

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Alblasserdam



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

Gemeente Alblasserdam

Afdeling Buitenruimte

27 november 2017

INHOUDSOPGAVE

	Pag.		Pag.
1. SAMENVATTING	3	10. VERKEERSVEILIGHEID	25
2. INLEIDING	3	10.1 Verkeersveiligheid algemeen	
2.1 Ambitie Alblasserdam		10.2 Totaal aantal ongevallen per vervoerswijze	
2.2 Omgevingswet		10.3 Locaties slachtofferongevallen	
2.3 Doel van het GVVP		10.4 Auto slachtofferongevallen	
2.4 Afweging		10.5 Voetgangersslachtofferongevallen	
2.5 Behandelingsprocedure		10.6 (brom) Fietsslachtoffers	
2.6 Leeswijzer		10.7 Gedragsbeïnvloeding	
3. AANBEVELINGEN	5	11. PARKEREN	29
4. RUIMTELIJKE ORDENING	7	11.1 Parkeren algemeen	
4.1 Regelgeving en beleid		11.2 Parkeren centrum	
4.2 Fysieke ontwikkelingen		11.3 Schil om het centrum	
4.3 Regionale ambities		11.4 Parkeernormen	
4.4 Ontwikkelingsclusters		12. OPENBAAR VERVOER	32
4.5 Ruimtelijke ordening in relatie tot verkeer		12.1 Algemeen	
5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID	10	12.2 Discussie routing openbaar vervoer	
5.1 Algemeen		12.3 Toegankelijkheid bushaltes	
5.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit		12.4 Waterbus	
5.3 Actieprogramma luchtkwaliteit		12.5 Busstation Grote Beer / de Helling	
5.4 Oplaapunten		13. BEWEGWIJZERING	35
5.5 Groenstructuurplan		14. UITWERKINGEN	36
6. TOERISME	12	14.1 Nieuwe verbinding met Nieuw Lekkerland	
6.1 Visitormanagement werelderfgoed Kinderdijk		14.2 Dam—Plantageweg	
6.2 Beleidsvisie Recreatie en Toerisme		14.3 Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer	
7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER	14	14.4 Vinkerpolderweg	
7.1 Landelijk wegennet		15. BIJLAGEN	41
7.2 Regionaal wegennet Drechtsteden		Bijlage 1 Etmaalintensiteiten Basisjaar 2015 in mvt/uur	
7.3 Regio Alblasserwaard		Bijlage 2 Etmaalintensiteiten in 2030 in mvt/uur	
8. LOKAAL AUTONETWERK	16	Bijlage 3 Verschil tussen 2015 en 2030 etmaal intensiteit in mvt/uur	
8.1 Ontwikkeling		Bijlage 4 Schetsen kruispunt Dam—Plantageweg	
8.2 Doorkijk 2030		Bijlage 5 Schetsen kruispunt van Eesterensingel—Plantageweg	
8.3 Wegencategoriseringsplan Alblasserdam		Bijlage 6 Woningbouwprojecten	
8.4 Nadere studies op onderdelen van het lokale wegennet			
8.5 Route gevaarlijke stoffen			
8.6 Calamiteitenroute			
9. LANGZAAM VERKEER	21		
9.1 (brom)Fietsverkeer			
9.2 Ontbrekende schakels fietsnetwerk			
9.3 Voetgangers			
9.4 Mensen met een handicap			

1. SAMENVATTING

Het GVVP Alblasserdam bevat de visie op het gebied van Verkeer en Vervoer (V&V), waarbij voldaan wordt aan landelijke c.q. regionale normen en (als afgeleide van die normen) een leidraad is voor gemeente Alblasserdam bij de ontwikkeling of uitvoering van lokaal beleid op V&V-gebied.

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

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

Alblasserdam heeft al vrij veel zaken oppakt om de veiligheid en leefbaarheid op verkeer en vervoersgebied te handhaven of te verbeteren. Dat gebeurt o.a. in samenwerkingsverbanden in de regio, met Drechtsteden en andere partners zoals Provincie en RWS. In dit GVVP wordt nader ingegaan op die punten die nog verder verbeterd kunnen worden. Een opsomming van aanbevelingen is terug te vinden in hoofdstuk 3. Geconstateerd kan worden, dat naast het voorgestelde UITVOERINGSPROGRAMMA (hoofdstuk 15) 3 items hoge prioriteit moeten krijgen om Alblasserdam veilig, leefbaar en bereikbaar te houden, t.w.:

- Het nemen van verdergaande maatregelen op de toegangswegen om Alblasserdam naar de toekomst toe bereikbaar, veilig en toegankelijk te houden.
- Verder onderzoek naar het verhogen van de parkeer capaciteit rondom het centrum;
- Het benoemen van een calamiteitenroute;

2. INLEIDING

In een GVVP wordt een breed gedragen samenhangend beleid met betrekking tot verkeer en vervoer voor de korte en lange termijn vastgelegd. In *de samenlevingsagenda* staat dat aandacht moet worden besteed aan de aspecten *leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid*. Naast de bereikbaarheid zullen deze aspecten (zoals in het collegebesluit toegezegd) in het GVVP aan de orde komen.

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

2.1 Ambitie Alblasserdam

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

Deze ambitie is als leidraad gehanteerd voor dit GVVP.

2.2 Omgevingswet

Naar verwachting wordt in 2020 / 2021 een nieuwe Omgevingswet van kracht. Het ruimtelijke beleid van de gemeente Alblasserdam moet in een omgevingsvisie aan de Omgevingswet voldoen. Het verkeer- en vervoerbeleid zal binnen de omgevingsvisie een belangrijke rol spelen. Het GVVP zal als onderlegger dienen voor de nog op te stellen omgevingsvisie Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet.

Een vastgesteld GVVP gebruiken als onderlegger voor de nog op te stellen Omgevingsvisie voor Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet (2020/2021).

Aanbeveling 2.1

2.3 Doel van het GVVP

Het doel is om in het GVVP alle aspecten met betrekking tot verkeer en vervoer eenduidig en in samenhang bij elkaar te brengen om vervolgens daarmee een maatschappelijk en bestuurlijk breed gedragen beleid voor de korte en lange termijn vast te leggen. Het GVVP heeft betrekking op de periode tot en met 2028.

Het GVVP fungeert als onderlegger voor een omgevingsvisie die wordt opgesteld in het kader van de nieuwe Omgevingswet (na 2020/2021). Tevens dient dit plan als onderlegger voor te maken afwegingen bij ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.

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

2.4 Afweging

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

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

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

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

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

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

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

Aanbeveling 2.2

2.5 Behandelingsprocedure

Met de basisnota GVVP is invulling gegeven aan fase 1 (conform de raadinformatiebrief van 20 juni 2017).

Na bestuurlijke behandeling kan de basisnota GVVP na eventuele bijstelling (fase 2) het worden vrij gegeven voor in- en meespraak (fase 3). Op grond van de uitkomsten van de in- en meespraak wordt de basisnota GVVP bijgesteld en bestuurlijk behandeld, resulterend in een bestuurlijk vastgesteld GVVP.

2.6 Leeswijzer

Na de INLEIDING (hoofdstuk 2) worden de AANBEVELINGEN (hoofdstuk 3) gegeven en achtereenvolgens wordt ingegaan op beleidsvelden, soorten verkeerdeelnemers en aandachtsgebieden op gebied van verkeer en vervoer beschouwd in relatie tot het GVVP. Per onderwerp worden bevindingen/conclusies en waar mogelijk aanbevelingen weergegeven. Tenslotte wordt in hoofdstuk 14 UITWERKINGEN een aantal ideeën uitgewerkt.

- 3. AANBEVELINGEN**
- 2. INLEIDING**
- 2.1 *Een vastgesteld GVVP gebruiken als onderlegger voor de nog op te tellen Omgevingsvisie voor Alblasserdam in het kader van de nieuwe Omgevingswet (2020 /2021). **Pagina 3***
- 2.2 *Bij elke ontwikkeling in Alblasserdam moet worden gezocht naar een balans tussen o.a. veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economische aspecten. **Pagina 4***
- 4. RUIMTELIJKE ORDENING**
- 4.1 *Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moeten de consequenties ten aanzien van verkeer en vervoer in een vroeg stadium in beeld worden gebracht. Denk hierbij aan de verkeersproductie, ontsluiting stallings gelegenheid e.d. **Pagina 9***
- 5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID**
- 5.1 *De duurzaamheid, leefbaarheid en het milieu kunnen worden verbeterd door te investeren in: meer oplaadpunten, stimuleren van deelauto's, stimuleren van fietsbewegingen, stimuleren gebruik waterbus, minder werk – werk verkeer per auto van de gemeentelijke organisatie en het voorkomen van bronverontreiniging. **Pagina 10***
- 5.2 *Nader onderzoek naar de milieueffecten door het openstellen voor het vrachtverkeer via de Oude Torenweg/brug. **Pagina 10***
- 5.3 *Bij het opstellen van het Groenstructuurplan rekening houden met effecten op verkeersgedrag en verkeersveiligheid. **Pagina 11***
- 6. TOERISME**
- 6.1 *De focus van visitormanagement richten op het spreiden van het auto verkeer en het parkeren. **Pagina 12***
- 6.2 *De opvang van extra verkeerstromen opvangen via vervoer over water door o.a. te investeren in de transferiumfunctie aan de Zuiderstek Havengebied). **Pagina 13***
- 6.3 *Realisatie van een overstappunt Hoogwaardig Openbaar Vervoer nabij de afrit van de snelweg. **Pagina 13***
- 6.4 *Bij de ontwikkeling van de haven zet de gemeente in op een transferiumfunctie voor het molengebied en alternatief vervoer tussen het havengebied en de molens. **Pagina 13***
- 7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER**
- 7.1 *Intensivering van de bestuurlijke lobby om het landelijk en regionaal wegennet rondom Alblasserdam qua capaciteit op orde te brengen, zoals A15 quick win maatregelen, A15/N3/N214 -knoop. **Pagina 15***
- 7.2 *Intensivering van de bestuurlijke lobby om de overlast van groot onderhoud aan de brug over de Noord en de N3 voor Alblasserdam te minimaliseren. **Pagina 15***
- 7.3 *Samen met de regio Alblasserwaard inzetten op het uitvoeren van regionale maatregelen. **Pagina 15***
- 8. LOKAAL AUTO NETWERK**
- 8.1 *De ontwikkeling van het autoverkeer op het wegennet van Alblasserdam nauwlettend volgen door regelmatig uitvoeren van verkeerstellingen en het opstellen van prognose berekeningen met behulp van het rekenmodel voor de Regionale Verkeers- Milieu Kaart. **Pagina 17***
- 8.2 *Zorgdragen voor overeenstemming tussen het gewenste gebruik van wegen en straten en de inrichting ervan. **Pagina 18***
- 8.3 *Nader onderzoek uitvoeren met betrekking tot een nieuwe verbinding met Nieuw Lekkerland, de inrichting en gebruik van de Dam – Planta geweg, openstelling voor het vrachtverkeer van de Oude Torenweg/brug en het monitoren van de ontsluiting containertransferium. **Pagina 19***
- 8.4 *De nieuwe verbindingsweg met Nieuw Lekkerland op de regionale bestuurlijke agenda zetten. **Pagina 19***
- 8.5 *Evaluatie opstellen van de route gevaarlijke stoffen in 2018. **Pagina 20***
- 8.6 *Vastleggen van een calamiteitenroute voor Alblasserdam. **Pagina 20***

9. LANGZAAM VERKEER

9.1 *Realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zoals: fietspad dijklint, fietspad Ganzerik – Zwanebloem – brug Kortlandse molen, fietslus Edisonweg – Molenpad, verbinding Lammetjeswiel en de verbinding Molensingel – Blokweerse molen. In dit kader is het eveneens wenselijk om een voetgangersverbinding te realiseren tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk. **Pagina 22***

9.2 *Zorg dat oversteekplaatsen voor voetgangers voldoen aan de gestelde eisen. **Pagina 23***

9.3 *Houdt de openbare ruimte toegankelijk voor mensen met een handicap door standaard voorzieningen mee te nemen bij herbestrating, reconstructie en nieuw aanleg van de openbare ruimte. Overeenkomstig de samenlevingsagenda zal in het dorp een quick scan worden uitgevoerd. **Pagina 24***

9.4 *Zorg voor maatwerk voor voorzieningen voor mensen met een visuele handicap. **Pagina 24***

