

## Verslag participatie Mobiliteitsplan

Het concept Mobiliteitsplan heeft van 29 maart 2023 tot en met 26 april 2023 voor eenieder ter inzage gelegen. Van de mogelijkheid om een reactie op het plan te geven hebben 6 personen en 7 overlegpartners gebruik gemaakt. In deze notitie zullen wij een samenvatting geven van de ingekomen reacties, deze beantwoorden en aangeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het plan.

### Reacties van overlegpartners

#### Verkeerscommissie

##### **Samenvatting reactie**

In het verslag van de vergadering van de Verkeerscommissie is op de meeste vragen al geantwoord. De volgende vraag staat nog open: Waarom staat het Van Nederveenpad niet op de kaart van het lokale netwerk fiets?

De commissie adviseert unaniem positief over het concept mobiliteitsplan. Het is een mooi uitgangspunt voor de komende 10 jaar. In de uitvoeringsparagraaf is ruimte voor wijzigingen, nieuwe ontwikkelingen.

De commissie geeft de volgende aandachtspunten mee:

- Vereenvoudigen van moeilijke termen.
- Over parkeernorm enige constateert de commissie in het plan enige terughoudendheid, maar naar de mening van de commissie moet de gemeente niet terugschrikken voor het nemen van maatregelen.
- Ook de bereikbaarheid voor brandweer en ambulances gebruiken om parkeerdruk in woonwijken tegen te gaan. Als de veiligheid in het gedrang komt, moet de gemeente durven in te grijpen, maar wel met beleid. Misschien kan er ook in Het Kompas aandacht gevraagd worden voor het parkeren in de woonwijken.

##### **Antwoord gemeente**

Het Van Nederveenpad is ten onrechte niet opgenomen op de kaart. Dit wordt alsnog toegevoegd.

Aan het plan wordt een lijst met definities toegevoegd.

De commissie spreekt zich uit verder te willen gaan met het ingrijpen in het parkeren, om het terugdringen van het autobezit te bespoedigen. In dit Mobiliteitsplan wordt de eerste aanzet gegeven om te veranderen. Dit zal geleidelijk gaan. De tip om in Het Kompas aandacht te besteden aan het parkeren in woonwijken wordt ter harte genomen.

##### **Wijzigingen in het plan**

1. Het Van Nederveenpad wordt alsnog opgenomen op de kaart met het wensbeeld fiets.
2. Een verklarende woordenlijst toevoegen aan het plan, zie hiervoor bij ambtshalve wijzigingen.

### Ambtelijke werkgroep Verkeer

##### **Samenvatting reactie**

Het concept Mobiliteitsplan is besproken in de ambtelijke werkgroep verkeer. Een opmerking van de politie kon niet meteen worden beantwoord en is daarom als participatiereactie opgenomen.

Politie merkt op moeite te hebben met de nieuwe wegcategorie zone 30. Binnen een zone 30 wordt niet gehandhaafd als de weg niet goed is ingericht. De inrichtingseisen zijn nog niet vastgesteld, waardoor een toetsingskader ontbreekt. Daarom is het advies om niet over te gaan tot GOW30.

##### **Antwoord gemeente**

De gemeente vindt het belangrijk om het signaal af te geven dat sommige wegvakken niet geschikt zijn om 50 km/h te rijden. De wensbeelden voor de netwerken geven aan dat het beeld de gewenste situatie in 2040 weergeeft. De maximumsnelheid zal niet van de ene op de andere dag worden verlaagd. De gemeente gaat ervan uit dat de komende paar jaar het concept van de GOW30 verder wordt uitgewerkt.

## **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

### Gemeente Papendrecht

#### **Samenvatting reactie**

Complimenten voor het plan. Er worden geen uitspraken gedaan en/of richting gegeven over de A15. Dat is voor dit stadium prima zodat je hierin bewegingsvrijheid houdt. Trias Mobilica is een inspiratie voor de eigen gemeente. Gevraagd wordt of de raad apart een uitvoeringsplan per jaar vaststelt en hoe de kosten inzichtelijk worden gemaakt. Stukje duiding van de GOW30 is ook goed; Papendrecht heeft de ambitie om alles wat qua intensiteit geen GOW50 hoeft te zijn, af te waarderen.

#### **Antwoord gemeente**

Met het vaststellen van dit Mobiliteitsplan wordt een uitvoeringsplan voor de komende 5 jaar vastgesteld. In het 4<sup>e</sup> jaar wordt een nieuw uitvoeringsplan voor de resterende looptijd vastgesteld. Daarmee wordt flexibiliteit in het plan beoogd. De wereld verandert snel. Een uitvoeringsplan met een looptijd van 5 jaar biedt de mogelijkheid om met de actualiteit mee te bewegen. Voor wat betreft de GOW30 kiest de gemeente Hardinxveld-Giessendam er voor om enkel wegvakken aan te wijzen als GOW30 om enerzijds de verkeersveiligheid op deze wegvakken te vergroten en anderzijds om de aanrijtijden van de hulpdiensten niet nog verder onder druk te zetten.

Er is geen apart investeringsbudget gekoppeld aan de projecten. Wel is er al wat gespaard in de reserve verkeersveiligheid. Grote projecten zoals de gewenste tunnel bij 't Oog zijn nog niet voorzien van financiering. De infrastructurele zaken zullen zoveel mogelijk worden gecombineerd met andere projecten. Momenteel wordt het Wegenbeheersplan herzien en daarin wordt rekening gehouden met projecten in Mobiliteitsplan.

## **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

### Platform Sociaal Domein

#### **Samenvatting reactie**

Het Platform Sociaal Domein heeft haar opmerkingen onderverdeeld in opmerkingen over toegankelijkheid en een verkeerstechnische opmerking.

##### Toegankelijkheid

###### 1. Taalgebruik

Er zijn echter veel begrippen en woorden die het stuk ontoegankelijk maken voor minder geletterden (niet alleen laaggeletterden!) en mensen met een lichte verstandelijke beperking door o.a. de gebruikte terminologie. Lange zinnen leveren voor hen ook vaak problemen op. Misschien reden voor een light-versie?

Een greep, maar er is op dit terrein beslist veel meer dat duidelijker kan: samengestelde woorden met mobiliteits- (kader, plan, en meer), regiotafel, respondenten, milieugezondheidsrisico, multimodaal/multimodale, modaliteitskeuze, mobiliteitshubs, modaliteiten, publieksfuncties, utilitaire routes, trias mobilica, 'modal shift'.

Verder moeten begrippen soms worden gedefinieerd. Zie bv. pag. 3 – verkeersslachtoffers. Doden? Gewonden? Beide? In de verkeerscommissie werd gezegd: doden en gevallen waarbij mensen naar het ziekenhuis moesten. Gaat het alleen om de spoedeisende hulp, of echt om opnames (en evt. operaties)?

Op pag. 14 wordt gesproken van streven naar 0 verkeersdoden en zijn gewonden buiten beeld.

Een overzicht van de gebruikte afkortingen zou niet misstaan.

Tenslotte: Het stuk heeft een groot 'aanjaaggehalte' - dat de gemeente iets moet aanjagen komt wel erg vaak voor.

## 2. Gebruik openbare ruimte door mensen met beperkingen enz

De openbare ruimte moet voor iedereen bruikbaar en bereikbaar zijn. Maar wie is die voetganger? En wat is bruikbaar, of bereikbaar?

Neem hierin ook mee de rolstoeler, rollatorgebruiker, de vader/moeder/opa/oma met kinderwagen, de gebruiker van een scootmobiel!

Bij de fietser wordt op enkele plaatsen het positieve gezondheidseffect genoemd. Bij de voetganger nauwelijks. Hoe verhoudt zich dit tot het gezondheidsbeleid van de gemeente?

