

**Inspraak regionaal mobiliteitsplan Drechtsteden**  
**Op één kompas varen**  
**7 mei 2012 t/m 17 juni 2012**

<b>Inspreker, organisatie en datum</b>	<b>Reactie</b>	<b>Onze reactie</b>	<b>Verwerking in Mobiliteitsplan</b>
Dhr. W. Oosterom, Sliedrecht, 7 mei 2012	Alle wegbeheerders moeten zich houden aan de regels m.b.t. fietsverkeer op de rotonde. Helaas hebben in Sliedrecht fietsers niet altijd voorrang.	De regio adviseert de landelijke ontwerprichtlijnen toe te passen. Fietsers zijn hierbij op rotondes (binnen de bebouwde kom) in de voorrang. Gemeenten blijven als wegbeheerder wel altijd autonoom in de keuzes welke zij maakt in concrete situaties.	Verwerkt in hoofdstuk 6.
Dhr. H. van de Merwe, adviesraad Gehandicaptenbeleid HIA, 11 mei 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In het regionaal mobiliteitsplan wordt niet gesproken over minder validen / gehandicapten. Er zijn een aantal redenen om aandacht te schenken aan deze groep: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De doelgroep mindervaliden wordt steeds groter door de vergrijzing;</li> <li>- Integraal beleid is cruciaal voor mensen met een beperking, omdat ze in alle facetten van het dagelijks leven geconfronteerd worden met knelpunten op het gebied van toegankelijkheid;</li> <li>- Vanuit de WMO komt steeds meer nadruk te liggen op het gebruik van collectieve / algemeen gebruikelijke voorzieningen als het openbaar vervoer. Dat kan alleen maar als die voorzieningen goed toegankelijk zijn.</li> </ul> </li> <li>2. Vaak zijn bussen en bushaltes bijvoorbeeld niet toegankelijk.</li> </ol>	Binnen de regio worden haltes toegankelijk gemaakt voor minder validen. Naast deze infrastructurele aanpassingen vraagt de regio in de structurele overleggen met de vervoerder Arriva aandacht voor minder validen bij buschauffeurs.	Verwerkt in hoofdstuk 4.
Dhr. J.C. Heurter, Teamleider wegbeheer, Waterschap Rivierenland, 18 mei 2012	Ondersteunende reactie	Hartelijk dank voor de reactie.	Behoeft geen tekstuele aanpassingen.
Dhr. J. Groeneveld, Stadsregio Rotterdam, 6 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het mobiliteitsplan heeft een doorlooptijd van 2011 – 2016. Het is nu 2012, dus tijdspanne aanpassen;</li> <li>2. Het woord 'vermijdbaar' zorgt soms voor verwarring; Graag schrappen. Ook het woord 'verkeer' staat soms voor 'autoverkeer' terwijl het een alomvattend begrip is;</li> <li>3. Er wordt geschreven over samenwerkingen die onontbeerlijk zijn. Graag hier ook de Stadsregio Rotterdam aan toevoegen;</li> <li>4. Op pag. 12 staat dat de uitvoering o.a. wordt opgepakt door de 'verkeersautoriteit': Welk orgaan wordt hiermee bedoeld?;</li> <li>5. Het regionale fietspadennetwerk zou deel gaan uitmaken van het provinciale fietsplan. Dit impliceert dat het regionale fietspadennetwerk binnen de Drechtsteden uitsluitend dezelfde</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tijdspanne is verruimd;</li> <li>2. Het begrip vermijdbaar is verwijderd;</li> <li>3. De aanliggende regio's zijn expliciet toegevoegd;</li> <li>4. Hier wordt de Provincie Zuid-Holland bedoeld;</li> <li>5. Het regionale fietsnetwerk is inderdaad op onderdelen fijnmaziger dan het provinciale netwerk. Gedragsbeïnvloeding ligt in de Drechtsteden primair bij het Regionaal Projectgroep Verkeersveiligheid;</li> <li>6. kaart wordt aangepast;</li> <li>7. Een terecht aanscherping van de begrippen;</li> <li>8. de formele bevoegdheden liggen uiteraard bij de