9.5 *Zorg voor voldoende invalide parkeerplaatsen algemeen. **Pagina 24***

9.6 *Maak het openbaar vervoer toegankelijk. **Pagina 24***

9.7 *Zorg voor rustpunten op belangrijke looproutes (actieve rustplek) met een onderlinge afstand van maximaal 1000 m. **Pagina 24***

10. VERKEERSVEILIGHEID

10.1 *Breng jaarlijks verslag uit van het verloop en locatie van het aantal ongevallen in Alblasserdam. **Pagina 25***

10.2 *Verbeter de verkeerssituatie op de kruising Plantageweg – van Eesterensingel, wegvak Dam – Plantageweg. En kruising Dam – Haven. **Pagina 27***

10.3 *Blijf in samenwerking met de regio aandacht houden voor de communicatie en acties rondom de verkeersveiligheid m.b.t. (fiets)verkeer. **Pagina 28***

11. PARKEREN

11.1 *Zorg bij een ontwikkeling er voor dat de parkeerdruk niet toeneemt in de omgeving. **Pagina 29***

11.2 *Hanteer duidelijke en goed passende parkeernormen bij ontwikkelingen. **Pagina 29***

11.3 *Stel een nader onderzoek in naar extra parkeercapaciteit voor het Centrum. **Pagina 30***

11.4 *Voer een parkeerdrukmeting uit voorafgaand aan groot onderhoud of herbestrating. **Pagina 31***

12. OPENBAAR VERVOER

12.1 *Een duidelijke voorkeur uitspreken met betrekking tot het toekomstig busnetwerk in Alblasserdam. **Pagina 33***

12.2 *Vanuit Alblasserdam in zetten op een waterbusverbinding tussen het Havengebied en de molens van Kinderdijk en op een waterbushalte Mercon Kloos. **Pagina 33***

12.3 *Vanuit Alblasserdam duidelijke randvoorwaarden in brengen in de discussie met de Provincie over het ontwerp van het busstation Grote Beer – Helling. **Pagina 34***

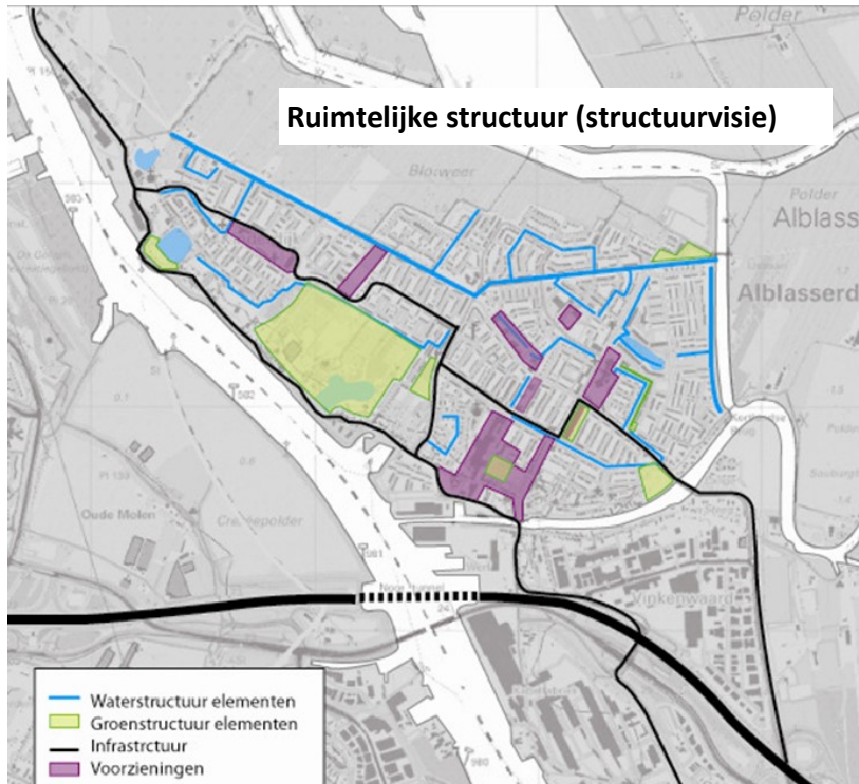
13. BEWEGWIJZERING

13.1 *Spelregels opstellen voor de lokale doelenbewegwijzering voor zowel de commerciële als niet commerciële verwijzingen. **Pagina 35***

13.2 *Illegale verwijzingsborden verwijderen. **Pagina 35***

14. UITWERKINGEN

14.1 *Bij de vier varianten Dam – Plantageweg is het wenselijk om de Oude Torenweg / brug voor het vrachtverkeer open te stellen. Dit om ongewenste omrijbewegingen in Alblasserdam te voorkomen. **Pagina 38***



4. RUIMTELIJKE ORDENING

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

4.1 Regelgeving en beleid

De nieuwe Omgevingswet zal ook voor Alblasterdam een belangrijke rol gaan spelen in de omgang met nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt van de Omgevingswet is dat deze orde brengt in het woud aan regelgeving op het gebied van Omgevingsrecht. De inwerkingtreding is naar verwachting in 2020/2021. Meer dan de huidige structuurvisie en bestemmingsplannen zijn omgevingsvisie en –plan onder de Omgevingswet instrumenten die betrekking hebben op de gehele fysieke leefomgeving. Met name de omgevingsvisie vervangt straks alle strategische beleidsdocumenten zoals bijvoorbeeld de structuurvisie, het groenstructuurplan en het verkeer en vervoerplan maar ook de Visie recreatie en toerisme.

Inmiddels is op gemeentelijk niveau de Visie recreatie en toerisme vastgesteld en zijn de nieuwe ambities voor de Haven van Alblasterdam bepaald. Het camperonderzoek is uitgevoerd, er is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid van een nieuw busstation Alblasterdam, er is verder gewerkt aan het Groen-structuurplan en het voorliggende Gemeentelijke verkeer en vervoerplan (GVVP) is in behandeling.

Binnen de regio is een regionale woonvisie in opbouw. De Groeiagenda 2030: Goed Leven in de Drechtsteden (met daarin de thema's goed wonen, goede bereikbaarheid en goed werken) werd vastgesteld. In de Groeiagenda zijn Nedstaal en Mercon Kloos benoemd als "spotlight-projecten" en ook het Havengebied wordt genoemd.

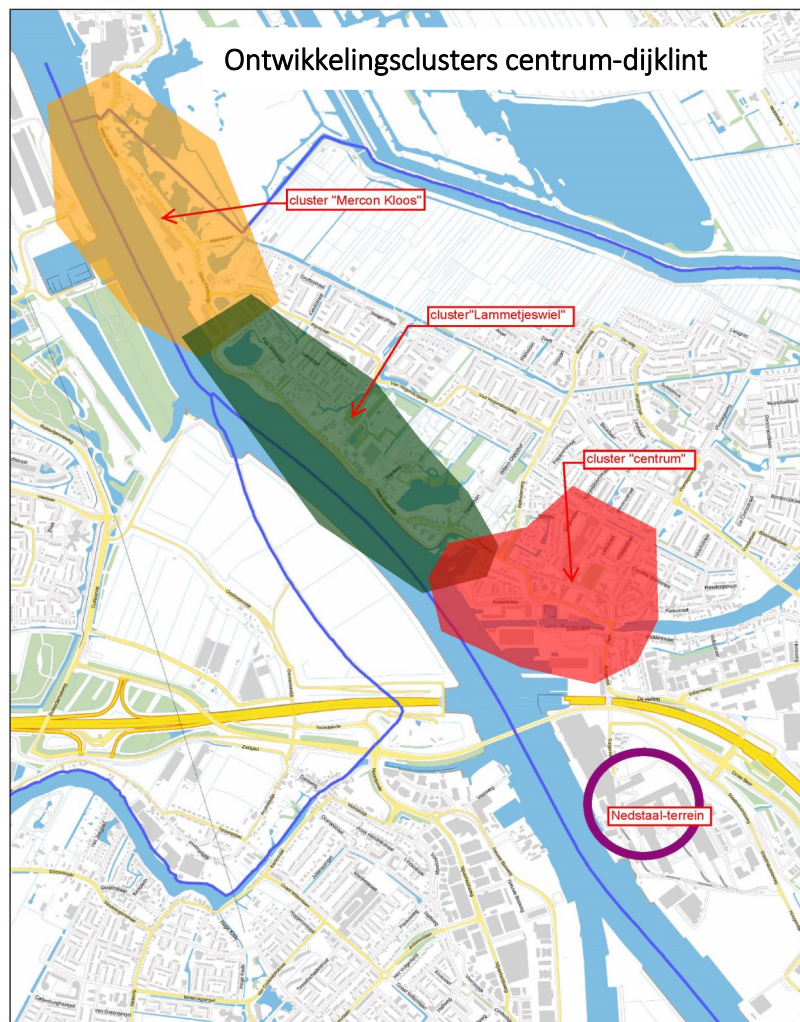
Deze en andere relevante ontwikkelingen worden in de praktijk uiteraard nauw gevolgd en waar mogelijk en noodzakelijk door vertaald naar de Alblasterdamse situatie.

4.2 Fysieke ontwikkelingen

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

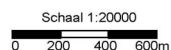
4.3 Regionale ambities

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



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

07 December 2016



4.4 Ontwikkelingsclusters

Cluster "Centrum"

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

Cluster Lammetjeswiel

Binnen dit cluster is gestart met de werkzaamheden om van het recreatiegebied Lammetjeswiel een duurzaam aantrekkelijke locatie voor jong en oud te creëren. De plannen rond Huis te Kinderdijk (bouw zorgappartementen) zijn weer opgepakt. De locatie Hardam is nog steeds in beeld. Dat geldt ook voor de Pijlstoeplocatie en het wooncentrum Baas.

Cluster Mercon Kloos

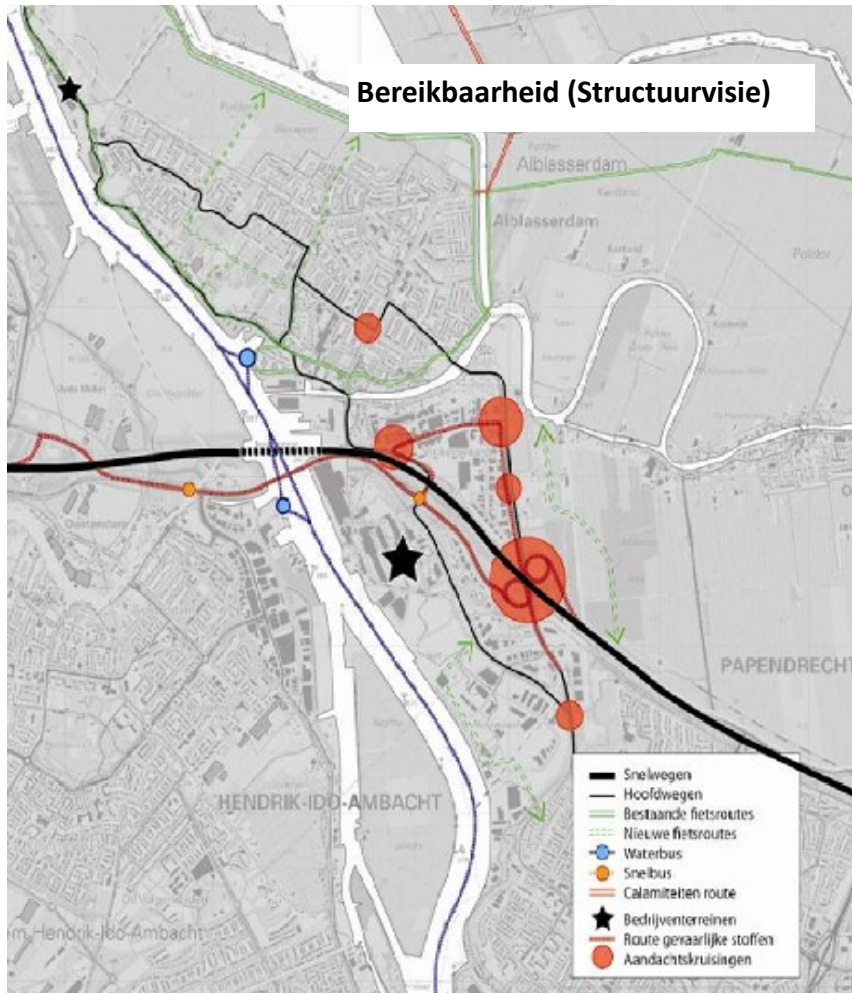
Zowel bij de particuliere eigenaren van de locatie Mercon-Kloos als bij de gemeente leeft de wens om te komen tot een transformatie naar andere functies. Hierbij wordt gedacht aan een gemengde invulling bestaande uit een bijzonder woonmilieu, waar mogelijk in combinatie met educatieve functies (campus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

