

De komende jaren zal de gemeente zich samen met de regio Alblassterwaard zich sterk maken voor uitvoering van de regionale maatregelen:

- A15 quick-win maatregelen
- N214, N216 en de kruising daarvan
- A27
- Nieuwe verbindingsweg met Nieuw-Lekkerland

Aanbeveling 7.3

7.4 Resultaten samenspraak landelijk en regionaal verkeer en vervoer

Landelijk wegennet en regionaal wegennet Drechtsteden

Vanuit de samenspraak komt tevredenheid over de Quick Win maatregelen A15. Lobby vanuit Alblasserdam en de Drechtsteden blijft nodig om versnelling te krijgen in de uitvoering van maatregelen op korte termijn en adequate plannen voor de lange termijn. In de samenspraak wordt tevens suggesties gegeven voor een extra oeververbinding.

Conclusie: Bestuurlijke lobby ten aanzien van de capaciteitsproblemen A15 intensiveren.

Acties:

- Lokale en regionale lobby ter verbetering van het landelijk en regionaal wegennet
- Samen met de regio de kansen en bedreigingen van een nieuwe oeververbinding met Ridderkerk op een rij zetten

Regio Alblasserwaard

Vanuit de samenspraak wordt opgemerkt dat, om de regio aantrekkelijk te houden, het van belang is dat een goed regionaal wegennet meegroeit met de economische groei. Hierbij worden enkele mogelijkheden genoemd zoals het scheiden van regionaal verkeer en doorgaand verkeer, aanpassing A15/N3, het wegnemen van de bochten bij de Peilmolenbrug (N481), een nieuwe verbinding bij Streefkerk en het doortrekken van de N3 naar A12 bij Nieuw-Lekkerland via Elzenweg. Tevens zijn ideeën geuit voor een afrit A15 bij witte brug in Papendrecht en bij de wrakkenplaats bij Alblasserdam.

Nieuwe verbindingsweg (N915-N214)

Meerdere varianten worden in de samenspraak genoemd voor een verbinding N915-N214, tussen Oude Torenweg en de N214 of als ventweg langs de A15 naar de Veerweg; als alternatief voor het sluipverkeer en voor betere bereikbaarheid Alblasserdam. De verbinding kan ook aansluiting geven op de eventuele nieuwe weg naar Nieuw-Lekkerland.

Nieuwe verbindingsweg naar Nieuw-Lekkerland

Vanuit de samenspraak zijn de meningen verdeeld. Van de voorstanders komen veel positieve reacties, met als reden ontlasting dijklint, doorgaand verkeer om het dorp met betere aantrekkelijkheid/bereikbaarheid van het dorp en omdat de weg nodig is vanwege alle ruimtelijke ontwikkelingen.

De tegenstanders geven als reden aantasting van het landschap, kwetsbaar natuurgebied; de weg is niet nodig vanwege diverse andere mogelijke maatregelen bij de A15, provinciale weg en vervoersmanagement.

Oeververbindingen

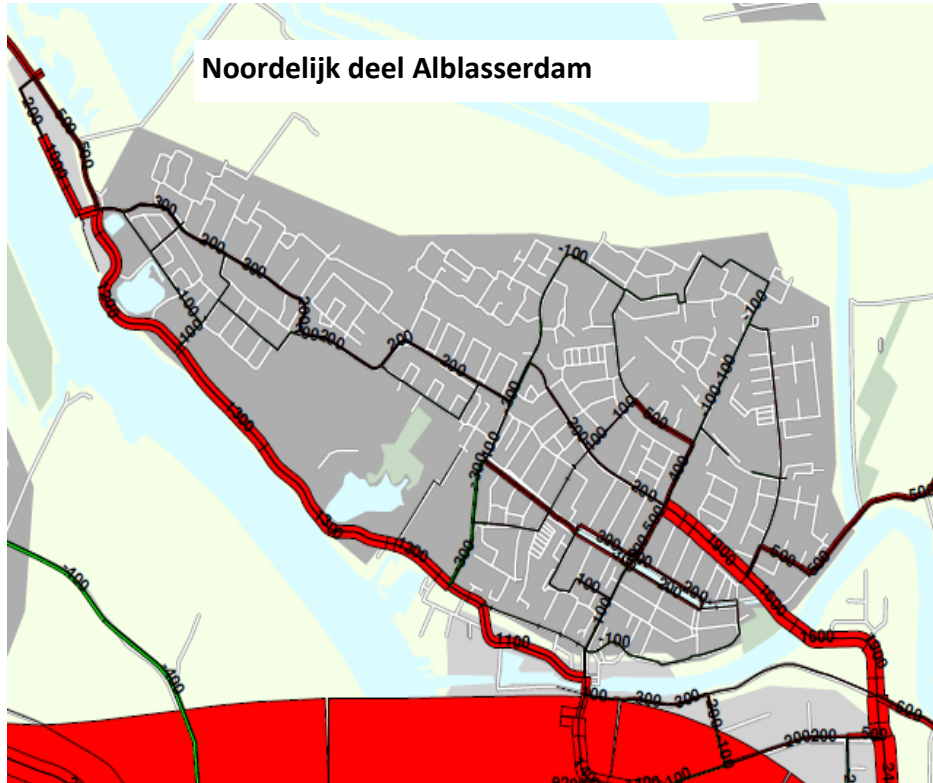
Vanuit de samenspraak zijn voor de ontsluiting van de noordkant van het dorp en het molengebied suggesties naar voren gekomen voor een oeververbinding. Deze oeververbinding zou kunnen komen aan de noordkant van Alblasserdam (ter hoogte van Zwarte Paard) richting Ridderkerk (Rotterdamseweg). Gedacht wordt aan een tunnel, maar ook een brug of veerpont is genoemd. Ook een verbinding over de Lek wordt als mogelijkheid genoemd.

Conclusie:

Gegeven de verschillende ideeën en inschattingen van de (positieve en negatieve) verkeers-effecten is het gewenst om een nadere studie uit te voeren naar mogelijkheden van nieuwe wegen en/of oeververbindingen. Aspecten als verkeerseffecten, milieueffecten, kosten e.d. moeten hierbij in beeld worden gebracht. Samenwerking met de omliggende gemeenten, provincie, waterschap e.d. is hierbij noodzakelijk.

Acties:

- Samen met Nieuw-Lekkerland de kansen en bedreigingen van een nieuwe verbindingsweg naar Nieuw-Lekkerland op een rij zetten
- Samen met de regio de kansen en bedreigingen van een nieuwe verbinding N915-N214 op een rij zetten



Noordelijk deel Alblasserdam

Verskil tussen 2015 en 2030 etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag afgerond op 100 mvt/etmaal in 2 richtingen (**worst case scenario**).

Straat	mvt / etmaal
Edisonweg	+ 2400
Randweg	+ 1900
De Helling	+ 1500
Haven	+ 1100
Cortgene	+ 1300
Van Eesterensingel (west)	+ 600
Van Eesterensingel (oost)	+ 400
Plantageweg	+ 500
Sportlaan	+ 500
Kortland	+ 500
Rijnstraat	+ 300

8. LOKAAL AUTO NETWERK

8.1 Ontwikkeling

Het gebruik van de auto neemt ondanks maatregelen ter stimulering van andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer e.d.) nog steeds toe. Enerzijds omdat de auto steeds vaker wordt gebruikt (ondanks de beschikbare alternatieven en ontmoedigende initiatieven) en anderzijds door regionale en lokale ontwikkelingen. Als voorbeelden kunnen hierbij worden genoemd:

- Lokale en regionale groei van het aantal inwoners
- Ontwikkelingen zoals o.a. Mercon Kloos en Nedstaal
- De ambitie voor de Maritieme regio
- De groei van bedrijven op o.a. Nieuwland Parc
- De groei van de containertransferium
- De ontwikkeling van het Transferium Havengebied

Deze ontwikkelingen zijn van invloed op het functioneren van de verkeersinfrastructuur in en om Alblasserdam.

8.2 Doorkijk 2030

Met behulp van het rekenmodel voor de Regionale Verkeers- Milieukaart Drechtsteden is een doorkijk gemaakt naar 2030 voor wat betreft de ontwikkeling van het auto-gebruik op het wegennet van Alblasserdam.

Deze doorkijk is gebaseerd op zowel de gekende lokale en regionale ontwikkelingen als het huidige verkeers- en vervoersbeleid; een zogenaamd "worst-case scenario".

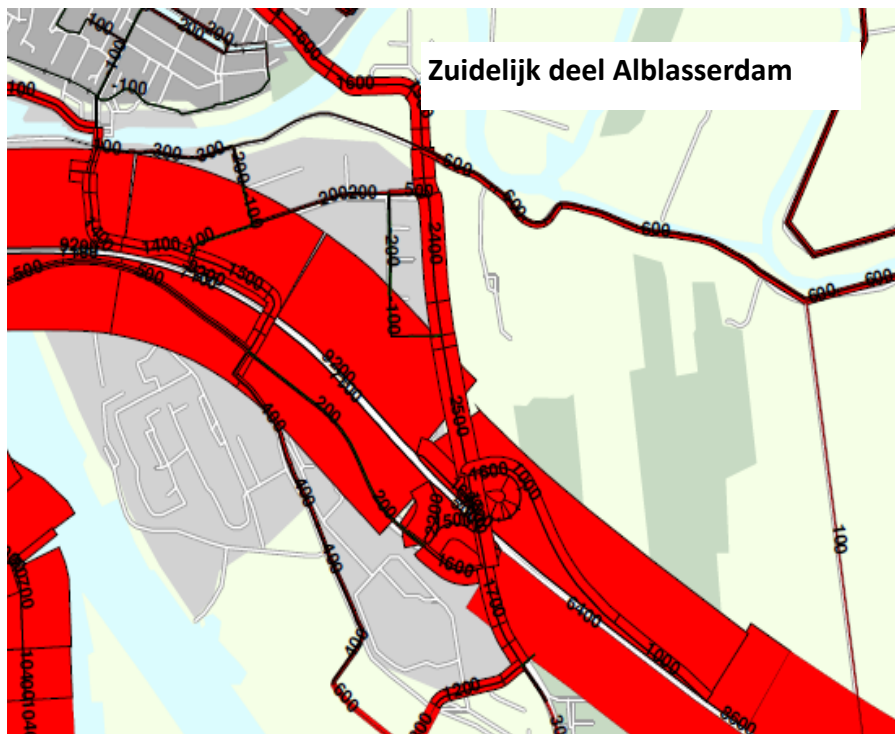
De werkelijke groei van het autoverkeer zal naar alle waarschijnlijkheid minder groot zijn als gevolg van verdergaand en nieuw beleid met betrekking tot vervoerswijze-keuze, thuiswerken, werktijden, enzovoort.

Ook lokale ontwikkelingen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de beperking van de groei van het autoverkeer. De ontwikkeling van Mercon Kloos biedt bijvoorbeeld kansen met het realiseren van een extra waterbushalte en extra toegang tot het molengebied. Tevens levert Mercon Kloos als woningbouwlocatie minder (zwaar) verkeer dan wanneer hier zich opnieuw een bedrijf met veel arbeidsplaatsen zal vestigen volgens het vigerend bestemmingsplan.

Op **bijlage 6** is een overzicht gegeven van de woningbouwprojecten in Alblasserdam. Deze aantallen zijn meegenomen in het rekenmodel.

In **bijlage 1, 2 en 3** wordt globaal inzicht gegeven in de wegvakintensiteiten per etmaal op het wegennet van Alblasserdam voor het jaar 2015 (basisjaar) en 2030 (worst-case scenario).

Op de hiernaast weergegeven afbeelding en tabel is het verschil tussen 2015 en 2030 zichtbaar gemaakt voor het **noordelijk deel van Alblasserdam**; met andere woorden de toename van de verkeersintensiteit per etmaal in twee richtingen.



Zuidelijk deel Alblasserdam

Verskil tussen 2015 en 2030 etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag afgerond op 100 mvt/etm in 2 richtingen (**worst case scenario**).

Opmerking :

Straat	mvt / etmaal
Edisonweg noord A15	+ 2.500
Edisonweg zuid A15	+ 1.700
Van Wenaeweg	+ 1.200
Nieuwland Parc	+ 600
Westeinde / Vinkenspolderweg	+ 600
Brug over de Noord	+ 500
A15 Noordtunnel	+ 16.000

Op de hiernaast weergegeven afbeelding en tabel is het verschil tussen 2015 en 2030 zichtbaar gemaakt voor het **zuidelijk deel van Alblasserdam**; met andere woorden de toename van de verkeersintensiteit per etmaal in twee richtingen bij ongewijzigd beleid.

Bevindingen

Bij ongewijzigd beleid wordt een toename met 16.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) geconstateerd van het autoverkeer op de A15 ter hoogte van de Noordtunnel. Deze toename zal voor Alblasserdam negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid, geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Voor wat betreft de wegen in Alblasserdam ten noorden van de A15 wordt een toename geconstateerd op de toegang van Alblasserdam via de Edisonweg en de Randweg (+2.400 en +1.900 mvt/etm), de toegang via de Helling (+ 1.500 mvt/etm) en het gehele dijklint (+1.300 mvt/etm). Voor wat betreft de wegen ten zuiden van de A15 is de verkeerstoename op de Edisonweg (+1.700 mvt/etm) en de Wenaeweg (+1.200 mvt/etm).

Bereikbaarheid

Duidelijk is dat de toegang van Alblasserdam via de Edisonweg—Randweg en het dijklint belangrijke aandachtspunten moet blijven in het beleid ten aanzien van verkeer, leefbaarheid en milieu. De bestaande verkeerstructuur biedt weinig of geen mogelijkheden tot herverdeling van deze verkeerstromen. Om de doorstroming en veiligheid te garanderen zullen op deze wegen in de komende jaren verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn. Ook de aansluiting van Alblasserdam op de A15 moet in samenwerking met Rijkswaterstaat goed in de gaten worden gehouden. Ook op de ontsluiting van het industriegebied ten zuiden van de A15 wordt een behoorlijke toename van de verkeersintensiteit geconstateerd. Gelet op de dimensionering van deze ontsluitingswegen is de verwachting dat hier de toename verwerkt kan worden.

De bereikbaarheid van Alblasserdam via de route Oude Torenweg kan worden verbeterd door maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer op met name het eerste deel van de route.

Interne circulatie

Binnen de kern van Alblasserdam wordt op de hoofdstructuur een toename van het autoverkeer geconstateerd, vooral merkbaar op de twee toegangswegen en het dijklint. Hier zal de aandacht moeten worden gericht op de afwikkelingscapaciteit en de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers op zowel de hoofdverkeerstroom als de kruisende verkeerstromen. Met name voor het fietsverkeer zullen in de komende jaren aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

De ontwikkeling van het autoverkeer op het wegennet in Alblasserdam nauwlettend volgen door regelmatig verkeerstellingen uit te voeren en het opstellen van prognoseberekeringen met behulp van het rekenmodel voor de Regionale Verkeers- Milieu Kaart. **Aanbeveling 8.1**

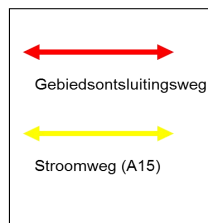
8.3 Wegencategoriseringsplan Alblasserdam

In mei 2012 heeft de gemeenteraad het Wegencategoriseringsplan Gemeente Alblasserdam vastgesteld. De gemeente heeft gekozen voor een leefbare en bereikbare gemeente, waarbij evenwicht tussen erftoegangswegen waar “verblijven” centraal staat en gebiedsontsluitingswegen waar “verplaatsen” het vertrekpunt is. Het wegencategoriseringsplan is voor Alblasserdam in overeenstemming met het landelijk beleid Duurzaam Veilig.

Op bijgaande kaart is een impressie gegeven van het lokale wegennet op basis van het huidige gebruik (intensiteitklassen). Dit netwerk komt redelijk overeen met het gemeentelijk wegencategoriseringsplan.

