

Bereikbaarheidsvisie
2040

Gemeente
Alblasserdam



Voorwoord

Ruimte wordt schaars. We willen als bewoners van Alblasserdam wonen, sporten, recreëren, werken en ondernemen. Voor al die activiteiten verplaatsen we ons ook van A naar B, het liefst zo slim en snel als mogelijk. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn een belangrijk onderdeel voor een Fit en Groen dorp in de polder en bepalen voor een belangrijk deel de leefbaarheid ervan.

Maar het dorp slibt dicht. We merken het nu al tijdens de ochtend en avondspits of bij speciale evenementen. Als de groei van afgelopen jaren doorzet dan komen we in 2040 het dorp niet meer in of uit. Als gemeente kijken we vooruit naar 2040 en realiseren ons dat het complete ruimtegebruik gaat knellen. Keuzes zijn onvermijdelijk.

Onderliggende visie geeft, als onderdeel van de totale visievorming (Omgevingsvisie en woon en zorgvisie) een verdiepende analyse op de huidige bereikbaarheidssituatie, een doorkijk op de ontwikkelingen tot 2040 en het geeft oplossingsrichtingen in wat we zouden kunnen doen om bereikbaar te blijven.

Als regionale portefeuillehouder voor Mobiliteit en Bereikbaarheid ben ik positief over mogelijke oplossingen. Daarbij zal het niet één oplossing zijn die alle problemen op het gebied van bereikbaarheid gaat oplossen. Verbetering van het OV, fysieke maatregelen aan de weg en verandering van ons gedrag (meer lopen en fietsen), zijn wel de mogelijke puzzelstukken voor de oplossing.

Veel leesplezier!

Ramon Pardo
Wethouder Alblasserdam
Regionaal portefeuillehouder Bereikbaarheid en Mobiliteit

Samenvatting

Waarom deze bereikbaarheidsvisie?

De gemeente Alblasserdam werkt aan een Omgevingsvisie en Woonzorgvisie. Beide hebben een directe relatie met de bereikbaarheid in de gemeente. Er is behoefte aan een goede en actuele bereikbaarheidsvisie, die aansluit op deze andere visies. Voorliggende notitie bevat een integrale afweging met betrekking tot bereikbaarheid doorkijkend tot het jaar 2040.

Welke ontwikkelingen zien we?

Het autobezit en autogebruik neemt sinds de coronaperiode (2020-2021) weer toe. Dit leidt tot meer verkeer en meer congestie. Ook blijft de parkeerbehoefte toenemen en zullen elektrische laadvoorzieningen voor elektrische auto's belangrijker worden. Tegelijkertijd bestaat de wens om parkeernormen bij nieuwbouw te verlagen vanwege leefbaarheidseffecten in de schaarse ruimte. Fietsen wordt voor steeds meer mensen een interessante vervoersvorm. Dat komt onder andere door toenemend fietsenbezit (een aanzienlijk deel elektrisch) en een bewuste keuze voor een gezonde lifestyle. Fietsers hebben behoefte aan snelle, veilige en comfortabele routes en goede parkeervoorzieningen. Ook Mobility as a Service en deelauto's zijn ontwikkelingen die op langere termijn van belang kunnen worden in Alblasserdam. Thuiswerken en digitaal vergaderen zullen een structureel onderdeel van het werkpatroon blijven vormen voor een deel van de beroepsbevolking. Onduidelijk is echter hoe zich dit richting 2040 zal ontwikkelen en wat het exacte effect op mobiliteit zal zijn.

De integrale opgave voor bereikbaarheid.

In en om Alblasserdam spelen verschillende opgaven die raken aan bereikbaarheid. Voor de A15 zijn al regionale afstemmingen met het rijk geïnitieerd. Het coalitieakkoord Samen zijn we Alblasserdam 2022-2026 omschrijft hoe er de komende jaren wordt ingezet op verbetering van de

bereikbaarheid door het stimuleren van alternatieven voor de auto, het vergroten van de fietsveiligheid en het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarnaast wordt ook ingegaan op stappen om het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het behoud van groen staat hoog geprioriteerd in de gemeente.

De komende jaren kan het dorp nog vooruit met de huidige beschikbare ruimte voor woningbouw (inbreiding). Voor de middellange termijn moet er evenwel worden gezocht naar nieuwe perspectieven. Er wordt daarom gekeken naar woningbouw in twee gebieden ten zuiden van de Alblas, te weten Vinkenwaard-Noord en Souburgh. Beide gebieden zijn momenteel in gebruik als respectievelijk bedrijventerrein en sportterrein. De locatie Vinkenwaard-Noord ligt het dichtst bij de voorzieningen in het dorp en heeft daarmee vanuit het oogpunt van bereikbaarheid de voorkeur. Er liggen hier ook koppelkansen met de ontwikkeling Poort aan de Noord.

De huidige 'verkeerscorridors' De Helling/Dam/Haven en Edisonweg/Oude Torenweg zullen steeds voller raken door autonome verkeersontwikkeling en extra woningbouw. Dit zal vooral in de spitsperioden tot structurele vertraging leiden. In de Omgevingsvisie is het uitgangspunt om terughoudend te zijn met de aanleg van nieuwe wegen, omdat nieuwe wegen extra verkeer aantrekken. We stimuleren de fiets, het openbaar vervoer, laadpalen en deelauto's/ deelscooters.

De lange termijn bereikbaarheidsvisie.

De langtermijn bereikbaarheidsvisie heeft vier pijlers: leefbaarheid in het dorp, bereikbaarheid van het dorp, verbonden met de regio en duurzaam verplaatsen. Hiermee dragen we bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit van Alblasserdam.

De oplossingsrichtingen.

We beschouwen vier typen oplossingsrichtingen: niet-infrastructurele maatregelen (beheersen), mobiliteitstransitie (beïnvloeden), optimalisatie bestaande infrastructuur (beter benutten), nieuwe infrastructuur (bouwen). Binnen deze typen worden verschillende concrete oplossingsrichtingen beschouwd. Deze oplossingsrichtingen zijn voorzien van een 'kenmerken-label' waarmee de ingeschatte impact op belangrijke aspecten (o.a. oplossend vermogen, afhankelijkheid en kostenniveau) inzichtelijk wordt gemaakt.

Voor de nieuwe infrastructuur is met behulp van de Mobiliteitsscan (een online-instrument waarmee verkeersanalyses gedaan kunnen worden) het effect op het lokaal wegennet geanalyseerd. Hieruit blijkt onder andere dat een derde ontsluiting aan de oostzijde van de gemeente een positief effect op de bereikbaarheid heeft. Het zorgt voor ontlasting van de Edisonweg en De Helling / Dam / Dijklint.

Voor de niet-infrastructurele maatregelen is niet te kwantificeren wat het effect op de bereikbaarheid is. Duidelijk is wel dat de te maken keuzes ten aanzien van woningbouwlocaties en parkeervoorzieningen hierop van invloed zijn.

Conclusies

Naar verwachting zal, zonder bijsturing, in 2040 sprake zijn van structurele vertraging op het wegennet van Alblasserdam. Dit raakt niet alleen automobilisten, maar ook het openbaar vervoer (bussen), hulpdiensten en fietsers.

Busreizigers zullen net zo veel vertraging ervaren als automobilisten. Inpassing van een vrijliggende busbaan op De Helling en de Dam is niet haalbaar binnen de beschikbare ruimte met de huidige functionele indeling. Dit vraagt om ruimtelijke keuzes voor de inrichting en het gebruik van de beschikbare wegcapaciteit. Een mogelijkheid is immers om openbaar vervoer te prioriteren boven de auto op een deel van het netwerk. Dit is in de voorliggende bereikbaarheidsvisie niet verder uitgewerkt.

Ook is niet te verwachten dat het gebruik van het openbaar vervoer significant toeneemt zonder "impuls" in kwaliteit en deels kwantiteit. Met behulp van een oplossingsstrategie kan bijsturing plaatsvinden. Met een impuls kan aansluiting worden gezocht met de mobiliteitsbehoeften van bewoners en bezoekers van Alblasserdam.

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

Inhoudsopgave

1 Inleiding

1.1	Waarom deze bereikbaarheidsvisie?	1
1.2	Positionering van Alblasserdam	1
1.3	Leeswijzer	1

2 Landelijke trends en ontwikkelingen

2.1	Toenemend autobezit	2
2.2	Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw	2
2.3	We bezitten met z'n allen meer fietsen	3
2.4	Mobility as a Service	4
2.5	Het delen van een auto	4
2.6	Blijvende gedragsverandering?	5

3 Onze opgaves richting 2040

3.1	We sluiten aan op regionale opgaves	6
3.2	We nemen lokale afspraken en ambities mee	6
3.3	Onze ruimtelijk ambities	7
3.4	Onze woningbouwopgave	8
3.5	Onze bereikbaarheidsopgave	10
3.5.1	Autobereikbaarheid	10
3.5.2	Openbaar vervoer	13
3.5.3	Actieve mobiliteit: lopen en fietsen	15

3.6	Het beeld richting 2040	17
3.6.1	Toenemende druk op het bestaand netwerk	17
3.6.2	Potentiële verlichting door verplaatsing transferium	18

4 Langetermijn bereikbaarheidsvisie

5 Oplossingsrichtingen

5.1	Toelichting kenmerken-label	20
5.2	Oplossingsrichtingen	22
5.2.1	Niet-infrastructurele maatregelen (beheersen)	22
5.2.2	Mobiliteit transitie (beïnvloeden)	24
5.2.3	Optimaliseren bestaande infra (beter benutten)	26
5.2.4	Nieuw infrastructuur (bouwen)	29
5.3	Pakketten	37

6 Conclusies

Bijlage I – Verkeersongevallen

Colofon

1 Inleiding

1.1 Waarom deze bereikbaarheidsvisie?

Gemeente Alblasserdam werkt aan een Omgevingsvisie en Woonzorgvisie. Beide hebben een directe relatie met de bereikbaarheid onze gemeente. Er is behoefte aan een goede en actuele bereikbaarheidsvisie, die aansluit op deze andere visies.

Onderzoek van Goudappel Coffeng (verkeersonderzoek woningbouw zuidelijk havengebied, 9 mei 2023) heeft tegelijkertijd aangetoond dat Alblasserdam richting 2040, zonder nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, te maken zal krijgen met een toename van autoverkeer. Elke nieuwe ontwikkeling zorgt uiteraard voor extra auto's op de weg. En daarmee voor verdere verslechtering van de bereikbaarheid van Alblasserdam.

Voorliggende bereikbaarheidsvisie bevat een integrale afweging met betrekking tot bereikbaarheid doorkijkend tot het jaar 2040.

1.2 Positionering van Alblasserdam

Alblasserdam is een unieke gemeente in Nederland, gelegen in de Drechtsteden streek in de provincie Zuid-Holland. Internationaal vooral bekend vanwege de nabijheid van UNESCO Werelderfgoed Kinderdijk (formeel horende bij buurgemeente Molenlanden) en de aanwezige bedrijven uit de maritieme (top)sector.

De gemeente is gelegen aan de rivier de Noord, die een natuurlijke barrière vormt. Daarom is een brug via de N915 en een bijzonder veersysteem 'de Waterbus' aanwezig. De waterbusverbinding met Rotterdam en Dordrecht biedt een goed alternatief voor 'deur-tot-deur reistijden' voor de auto, afhankelijk van het reismoment.

Binnen de gemeente loopt de rivier de Alblas. Ten zuiden van de Alblas bevindt zich voornamelijk industriegebied en de toegang tot Alblasserdam vanaf de Rijksweg A15 via op- en afrit 22. De Edisonweg, Grote Beer en De Helling zijn hierbij de belangrijkste aan- en afvoerwegen. In het noordelijk deel van de gemeente zijn de woonkernen te vinden, omringd door groen. Daarnaast loopt hier het dijklint voor alle verkeersbewegingen van en naar het internationaal bekende Werelderfgoed Kinderdijk.

Alblasserdam heeft een dorps uitstraling met een traditioneel mobiliteitsnetwerk. Zowel regionaal, als lokaal is er ook veel aandacht voor duurzaamheid, leefbaarheid, en bereikbaarheid.

1.3 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 staan als achtergrond een aantal relevante trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit beschreven.
- Hoofdstuk 3 bevat de opgave van Alblasserdam op het gebied van de fysieke leefomgeving (= de omgevingsvisie), onze woningbouwopgave en bereikbaarheidsopgave.
- In hoofdstuk 4 staat onze lange termijnvisie op bereikbaarheid beschreven. Wat vinden we belangrijk richting 2040?
- De oplossingsrichtingen om Alblasserdam de komende jaren bereikbaar te houden staan in hoofdstuk 5.

2 Landelijke trends en ontwikkelingen

Er zijn verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren beïnvloeden. Deze staan als in dit hoofdstuk beschreven inclusief het verwacht effect voor Alblasserdam.

2.1 Toenemend autobezit

Nederland telde op 1 januari 2023 8,9 miljoen personenauto's, dat was 1,0 procent meer dan het jaar ervoor. Vergeleken met tien jaar geleden is het aantal personenauto's met bijna 14 procent toegenomen.¹ De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag.

Hierbij zijn drie punten belangrijk om te benoemen:

1. De trend in Nederland is dat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen. Dit is mogelijk door thuiszorg, maar ook het verlenen van mantelzorg is hiervoor belangrijk. Het aantal ouderen dat een auto bezit neemt mede hierdoor steeds verder toe. Bijkomend gevolg is dat er in woonstraten steeds meer gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken komen. In 2012 bezaten 50-plussers nog 49 procent van alle particuliere auto's in ons land, begin 2022 was dat 58 procent.
2. Jongeren gaan steeds later op zichzelf wonen. In 2019 was de gemiddelde leeftijd ruim 23 jaar, in 2020 was dat 24 jaar en vier maanden. In 2011 werkte ruim de helft van de jongvolwassenen al toen ze het ouderlijk huis verlieten, in 2019 was dat gegroeid tot twee derde.² Dit leidt er toe dat het autobezit per huishouden toeneemt.

¹ Bron: [Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland? \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2023/04/hoeveel-personenauto's-zijn-er-in-nederland)

² Bron: [Jongeren blijven langer bij ouders wonen, wel minder 'boemerang kinderen' \(nos.nl\)](https://www.nos.nl/2020/03/25/jongeren-blijven-langer-bij-ouders-wonen-wel-minder-boemerang kinderen)

³ Bron: [Autobezit per huishouden, januari 2020 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2020/01/autobezit-per-huishouden-januari-2020)

3. Het autobezit in steden is lager dan op het platteland. Een grote stad biedt, dankzij de nabijheid van werkplekken, voorzieningen, winkels, openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten meer mogelijkheden voor een autovrij bestaan. Tegelijkertijd lenen vooral de grote steden zich minder goed voor de auto vanwege het stringente parkeerbeleid en beperkte verkeersruimte.

Sinds 2010 is het aantal personenauto's in Nederland gestegen van 1,03 naar bijna 1,1 auto's per huishouden. In onze gemeente is dit 1,0 particuliere personenauto's per huishouden (2020).³ Dit is exclusief leaseauto's en bedrijfsvoertuigen.

Er komen niet alleen meer auto's bij – de gemiddelde auto wordt ook steeds langer, breder en zwaarder. Dit betekent meer druk op de openbare ruimte, zeker als de parkeerplaatsen niet (meer) berekend zijn op de huidige omvang. Het aantal elektrische auto's in Nederland groeit hiernaast snel, naar verwachting tot ruim boven de 1 miljoen in 2030.⁴ Daarmee groeit ook de vraag naar voorzieningen om deze auto's op te kunnen laden.

2.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De parkeerkencijfers van het CROW dienen hierbij als richtlijn. Deze getallen zijn gebaseerd op de huidige situatie. Het CROW 5 is het kennisinstituut voor parkeren.