Vanuit mijn achtergrond in het Platform Sociaal Domein, waarin het lokale Gehandicaptenplatform is opgegaan, denk ik vanzelfsprekend weer aan de toegankelijkheid van de verbinding Marsstraat-Buitendams; als dit knelpunt opgelost kan worden komen er meer opties beschikbaar voor de brede categorie voetgangers, maar ook voor overig langzaam verkeer.

Bruikbaar – gezien het voorgaande: de verharding, ook van paden in parken, bij speelplaatsen, op de begraafplaats, moet te allen tijde begaanbaar zijn voor de hiervoor genoemde mensen. Denk hierbij tevens aan dwars op de looprichting schuin naar fietsstrook/rijbaan afhellende trottoirs: wel handig voor waterafvoer, maar voor gebruikers/duwers van rolstoelen echt een opgave. Ook voor mensen die moeilijk lopen is een vlak oppervlak bijzonder van belang.

Bruikbaar – zonder obstakels, zoals bv. neergezette fietsen, reclame-uitingen of uitstallingen, waardoor naar een rijbaan moet worden uitgeweken. Stimuleer dat bv. visite de fiets indien enigszins mogelijk parkeert op het erf van degene die wordt bezocht, en niet daarbuiten.

Bereikbaar – zonder obstakels. Dus voldoende breedte; daar waar een trottoir voldoende breed is, mag daarop gedeeltelijk geparkeerd worden om voldoende doorgang voor langrijdend verkeer (hulpdiensten!) te houden, onder voorwaarde dat bv. rolstoelers en mensen met kinderwagens er ongehinderd gebruik van kunnen maken.

## 3. Openbaar vervoer

Op pag. 36 wordt gesproken over de Merwede-Lingelijn. Het is een grote handicap dat er slechts zeer beperkt mogelijkheden zijn om bv. rolstoelers of mensen met een scootmobiel mee te nemen. Als enkele mensen uit deze groep gezamenlijk met het OV op stap willen, komt het nu voor dat er maar een of twee mee kunnen en de rest op de volgende trein moet wachten.

Iets soortgelijks speelt bij het meenemen van de fiets. Ook daar beperkte mogelijkheden, en nu is er sinds kort nog een afschrikkingsmethode bijgekomen doordat op bepaalde tijden alleen tegen betaling een fiets kan worden meegenomen.

Heel zuur als je door werk- of schooltijden die je niet zelf in de hand hebt per dag 2 x €5 moet ophoesten met nog niet eens de garantie dat je met de beoogde trein mee kunt...

Het huren van deelfietsen als mogelijk alternatief kost ook weer extra geld, en die zullen ook niet overal voldoende beschikbaar zijn.

## 4. Parkeren

Op pag. 38: De gemeente gaat het beleidskader voor aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen actualiseren, zodat de mensen die het nodig hebben een parkeerplaats tot hun beschikking krijgen.

Betekent dit dat de gemeente dit gaat realiseren zonder daarvoor kosten in rekening te brengen aan mensen die vanwege hun beperking toch al (veel) meer kosten hebben dan anderen? Deze vraag over kosten geldt ook voor de aanvraag van de gehandicaptenparkeerkaart, die ook op andere plekken gebruikt kan worden.

Waar komt de vrijgekomen ruimte in de hieronder gekopieerde zin vandaan? Er zit een aanname achter die niet wordt uitgesproken of uitgelegd. "Daarnaast staat de gemeente positief tegenover parkeeroplossingen die gebaseerd zijn op het daadwerkelijke autobezit in de buurt, mits deze vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor andere doeleinden zoals groen en verblijven."

## Verkeerstechnisch

Pag. 20 – bij illustratie bij 'vrijliggend fietspad gewenst'.

Wat betekent 'altijd voorrang'? Voorrang boven afslaand ander verkeer – duidelijk. Maar als een fietser zelf ergens onderweg moet oversteken?

## **Antwoord gemeente**

### **1. Taalgebruik**

Geprobeerd is om de inhoud in dit plan zo eenvoudig mogelijk op te schrijven. We ontkomen er alleen niet aan om vaktermen te gebruiken. Daarom zullen we aan het plan een bijlage toevoegen met een uitleg van moeilijke woorden. De gemeente heeft niet als doel om een light-versie te maken, omdat dit verwarring kan veroorzaken.

Met verkeersslachtoffers wordt bedoeld de bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt. Deze worden door de politie geregistreerd. Uit de politieregistratie is geen nadere uitsplitsing op te maken naar de ernst van de verwonding of opname in het ziekenhuis. Zelfdoding en onwelwording worden niet als verkeersongeval geregistreerd. Het streven naar nul verkeersdoden is niet helemaal correct geformuleerd. De gemeente heeft het de provinciale afspraak (convenant) 'maak een punt van nul' ondertekend. Dit betekent dat de gemeente streeft naar nul ernstige verkeersslachtoffers (doden en ernstige verkeersgewonden) in 2050. De gemeente kan de samenleving zelf niet veranderen. Wel kan de gemeente een verandering op gang brengen door daarvoor de voorwaarden te scheppen, zelf het goede voorbeeld te geven, te lobbyen bij andere overheden en dergelijke. Vandaar dat op een aantal keren terug komt dat de gemeente dingen wil aanjagen.

### **2. Gebruik openbare ruimte door mensen met beperkingen enz.**

De gemeente hecht grote waarde aan een inclusieve openbare ruimte. Dat kunt u terugvinden in hoofdstuk 5 waar één van de wensbeelden gaat over het voetgangersnetwerk met nadrukkelijke aandacht voor mensen die minder mobiel zijn.

In het hoofdstuk "aan de slag" staan twee projecten die specifiek aandacht geven aan voetgangers in het algemeen maar ruimte voor mensen met een beperking.

Een voetganger is een weggebruiker die geen bestuurder is van een voertuig. Volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) gelden de regels voor voetgangers ook voor:

- bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, indien zij van een voetpad of trottoir gebruikmaken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken;
- personen die te voet een motorfiets, bromfiets of fiets aan de hand meevoeren, alsmede voor personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet-zijnde voertuigen (bijvoorbeeld steps en skateboards).

Naast fietsen heeft lopen vanzelfsprekend ook een positief effect op de volksgezondheid. Dit mobiliteitsplan heeft een hoger abstractieniveau, dan het zeer lokale aandachtspunt van de brug in het verlengde van de Marsstraat. Deze brug valt onder project 7 waarin staat dat bij onderhoud en realisatie van infrastructuur specifiek rekening wordt gehouden met de voetganger. Dit geldt ook voor de opmerkingen over bruikbaar en bereikbaar.

### **3. Openbaar vervoer**

De gemeente heeft begrip voor de gemaakte opmerkingen over de MerwedeLingelijn. Het openbaar vervoer in de gemeente is alleen geen bevoegdheid van de gemeente. De gemeente kan daardoor geen directe invloed uitoefenen op de ingebrachte punten.

Door de provincie zijn nieuwe treinen aangeschaft met meer en bredere deuren. Het in- en uitstappen moet daardoor een stuk sneller gaan, naar verwachting ook voor rolstoelgebruikers.

De MerwedeLingelijn is de enige treinverbinding in Nederland waar het tot 1 januari gratis was om de fiets mee te nemen in de trein. Omdat de trein in de spits te vol is en een fiets de plaats van meerdere reizigers inneemt, is door de vervoerder besloten om hiervoor in de spits een vergoeding te vragen van € 5,00 per dag. Het meenemen van de fiets in treinen van de NS is overigens duurder dan € 5,00 per dag. Doordat dit voor reizigers een belemmering kan zijn om de fiets mee te nemen in de trein, is er op elk station de mogelijkheid om gebruik te maken van een deelfiets. Op de stations in Hardinxveld-Giessendam zijn per station 10 deelfietsen beschikbaar. Als blijkt dat de deelfietsen zo veel worden verhuurd, is uitbreiding van het aantal fietsen mogelijk. Het tarief in Hardinxveld-Giessendam is lager dan het tarief om de fiets mee te nemen in de trein.