Afwijking tussen de wegcategorie en het werkelijke gebruik (discrepancie tussen inrichting en intensiteit) wordt in de huidige situatie geconstateerd op de volgende 2 punten:

- 1. Dam – Plantageweg (doorgaand verkeer)**
De functie van dit wegvak is bedoeld als verblijfsgebied. In de praktijk wordt de route oneigenlijk gebruikt als een doorgaande autoverbinding.
- 2. Vinkenspolderweg (sluipverkeer op de spitsuren)**
Als gevolg van filevorming op de A15 wordt de Vinkenspolderweg als sluiproute gebruikt richt Alblasserwaard en veroorzaakt hierdoor hinder op o.a. de toegang naar het dorp via de Oude Torenweg.

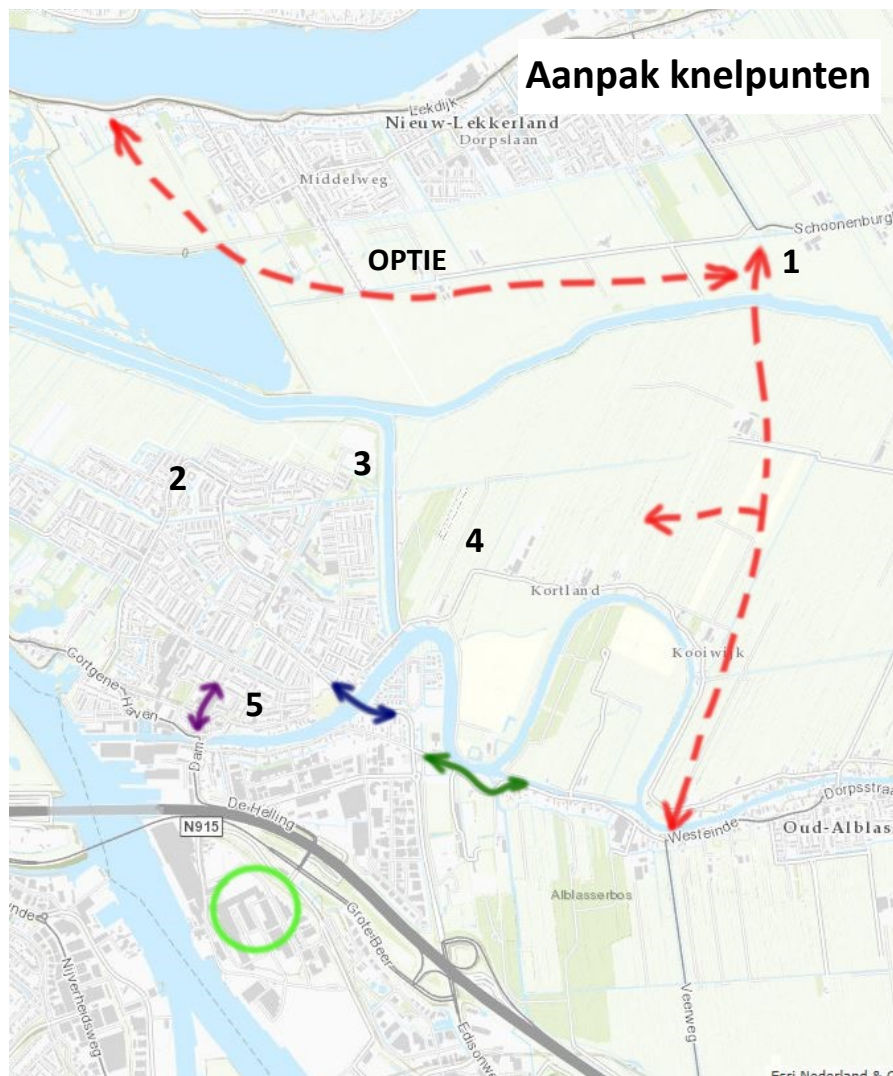


Intensiteit			
	≥ 10.000 mvt / etm	Hoofdwegen	80 of 50 km / uur
	$10.000 > 5.000$ mvt / etm	Hoofdwegen	50 km / uur
	$5.000 > 2.000$ mvt / etm	Hoofdwegen	50 km / uur
	$5.000 > 2.000$ mvt / etm		30 km / uur zone

Het wegencategoriseringsplan (kaartje) blijft uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen en keuzes op het gebied van verkeer en vervoer. Hierbij zorgdragen voor overeenstemming tussen het gewenste gebruik van wegen en straten en de inrichting ervan. **Aanbeveling 8.2**

8.4 Aanpak knelpunten op het lokale wegennet

Naar aanleiding van eerdere bestuurlijke discussies met betrekking tot de verkeersontsluiting in Alblasserdam mede gebaseerd op de hiervoor genoemde ontwikkelingen, zijn in dit GVVP enkele knelpunten voor een nadere aanpak er uitgelicht.



De aanpak betreft de volgende knelpunten punten:

- 1. Nieuwe verbinding met Nieuw-Lekkerland.**
Studie en lobby naar de mogelijkheid van een nieuwe verbinding naar Nieuw-Lekkerland (zie hoofdstuk 7).
- 2. Dam -Plantageweg.**
Starten met herinrichting van de twee kruisingen (Plantageweg / Van Eesterensingel en Dam / Haven), zodanig dat het doorgaande verkeer gestimuleerd wordt om de doorgaande route te volgen en ontmoedigd wordt om de route Dam-Plantageweg te gebruiken als doorgaande route. In een latere fase kan alsnog een keuze worden gemaakt over de inrichting (met eventuele afsluiting of eenrichtingsverkeer) van het wegvak Dam-Plantageweg (zie paragraaf 8.3).
- 3. Vinkenvolderweg.**
Onderzoek naar de mogelijkheid van kentekenherkenning. (zie paragraaf 8.3). Onderzoek naar de mogelijkheden tot toepassen van 30 km/u maatregelen.
- 4. Ontsluiting containertransferium**
Het monitoren van de verkeersontwikkeling voortzetten.
- 5. Ontsluiting bedrijventerreinen**
Onderzoek naar de mogelijkheden tot verbetering van de ontsluiting bedrijven terreinen.

In hoofdstuk 14 **UITWERKINGEN** wordt nader ingegaan op de hiervoor genoemde knelpunten voor wat betreft mogelijkheden en consequenties.

Nader onderzoek uitvoeren met betrekking tot de nieuwe verbinding met Nieuw-Lekkerland, de inrichting en het gebruik van de Dam-Plantageweg, het monitoren van de ontsluiting van de containertransferium en de mogelijkheden tot verbetering van de ontsluiting van bedrijfsterreinen. **Aanbeveling 8.3**

De nieuwe verbindingsweg met Nieuw-Lekkerland op de regionale bestuurlijke agenda zetten. **Aanbeveling 8.4**

Opmerking:

Verbinding Edisonweg – Woonwagenwoningen – Vinkenvolderweg

Vanwege milieuaspecten (lucht en geluid) is bij de besluitvorming over de woonwagenwoningen besloten om de ontsluiting van de nieuwe weg langs de woonwagenwoningen niet te gebruiken als kortsluitroute tussen de Edisonweg en de Vinkenvolderweg. De aansluiting is bedoeld voor de ontsluiting van de woonwagenwoningen en het aangelegen sportterrein.

8.5 Route gevaarlijke stoffen

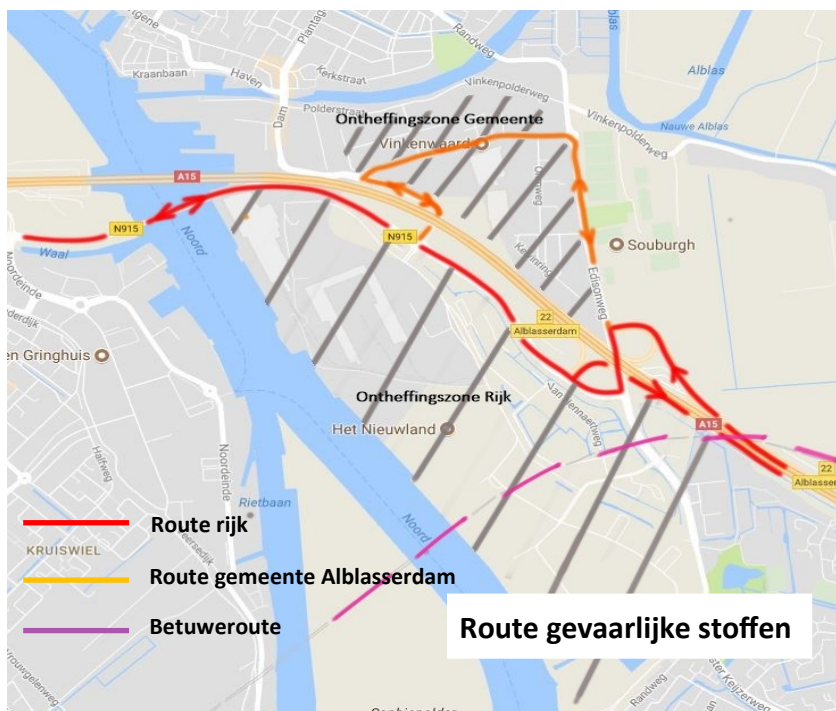
In 2011 is door de gemeenteraad het Besluit Route gevaarlijke stoffen vastgesteld, met als doel:

- bij te dragen aan een eenduidige routeringsaanpak en –handhaving in de regio Zuid-Holland Zuid voor transporteurs en
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg dusdanig te reguleren dat de openbare veiligheid wordt bevorderd bij het vervoer van en naar buurgemeenten van Alblasserdam

Voor het vervoer over de weg zijn in dit kader aangewezen:

- Rijksweg A15 vanaf afslag 22 Alblasserdam in oostelijke richting tot de gemeentegrens met Papendrecht.
- De N915 vanaf de gemeentegrens met Hendrik—Ido— Ambacht, de brug over de Noord en de Grote Beer tot aan de Edisonweg.
- De Edisonweg
- De Helling tussen de Edisonweg en de Grote Beer.

De weggedeelten van deze routes die binnen de bebouwde kom liggen, worden aangeduid met borden met model K14.



In het Besluit Route gevaarlijke stoffen is vastgesteld dat de routing tenminste iedere vijf jaar dient te worden geëvalueerd en zo nodig herzien. Vooralsnog zijn er geen klachten over de route gevaarlijke stoffen bekend en kan worden geconstateerd dat de route gevaarlijke stoffen op dit moment naar behoren functioneert.

De huidige route gevaarlijke stoffen handhaven. **Aanbeveling 8.5**



8.6 Calamiteitenroute

De gemeente Alblasserdam kent een hoog risicoprofiel fysieke veiligheid. Denk aan een overstroming na een dijkdoorbraak of een ongeval in de tunnel, weg of beroepsvaart over water.

Voor het geval Alblasserdam in het geheel of voor een groot deel geëvacueerd moet worden is er door de politie berekend dat dit niet binnen 24 uur mogelijk is. De oorzaak hiervan komt omdat Alblasserdam maar 3 uitvalswegen heeft die hiervoor gebruikt kunnen worden. Voor Alblasserdam bestaan nog geen vastgestelde calamiteitenroutes.

In het kader van klimaatadaptatie (bijvoorbeeld in geval van hevige regenval) worden kaarten gemaakt met de effecten / risico's (bijvoorbeeld wegen / hoofdwegen die tijdelijk onbegaanbaar worden).

Momenteel wordt in samenwerking met de Veiligheidsregio gewerkt aan een draaiboek over wat te doen bij overstromingen (gereed 2020).

Voorgesteld wordt om voor Alblasserdam calamiteitenroutes vast te leggen rekening houdend met verschillende calamiteiten. **Aanbeveling 8.6**

8.7 Resultaten samenspraak lokaal auto netwerk

LOKAAL AUTO NETWORK

Vanuit de samenspraak zijn meerdere suggesties of bezwaren naar voren gekomen met betrekking tot het functioneren en het mogelijk verbeteren van het lokale autonetwerk.

Ontsluiting algemeen

Aangegeven wordt dat het woon-werkverkeer en het vrachtverkeer een zware stempel drukken op de ontsluitingswegen van Alblasserdam. Met name in de spitsuren treedt regelmatig en op verschillende plekken congestie op. Voor wat betreft de aanpak zijn de meningen verdeeld. Enerzijds wordt gesproken over het beter benutten van het bestaande wegennet en anderzijds wordt aangegeven dat uitbreiding van het wegennet noodzakelijk is.

Ontsluiting bedrijventerreinen

Afwikkeling van het verkeer Nieuwland Parc is met name in de spitsuren slecht. De beide uitgangen (Van Waenaweg en Staalindustrieweg) kunnen de hoeveelheid verkeer in het korte tijdsbestek niet verwerken.

Ontsluiting via het dijklint

Vanuit de samenspraak blijkt de bezorgdheid over de groei van de verkeersdruk op het dijklint door de aanliggende bedrijven (o.a. IHC), het molengebied en het verkeer van en naar Nieuw-Lekkerland en de nieuwe ontwikkelingen (o.a. Mercon Kloos).

Ontsluiting dorp

Er is behoefte aan een betere verdeling over de ontsluitingswegen Oude Torenweg en Dam-Ruigenhil. Maatregelen ter voorkoming van sluisverkeer en/of een extra ontsluitingsweg worden als suggesties genoemd. Verdeeldheid blijft bestaan over openstelling Oude Torenweg voor het vrachtverkeer. De nieuwe supermarkt aan de Dam-Plantageweg (Dirk) kan met vrachtverkeer beter via de Oude Torenweg worden ontsloten.

Dam-Plantageweg

Vanuit de samenspraak wordt de verkeerssituatie Dam—Plantageweg problematisch genoemd en wordt het wenselijk geacht om maatregelen te treffen. Over een mogelijke aanpak lopen de meningen uiteen. De belangen van de deelnemers aan de samenspraak zijn ook te verschillend om een eenduidig antwoord te krijgen.

Ontsluiting via nieuwe weg havengebied

Vanuit de samenspraak wordt een onderzoek naar een nieuwe weg via havengebied wenselijk geacht. Een positief effect wordt verwacht voor de verkeersdruk op de Dam-Plantageweg.

Vinkenspolderweg

Ten aanzien van de verkeersproblemen oude Torenweg – Vinkenspolderweg worden de suggesties gedaan om het sluisverkeer te voorkomen en/of de verbinding met de Poldersemolenweg open te stellen. Ook wordt een nieuwe regionale verbinding (N915 – N214) als oplossing gezien. Eind 2017 is de kruising Oude Torenweg/Vinkenspolderweg aangepast i.v.m. de verkeersveiligheid. In december 2018 is de evaluatie van de aanpassing van de kruising middels een raadsinformatiebrief (d.d. 18-12-2018) bekend gemaakt.

In de conclusie van die raadsinformatiebrief wordt aangegeven dat met buurgemeenten en belanghebbenden contact zal worden opgenomen om over met name het sluisverkeer en de handhaving te praten en dat een en ander in de analyse van het samenspraaktraject van het GVVP zal worden betrokken.

Conclusie discussie gemeenteraad (bio 4 juli 2019):

Vanuit de samenspraak wordt geen eenduidig antwoord verkregen op de aanpak van de verkeersdruk en ontsluitingsproblematiek in en rond Alblasserdam.

Om tot beter inzicht te komen moet de ontwikkeling van het autoverkeer op het wegennet in Alblasserdam nauwlettend worden gevolgd door regelmatig verkeersstellingen uit te voeren en prognoses op te stellen met behulp van verkeersmodellen.

Qua maatregelen is de nadruk gelegd op:

- de kruising Plantageweg / Van Eesterensingel
- kruising Dam / Haven
- route Vinkenspolderweg: onderzoek naar een camerasysteem met kentekenherkenning (herkenning sluisverkeer)

Acties:

- Nader onderzoek naar herkomst en bestemming van (vracht)autoverkeer in en om Alblasserdam.
- Ideeën formuleren m.b.t. lokaal verkeer- en vervoermanagement (gedrag vervoerswijze keuze).
- Nadere uitwerking van het wegvak Dam-Plantageweg.
- Nadere uitwerking van het kruispunt van Eesterensingel/Plantageweg.
- Nader onderzoek naar de ontsluiting en afwikkeling van Nieuwland Parc.
- Nader onderzoek naar de mogelijkheden van lengte- en gewichtbeperking van het vrachtverkeer met de bestemming centrum .
- Nader overleg met buurgemeenten en belanghebbenden over het sluisverkeer en handhaving Oude Torenweg-Vinkenspolderweg.
- Nadere argumentatie t.b.v. bestuurlijke besluitvorming over de openstelling vrachtverkeer Oude Torenweg (*onderzoek inmiddels uitgevoerd*).
- Een nieuwe verbindingsweg via het havengebied als optie in de plannen opnemen.
- Evaluatie route gevaarlijke stoffen.
- Vastleggen calamiteitenroute.