De afgelopen jaren hebben diverse grotere steden hun parkeernormen (fors) verlaagd (o.a. Rotterdam, Utrecht en Nijmegen). Amsterdam heeft in haar Nota Parkeernormen (2017) voor A-locaties zelfs geen minimum parkeernorm meer opgenomen. De reden voor gemeenten om hun parkeernormen te verlagen heeft te maken met ondersteuning van onder

⁴ Bron: [Elektrisch rijden personenauto's en logistiek: trends en impact op het elektriciteitssysteem | PBL Planbureau voor de Leefomgeving](https://www.pbl.nl/publicaties/elektrisch-rijden-personenauto's-en-logistiek-trends-en-impact-op-het-energiesysteem)

⁵ Bron: <https://www.crow.nl/over-crow>

andere de volgende bovenliggende ambities: verbeteren kwaliteit openbare ruimte, stimuleren lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmaar toenemend autobezit (zie vorige paragraaf). Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen bij woningen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregime. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex -met een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein- de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

2.3 We bezitten met z'n allen meer fietsen

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Het is bovendien gemakkelijk, voordelig en milieuvriendelijk (geen uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging). In de vier grote gemeenten (G4) is het aandeel fiets voor verplaatsingen binnen de stad de afgelopen jaren gestegen. Ook in sommige andere grote gemeenten doet zich een stijging voor, hoewel het beeld minder eenduidig is.⁶ Voor onze gemeente zijn deze cijfers niet beschikbaar.

Op het gebied van de fiets zien we de volgende trends:

- Mensen reizen steeds slimmer en bewuster. In de grote steden is er de afgelopen jaren een toename geweest van deelsystemen voor auto, scooter en fiets. Dit wordt vooral gebruikt door jongeren en jongvolwassenen. Het bezit van een auto is door de opkomst van deze concepten in grote steden niet meer noodzakelijk. De aanschaf van een auto is voor veel jongeren vanuit kostenopgave ook niet mogelijk.

Vanuit voorliggende bereikbaarheidsvisie gaan we de komende jaren nieuwe vormen van mobiliteit omarmen.

- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, citybikes, cityhoppers, fatbikes et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Alblasterdam zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets in bezit hadden, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen. De grotere actieradius zorgt ervoor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speedpedelec aantrekkelijk voor inwoners en bewoners die verder van de winkels, werk en voorzieningen wonen.

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Dit vraagt, gezien de groei van de afgelopen jaren, om keuzes ten aanzien van de openbare ruimte.

⁶ Bron: [Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, oktober 2020](#)

2.4 Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.



De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken.

Het KiM heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS.

Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar), die in grote steden wonen, tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden.

In het geval van Alblasserdam verwachten we niet dat MaaS-oplossingen op korte termijn gelijk een volwaardig alternatief gaan vormen voor het bezit (inclusief private lease) en het gebruik van de privéauto. De wens is echter wel om komende jaren in Alblasserdam aan te haken bij de regionale MaaS initiatieven van Stroomlijn.

2.5 Het delen van een auto

Autodelen is al jaren in opmars. Ook in 2022 bleef het gebruik en aanbod stijgen. In de helft van alle Nederlandse gemeenten staat ten minste één deelauto die zonder tussenkomst van een persoon beschikbaar is. Je opent een dergelijke deelauto met een app of een pas.

Uit een landelijke studie in 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat autodelen (en dan vooral de standplaats gebonden deelauto) drie effecten heeft:

- Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie.
- Ritten met een deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Autodelen leidt dus tot beperkt extra verkeer. Deze ritten worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelaautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3%). Hierbij geldt dat, met klassieke deelauto's (met een eigen standplaats), doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dan de gemiddelde auto in Nederland doordat ze nieuwer en kleiner zijn.
- Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Een deelauto is vooral in gebieden met een stringent parkeerbeleid een goed alternatief voor bijvoorbeeld de tweede auto. Hier maakt autodelen onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame

mobiliteitsdiensten voor de (tweede/derde) auto. Dit is in Alblusserdam niet het geval⁷. Mede hierdoor is er vooralsnog geen grote vraag naar deelauto's geweest.

2.6 Blijvende gedragsverandering?

De corona-uitbraak in 2020 zorgde voor een compleet ander beeld op straat: de wegen waren door het thuiswerken en het sluiten van scholen, bedrijven en horeca zo goed als leeg. Dit is met het loslaten van alle maatregelen weer snel veranderd.

Op dit moment is onduidelijk of Covid-19 tot een blijvende gedragsverandering heeft geleid. Zo is niet duidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer (massaal) op kantoor gaan werken. Wat vaststaat is dat de coronapandemie ertoe heeft geleid dat er de afgelopen jaren minder met het openbaar vervoer is gereisd en de exploitatie van het openbaar vervoer zwaar onder druk is komen te staan.

Duidelijk is wel dat we weer massaal in de file staan. In het najaar van 2022 was het alweer drukker dan ooit op de Nederlandse wegen. De ANWB constateerde dat, in vergelijking met het pre-coronajaar 2019, de drukte zowel in de ochtend- als avondspits met een paar procent was toegenomen.⁸ De ANWB concludeerde in oktober 2023 dat de filedruk (lengte x duur file) op de Nederlandse wegen sinds het einde van de coronaperiode met 19 procent is gestegen.⁹ Zowel op de snelwegen als op het onderliggend wegennet is de doorstroming van het verkeer flink afgenomen. De ANWB concludeert dat de effecten van het thuiswerkadvies en buiten de spitsuren te reizen na het beëindigen van de

⁷ In het centrum van het dorp is een blauwe zone ingevoerd om kortpartkeren te faciliteren. Op een deel van West Kinderdijk en een deel van de Molenkade is parkeren voor vergunninghouders ingevoerd om te voorkomen dat bezoekers van het Werelderfgoed Kinderdijk en andere niet-inwoners hier parkeren. Er is een ruime bezoekersregeling en geen beperking in het aantal parkeervergunningen dat aan bewoners wordt verstrekt.

coronamaatregelen nog maar zeer beperkt merkbaar is op de weg. Op vrijwel alle werkdagen is het aantal files dit jaar toegenomen (ochtendspits +12% en avondspits +20%).

Het openbaar vervoer staat tegelijkertijd onder druk. In 2022 werd er ruim 27% minder vaak ingecheckt in het openbaar vervoer dan in 2019. Het aantal OV-gebruikers is in 2023 weliswaar toegenomen, maar ligt nog altijd onder het niveau van 2019.¹⁰ Het openbaar vervoer staat hierdoor, samen met gestegen brandstofprijzen en personeelskosten, onder druk.

Dit betekent dat we komende jaren een grote mate van onzekerheid over de ontwikkeling van het autobezit houden. Het monitoren van ontwikkelingen is daarmee essentieel om een beeld te houden op de 'situatie op straat' en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Deze bereikbaarheidsvisie bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt de gemeente Alblusserdam verkeersmaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd?

⁸ Bron: [Drukke spits belooft weinig goeds voor komende herfst | ANWB](#)

⁹ Bron: [19 procent filegroei na coronaperiode \(anwb.nl\)](#)

¹⁰ Bron: [In 2022 27 procent minder ingecheckt in openbaar vervoer dan voor corona \(cbs.nl\)](#)

3 Onze opgaves richting 2040

Voorliggende bereikbaarheidsvisie sluit uiteraard aan op regionale en lokale afspraken, onze omgevingsvisie en onze woningbouwopgave. Deze staan in dit hoofdstuk beschreven. Het hoofdstuk sluit af met de bereikbaarheidsopgave richting 2040.

3.1 We sluiten aan op regionale opgaves

In de regio Drechtsteden zijn verschillende ambities geformuleerd met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, en mobiliteit. De regio streeft met haar Groeiagenda 2030 naar 'goed leven in de Drechtsteden'. Daarbij wordt ingezet op drie speerpunten, namelijk goed wonen, goed werken en een goede bereikbaarheid, waarbij voor al deze punten duurzaamheid maximaal wordt nagestreefd. De [Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden](#) is een verdere verdieping van dit laatste speerpunt, 'een goede bereikbaarheid'.

De hoofdpogaven uit de Gebiedsagenda betreffen het oplossen van het knelpunt A15, het optimaliseren van gebruik van alternatieve en duurzame wijzen van vervoer, locatiekeuze van extra woningbouw en bedrijvigheid maximaal in de directe nabijheid van knooppunten, aanpak van knelpunten van vrachtverkeer op leefbaarheid en veiligheid. Er worden mitigerende maatregelen genomen om de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op peil te houden (zie ontwikkeling Poort aan de Noord, paragraaf 3.6).

Het [Regionaal mobiliteitsprogramma Smart Delta Drechtsteden](#) is een aanvulling op de huidige gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden. Het streefbeeld is zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Maatregelen als onderdeel van de verschillende mobiliteitsopgaven uit de gebiedsagenda komen hierin terug.

Het [Meerjarig Maatregelen Pakket \(MMP\) Bereikbaarheidsaanpak Drechtsteden en Alblasserwaard 2024-2026](#) bevat de uitwerking van 19 projecten op hoofdlijnen die bijdragen aan de ambitie om de toename van

files en sluipverkeer te beperken door inzet op structurele gedragsverandering. Er wordt ingezet op een gebiedspakket met (regionaal) verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en het verbeteren van de kwaliteit van fiets en de ov-keten.

In de [regionale energiestrategie 1.0](#) staat tenslotte het volgende: 'Veel mobiliteit is niet regio gebonden. Daarom zal veel afhangen van eisen die het Rijk en de Europese Unie stellen aan brandstofgebruik en emissies van voertuigen. Desalniettemin zijn er ook veel manieren waarop we als regio wel kunnen bijdragen aan de verduurzaming van de sector. Zo werken we aan een uitgebreide laadinfrastructuur, aan de vernieuwing van OV-bussen, het stimuleren van fietsgebruik via een fietsstimuleringsprogramma én het plaatsen van meer fietsstallingen.'

3.2 We nemen lokale afspraken en ambities mee

Het coalitieakkoord, de programmabegroting, en het GVVP omschrijven de ambities, prioriteiten, en maatregelen rondom, onder andere, de bereikbaarheid van en binnen Alblasserdam.

Als er niets verandert, slibben de wegen in Alblasserdam de komende jaren dicht. Het [coalitieakkoord Samen zijn we Alblasserdam 2022-2026](#) omschrijft hoe er de komende jaren wordt ingezet op verbetering van de bereikbaarheid door het stimuleren van alternatieven voor de auto, het vergroten van de fietsveiligheid, en het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarnaast wordt ook ingegaan op stappen om het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie: voorkomen van hittestress en opvangen van water, vergroening en verduurzaming van vastgoed. Het behoud van groen staat hoog geprioriteerd in de gemeente.

Waarom duurzame mobiliteit?

In [het regeerakkoord](#) heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 55% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. In het beleid wordt de lat zelfs hoger gelegd, 60% reductie, zodat het doel zeker gehaald wordt. Daarnaast versterkt de overheid de regie. Er wordt ingezet op schoner, slimmer en anders verplaatsen. Eén van de acties uit [het klimaatakkoord](#) is, dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero-emissie zijn. Het klimaatakkoord gaat verder dan alleen mobiliteit: het adaptief inrichten van de ruimte om de gevolgen van klimaatverandering (droogte, hitte, wateroverlast) op te vangen, respectievelijk te verminderen. Eén van de speerpunten hierbij is het terugdringen van verhard oppervlak.

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot één van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het doel [van Schone Lucht Akkoord](#) is om gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Met de aanpak van de binnenlandse bronnen wordt gestreefd naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Het wegverkeer -en vooral (oudere) dieselveertuigen- draagt fors bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarom wordt door de rijksoverheid ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen. Maatregelen uit het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak en lokaal beleid stimuleren ook de vermindering van de emissies door het wegverkeer.

Het coalitieakkoord is door het college vertaald in tien ambities. Deze ambities zijn in de [Programmabegroting 2023](#) door de gemeente Alblasserdam vertaald in drie opgaves, waarmee integraal en samen met maatschappelijke partners invulling wordt gegeven aan deze ambities. Deze opgaves zijn:

1. Een duurzaam bereikbaar dorp;
2. Met oog voor elkaar;
3. Thuis in ons dorp.

Het [GVVP Alblasserdam](#) bevat de visie op het gebied van Verkeer en Vervoer (V&V). 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. Dit betreft onder ander daar waar mogelijk terugdringen van verkeersdruk en het stimuleren van andere vervoersvormen (vervoer over water) en fietsverkeer (nieuw fietspad).

3.3 Onze ruimtelijk ambities

Alblasserdam is een dorp met twee gezichten (een januskop) die wezenlijk van karakter verschillen. Er is het historische dijkdorp met een zekere robuustheid en stedelijkheid, met voorzieningen en bedrijvigheid. Aan de andere zijde van de medaille is er het polderdorp: kleinschalig en groen. De dijk fungeert hierin als zichtbare spil. Ook de verbinding met de rivier en het polderlandschap bepaalt in belangrijke mate de sfeer van Alblasserdam.

In de Omgevingsvisie Alblasserdam – Koers op hoofdlijnen (7 februari 2024) is Alblasserdam met de volgende kernwoorden beschreven: *Ontmoeting, groen dorp, kleinschalig, gelovig, historisch erfgoed, maritiem karakter, bedrijvig*. De komende jaren ligt de focus op het behoud van het dorps karakter. Dat wil zeggen dat er veel focus is op menselijke ontmoeting en sociale infrastructuur. Er wordt ook ingezet verduurzamen van de gemeente op het gebied van energie, klimaatadaptatie, en circulaire economie.

Alblasserdam heeft voor de lange termijn de volgende ambitie:
"Alblasserdam is een dorp met een menselijke maat waar aangenaam wonen en ruimte voor ontmoeting vanzelfsprekend zijn. Alblasserdam koestert haar groene en dorpse 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 een van netwerken, faciliteren, kansen zien, flexibiliteit en ruimte geven. Vanuit deze basis richt Alblasserdam zich op een veilige en duurzame toekomst."

Deze ambitie is echter niet concreet genoeg als 'stip op de horizon'. Daarnaast is de beschikbare vrije ruimte in Alblasserdam beperkt. Dat betekent dat de gemeente keuzes moest maken in de prioritering van de kernopgaven. De gemeenteraad heeft vervolgens in 2021 met behulp van de inwoners gekozen voor het accent "Fit en groen dorp in de polder".

De keuze voor een groen accent betekent niet automatisch dat er geen nieuwe woningen of werkgelegenheid wordt gecreëerd (zie paragraaf 3.4). Natuurlijk zijn bedrijven welkom in Alblasserdam, maar wij verlangen van deze bedrijven dat zij hetzelfde over het milieu denken als wij. Woningbouw gebeurt duurzaam en met een belangrijke rol voor de natuur. Waar mogelijk veranderen we bedrijventerreinen in gebieden met bedrijven én huizen. We zijn zeer terughoudend met de aanleg van nieuwe wegen omdat nieuwe wegen extra verkeer aantrekken. We stimuleren de fiets, het openbaar vervoer, laadpalen en deelauto's en deelscooters.

3.4 Onze woningbouwopgave

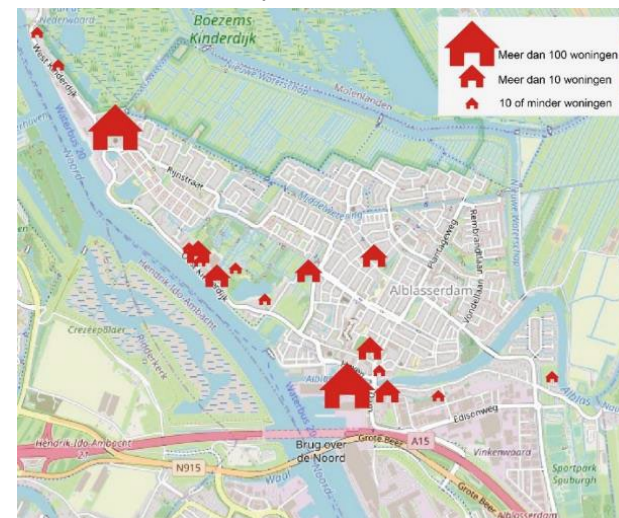
De woonzorgvisie [versie 09-02-2024] beschrijft hoe Alblasserdam tegen het wonen, wonen met zorg, leefbaarheid en duurzaamheid in het dorp aankijkt en welke zaken de gemeente daarbij belangrijk vindt.

Om de autonome groei van het dorp te kunnen faciliteren en de bestaande frictie tussen vraag en aanbod het hoofd te bieden, moeten woningen worden toevoegen aan de woningvoorraad. Alblasserdam houdt hierbij vast aan minimaal 30% sociale huurwoningen binnen de totale woningvoorraad. Dit betekent dat binnen het totale bouwprogramma

ruimte gevonden moet worden om ook 30% aan sociale huurwoningen te realiseren.