### **4. Parkeren**

De leges die in rekening worden gebracht voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken dienen voor het dekken van de kosten die de gemeente

moet maken om de aanvraag te beoordelen, te beschikken en na toekenning aan te leggen. Dit zal niet wijzigen. De kosten voor het verstrekken van een gehandicaptenparkeerkaart vallen buiten het bereik van het op te stellen beleid voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

De geciteerde zin staat in de omschrijving van project 18: hanteren van een passende parkeernorm en -oplossingen bij nieuwbouwlocaties. De gemeente hanteert bij nieuwbouwwoningen een forse parkeernorm. Het kan zijn dat ontwikkelaars met een andere parkeeroplossing komen waardoor een lagere parkeernorm acceptabel is. Dit betekent alleen niet dat de ruimte die wordt bespaard doordat hier geen parkeerplaats hoeft te worden ingericht, mag worden uitgegeven voor de bouw van een extra woning.

#### Verkeerstechnisch

Het onderschrift bij de foto's in het blok vrijliggend fietspad gewenst staat "Bij lage hoeveelheden autoverkeer kan uitvoering ook met fietsstroken. Fietser heeft voorrang op het overige verkeer. Route wordt uitgevoerd in asfalt". Hiermee wordt bedoeld dat de doorgaande fietser op de fietsstrook of op het vrijliggende fietspad voorrang heeft op het overige verkeer. Afslaande fietsers moeten vanzelfsprekend wel voorrang verlenen aan het doorgaande autoverkeer.

#### **Wijzigingen in het plan**

1. Een verklarende woordenlijst toevoegen aan het plan, zie hiervoor bij ambtshalve wijzigingen.
2. Op pagina 15 bij de principes onder het kopje Grote verkeersveiligheid met aandacht voor kwetsbare weggebruikers wordt het eerste bolletje gewijzigd in: Wij streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers in 2050.

#### Fietsersbond

##### **Samenvatting reactie**

1. Economisch beleid prevaleert boven duurzaamheid. Dit werkt naar de mening van participant door op allerlei terreinen die de leefbaarheid negatief kan beïnvloeden.
2. De kans om een volwaardig fietsnetwerk te ontwerpen is benoemd maar onvoldoende uitgewerkt, waardoor veel kortere verplaatsingen niet altijd veilig zijn te fietsen en hiaten in het netwerk blijven bestaan.
3. Groot risico dat goede duurzame voornemens in het mobiliteitsplan niet door gaan vanwege ontbrekende financiën en/of te lage prioriteit.
4. De noord-zuidverbindingen met de gemeente Molenlanden worden onvoldoende meegenomen.
5. Bereikbaarheid is nog steeds een synoniem voor autobereikbaarheid, terwijl het vooral moet gaan om de bereikbaarheid van inwoners, kinderen en ouderen.

##### **Antwoord gemeente**

1. Het is niet duidelijk hoe de genoemde tegenstelling tussen duurzaamheid en economisch beleid is af te leiden uit het mobiliteitsplan. Bij inbreidingslocaties wordt getoetst op bereikbaarheid en moeten plannen voldoen aan daarvoor gestelde uitgangspunten. Buiten het kader van dit plan worden aan uit- en inbreidingsplannen duurzaamheidseisen gesteld. Goede bereikbaarheid is naar onze mening geen tegengesteld uitgangspunt van duurzaamheid. De vraag is zelfs of een slecht bereikbare locatie wel duurzaam kan zijn.

Om openbaar vervoer te bevorderen zijn drie stations gebouwd. En bij ontwikkelingen van Het Oog en de Blauwe Zoom wordt toegankelijkheid van de stations expliciet benoemd in de plannen en visies die opgesteld zijn en ook nog verder uitgewerkt moeten worden.

2. In de hoofdstukken met wensbeelden en projecten komt de fietser veelvuldig aan bod. Het voert te ver om de tekst uit de betreffende hoofdstukken te herhalen of hier te citeren. En wij herkennen ons niet in de gemaakte opmerking.

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

3. Zoals in het plan is aangegeven worden bij de opstelling van het wegenbeleids- en beheerplan rekening gehouden met de uitkomst van het mobiliteitsplan. Daarin zal het nader geconcretiseerd worden en voorzien van een planning met bijbehorende middelen.

4. Wij gaan ervan uit dat hiermee de fietsverbinding richting Molenlanden wordt bedoeld. De directe verbindingroutes met de gemeente Molenlanden (Zwijnskade en Binnendams) zijn opgenomen op de kaart met wensbeelden als lokale routes. De Neerpolderdeweg ligt volledig in de gemeente Molenlanden en sluit aan op de Parallelweg. Daarom is dit niet als aparte route vermeld. Wij herkennen ons niet in de gemaakte opmerking.

5. Gelet op de inhoud van de wensbeelden zien wij een evenwichtige verdeling tussen de verschillende vormen van mobiliteit waar inwoners gebruik van kunnen maken. Daarbij is extra aandacht voor weggebruikers die minder mobiel zijn. Maar ook voor de fietsende inwoners is ruime aandacht en worden ook concrete projecten benoemd in het hoofdstuk "aan de slag". Dat neemt niet weg dat er ook aandacht is voor de autobereikbaarheid. Een goede en veilige afwikkeling van het autoverkeer verkleint de kans op ongelukken met de zwakke weggebruiker. En er blijft ook meer veilige ruimte over voor de overige weggebruikers.

### **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

### **Ambtelijk overleg bereikbaarheid Drechtsteden**

#### **Samenvatting reactie**

Het stuk is helder en duidelijk geschreven en in beeld gebracht en er is een link gelegd naar diverse regionale stukken.

1. Het STOMP-principe wordt niet expliciet genoemd in het plan Binnen Smart Delta Drechtsteden hebben we afgesproken dit principe gezamenlijk te hanteren. Graag opnemen in het plan
2. Het expliciet benoemen van de regionale hubs en het versterken daarvan ontbreekt. Het is sterker als je hier de link legt met het onderzoek naar de regionale hublocaties en vanuit de studie ook benoemt wat er verbeterd moet worden.
3. Bij project 15 inzetten op het terugdringen van de negatieve effecten van sluipverkeer, zoals geluid en verkeersveiligheid.
4. Een aanbeveling is om de Merwedelingelijn en het personenvervoer over water ook expliciet te noemen bij de fietsverbindingen.

#### **Antwoord gemeente**

1. Het STOMP-principe wordt wel toegepast in het plan, maar wordt niet expliciet genoemd. Daarom wordt het plan gewijzigd en wordt het STOMP-principe explicieter vermeld.
2. Regionale hubs komen inderdaad niet terug in het plan en zullen worden geïntegreerd in de tekst.
3. Het primaire doel van de gemeente is om de hoeveelheid sluipverkeer terug te dringen. Als dat niet mogelijk is, dan gaan we sturen op het terugdringen van de negatieve effecten van sluipverkeer.
4. Het is een goede suggestie om de verbinding tussen de fiets en het ov explicieter te noemen.

#### **Wijzigingen in het plan**

1. Bij het wensbeeld Duurzaamheid en Gedrag wordt aan de laatste alinea toegevoegd: De gemeente gaat hierbij uit van het STOMP-principe. Dat betekent dat bij beleidskeuzes eerst gekeken wordt naar maatregelen voor de voetganger (stappen) en de fiets (trappen), daarna het openbaar vervoer, autodelen (meerijden). De personenauto komt op de laatste plaats. Aan de projecten 7, 8, 14, 18 en 19 ook het STOMP-principe noemen.
2. Op pagina 14 wordt het laatste bolletje onder "Kwaliteitsimpuls voor fietsvoorzieningen ..." gewijzigd in: Belangrijke bestemmingen en regionale mobiliteitshubs zijn bereikbaar via goede fietsvoorzieningen en hebben goede stallingsvoorzieningen.
3. Op pagina 14 wordt aan "Betrouwbaar openbaar vervoer..." een bolletje toegevoegd: Regionale hubs worden versterkt.
4. Aan het kopje "veranderen" op pagina 29 en de projecten 8, 10, 11, 12, 13 en 25 wordt toegevoegd dat het realiseren en versterken van regionale hubs daarbij een belangrijke schakel zijn.