9. LANGZAAM VERKEER

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de verschillende onderdelen van het langzaam verkeer, zoals (brom)fietsers, voetgangers en mensen met een handicap.

9.1 (brom)Fietsverkeer

- **Ontwerpwijzer fietsverkeer**

Het ontwikkelen van fietsvriendelijke infrastructuur vraagt om een structurele aanpak. Daarbij hoort het goed vastleggen van het hoofdfietsnetwerk. De ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW, 2016) onderscheidt 3 niveaus n.l. basisstructuur, hoofdfietsnetwerk en snelle fietsroutes.

In de ontwerpwijzer Fietsverkeer van CROW worden de vijf hoofdeisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur genoemd, die van belang zijn voor het *hoofdfietsnetwerk*, namelijk: *samenhang, fijnmazig, directheid, veiligheid & gezondheid, aantrekkelijkheid en comfort*.

- **Fietsstructuur Alblasserdam**

- *binnen de bebouwde kom*

Het betreft alle paden en straten die door de fietsers mogen worden gebruikt. De basisstructuur in Alblasserdam is fijnmazig, biedt voldoende ruimte, comfort en veiligheid aan de fiets. In kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoet de basisstructuur aan de gestelde eisen.

- *buiten de bebouwde kom*

Het betreft alle paden en wegen die door fietsers mogen worden gebruikt voor de ontsluiting van het buitengebied. Alblasserdam is met de basisstructuur voor de fiets op een adequate manier aangesloten op de fietsstructuur vanuit de regio.

Regionale en snelle fietsroutes

De belangrijkste snelfietsroute voor Alblasserdam is de Beneden Merwede Route. De Beneden Merwede Route is een snelle fietsverbinding die vanuit de gemeente Sliedrecht, door Papendrecht naar Alblasserdam loopt en aansluit op de route door Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk (BAR-route) tot aan Hoogvliet. De gedeelten in Sliedrecht, Papendrecht en Alblasserdam zijn reeds gerealiseerd. De route in de Rotterdamse regio is in voorbereiding. De route wordt gefinancierd vanuit de gemeenten, de regio, de Provincie en het Rijk. De belangrijkste doelstelling van deze snelle fietsroute is het bevorderen van het gebruik van de fiets. Bijkomende doelstelling is het verleiden van automobilisten op de A15 om over te gaan tot het gebruik van de fiets voor de herkomsten en bestemmingen die binnen de range voor de fiets ligt. Verwacht wordt dat de BMR in Alblasserdam zal bijdragen in spitsmijdingen op de A15.



- Regionale- en snelle fietsroute
- Vrijliggende fietspaden
- Gemengd verkeer route

9.2 Ontbrekende schakels fietsnetwerk

Op de hieronder weergegeven kaart is het bestaande fietsnetwerk weergegeven. Hierbij is gekeken naar de ligging van vrijliggende fietspaden, van fiets(suggestie)stroken en woonstraten met enige functie als fietsontsluiting. Op basis van dit bestaande fietsnetwerk kunnen vijf ontbrekende schakels worden onderscheiden.



Realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zoals: fietspad dijklint, fietspad Ganzerik – Zwanenbloem – brug Kortlandse molen, fietslus Edisonweg – Molenpad met prioriteit en de verbinding Lammetjeswiel, de verbinding Molensingel – Blokweerse molen en een voetgangersverbinding tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk met voorsnog lage prioriteit. Aanbeveling 9.1

1. Fietspad dijklint

Het fietspad dijklint is, inclusief het gedeelte ter hoogte van de Noorderstraat (1a), inmiddels gerealiseerd. Het gedeelte ter hoogte van Mercon Kloos (1b) wordt meege- nomen in de ontwikkeling van het terrein.

2. Fietspad Ganzerik – Zwanenbloem—brug Kortlandse molen

Bij de plannen voor de wijk Blokweer 2 is besloten om het voetpad langs de Ganzerik en Zwanenbloem in te richten als fietspad (2a). Op bijgaande kaart is duidelijk op te merken dat dit een ontbrekende schakel is tussen het Boerenpad en de Kortlandse molen. De wens is om dit pad via het “Mavo-park” door te trekken tot aan de brug bij de Kortlandse molen (2b). De definitieve ligging en inrichting van het fietspad in relatie met de groenstructuur van de singel wordt nog verder uitgewerkt.

3. Fietslus Edisonweg – Molenpad

De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een fietsverbinding Edisonweg - Molenpad. Een verbinding is technisch uitvoerbaar. Verdere uitwerking is afhankelijk van financiële middelen. Het gaat hierbij om een pad vanaf het viaduct over de A15 dat met een lus naar rechts uitkomt langs de oprit naar de A15 onder het viaduct door en daarna aansluit op het Molenpad richting Papendrecht-Sliedrecht. De fietslus komt ter aanvulling van de dubbele oversteekplaats over de Grote Beer en over de Edisonweg. Fietsers hoeven hierdoor niet bij de verkeerslichten te wachten. In het uitvoeringsprogramma zal een nadere prioritering aan de fietsverbinding Edisonweg - Molenpad worden gegeven.

4. Verbinding Lammetjeswiel

Op de kaart is een minder fijnmazig netwerk te zien rondom het Lammetjeswiel. In dit gebied zou een extra noord-zuidverbinding passen. In huidige situatie moeten fietsers via de Noordenstraat of via de Blokweerweg rijden. In de praktijk is de ervaring dat fietsers ook illegaal gebruik maken van het voetpad via de Pijlstoep.

In dit kader is het eveneens wenselijk om een voetgangersverbinding te realiseren tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk (4a). Uit de samenspraak is gebleken dat het draagvlak voor een fietsverbinding verdeeld is. In bio met de raad van 4 juli 2019 is voorgesteld om de optie voor deze verbinding open te houden, maar hier weinig prioriteit aan te geven.

5. Verbinding Molensingel – Blokweerse molen

Op de kaart is een minder fijnmazig netwerk te zien in de polder tussen de Molensingel en de Blokweerse molen. Uit de samenspraak is gebleken dat het draagvlak voor een fietsverbinding verdeeld is. In bio met de raad van 4 juli 2019 is voorgesteld om de optie voor deze verbinding open te houden, maar hier weinig prioriteit aan te geven.



Aandacht voor oversteekvoorzieningen bij scholen, winkelcentra en verzorgingshuizen. Zorg dat oversteekplaatsen voor voetgangers voldoen aan de gestelde eisen.
Aanbeveling 9.2

9.3 Voetgangers

Het stelsel van trottoirs en voetpaden mag in Alblasterdam als zeer fijnmazig worden bestempeld. Belangrijk is dat de trottoirs en voetpaden goed beloopbaar zijn en dus de staat van onderhoud goed moet zijn. Over het geheel genomen is het onderhoud voldoende.

Uit de samenspraak is gebleken dat op enkele plaatsen nog verbeteringen wenselijk zijn. Hierover is afstemming met o.a. de gehandicaptenadviesraad.

De maatvoering van voetpaden en trottoirs wordt vooral bepaald door het gebruik met kinderwagens, rolstoelen, rollators e.d. In de hiernavolgende paragraaf Mensen met een handicap wordt hierop nader ingegaan.

Met betrekking tot zebrapaden krijgt de gemeente signalen binnen dat weggebruikers onvoldoende anticiperen op de aanwezigheid van overstekende voetgangers. Voetgangers worden geconfronteerd met automobilisten die doorrijden. Naar aanleiding van deze signalen heeft de gemeente maatregelen getroffen bij zebrapaden. Hierbij is de nadruk gelegd bij zebrapaden in de buurt van scholen, winkelcentra en verzorgingscentra. Deze zebrapaden zijn voorzien van extra attentieverhogende maatregelen zoals opvallende palen en borden en markering op het wegdek (bliksemschicht). Tevens zijn op enkele locaties aanvullende maatregelen toegepast zoals een drempel en het aanleggen van een middengeleider.

Op het hiernaast weergegeven kaartje is aangegeven welke oversteekplaatsen van belang zijn vanwege hun ligging bij scholen, winkels en verzorgingshuizen

Kanttekening: om te voorkomen dat een zebrapad een “schijnveilige” oplossing is moet de uitvoering aan een aantal criteria voldoen.

- De locatie moet op een voor zowel de voetganger als automobilist op een logische plaats liggen.
- De oversteekplaats moet duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn.
- De oversteek moet zo kort mogelijk zijn.
- Het uitzicht van en op de zebra moet vrij zijn.
- De snelheid van het autoverkeer moet laag zijn.
- Het aantal zebrapaden beperken tot het hoogst noodzakelijke en vooral gelegen bij scholen, winkels en verzorgingshuizen

9.4 Mensen met een handicap

In de laatste 30 jaar is, vanuit de verschillende overheden en zo ook de gemeente Alblasserdam, steeds meer aandacht gekomen voor mensen met een handicap in verkeer. Trottoirbandverlagingen, obstakelvrije trottoirs, verlengde groentijd voor voetgangers bij verkeerslichten, zitbanken e.d. zijn voorzieningen die in Alblasserdam zijn toegepast. Het comfort en de veiligheid is voor rolstoelgebruikers, mensen met een beperkte loopfunctie of een beperkt uithoudingsvermogen, blinden en slechtzienden, in Alblasserdam in de afgelopen jaren al aanzienlijk verbeterd.

Echter, met de toenemende vergrijzing wordt de vraag naar een toegankelijke, veilige en comfortabele infrastructuur voor mensen met een handicap alleen maar groter. De genoemde maatregelen die hieraan bijdragen zijn uiteindelijk niet alleen noodzakelijk voor mensen met een handicap maar ook prettig voor valide voetgangers, vaders en moeders met een kinderwagen e.d.

Houdt de openbare ruimte toegankelijk voor mensen met een handicap door standaard voorzieningen mee te nemen bij herbestrating, reconstructie en nieuw aanleg van de openbare ruimte. **Aanbeveling 9.3**

De standaard voorzieningen voor mensen met een handicap zijn:

- Trottoirbandverlaging op alle punten waar voetgangers gewoonlijk oversteken.
- Obstakelvrij trottoir met een minimale breedte van 1 meter.
- Hellingen in een looproute niet steiler dan:

<i>Hoogteverschil</i>	<i>Helling</i>
0 – 10 cm	1 : 10
10 – 25 cm	1 : 12
25 – 50 cm	1 : 16
50 – 100 cm	1 : 20

Bij lange hellingbanen na 6 m een rustplateau aanbrengen.

- Akoestische signalen bij geregelde voetgangersoversteekplaats (rateltikker). In de woonomgeving is de akoestische signalering op aanvraag of past zich automatisch aan op het omgevingslawaai. Dit om geluidoverlast aan omwonenden te minimaliseren.
- Geleide lijnen en oversteekwaarschuwing (tactiele informatie) voor blinden en slechtzienden worden in Alblasserdam op verzoek toegepast. Ervaring in andere gemeenten heeft geleerd dat het standaard aanbrengen van geleidelijnen (ribbeltegels) en oversteekwaarschuwingen (rubber en nop-pentegels) kostbaar en niet efficiënt is.

Zorg voor maatwerk in samenspraak met de blinden en slechtzienden.
Aanbeveling 9.4

- Invalide parkeerplaatsen algemeen
Alle openbare parkeerterreinen (> 20 p.p.) worden voorzien van algemene invalide parkeerplaatsen. Het aantal (minimaal 5%) kent een evenredigheid met het totaal aantal plaatsen en de functie van het parkeerterrein. De CROW-publicatie 317 geldt hierbij als leidraad.

Zorg voor voldoende invalide parkeerplaatsen algemeen. **Aanbeveling 9.5**

- In- en uitstaphaltes openbaar vervoer worden zodanig uitgevoerd dat het in- en uitstappen voor mensen die slecht ter been zijn comfortabel kan plaatsvinden. De halte van Eesterenweg kan helaas hieraan niet voldoen zie hoofdstuk Openbaar Vervoer.

Zorg voor een bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer. **Aanbeveling 9.6**

- Zitbanken
Op belangrijke looproutes worden zitbanken (actieve rustplek) geplaatst met een onderlinge afstand van max. 1000 m.

Zorg voor voldoende rustpunten. **Aanbeveling 9.7**

- Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen
In Alblasserdam zijn beleidsregels vastgesteld voor het in aanmerking komen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats. Van de mogelijkheid om voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen wordt goed gebruik gemaakt.

Het beleid m.b.t. individuele gehandicaptenparkeerplaatsen voortzetten .
Aanbeveling 9.8



Alblasserdam 2019



pagina 28

9.5 Resultaten samenspraak langzaam verkeer

Brom- fietsverkeer

Vanuit de samenspraak wordt aandacht gevraagd voor de verschillen in snelheid van snorfiets, bromfiets, e-bike en speed pedelecs. Wie hoort er wel of niet op het fietspad? Tevens wordt gevraagd om bredere fietsstroken en voldoende stallingsplaatsen voor (brom) fietsen.

Fietspad dijklint (1a en 1b)

Vanuit de samenspraak wordt het fietspad dijklint (1a en 1b) duidelijk onderschreven.

Conclusies:

1a het gedeelte ter hoogte van de Noorderstraat is reeds opengesteld

1b het gedeelte ter hoogte van Mercon Kloos wordt onlosmakelijk onderdeel van de ontwikkeling van het terrein Mercon Kloos meegenomen.

Fietspad Ganzerik—Zwanenbloem—brug Kortlandse molen (2a en 2b)

Vanuit de samenspraak wordt het fietspad Ganzerik—Zwanenbloem—brug Kortlandse Molen (2a en 2b) onderschreven.

Conclusies:

2a dit deel wordt meegenomen bij de reconstructie wijk Blokweer

2b een plan opstellen voor inpassing van de verbinding in relatie met de groenstructuur van de singel opstellen.

Fietslus Edisonweg—Molenpad

Vanuit de samenspraak wordt de fietslus Edisonweg— Molenpad onderschreven. Een onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid is afgerond, waaruit is gebleken dat het technisch mogelijk is om het fietspad in te passen. De provincie Zuid-Holland is bereid tot geven van een financiële bijdrage.

Conclusie:

De fietslus Edisonweg—Molenpad opnemen op de actielijst en hiervoor financiële dekking in de begroting reserveren.

Verbinding Lammetjeswiel (4a en 4b)

Uit de samenspraak komt geen eenduidig beeld naar voren over nut en noodzaak van een verbinding tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk (4a). Aantasting van het natuurgebied wordt als argument naar voren gebracht.

Conclusie discussie gemeenteraad (bio 4 juli 2019):

De fietsverbinding Lammetjeswiel 4a en 4b als mogelijkheid met een lage prioriteit openhouden.

Verbinding Molensingel—Blokweerse Molen

Uit de samenspraak komt geen eenduidig beeld naar voren over nut en noodzaak van een verbinding Molensingel—Blokweerse Molen.

Conclusie discussie gemeenteraad (bio 4 juli 2019):

De fietsverbinding Molensingel – Blokweerse Molen als mogelijkheid met een lage prioriteit openhouden.

Fietschakels overig

Vanuit de samenspraak zijn, los van de hiervoor genoemde bekende punten, een aantal punten genoemd. Het betreft hierbij voornamelijk beperkte (technische) maatregelen.