Alblasserdam zet in op het realiseren van het huidige bouwprogramma (20 projecten, totaal 657 woningen). Hiermee wordt de autonome groei bedient en wordt bijgedragen aan de regionale opgave Drechtsteden (Groeijagenda).

De ruimte voor de realisatie van extra woningen heeft een directe relatie met de Omgevingsvisie en de bereikbaarheidsvisie. Immers, elke nieuwe ontwikkeling zorgt voor extra auto's op de weg en daarmee verdere verslechtering van de bereikbaarheid van Alblasserdam (zie ook paragraaf 3.6). In de woonzorgvisie staan een aantal mogelijkheden om het realiseren van meer woningen mogelijk te maken. Dit betreft onder andere aanpassing van de maximaal toegestane bouwhoogte, de parkeernorm aanpassen en meer bouwen in minder kwalitatief groen. Aandachtspunt hierbij is het blijven zorgen voor een goede bereikbaarheid en het in stand houden en zo nodig verbeteren van het openbaar vervoer. Alblasserdam hoopt door het draaien van deze knoppen meer woonruimte te kunnen realiseren voor de doorstroming, huisvesting van kwetsbare groepen en de regionale groeiagenda.



Figuur 1 Woningbouw prognose

De komende jaren kan het dorp nog vooruit met de huidige beschikbare ruimte voor woningbouw (inbreiding). Voor de middellange termijn (5-10 jaar) moet er evenwel worden gezocht naar nieuwe perspectieven. Binnen de accentkeuze Fit & Groen past het bebouwen van groenzones slecht. Herstructurering van bestaande (woon)gebieden en het (iets) hoger terugbouwen kan extra woningen opleveren. Mogelijkheden om te parkeren en bereikbaarheid blijven hierbij het grootste struikelblok. Voor de toekomstige groei wordt daarom vooral gezocht naar mogelijke nieuwe woningbouwlocaties ten zuiden van de Alblas.

De gemeente ziet mogelijkheden voor woningbouw in twee gebieden ten zuiden van de Alblas, te weten Vinkenwaard-Noord en Souburgh. Beide gebieden zijn momenteel in gebruik als respectievelijk bedrijventerrein en sportterrein. Om één van deze locaties te kunnen benutten voor woningbouw zijn strategische keuzes nodig. Hierbij speelt de vraag wat strategisch verstandig is en wat de impact is van een bepaalde ontwikkelingsrichting, bijvoorbeeld op de kwaliteit leefomgeving of op bereikbaarheid (zie ook paragraaf 5.2.1).



Figuur 2 Potentiële woningbouwlocaties Vinkenwaard Noord en Souburgh

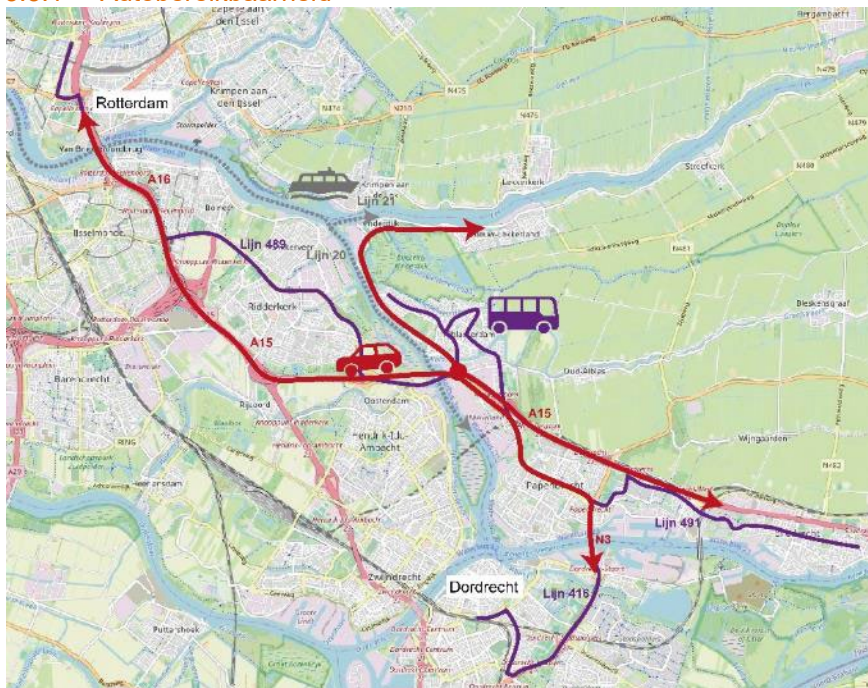
Wonen op ov-assen

Aanvullend op de Gebiedsagenda bevat het uitvoeringsprogramma ([regionaal mobiliteitsprogramma smart delta Drechtsteden](#)) maatregelen die op regionaal niveau ook impact hebben op Alblasterdam. Een van deze maatregelen (uit programmaliijn 1: Ruimtelijk beleid) is de functiemenging van wonen, werken en voorzieningen / OV knooppunten. De [Groeiajenda 2030](#) voorziet in de realisatie van nieuwe woon en werklocaties op OV-assen. Een stationsomgeving wordt als gebiedskwaliteit nadrukkelijk benut. Voor Alblasterdam is dit echter vanwege van een spoorverbinding niet van toepassing.

3.5 Onze bereikbaarheidsopgave

In deze paragraaf wordt ingegaan op de huidige bereikbaarheid van Alblasterdam met auto, openbaar vervoer en fiets.

3.5.1 Autobereikbaarheid



Figuur 3 Bereikbaarheid van Alblasterdam

De, door onze gemeente gelegen, Rijksweg A15 zorgt voor een goede bereikbaarheid van Alblasterdam met de auto. Reizigers kunnen ook gebruik maken van omliggende N-wegen, zoals de N3 naar Dordrecht, de N214 naar het oosten, en de N915 over de Noord. Steden als Rotterdam en Dordrecht zijn buiten de spits binnen 30 minuten te bereiken. Verder gelegen plaatsen zoals Den Haag, Nieuwegein, en Breda zijn buiten de spits binnen 45 minuten te bereiken.

Op de A15 staan dagelijks in beide richtingen files. De verwachting is dat de fileproblemen in de toekomst nog verder toenemen. In de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem is gezocht naar oplossingen om de doorstroming en de verkeersveiligheid tussen de aansluitingen Papendrecht en Arkel te verbeteren tot en met de aansluiting Arkel, ten oosten van knooppunt Gorinchem. De MIRT-studie is in september 2023 on-hold gezet. Dit betekent dat de MIRT-Verkenning A15 PaGo op dit moment niet kan worden afgerond tot en met een Voorkeursbeslissing.

Versterken onderliggend wegennet

De [Gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden](#) omschrijft de problematiek rondom de verkeersafwikkeling van de A15. Een voorgesteld projectidee is om in te zetten op verbetering van het onderliggende wegennet. Hieronder valt een verbinding naar de N214 in Alblasterdam, na realisatie A15-verbreding.

Het [gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan](#) wenst een nieuwe verbindingsweg met Nieuw-Lekkerland op de regionale bestuurlijke agenda te zetten. Verder staat een aanpassing aan de kruising Dam/Haven hoog geprioriteerd.

Onze hoofdwegenstructuur bevat twee inprikkers vanaf de Rijksweg A15: via De Helling en de Dam naar het centrum, en via de Edisonweg en de Oude Torenbrug naar de woongebieden aan de oostkant van het dorp.

Op een doordeweekse avond is het op deze inprikkers (het dorp in) doorgaans druk met motorvoertuigen. De doorstroming op kruisingen Oude Torenweg / Vinkerpolderweg, en de Haven / de Dam tot aan De Helling laten ernstig te wensen over. Op deze 2 toegangswegen ontstaat veel verkeersdruk en is er ook sprake van sluipverkeer. Sluipverkeer komt vooral voor op de Vinkerpolderweg van en naar Oud Alblas.

Op de toegangswegen vinden verhoudingsgewijs ook de meeste verkeersongevallen plaats (zie overzichtskaart in bijlage 1). Daarnaast valt de kruising Edisonweg / N915 op wegens het hoge aantal ongevallen waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers zijn betrokken (4 ongevallen in de afgelopen 2 jaar).

Het Dijklint, lopend vanaf de Haven/Cortgene, is de belangrijkste verbinding naar Kinderdijk. Ook wordt deze weg, naast de N481/N480, gebruikt door bewoners van Nieuw-Lekkerland. De hoeveelheid verkeer doet af aan de leefbaarheid van de straat. Het toeristische verkeer van en naar Kinderdijk draagt niet bij aan de verkeersdruk in de spitsuren op de eerder benoemde toegangswegen tot de gemeente.

De ontsluiting van Nieuwland Parc is met name in de spitsuren slecht. De beide uitgangen (Van Wenaweg en Staalindustrieweg) kunnen de hoeveelheid verkeer in het korte tijdsbestek niet verwerken. Er zijn daarom maatregelen voorzien voor de ontsluiting van Nieuwland Parc. Deze moeten de bereikbaarheid de komende jaren verbeteren. Voor de lange termijn (richting 2040) waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig.

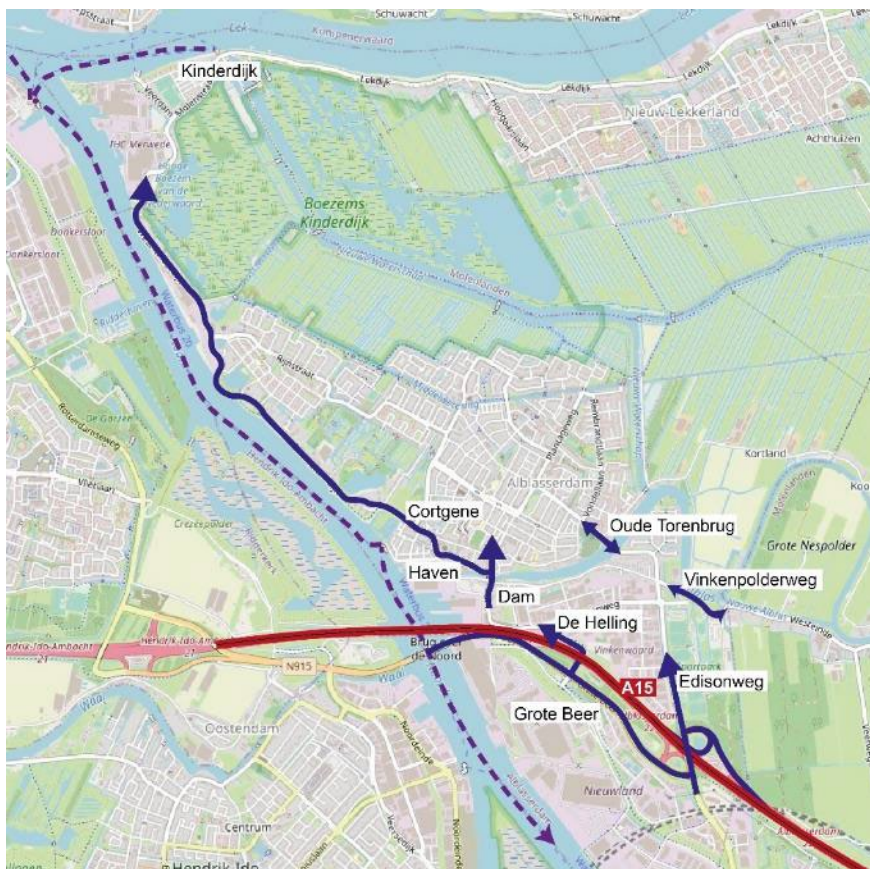
Het Dijklint

In de [presentatie werkbijeenkomst Dijklint](#) is de toekomstige verkeersontwikkeling voor het Dijklint te Alblasterdam nader bestudeerd, op basis van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Tussen nu en 2040 zal de intensiteit qua verkeer toenemen en wordt verwacht dat op verschillende kruispunten vertragingen ontstaan, zowel in de avond- als de ochtendspits. Een aantal maatregelen wordt benoemd: het verminderen van autogebruik door het stimuleren van fiets en deelmobiliteit; verhogen van de capaciteit van de kruising (verkeerslichten, voorsorteerstroken, wegnemen kruisende stromen); spreiding van verkeer; vermindering van ontwikkeling.

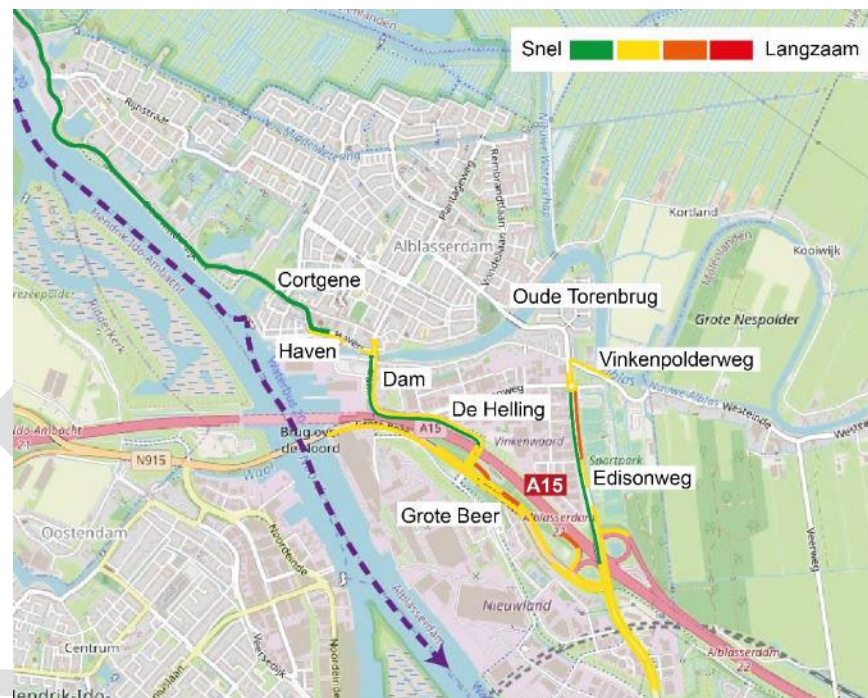
Sluipverkeer Vinkerpolderweg

Het sluipverkeer op de Vinkerpolderweg is één van de drie items met hoge prioriteit in het [GVVP](#). Ook het [Amendement van de raad van Alblasterdam](#) in oktober 2019 geeft prioriteit aan de situatie rondom de Vinkerpolderweg / Oude Torenweg in de prioritering GVVP Alblasterdam, zodat uitvoering op korte termijn kan plaatsvinden.

In samenspraak met buurgemeenten en belanghebbenden is het sluipverkeer en de handhaving besproken. Conclusie van de discussie in de gemeenteraad (bio 4 juli 2019) is dat er vanuit de samenspraak geen eenduidig antwoord wordt verkregen op de aanpak van de verkeersdruk en ontsluitingsproblematiek in en rond Alblasterdam.



Figuur 4 Hoofdwegen Alblisserdam



Figuur 5 Typisch verkeer dinsdag avond 17:00

3.5.2 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in onze gemeente bestaat uit drie buslijnen en een bijzonder veersysteem 'de Waterbus'. Op een doordeweekse ochtend ben je vanuit Alblasserdam binnen 30 minuten in het centrum van Rotterdam of Dordrecht. Reizigers maken dan gebruik van de buslijnen 489 naar Rotterdam, 416 naar Dordrecht, en 491 van Rotterdam naar Sliedrecht via Alblasserdam, of de waterbus. De bussen gaan tijdens de spits en overdags vier keer per uur per richting. 's Avonds neemt de frequentie af naar twee keer per uur.

De Waterbus functioneert als openbaar vervoer over water en is ook geschikt voor fietsers. De Waterbusverbinding met Rotterdam en Dordrecht heeft een duidelijke toegevoegde waarde voor Alblasserdam. Voor 'deur-tot-deur reistijden' is dit, afhankelijk van het reismoment, een concurrerend alternatief voor de auto. Lijn 20 gaat op werkdagen iedere 30 minuten in de richting van Rotterdam en Dordrecht. In de winterdienstregeling zijn de vaartijden beperkt tot ongeveer 21:00 uur. In het weekend ligt de frequentie lager, met één keer per uur tussen ongeveer 8:00 - 21:00 uur op zaterdag en circa 11:00 - 20:00 uur op zondag.