Locatie Nedstaal

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

Overig

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

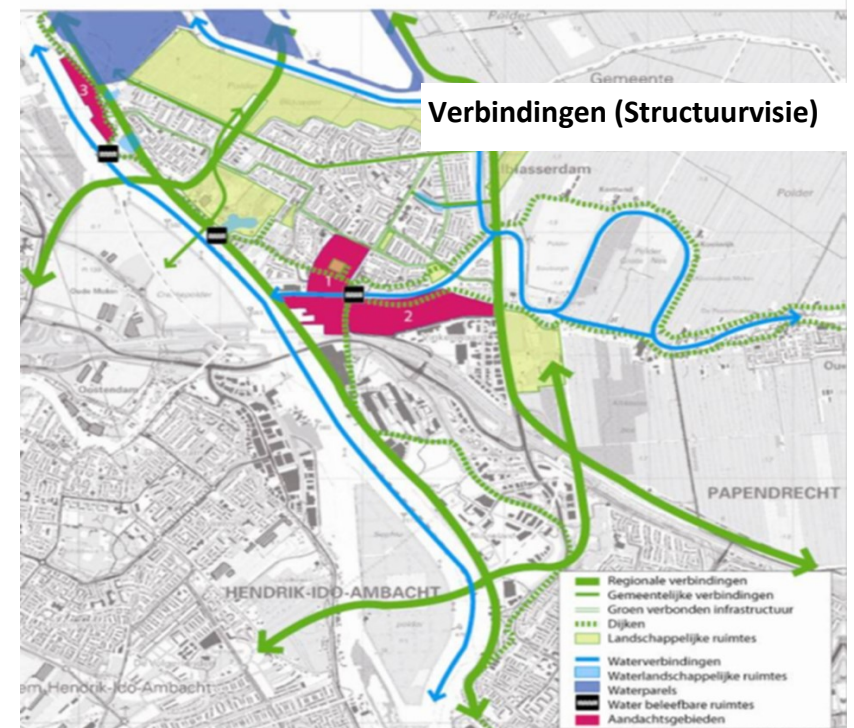


Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moeten de consequenties ten aanzien van verkeer en vervoer in een vroeg stadium in beeld worden gebracht. Denk hierbij aan verkeersproductie, ontsluiting, stallingsgelegenheid e.d. **Aanbeveling 4.1**

4.5 Ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot verkeer

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

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



5. DUURZAAMHEID, MILIEU en LEEFBAARHEID

5.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

5.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt jaarlijks de luchtkwaliteit berekend in Alblasserdam. Uit deze berekening blijkt dat de luchtkwaliteit langs de route via De Helling, Ruigenhil en Dam de hoogste waarden voor NO₂ laat zien, soms tot maar net onder de wettelijke normen. Deze toegangsweg naar Alblasserdam vormt een belangrijk aandachtspunt voor zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid. De slechte luchtkwaliteit langs De Helling, Ruigenhil en Dam wordt hier vooral veroorzaakt door de combinatie van de nabijgelegen snelweg en het lokale verkeer. Met name de hoge verkeersintensiteit en de gevoeligheid voor congestie die daardoor ontstaat is een belangrijke oorzaak van de hoge luchtkwaliteitswaarden ter plaatse; vooral in de avondspits en de rijrichting naar het dorp. Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit ligt hier een uitdaging.

Een belangrijk deel van de luchtkwaliteit heeft een relatie met het wegverkeer. Een deel hiervan is echter niet direct voor de gemeente Alblasserdam beïnvloedbaar. Dat geldt voor het wegverkeer op de A15 en de scheepvaart op de Merwede en de Noord. Wel direct beïnvloedbaar is het wegverkeer op het "eigen" wegennet van Alblasserdam. Daarbij zal echter moeten worden gezocht naar een optimum tussen een gezond leefklimaat en o.a. economische en toeristische belangen.

5.3 Actieprogramma Luchtkwaliteit

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

Een uit gemeenteraadsleden samengestelde werkgroep heeft daarom, samen met de provincie, OZHZ en DCMR, een actieprogramma opgesteld waarin bewustwording en gezondheid centraal staan. Met het brede programma 'Samen sterk voor schone lucht' wil de werkgroep werken aan de verdere verbetering van de luchtkwaliteit in Alblasserdam met als doel om in 2030 te voldoen aan de streefwaarden van de WHO. Het programma bevat onder andere een onderzoek naar optimalisering van verkeersstromen, maar ook acties als stimulering gebruik OV, fiets, en elektrisch rijden. Ook zal een lobby worden gevoerd richting Rijkswaterstaat en het Ministerie om mogelijk maatregelen aan snelweg en tunnel te realiseren.

Het onderzoek naar optimalisering van verkeersstromen heeft als uitgangspunt het verbeteren van de luchtkwaliteit, met name langs de route via De Helling, Ruigenhil en Dam. Minder (vracht)verkeer kan helpen om de luchtkwaliteit daar te verbeteren. Daarom zal worden onderzocht welke effecten er met een andere routing van het vrachtverkeer, of met een ontmoedigingsbeleid zullen optreden. Er zijn hiervoor verschillende scenario's mogelijk. Deze maatregelen zullen voor sommige gebieden een positief effect hebben, maar voor andere gebieden kunnen er wellicht ook negatieve effecten ontstaan.

Openstelling vrachtverkeer Oude Torenweg / brug

De gemeente wil graag eerst deze effecten goed in kaart brengen om vervolgens een weloverwogen besluit te kunnen nemen over een andere routing van het vrachtverkeer (via de Oude Torenweg/brug). Daarom zal er een onderzoek worden gedaan waarin objectieve feiten worden verzameld over de effecten van verschillende verkeerssituaties in Alblasserdam. Hierin wordt niet alleen rekening gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit (NO₂, fijnstof), maar ook met mogelijke geluidsoverlast. In hoofdstuk 8 en 14 is een eerste verkenning opgenomen m.b.t. de Oude Torenweg/brug voor wat betreft de verkeerseffecten.

Nader onderzoek naar de milieueffecten door het openstellen voor het vrachtverkeer via de Oude torenweg/brug. **Aanbeveling 5.2**



Lijst met aangewezen locaties voor het toestaan van publieke oplaadpunten

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

5.4 Oplaadpunten

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

Het aantal elektrische voertuigen neemt steeds verder toe en niet iedereen heeft de mogelijkheid om het voertuig op eigen terrein op te laden. De huidige twee oplaadpunten, die tijdens de opstartfase gratis zijn geplaatst, bieden onvoldoende capaciteit om de toenemende behoefte op te vangen. Tevens bieden deze twee locaties onvoldoende reikwijdte voor de gehele gemeente om een voertuig in de omgeving van de woning op te kunnen laden. Uit vragen van bewoners blijkt dat behoefte is aan meer oplaadpunten dicht bij de woning.

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

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

5.5 Groenstructuurplan

Een groenstructuurplan wordt momenteel opgesteld.

In het groenstructuurplan wordt een visie vastgelegd voor de komende 10 tot 20 jaar hoe het groen er in Alblasterdam er uit zou moeten zien en waar groen versterkt kan worden. Op 27 oktober 2017 is een Bijeenkomst voor Informatie en Opinie (BIO) georganiseerd waarin de gemeenteraad is geïnformeerd over de stand van zaken.

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

Aanbeveling 5.3



6. TOERISME

6.1 Visitormanagement werelderfgoed Kinderdijk

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

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

Ook op andere plekken rondom het molengebied komen van dit soort transferia. In Ridderkerk is onlangs een transferium gekomen waarbij toeristen hun voertuig kunnen parkeren en met het driehoeksveer (Ridderkerk-Kinderdijk-Krimpden aan de Lek) kunnen overvaren naar de molens.

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

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

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



6.2. Beleidsvisie recreatie en toerisme

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

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

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

Aanbeveling 6.2

Alblasterdam is onderdeel van een recreatief-toeristisch netwerk, waarin wandel- en fietsroutes van essentieel belang zijn. Een locatie voor de definitieve vestiging van camper overnachtingsplaatsen is in onderzoek. Een van de criteria is de bereikbaarheid vanaf de snelweg en de nabijheid van een overstappunt. Binnen de Waterdriehoekcoalitie en de Drechtsteden wordt gestudeerd op een betere verbinding tussen het Werelderfgoed Kinderdijk - centrum Dordrecht - de Biesbosch.

Hierin past de actuele ontwikkeling van een overstappunt van hoogwaardig openbaar vervoer, met een zoeklocatie nabij de afrit van de snelweg. **Aanbeveling 6.3**

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

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

Aanbeveling 6.4



7. LANDELIJK en REGIONAAL VERKEER en VERVOER

7.1 Landelijk wegennet

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

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

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

7.2 Regionaal wegennet Drechtsteden

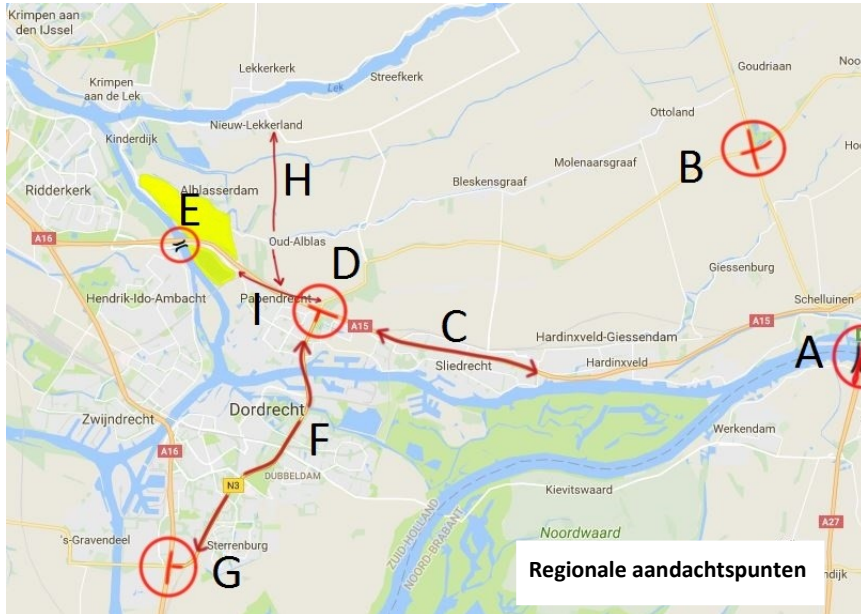
Binnen de Drechtsteden wordt gewerkt aan cofinanciering en lobby voor harde investeringen in de *hoofdinfrastructuur* zoals de A15, A16 en N3. Voor Alblasterdam heeft dit vooral betrekking op het verhogen van de capaciteit van de A15, betere afwikkeling van de knoop A15 / N3 en ontsluiting van het containertransferium.

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

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

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





Legenda

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

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

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

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

- Brug over de Noord
- N3.