Acties:

- Beleidsuitspraak m.b.t. snorfietsen op fietspadstroken
- Uitvoeringsplan stallingsgelegenheid voor fietsers (centrum, winkelcentra, bushaltes e.d.)
- Fietspad ter hoogte van Mercon Kloos (1b) in de ontwikkeling van het terrein meenemen
- Uitvoeringsplan opstellen voor een fietsverbinding Ganzerik-Zwanenbloem-brug Kortlandse Molen
- Uitvoeringsplan opstellen voor een fietslus Edisonweg-Molenpad (incl. overleg RWS en subsidieaanvraag)
- Een bestuurlijke afweging maken voor het wel of niet opstellen van een uitvoeringsplan voor een fietsverbinding Lammetjeswiel 4a en 4b (*BIO 4 juli 2019 lage prioriteit*).
- Een bestuurlijke afweging maken voor het wel of niet opstellen van een uitvoeringsplan voor een fietsverbinding Molensingel – Blokweerse Molen (*BIO 4 juli 2019 lage prioriteit*).

Voetgangers

Vanuit de samenspraak zijn met betrekking tot voorzieningen voor voetgangers vooral opmerkingen gemaakt over onvolkomenheden in trottoirs of wandelpaden. Deze punten zijn voor aanpak opgenomen in de actielijst. Als ontbrekende schakel voor voetgangers zijn genoemd een trottoir langs Edisonweg (Wensveenrotonde - Voltastraat) en een trottoir langs het fietspad Dam-Ruigenhil (t.h.v. brandweerkazerne). Het voetpad Dam-Ruigenhil is inmiddels aangelegd.

Conclusie:

Uit de samenspraak blijkt over het algemeen een positief beeld over de voorzieningen voor voetgangers in Alblasserdam.

Acties:

- Ontbrekende voetgangersschakel Edisonweg de mogelijkheden onderzoeken
- Ontbrekende voetgangersschakel langs het fietspad Dam – Ruigenhil voorbereiden (*inmiddels uitgevoerd*).

Mensen met een handicap

Over het geheel genomen wordt in positieve zin gesproken over de aandacht vanuit de gemeente Alblasserdam voor mensen met een handicap in de openbare ruimte. Vanuit de samenspraak zijn met betrekking tot voorzieningen voor mensen met een handicap vooral opmerkingen gemaakt over onvolkomenheden in trottoirs of wandelpaden. In overleg met de gehandicapten worden verbeterpunten bekeken en waar mogelijk aangepakt. Inmiddels heeft er een rondgang plaatsgevonden en zijn een aantal concrete problemen opgelost.

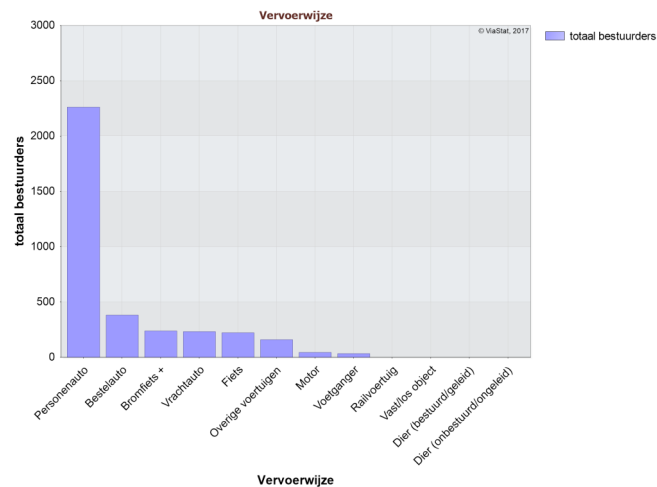
Conclusie:

Uit de samenspraak blijkt over het algemeen een positief beeld over de voorzieningen voor mensen met een handicap in Alblasserdam.

Acties:

- In samenspraak met de gehandicaptenadviesraad aandacht blijven houden voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een handicap.





Totaal aantal ongevallen per vervoerwijze over de periode 2001—2015

omschrijving slachtoffers	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal ernstige
Personenauto	2262	94	27
Bestelauto	382	4	0
Bromfiets +	239	96	37
Vrachtauto	233	4	0
Fiets	223	114	31
Overige voertuigen	160	21	9
Motor	45	15	10
Voetganger	34	28	13
Railvoertuig	0	0	0
Vast/los object	0	0	0
Dier (bestuurd/geleid)	0	0	0
Dier (onbestuurd/ongeleid)	0	0	0
Totaal	3578	376	127

Het verloop en locatie van het aantal ongevallen in Alblasserdam blijven monitoren.
Aanbeveling 10.1

10. VERKEERSVEILIGHEID

10.1 Verkeersveiligheid algemeen

In de afgelopen jaren is in de gemeente Alblasserdam veel aandacht geweest voor de verkeersveiligheid. 30 km-gebieden zijn ingevoerd, kruispunten zijn veranderd in rotondes, fietspaden zijn aangelegd, oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers zijn verbeterd, enzovoort. Het beleid dat hieraan ten grondslag ligt heeft vrijwel zeker een positieve bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid in Alblasserdam. Echter, goed inzicht in het effect van het beleid op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is op dit moment niet eenduidig te geven. Dit heeft te maken met de incompleete ongevallenregistratie in Nederland. Ter verbetering van de ongevallenregistratie is in 2016 het landelijk systeem STAR (Smart Traffic Accident Reporting) geïntroduceerd. Naast de politie leveren nu ook het verbond van verzekeraars en verscheidene (overheids)instanties hun ongevalsgegevens. Daarnaast is een “app MobielSchadeMelden” ontwikkeld waarmee betrokkenen bij een ongeval eenduidig zelf basisgegevens over het voorval kunnen registreren. Dit alles met als doel de ongevallenregistratie te verbeteren. De gemeente Alblasserdam heeft toegang tot het systeem STAR.

Bij de analyse van de ongeval gegevens is gekeken naar een langdurigere periode van 2001 t/m 2015. Bij een kortere periode zijn de uitkomsten namelijk dermate laag dat dit geen betrouwbaar beeld geeft om conclusies uit te trekken. Toevalstreffers komen dan extremer naar voren en geven een verkeerd beeld. Bij een langere periode zijn de cijfers hoger en daarmee beter bruikbaar. Een betere vergelijking kan worden gemaakt tussen wegen met veel en weinig ongevallen.

Echter, vanwege de lange periode zijn de cijfers minder actueel. Het effect op de verkeersveiligheid van maatregelen die inmiddels zijn uitgevoerd zijn daarom nog niet zichtbaar. Voor een gedetailleerder beeld is nader onderzoek nodig.

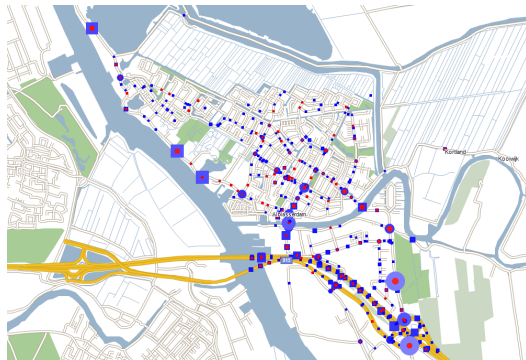
Op de hiernaast weergegeven grafiek en overzicht zijn alle letselongevallen binnen de gemeentegrenzen van Alblasserdam weergegeven over de periode 2001—2015.

In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

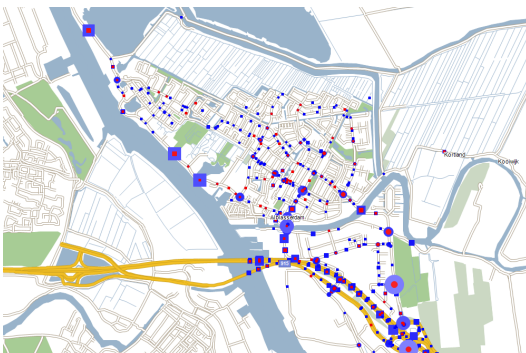
10.2 Totaal aantal ongevallen per vervoerwijze

Uit de hiernaast weergegeven grafiek van alle geregistreerde letselongevallen over de periode van 2001-2015 in Alblasserdam blijkt de auto oververtegenwoordigd. Hierin zitten echter ook de ongevallen op de A15. Op deze ongevallen heeft de gemeente Alblasserdam geen invloed.

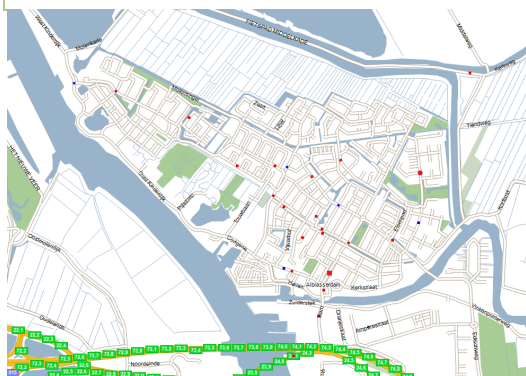
Opvallend is het aantal ernstige slachtoffers (>30) onder de vervoerswijze fiets en bromfiets (zie ook paragraaf 9.4).



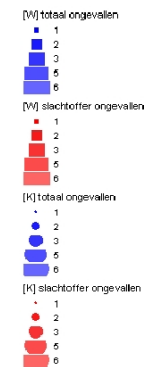
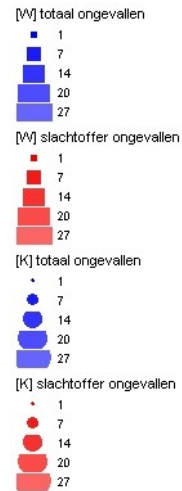
Totaal aantal slachtofferongevallen van 2001—2015



Totaal aantal slachtofferongevallen auto van 2001—2015



Totaal aantal slachtofferongevallen voetganger van 2001—2015



10.3 Locaties slachtofferongevallen

Op de hiernaast weergegeven kaart is inzicht verschaft in de locaties van alle slachtofferongevallen op het lokale wegennet van Alblasterdam over de periode 2001—2015. In de hiernavolgende paragrafen wordt nader ingegaan op de locaties van de slachtofferongevallen per vervoerwijze.

10.4 Auto slachtofferongevallen

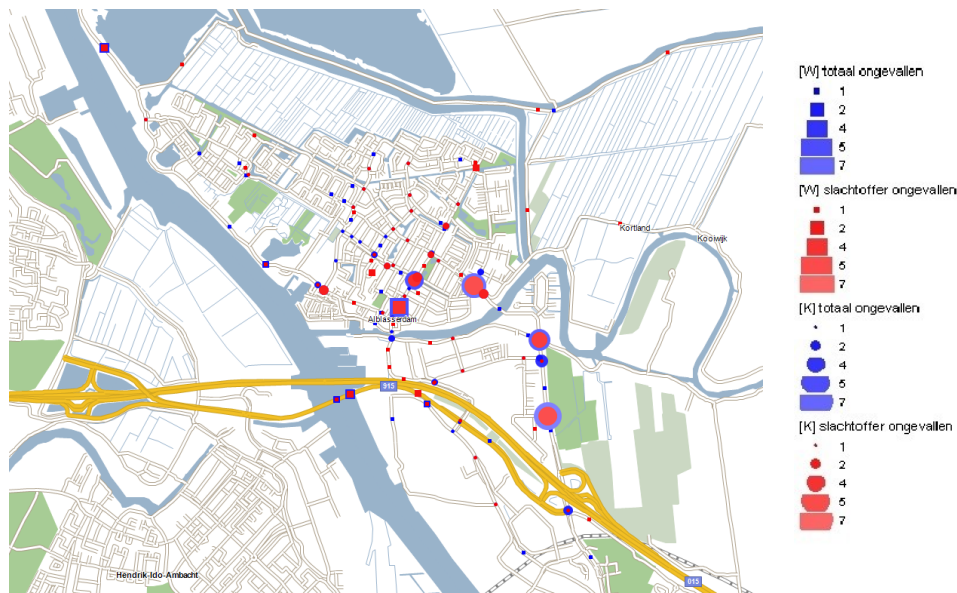
Op de kaart hiernaast zijn de auto slachtofferongevallen op het lokale wegennet weergegeven over de periode 2001—2015.

- ◇ Het zwaartepunt ligt redelijk rondom het hoofdwegennetwerk, vooral bij de aansluitingen van de A15 met de Edisonweg en bij de Edisonweg / Kelvinring, waarbij de kruising met de Kelvinring al aangepast is voor zover het gaat om ongevallen tussen auto / fiets (zie hierna bij het onderdeel fiets).
- ◇ Verder komt het dijklint hierin terug. Waarbij opgemerkt moet worden dat dit enkele jaren geleden volledig is heringericht. De cijfers hebben betrekking op de afgelopen vijftien jaar, dus ook grotendeels van voor de herinrichting.
- ◇ Tot slot komt hier de kruising Haven / Dam in terug. In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Hiervoor zijn in de bijlage enkele schetsontwerpen opgenomen

10.5 Voetganger slachtoffer ongevallen

Op de kaart hiernaast zijn de voetganger slachtofferongevallen op het lokale wegennet weergegeven over de periode 2001—2015

In de periode 2001—2015 is slechts een beperkt aantal slachtofferongevallen met een voetganger verspreid over Alblasterdam geregistreerd. Het betreft voornamelijk 50 km/u wegen.



Totaal aantal slachtofferongevallen (brom)fiets van 2001—2015

10.6 (brom) Fietslachtsoffers over 2001—2015

Op de kaart hiernaast zijn de slachtofferongevallen (brom) fiets op het lokale wegennet weergegeven over de periode 2001—2015. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat op enkele locaties aanpassingen ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn uitgevoerd. De verwachting is dat het aantal ongevallen na uitvoering van deze aanpassingen lager zijn.

◇ **Kruising Edisonweg / Kelvinring:** hier zijn enkele jaren geleden middengeleiders op het fietspad aangebracht om het tweerichtingsfietspad te benadrukken en om het snelle (brom-)fietsverkeer af te remmen en om (brom-)fietsers alerter te maken op kruisend autoverkeer.

◇ **Kruising Randweg / Vondellaan:** de kruising is onlangs aangepakt. De oversteek is voorzien van vrijliggende fietspaden en vrijliggende fietsoversteekplaatsen met middengeleiders. Fietsers kunnen daarmee in fases oversteken en de oversteeklengtes worden korter, dus veiliger.

◇ **Kruising Oude Torenweg / Vinkerpolderweg:** ook deze kruising is onlangs aangepakt. De kruising lag niet haaks op elkaar. Het kruisingsvlak was daarmee behoorlijk fors waardoor de in het midden opgestelde fietsers niet veilig stonden. In de nieuwe situatie zijn de aansluitingen zodanig gedraaid dat er twee T-kruisingen zijn ontstaan en de zijwegen haaks op de hoofdweg uitkomen. Hierbij zijn twee compactere kruisingen ontstaan waarbij fietsers in het midden zich veiliger kunnen opstellen bij het oversteken in twee etappen.

◇ **Kruising Dam / Haven**

In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Schetsen met een mogelijke aanpak zijn in **bijlage 4** opgenomen.
Aanbeveling 10.2

◇ **Wegvak Dam-Plantageweg:**

In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren.
Aanbeveling 10.2

◇ **Kruising Plantageweg / Van Eesterensingel:**

In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Schetsen met een mogelijke aanpak zijn in **bijlage 5** opgenomen.
Aanbeveling 10.2

10.7 Gedragsbeïnvloeding (Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid: RPV)

In de regio is de regionale projectgroep verkeersveiligheid (RPV) opgericht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van gedragsbeïnvloeding. Binnen de RPV wordt gewerkt aan het initiëren en uitvoeren van diverse activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid. Dit gebeurt op initiatief van de Drechtstedengemeenten in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, fietsersbond, politie en het regionaal orgaan verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland. In het actieprogramma zijn de inhoudelijke lijnen uiteengezet op het gebied van verkeersveiligheid in de Drechtsteden voor de jaren 2017 t/m 2019. De RPV werkt met het motto 'Maak van de nul een punt'. Hierbij geldt dat geen enkele ongeval acceptabel is en dat het doel is om het aantal ongevallen terug te dringen tot nul.

In het actieplan staan diverse activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid. De gemeente Alblasterdam participeert in het RPV en draagt bij aan de uitvoering van regionale en lokale activiteiten in Alblasterdam:

- * School op Seef;
- * Verkeerseexamens;
- * Totally Traffic;

- * Diverse verkeersveiligheids campagnes
- * Praktijkdag jonge automobilisten
- * BOB bij sport
- * Veilig verkeer? Ik doe mee!
- * Fietskeuringen;
- * Opfriscursus autorijvaardigheid en verkeersregels voor 60+ers
- * Scootmobielcursussen
- * Praktijkdag elektrische fiets
- * Band op spanning
- * Onderzoek en evaluatie op het gebied van verkeersveiligheid.