In onderstaande figuren is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtend- en avondspits binnen 15-30-45 minuten te zijn bereiken. Hieruit blijkt:

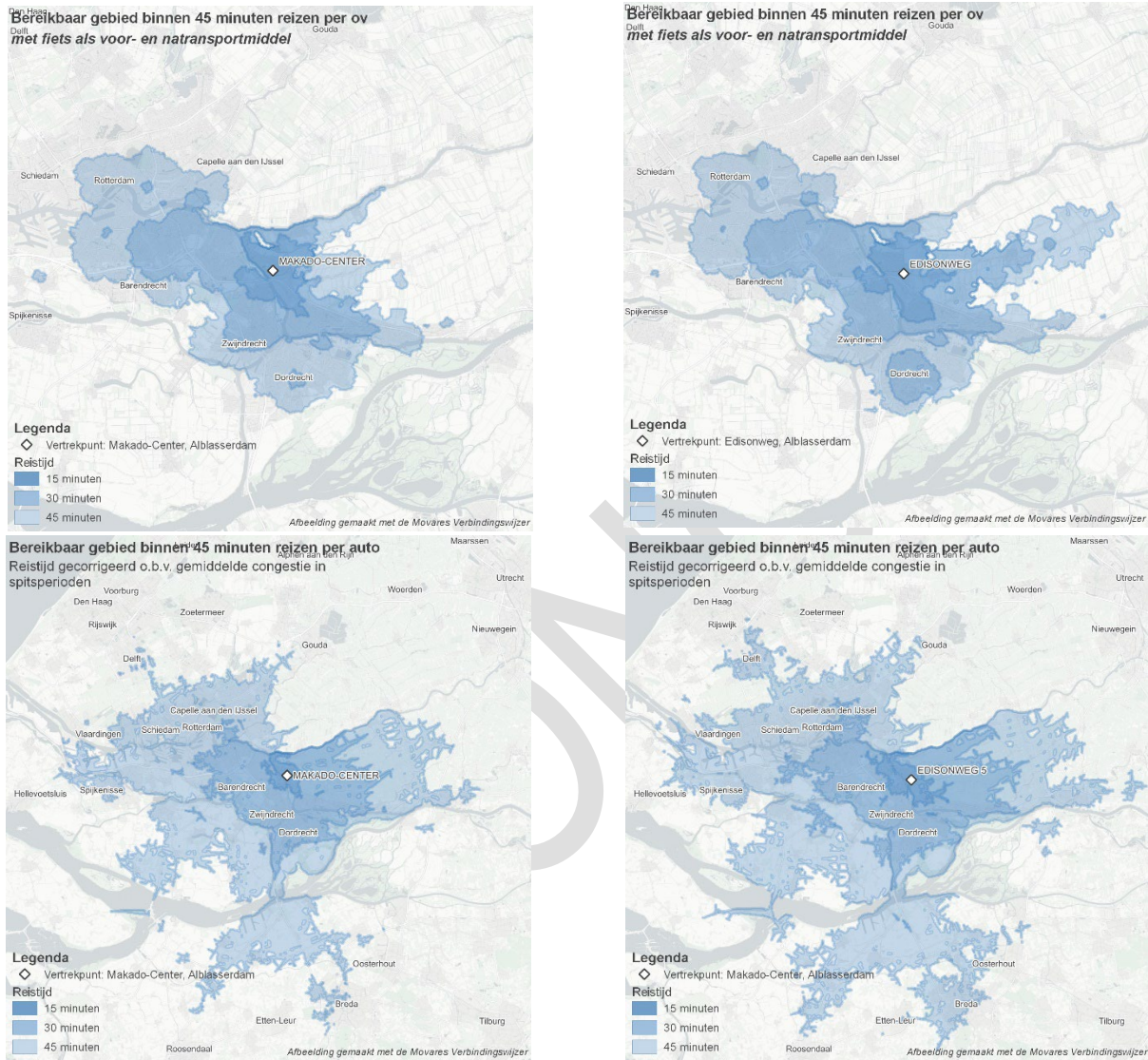
- dat je met de auto weliswaar verder komt, maar dat het dekkingsgebied niet veel groter dan het OV-gebied is,
- dat tijdens de spits met name regionale bestemmingen te zijn bereiken (omgeving Rotterdam, Gorinchem en Breda, maar niet omgeving Utrecht, Den-Haag of Tilburg).

Alblasserdam als ov-knooppunt

Een knooppunt voor regionale buslijnen in Alblasserdam als verbinding tussen spoor en gebieden zonder station (omgeving Alblasserdam). De [Gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden](#) omschrijft Alblasserdam als centraal punt met goede snelle verbindingen naar de stations, zoals station Dordrecht, Rotterdam en station Baanhoek. Hier ligt het opwaarderen van de halte Rijksweg N915, Alblasserdam het meest voor de hand.

Een ander plan is een nieuwe lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasserdam – Dordrecht te realiseren. Een dergelijke verbinding maakt het OV-vervoer binnen de Drechtsteden, maar ook richting regio Rotterdam, aantrekkelijker.

Figuur 6 Bereikbaarheid centrum Alblaserdam (links, ochtendspits) en het bedrijventerrein (rechts, avondspits) per auto (boven) en OV (onder) voor een dinsdagochtend.



3.5.3 Actieve mobiliteit: lopen en fietsen

Actieve mobiliteit is zuinig in energie en ruimte. Goede voet- en fietsverbindingen zijn belangrijk in combinatie met het OV. Binnen de gemeente is verplaatsen te voet of per fiets een goede optie vanwege de aanwezige infrastructuur; voetpaden en vrijliggende fietspaden. Wel zijn er nog ontbrekende schakels in het fiets en voetganger netwerk, welke ingevuld moeten worden voor een direct, veilig, en comfortabel netwerk.

De volgende locaties zijn meegegeven in het GVVP als fietsschakels met hoge prioriteit: fietspad Dijklint, fietspad Ganzerik – Zwanebloem – brug Kortlandse molen en de oversteek Edisonweg – Molenpad. Deze oversteek is een ongelijkvloerse kruising van fietsverkeer, veelal scholieren, met de drukke Grote Beer en Edisonweg. Een fietslus onder de Edisonweg is een mogelijk alternatief voor de oversteek. Locaties met lagere prioriteit zijn: verbinding Lammetjeswiel, en verbinding Molensingel – Blokweerse molen.

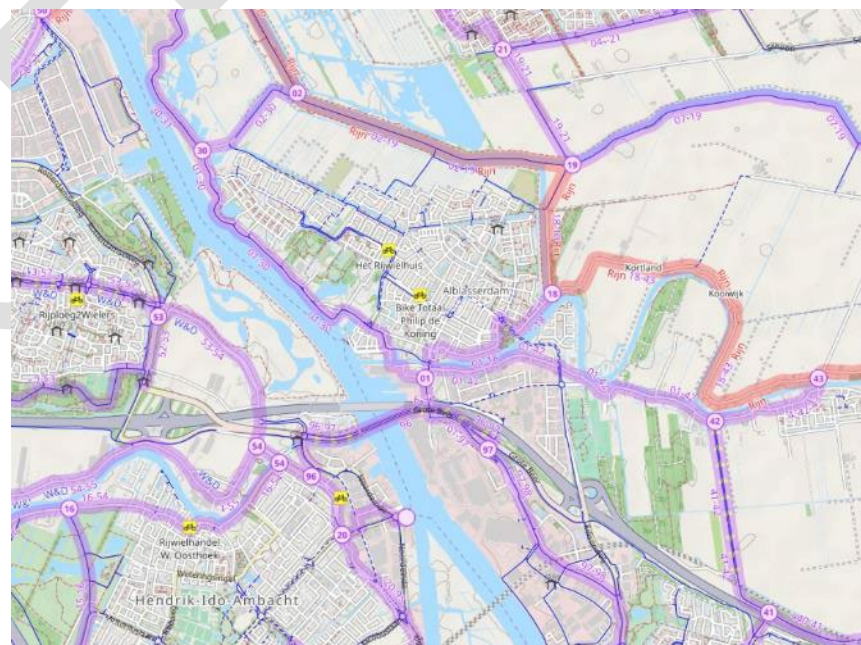
Voor voetgangers is er aandacht voor de voetgangersverbinding tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk, een trottoir langs de Edisonweg (Wensveenrotonde - Voltastraat), en een trottoir langs het fietspad Dam-Ruigenhil (ter hoogte van de brandweerkazerne).

De gemeente is door middel van het fietsknooppunten netwerk ook goed verbonden met omliggende gebieden. Regionale fietsverbindingen worden belangrijker met de opkomst van de elektrische fiets. Reizigers kunnen hiermee makkelijker langere afstanden afleggen.

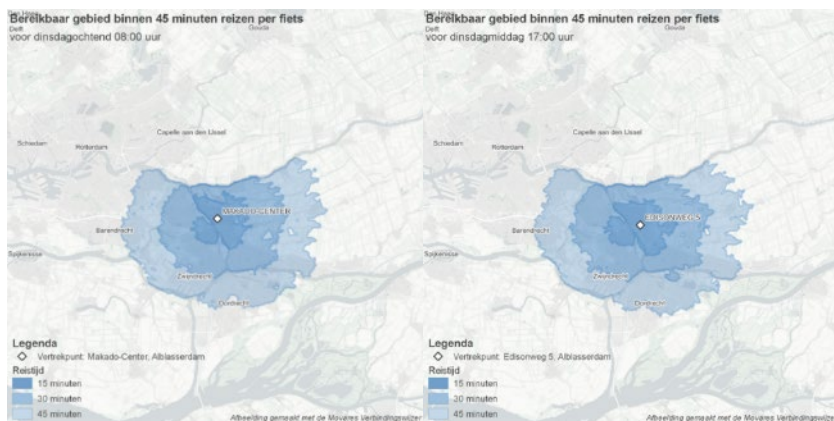
Naast gelegen plaatsen zoals Nieuw-Lekkerland, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, en Ridderkerk binnen 30 minuten te bereiken met de fiets. Wel is te zien dat rivieren de Noord en de Lek de bereikbaarheid per fiets beperken.

Regionaal fietsnetwerk

Het aanwijzen van een regionaal fietsnetwerk van hoofdfietsroutes is één van de ideeën in de [Gebiedsagenda bereikbaarheid Drechtsteden](#). Deze kunnen vervolgens aansluiten of worden verbonden met belangrijke OV-hubs en mini-hubs binnen de regio Drechtsteden. Op deze manier zorgen de first- en last mile verbindingen voor een betere verbinding tussen station/haltes met woon- werklocaties, met voldoende fietsvoorzieningen.



Figuur 7 Fietsknooppunten routes



Figuur 8 Bereikbaarheid centrum Alblasterdam (links) en het bedrijventerrein (rechts) per fiets voor een dinsdagochtend

Het verbeteren van de verkeersveiligheid, met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemer, is een nationaal, regionaal, en lokaal aandachtspunt. Bij het stimuleren van fietsgebruik hoort het verbeteren van de veiligheid. Een (subjectief) veiligere fietsroute maakt fietsen aantrekkelijker. Het aanbrengen van voorzieningen, het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer op drukke fiets en voetganger routes, en het aanpassen van kruispunten zijn hier middelen toe.

Binnen dit thema heeft de gemeente al attentie verhogende maatregelen getroffen bij voetgangersoversteekplaatsen rondom scholen, winkelcentra, en verzorgingscentra. De mogelijke aanleg van een ongelijkvloerse fietslus Edisonweg – Molenpad zal naast een betere doorstroom van fiets en autoverkeer, ook zorgen voor een verkeersveiliger situatie voor fietsers.

Het Strategisch plan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. Gemiddeld komen elke dag twee mensen niet meer thuis. Jaarlijks raken ruim 20.000 mensen gewond. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder vruchten af. Het [Strategisch plan verkeersveiligheid 2030](#) (SPV 2030, d.d. 2018) benadert verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief. Het SPV 2030 richt zich enerzijds op een proactieve aanpak op basis van risico's (het voorkomen van ongevallen) en anderzijds op een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over bestaande risico's of die zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Maatregelen gericht op verkeersveiligheid (zie bijlage 1 voor knelpunten verkeersveiligheid) kunnen logischerwijs effect hebben op de bereikbaarheid / de doorstroming binnen de gemeente.

3.6 Het beeld richting 2040

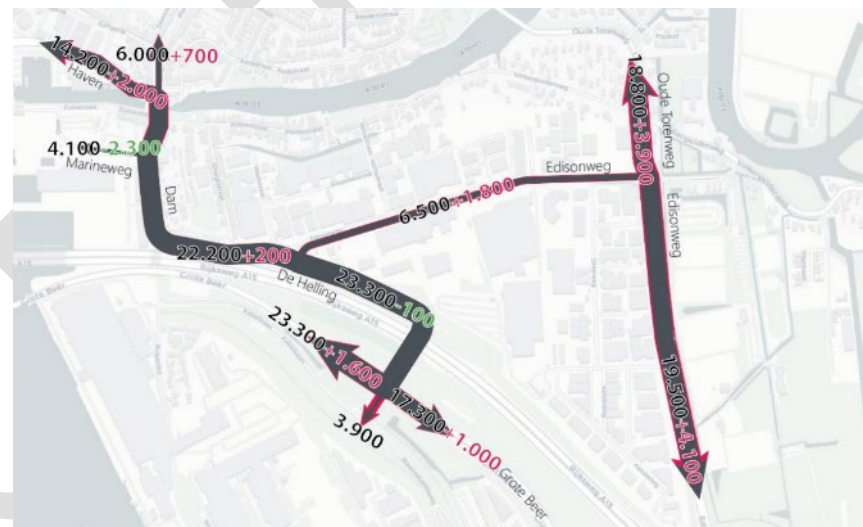
Alblasserdam is een forensendorp waar de personenauto een belangrijke vorm van transport is en de komende jaren ook blijft. Alblasserdam krijgt net als de rest van Nederland, de komende jaren zeer waarschijnlijk te maken met een verdere groei van het aantal personenauto's (zie ook paragraaf 2.1). Dit is een gevolg van de bevolkingsgroei, ouderen die langer zelfstandig blijven wonen en zich verplaatsen, en jongeren die later op zichzelf gaan wonen. Het openbaar vervoer is tegelijkertijd niet voor iedereen een volwaardig alternatief, en in het dorp kan bijna overal gratis en zonder beperkingen worden geparkeerd. De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag.

3.6.1 Toenemende druk op het bestaand netwerk

Onderzoek van Goudappel Coffeng (verkeersonderzoek woningbouw zuidelijk havengebied, 9 mei 2023) heeft aangetoond dat Alblasserdam mede hierdoor de komende jaren te maken zal krijgen met een toename van het autoverkeer op de toegangswegen (zie figuur 9). Het regionaal verkeersmodel laat hetzelfde beeld zien. Dit betekent dat, ook als er geen nieuwe ruimtelijke projecten worden gerealiseerd, beide toegangswegen tijdens de spits te maken krijgen met verder oplopende vertragingen. Buiten de ochtend- en avondspits zijn er doordeweeks nauwelijks doorstromingsproblemen. Tegelijkertijd zorgt elke nieuwe ontwikkeling voor extra auto's op de weg en daarmee verdere verslechtering van de bereikbaarheid van het dorp. Niets doen op het gebied van mobiliteit betekent dus dat het bereikbaarheid richting 2040 verder afneemt. Dit betekent niet alleen een langere reistijd het dorp in en uit, maar ook overlast voor omwonenden van de toegangswegen (luchtkwaliteit en geluid), en verslechtering van de verkeersveiligheid voor overstekende fietsers. En omdat de bus ook in de file staat komt de dienstregeling onder druk te staan.

De toenemende druk is het sterkst zichtbaar op de oostelijke ontsluiting via de Edisonweg tussen Grote Beer en Vinkenpolderweg. Ook ten noorden van het kruispunt de Dam – Marineweg is de toename van 2.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) sterker merkbaar. De toenemende

verkeersintensiteiten op De Helling - Haven en de Edisonweg zorgen ervoor dat de kruispunten op deze toegangswegen meer moeite krijgen met het verwerken van al het verkeer. Bovendien blijft de verkeersintensiteit op de Dam met ruim 22.000 mvt/etm hoog op deze belangrijke ontsluitingsroute.