5. De titel van project 15 wordt gewijzigd in "Terugdringen (negatieve effecten) van sluipverkeer door mede aanjagen van knelpunten A15. Ook in de 1<sup>e</sup> zin van de tekst wordt (negatieve effecten) toegevoegd voor sluipverkeer.
6. Aan de 1<sup>e</sup> alinea van het wensbeeld fiets op pagina 20 toevoegen dat de fiets onmisbaar is voor het voor- en natransport van reizen met de MerwedeLingelijn en het personenvervoer over water (Riveer en Waterbus)

## Provincie Zuid-Holland

### Samenvatting reactie

1. Bij de situatieschets op pagina 8 staat dat regelmatige vertragingen en uitval van de treinen ervoor zorgt dat reizigers er niet vanuit kunnen gaan dat ze op tijd op hun bestemming aankomen. De provincie nuanceert dat in maart en april 2023 de uitval gemiddeld 2% was en dat 3,7% van de treinen vertraging had.
2. Over de doelen wordt enerzijds opgemerkt dat het een mooi streven is dat er vanuit mobiliteit een bijdrage wordt geleverd aan een duurzame gemeente, door te kijken naar duurzame vervoerswijzen als alternatief voor de privéauto. Dat loont ook voor investeringen in het buurtfietsnetwerk, deelvoorzieningen en vraaggericht vervoer naast het ov-netwerk. Anderzijds wordt opgemerkt dat het vreemd is om duurzaamheid ondergeschikt te maken aan de bereikbaarheid. Betekent dit dat een diesel-SUV in het centrum geen strobreed in de weg wordt gelegd en dus veiligheid en duurzaamheid ondergeschikt maakt.?
3. Bij het doel Nieuwbouwlocaties krijgen een parkeernorm die past bij het type woning wordt gevraagd of dit beleid ook nog kan worden toegepast op de plannen voor De Blauwe Zoom West.
4. Om de kracht van de MerwedeLingelijn te behouden en te versterken is het noodzakelijk om de woningbouw en het parkeerbeleid in de directe omgeving ook op deze lijn te richten. Gerichte communicatie over de nabijheid van dit woningbouwproject bij deze lijn kunnen dit ook bevorderen, evenals OV-stimuleringsmaatregelen voor nieuwe inwoners. Hoe kan de gemeente zorgen dat er ook daadwerkelijk mensen komen wonen die gebruik maken van deze lijn?
5. De provincie vraagt om het doel personenvervoer over water af te stemmen met de provincie, die opdrachtgever is voor het personenvervoer over water, omdat het moet passen binnen het contract, tenzij andere vormen van vervoer zijn bedoeld.
6. Ten aanzien van de voetganger en de fietser merkt de provincie op dat zij overal in de bebouwde kom centraal dienen te staan, omdat zorgconsumenten niet beperkt zijn tot specifieke zorgvoorzieningen
7. De kwaliteitseisen zoals genoemd bij het wensbeeld voetganger (voor het basisniveau en het plusniveau) gaan uitsluitend in op de voetganger met een mobiliteitsbeperking, terwijl de tekst bij het plusniveau de noodzaak van plusvoorzieningen koppelt aan soorten bestemmingen en intensiteit van het voetgangersverkeer. Het komt ons verstandig voor de voorzieningen die erbij horen expliciet te benoemen.
8. Ten aanzien van het wensbeeld fietsnetwerk wordt opgemerkt dat het provinciale hoofdfietsnet maar ten dele terugkomt op de kaart op pagina 22. Er zijn routes aangeduid als lokaal, die onderdeel vormen van de provinciale hoofdfietsstructuur en dus ten minste als regionaal opgenomen moeten zijn of in overleg aangepast moeten worden. Het provinciale hoofdnet recreatief is niet opgenomen. Ook is een lokale fietsroute te zien in de Blauwe Zoom, waarvan de huidige inrichting niet voldoet aan kwaliteitseisen, maar waarbij deze niet terugkomt in de maatregelen. De doorfietsroute langs de A15 tussen Gorinchem en Sliedrecht is nog niet gerealiseerd. Als de fietsroute past in de plannen van de MIRT-verkenning A15 kan, als de provincie hier ook voldoende middelen voor kan vinden, naar realisatiemogelijkheden worden gekeken.
9. De provincie is opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer. Personenvervoer over water is alleen kansrijk als het maximaal 1,5 keer zoveel reistijd heeft en een parallelle lijn ontbreekt. Met de MerwedeLingelijn parallel aan de Merwede kan personenvervoer over water voor Hardinxveld-Giessendam geen relevant vervoer bieden. Wel is het mogelijk om andere vormen van vervoer in te zetten als de huidige veerdiensten en de watertaxi.
10. Over de duurzaamheidsparagraaf op pagina 28/29 wordt opgemerkt dat het logischer is de Trias Mobilica voorop te plaatsen en pas daarna in te gaan op adaptieve en mitigerende maatregelen.

11. Op het projectenkaartje komt niet terug waar project 8 wordt toegepast. Gevraagd wordt of dit ook op de fietsroute door de Blauwe Zoom betrekking heeft?