De gemeente Alblasserdam draagt bij aan de uitvoering van de RPV-activiteiten die betrekking hebben op Alblasserdam. De gemeente participeert tevens in het opstellen van een nieuwe actieprogramma voor de komende jaren en zal ook een bijdrage blijven leveren.

10.8 Beleidsimpuls verkeersveiligheidsaanpak fietsers (lokaal en regionaal)

In 2012 heeft de Gemeente Alblasserdam een brief gehad van de VNG met het verzoek voor een beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Daarin wordt op basis van landelijke ongeval cijfers gevraagd om bij het verkeersveiligheidsbeleid de focus te leggen op (oudere) fietsers.

In de afgelopen jaren is in De Drechtsteden en in Alblasserdam aandacht geweest voor het verkeersveiligheid. Uit de vorige paragraaf blijkt dat het aantal (brom) fietsongevallen aandacht vraagt.

Om de fietsveiligheid te verbeteren is een integrale aanpak gevraagd die voorziet in het terugdringen van de fietsongevallen door:

- een aanpak van fietsknelpunten met aandacht voor educatieve en infrastructurele maatregelen;
- het verbeteren van de zichtbaarheid van en voor de fietser door het vergroten van het gebruik van fietsverlichting en betere fietsverlichting op fietsen;
- krachten te bundelen door samenwerking tussen partijen; onder andere bij kennisontwikkeling en communicatie.

Een en ander heeft regionaal binnen Drechtsteden geresulteerd in een onderzoek door DTV Consultants, waarbij een regionaal kaderdocument is opgesteld "Lokale aanpak veilig fietsen" (maart 2013). Hierbij is ingegaan op de fietsongevallen in de Drechtsteden.

De beleidsvisie Verkeersveiligheid van de Drechtsteden is in concrete acties omgezet in een actieprogramma verkeersveiligheid. Zie paragraaf 10.7.

Als vervolg hierop is in maart 2014 door DTV Consultants in opdracht van RPV Drechtsteden de rapportage "Veilig fietsen, lokale aanpak Alblasserdam" opgesteld. In deze rapportage zijn voor Alblasserdam de volgende maatregelen vastgesteld:

- * Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken
- * Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid
- * Deelnemen aan pilotprojecten m.b.t. fietsveiligheid met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen
- * Actualiseren van de fietsbewegwijzering
- * Asphalt als standaard beschrijven voor de verharding van fietspaden
- * Halfjaarlijks verkeersoverleg met belangengvertegenwoordigers (hulpdiensten, bewoners, ondernemers, fietsersbond en VVN) om verkeersknelpunten onder de aandacht te krijgen
- * Reduceren aantal fietspaaltjes aan de hand van lopende inventarisatie
- * (E-)fietscursussen voor 65-plussers organiseren
- * Stimuleren van BOB-sportcampagnes bij sportverenigingen
- * Opstellen van lokaal fietsbeleid
- * Opstellen toetsingskader fietsveiligheid

Geconcludeerd mag worden dat in Alblasserdam ruime aandacht is voor communicatie en acties rondom de fietsveiligheid.

Blijf in samenwerking met de regio aandacht houden voor de communicatie en acties rondom de veiligheid m.b.t. het (fiets)verkeer. **Aanbeveling 10.3**

10.9 Resultaten samenspraak verkeersveiligheid

Over het geheel genomen wordt vanuit de samenspraak de verkeersveiligheid niet als problematisch ervaren. Er is enerzijds waardering voor de manier van communiceren over de verschillende verkeersveiligheidsprojecten in Alblasserdam; anderzijds worden opmerkingen gemaakt over de thema's Fiets, Gedrag, Schoolomgeving, Snelheid en Zebrapaden.

Conclusie:

Om de aanpak van kleinschalige aanpassingen van wegsituaties, ter verbetering van de verkeersveiligheid, snel en adequaat mogelijk te maken is het gewenst om jaarlijks een uitvoeringsbudget beschikbaar te hebben van € 10.000.

Acties

- Blijvende aandacht voor communicatie en acties m.b.t. verkeersveiligheid



11. PARKEREN

11.1 Parkeren algemeen

Het parkeerbeleid is enerzijds een onderdeel van het verkeersbeleid en anderzijds een van de middelen om doelstellingen te verwezenlijken op het gebied van ruimtelijke ordening en economie. Bij het nemen van maatregelen moet rekening worden gehouden met de gevolgen voor andere onderdelen van het gemeentelijk beleid.

De parkeernotitie is in januari 2014 door het college vastgesteld. In de parkeernotitie is beschreven hoe de gemeente omgaat met parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het bepalen van de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling gebeurt op basis van de volgende basisregel:

“een ontwikkeling mag niet leiden tot een toename van de huidige parkeerdruk in de buurt”.

In dit GVVP zal een nadere uitwerking aan de parkeernorm worden gegeven met het onderscheid naar gebied: centrum, schil om het centrum, rest bebouwde kom en industrieterreinen.

Voor wat betreft de woongebieden zal verderop onderscheid worden gemaakt tussen de woning categorieën “duur, gemiddeld en goedkoop”.

Zorg bij een ontwikkeling er voor dat de parkeerdruk niet toeneemt in de omgeving.
Aanbeveling 11.1

Hanteer duidelijke en goed passende parkeernormen bij ontwikkelingen.
Aanbeveling 11.2

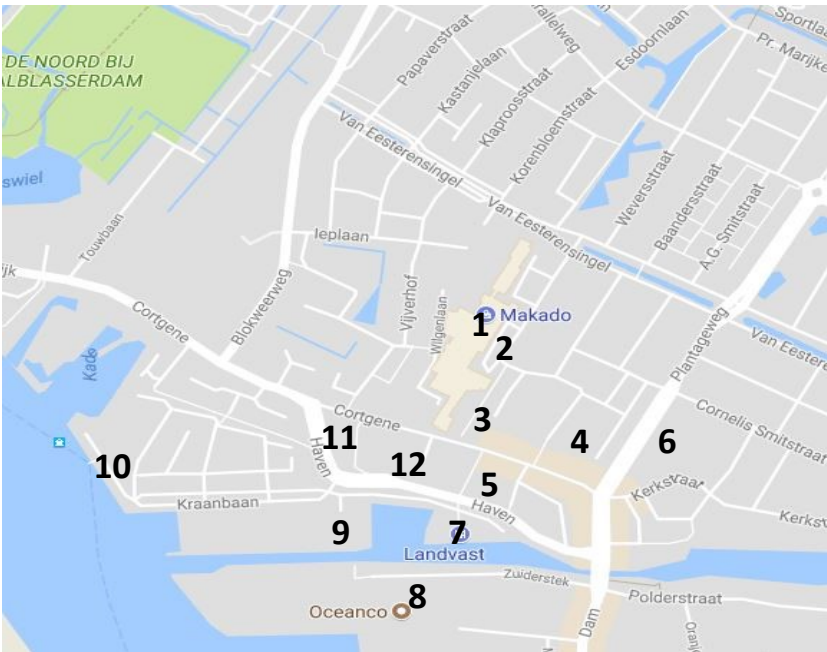
11.2 Parkeren centrum

Het eindrapport “Uitnodigend centrum, Verkeerstructuur Alblasserdam” van 30 maart 2017, is vastgesteld door het college. De gemeenteraad is vervolgens geïnformeerd. In deze rapportage is op basis van onderzoek uitgebreid verslag gedaan van het functioneren van de bestaande parkeersituatie in het centrum.

Op meerdere locaties in het centrumgebied van Alblasserdam is de parkeerdruk door de groei van de horeca en verlevendiging van het centrum toegenomen. Ten opzichte van 2012 is door verschillende ontwikkelingen de parkeercapaciteit afgenomen en/of de parkeerbehoefte toegenomen. Dit werd deels gecompenseerd door het tijdelijke parkeerterrein op de Wipmolenlocatie. Op dit moment is het Raadhuisplein tijdelijk in gebruik genomen als extra parkeergelegenheid. Deze extra parkeercapaciteit komt te vervallen zodra het plein opnieuw wordt ingericht.

In het kader van de centrumontwikkeling is naar alternatieven gezocht voor het parkeren in het centrumgebied. De parkeerplaatsen van Landvast liggen op loopafstand van het Centrumgebied. Door de oversteekbaarheid van de Haven en Cortgene en de aantrekkelijkheid van het Raadhuisplein te verbeteren, neemt het gebruik van deze parkeerplaatsen wellicht toe.

Gezien de beperkte mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden moet zeer zorgvuldig worden omgegaan met het inperken van de bestaande parkeercapaciteit.



Rond het winkelcentrum Makado is de huidige parkeerdruk erg hoog, met name op zaterdagen op het Wilgenplein. De gemeente Alblasserdam heeft daarom ingestemd met het tijdelijk openstellen van het Raadhuisplein als overloop parkeerplaats. Vanuit het beoogde gebruik van het Raadhuisplein is dat niet wenselijk en dienen alternatieve locaties te worden gezocht.

Als zoeklocaties worden genoemd:

- Zeilmakerstraat
- Wilgenlaan
- Vijverhof
- Betere benutting Landvast
- Parkeerregulering
- Ondergrondse parkeergarage.

Tevens is het aan te bevelen om bij lopende ruimtelijke ontwikkelingen te zoeken naar mogelijkheden voor extra parkeergelegenheid op de volgende locaties:

- Wipmolenlocatie
- Havengebied.

Vanuit de winkeliersverenigingen is de wens geuit voor een parkeerverwijzing op de route langs de parkeervoorzieningen in en rond het centrum.

Een parkeeronderzoek uitvoeren naar het gebruik van de parkeergelegenheid in het centrumgebied en op basis daarvan afwegingen maken over eventuele uitbreiding of over sturing middels parkeerregulering.

Aanbeveling 11.3

Invoering parkeerverwijzing Centrum.

Aanbeveling 11.4

Nr	Locatie
1.	Wilgenplein (Makadocentrum)
2.	Zeilmakerstraat
3.	Nedersassen
4.	Wipmolenlocatie
5.	Havenstraat (achter gemeentehuis)
6.	Bochanenterein (achter Dirk vd Broek)
7.	Parkeerterrein Landvast
8.	Zuiderstek (ontw. Havengebied)
9.	Ophaalbrug
10.	Waterbushalte
11.	Kerk

11.3 Parkeernormen

Bestaande woongebieden (rest bebouwde kom), buurtwinkelcentra en industrieterreinen

Voorsnog bestaat er geen aanleiding voor uitgebreid onderzoek naar het gebruik en capaciteit van het parkeren in de bestaande woongebieden, buurt winkelcentra en industrieterreinen. Meting van parkeerdruk gebeurt veelal bij reconstructieplannen en herinrichtingsplannen. Bij het herinrichten ontstaat de mogelijkheid om de parkeer-situatie opnieuw te beoordelen en aan te passen waar dat wenselijk en mogelijk is.

In het kader van het beheer van de openbare ruimte verdient het aanbeveling om voorafgaande aan groot onderhoud / herbestrating een parkeerdrukmeting uit te voeren. **Aanbeveling 11.5**

Een dergelijke meting zal bestaan uit een aantal nachtelijke tellingen. Op basis van deze metingen wordt gekeken waar de bezettingsgraad (te) hoog is en waar extra parkeergelegenheid wenselijk en mogelijk is.

Omdat in de bestaande buurten de openbare ruimte schaars is, is vrijwel altijd het opofferen van openbaar groen of trottoirs aan de orde om van extra parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Een goede afweging zal moeten worden gemaakt in samenspraak met de bewoners / belanghebbenden. Indien binnen de buurt met bewoners en belanghebbenden niet tot een breed gedragen afweging en oplossing kan worden gekomen, zal het college van Burgemeester en Wethouders een keuze maken. Dit zou er toe kunnen leiden dat de inrichting van voor de herbestrating / bestaande parkeer-capaciteit blijft gehandhaafd.

Nieuwbouw

Voor nieuwbouw in Alblasserdam zijn voor zowel woningen als bedrijven parkeernormen opgesteld als leidraad opgesteld. In uitzonderingsgevallen kan het college van Burgemeester en Wethouders gemotiveerd afwijken. Bij afwijking zal de motivatie tevens zijn gebaseerd op publicatie 137 van het CROW.)*

Voor het toepassen van de parkeernormen is voor Alblasserdam een 4-tal gebieden onderscheiden:

1. Centrum:

Het gebied tussen de Wilgenlaan, Van Eesterensingel, Waalsmondelaan, de rivier De Alblas en het wegvak Dam-Ruigenhil en buitenom het havengebied en het Oceanco-terrein (waarbij de genoemde wegen binnen het gebied worden beschouwd).

)* CROW staat voor: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

2. Schil om centrum:

Het gebied rondom het eerder genoemde centrumgebied en het gebied gelegen binnen de schil van Alblasserwerf, Blokweerweg, Middelwetering, Anjerstraat, Sportlaan, Nicolaas Beetsstraat, Vondellaan, de rivier De Alblas, Voltastraat, Edisonweg en de Helling. De genoemde wegen vallen binnen het gebied.

3. Rest bebouwde kom:

De resterende delen van Alblasserdam, buiten het centrum en de schil om het centrum heen en binnen de grenzen van de bebouwde kom.

4. Buitengebied:

De delen van Alblasserdam buiten de grenzen van de bebouwde kom.

Bij nieuwe woningen wordt aangebouwde garage of losse garagebox als 0,25 parkeerplaats gerekend en een parkeerplaats of carport op eigen terrein als 0,5 parkeerplaats. Deze reductie komt voort uit het oneigenlijk gebruik van garages en parkeerplaatsen op eigen terrein.

Op **bijlage 1 Parkeernormen** is een overzicht van de hanteren normen weergegeven.

Het overzicht in bijlage 1 beperkt zich tot parkeernormen bij nieuwbouw van woningen en bedrijven. Voor gebouwen met een specifieke functie zoals een winkel, supermarkt, gezondheidscentrum e.d. geldt publicatie 137 van het CROW als leidraad.

11.4 Resultaten samenspraak parkeren

Vanuit de samenspraak wordt aandacht gevraagd voor (het tekort van) parkeergelegenheid in de woonbuurten. Tevens wordt gesteld dat voor een aantrekkelijk centrum meer parkeerplaatsen nodig zijn. De parkeergelegenheid moet meegroeien met de ontwikkeling van het centrum en er mogen zeker geen parkeerplaatsen worden geschrapd. Als suggestie wordt een parkeergarage genoemd op de Zuiderstek, inclusief een goede verwijzing.

Acties:

- Nader onderzoek naar parkeercapaciteit en -mogelijkheden centrum
- Voorafgaand aan herinrichting/herbestrating parkeerdrukmeting uitvoeren
- Hanteren van de in de basisnota GVP 2017 gegeven leidraad voor het hanteren van parkeernormen in Alblasserdam

12 OPENBAAR VERVOER

12.1 Algemeen

Alblasserdam heeft geen treinstation, maar heeft de bus en waterbus als openbaarvervoermogelijkheden. De waterbus vaart tussen Alblasserdam en Rotterdam en Dordrecht.