Figuur 9 Prognose 2030 t.o.v. basisjaar 2019 (mvt/etm) (Bron: verkeersonderzoek Goudappel Coffeng, Woningbouw zuidelijk havengebied)

Een van de aandachtlocaties is het voorrangskruispunt Haven – Dam. Door de autonome groei van het verkeer ontstaan er afwikkelingsproblemen in de avondspits richting 2030. Met name verkeer komend vanaf de Plantageweg zal dan langere wachttijden ervaren. Ook de oversteekbaarheid voor fietsers vormt in de toekomst een groter aandachtspunt door de toename van verkeer op de Dam. Dit omvat zowel de doorstroming als de veiligheid. Belangrijks aandachtspunt hierbij is dat de ruimte voor uitbreiding van de capaciteit beperkt is.

3.6.2 Potentiële verlichting door verplaatsing transferium

De gemeenteraad heeft op 21 december 2021 ingestemd met het ontwikkelen van een Transferium onder de oprit naar de brug over de rivier De Noord. In het nieuw op te stellen gebiedsperspectief [Poort aan de Noord](#) komen duurzame mobiliteit en bereikbaarheid samen. In dit gebied, onder de brug, wordt niet alleen gewerkt aan een transferium, maar ook aan een mobility hub (inclusief vervoer over water en een waterstof tankstation), een (regionaal) busstation op kruispunt Grote Beer – De Helling, truckparking, parkeervoorziening voor werknemers bedrijventerrein en Oceanco en een evenemententerrein.

De verplaatsing van het transferium van het zuidelijk havengebied (Marineweg) naar de beoogde locatie kan zorgen voor minder verkeer op De Helling en Marineweg. Ook kan het een deel van het (toeristisch) autoverkeer op de dijk voorkomen.

Aandachtspunt bij de verdere uitwerking zijn de effecten op de N915 en dan vooral het kruispunt Grote Beer – De Helling. Aangetoond moet worden dat de plannen voor het zuidelijk havengebied negatieve effecten op de doorstroming van de wegen in de omgeving hebben.

Hubs en transferia

Het realiseren van hubs / transferia aan de rand van de kern wordt in de [Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden](#) gezien als een manier om de verkeersdruk in centra te managen waarbij de bereikbaarheid behouden blijft (bijvoorbeeld in Alblasserdam nabij de Noord – zuidelijk havengebied). Zo worden overstapmogelijkheden, voornamelijk auto-OV, fiets-OV en auto-fiets, verbeterd en wordt autoverkeer afgevangen. In Alblasserdam kan een dergelijke hub ook specifiek bijdragen aan de bereikbaarheid van toeristische hotspots. Concreet betekent dit inzet op realisatie van hub/ transferium (auto-OV) bij het zuidelijk havengebied in Alblasserdam voor de bereikbaarheid van Kinderdijk.

4 Langetermijn bereikbaarheidsvisie

1. Leefbaarheid in het dorp

We zetten binnen het dorp in op de fietser en voetganger, waarbij we ervoor zorgen dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven. We behandelen in ons dorp alle modaliteiten gelijk. Bij ruimtelijke ontwikkelingen maken we wel meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt (minder ruimtebeslag op straat). Hiermee dragen we bij aan: bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

2. Bereikbaarheid van het dorp

We zetten in op goede bereikbaarheid van ons dorp voor iedereen. Onze inwoners en werknemers van bedrijven in Alblasserdam moeten naar eigen inzicht kunnen verplaatsen. Hierbij zetten we komende jaren in op betere en veiligere fietsverbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer, maar tegelijkertijd houden we Alblasserdam goed bereikbaar voor de auto.

3. Verbonden met de regio

Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2040 een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar de belangrijkste bestemmingen in de omliggende gemeenten (zoals Rotterdam, Dordrecht en Papendrecht). Hierbij zetten we in op ov-verbindingen met een hoge frequentie gedurende de hele dag.

4. Duurzaam verplaatsen

In 2040 is voor iedereen (o.a. inwoners, bezoekers, werknemers etc.) een duurzame vervoerswijze beschikbaar, waardoor men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten Alblasserdam kan verplaatsen. Dit met als doel het aandeel duurzame verplaatsingen (STOMP = stappen, trappen, openbaar vervoer, meerijden en personenauto) te verhogen.

Hiermee dragen we bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit van Alblasserdam.



5 Oplossingsrichtingen

De doorkijk richting 2040 zoals beschreven in paragraaf 3.6 impliceert dat we ofwel:

- één of meerdere ingrijpende maatregelen moeten nemen;
- of moeten accepteren dat automobilisten bij het in- en uit rijden van het dorp richting/vanaf de A15 te maken krijgt met enkele minuten vertraging.

In dit hoofdstuk staan meerdere oplossingsrichtingen beschreven om Alblasserdam in de toekomst bereikbaar te houden. In de overzichtstabel op de volgende pagina zijn de maatregelen en de ingeschatte kansrijkheid in de vorm van een stoplichten-model opgenomen (groen is hierbij het meest kansrijk, rood het minst kansrijk). De oplossingsrichtingen staan beschreven in paragraaf 5.2.

5.1 Toelichting kenmerken-label

De verschillende oplossingsrichtingen zijn voorzien van een kenmerken-label. Hierin zijn de volgende punten opgenomen:

- **Bereikbaarheidsverbetering**: de mate waarin de maatregel aan bereikbaarheid bijdraagt, van 'zeer beperkt' tot 'zeer sterk'.
- **Afhankelijkheid van derden**: de mate waarin de gemeente Alblasserdam zelfstandig de maatregel kan uitvoeren, van 'alleen onmogelijk' tot '(nagenoeg) alleen mogelijk'.
- **Maatschappelijk draagvlak**: de mate waarin mensen, organisaties en overheden in de (nabije) omgeving deze maatregel kunnen accepteren, van 'zeer moeizaam' tot 'zeer eenvoudig'.

- **Inhoudelijke complexiteit**: de mate waarin de maatregel technisch en organisatorisch is uit te voeren, van 'zeer moeilijk tot 'zeer eenvoudig'.
- **Verwachte doorlooptijd**: de mate waarin het verschil in tijd verwacht wordt tussen het moment van het besluit over de maatregel versus de in gebruik name van de maatregel, van 'zeer lang tot 'zeer kort'.
- **Kostenniveau**: de mate waarin de hoogte van financiële kosten wordt verwacht (in orde grootte), van 'zeer hoog tot 'zeer laag'.

Deze tabel laat zien wat de potente is en in hoeverre de maatregel 'eenvoudig' is te realiseren of niet. De punten zijn zodanig opgesteld zodat een tabel verder ingekleurd wordt wanneer een maatregel 'eenvoudiger' te realiseren is. Hieronder is een voorbeeld opgenomen.

Bereikbaarheidsverbetering	F
Afhankelijkheid van derden	
Maatschappelijk draagvlak	
Inhoudelijke complexiteit	
Verwachte doorlooptijd	
Kostenniveau	

Tabel 1 Overzicht maatregelen en ingeschatte kansrijkheid

	Kansrijk	Deels kansrijk	Niet kansrijk
I	Strategische keuzes woningbouw		
II	Strategische keuzes parkeervoorzieningen		
III		Investeren in duurzaam vervoer	
IV	Routekeuze automobilisten		
V		Verbeteren bestaand OV	
VI		Transferium Poort aan de Noord	
VII		Nico Wensveenrotonde	
VIII	Fietsverbinding via Haven-Zuid naar westzijde		
IX		Autoverbinding via Haven-Zuid naar westzijde	
X			4-poten discussie Nico Wensveenrotonde
XI		Extra ontsluiting over de Alblas	
XII		Realisatie 3 ^e ontsluiting van dorp	
XIII		Ongelijkvloerse fietsoversteek Edisonweg	
XIV			Doortrekken 3e ontsluiting richting Nieuw-Lekkerland
XV			Extra verbinding Nieuw-Lekkerland
XVI			Parallelweg Vinkpolderweg naar Oud Alblas
XVII			Parallelweg A15
XVIII			Nieuwe lightrail verbinding
XIX		Extra ontsluiting bedrijventerreinen	

5.2 Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen in deze paragraaf zijn onderverdeeld in:

- Niet-infrastructurele maatregelen (beheersen),
- Mobiliteitstransitie (beïnvloeden),
- Optimalisatie bestaande infrastructuur (beter benutten),
- Nieuwe infrastructuur (bouwen).

5.2.1 Niet-infrastructurele maatregelen (beheersen)

Niet-infrastructurele maatregelen	Parkeervoorziening (nieuwbouw)	Investeren in vervoer
Bereikbaarheidsverbetering	Hoog	Hoog
Afhankelijkheid van derden	Middel	Middel
Maatschappelijk draagvlak	Hoog	Hoog
Inhoudelijke complexiteit	Hoog	Middel
Verwachte doorlooptijd	Hoog	Middel
Kostenniveau	Hoog	Middel

I. Oplossingsrichting: Strategische keuzes woningbouw

Alblasserdam staat de komende jaren voor een grote woningbouwopgave. De komende jaren kunnen we nog vooruit met de huidige beschikbare ruimte voor woningbouw (inbreiding). Deze locaties liggen relatief dicht bij de bestaande voorzieningen en zijn daarmee aantrekkelijke woningbouwlocaties. Echter, betekenen meer woningen ten noorden van de Alblas ook (nog) meer druk op de toegangswegen. Dit heeft, zoals beschreven in hoofdstuk 3, een negatief effect op de bereikbaarheid van het dorp.

Voor de middellange termijn (5-10 jaar) moet worden gezocht naar nieuwe woningbouwlocaties. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden ten zuiden van de Alblas. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid heeft dit een duidelijke voorkeur boven bouwen ten noorden van de Alblas omdat dit minder druk op het wegennet geeft.

De gemeente ziet mogelijkheden voor woningbouw in twee gebieden ten zuiden van de Alblas, te weten Vinkenwaard-Noord en Souburgh. Beide potentiële locaties hebben hun eigen voor- en nadelen ten aanzien van bereikbaarheid. Om één van deze locaties te kunnen benutten voor woningbouw zijn strategische keuzes nodig. Hierbij speelt de vraag wat strategisch verstandig is, en wat de impact is een bepaalde ontwikkelingsrichting is op bijvoorbeeld de bereikbaarheid.

De locatie Vinkenwaard ligt het dichtst bij de voorzieningen in het dorp en heeft daarmee de voorkeur (uitgaande van het STOMP-principe). De locatie Souburgh ligt verder van de voorzieningen en is vanuit bereikbaarheid daarom minder ideaal.

Als we alleen naar bereikbaarheid kijken dan heeft woningbouw ten zuiden van de A15 op termijn de voorkeur. Hiermee wordt immers voorkomen dat er tijdens de ochtend- en avondspits extra druk op de toegangswegen ontstaat. Echter is dit, onder andere vanwege het ontbreken van voorzieningen en de aanwezigheid van het soort bedrijvigheid, geen reële optie.

II. Oplossingsrichting: Strategische keuzes parkeervoorzieningen

Parkeerbeleid kan op verschillende manieren worden ingezet om drukte op auto wegen te verminderen en de transitie naar duurzame vormen van transport te stimuleren.

Verplaatsing van het transferium en de ontwikkeling Poort aan de Noord biedt kansen om de bereikbaarheid te vergroten. Hierbij gaat het enerzijds om het parkeren van bewoners en forenzen, anderzijds om het vervoer van toeristen richting Kinderdijk. Dit biedt kansen tot het verlichten van de druk op de toegangswegen (De Helling en de Edisonweg) ten noorden van de A15 en verbetering van de openbare ruimte.

In paragraaf 2.2 staat beschreven dat het verlagen van parkeernormen voor nieuwbouwprojecten bij kan dragen aan het realiseren van uiteenlopende ambities. Verlagen van de gemeentelijke parkeernormen kan weliswaar zorgen voor een minder grote toename van extra autoverkeer bij ruimtelijke ontwikkelingen, maar het zorgt niet voor een

afname van bestaande verkeerbewegingen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat er alleen een beperkende werking van uitgaat als er een vorm van parkeerregulering wordt toegepast. Een nadere uitwerking van het onderdeel parkeren en parkeernormen wordt uitgewerkt in de parkeervisie. In deze bereikbaarheidsvisie wordt hier inhoudelijk niet nader op ingegaan.

III. Oplossingsrichting: Investeren in duurzaam vervoer

Het investeren in duurzame vervoersvormen zoals verschillende vormen van deelvervoer waaronder bijvoorbeeld (elektrische) deelauto's, deelbakfietsen, deelscooters en deelfietsen ten behoeve van bewoners en forensen, alsmede een shuttlebus voor toeristen richting Kinderdijk kan een aantrekkelijk alternatief vormen voor toeristen, familie bezoekers, en dagjesmensen.

Het beoogde transferium onder de A15 maakt deel uit van de gebiedsvisie Poort aan de Noord; een belangrijke ontwikkeling voor het realiseren van duurzaamheids- en bereikbaarheidsambities. De locatie van het transferium biedt meekoppelkansen zoals het faciliteren van nieuwe vervoersvormen. Ook liggen er kansen voor het verlichten van de druk op De Helling en het lint richting het Werelderfgoed Kinderdijk.

5.2.2 Mobiliteit transitie (beïnvloeden)

Mobiliteit transitie	Routekeuze automobilisten	Verbeteren bestaand OV
Bereikbaarheidsverbetering	■	■
Afhankelijkheid van derden	■	■
Maatschappelijk draagvlak	■	■
Inhoudelijke complexiteit	■	■
Verwachte doorlooptijd	■	■
Kostenniveau	■	■

Mobiliteit transitie	Transferium Poort aan de Noord
Bereikbaarheidsverbetering	■
Afhankelijkheid van derden	■
Maatschappelijk draagvlak	■
Inhoudelijke complexiteit	■
Verwachte doorlooptijd	■
Kostenniveau	■

IV. Oplossingsrichting: Routekeuze automobilisten

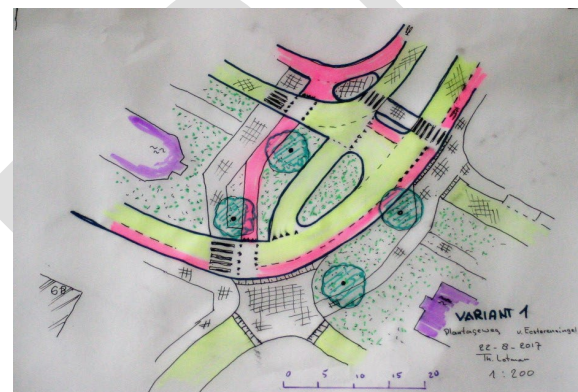
Aanpassing van de kruising Plantageweg / van Eesterensingel is in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasserdam 2019 benoemd als mogelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren en doorgaand verkeer over de Plantageweg richting Dam te ontmoedigen.

Doorgaand verkeer kan door middel van bewegwijzering en/of een infrastructurele aanpassing -al dan niet in combinatie met verkeersremmende maatregelen op de Plantageweg- richting de Oude Torenweg worden gestuurd. Hiermee ontlasten we de kruising Haven – Dam en vervolgens De Helling richting de A15.

In het GVVP zijn meerdere ruwe schetsen opgenomen met mogelijke oplossingen voor het kruispunt van Eesterensingel / Plantageweg. Deze

schetsen zijn globaal en alleen bedoeld om een indruk te geven van de mogelijkheden.

In onderstaand voorbeeld is gekozen om de verbinding van Eesterensingel (west) met de Plantageweg (noord) te laten domineren. Dit zowel ten aanzien van het autoverkeer als het fietsverkeer. In het GVVP zijn ook schetsontwerpen van rotondes en ovondes opgenomen.



Figuur 10 Voorbeeld aanpassing kruising Eesterensingel / Plantageweg (bron GVVP 2019)

V. Oplossingsrichting: Verbeteren bestaand OV

Het huidige openbaar vervoer biedt reizigers een snelle en frequente verbinding (afhankelijk van de tijd) met nabijgelegen steden/gebieden. Echter liggen er kansen de bereikbaarheid van Alblasserdam te verbeteren door het bestaande OV een impuls te geven.