Aanbeveling 7.1 en 7.2

7.3 Regio Alblasserwaard

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

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

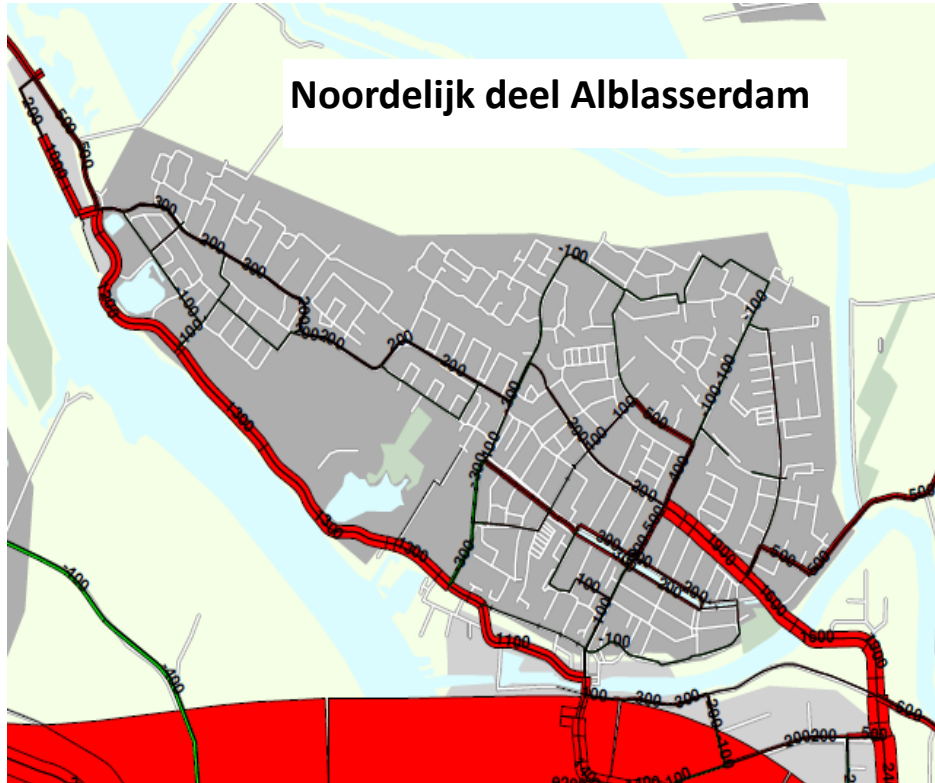
Tevens maakt de regio Alblasserwaard zich sterk voor verbetering van de doorstroming A27, inclusief de Merwedebrug bij Gorinchem. Het betreft zowel capaciteitverruimende maatregelen als groot onderhoud.

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

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

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

Aanbeveling 7.3



Noordelijk deel Alblasterdam

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

Straat	mvt / etmaal
Edisonweg	+ 2400
Randweg	+ 1900
De Helling	+ 1500
Haven	+ 1100
Cortgene	+ 1300
Van Eesterensingel (west)	+ 600
Van Eesterensingel (oost)	+ 400
Plantageweg	+ 500
Sportlaan	+ 500
Kortland	+ 500
Rijnstraat	+ 300
Dam—Plantageweg	+ 100

8. LOKAAL AUTO NETWERK

8.1 Ontwikkeling

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

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

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

8.2 Doorkijk 2030

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

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

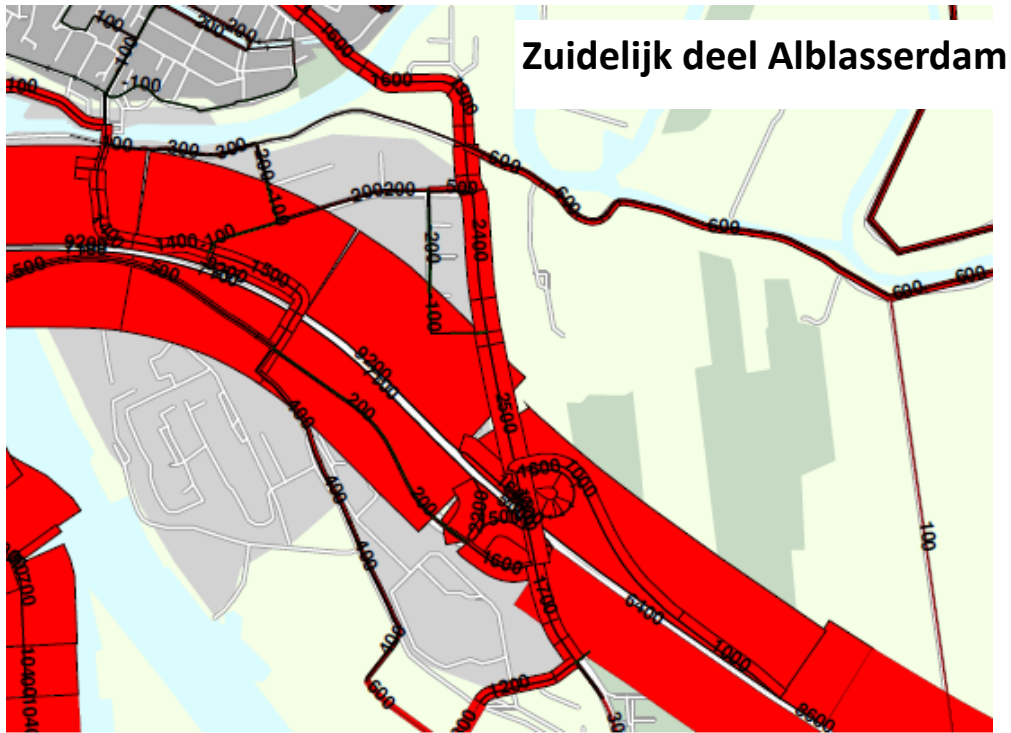
De werkelijke groei van het autoverkeer zal naar alle waarschijnlijkheid minder groot zijn als gevolg van verdergaand en nieuw beleid met betrekking tot vervoerswijzekeuze, thuiswerken, werktijden, enzovoort.

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

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

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

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



Zuidelijk deel Alblasserdam

Zuidelijk deel Alblasserdam

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

Opmerking :

Straat	mvt / etmaal
Edisonweg noord A15	+ 2500
Edisonweg zuid A15	+ 1700
Van Wenaeweg	+ 1200
Nieuwland Parc	+ 600
Westeinde / Vinkenvolderweg	+ 600
Brug over de Noord	+ 500
A15 Noordtunnel	+ 16000

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

Bevindingen

Bij ongewijzigd beleid wordt een toename met 16000 mvt / etm geconstateerd van het autoverkeer op de A15 ter hoogte van de Noordtunnel. Deze toename zal voor Alblasserdam negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid, geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Voor wat betreft de wegen in Alblasserdam ten noorden van de A15 wordt een toename geconstateerd op de toegang van Alblasserdam via de Edisonweg en de Randweg (+2400 en +1900 mvt/etm) , de toegang via de Helling (+ 1500 mvt/etm) en het gehele dijklint (+1300 mvt/etm).

Voor wat betreft de wegen ten zuiden van de A15 is de verkeerstoename op de Edisonweg (+1700 mvt /etm) en de Wenaeweg (+1200 mvt/etm).

Bereikbaarheid

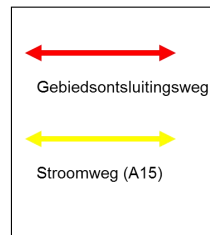
Duidelijk is dat de toegang van Alblasserdam via de Edisonweg—Randweg en het dijk-lint belangrijke aandachtspunten moet blijven in het beleid ten aanzien van verkeer, leefbaarheid en milieu. De bestaande verkeerstructuur biedt weinig of geen mogelijkheden tot herverdeling van deze verkeerstromen. Om de doorstroming en veiligheid te garanderen zullen op deze wegen in de komende jaren verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn. Ook de aansluiting van Alblasserdam op de A15 moet in samenwerking met Rijkswaterstaat goed in de gaten worden gehouden.

Ook op de ontsluiting van het industriegebied ten zuiden van de A15 wordt een behoorlijke toename van de verkeersintensiteit geconstateerd. Gelet op de dimensionering van deze ontsluitingswegen is de verwachting dat hier de toename verwerkt kan worden.

Interne circulatie

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

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



8.3 Wegencategoriseringsplan Alblasterdam

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

Op bijgaande kaart is een impressie gegeven van het lokale wegennet op basis van het huidige gebruik (intensiteitklassen). Dit netwerk komt redelijk overeen met het gemeentelijk wegencategoriseringsplan. Afwijking tussen de wegcategorie en het werkelijke gebruik (discrepancie tussen inrichting en intensiteit) wordt in de huidige situatie geconstateerd op de volgende 2 punten:

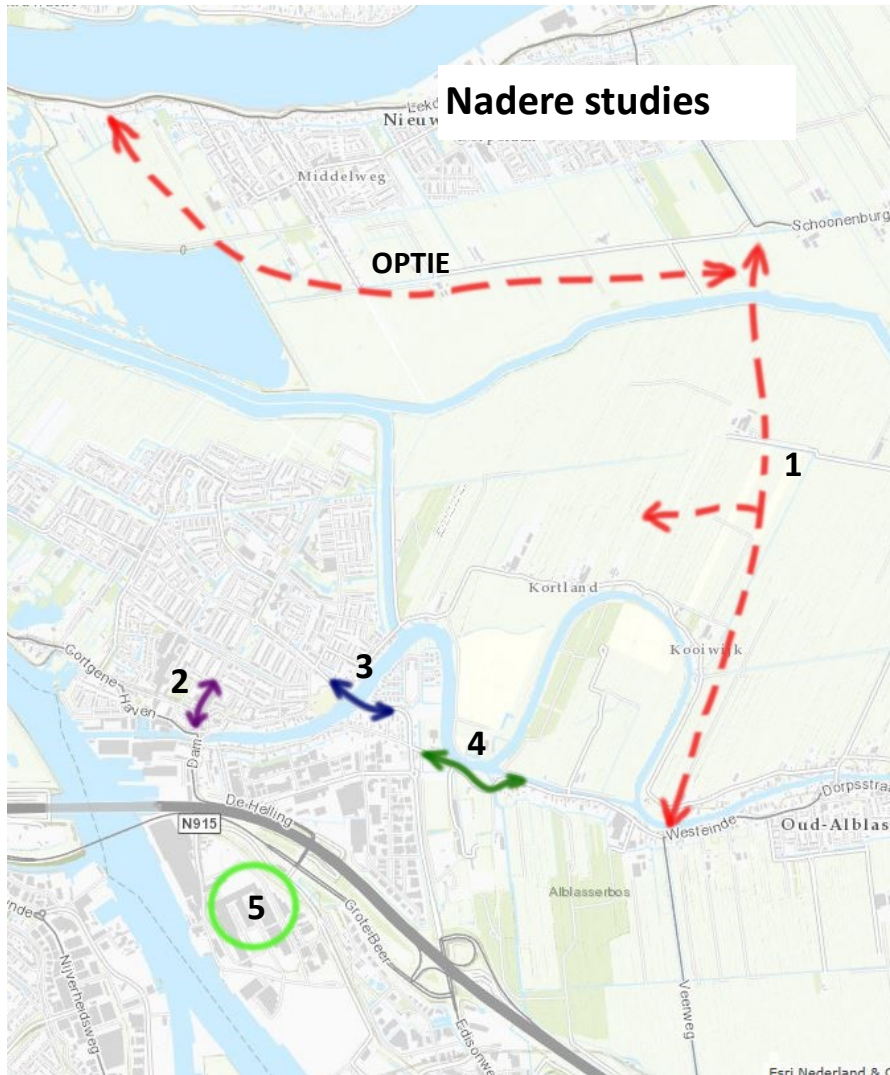
- Dam – Plantageweg (doorgaand verkeer)
- Vinkenpolderweg (sluipverkeer op de spitsuren)

Het wegencategoriseringsplan (kaartje) blijft uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen en keuzes op het gebied van verkeer en vervoer

Zorgdragen voor overeenstemming tussen het gewenste gebruik van wegen en straten en de inrichting ervan. **Aanbeveling 8.2**



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



8.4 Nadere studies op onderdelen van het lokale wegennet

Naar aanleiding van eerdere bestuurlijke discussies met betrekking tot de verkeersontsluiting in Alblasterdam mede gebaseerd op de hiervoor genoemde ontwikkelingen, zijn in dit GVVPP enkele knelpunten voor een nadere beschouwing uitgelicht. Hiervoor is o.a. gebruik gemaakt van Regionaal Verkeers Milieu Kaart (RVMK).

Het betreft de volgende punten:

1. **Nieuwe verbinding met Nieuw Lekkerland.**
Hypothese: ontlasting van het lokaal wegennet in Alblasterdam.
2. **Dam – Plantageweg.**
Discrepancie tussen inrichting en werkelijk gebruik (doorgaand verkeer).
3. **Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer.**
Hypothese: ontlasting vrachtverkeer Dam – Ruigenhil.
4. **Vinkenspolderweg.**
Hypothese: sluipverkeer op de spitsuren.
5. **Ontsluiting containertransferium.**
Afspraak is om de verkeersontwikkeling jaarlijks te monitoren. (Uit recente metingen blijkt de groei van het vrachtverkeer minder dan verwacht).