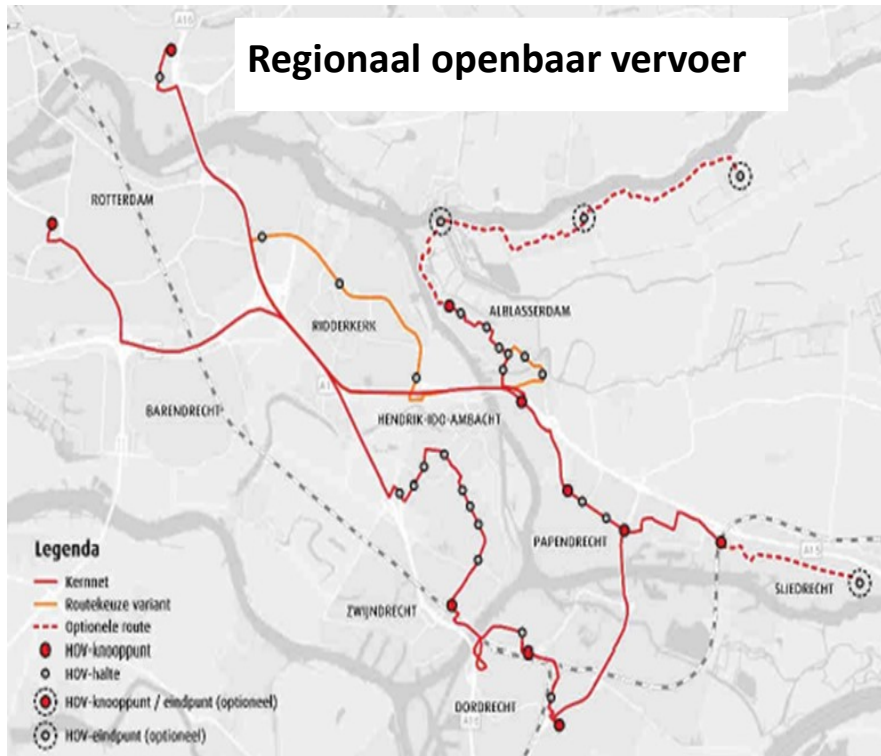
Per bus wordt het centrumgebied ontsloten door verschillende lijnen. Daarmee is Alblasserdam ontsloten met Rotterdam, Sliedrecht, Dordrecht, en Nieuw-Lekkerland. Per bus zijn de zgn. publiekstrekkers (Makado, Haven, Dam) goed bereikbaar.

Eind oktober 2016 is de gemeenteraad geïnformeerd over het Provinciaal Beleidskader openbaar vervoer met als aanleiding de nieuwe concessie OV. Met ingang van december 2018 wordt het openbaar vervoer uitgevoerd door de vervoerder Q-buzz en is de lijnvoering en dienstregeling aangepast.

Gestreefd wordt naar een regionaal openbaarvervoersysteem dat klaar is voor de toekomst en dat aansluit bij de wensen van de inwoners en bedrijven in de regio. Eén van de belangrijkste veranderingen is de introductie van een aantal nieuwe HOV/R-net lijnen die, samen met de Merwede-LingeLijn, de ruggengraat voor het openbaar vervoer in de regio vormen.

R-net is een keurmerk voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de Randstad en staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel OV. R-net betekent dat er sprake is van snelle, gestrekte (directe) routes van hoge frequentie (minimaal 4x in de spits) met relatief weinig haltes. Het verschil tussen HOV en R-net zit m.n. in de toepassing van de herkenbare rood/grijze R-netformule en in de frequentie waarmee de bussen rijden. Bij het opzetten van het R-net wordt begonnen met een spitsfrequentie van 4x per uur. Voor de langere termijn is de visie om dit uit te breiden naar een spitsfrequentie van 6x per uur.

HOV bussen rijden over snelle, doorgaande routes en stoppen minder vaak, rijden frequent en zijn comfortabeler dan reguliere bussen. Veel haltes krijgen extra voorzieningen, zoals overdekte fietsenstallingen en P+R terreinen. De haltes bieden meer wachtcomfort en hebben digitale informatiepanelen waarop actuele vertrektijden staan.



12.2 Routering openbaar vervoer

Over sommige lijnen is nog discussie over de exacte route en/of haltes. In de aanloop naar de nieuwe concessieperiode (december 2018) is een eerste pakket aan maatregelen en wijzigingen uitgevoerd (*No Regret –maatregelen*). Een gedeelte moet nog worden uitgevoerd.

Voor Alblasserdam zijn de volgende (*No Regret-maatregelen*) vastgesteld:

- busbaan Edisonweg – Grote Beer
- busbaan Grote Beer – Edisonweg
- halte De Helling-Grote Beer (tijdelijke haltes, totdat busstation klaar is)
- halte Abraham Kuijperstraat-Blokweerweg
- halte Rijnstraat.

De maatregelen bestaan onder andere uit het aanpassen van verkeerslichten en het aanleggen van busstroken, zodat de bus vlot door kan rijden. Om het reizen comfortabeler te maken worden nieuwe haltes gerealiseerd en bestaande haltes voorzien van extra voorzieningen, zoals overdekte fietsenstallingen.

12.3 Toegankelijkheid bushaltes

Om te voldoen aan de wettelijke eisen in de Wet Gelijke Behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, dient iedereen reeds vanaf 2010 volwaardig gebruik te kunnen maken van o.a. het openbaar vervoer. In Alblasserdam zijn voor 2010 alle haltes waar dat mogelijk was aangepast aan de eisen van toegankelijke bushaltes. Bij enkele haltes bleken de eisen niet toepasbaar, bijvoorbeeld aan de Van Eesterensingel bij de Plantageweg waar een uitrit halverwege de halte ligt en daardoor geen verhoogd perron kan worden aangelegd.

Een duidelijke voorkeur uitspreken met betrekking tot de gewenste voorzieningen en het busnetwerk in Alblasserdam. **Aanbeveling 12.1**

12.4 Waterbus

Het contract met de waterbus loopt in december 2021 af. Op dit moment vindt verkenning plaats in de brede regio van Gorinchem tot aan de Maasvlakte, waarbij ook de regio Drechtsteden en de gemeente Alblasserdam betrokken is. De verkenning heeft betrekking op alle vormen van personenvervoer over water. Daarbij wordt ook gesproken over de veerdiensten en de watertaxi.

Voor Alblasserdam zijn hier wellicht kansen voor het verbeteren van de waterbusverbinding tussen Alblasserdam (havengebied) en de molens van Kinderdijk. Tevens heeft de gemeente Alblasserdam de wens voor een extra waterbushalte bij Mercon Kloos. **Aanbeveling 12.2**



12.5 Busstation Grote Beer / De Helling

De provincie heeft besloten om ter hoogte van de Grote Beer-De Helling een centraal busstation aan te leggen. In overleg met RWS wordt gekeken naar verschillende mogelijkheden voor de ontsluiting mede gelet op de regeling van de verkeerslichten (behoud van de doorstroming en verkeersveiligheid): via een extra aansluiting op de Grote Beer of via de Staalindustrieweg.

Het busstation is niet aangemerkt als No Regret-maatregel omdat het busstation niet op korte termijn in uitvoering kan worden genomen. De uitvoering is mede afhankelijk van een juridische ruimtelijke procedures.

Zodra het schetsontwerp voor het busstation gereed is en zodra bekend is welke procedures nodig zijn, komt de provincie met een brief aan de gemeente met het verzoek om medewerking voor de realisatie hiervan.

Met de goedkeuring van het provinciaal Beleidskader OV (op 9-11-2016) wordt nu gewerkt aan onder andere de volgende acties die invloed hebben op Alblasserdam.

- De precieze ligging van het busstation en de ontsluiting hiervan op het hoofdwegennet komen in overleg met RWS tot stand. Er zijn gelden beschikbaar en vanuit de provincie gaat een R-netteam aan de slag met het uitrollen van R-net.
- Op korte termijn een visie ontwikkelen over de ruimtelijke invulling van dit knooppunt HOV.
- In samenwerking met RWS bekijken of een win-win situatie kan ontstaan door een rechtstreeks busverbinding te maken met de A15. Hierdoor kan het R-net zowel via de brug als de tunnel van en naar Rotterdam rijden.
- Aangeven of naast de vervoerkundige knooppuntontwikkeling ook ruimtelijke ontwikkeling of vastgoedontwikkeling op deze locatie wenselijk is (denk aan horeca bijv.).
- Aandacht geven bij de verdere uitwerking van dit knooppunt ten opzichte van de transferiumfunctie bij het Havengebied.
- Relatie leggen tussen HOV en verkeersstructuurplan Centrum.

Op dit moment werkt de provincie in samenwerking met de gemeente Alblasserdam aan een schetsontwerp voor het busstation, inclusief de aansluiting op het wegennet.

Vanuit Alblasserdam duidelijke randvoorwaarden in brengen in de discussie met de Provincie over het ontwerp van het busstation Grote Beer—Helling. Hierbij rekening houden met de opmerkingen vanuit de samenspraak. **Aanbeveling 12.3**

12.6 Resultaten samenspraak openbaar vervoer

Vanuit de samenspraak wordt de noodzaak van een nieuw busstation onderschreven en voor de voorzieningen bij het nieuwe busstation zijn veel ideeën meegegeven.

Dit geldt ook voor de voorzieningen bij de haltes voor de bus en de waterbus. Hierbij moet worden gedacht aan voldoende stallingsplaatsen voor fietsen, toegankelijkheid voor mensen met een handicap, veilige bereikbaarheid van de halte, prullenbakken e.d. Nadrukkelijk wordt informatie gevraagd over lijnvoering, dienstregeling, overstapmogelijkheden e.d. Een snelle OV verbinding (metro / lightrail) tussen Rotterdam Zuidplein via Alblasserdam naar Dordrecht is gewenst. Ook is de suggestie meegegeven om op het tracé van de Betuwelijn personen te vervoeren. Van beide suggesties wordt veel verwacht ten aanzien van de vermindering van het auto-gebruik op de A15. Nut en noodzaak van de Waterbus wordt onderschreven. Suggesties zijn gedaan om snelle verbindingen te introduceren, verbetering van de dienstregeling 's avonds en in het weekend. De Waterbus wordt gezien als goed vervoersmiddel naar Kinderdijk met een positief effect op vermindering van de verkeersdruk van het dijklint. Het nut van een extra waterbushalte bij Mercon Kloos wordt onderschreven.

Acties

- Uitbreiding fietsenstallingsplaatsen en andere voorzieningen bij (water)bushalte
- Uitwerking busstation
- Waterbushalte bij ontwikkeling Mercon Kloos
- Aansluiting waterbus-Driehoeksveer
- Regionaal onderzoek naar de mogelijkheden van doortrekking van de metro / lightrail van Rotterdam-Dordrecht via Ridderkerk en Alblasserdam en eventueel de mogelijkheden van personenvervoer op de Betuwelijn
- Bij de (jaarlijkse) gesprekken over de dienstregeling, lijnvoering e.d. met de vervoersonderneming en de Provincie de opmerkingen en suggesties vanuit de samenspraak meenemen

Nagekomen opmerking:

Door de Hogeschool Rotterdam zijn studies uitgevoerd naar verschillende mogelijkheden tot verbetering van het openbaar vervoer in Zuid Holland. Op maandag 3 juni 2019 zijn in Alblasserdam 6 presentaties gegeven over ideeën en mogelijkheden, het betreft:

- Oosttangent in het totale vervoersplan van de regio Zuid Holland.
- Metro Rotterdam oost tangent Alexanderpolder – Dordrecht
- Alternatief Merwede Linge lijn naar Rotterdam
- Metro station Nieuw-Lekkerland
- Metrostation Nicolaas Beetsstraat
- Metrostation Dam

Bij verdere ontwikkelingen kunnen deze ideeën worden ingebracht.

13 BEWEGWIJZERING

In zijn algemeenheid kan de bewegwijzering in Alblasserdam in drie soorten worden onderscheiden, t.w.:

- A. Autobewegwijzering algemeen (blauwe NBd*-borden, voorheen ANWB-borden)
- B. Fietsbewegwijzering (fietsbordwegwijzers van de ANWB)
- C. Lokale doelen-bewegwijzering (inclusief stadsplattegronden)

* Nationale Bewegwijzeringdienst

Bewegwijzering is volgend op de ontwikkeling en heeft continu aandacht. Uiteraard zal wijziging in de routing volgens standaard procedures leiden tot wijziging van de bewegwijzering.

Over het geheel genomen voldoet in Alblasserdam de algemene autobewegwijzering en de fietsbewegwijzering goed en is in overeenstemming met de gewenste routing en circulatie.



Met de lokale doelen-bewegwijzering in Alblasserdam is het anders gesteld. Door de jaren heen is een verscheidenheid aan borden geplaatst. Dit voor zowel niet commerciële als commerciële doeleinden en zowel legaal als illegaal.

De hiernaast gegeven fotocollage geeft een goed beeld van de verscheidenheid.

Uit de fotocollage blijkt dat er van een duidelijke en consequente verwijzing naar lokale doelen geen sprake is. Eveneens worden illegale borden aangetroffen in de openbare ruimte. Aanbevolen wordt om als uitwerking van dit GVVP een bewegwijzeringsplan op te stellen in samenspraak met belanghebbenden.

Als uitgangspunt moet hierbij gelden dat een overdaad aan borden moet worden voorkomen. Tevens moet hierbij bedacht worden dat in de huidige tijd de auto's en mobiele telefoons zijn voorzien van navigatiesystemen.

Voor de lokale doelen-bewegwijzering (inclusief de stadsplattegronden) wordt voorgesteld om een nieuw bewegwijzeringsplan op te stellen. **Aanbeveling 13.1**

Illegale bebording moet worden verwijderd. **Aanbeveling 13.2**

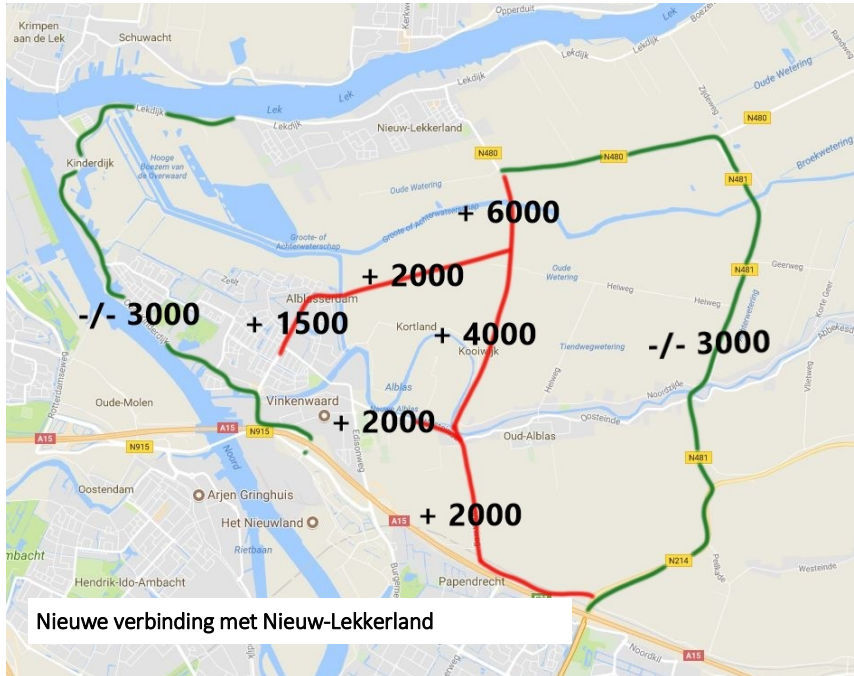
Vanuit de winkeliersverenigingen is de wens geuit voor een parkeerverwijzing op de route langs de parkeervoorzieningen in en rond het centrum. **Aanbeveling 13.3**

13.1 Resultaten samenspraak bewegwijzering

Tijdens de samenspraak is aandacht gevraagd voor de route richting de begraafplaats en voor verwijzing naar Kinderdijk. Verder bleven de opmerkingen over de bewegwijzering tijdens de samenspraak beperkt tot een aantal concrete manco's of wensen.

Acties:

- Verbetering bewegwijzering naar begraafplaats en Kinderdijk
- Opstellen uitgangspunten en spelregels voor stadsplattegronden en object bewegwijzering in samenspraak met belanghebbenden



14. UITWERKINGEN

Voor wat betreft de in het GVVP mogelijke wijzigingen in de verkeerstructuur is met behulp van het verkeersmodel voor de Regionale Verkeers Milieu Kaart is een Quick Scan uitgevoerd. Het betreft dus een zeer globale analyse. De uitkomsten geven slechts een indicatie of verder gedetailleerd onderzoek wenselijk is. Het betreft de volgende situaties:

- Nieuwe verbinding met Nieuw—Lekkerland
- Dam – Plantageweg
- Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer
- Vinkenvolderweg.