Het gebruik van bestaande ov-diensten kan worden gestimuleerd door het opvoeren van de frequentie en het uitbreiden van diensttijden van de (water)bus. Voor de waterbus betekent dit het uitbreiden van de diensttijden tot later in de avond en het opvoeren van de frequentie in het weekend. Dit maakt reizen van en naar Alblasserdam met het openbaar vervoer buiten de spitsuren aantrekkelijker voor woon-werkverkeer en bezoekers.

Belangrijk om mee te nemen is dat de negatieve ontwikkelingen op de ontsluitingswegen ook impact hebben op de busdienstregeling. Busreizigers zullen net zo veel vertraging ervaren als automobilisten. Inpassing van een vrijliggende busbaan op De Helling en de Dam is niet haalbaar binnen de beschikbare ruimte. Dit vraagt om ruimtelijke keuzes voor de inrichting en het gebruik van de beschikbare wegcapaciteit. Een mogelijkheid is immers om openbaar vervoer te prioriteren boven de auto op een deel van het netwerk. Deze infrastructurele beperkingen gelden niet voor de waterbus.

VI. Oplossingsrichting: Transferium Poort aan de Noord

In het kader van het duurzaam bereikbaar houden van Alblasserdam en de regio, wordt gewerkt aan de realisatie van een transferium onder de brug over de Noord.

Naast het goed organiseren van bezoekersstromen van en naar Kinderdijk, liggen er hier ook kansen in de vorm van een truckparking, een evenemententerrein, (elektrisch) deelvervoer en parkeren voor bedrijven uit de regio. De koppeling met doorfietsroutes biedt mogelijkheden het transferium in de toekomst in te zetten voor alle bezoekers in de regio. De nadere uitwerking vindt de komende periode plaats. Dit bepaalt voor een groot deel het toekomstig gebruik en daarmee het effect op de bereikbaarheid

Het opvangen van motorvoertuigen onder de A15 zal geen effect hebben op de drukte op De Helling, Dam, en Haven tijdens spitsuren. Het transferium dient voornamelijk voor bezoekers van Kinderdijk/toeristen.

5.2.3 Optimaliseren bestaande infra (beter benutten)

Optimaliseren bestaande infra	Nico Wensveenrotonde	Fietsverbinding via Haven-Zuid naar westzijde
Bereikbaarheidsverbetering		
Afhankelijkheid van derden		
Maatschappelijk draagvlak		
Inhoudelijke complexiteit		
Verwachte doorlooptijd		
Kostenniveau		

Optimaliseren bestaande infra	Autoverbinding via Haven-Zuid naar westzijde	4-poten discussie Nico Wensveenrotonde
Bereikbaarheidsverbetering		
Afhankelijkheid van derden		
Maatschappelijk draagvlak		
Inhoudelijke complexiteit		
Verwachte doorlooptijd		
Kostenniveau		

Het optimaliseren van bestaande infra is vaak eenvoudiger en sneller uitvoerbaar dan het aanleggen van nieuwe infra, waarmee ook bereikbaarheidsverbeteringen te behalen vallen. Vanwege de beperkte ruimte is er geen optimalisatie mogelijk op de knelpunten De Helling, de Dam of de Haven. Voor optimalisatie kijken we dus elders.

VII. Oplossingsrichting: Nico Wensveenrotonde

De Nico Wensveenrotonde (Edisonweg – Poldersemolenweg) is momenteel een knelpunt. Fietsers hebben hier voorrang op het autoverkeer. Automobilisten moeten wachten op fietsers. Tijdens de spits leidt dit regelmatig tot ophoping van het autoverkeer tussen de rotonde en afslag 22.

Het prioriteren van fietsers is wenselijk om fietsgebruik te stimuleren. Het beperkt echter ook de bereikbaarheid (zie paragraaf 3.6.1, figuur 4) vanwege de hoge verkeersintensiteit. Het uit de voorrang halen van de fietsers heeft negatieve effecten op de doorstroom van het fietsverkeer gedurende spitsperiodes. Dit is daarom geen serieuze optie.

Een ongelijkvloerse oplossing biedt verbetering voor alle modaliteiten. Onderstaand een voorbeeld van een ongelijkvloerse rotonde in Houten. Hier zijn de stromen fietsers gescheiden van het gemotoriseerde verkeer voor een goede en veilige doorstroming. Dit concept kan in verschillende vormen worden toegepast.

Het scheiden van fietsverkeer en automobilisten op de rotonde heeft niet alleen een positief effect op de bereikbaarheid, maar komt ook de verkeersveiligheid ten goede.

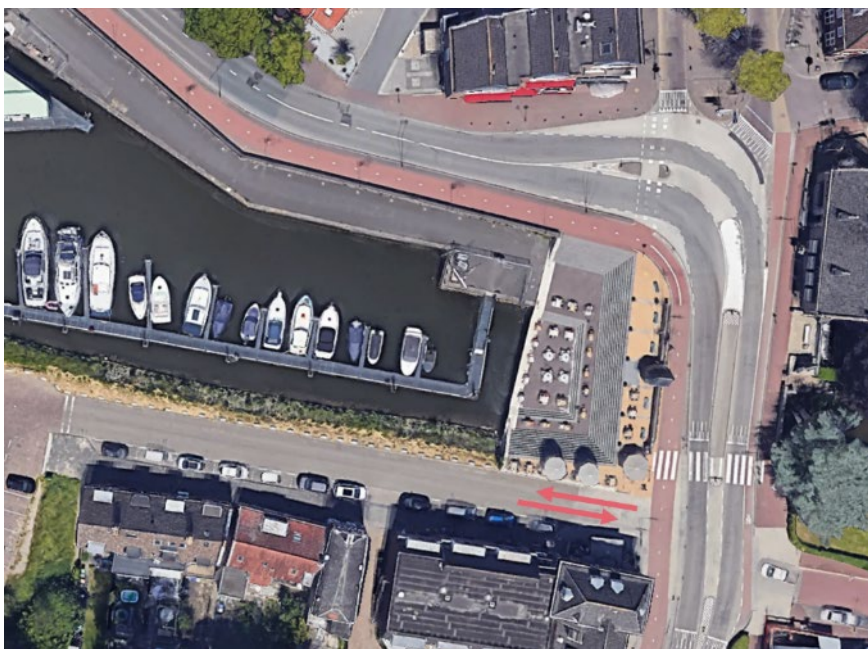


Figuur 11 Voorbeeld rotonde, fietsers en motorvoertuigen gescheiden (Houten)

VIII. Oplossingsrichting: Fietsverbinding via Haven-Zuid naar westzijde

Het verleggen van de fietsroute door het centrum via Haven-Zuid vormt een alternatief voor de route van de Dam naar de Haven en andersom. Deze route loopt over de bestaande Zuiderstek, langs de Tourist Info, over de brug weer naar de Haven.

De kruising Dam – Haven is een knelpunt voor fietsers (zie paragraaf 3.6.3). De oversteek richting de Dam is onveilig voor fietsers. Ook versmalt het fietspad in de bocht van 3,5 m naar 2,5 m. Met de ontwikkeling Poort aan de Noord en daarbij het stimuleren van fietsen naar Kinderdijk zal de hoeveelheid fietsers toenemen. De alternatieve fietsverbinding via Haven-Zuid biedt een comfortabele, veilige en toegankelijke route voor fietsers. Het effect voor autoverkeer is tegelijkertijd minimaal.

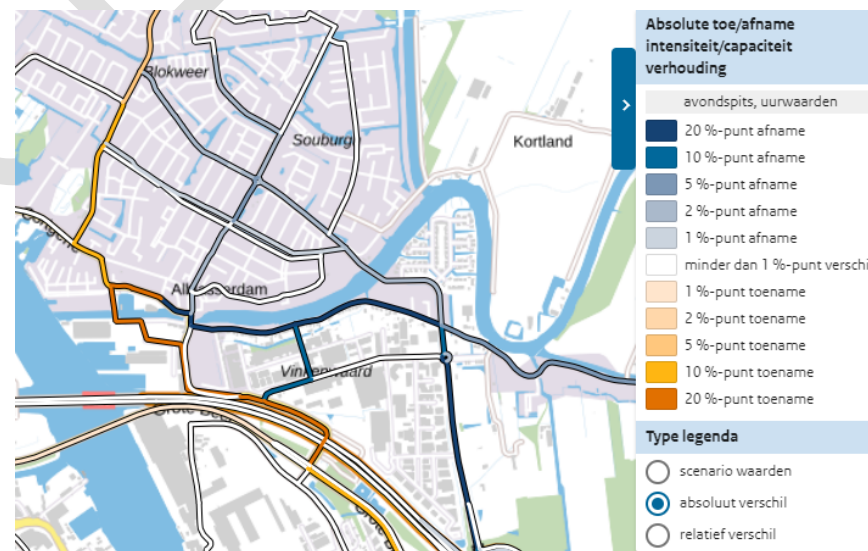


Figuur 12 Maatregel Fietsverbinding via Haven-Zuid

IX. Oplossingsrichting: Autoverbinding via Haven-Zuid naar westzijde

Een alternatief op de vorige oplossingsrichting is de bestaande Zuiderstek in te zetten als alternatief voor automobilisten. Hier voor zijn wel aanpassingen nodig aan de bestaande infra, zoals een nieuwe waterovergang. Er is een probleem met de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer voor de kruising de Dam – de Haven. Het verplaatsen van een deel van het autoverkeer maakt deze kruising beter en veiliger oversteekbaar voor verkeer van en naar de kern.

De mobiliteitsscans laten zien dat het verkeer op de kruising, naar verwachting, verminderd als gevolg van de nieuwe route. Er zijn ook afnames in verkeer op de Edisonweg en Polderstraat te zien. Echter is de I/C verhouding op de Edisonweg nog zodanig hoog dat congestie regelmatig ontstaat.



Figuur 13 Maatregel Autoverbinding via Haven-Zuid: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

Grote kanttekening bij deze variant is het probleem van (veilig) oversteken niet opgelost wordt maar verplaatst. De nieuwe verbinding via Haven-Zuid zorgt voor twee nieuwe conflictpunten tussen fietser en auto's (zie onderstaand figuur). Dit heeft niet alleen effect op fietsers naar de kern, maar ook doorgaande fietsers (Noord(west)-Zuid richtingen).

De verbetering in doorstroming en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is twijfelachtig.

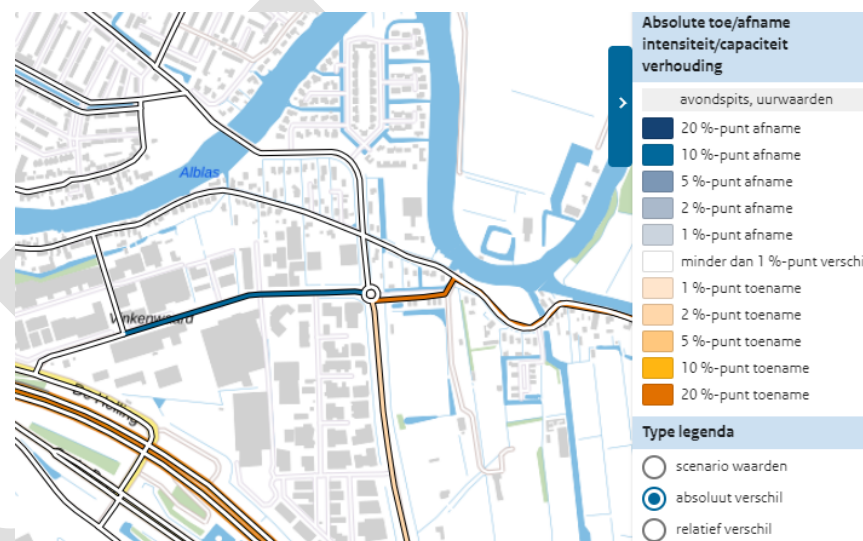


Figuur 14 Conflictpunten auto-fiets in Autoverbinding via Haven-Zuid

X. **Oplossingsrichting: 4-poten discussie Nico Wensveenrotonde**

Momenteel wordt de 4^e poot van de Nico Wensveenrotonde alleen gebruikt als ingang van het sportpark. Met een aanpassing kan deze gekoppeld worden aan de Vinkenpolderweg. Naar verwachting zal dit voor minder hinder zorgen op de Edisonweg. Aan de andere kant heeft zo'n aansluiting een verkeersaantrekkende werking wat voor meer verkeer ten zuiden van de rotonde zorgt.

De Mobiliteitsscan laat dit tweede zien. De I/C verhouding neemt toe op de Edisonweg (noord/zuid). Vanwege de versimpelde aard van dit model kan verder niks gezegd worden over het effect op het stuk Vinkenpolderweg tussen de Oude Torenweg en de Bas Verhoevenweg.



Figuur 15 Maatregel 4e poot: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

5.2.4 Nieuw infrastructuur (bouwen)

De nieuwe infrastructuur maatregelen zijn onderverdeeld in maatregelen in het dorp, maatregelen naar Nieuw-Lekkerland, en overig.

Maatregelen in het dorp

Nieuwe infrastructuur: Maatregelen in het dorp	Extra ontsluiting Alblas (auto)	Extra ontsluiting Alblas (langzaam verkeer)
Bereikbaarheidsverbetering	+	+
Afhankelijkheid van derden	+	+
Maatschappelijk draagvlak	+	+
Inhoudelijke complexiteit	+	+
Verwachte doorlooptijd	+	+
Kostenniveau	+	+

Nieuwe infrastructuur: Maatregelen in het dorp	3e ontsluiting van het dorp	Ongelijkvloerse fietsoversteek Edisonweg
Bereikbaarheidsverbetering	+	+
Afhankelijkheid van derden	+	+
Maatschappelijk draagvlak	+	+
Inhoudelijke complexiteit	+	+
Verwachte doorlooptijd	+	+
Kostenniveau	+	+

XI. Oplossingsrichting: Extra ontsluiting over de Alblas

Een derde ontsluiting van Alblasserdam biedt kansen zowel de problematiek op de Dam / de haven als op de Edisonweg te verminderen. Deze kan vormgegeven worden als extra verbinding over de Alblas tussen de Waalsmondelaan en de Voltastraat. Reizigers gaan van De Helling via de Edisonweg naar de Voltastraat.

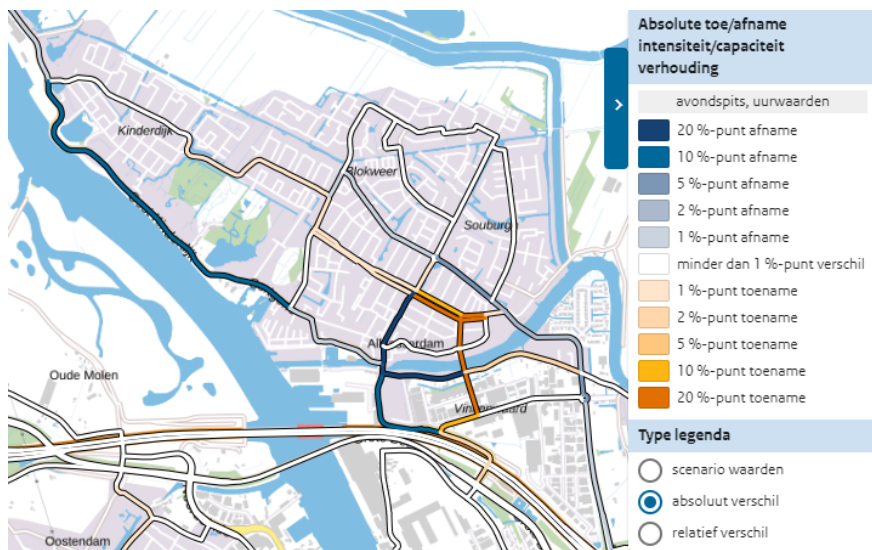
Dit biedt een alternatief voor de Dam en Oude Torenbrug. Figuur 16 laat een afname van gemiddeld 40% van het verkeer op de Dam ter hoogte van de kruising met de Haven zien. Dit heeft, naast een betere doorstroming, ook positieve effecten voor wat betreft de verkeersveiligheid van fietsers op de kruising de Dam – de Haven.

De Mobiliteitsscan¹¹ laat een lichte afname van verkeer op de Nico Wensveenrotonde zien. Echter, de toekomstige I/C-verhouding is hier nog dusdanig hoog dat de huidige problematiek zich niet verbetert.