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

Nader onderzoek uitvoeren met betrekking tot de nieuwe verbinding met Nieuw Lekkerland, de inrichting en het gebruik van de Dam-Plantageweg, het openstelling voor het vrachtverkeer van de Oude Torenweg/brug en het monitoren van de ontsluiting van de containertransferium. **Aanbeveling 8.3**

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

Verbinding Edisonweg – Woonwagenwoningen – Vinkenspolderweg

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

8.5 Route gevaarlijke stoffen

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

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

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

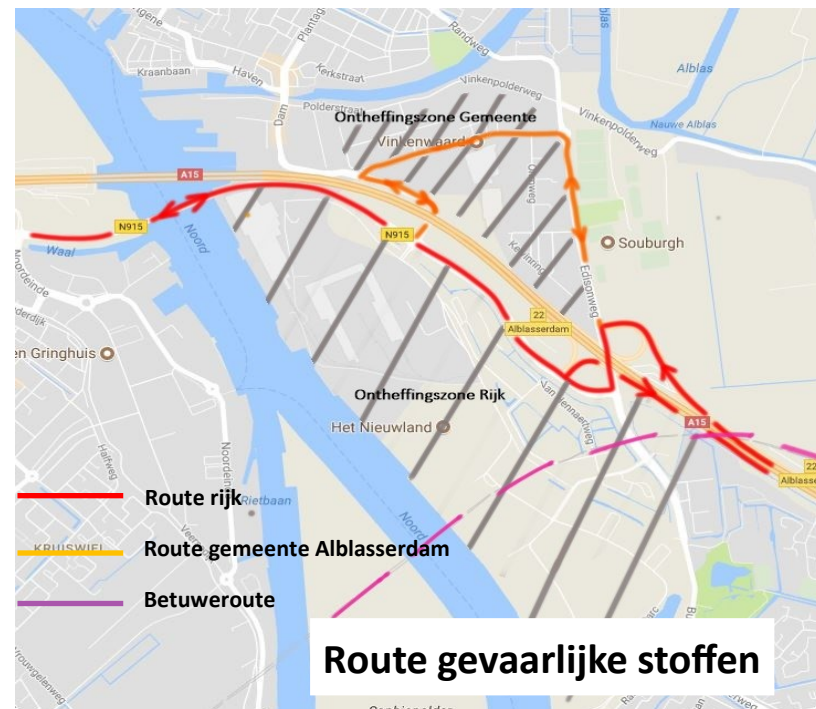
- Rijksweg A15 vanaf afslag 22 Alblasserdam in oostelijke richting tot de gemeentegrens met Papendrecht.
- De N915 vanaf de gemeentegrens met Hendrik Ido Ambacht, de brug over de Noord en de Grote Beer tot aan de Edisonweg.
- De Edisonweg
- De Helling tussen de Edisonweg en de Grote Beer.

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

In het Besluit Route gevaarlijke stoffen is vastgesteld dat de routing tenminste iedere vijf jaar dient te worden geëvalueerd en zo nodig herzien. Vooral nog zijn er geen klachten over de route gevaarlijke stoffen bekend.



De eerstvolgende evaluatie zal plaats vinden in 2018 **Aanbeveling 8.5**



8.6 Calamiteitenroute

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

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

Momenteel wordt in samenwerking met de Veiligheidsregio gewerkt aan een draaiboek over wat te doen bij overstromingen (gereg 2018).

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

9. LANGZAAM VERKEER

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

9.1 (brom)Fietsverkeer

- **Ontwerpwijzer fietsverkeer**

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

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

- **Fietsstructuur Alblasserdam**

binnen de bebouwde kom betreft dit ieder pad en elke straat die door fietsers kan worden gebruikt

De basisstructuur in Alblasserdam is fijnmazig, biedt voldoende ruimte, comfort en veiligheid aan de fiets.

In kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoet de basisstructuur aan de gesteld eisen.

buiten de bebouwde kom betreft dit de paden die zorgen voor ontsluiting van het buitengebied.

Alblasserdam is met de basisstructuur voor de fiets op een adequate manier aangesloten op de fietsstructuur vanuit de regio.

Hiernaast wordt inzicht gegeven in de regionale en snelle fietsroutes.

Regionale en snelle fietsroutes

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



9.2 Ontbrekende schakels fietsnetwerk

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



Realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. **Aanbeveling 9.1**

1. Fietspad dijklint

Het fietspad dijklint is grotendeels gerealiseerd. Op twee punten wordt de route nog onderbroken, t.w. ter hoogte van de Noorderstraat (**1a**) en ter hoogte van Mercon Kloos (**2a**).

Het dijklint ter hoogte van de Noorderstraat(1a)wordt op dit moment ter uitvoering voorbereid. Het gedeelte ter hoogte van Mercon Kloos wordt meegenomen in de ontwikkeling van het terrein.

Basisnota Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

2. Fietspad Ganzerik – Zwanenbloem—brug Kortlandse molen

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

De definitieve ligging en inrichting van het fietspad in relatie met de groenstructuur van de singel wordt nog verder uitgewerkt.

3. Fietslus Edisonweg – Molenpad

De gemeente laat op dit moment onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid van een eventuele fietslus van de Edisonweg naar het Molenpad. Het gaat hierbij om een pad vanaf het viaduct over de A15 dat met een lus naar rechts uitkomt langs de oprit naar de A15 onder het viaduct door en daarna aansluit op het Molenpad richting Papendrecht-Sliedrecht. De fietslus komt ter aanvulling van de dubbele oversteekplaats over de Grote Beer en over de Edisonweg. Fietsers hoeven hierdoor niet bij de verkeerslichten te wachten.

In het onderzoek wordt onder andere gekeken naar de ruimtelijke inpasbaarheid en naar de financiële haalbaarheid.

4. Verbinding Lammetjeswiel

Op de kaart is een minder fijnmazig netwerk te zien rondom het Lammetjeswiel. In dit gebied zou een extra noord-zuidverbinding passen. In huidige situatie moeten fietsers via de Noordenstraat of via de Blokweerweg rijden. In de praktijk is de ervaring dat fietsers ook illegaal gebruik maken van het voetpad via de Pijlstoep. In dit kader is het eveneens wenselijk om een voetgangersverbinding te realiseren tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk (**4a**).

Om het fietsnetwerk compleet te maken en te voorzien in de behoefte is het nodig om een fietsverbinding aan te leggen tussen de van Hogendorpweg en het Lammetjeswiel. Dit om het gebied van het Lammetjeswiel ook aantrekkelijk voor de fiets te maken. In dit kader is het eveneens wenselijk om een voetgangersverbinding te realiseren tussen het Lammetjeswiel en het park Huis te Kinderdijk .

5. Verbinding Molensingel – Blokweerse molen

Op de kaart is een minder fijnmazig netwerk te zien in de polder tussen de Molensingel en de Blokweerse molen.

Dit gebied leent zich goed voor aanleg van een fietspad en maakt het gebied kwalitatief aantrekkelijk voor toeristisch gebruik .



Zorg dat oversteekeplaatsen voor voetgangers voldoen aan de gestelde eisen.

Aanbeveling 9.2

9.3 Voetgangers

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

Wellicht dat de in- en meespraak suggesties oplevert ter verbetering van het netwerk en de kwaliteit van de trottoirs en voetpaden.

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

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

Op het hiernaast weergegeven kaartje is aangegeven waar nog extra maatregelen bij oversteekeplaatsen in voorbereiding of uitvoering is.

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

- De locatie moet op een voor zowel de voetganger als automobilist op een logische plaats liggen.
- De oversteekeplaats moet duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn.
- De oversteeke moet zo kort mogelijk zijn.
- Het uitzicht van en op de zebra moet vrij zijn.
- De snelheid van het autoverkeer moet laag zijn.
- Het aantal zebrapaden beperken tot het hoogst noodzakelijk.

9.4 Mensen met een handicap

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

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

Het verdient aanbeveling om de voorzieningen standaard mee te nemen bij herbestrating, reconstructie en nieuw aanleg van de openbare ruimte. Overeenkomstig de samenlevingsagenda wordt in het dorp een quick scan uitgevoerd.

Aanbeveling 9.3

De standaard voorzieningen voor mensen met een handicap zijn:

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

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

Bij lange hellingbanen na 6 m een rustplateau aanbrengen.

- Akoestische signalen bij geregelde voetgangersoversteekplaats (rateltikker). In de woonomgeving is de akoestische signalering op aanvraag of past zich automatisch aan op het omgevingslawaai. Dit om geluidsoverlast aan omwonenden te minimaliseren.
- Geleide lijnen en oversteekwaarschuwing (tactiele informatie) voor blinden en slechtzienden worden in Alblasserdam op verzoek toegepast.

Ervaring in andere gemeenten heeft geleerd dat het standaard aanbrengen van geleide lijnen (ribbeltegels) en oversteekwaarschuwingen (rubber en noppentegels) kostbaar en niet efficiënt is. Het is beter om maatwerk te leveren in samenspraak met de blinden en slechtzienden. **Aanbeveling 9.4**

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

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

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

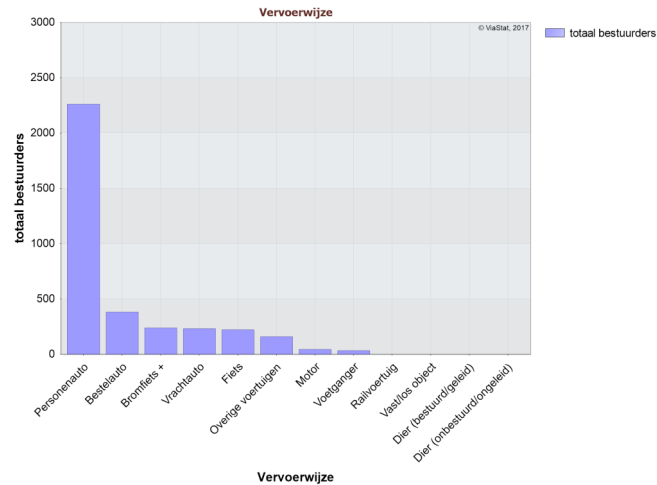
Zorg voor een bereikbaar openbaar vervoer. **Aanbeveling 9.6**

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

Zorg voor voldoende rustpunten. **Aanbeveling 9.7**



10. VERKEERSVEILIGHEID



Totaal aantal ongevallen per vervoerwijze over de periode 2001—2015

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

Breng jaarlijks verslag uit van het verloop en locatie van het aantal ongevallen in Alblasserdam. **Aanbeveling 10.1**

10.1 Verkeersveiligheid algemeen

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

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

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

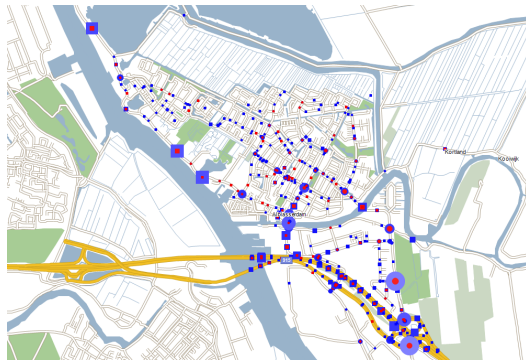
Op de hiernaast weergegeven grafiek en overzicht zijn alle letselongevallen binnen de gemeentegrenzen van Alblasserdam weergegeven over de periode 2001—2015.

In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

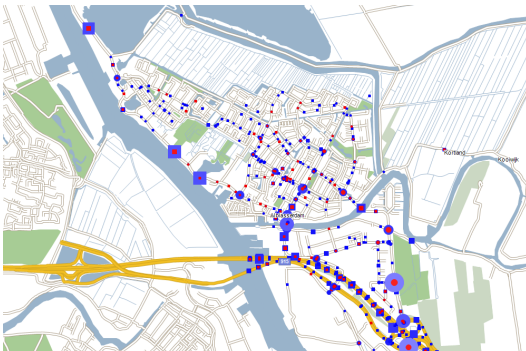
10.2 Totaal aantal ongevallen per vervoerwijze

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

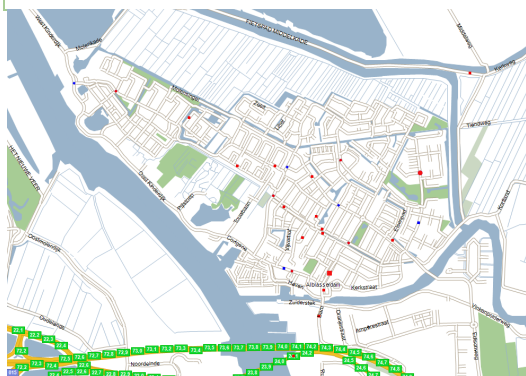
Opvallend is het aantal ernstige slachtoffers (>30) onder de vervoerswijze fiets en bromfiets (zie ook paragraaf 9.4).