Provincie Zuid-Holland. De tekst wordt hierop verduidelijkt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verwerkt in hoofdstuk 1</li> <li>2. Verwerkt in hoofdstuk 1 en 7</li> <li>3. Verwerkt in hoofdstuk 1</li> <li>4. Verwerkt in hoofdstuk 4</li> <li>5. Verwerkt in hoofdstuk 3</li> <li>6. Verwerkt in het kaartmateriaal</li> <li>7. Verwerkt in hoofdstuk 4</li> <li>8. Verwerkt in hoofdstuk 4</li> <li>9. Verwerkt in hoofdstuk 5</li> <li>10. Verwerkt in hoofdstuk 5</li> <li>11. Verwerkt op de genoemde vier pagina's</li> <li>12. Verwerkt op het kaartmateriaal</li> </ol>

Inspreker, organisatie en datum	Reactie	Onze reactie	Verwerking in Mobiliteitsplan
	<p>fietspaden bevat als het provinciale fietsplan. Klopt dit? Dit strookt niet met het kaartje op blz. 25; Het fietspadennetwerk richt zich op infrastructurele maatregelen, wordt er ook aandacht geschonken aan gedragsbeïnvloeding?;</p> <p>6. De kleuren groen en geel zijn op het kaartje op blz. 25 nauwelijks te onderscheiden;</p> <p>7. Is de concessieverlening inderdaad het podium waarop wijzigingen in de lijnvoering en dienstregeling besproken moeten worden? Of is het aan de vervoerder?;</p> <p>8. Er wordt vermeld dat de bevoegdheden op het gebied van openbaar vervoer liggen bij de provincie en de regio. Liggen deze niet uitsluitend bij de Provincie?;</p> <p>9. Onder 'P+R' staat een tekst die uitsluitend gaat over carpoollocaties en onder 'carpoollocaties' ontbreekt het grootste deel van deze tekst;</p> <p>10. Graag voldoende en kwalitatief goede P+R bij de stations Zwijndrecht en Dordrecht CS;</p> <p>11. Op meerdere plaatsen is de tekst gedateerd:          -op pag. 29 wordt gemeld dat het nachtnet gecontinueerd wordt in 2011 (en 2012);          -op pag. 31 wordt gemeld dat de uitvoering start in 2011;          -op pag. 34 wordt gemeld dat de Waterbus medio 2012 met zuiniger vaartuigen gaat varen;          -op pag. 49 worden een aantal data genoemd inzake TFMM;</p> <p>12. Het kaartje en de legenda op pag. 35 zijn onleesbaar.</p>	<p>9. De regio zet in op goede P+R bij stations. De tekst hierop aangescherpt;</p> <p>10. Tekst is geactualiseerd;</p> <p>11. Data zijn geactualiseerd;</p> <p>12. Kaart materiaal verbeterd.</p>	
<p>Dhr. W. Nederpelt, Fietsersbond Drechtsteden, 11 juni 2012</p>	<p>1. Fietsafstanden die worden afgelegd worden vergroot. Dit komt niet alleen door de e-bike, maar ook door bijvoorbeeld de infrastructuur. Het gaat niet zozeer om de reisafstand, maar reistijd. Graag bij de afstelling van de vri's, bij de keuze voor het wegdek (asfalt fietst comfortabeler en sneller) en de mogelijke nieuwe verbindingen kijken naar de gevolgen voor de reistijd;</p> <p>2. Ondersteuning van regionaal fietsnetwerk. Regio overschrijdend verkeer gaat verder dan het aansluiten bij het provinciale netwerk;</p> <p>3. Goede bewegwijzering is geen bijzaak;</p>	<p>1. De regio ondersteunt het pleidooi om integraal naar de fiets te kijken van harte;</p> <p>2. De aansluiting van het regionale fietsnetwerk op buurregio's is inderdaad belangrijk;</p> <p>3. Ook de regio acht goede bewegwijzering eveneens van groot belang;</p> <p>4. Uiteraard wordt waarmogelijk aansluiting gezocht bij fietsbeleid van buurregio's en provincie;</p> <p>5. Sturen op de modal split is inderdaad geen doel op zich. Het versterken van de positie van de fiets is dat wel. Bij alle investeringen staat</p>	<p>1. Verwerkt in hoofdstuk 3;</p> <p>2. Verwerkt in hoofdstuk 3;</p> <p>3. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</p> <p>4. Verwerkt in hoofdstuk 3;</p> <p>5. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</p> <p>6. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</p> <p>7. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</p> <p>8. Verwerkt in hoofdstuk 3;</p> <p>9. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</p> <p>10. Behoeft geen tekstuele aanpassing.;</p> <p>11. Behoeft geen tekstuele aanpassing.</p>