### **Antwoord gemeente**

1. De situatieschets geeft met name het resultaat weer van de enquête. De enquête is gehouden in de zomer van 2022 en geeft de mening van de respondenten weer. Het is goed om te vernemen dat de punctualiteit is verbeterd.
2. De gemeente omarmt het STOMP-principe. Dit zal ook explicieter in het plan worden benoemd. Daarmee zetten we ook in op andere duurzame vervoerswijzen naast het ov. Bereikbaarheid is voor onze gemeente een groot goed. Wij zijn gelegen langs de A15 en hebben veel last van sluipverkeer. Verder heeft onze gemeente de omvang van een uitgestrekt dorp met een klein centrum. Dat is niet vergelijkbaar met een grote stad als Den Haag waar een milieuzone een aantrekkelijke duurzaamheidsmaatregel kan zijn. Het centrum vervult ook een belangrijke rol voor de boodschappen in de supermarkt, waarvoor inwoners voor een deel de auto nodig hebben. Verder is het centrum zo ingericht dat de auto duidelijk te gast is en bestuurders dat ook zo ervaren.
3. Het beleid wordt niet toegepast op De Blauwe Zoom West.
4. In hoofdstuk 5 worden projecten geformuleerd en verder uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda wordt aangegeven aan welke doelen de projecten bijdragen. De projecten 11, 12 en 13 dragen bij aan dit doel. Verder heeft de gemeente parallel aan het mobiliteitsplan een uitvraag gedaan voor een parkeeronderzoek. In de ontwikkelplannen voor woningbouw in Het Oog wordt nadrukkelijk geanticipeerd en geattendeerd op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer, te weten de Merwedelingelijn.
5. Project 13 (zie pagina 36) gaat in op de wijze waarop de gemeente invulling wil geven aan het personenvervoer over water. Dit betreft enerzijds Riveer en anderzijds de Waterbus. In project 13 staat expliciet vermeld dat de gemeente een lobby wil opstarten om gehoor te geven aan de brede wens om personenvervoer over water uit te breiden richting Sliedrecht, Dordrecht en Werkendam. Als wij hiermee aan de slag gaan, zullen wij dat doen in Drechtstedenverband en met respect voor de positie van de provincie als concessieverlener.
6. De gemeente omarmt het STOMP-principe en zal dit duidelijker in het plan laten terugkomen. Zoals bij het wensbeeld voetganger is aangegeven, wordt onderscheid gemaakt in een basisniveau en een plusniveau. Bij het basisniveau is het trottoir toegankelijk voor mensen met een beperking. Bij het plusniveau zetten we een stapje extra, waarbij met name de routegeleiding voor blinden en slechtzienden onderscheidend is. Bij het fietsroutenetwerk wordt het netwerk ook vormgegeven rondom voorzieningen. In woonwijken is het veelal niet nodig om aparte fietsroutes aan te geven, omdat de wegen in woongebieden er erftoegangswegen zijn met een verblijfsfunctie. Vaak zijn deze wegen ingericht met shared space om het gedeelde gebruik van de openbare ruimte te benadrukken.
7. Zowel het basisnetwerk als het plusnetwerk richt zich op het verbeteren de voetgangerstoegankelijkheid. Dit komt ten goede aan alle voetgangers. Bij obstakelvrije voetpaden is bijvoorbeeld iedereen gebaat. Het plusnetwerk doet hier een schepje bovenop omdat hier ook bovengemiddeld veel voetgangers zijn. Dat betekent een algehele kwaliteitsslag: voldoende ruimte voor voetgangers en net zo goed extra voorzieningen voor personen met een beperking. Dat gaat hand in hand. Het fietsnetwerk is opnieuw opgebouwd, gebaseerd op het ontsluiten van voorzieningen en omliggende gemeenten, waarbij de doorfietsroute F15 wordt gezien als een provinciale verbinding. De overige routes die aan deze criteria voldoen, zijn ingedeeld als regionale routes. Het regionale/provinciale netwerk moet ook niet te fijnmazig worden. De route over Binnendams richting Giessen-Oudekerk staat als lokale route ingetekend omdat deze belangrijke voorzieningen ontsluit en de fietsroute vormt van Giessen-Oudekerk naar het station. De basis moet daarom op orde zijn. De Binnendams is niet ingetekend als regionale route omdat dit netwerk zich eerder richt op het ontsluiten van de grote omliggende kernen zoals Sliedrecht en Gorinchem. Op deze verbindingen is sprake van hogere fietsintensiteiten en dient de inrichting dit goed te faciliteren door middel van vrijliggende fietsinfrastructuur of ten minste fietsstroken. Dat is op de Binnendams niet nodig en niet mogelijk.



8. Het kaartje met het wensbeeld fiets is het toekomstbeeld waar naar toe wordt gewerkt. Het opstellen van het provinciale netwerk en het gemeentelijke netwerk hebben elkaar gekruist. De gemeente geeft de voorkeur aan het netwerk zoals het is ingetekend, omdat dit uitgaat van voorzieningen. Daarbij is goed verdedigbaar waarom een route tot een bepaald netwerk behoort. Op pagina 20 staat expliciet vermeld dat het recreatieve netwerk niet afzonderlijk is weergegeven, maar wel als toets is gebruikt bij de opmaak van utilitaire netwerken. De lokale route in Blauwe Zoom is ingetekend als lokale route omdat deze route voorzieningen binnen de gemeente met elkaar verbindt. Van deze route zal voornamelijk lokaal fietsverkeer gebruik maken. Op een lokale route is de inrichting veel vrijer dan op een provinciale of regionale route. De volgorde van de fietspaden in de tekst is niet in overeenstemming met de visualisatie, waardoor verwarring kan ontstaan. Dit wordt in het plan gewijzigd. Daarnaast is project 8 een paraplu-project om bij onderhoud en realisatie van infrastructuur de netwerken in te richten naar het wensbeeld. Het klopt dat de doorfietsroute F15 er nog niet is. Deze route is echter wel gewenst, vandaar dat deze op het wensbeeld is opgenomen. Het wensbeeld is het netwerk waar naar toe gewerkt gaat worden. Onderzoek heeft uitgewezen dat de route langs de rijksweg A15 de voorkeursroute is. Daarom is de route op deze plaats ingetekend. De gemeente is zich er terdege van bewust dat de verbreding van de A15 maatgevend is voor het tempo waarin de doorfietsroute gerealiseerd kan worden. In de projectgroep F15 is door de provincie niet gezegd dat er geen doorfietsroute komt als het toch niet zou passen in de plannen van de A15.
9. Bij de aanbesteding van de Waterbus is het doortrekken van lijn 23 richting Hardinxveld-Giessendam als wens opgenomen. Door de exploitant is in de gemeenteraad toegezegd om de waterbus door te trekken richting Hardinxveld-Giessendam. Dit wordt ook ondersteund door de regio Drechtsteden. Een vervoerwaardeonderzoek moet uitwijzen of uitbreiding van het waterbusnetwerk richting Hardinxveld-Giessendam potentie heeft en rendabel is te maken. We blijven een lobby voeren om, in combinatie met verwerving van benodigde financiële middelen, de haalbaarheid van het verbinden van de netwerken van Riveer en de Waterbus te onderzoeken.
10. De gemeente streeft ernaar om de gemeente veiliger, aantrekkelijker en duurzamer te maken. Om deze doelen te behalen zijn twee soorten maatregelen nodig. Deze kunnen adaptief of mitigerend zijn. Trias Mobilica is gebruikt als hulpmiddel om tot concrete maatregelen te komen. Er zit dus niet zozeer een volgordelijkheid in, maar ze hangen wel degelijk samen. Elementen van de Trias Mobilica, zoals deelmobiliteit, komen terug in de projecten vanaf project nummer 20.
11. Project 8 heeft betrekking op het hele netwerk, dus ook op de fietsroute door de Blauwe Zoom. De visualisatie van de netwerken en de volgorde van de tekst is niet met elkaar in overeenstemming. Dit zou de indruk kunnen wekken dat een lokaal netwerk 4 meter breed moet zijn, terwijl de inrichtingseisen voor een lokaal netwerk juist veel losser zijn.

### **Wijzigingen in het plan**

1. Bij het wensbeeld Duurzaamheid en Gedrag wordt aan de laatste alinea toegevoegd: De gemeente gaat hierbij uit van het STOMP-principe. Dat betekent dat bij beleidskeuzes eerst gekeken wordt naar maatregelen voor de voetganger (stappen) en de fiets (trappen), daarna het openbaar vervoer, autodelen (meerijden). De personenauto komt op de laatste plaats. Aan de projecten 7, 8, 14, 18 en 19 ook het STOMP-principe noemen.
2. De visualisaties van de fietsnetwerken in omgekeerde volgorde weergeven, zodat de volgorde van de tekst en animatie met elkaar in overeenstemming zijn.

### **Reacties van personen**

#### **Participant 1**

##### **Samenvatting reactie**

Participant leest in het concept Mobiliteitsplan niets terug over drempels. Participant vindt de nieuwe 'drempels' in het verlengde van de voormalige Rabobank te hoog, omdat de bodemplaat van de auto geraakt wordt bij het passeren van deze drempels. De drempels in het dorp worden steeds hoger; deels door verzakking, deels doordat ze hoger worden aangelegd.

Is het inzichtelijk waar nieuwe drempels geplaatst gaan worden en hoe hoog deze gaan worden?

### **Antwoord gemeente**

Het mobiliteitsplan heeft een hoger abstractieniveau dan hetgeen participant inbrengt. In het mobiliteitsplan worden wensbeelden geschetst over hoe het wegennet er in de toekomst uit moet komen te zien. In de projecten geeft de gemeente zichzelf de opdracht om de wegen bij reconstructies om nieuwe realisatie aan te leggen zodat de inrichting past bij het wensbeeld dat de gemeente voor ogen heeft.