Het verkeer op de aansluitingswegen van de nieuwe ontsluiting neemt toe: Van Eesterensingel (+ ~300%) en Voltrastraat (+ ~25%). De I/C verhoudingen stijgen hier van 0,7 naar 0,89. Als gevolg van deze toename zal kortom regelmatig congestie ontstaan. Ook hier geldt dus dat het belangrijk is rekening te houden met de verwerking van het verkeer aansluitend de nieuwe ontsluiting. Grote veranderingen in intensiteiten op de Plantageweg – Van Eesterensingel vereisen heroverweging van de inrichting.

¹¹ De mobiliteitsscan is een online-instrument waarmee (brede) verkeersanalyses gedaan kunnen worden ten aanzien van ruimtelijke planvorming en effecten daarvan op mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid. De Mobiliteitsscan is sinds 2017 eigendom van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wordt beheerd door Rijkswaterstaat f(www.mobiliteitsscan-info.nl/).



Figuur 16 Maatregel ontsluiting over de Alblas: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

Een alternatief is denkbaar waarin deze extra verbinding alleen voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd. De fiets- en voetgangersroute over de Alblas wordt hiermee veiliger, rustiger en comfortabeler. Ook biedt dit een snelle verbinding met het ontwikkelgebied Poort aan de Noord en daarmee kansen voor het openbaar vervoer.

Belangrijk aandachtspunt is dat deze verbinding (zowel auto als langzaam verkeer) meer ruimte vereist dan momenteel beschikbaar is in het verlengde van de Waalsmondelaan. Dit betekent dat voor deze extra ontsluiting één of meer (woon)panden moeten worden verwijderd.

¹² Er wordt doorgaans een grens van IC 0,8 aangehouden voor het ontstaan van congestie (met enige regelmaat).

XII. Oplossingsrichting: Realisatie 3^e ontsluiting van dorp

Een volgende mogelijkheid om de twee toegangswegen het dorp in te ontlasten is de aanleg van de extra toegangsweg aan de oostzijde van het dorp. De ruimte hiervoor is echter beperkt. De enige optie is realisatie van een nieuwe weg vanaf afrit 22 Noord, via het Sportpark, over de Alblas, langs Kortland (ten oosten van de Souburgse molen) en weer de Alblas over tegenover de skatebaan en Plantageweg.

De Mobiliteitsscan laat een 50% afname van verkeer op de Edisonweg zien (I/C verhouding naar <math><0,5^{12}</math>) als gevolg van deze maatregel. De avondspits intensiteit op de 3^e ontsluitingsweg bevat dan ca. 2.200 mvt/uur (NRM West in 2040 Hoog-scenario). Kortom, een derde ontsluiting ontlast de oostelijke toegangsweg. Het effect op De Helling en de Haven is echter beperkt.

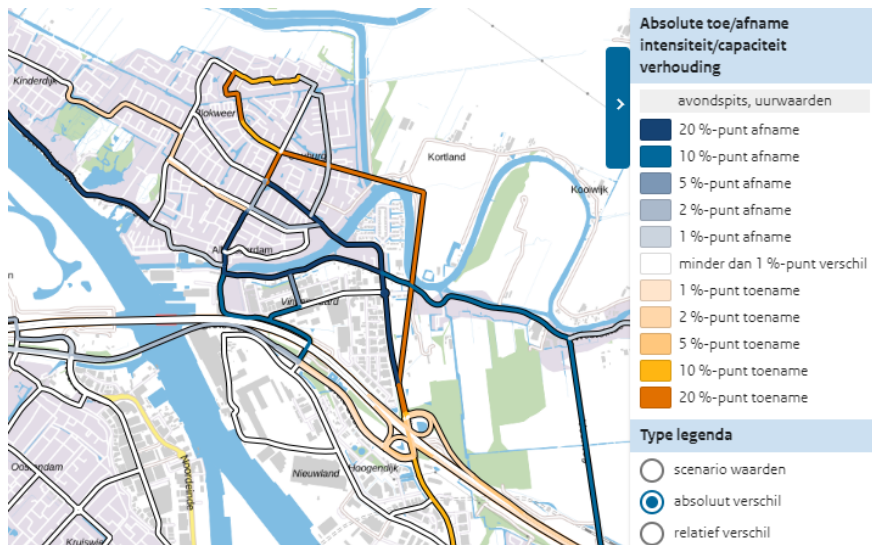
Voorwaarden voor daadwerkelijk gebruik zijn dat de ontsluiting zo direct én snel mogelijk is (dus een korte route en zo flauw mogelijke bocht bij Kortland) en dat het verschil in maximumsnelheid tussen bestaande en nieuwe route zo groot mogelijk is. Deze nieuwe weg is daarom in de Mobiliteitsscan ingericht als GOW80 km/h met 2x1 rijstroken. Deze route wordt hierdoor een aantrekkelijk alternatief (w.b.t. reistijd) voor bestemmingen ten noorden van de Randweg en Parallelweg. De hogere maximumsnelheid (en vergelijkbare afstand) resulteert in een reistijd afname van 40% (210 sec versus 125 sec).

Uit figuur 11 blijkt dat een derde ontsluiting niet alleen een positief effect op de Edisonweg heeft, maar dat ook andere wegen waaronder De Helling, de Dam en het Dijklint. Tegelijkertijd neemt het verkeer op de Plantageweg, Sportlaan en Anjerstraat met 50% toe. Dit vereist mogelijk aanpassingen aan de inrichting.

De aansluiting aan de oostzijde van Alblasserdam is nu ingetekend in het verlengde van het groen/de skatebaan, aansluitend op de Plantageweg.

Een alternatief is de Mesdaglaan, echter is dit zodanig noordelijk dat de hoeveelheid afgevangen verkeer, naar verwachting, beperkt zal zijn.

Middels een nadere inpassingsstudie moet worden onderzocht of de voorgestelde 3^e ontsluiting ook daadwerkelijk ruimtelijk haalbaar is.



Figuur 17 Maatregel 3^e ontsluiting: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding¹³

Fietsverkeer, veelal scholieren, kruisen nu gelijkvloers met de drukke wegen de Grote Beer en Edisonweg. Een fietslus onder de Edisonweg is een mogelijk alternatief voor de oversteek om de doorstroom en veiligheid te verbeteren. Zowel fietsers als motorvoertuigen hebben profijt van deze maatregel.

De ongelijkvloerse fietsoversteek kan een positief effect hebben op de doorstroming op het kruispunt. Dit moet middels een modelstudie nader worden onderzocht.



Figuur 18 Voorbeeld fietsonderdoorgang (Houten)

XIII. Oplossingsrichting: Ongelijkvloerse fietsoversteek Edisonweg

Het realiseren van een ongelijkvloerse doorgang voor fietsverkeer ter hoogte van de Edisonweg en het Molenpad heeft in het GVVP hoge prioriteit gekregen. Deze maatregel omvat een lus onder de N915, Grote Beer en de Edisonweg.

¹³ De absolute afname van verkeer op de Oost Kinderdijk in de modellen is een resultaat van de robuustheid van de Mobiliteitsscanner. Verder onderzoek is nodig om effecten met meer zekerheid te duiden.

Maatregelen naar Nieuw-Lekkerland

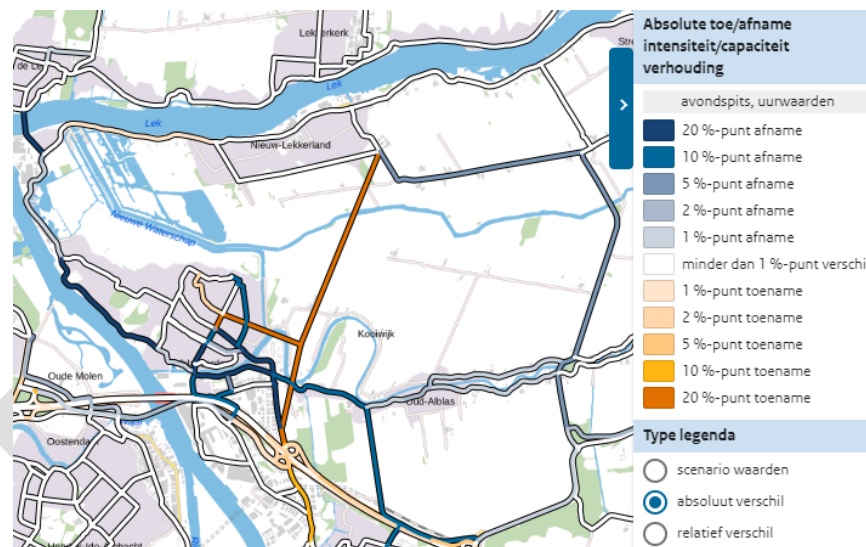
Nieuwe infrastructuur: Maatregelen naar Nieuw-Lekkerland	3e ontsluiting doortrekken	Extra verbinding Nieuw-Lekkerland
Bereikbaarheidsverbetering	F	F
Afhankelijkheid van derden	F	F
Maatschappelijk draagvlak	F	F
Inhoudelijke complexiteit	F	F
Verwachte doorlooptijd	F	F
Kostenniveau	F	F

XIV. *Oplossingsrichting: Doortrekken 3^e ontsluiting richting Nieuw-Lekkerland*

De extra ontsluiting kan in potentie ook worden doorgetrokken richting Nieuw-Lekkerland. De ontsluiting loopt dan vanaf afrit 22, via het Sportpark, over de Alblas, langs Kortland en dan naar de kruising N480-Elzenweg.

Deze weg, ook ingericht als GOW80 met 2x1 rijstroken, is een aantrekkelijk alternatief voor reizigers van de A15 naar Nieuw-Lekkerland. Voor bewoners van Nieuw-Lekkerland geldt een 33% afname in reistijd (9:18 versus 6:15). Daarnaast heeft deze maatregel ook een positief effect op de verkeersdruk op een aantal locaties: de Dijk richting Kinderdijk, De Helling, de kruising Dam - Haven, de Edisonweg, en de Vinkenspolderweg. Kortom, zowel reizigers van en naar Nieuw-Lekkerland, als van en naar Alblasserdam hebben voordeel van deze ontsluiting.

Deze maatregel is echter wel complex in uitvoering. Er is grote afhankelijkheid van derden gezien de voorgelegde ontsluiting grotendeels in de gemeente Molenlanden ligt.



Figuur 19 *Maatregel doortrekken 3^e ontsluiting: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding*

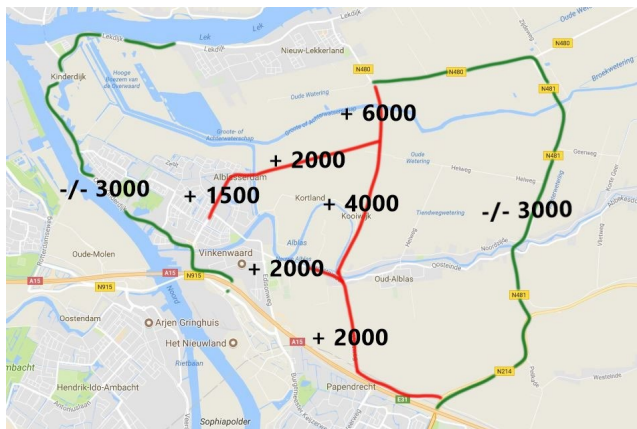
XV. *Oplossingsrichting: Extra verbinding Nieuw-Lekkerland*

Een extra verbinding naar Nieuw-Lekkerland is ook opgenomen in het GVVP, zoals weergegeven in Figuur 20. Deze ontsluiting loopt in het verlengde van de Veerweg bij Oud Alblas naar Nieuw-Lekkerland.

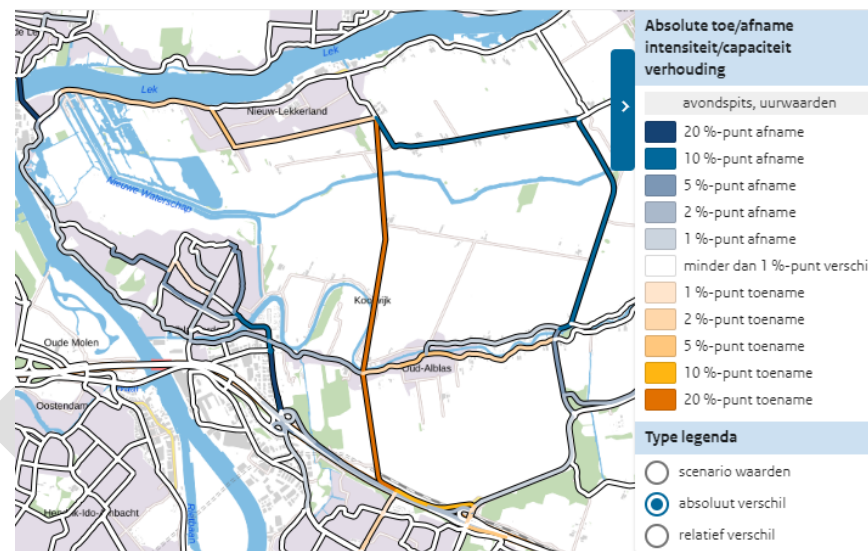
Het doel van deze verbinding is het verlichten van de verkeersdruk op de route De Helling – Haven – Dam – dijklint. In andere woorden, het verkeer naar Nieuw-Lekkerland gaat niet meer via Alblasserdam.

De Mobiliteitsscan laat zien dat het verkeer op het dijklint af neemt met 15%. Er is ook een afname van verkeer te zien op de Edisonweg, Oude Torenweg, en Vinkenspolderweg. De I/C verhouding blijft echter wel hoog op deze wegen. De scan laat ook zien dat de nieuwe weg veel verkeer zal afnemen van de N480 en N481. De afnames op de genoemde wegen zijn in lijn met de gepresenteerde model resultaten in het GVVP.

Voor de zijverbinding die aansluit op de Mesdaglaan-Plantageweg in Alblasserdam geldt, zoals eerder benoemd, dat de verwachting is dat dit onvoldoende verkeer afneemt van de bestaande ontsluitingswegen.



Figuur 20 Intensiteiten verkeersmodel (GVVP)



Figuur 21 Maatregel Extra verbinding Nieuw-Lekkerland: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

Overige nieuwe infrastructuur maatregelen

Nieuwe infrastructuur: Overige maatregelen	Parallelweg Vinkenvolderweg	Parallelweg A15 60 km/h
Bereikbaarheidsverbetering	F	F
Afhankelijkheid van derden	F	F
Maatschappelijk draagvlak	F	F
Inhoudelijke complexiteit	F	F
Verwachte doorlooptijd	F	F
Kostenniveau	F	F

Nieuwe infrastructuur: Overige maatregelen	Parallelweg A15 80 km/h	Nieuwe lightrail verbinding
Bereikbaarheidsverbetering	F	F
Afhankelijkheid van derden	F	F
Maatschappelijk draagvlak	F	F
Inhoudelijke complexiteit	F	F
Verwachte doorlooptijd	F	F
Kostenniveau	F	F

Nieuwe infrastructuur: Overige maatregelen	Extra ontsluiting bedrijventerreinen
Bereikbaarheidsverbetering	F
Afhankelijkheid van derden	F
Maatschappelijk draagvlak	F
Inhoudelijke complexiteit	F
Verwachte doorlooptijd	F
Kostenniveau	F

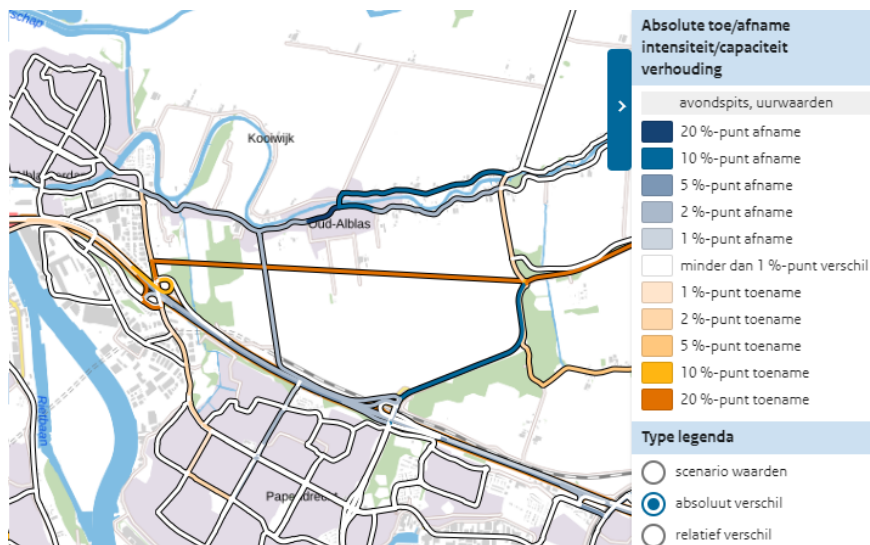
XVI. Oplossingsrichting: Parallelweg Vinkenvolderweg naar Oud Alblas

Sluipverkeer vormt een probleem op de Vinkenvolderweg van en naar Oud Alblas. Een nieuwe hoofdstructuur in de vorm van een parallelweg aan de Vinkenvolderweg, van de Edisonweg aansluitend op de N481/N214, kan voor verlichting zorgen.