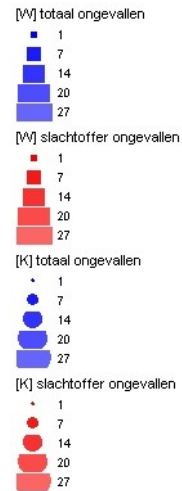
Totaal aantal slachtofferongevallen van 2001—2015



Totaal aantal slachtofferongevallen auto van 2001—2015



Totaal aantal slachtofferongevallen voetganger van 2001—2015



10.3 Locaties slachtofferongevallen

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

10.4 Auto slachtofferongevallen

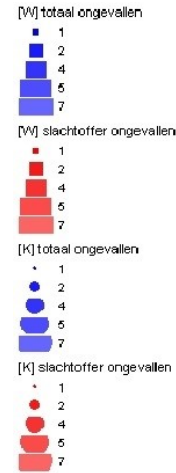
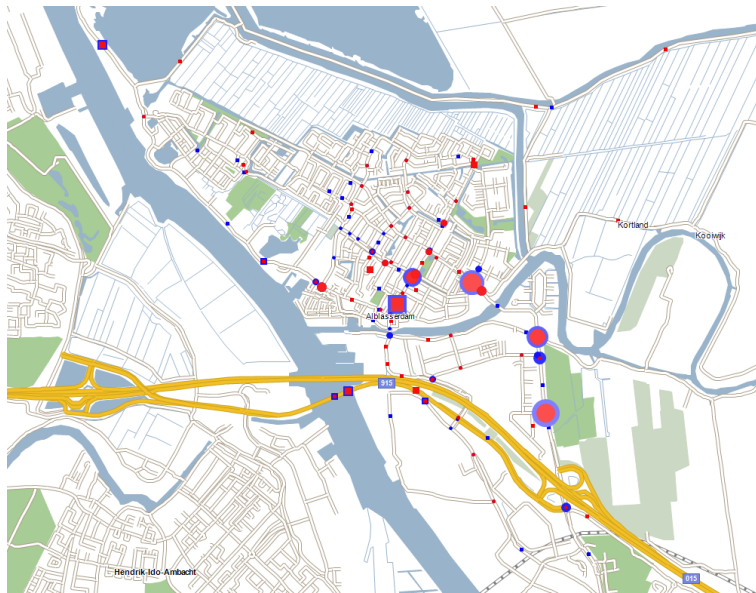
Op de kaart hiernaast zijn de auto slachtofferongevallen op het lokale wegennet weergegeven over de periode 2001—2015.

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

10.5 Voetganger slachtoffer ongevallen

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

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



Totaal aantal slachtofferongevallen (brom)fiets van 2001—2015



10.6 (brom) Fietsslachtoffers over 2001—2015

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

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

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

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

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

◇ **Wegvak Dam-Plantageweg:**
In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Schetsen met een mogelijke aanpak zijn in **bijlage #** opgenomen. **Aanbeveling 10.2**

◇ **Kruising Plantageweg / Van Eesterensingel:**
In dit GVVP wordt voorgesteld om de verkeerssituatie te verbeteren. Schetsen met een mogelijke aanpak zijn in **bijlage.5** opgenomen. **Aanbeveling 10.2**

10.7 Gedragsbeïnvloeding (Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid: RPV)

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

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

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

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

9.8 Beleidsimpuls verkeersveiligheidsaanpak fietsers (lokaal en regionaal)

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

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

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

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

Een en ander heeft regionaal binnen Drechtsteden geresulteerd in een onderzoek door DTV Consultants, waarbij een regionaal kaderdocument is opgesteld "Lokale aanpak veilig fietsen" (maart 2013). Hierbij is ingegaan op de fietsongevallen in de 6 Drechtsteden.

De beleidsvisie Verkeersveiligheid van de Drechtsteden is in concrete acties omgezet in een actieprogramma verkeersveiligheid. Zie paragraaf 10.7. Als vervolg hierop is in maart 2014 door DTV Consultants in opdracht van RPV Drechtsteden de rapportage "Veilig fietsen, lokale aanpak Alblasserdam" opgesteld. In deze rapportage zijn voor Alblasserdam de volgende maatregelen vastgesteld:

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

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

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



11. PARKEREN

11.1 Parkeren algemeen

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

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

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

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

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

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

Hanteer duidelijke en goed passende parkeernormen bij ontwikkelingen.
Aanbeveling 11.2

11.2 Parkeren centrum

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

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

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

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



11.3 Schil om het centrum

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

Als zoeklocaties worden genoemd:

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

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

- Wipmolenlocatie
- Havengebied

Stel een nader onderzoek in naar extra parkeercapaciteit voor het Centrum .

Aanbeveling 11.3

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

11.4 Parkeernormen

Bestaande woongebieden (rest bebouwde kom), buurtwinkelcentra en industrieterreinen

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

In het kader van het beheer van de openbare ruimte verdient het aanbeveling om voorafgaande aan groot onderhoud / herbestrating een parkeerdrukmeting uit te voeren. **Aanbeveling 11.4**

Een dergelijke meting zal bestaan uit een aantal nachtelijke tellingen. Op basis van deze metingen wordt gekeken waar de bezettingsgraad (te) hoog is en waar extra parkeergelegenheid wenselijk en mogelijk is. Als norm wordt in principe het CROW, publicatie 317, aangehouden. De gemeente Alblaserdam hanteert hierbij als norm voor de maximale loopafstand van 200 m tussen de woning en de parkeergelegenheid.

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

Nieuwe woninglocaties

Als referentie voor de te hanteren parkeernormen voor nieuwbouwlocaties van woningen geldt in principe het CROW, publicatie 317.

De hiernavolgende parkeernormen gelden voor de gemeente Alblaserdam als leidraad.

Met betrekking tot de te hanteren parkeernormen worden een drietal categorieën onderscheiden, t.w.:

	Koopwoningen	Huurwoningen	Parkeernorm
Duur	>= € 400.000	>= € 1000 / maand	2,0 pp / won
Gemiddeld	> € 150.000 en < € 400.000	> € 600 en < € 1000	1,8 pp / won
Goedkoop	<= € 150.000	<= € 600	1,6 pp / won

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

Nieuwe industrieterreinen en kantoorontwikkeling

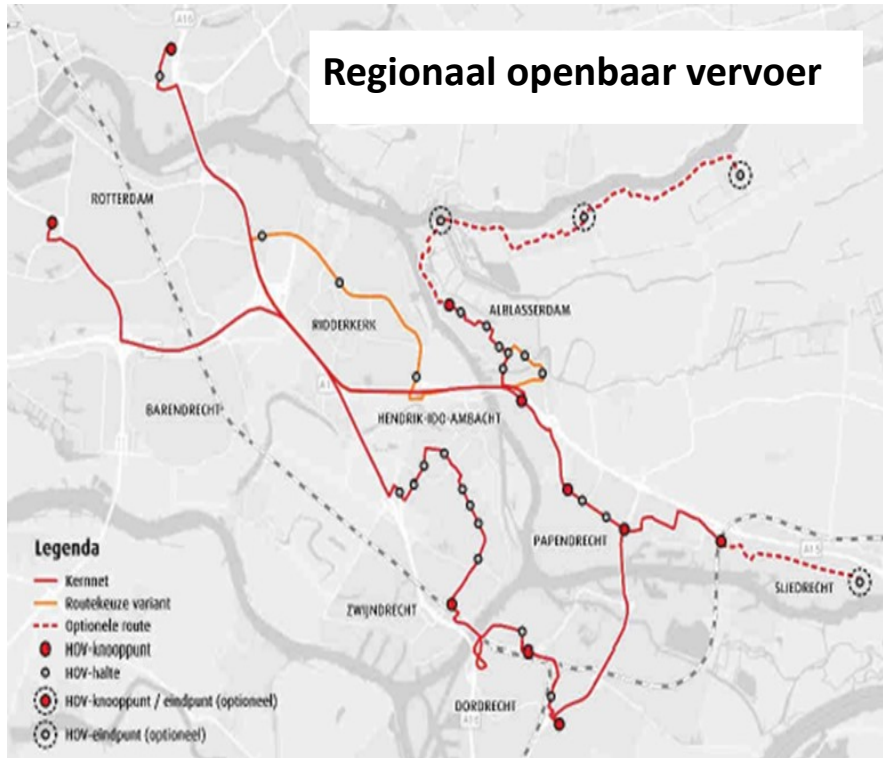
Het college van Burgemeester en Wethouders kan gebaseerd op het CROW, publicatie 317, gemotiveerd afwijken.

Als referentie voor de te hanteren parkeernormen voor nieuw te ontwikkelen bedrijfsterrinen of kantoorlocaties geldt het CROW, publicatie 317. De hiernavolgende parkeernormen gelden voor de gemeente Alblaserdam als leidraad:

	Kantoor	Kantoor met balie	Werkplaats *	Opslag/magazijn *
Parkeernorm	2,3 pp/100m ²	3,1 pp/100/m ²	2,6 pp/100m ²	1,3 pp/100m ²

* De kantoorfunctie bij een werkplaats of magazijn wordt apart berekend en toegevoegd

Het college van Burgemeester en Wethouders kan gebaseerd op het CROW, publicatie 317, gemotiveerd afwijken.



Regionaal openbaar vervoer



12 OPENBAAR VERVOER

12.1 Algemeen

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

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

Eind oktober 2016 is de gemeenteraad geïnformeerd over het Provinciaal Beleidskader openbaar vervoer met als aanleiding de nieuwe concessie OV per december 2018. De regio Drechtsteden - Alblasterwaard-Vijfheerenlanden krijgt in december 2018 een vernieuwd openbaar vervoernetwerk. Inmiddels is de aanbesteding uitgezet en moeten de aanbiedingen in het najaar van dit jaar binnen zijn.

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

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

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



Een duidelijke voorkeur uitspreken met betrekking tot het toekomstige busnetwerk in Alblasserdam. **Aanbeveling 12.1**

12.2 Discussie routing openbaar vervoer

Over sommige lijnen is nog discussie over de exacte route en/of haltes. De definitieve keuze valt zodra de winnende vervoerder bekend is en op basis daarvan het definitieve lijnennetwerk wordt vastgesteld. Voor de R-netlijnen die wel zeker zijn en waar geen discussie over mogelijk is, stelt de provincie plannen op voor de benodigde maatregelen om busbanen en bushaltes op te waarderen tot bushaltes van R-netniveau. Deze maatregelen moeten voor de start van de nieuwe concessie (december 2018) uitgevoerd zijn (de zgn. No Regret-maatregelen).

Voor Alblasserdam zijn de volgende No Regret-maatregelen vastgesteld:

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

De maatregelen bestaan onder andere uit het aanpassen van verkeerslichten en het aanleggen van bus-stroken, zodat de bus vlot door kan rijden. Om het reizen comfortabeler te maken worden nieuwe haltes gerealiseerd en bestaande haltes voorzien van extra voorzieningen, zoals overdekte fietsenstallingen. Ook worden P+R en K+R-stroken en fietspaden aangelegd om makkelijk van en naar de HOV haltes te reizen.

12.3 Toegankelijkheid bushaltes

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

12.4 Waterbus

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

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

12.5 Busstation Grote Beer / De Helling

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

Voor de fasering is het busstation niet aangemerkt als No Regret-maatregel omdat niet zeker is of dit voor december 2018 klaar is; dit is mede afhankelijk van juridische ruimtelijke procedures. Wel wordt gestreefd om het busstation zo spoedig mogelijk klaar te hebben.

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

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

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

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

Vanuit Alblasserdam duidelijke randvoorwaarden in brengen in de discussie met de Provincie over het ontwerp van het busstation Grote Beer—Helling. **Aanbeveling 12.3**

Binnen Alblasserdam zal een afweging moeten worden gemaakt over de routering van het buslijnen netwerk met de volgende mogelijkheden:

- Buslijnen via Dam – Plantageweg (alle, beperkt of geen buslijnen).
- Toegang van het dorp via Dam – Ruigenhil of via de Edisonweg – Oude Torenweg of verspreid over beide routes.
- Route via Haven – Cortgene – Blokweerweg (route en halte Dam – Plantageweg behouden).
- De lus Vondellaan – Rembrandtlaan – Plantageweg .





13 BEWEGWIJZERING

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

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

* Nationale Bewegwijzeringdienst

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

Bewegwijzering is volgend op de ontwikkeling en heeft continu aandacht.