Voor het inrichten van de openbare ruimte zijn door het CROW (een landelijk kennisplatform voor het inrichten van de openbare ruimte) richtlijnen gegeven over hoe de openbare ruimte in te richten. De gemeente Hardinxveld-Giessendam volgt waar mogelijk deze richtlijn. De drempels waar participant op doelt zijn twee mini-punaises die zijn aangelegd om de snelheid flink te remmen, omdat op deze plaats voor voetgangers gevaarlijke situaties ontstonden.

### **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

### Participant 2

#### **Samenvatting reactie**

De belasting van de Koningin Wilhelminalaan wordt zwaar onderschat. De Nieuweweg wordt als een gebiedsontsluitingsweg GOW aangegeven en verandert van een erftoegangsweg ETW. Door bewoners van de Koningin Wilhelminalaan wordt aangegeven dat hun straat als GOW wordt gebruikt door het verkeer. Jammer dat dit wordt genegeerd door de gemeente

### **Antwoord gemeente**

De indeling van het wegennet geeft de functie van de weg aan; niet hoe de weg daadwerkelijk wordt gebruikt of door hoe deze door bewoners wordt ervaren. Een erftoegangsweg heeft een capaciteit van ongeveer 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Koningin Wilhelminalaan heeft momenteel een intensiteit van ongeveer 2250 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee voldoet de Koningin Wilhelminalaan aan de functie van Erftoegangsweg.

In project 14 geeft de gemeente zichzelf de taak om bij onderhoud en realisatie van infrastructuurnetwerken de weg in te richten volgens het wensbeeld, zodat de gereden snelheid past bij de maximumsnelheid en daarmee bij de functie van erftoegangsweg.

### **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

### Participant 3

#### **Samenvatting reactie**

Opvallend is dat bij 'netwerken gemotoriseerd verkeer' de straten bij naam worden genoemd. Dat is heel concreet en dus heel fijn. Verder vindt participant het heel oppervlakkig en toepasbaar in iedere gemeente. Er staan weinig concrete acties in.

Participant mist de volgende zaken:

1. Meer veilige wandelplaatsen: Nu loopt men op de fietspaden (Boven-Hardinxveld bij de rivier, Beneden-Hardinxveld fietspad langs de A15). Participant mist bij de herinrichting van de Spoorweg naar 't Oog een trottoir.
2. Fietsoversteekplaats op de Parallelweg nabij de Sluisweg. Participant vindt dit een levensgevaarlijke situatie, maar ondanks dat het al meerdere keren is gemeld, gebeurt er niets.
3. Sluipverkeer: Met name in de ochtend en avond is het vanuit Boven-Hardinxveld moeilijk om de dijk op te komen met de auto. De hoogte van het trottoir maakt dat auto's 'hobbelend' moeten invoegen. Participant vraagt om een wijdere bocht.
4. Koningin Wilhelminalaan: Tijdens de interactieve avonden was bezwaar gemaakt tegen de wegcategorisering van de Koningin Wilhelminalaan, omdat deze weg net als de Rembrandtstraat en de Juliana van Stolbergstraat ook doorgangswegen zijn.

5. Het is fijn om te zien dat de gevaarlijke situaties op het trottoir als belemmering zijn aangekruist. Dank daarvoor.

### **Antwoord gemeente**

De gemeente vindt het jammer dat participant het Mobiliteitsplan niet herkent als een Hardinxvelds plan. Met die gedachte is het plan juist wel opgesteld.

Het plan is een plan voor 10 jaren en heeft een wat hoger abstractieniveau. Dat maakt dat hele concrete situaties niet meteen herkenbaar zijn terge te vinden in het plan. De gemeente heeft echter bij de uitwerking van het plan wel degelijk oog voor de lokale situatie in Hardinxveld-Giessendam. Op de concrete punten die worden gemist, wordt hierna puntsgewijs ingegaan.

1. Meer veilige wandelplaatsen: Door het onderscheiden van het basisniveau en een plusniveau voor voetpaden bij voorzieningen wordt binnen de woongebieden het wandelgenot en het wandelgemak vergroot. De wetgever heeft bepaald dat het trottoir de plaats is van de voetganger op de weg. Daar waar het voetpad ontbreekt, is het fietspad de plaats op de weg van de voetganger. Hiermee wordt aangegeven dat de voetganger op het fietspad mag lopen. Bij de aanleg van het fietspad onder langs de dijk is er destijds voor gekozen om alleen een fietspad aan te leggen. Door Corona zijn mensen meer gaan wandelen en is het ook met fietsers drukker geworden op het fietspad. De behoefte aan een apart voetpad wordt onderkend. Dit wordt toegevoegd aan project 1, multimodale aanpak Rivierdijk.  
Het fietspad langs de A15 ligt gecompliceerder, omdat de gemeente geen wegbeheerder is van dit pad. Het fietspad maakt onderdeel uit van het beoogde tracé voor een provinciale doorfietsroute. Hiervoor is een breedte van 4 meter nodig. Dat is binnen het bestaande dijktralud niet te realiseren, laat staan dat er nog ruimte over blijft voor een voetpad. Een derde complicerende factor is dat, afhankelijk van de keuze die gemaakt gaat worden over de verbreding van de A15, het fietspad al dan niet kan blijven liggen op de huidige plaats.  
Voor Het Oog is een landschapsvisie gemaakt, waarin juist heel nadrukkelijk aan de voetganger is gedacht. De gemeente heeft nu een project in voorbereiding om vrijliggende fiets- en wandelpaden aan te leggen langs de Spoorweg.
2. Fietsoversteekplaats op de Parallelweg nabij de Sluisweg. Er is opdracht gegeven om de doorsteekjes voor de fietsers langs de Parallelweg aan te passen. Dit is zo concreet dat dit niet in het plan hoeft terug te komen.
3. Sluipverkeer: Buurt Bestuurt heeft ook gevraagd om er één of twee inritblokken bij te plaatsen waardoor de bocht wat ruimer wordt. De Fietsersbond heeft juist geadviseerd om de situatie te versmallen, zodat het niet meer mogelijk is om naast elkaar te staan en de verkeerssituatie voor fietsers veiliger wordt. Omdat beide vragen/adviezen lijnrecht tegenover elkaar staan, heeft de gemeente besloten om de situatie niet aan te passen.
4. Koningin Wilhelminalaan: De indeling van het wegennet geeft de functie van de weg aan; niet hoe de weg daadwerkelijk wordt gebruikt of door hoe deze door bewoners wordt ervaren. Een erftoegangsweg heeft een capaciteit van ongeveer 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Koningin Wilhelminalaan heeft momenteel een intensiteit van ongeveer 2250 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee voldoet de Koningin Wilhelminalaan aan de functie van Erftoegangsweg. Bij de functie van erftoegangsweg hoort binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h. Als de gemeente tegemoet zou komen aan de wens om de Koningin Wilhelminalaan, de Juliana van Stolberstraat en de Rembrandtstraat een verkeersfunctie te geven, betekent dit dat de straat een gebiedsontsluitende functie heeft, dus meer verkeer moet verwerken, en er minder snelheidsremmende maatregelen worden getroffen om de doorstroming niet teveel te belemmeren. De standaardsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg is 50 km/h, op enkele plaatsen wordt de gebiedsontsluitingsweg 30 geïntroduceerd, omdat de weg bij een maximumsnelheid van 50 km/h niet op een veilige manier kan worden ingericht. De gemeente is van mening dat het niet in het belang is van de bewoners van Boven-Hardinxveld om genoemde straten aan te wijzen als gebiedsontsluitingswegen.
5. Het is fijn om te lezen dat de aanpak voor obstakelvrije doorgangruimte op het trottoir wordt ondersteund.