Inspreker, organisatie en datum	Reactie	Onze reactie	Verwerking in Mobiliteitsplan
	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Aansluiten bij Provinciale routenetwerk betekent aansluiting zoeken bij meer dan alleen het aanleggen van fietspaden;</li> <li>5. Er wordt geconstateerd dat er beperkte middelen zijn. Echter in het plan worden geen keuzes gemaakt over de door gewenste modal split. Advies is keuzes ondersteunen met doorrekeningen;</li> <li>6. Bewerkstellig dat het fietsparkeren overal goed wordt geregeld, zowel kwalitatief als kwantitatief. Denk bijvoorbeeld aan CROW richtlijnen (keurmerk), maar ook verantwoordelijkheden;</li> <li>7. Wat betreft de verkeersveiligheid verdient het succes van het programma SCHOOL op SEEF uitbreiding;</li> <li>8. De CROW kent ook richtlijnen over Duurzaam Veilig, zoals in het regionaal mobiliteitsplan wordt onderschreven. Helaas voldoen de rotondes in Sliedrecht hier nog niet aan;</li> <li>9. Verkeersveiligheid betreft ook de subjectieve (on)veiligheid. In deze tijd van krimpende budgetten dienen bij mogelijke maatregelen getoetst te worden aan objectieve onveiligheid;</li> <li>10. Mobiliteitsmanagement ook eisen bij grote publieksevenementen / verkeer genererende complexen;</li> <li>11. Mede met het oog op de landelijke discussie over brommers op de rijbaan, brommers als aparte doelgroep benoemen.</li> </ol>	<p>een integrale afweging tussen nut en noodzaak voorop;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. De regio stimuleert pro-rail, gemeentes en organisatie welke stallingen realiseren, goede en voldoende stallingen te realiseren;</li> <li>7. De regio steunt uw pleidooi;</li> <li>8. Uniforme voorrang op rotondes wordt door de regio ondersteund;</li> <li>9. Wij adviseren beheerders de CROW adviezen op te volgen. De wegbeheerders blijven altijd autonoom in het maken van keuzes in concrete situaties;</li> <li>10. Bij (grote) evenementen is bereikbaarheid een belangrijk aspect bij de organisatie;</li> <li>11. De regio sluit zich aan bij het landelijke beleid "brommers op de rijbaan". Hier wordt geen regionaal beleid op ontwikkel. Een apart bromfietsnetwerk is dan ook niet aan de orde.</li> </ol>	
Dhr. L. van de Weert, 11 juni 2012	<p>Meer denken vanuit O.V. aansluitingen tussen bus en trein:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kwaliteit aansluitingen is afgelopen jaren sterk achteruit gegaan;</li> <li>2. Forse routes door de lijnen (langere reistijd);</li> <li>3. Slechte geen verbinding bus – trein;</li> <li>4. Is een korte lijn Amachtsezoom - De Hil /station Zwijndrecht (met aansluiting op de trein) een haalbare kaart - daarbij denkend aan alle forenzen/scholieren in het plan Krommeweg? De bushalte/abri staat er immers nog?</li> </ol>	<p>Hartelijk dan voor uw reactie. Ook de regio vindt kwaliteit belangrijk. De ontwikkelingsverantwoordelijkheid ligt echter bij Arriva. De regio zal de inhoudelijke ideeën meegeven aan de vervoerder Arriva.</p>	Behoeft geen tekstuele aanpassingen