14.1 Nieuwe verbinding met Nieuw—Lekkerland

Voor deze studie is in het verkeersmodel een verbinding opgenomen tussen de Schoonenburglaan in Nieuw-Lekkerland en de Veerweg bij Oud-Alblas. Tevens is hierbij een zijverbinding gemaakt die aansluit op de Mesdaglaan-Plantageweg in Alblasterdam. Vanuit het verkeersmodel kan ten aanzien van de gewijzigde verkeersstromen het volgende worden geconstateerd.

De nieuwe weg trekt globaal ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal aan. Op de twee huidige routes, de provinciale route via onder andere de N481 en de route via het dijklint door Alblasterdam met Nieuw-Lekkerland, neemt het verkeer af met elk ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Uiteraard wordt ook een toename van het verkeer geconstateerd op de aansluitende wegen van de nieuwe weg. Op de Plantageweg neemt de intensiteit toe met ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de Veerweg neemt het verkeer toe met ongeveer 2.000 motorvoertuigen. Ook de route via de Vinkenvolderweg en Westeinde neemt toe met ongeveer 2.000 motorvoertuigen. Dit komt omdat een directe verbinding tussen de nieuwe weg en de op- en afritten van de A15 / N3 Alblasterdam in dit voorbeeld niet mogelijk is.

14.2 Dam - Plantageweg

Voor de verkeerssituatie zijn 4 varianten in beschouwing genomen, t.w.:

1. Afsluiting van de Dam voor al het gemotoriseerd verkeer in twee richtingen
2. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in noordelijke richting
3. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in zuidelijke richting
4. Open houden voor alle verkeer maar de verbinding met remmende maatregelen ontmoedigen.

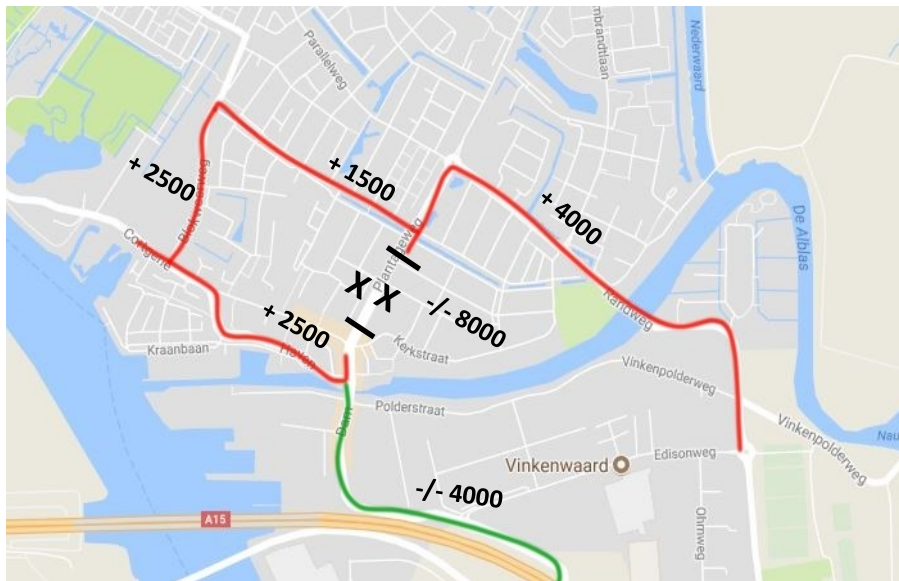
Kanttekening: bij de eerste 3 varianten geldt als uitzondering het openbaar vervoer en het bedienend verkeer (laden en lossen) voor de aan de Dam gelegen winkels en bedrijven.

1. Afsluiting van de Dam voor al het gemotoriseerd verkeer in twee richtingen

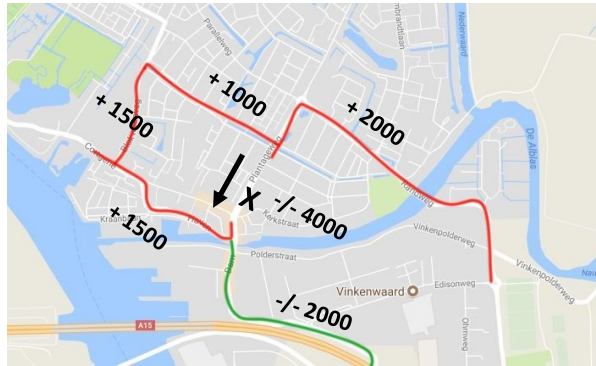
Vanuit het verkeersmodel kan ten aanzien van de gewijzigde verkeersstromen globaal het volgende worden geconstateerd:

- Bij afsluiting van de Dam-Plantageweg verdwijnt het totale verkeer met ongeveer 8.000 mvt / etm op dit wegvak. Op het aansluitende wegvak van de Dam-Ruigenhil neemt de hoeveelheid verkeer af met 4.000 mvt / etm. Naast een verbetering van de verkeersleefbaarheid heeft dit ook een positief effect op luchtkwaliteit.
- Door de afsluiting verplaatst het verkeer zich naar de Oude Torenweg met een toename van ongeveer 4.000 mvt/etm. De route via de Van Eesterensingel, Blokweerweg en Haven neemt toe met 1.500 a 2.500 motorvoertuigen. De rest van het verkeer verspreidt zich over het aansluitende wegennet met kleine aantallen.

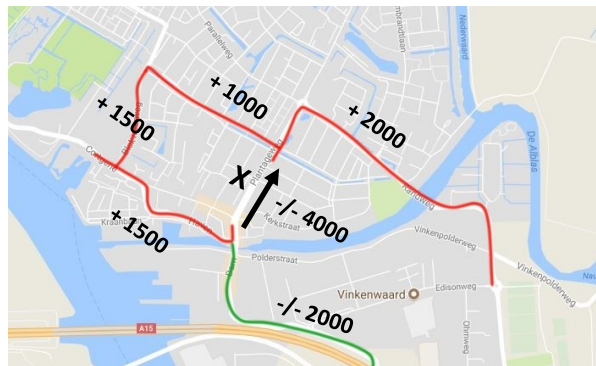
In relatie tot de discussie over de luchtkwaliteit op de Dam – Ruigenhil geeft deze variant een positief effect. Voor de route Van Eesterensingel, Blokweerweg en Haven geeft het een negatief effect op de verkeersleefbaarheid en luchtkwaliteit.



1. Afsluiting van de Dam voor al het gemotoriseerd verkeer in twee richtin-



2. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in noordelijke richting



3. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in zuidelijke richting



4. Open houden voor alle verkeer maar de verbinding met remmende maatregelen ontmoedigen

2. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in noordelijke richting

3. Afsluiting van de Dam voor het gemotoriseerde verkeer in zuidelijke richting

Vanuit het verkeersmodel kan ten aanzien van de gewijzigde verkeersstromen het volgende worden geconstateerd:

- Met de opties voor eenrichtingsverkeer (ongeacht de rijrichting) is het effect qua aantallen de helft ten opzichte van een gehele afsluiting (variant 1). Op de Dam-Plantageweg is de afname rond de 4.000 mvt / etm. De Dam-Ruigenhil neemt af met ongeveer 1.500 mvt / etm. De verschuivingen gaan naar de Oude Torenweg (2.000 mvt / etm) en de route via de Van Eesterensingel, Blokweerweg en Haven (1.000 a 1.500 mvt / etm).

4. Open houden voor alle verkeer maar de verbinding met remmende maatregel en ontmoedigen

Vanuit het verkeersmodel kan ten aanzien van de gewijzigde verkeersstromen het volgende worden geconstateerd:

- Bij het aanbrengen van meer weerstand op de doorstroming van de route is het effect beperkt (minder vergaand dan het Centrumplan). Het verkeer op de Dam-Plantageweg neemt af met ongeveer 150 motorvoertuigen. Op de overige wegen is de verschuivingen met enkele tientallen voertuigen per dag minimaal te noemen.

De uitkomsten komen globaal overeen met het onderzoek van Goudappel en Coffeng m.b.t. Centrumplan.

Bij het ontwerp en inrichting van het wegvak Dam-Plantageweg en de kruisingen Plantageweg / Van Eesterensingel en Dam / Haven wordt ingezet op het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer. **Aanbeveling 14.1**



14.3 Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer

Op dit moment geldt op de Oude Torenweg een gewichtsbepanking van 3,5 ton. Dit is gelijk aan het minimumgewicht van een vrachtwagen en daarmee geldt dit verbod dus voor alle vrachtwagens. Met een openstelling zonder gewichtsbepanking voor het vrachtverkeer wordt in het verkeersmodel een toename geconstateerd van ca. 60 – 90 vrachtauto's per dag. In de spitsuren betekent dit een toename van ongeveer 6 - 9 vrachtauto's per uur. Qua verkeersbelasting is deze toename zeer beperkt; in de beleving is elke vrachtauto er één teveel.

Tegenover de (beperkte) toename op de Oude Torenweg staat een eveneens beperkte afname van het vrachtverkeer op Dam – Ruigenhil.



Tekening parallelweg A15 toevoegen

14.4 Vinkenpolderweg

Met het verkeersmodel is onderzoek gedaan naar het voorkomen van sluipverkeer op de Vinkenpolderweg – Westeinde. Indien op deze route meer weerstand wordt ingebouwd door meer ontmoedigende verkeersmaatregelen te simuleren, dan blijkt dat het effect minimaal is.

Zelfs met een halvering van de wegvakcapaciteit in het verkeersmodel (met ontmoedigende verkeersmaatregelen in de praktijk moeilijk te realiseren) zal in oostelijke richting het aantal motorvoertuigen dalen met ongeveer 400 mvt / etm. Het effect op de spits zal wel relatief groot zijn omdat van de totale verkeersbelasting over de dag de spitsuren een groot aandeel (> 10 %) hebben. In westelijke richting is het effect met enkele tientallen motorvoertuigen per etmaal, verwaarloosbaar te noemen.

In december is de nieuwe inrichting van de kruising Oude Torenweg / Vinkenpolderweg in gebruik genomen. De beide aansluitingen van de Vinkenpolderweg zijn gedraaid en haaks op de Oude Torenweg aangesloten.

Hiermee zijn twee T-kruisingen ontstaan. Bij de aanpassing van de kruising is nadruk gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid van onder andere het fietsverkeer. De doorstroming is hierbij van ondergeschikt belang, mede omdat de weg niet is bedoeld voor de grote hoeveelheden verkeer die deze route als sluiproute gebruiken. Bij de aanpassing is de toegang naar de Vinkenpolderweg uitgevoerd met een uitritconstructie om de situatie van verblijfsgebied te benadrukken. Dit werkt als extra attentie naar de weggebruiker om aan te geven dat de Vinkenpolderweg een woongebied is en dat daar aangepast rijgedrag gewenst is.

Door het Waterschap is het aansluitende wegvak Westeinde in de buurgemeente Molenaarwaard opnieuw ingericht. Hierbij is de rijbaan optisch versmald met gekleurde streken aan weerszijde van de weg. Tevens zijn op diverse locaties fysieke maatregelen aangebracht en is markering toegepast om de snelheid van het verkeer te verlagen.

De gemeente Alblasterdam werkt momenteel aan plannen voor het 30 km/uur-maatregelen op het gedeelte tussen de Oude Torenweg en de gemeentegrens. Hierbij wordt de grens van de bebouwde kom verlegd naar de gemeentegrens, zodat dit weggedeelte binnen de bebouwde kom te liggen

Al deze maatregelen zorgen voor meer weerstand op de route Vinkenpolderweg – Westeinde en een positief effect op het terugdringen van het sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid voor de aanwonenden.

De ontwikkelingen van de A15 en de A15/N3/N214-knoop zullen een positief effect hebben op de lokale verkeersbelasting in Alblasterdam. Met de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegenet zal er minder aanleiding zijn om uit te wijken naar sluiproutes zoals de Vinkenpolderweg - Westeinde.

14.5 Parallelweg langs de A15

Door het Waterschap is in samenwerking met o.a de gemeente Alblasterdam een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een parallelweg langs de A15 tussen de Veerweg en de Edisonweg. Dit als een alternatieve route voor de Vinkenpolderweg – Westeinde. Uitgangspunt bij deze studie was een parallelweg met een functie en vormgeving vergelijkbaar met de Veerweg.

Uit het onderzoek is gebleken dat deze weg zeer kostbaar is om te realiseren, moeilijk ruimtelijk inpasbaar is en slechts een beperkt effect heeft op de verbetering van de verkeersdruk en verkeersveiligheid. Een parallelweg langs de A15 is niet realistisch als alternatief voor de Vinkenpolderweg-Westeinde.

15. BIJLAGEN

Bijlage 1	Parkeernormen
Bijlage 2	Etmaalintensiteiten Basisjaar 2015 in mvt/uur
Bijlage 3	Etmaalintensiteiten in 2030 in mvt/uur
Bijlage 4	Verschil tussen 2015 en 2030 etmaal intensiteit in mvt/uur
Bijlage 5	Schetsen kruispunt Dam / Plantageweg
Bijlage 6	Schetsen kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg
Bijlage 7	Woningbouwprojecten

Parkeernormen woningen* (in aantal parkeerplaatsen per woning)

	Centrum	Schil om centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	2,4
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,1	2,2
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2,0
Koop, etage, duur	1,6	1,7	2,0	2,1
Koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	1,9
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	2,0
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6
Huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	1,9
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	1,4

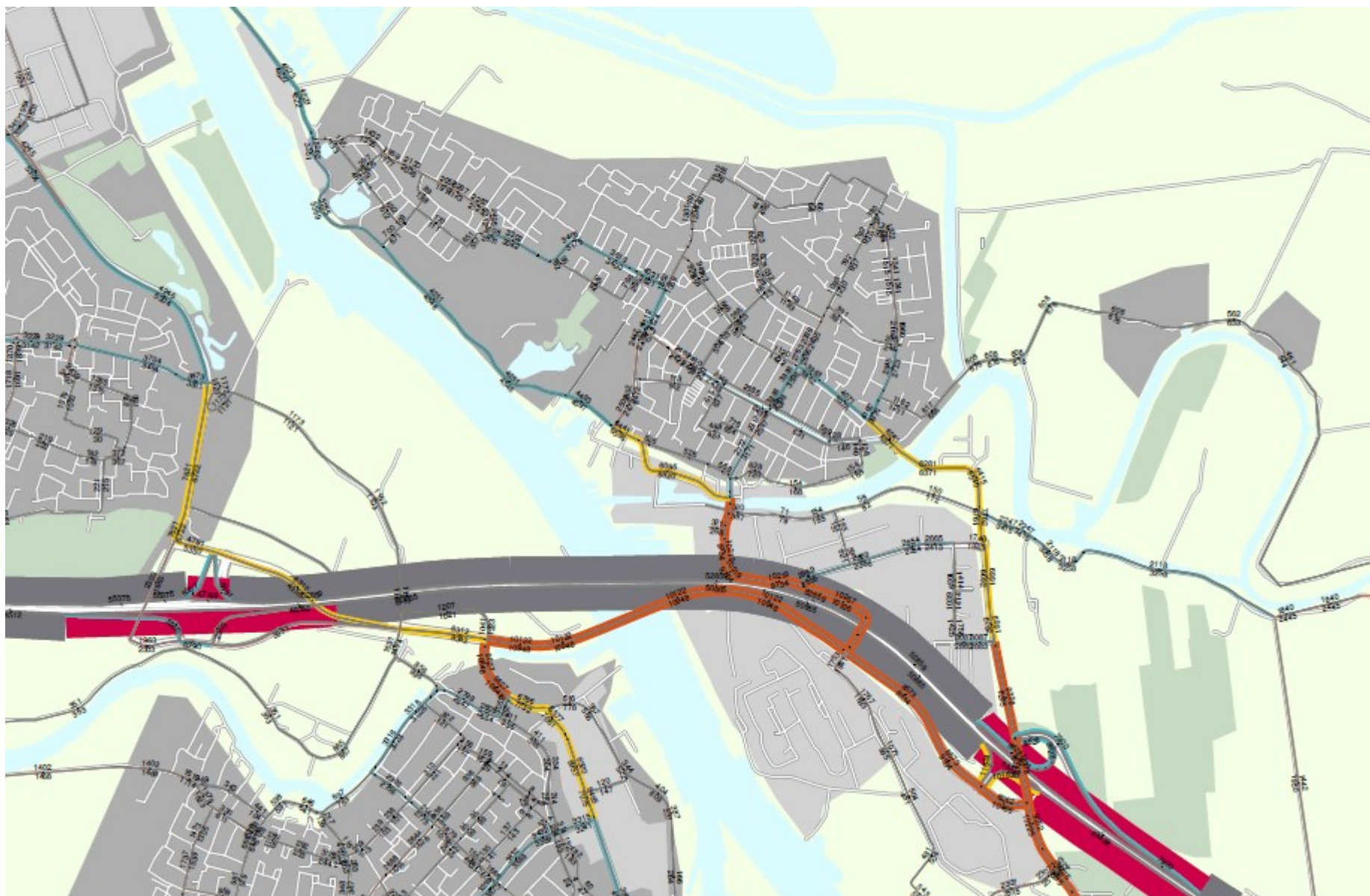
** binnen de normen moet minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk zijn voor bezoekers.*