### **Wijzigingen in het plan**

1. Aan project 1 (multimodale aanpak Rivierdijk) de wens voor een voetpad toevoegen.

#### Participant 4

##### **Samenvatting reactie**

Complimenten voor het plan. Participant mist de verbreding van de stoepen Rembrandtstraat en Nassaustraat, omdat de auto's nu erg hobbelen.

##### **Antwoord gemeente**

Buurt Bestuurt heeft ook gevraagd om er één of twee inritblokken bij te plaatsen waardoor de bocht wat ruimer wordt. De Fietsersbond heeft juist geadviseerd om de situatie te versmallen, zodat het niet meer mogelijk is om naast elkaar te staan en de verkeerssituatie voor fietsers veiliger wordt. Omdat beide vragen/adviezen lijnrecht tegenover elkaar staan, heeft de gemeente besloten om de situatie niet aan te passen.

##### **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

#### Participant 5

##### **Samenvatting reactie**

Als project 16 is in het plan staat er dat de plannen van de nieuwe Nieuweweg al vast staan. In de afgelopen jaren is bij elk stukje informatie over deze planvorming altijd uitgesproken dat voordat deze plannen definitief worden gemaakt, er inspraak en navraag bij de bewoners van de Nieuweweg zal plaatsvinden. Wanneer gaat dat plaatsvinden?

In het sfeerbeeld van de Nieuwe Nieuweweg staat een optie uitgewerkt met aan 1 zijde parkeerplaatsen. Vooralsnog is het plan gepresenteerd dat de nieuwe inrichting een eenrichtingstraat zou zijn met aan beide zijden parkeerhavens. Waarom is dat nu anders.

##### **Antwoord gemeente**

In de reactie lijkt verwarring te bestaan over het begrip nieuwe Nieuweweg. Het is de bedoeling om over het bedrijventerrein en langs de ijsbaan in het gebied MiddenWetering een nieuwe weg aan te leggen met een verkeersfunctie. Deze weg wordt een GOW50. Voor de aanleg van de weg en om het bouwen van woningen mogelijk te maken, moet nog een ruimtelijke procedure worden gevolgd. Onder de huidige wetgeving heet dat een bestemmingsplan onder de nieuwe Omgevingswet zal dit een wijziging van het Omgevingsplan zijn. Binnen deze ruimtelijke procedure zijn wettelijke momenten van inspraak. Over het ontwerp van de weg zelf is ook nog inspraak mogelijk.

De huidige Nieuweweg wordt heringericht tot een woonstraat. De afbeelding is uitsluitend bedoeld om de sfeer weer te geven die de gemeente daar voor ogen heeft. Een ontwerp moet nog worden gemaakt.

##### **Wijzigingen in het plan**

Deze reactie leidt niet tot wijzigingen in het plan.

#### Participant 6

##### **Samenvatting reactie**

Participant heeft in het plan meerdere opmerkingen gemaakt. Deze worden hieronder kort weergegeven.

1. Pagina 3 (voorwoord): er staat dat we ons overal en altijd veilig voelen wanneer we ons verplaatsen. Participant merkt op dat subjectieve onveiligheid ook vaak zorgt voor objectieve veiligheid door alertheid. Participant zegt niet altijd te willen streven naar het gevoel van veiligheid.
2. Op pagina 3 staat dat de gemeente een bijdrage levert aan de duurzaamheidsopgave door in te zetten op een sterk regionaal fietsnetwerk. Volgens participant kan je als gemeente ook een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsopgave door in te zetten op een sterk ov. De provincie gaat

er over, maar als je het als gemeente koppelt aan duurzaamheid en de ruimtelijke opgaven die er liggen, dan help je jezelf en de provincie.

3. Participant vindt dat de gemeente zich te reactief opstelt als het gaat om het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen bij projectontwikkelingen. Hierbij worden met name de ondertunneling bij 't Oog, de noordelijke ontsluiting van het station Boven-Hardinxveld en dubbelsporigheid van de MerwedeLingelijn genoemd.
4. Bij plaatsen die onveilig worden ervaren, vraagt participant om niet te rigoueus te zijn, omdat subjectieve onveiligheid vaak objectieve veiligheid creëert.
5. Het voetgangersnetwerk is naar de mening van participant erg gefragmenteerd. Daarnaast worde de link met ruimtelijke plannen gemist. De IJzergieterij en de Rokerij zijn reeds uitgewerkte plannen die in uitvoering zijn. Daarbij zijn de nodige aanpassingen al meegenomen. Dat past niet in de vooruitblik die in dit plan gedaan wordt. Het Oog krijgt wel de nodige aandacht in de plan.
6. Participant vindt dat de halte Blauwe Zoom ook minstens 4 keer per uur per richting moet worden bediend..
7. Bij het thema parkeren (pagina 27 en project 17 op pagina 38) heeft participant het volgende idee. Kan er geen burgerberaad-achtig iets gestart worden over parkeren en leefbaarheid van 'Over 't spoor'? Iedereen wil natuurlijk een auto parkeren voor de deur, maar iedereen wil ook rustig voor z'n huis kunnen zitten in de zon met een veilige straat waar kinderen kunnen spelen. Kan er niet wat innovatievers bedacht worden waarbij leefbaarheid en parkeren gezamenlijk worden beschouwd. 'Over 't spoor' is natuurlijk een mooi afgebakend geheel om daar eens mee te experimenteren.  
Hiervoor is een enquête uitgezet onder alle inwoners van de wijk Over 't Spoor.

#### **Antwoord gemeente**

1. Participant heeft gelijk dat het in sommige situaties verstandiger is om een onoverzichtelijke verkeerssituatie niet aan te passen, omdat de verkeersdeelnemers zich dan voorzichtiger gedragen. Daarom zullen we de woorden overal en altijd schrappen.
2. Ook in deze reactie heeft participant een punt. Dit wordt aangepast in het definitieve plan.
3. Er wordt pro-actief gewerkt aan het vinden van een oplossing voor de ontsluiting van Het Oog. Dat is onderdeel van project Het Oog. De uitbreiding van de toegankelijkheid van de stations is gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Daar is zeker aandacht voor. Dubbelsporigheid van de MerwedeLingelijn is een langlopend traject dat meerdere gemeenten raakt. Het is niet verstandig om dit te koppelen aan de ruimtelijke ontwikkeling in 't Oog omdat 't Oog daarmee een onbekende vertraging oploopt.
4. Bij de uitwerking van project 1 (Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheidsknelpunten) worden kaders gegeven voor de aanpak van subjectief onveilige locaties.
5. De IJzergieterij en de Rokerij zijn reeds uitgewerkte plannen die in uitvoering zijn. Daarbij zijn de nodige aanpassingen aan het voetgangersnetwerk al meegenomen. Dat past niet in de vooruitblik die in dit plan gedaan wordt. Het Oog krijgt wel de nodige aandacht in de plan.
6. De dienstregeling van de MerwedeLingelijn laat een intensivering van de bediening van de halte Blauwe Zoom niet toe. Dit zou leiden tot veel meer vertraging en treinuitval. Een intensivering van de bediening van de halte Blauwe Zoom is alleen mogelijk bij aanleg van dubbel spoor. Voor de planhorizon van dit Mobiliteitsplan is het niet realistisch om dit op te nemen.
7. Voor de parkeeroplossing in de wijk Over 't Spoor is een enquête uitgezet onder alle inwoners van de wijk Over 't Spoor.

#### **Wijzigingen in het plan**

1. In het voorwoord op pagina 3, onder het kopje veilig, bereikbaar, aantrekkelijk en duurzaam in de tweede zin de woorden "overal en altijd" schrappen.
2. In het voorwoord op pagina 3, een na laatste zin in linkerkolom aanvullen met "en een sterk openbaar vervoer".