Provincie Zuid Holland, 12 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uitgangspunten sluiten goed aan bij ambities Provincie, zoals o.a. vastgelegd in onlangs ondertekende samenwerkingsagenda;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hartelijk dank voor uw reactie;</li> <li>2. Dit onderstreept ook de regio;</li> <li>3. Dit uitgangspunt deelt de regio, wel wil de</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>2. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>3. behoeft geen tekstuele aanpassing;</li> </ol>

Inspreker, organisatie en datum	Reactie	Onze reactie	Verwerking in Mobiliteitsplan
	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Graag samenwerken betreffende het regionaal fietsnetwerk en o.a. gezamenlijk de hoofdroutes definiëren;</li> <li>3. Uitgangspunt is geen derde fase HOV-D;</li> <li>4. Ambities Waterbus kunnen krachtiger. De Provincie levert graag een bijdrage aan de op te stellen regionale visie op het o.v.;</li> <li>5. De studies naar verbetering van de doorstroming op de A15 krijgen voorlopig geen vervolg;</li> <li>6. Dat het hoofd- en regionaal wegennet in samenhang bekeken moet worden, heeft prioriteit;</li> <li>7. Er wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat, gewerkt aan een afsprakenkader omtrent dynamisch verkeersmanagement;</li> <li>8. Maak bij de uitwerking van de ambities omtrent verkeersveiligheid, gebruik van de expertise van het ROV Zuid Holland;</li> <li>9. Betreffende mobiliteitsmanagement op korte termijn afspraken maken om tot uitvoering over te kunnen gaan.</li> </ol>	<p>regio na realisatie van de 2<sup>e</sup> fase en de visie op het openbaar vervoer nagaan of aanvullende investeringen noodzakelijk zijn;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. De regio heeft zeker ambities ten aanzien van Waterbus. De tekst zal hierop aangepast worden;</li> <li>5. Agendering van de A15 en onderzoek naar noodzakelijke maatregelen blijft relevant;</li> <li>6. Dank voor uw reactie;</li> <li>7. Dank voor uw reactie;</li> <li>8. Dit vindt haar uitwerking via de RPV;</li> <li>9. Het hoofdstuk wordt geheel geactualiseerd.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Verwerkt in hoofdstuk 4;</li> <li>5. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</li> <li>6. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>7. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>8. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>9. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> </ol>
Dhr. P. van de Kolk, 12 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geheel eens met L. van de Weert;</li> <li>2. Lijn 17 heeft geen toegevoegde waarde.</li> </ol>	<p>Dank voor uw reactie. De situatie rond lijn 17 is uitgebreid besproken met Arriva. Inmiddels is lijn 17 vervangen door lijn 717 (een buurtbus) op Heersjandam.</p>	<p>Behoeft geen tekstuele aanpassingen.</p>
Mevr. L. Kuiper, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, 13 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De verkenning naar de doorstroming A15 is inmiddels afgerond. Ook is in het BO-MIRT besloten dat de planstudie en vervolgstudie Papendrecht – Gorinchem wordt beëindigd;</li> <li>2. De knoop A16 / N3 onder het Programma Aansluitingen zal niet worden ingevuld door een fly-over zoals afgebeeld op bladzijde 36. Dit heeft Rijkswaterstaat gemeld. Men is nu gezamenlijk op zoek naar andere oplossingen;</li> <li>3. Er wordt aangegeven dat de regio regie voert "over de lopende programma's bij het Rijk en provincie". Graag verhelderen, hoe is dit bijvoorbeeld georganiseerd?;</li> <li>4. Er staat dat de provincie veel verkeerslichten in beheer heeft bij onder andere de op- en afritten met de A16, N3 en de A15. Rijkswaterstaat heeft hier echter ook verkeerslichten in beheer;</li> <li>5. Niet alleen de rijkswegen A15, A16 en N3 binnen de Drechtsteden vallen, maar ook de N915 (brug over de Noord) een rijksweg is binnen de Drechtsteden.