Uiteraard zal wijziging in de routing volgens standaard procedures leiden tot wijziging van de bewegwijzering.

De aanpassing van de bewegwijzering voor de Beneden Merwede Route (snelfietsroute) is momenteel in voorbereiding.

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

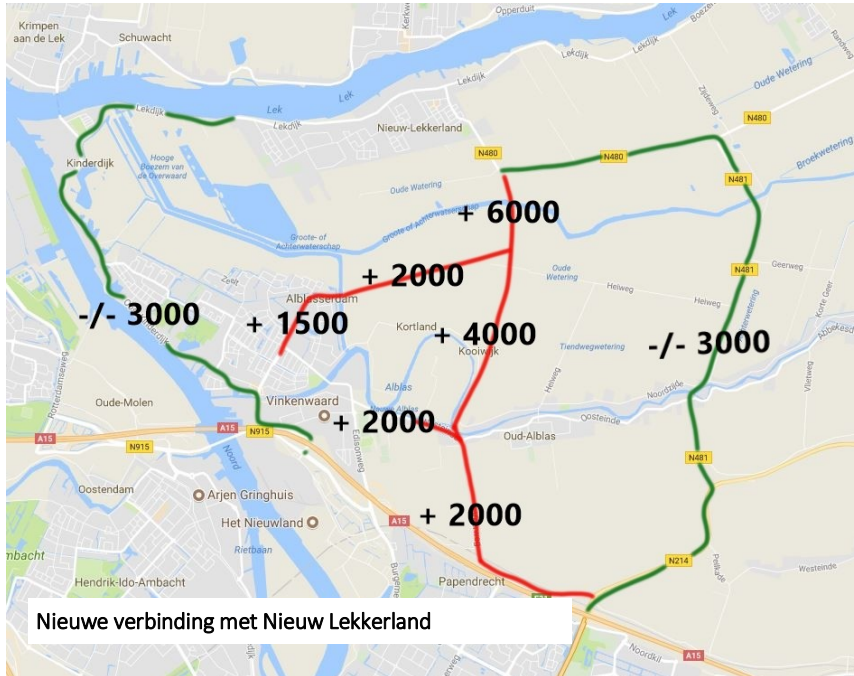
De hiernaast gegeven fotocollage geeft een goed beeld van de verscheidenheid.

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

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

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

Voor de lokale doelen-bewegwijzering (inclusief de stadspatategronden) wordt voorgesteld om voor zowel de niet commerciële als de commerciële bewegwijzering nieuwe uitgangspunten en spelregels vast te stellen. **Aanbeveling 13.1**
 Illegale bebording moet worden verwijderd. **Aanbeveling 13.2**



14. UITWERKINGEN

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

Het betreft de volgende situaties:

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

14.1 Nieuwe verbinding met Nieuw Lekkerland

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

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

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

14.2 Dam - Plantageweg

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

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

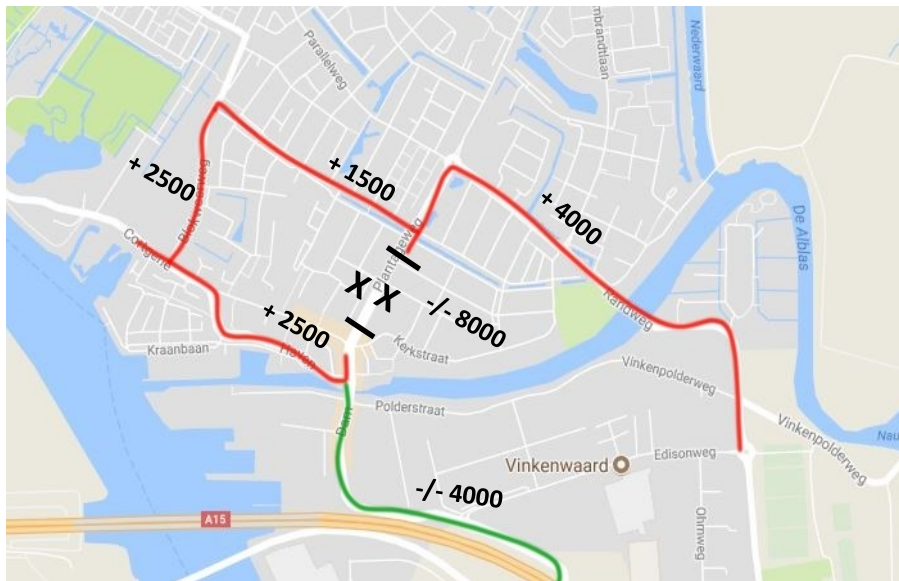
Kanttekening: bij de eerste 3 varianten geldt als uitzondering het openbaar vervoer en het bedienend verkeer (laden en lossen) voor de aan de Dam gelegen winkels en bedrijven.

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

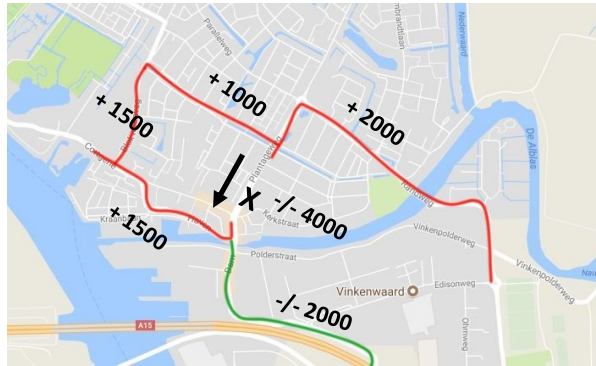
Vanuit het verkeersmodel kan ten aanzien van de gewijzigde verkeersstromen globaal het volgende worden geconstateerd:

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

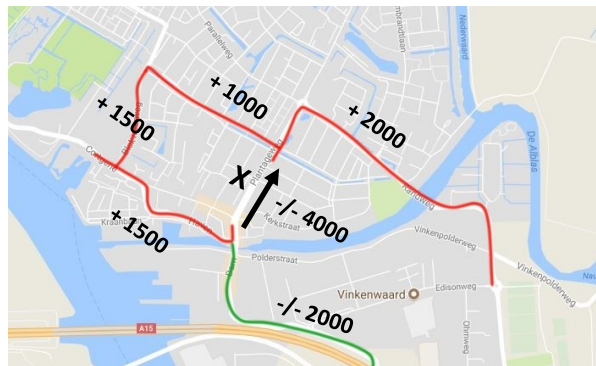
In relatie tot de discussie over de luchtkwaliteit op de Dam – Ruigenhil geeft deze variant een *positief* effect. Voor de route Van Eesterensingel, Blokweerweg en Haven geeft het een *negatief* effect op de verkeersleefbaarheid en luchtkwaliteit.



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



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusie

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

Bij de vier varianten Dam—Plantageweg is het wenselijk om de Oude Torenweg / brug voor het vrachtverkeer open te stellen. Dit om ongewenste omrijbewegingen in Alblasserdam te voorkomen. **Aanbeveling 14.1**

Het college van burgemeester en wethouders hebben op 23 maart 2017 besloten: Voorkeur uit te spreken voor het advies van Goudappel Coffeng over de Dam-Plantageweg; zijnde behoud van de functie als verblijfsgebied (30 km/uur zone) en in te zetten op extra maatregelen om het karakter van het verblijfsgebied te versterken.



14.3 Openstelling Oude Torenweg/brug voor het vrachtverkeer

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

Tegenover de (beperkte) toename op de Oude Torenweg staat een eveneens beperkte afname van het vrachtverkeer op Dam – Ruigenhil. Qua milieunormen is Dam-Ruigenhil een aandachtsgebied. De milieueffecten van een afname van enkele tientallen vrachtauto's op de Dam— Ruigenhil zullen in het kader van het Actieprogramma Luchtkwaliteit worden onderzocht. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel positieve effecten op de Dam—Ruigenhil als de negatieve effecten die elders kunnen optreden.

Conclusie:

Om aan de wenselijke luchtkwaliteitsnormen voor de Dam—Ruigenhil te (blijven) voldoen, zal er iets aan de huidige situatie moeten veranderen. Het openstellen voor het vrachtverkeer van de Oude Torenbrug lijkt een effectieve maatregel die in 2018 verder wordt onderzocht.



Tekening parallelweg A15 toevoegen

14.4 Vinkenspolderweg

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

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

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

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

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

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

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

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

14.5 Parallelweg langs de A15

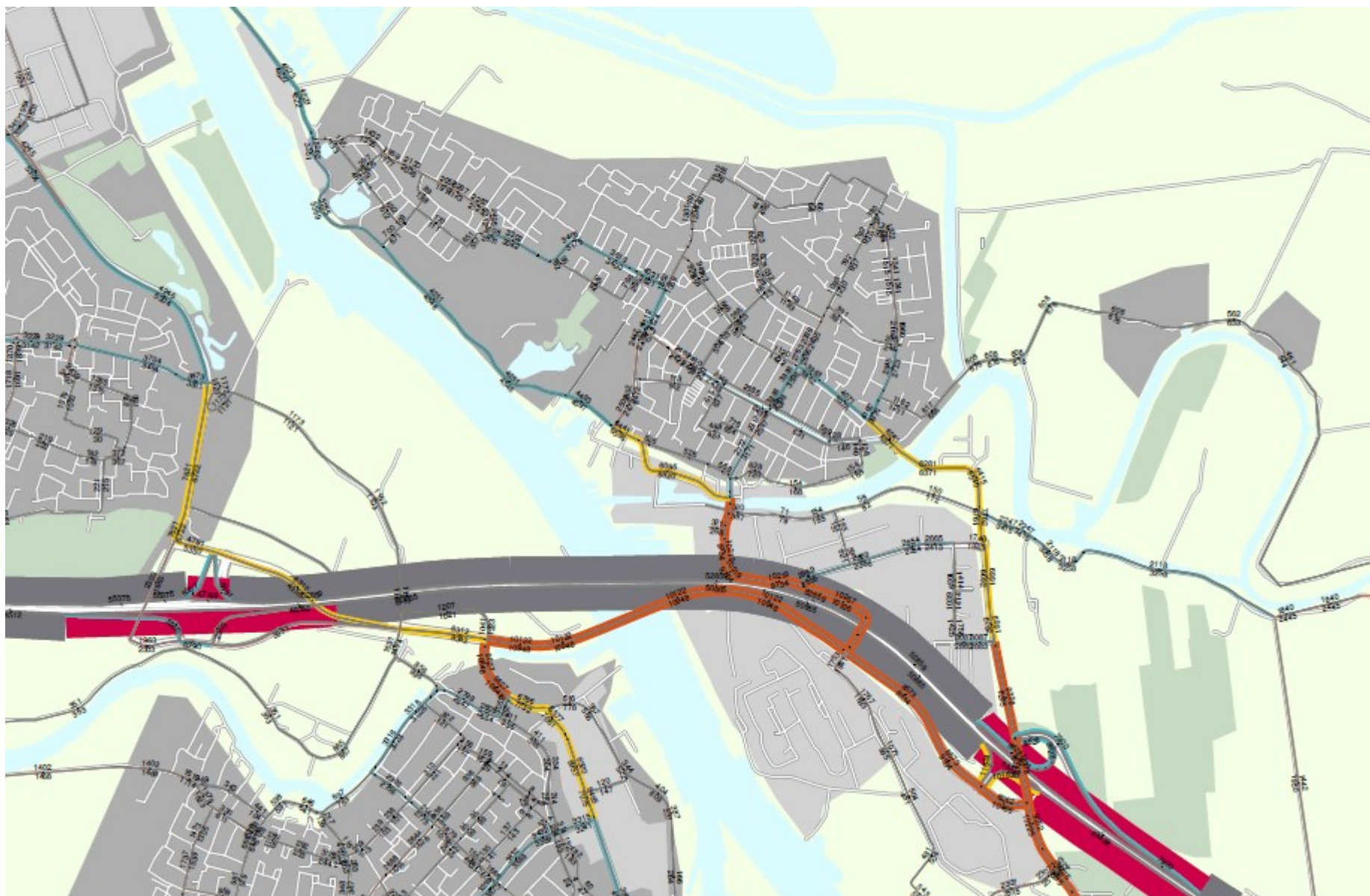
Door het Waterschap is in samenwerking met o.a de gemeente Alblasterdam een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een parallelweg langs de A15 tussen de Veerweg en de Edisonweg. Dit als een alternatieve route voor de Vinkenspolderweg – Westeinde. Uitgangspunt bij deze studie was een parallelweg met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

Uit het onderzoek is gebleken dat deze weg zeer kostbaar is om te realiseren, moeilijk ruimtelijk inpasbaar en slechts een beperkt effect heeft op de verbetering van de verkeersdruk en verkeersveiligheid.