#### Ambtshalve wijzigingen

#### Tekstuele wijzigingen

Pagina	Was	Wordt
--------	-----	-------

3	continue	continu
6	gemeente grenzen	gemeentegrenzen
8	waar dus een halfuursdienst	waar dus een halfuursdienst rijdt.
11	ambites	ambities
14	openbaar vervoervraag	openbaarvervoervraag
18	maatschappelijke-	maatschappelijke
20	fiesen	fietsen
20	de drie type...	types
20	Een regionale fietsroute heeft een eigen fietsvoorziening, in de voorrang.	Een regionale fietsroute is een voorrangsroute.
20	voor-en	voor- en
20	dienen stations goed aangehaakt te zijn	dienen stations onderdeel uit te maken van het lokale fietsnetwerk
20	kwalitatieve	kwalitatief goede
20	publieksfuncties	publieke voorzieningen
22	openbaar vervoer systeem	openbaarvervoersysteem (2x op pagina)
22	openbaar vervoer verbindingen	openbaarvervoerverbindingen
22	type	types
22	pallet	palet
24	auto bereikbaarheid	autobereikbaarheid
24	onderscheden	onderscheiden
24	snelheid van max	maximumsnelheid van
24	onder illustratie: winkel-gebieden	winkelgebieden
24	onder illustraties: functionele-	functionele
24	hebben deze wegen een snelheid van	is de maximumsnelheid
25	Stationstraat	Stationsstraat
25	Parallelstraat	Parallelweg
25	verkeesfunctie	verkeersfunctie
25	gaan in hierover	gaan hierover
25	bebouwde komgrens	bebouwdekomgrens
25	rechts – Redenen voor het instellen van een GOW30 kunnen te maken hebben met verkeersveiligheid.	Verkeersveiligheid kan een reden zijn voor het instellen van een GOW30.
25	rechts – fietsers	fietsers
27	...ene kant voldoende...	ene kant in voldoende...
27	in balans	in stand
28	even zo	Ook (2x op deze pagina)
28	verwachtte	verwachte
29	verslimmen	slimmer organiseren
30	verkeersongeval,	verkeersongeval hebben,
30	bekender en behendiger te maken met het gebruik van een elektrische fiets en er zo voor zorgen...	daarmee bekender, en behendiger, te maken en er zo voor te zorgen...
30	educatietraject	educatie
32	Wijk over 't Spoor	Wijk Over 't Spoor
33	Binnen Giessen	Binnen-Giessen
33	Beneden Merwede	Beneden-Merwede
34	sociale-	sociale
37	materialisatie	materiaalkeuze
38	Op het moment dat er een hoge parkeerdruk ervaren wordt gaar de gemeente met het desbetreffende gebied op zoek naar mogelijke oplossingen.	Op het moment dat er een hoge parkeerdruk ervaren wordt, gaat de gemeente met de inwoners van het desbetreffende gebied op zoek naar mogelijke oplossingen.
39	tMet	Met
39	groei van elektrische voertuigen	groei van het aantal elektrische voertuigen
39	kan wordt breed ingezet	wordt breed ingezet
41	in de praktijk blijken	in de praktijk moet blijken

## Verklarende woordenlijst

Woord	Betekenis
Mobiliteit	Het verplaatsen van mensen en goederen van A naar B.
Regiotafel	Een overleg waarbij de buurgemeenten, de provincie Zuid-Holland en andere partners waarmee de gemeente samenwerkt, zoals Qbuzz, Stroomlijn en ProRail, zijn uitgenodigd om over het Mobiliteitsplan te praten.
Respondenten	mensen die de enquête hebben ingevuld
Milieugezondheidsrisico	een beoordelingsinstrument dat risico's van diverse lokale omgevingsfactoren voor milieu en gezondheid in dezelfde eenheid kan uitdrukken.
Multimodaal	iets dat betrekking heeft op meerdere vervoerwijzen in plaats van één.
Modaliteitskeuze	De keuze voor de manier waarop iemand zich verplaatst van A naar B. Dit kan bijvoorbeeld lopend zijn, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto
Mobiliteitshubs	Dit zijn plaatsen waar overgestapt kan worden van het ene vervoermiddel op het andere vervoermiddel
Utilitaire routes	Fietsroutes voor de dagelijkse activiteiten zoals woon-werk, huis-school en boodschappen doen.
Trias mobilica	Om minder uitstoot van schadelijke stoffen door verplaatsingen te krijgen zijn 3 vragen belangrijk: hoe kan het aantal reisbewegingen worden verminderd, hoe kan het reisgedrag worden veranderd en hoe kan het verplaatsen schoner worden. Deze 3 vragen beïnvloeden elkaar.
Modal shift	De verschuiving van het gebruik van het vervoersmiddel om je te verplaatsen, bijvoorbeeld van de auto naar de fiets.
Verkeersslachtoffers	Het aantal doden en ernstige verkeersgewonden zoals dat door het CBS wordt geregistreerd.
Capaciteitsproblematiek	De problemen die op de weg ontstaan doordat het zo druk is dat de weg het verkeer niet meer kan verwerken.
Onderliggend wegennet	Alle wegen die geen rijksweg zijn.
Bereikbaarheid	De mogelijkheden die personen hebben om op bestemmingen na een verplaatsing aan activiteiten deel te nemen. De mogelijkheden zijn afhankelijk van <i>tijd</i> , <i>geld</i> en <i>moeite</i> die nodig is om afstand tussen activiteiten te overbruggen.
Betrouwbaarheid	Binnen het openbaar vervoer houdt betrouwbaarheid in dat de trein of bus daadwerkelijk komt op het tijdstip dat de reiziger het verwacht.
Inbreidingslocatie	Plaatsen waar binnen de bestaande bebouwing nieuw gebouwd wordt.
Uitbreidingslocatie	Bouwen buiten de grenzen van de bestaande bebouwing.
Innovatie	Het toepassen van nieuwe technieken en toepassingen
Elektrificatie	De groei van het aantal elektrisch aangedreven motorvoertuigen in de gemeente
Leefbaarheid	Leefbaarheid gaat over de mate waarin een buurt, wijk, dorp of ander gebied aantrekkelijk en/of geschikt is om te wonen of werken.
Robuust wegennet	Een robuust verkeersnetwerk gaat er vanuit dat bij een verstoring zoals een ongeluk, de weggebruiker een alternatief heeft waardoor het reistijdverlies beperkt blijft. Hiervoor is het nodig dat niet alleen de snelwegen goed doorstromen, maar dat er ook een kwalitatief goed onderliggend wegennet is.
Doorstroming	De mate waarin het verkeer door kan rijden
Stroomweg	Wegen die zijn bedoeld en ingericht voor het snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer.
Gebiedsontsluitingsweg	Wegen die grote kernen en belangrijke bestemmingen ontsluiten.
Erftoegangsweg	Wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen en andere voorzieningen in een gebied met de functie 'verblijven'.

Adaptieve maatregelen	Maatregelen die de genomen worden om de veranderingen in het klimaat beter kunnen opvangen.
Mitigerende maatregelen	Maatregelen die ervoor zorgen dat er minder uitstoot van schadelijke stoffen komt, zodat het effect van mobiliteit op het klimaat wordt verminderd.
Risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten	Bij de aanpak van verkeersonveilige situaties wordt gekeken naar het risico dat op een locatie een ongeval kan gebeuren. Dat bepaalt de volgorde waarop een situatie kan worden verbeterd.
Quick wins	Verbeteringen die vrij snel en zonder al te veel kosten kunnen worden gedaan.
Vraaggestuurd ov	Een openbaarvervoervoorziening die vooraf moet worden besproken via een telefoontje, mail of app.
Buurtbus	Een vorm van openbaar vervoer dat met vrijwilligers en kleine busjes in stand wordt gehouden. De buurtbus rijdt volgens een vaste dienstregeling en vaste route.
Mobiliteitsmakelaar	Een organisatie die als tussenpersoon mensen of bedrijven met een wens om te verplaatsen bij elkaar brengt.