Parkeernormen bedrijven* (in aantal parkeerplaatsen per bedrijf)

	Centrum	Schil om centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor, zonder baliefunctie	1,6	2,0	2,1	2,6
Kantoor met baliefunctie	2,1	2,4	2,9	3,6
Industrie, werkplaats	1,6	2,0	2,4	2,4
Loods, opslag, transportbedrijf	0,7	0,9	1,1	1,1

** binnen de normen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn voor bezoekers.*

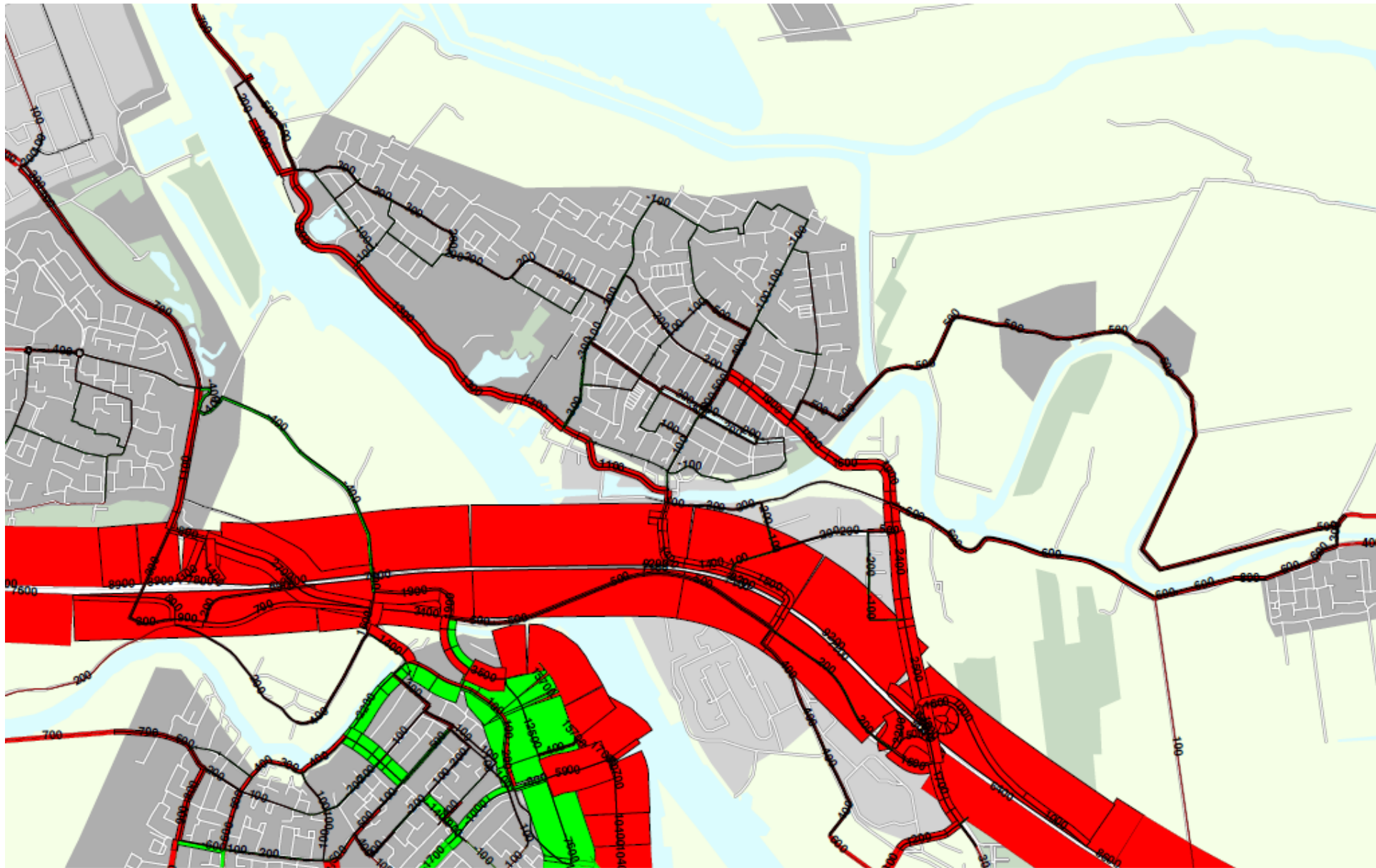
BIJLAGE 1 Parkeernormen



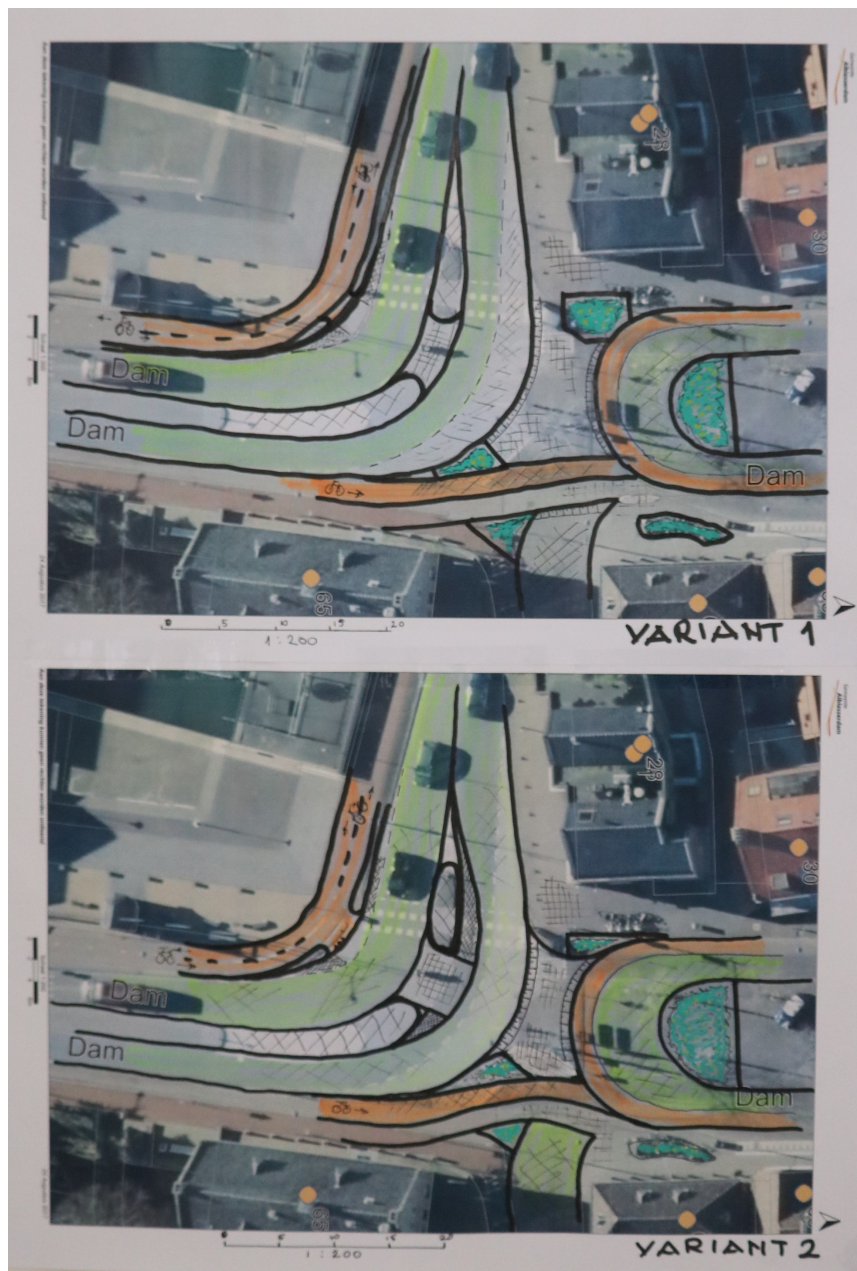
BIJLAGE 2 Etmaalintensiteiten Basisjaar 2015 in mvt / uur



BIJLAGE 3 Etmaalintensiteiten 2030 in mvt / uur



BIJLAGE 4 Verschil tussen 2015 en 2030 etmaalintensiteit gemiddelde werkdag in 2 richting op 100 mvt / etm afgerond



Schetsen kruispunt Dam / Plantageweg

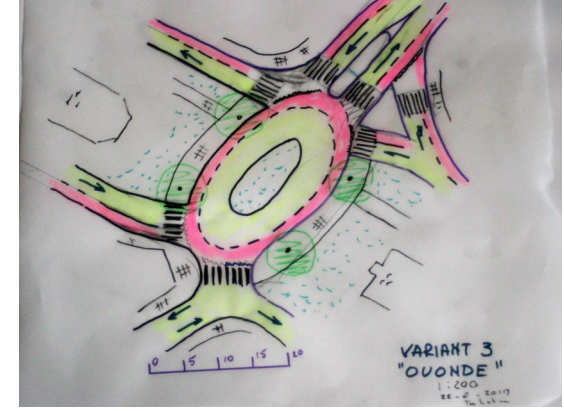
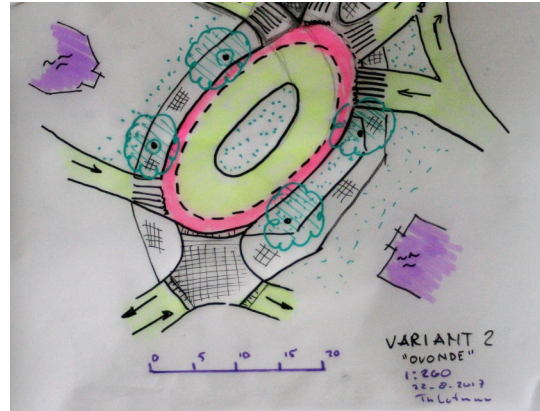
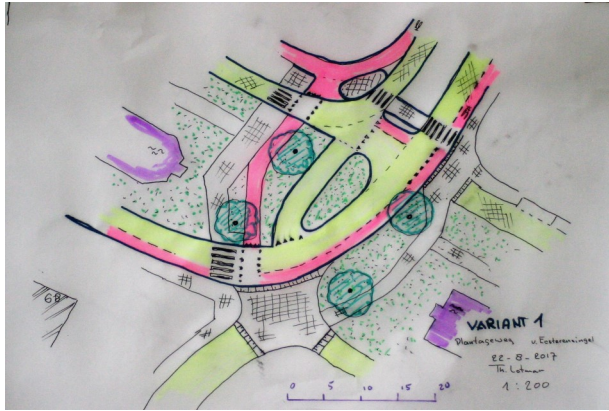
Op de schetsen hiernaast is een tweetal varianten gegeven voor de aansluiting Dam-Plantageweg.

Uitgangspunt bij beide schetsen is dat de Plantageweg in de vormgeving duidelijker dan nu ondergeschikt wordt gemaakt. De toegang wordt fysiek en visueel (bloembakken, groenperken e.d.) versmald. Daarnaast kunnen de fietsers in het midden van de kruising oversteken.

In principe blijft de vormgeving en maatvoering geschikt om alle verkeer, inclusief vrachtauto's van en naar de Plantageweg af te wikkelen. Dit betekent dat alle scenario's m.b.t. de Plantageweg (open houden, geheel of gedeeltelijk afsluiten, eenrichtingsverkeer e.d.) mogelijk blijft.

Het betreft nog zeer ruwe schetsen die globaal inzicht moeten geven in de mogelijkheden. Qua maatvoering, materiaalgebruik e.d. is verdere uitwerking noodzakelijk om inzicht te krijgen in de kosten.

BIJLAGE 5 Schetsen kruispunt Dam / Plantageweg



Schetsen kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg

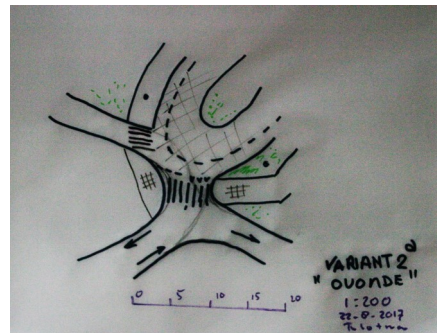
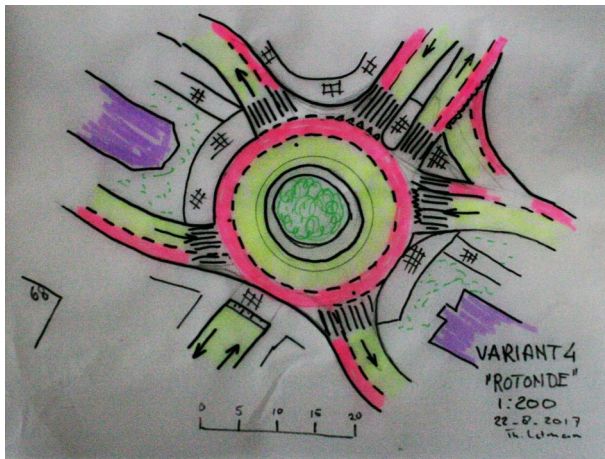
Op deze pagina zijn een aantal ruwe schetsen opgenomen met mogelijke oplossingen voor het kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg.

In **variant 1** is er voor gekozen om de verbinding van Eesterensingel (west) met de Plantageweg (noord) te laten domineren. Dit zowel ten aanzien van het autoverkeer als het fietsverkeer.

Variant 2 en 3 zijn ovondes die qua vorm voortkomt uit het huidige ruimtegebruik en het handhaven van de bestaande bomen. **Variant 2a** is een variatie op de aansluiting van de Plantageweg (minder ondergeschikt dan in variant 2 is opgenomen).

Variant 4 is een rotonde die meer ruimte vergt en ook nieuwe aanplant moet krijgen.

Ook deze schetsen zijn nog zeer globaal en alleen bedoeld om een indruk te geven van de mogelijkheden. Nadere uitwerking in maat en materiaalgebruik is nodig om uitspraken te kunnen doen over kosten.



BIJLAGE 6 Schetsen kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg

Woningbouwprojecten in Alblasserdam die zijn meegenomen in het verkeersmodel voor 2030

Locatie	Aantal woningen
Noord- en Landzigt	20
Alblasserwerf Dijk / Haven	40
Alblasserwerf De Noord	55
Merconterrein 1, 2 en 3	200
Waterhoven	70
Hof en Singel (Esdoornlaan LTS)	89
Parallelweg fase I en II	28
Parallelweg fase III en Dok 11	22
Wipmolenlokatie	25
Bochanenterrein herontwikkeling	28
Havengebied	90
Vinkerpolderweg—Lint	12
Huis te Kinderdijk	28
Polderstraat 141	1
Pijlstoep	10
KDO	8
CKC	20
Oost Kinderdijk 209 Hardam	7
Oost Kinderdijk Jonker kassencomplex	10
West Kinderdijk 281 Jonker	2
Hof Souburg	4
Cortgene 81 van Oostveen	1
Wooncentrum Baas Oost Kinderdijk	15
Cortgene kavel naast nr 123	1
Vinkerpolderweg 2e Linie lint woonwagenwoningen	5
Totaal	791

BIJLAGE 7 Woningbouwprojecten