Een parallelweg langs de A15 is niet realistisch als alternatief voor de Vinkenspolderweg – Westeinde.

15. BIJLAGEN

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



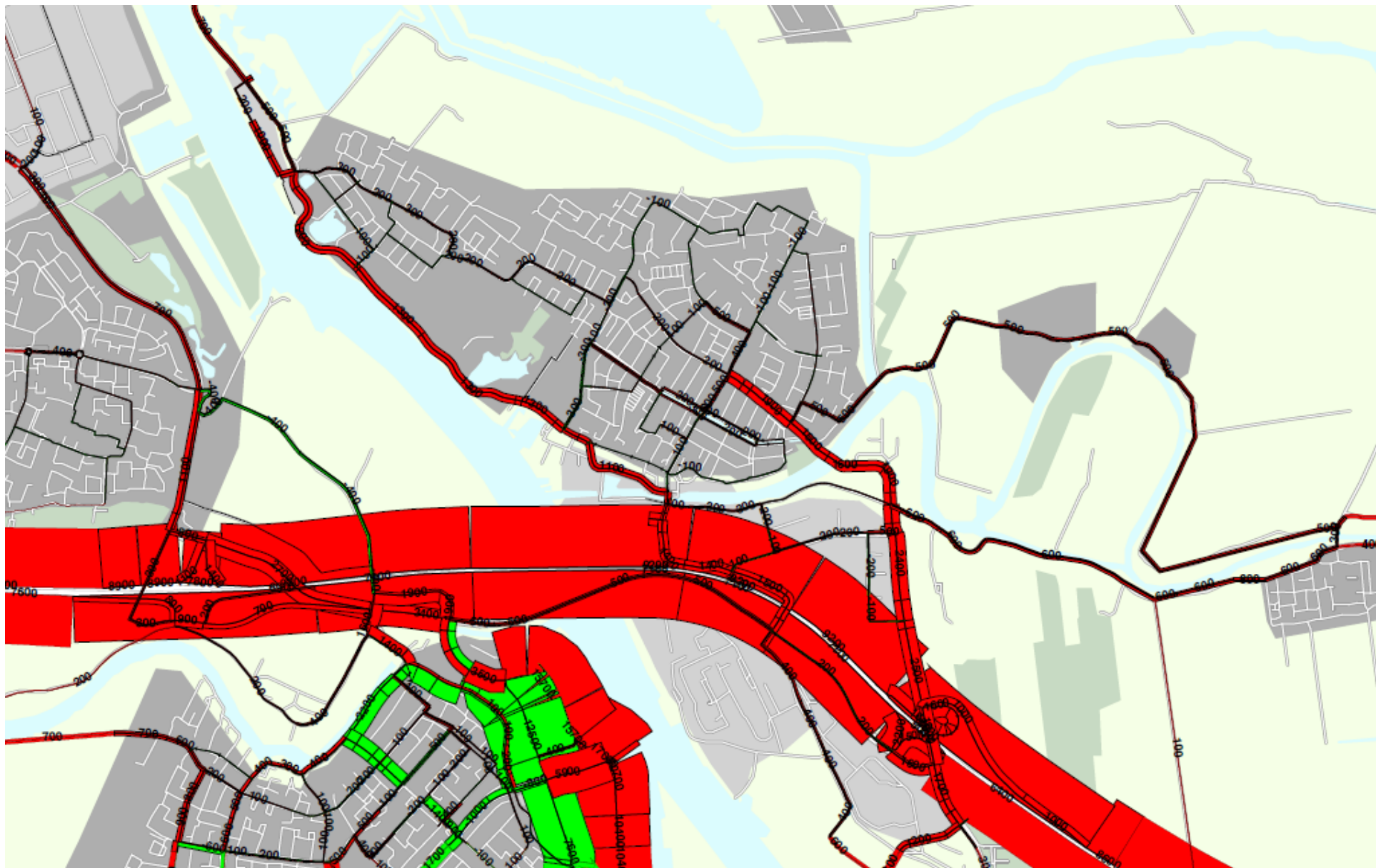
Etmaalintensiteiten Basisjaar 2015 in mvt / uur

BIJLAGE 1



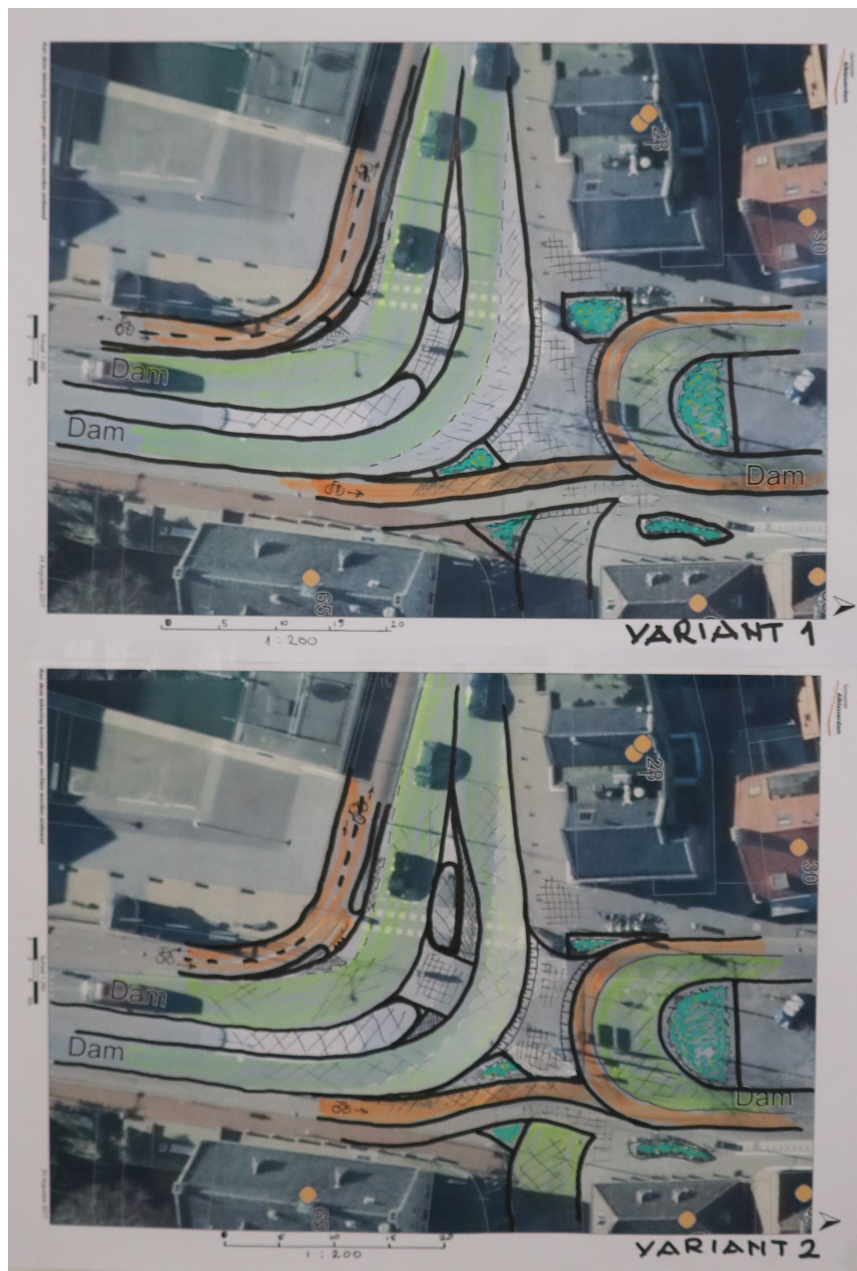
Etmaalintensiteiten 2030 in mvt / uur.

BIJLAGE 2



Vershil tussen 2015 en 2030 etmaalintensiteit gemiddelde werkdag in 2 directionen op 100 mvt / etm afgerond

BIJLAGE 3



Schetsen kruispunt Dam—Plantageweg

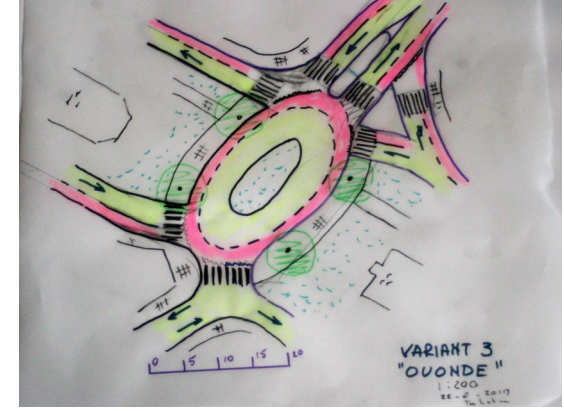
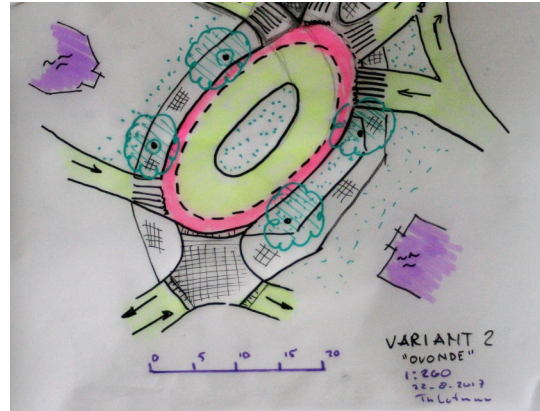
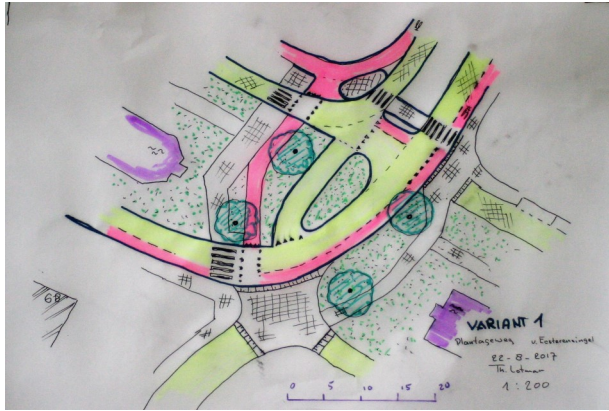
Op de schetsen hiernaast is een tweetal varianten gegeven voor de aansluiting Dam—Plantageweg.

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

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

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

BIJLAGE 4



Schetsen kruispunt van Eesterensingel—Plantageweg

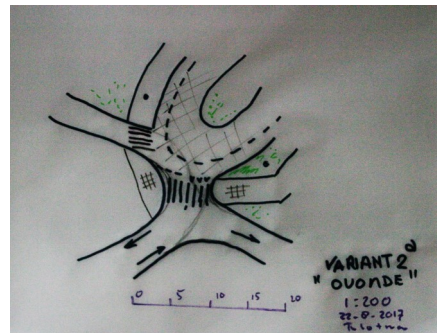
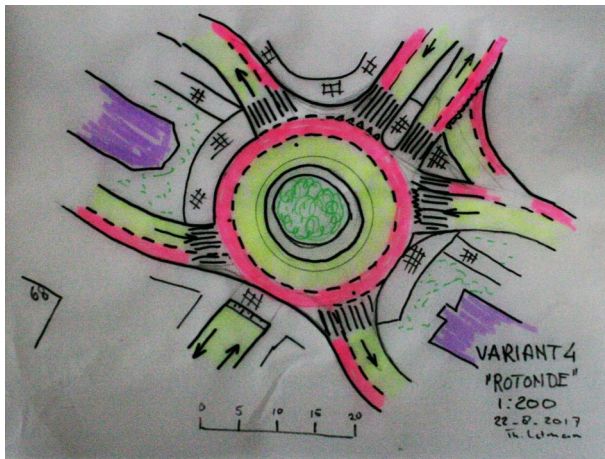
Op deze pagina zijn een aantal ruwe schetsen opgenomen met mogelijke oplossingen voor het kruispunt van Eesterensingel—Plantageweg.

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

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

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

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



Woningbouwprojecten in Alblasserdam die zijn meegenomen in het verkeersmodel voor 2030

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

WONINGBOUWPROJECTEN

BIJLAGE 6