De Mobiliteitsscanner laat zien dat het gewenste effect, afname aan verkeer op de Vinkenvolderweg, beperkt is. De afname ligt tussen de 1% en 10%, en de I/C verhouding (west-oost richting, avondspits) blijft maximaal. Wel is er een substantiële afname in verkeer door Oud-Alblas als gevolg van de parallelweg.

Een neveneffect van de parallelweg is een afname van verkeer op de Rijksweg (~5%) en de aansluitende N214 (-10 tot 15%) in combinatie met een substantiële toename van verkeer op de rest van de N214. Hier stijgt de I/C verhouding boven de 0,8, wat betekent dat er met enige regelmaat congestie op zal treden. Verder zorgt de parallelweg voor een verder toename van verkeer.

Deze maatregel zorgt kortom niet voor een substantiële verbetering van de bereikbaarheid van Alblasterdam. De parallelstructuur ligt hiernaast grotendeels in de gemeente Molenlanden, waardoor de afhankelijkheid van derden groot is.

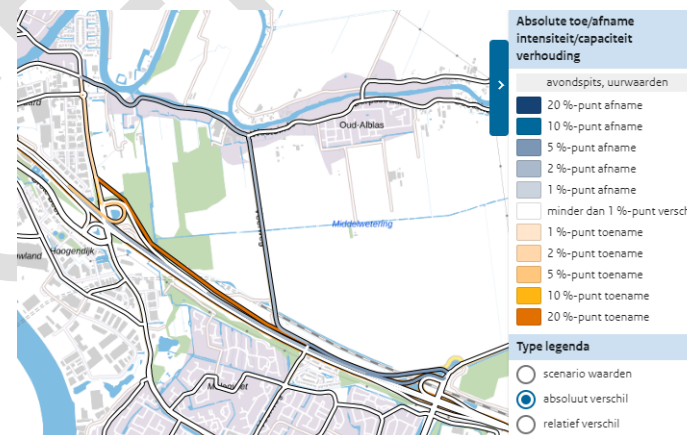


Figuur 22 Maatregel parallelweg Vinkerpolderweg: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

weggenomen wordt. De variant met een parallelweg 80 km/h trekt meer verkeer van de Vinkerpolderweg.

In beide varianten is te zien dat verkeer op de Edisonweg verder toeneemt. Dit is momenteel al een locatie waar automobilisten vertraging ervaren. Deze oplossing draagt dus niet bij aan verbetering van de bereikbaarheid van Alblasterdam. Al het verkeer wat van de Vinkerpolderweg gehaald wordt verplaatst zich naar de Edisonweg.

Zowel vorig onderzoek als deze analyse wijzen uit dat een parallelweg langs de A15 niet realistisch als alternatief voor de Vinkerpolderweg-Westende.

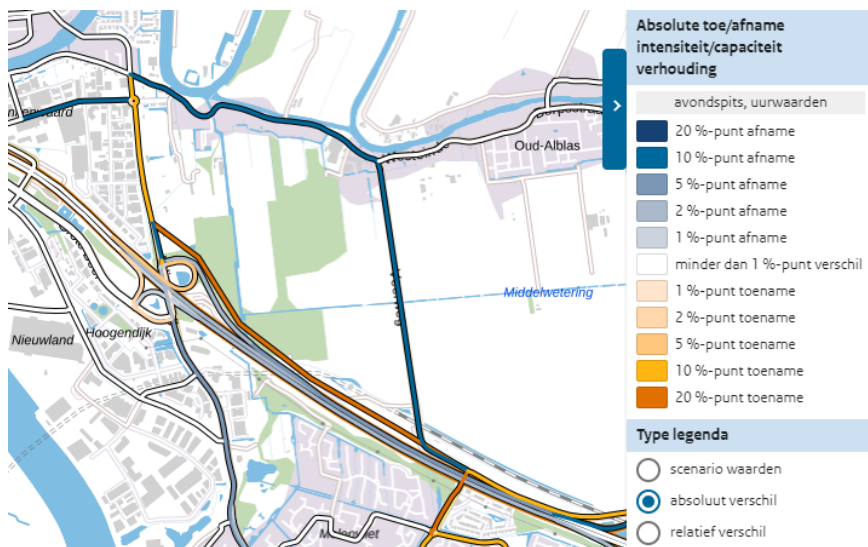


Figuur 23 Maatregel parallelweg A15 60 km/h: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

XVII. Oplossingsrichting: Parallelweg A15

De parallelweg kan ook langs de A15 gelegen worden. Deze optie is eerder onderzocht door het Waterschap in samenwerking met o.a. de gemeente Alblasterdam. Uitgangspunt in dit onderzoek was dat de weg een vergelijkbare vormgeving zou krijgen met de Veerweg. Uit het onderzoek is naar voren gekomen 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.

Met de Mobiliteitsscan zijn twee varianten geanalyseerd: 60 km/h en 80 km/h. Voor een verbinding met een maximumsnelheid van 60 km/h geldt dat de verkeersafname op de Edisonweg minimaal is. Er is weinig verandering in de I/C verhouding, wat zegt dat er weinig sluipverkeer



Figuur 24 Maatregel parallelweg A15 80 km/h: Absolute toe/afname Intensiteit / Capaciteit verhouding

De haalbaarheid van deze oplossingsrichting is echter lastig. De afhankelijkheid van Rijk, provincie en andere gemeenten is allereerst groot. De aanleg is bovendien complex vanwege het kruisen van waterstructuren (de Hollandse IJssel en de Lek). En de benodigde investering is fors. Deze oplossingsrichting vereist kortom veel lobbywerk. Hierbij merken we op dat het reizigerspotentieel zeer waarschijnlijk niet overeenkomt met de kosten van lightrail verbinding.

XIX. Oplossingsrichting: Extra ontsluiting bedrijventerreinen

De laatste oplossingsrichting richt zich op het verkeer ten zuiden van de A15. Ook hier is afwikkeling van het verkeer (Nieuwland Parc) tijdens de (avond) spits slecht. De uitgangen (Van Waenaweg en Staalindustrieweg) kunnen de hoeveelheid verkeer in het korte tijdsbestek niet verwerken.

Deze maatregel omvat daarom een extra uitgang in het verlengde van de afrit 22 op de A15. De nieuwe weg verbindt de Van Hennaartweg en Grote Beer/N915. Hiermee wordt in theorie ook de Edisonweg Zuid en Grote Beer ontlast van verkeer van en naar het bedrijventerrein.

De effecten van deze maatregel zijn niet te toetsen met de Mobiliteitsscan. De wegen in dit bedrijventerrein hebben een referentie intensiteit van 0 voertuigen in de avondspits vanwege de zonering van het gebied. Dit betekent dat er geen toetsing van het oplossend vermogen uitgevoerd kan worden. Hiervoor is kortom een aanvullende studie nodig.

XVIII. Oplossingsrichting: Nieuwe lightrail verbinding

Een nieuwe lightrail verbinding tussen Rotterdam – Alblasterdam – Dordrecht maakt het OV-vervoer binnen de Drechtsteden, maar ook richting regio Rotterdam, aantrekkelijker. Deze verbinding kan worden gecreëerd worden door de bestaande metro vanuit Capelle aan den IJssel, door te trekken naar Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek en vervolgens Alblasterdam.

Met de Waterbus is op een doordeweekse ochtend het centrum van Rotterdam of Dordrecht binnen 30 minuten bereiken vanuit Alblasterdam (zie paragraaf 3.6.2). Verder kunnen reizigers per bus naar omliggende gebieden.

Een lightrail verbinding heeft, met zijn frequentie, capaciteit en temporale dekking (avonduren), een positief effect hebben op de bereikbaarheid van Alblasterdam.

5.3 Pakketten

Vanuit de analyse van de kansrijkheid houden we enkele oplossingsrichtingen over. Deze hebben allen een eigen complexiteit, die samenhangt met verschillende ambitieniveaus: quick wins, Optimaliseren en ambitieus.

Elk pakket bevat maatregelen die in verschillende gradaties de bereikbaarheid van Alblasserdam vergroten en oplossingen voor het gestelde probleem bieden. Een combinatie van oplossingsrichtingen uit verschillende pakketten kunnen samen een integrale oplossing vormen.

Quick Wins

In het pakket Quick Wins zitten betaalbare en snel implementeerbare oplossingsrichtingen die positief bijdragen aan het oplossen van het gestelde probleem. Dit betreft enerzijds strategische keuzes die de komende jaren moeten worden gemaakt en anderzijds het verleggen van de fietsverbinding van de Dam – Haven naar de Zuiderstek. Dit vermindert de druk op de kruising en biedt een veiliger alternatief voor fietsers. Er is hier reeds infrastructuur aanwezig.

Optimaliseren

Het optimaliseren van aanwezige faciliteiten is vaak een realistische en effectieve tussenligger. Deze maatregelen hebben grotere bereikbaarheidseffecten en hebben behapbare complexiteit, doorlooptijd, en kostenniveau.

Dit ambitieniveau bevat het optimaliseren van twee kruisingen met de Edisonweg en verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein door een extra ontsluiting. Ook verbetering van het bestaande OV maakt hier onderdeel van uit.

Ambitieus

In dit ambitieniveau wordt de bereikbaarheid van Alblasserdam versterkt met een nieuwe (auto) verbinding in de vorm van een derde ontsluiting, een extra ontsluiting over de Alblas of een nieuwe verbinding voor autoverkeer via Haven-Zuid. Gezien de complexiteit maakt ook Poort aan de Noord onderdeel van dit pakket uit.

Tabel 2 Pakketten met oplossingsrichtingen

Oplossings-richting	Quick wins	Optimaliseren	Ambitieuus
I	Strategische keuzes woningbouw		
II	Strategische parkeervoorzieningen keuze		
IV	Routekeuze automobilisten		
VIII	Fietsverbinding via Haven-Zuid naar westzijde		
III		Investeren in duurzaam vervoer	
V		Verbeteren bestaand OV	
VII		Nico Wensveenrotonde	
XIII		Ongelijkvloerse fietsoversteek Edisonweg	
XIX		Extra ontsluiting bedrijventerreinen	
VI			Transferium Poort aan de Noord
IX			Autoverbinding via Haven-Zuid naar westzijde
XI			Extra ontsluiting over de Alblas
XII			Realisatie 3 ^e ontsluiting van dorp

6 Conclusies

Deze bereikbaarheidsvisie geeft inzicht in de verwachte knelpunten richting 2040 en geeft een beeld van mogelijke oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid van Alblasserdam op een gewenst niveau te krijgen. De belangrijkste conclusie is dat, zonder bijsturing, de bereikbaarheid van Alblasserdam richting 2040 zal verslechteren. De oorzaak hiervan zit enerzijds in de autonome verkeersontwikkeling en anderzijds in de extra woningbouw die gepland staat in Alblasserdam. De bereikbaarheid ziet er in 2040, naar verwachting en zonder bijsturing, als volgt uit:

Structurele vertraging op het wegennet van Alblasserdam

- Iedere werkdag zal, met name in de avondspits, sprake zijn van vertraging voor autoverkeer op de corridors De Helling/Dam/Haven en Edisonweg/Oude Torenweg. Deze vertraging zal naar verwachting circa enkele minuten bedragen.
- Deze vertraging is ook van toepassing op het openbaar vervoer (bus) en hulpdiensten.
- Kruisend verkeer, waaronder fietsers, zal ook hinder ondervinden bij het oversteken.
- Toenemende hinder voor omwonenden.

Het openbaar vervoer heeft een bereikbaarheidswaarde, maar biedt onvoldoende meerwaarde voor de bereikbaarheid zonder “impuls”

- Het openbaar vervoer (bus en Waterbus) blijft voor bepaalde reizen (en op bepaalde momenten) een aantrekkelijke reisvorm.
- Zonder “impuls” in kwaliteit en deels in kwantiteit, is er geen reden te verwachten dat het gebruik van openbaar vervoer significant zal toenemen.

De oplossingsstrategie / Stappen

1. Bepaal de mate van het bereikbaarheidsprobleem.

Het fundament van de te kiezen oplossingsstrategie is gekoppeld aan de politieke doelstelling en het bijbehorende ambitieniveau. Afhankelijk van de politieke keuze kan het bijpassende ambitieniveau in oplossingsrichtingen worden gekozen.

2. Kies voor een bijpassende oplossingsrichting en/of een maatregelenpakket.

In sommige gevallen kan worden gekozen om eerst voor een oplossingsrichting van een lager ambitieniveau (bijvoorbeeld ‘quick wins’) te kiezen om op een later moment voor een oplossingsrichting op een hoger ambitieniveau te kiezen.

Het is mogelijk om een pakket van samenhangende maatregelen te kiezen. De mate van samenhang zal nog nader bestudeerd moeten worden.

3. Organiseer de benodigheden voor de gekozen oplossingsrichting en/of maatregelenpakket.

Via de ‘labels’ van de oplossingsrichtingen is een eerste inschatting te maken in wat nodig is en in welke mate om de gekozen oplossingsrichting en/of maatregelenpakket waar te maken. Denk bijvoorbeeld aan de benodigde (strategische) partners, financiële middelen, menskracht e.d.

4. Stel een actieagenda bereikbaarheid vast.

Via een actieagenda bereikbaarheid kan de gemeenteraad van Alblasserdam de voortgang van het college bewaken en eventueel bijsturen indien nodig. Een uitvoeringsprogramma bereikbaarheid is een mogelijke vorm als nadere uitwerking.

Bijlage I – Verkeersongevallen

Tussen 2014 en 2023 zijn in totaal 686 verkeersongevallen in de gemeente Alblasterdam door de politie geregistreerd. Hieronder vallen alleen de ongevallen die hebben plaatsgevonden op het gemeentelijke wegennet. Hieronder staat een korte uiteenzetting van deze ongevallen.

- Er heeft één dodelijk ongeval plaatsgevonden waarbij twee mensen zijn verongelukt.
- In totaal hebben er 163 ongevallen plaatsgevonden waarbij door minstens één van de partijen letsel is opgelopen, dit heeft geleid tot 180 gewonden.
- Van de 180 gewonden vallen 128 gewonden in de kwetsbare groep (voetgangers, fietsers, bromfietzers)
 - Er zijn een aantal locaties die opvallen qua aantal ongevallen en betrokken partijen:
 - Dam (tussen De Helling en Haven)
 - Edisonweg / De Helling
 - Nico Wensveenrotonde
 - West Kinderdijk
 - Randweg / Vondellaan
 - Randweg / Plantagelaan
 - Edisonweg / Kelvinring
- Daarnaast valt de kruising Edisonweg / N915 op wegens het hoge aantal ongevallen waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers zijn betrokken (4 ongevallen in de afgelopen 2 jaar).



Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 19% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2018 t/m Q2 2023

Colofon

OPDRACHTGEVER Gemeente Alblasserdam
dhr. Lintsen

UITGAVE Movares Nederland B.V.
Projectteam
Hans Heukels
Masha Odijk
Hans Zuiver

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

TELEFOON +31 30 265 5555

ONDERTEKENAAR Heukels H (Hans)
hans.heukels@movares.nl

PROJECTNUMMER M005549

KENMERK X06-HH-RAP-23008164

© 2024, Movares Nederland B.V.

 **Movares** samen werkt het