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De regio heeft hier met teleurstelling kennis van genomen. De ambitie blijft wel om de problematiek op de A15 (ter hoogte van de Drechtsteden) op te lossen;</li> <li>2. De afbeelding wordt vervangen;</li> <li>3. De regio wenst vlotte realisatie van de projecten (A16/N3 en A15/N3) zoals afgesproken in het programma aansluitingen Hoofdwegennet / onderliggend wegennet (HWN/OWN);</li> <li>4. Per abuis is de provincie genoemd. Hier moet uiteraard Rijkswaterstaat staan;</li> <li>5. Correcte constatering.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verwerkt in hoofdstuk 5;</li> <li>2. Verwerkt in hoofdstuk 5;</li> <li>3. Verwerkt in hoofdstuk 5;</li> <li>4. Verwerkt in hoofdstuk 5;</li> <li>5. Verwerkt in hoofdstuk 5.</li> </ol>

Inspreker, organisatie en datum	Reactie	Onze reactie	Verwerking in Mobiliteitsplan
Kamer van Koophandel (KvK), werkgevers Drechtsteden (WD) en Dordrechtse Ondernemersvereniging, 14 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eén van de partijen genoemd wordt is de vervoersautoriteit. Graag toelichten wat deze partij voor bevoegdheden heeft, welke positie zij bekleedt en wat het mandaat is;</li> <li>2. Aangezien de regio niet de formele partij is in de vervoersconcessie, worden zorgen uitgesproken over de invloed die de regio Drechtsteden kan uitoefenen op de vervoersconcessie;</li> <li>3. De doelstellingen m.b.t. gemotoriseerd verkeer worden volledig ondersteunt. Intensievere samenwerking is daarbij gewenst;</li> <li>4. Wat betreft verkeersveiligheid is het goed om in een programma te bepalen waar inspanningen effect hebben en hier uitvoering aan te geven;</li> <li>5. Het afgesloten convenant Drechtsteden Bereikbaar Zakelijk Slim Mobiel is niet zoals vermeld in 2011 afgerond en het VCC is niet langer actief. Wel hebben gezamenlijke partijen aangegeven het mobiliteitsmanagement te willen doorpakken. Er is echter al een hele lange periode onduidelijkheid over de cofinanciering van TFMM convenant. Veel werkgevers horen niet of nauwelijks iets over de stand van zaken en zijn ontevreden.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Met vervoersautoriteit wordt de concessie eigenaar voor het openbaar vervoer bedoeld. In de Drechtsteden is dit de provincie Zuid-Holland. Zij besteedt het openbaar (bus en waterbus) aan;</li> <li>2. De Drechtsteden maakt deel van de stuurgroep waarin jaarlijks de vervoerplannen van de vervoerders worden geaccordeerd;</li> <li>3. De regio ondersteunt het belang van samenwerking met de KvK en de WD;</li> <li>4. De regio werkt via de RPV het thema verkeersveiligheid uit;</li> <li>5. Er is samen met KvK en WD en PZH hard gewerkt aan de nieuwe gezamenlijke doorstart, waarbij de integratie van verschillende Mobiliteitsmanagement trajecten centraal staat. De nieuwe tekst is samen met WD, KvK en PZH opgesteld.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verwerkt in hoofdstuk 4;</li> <li>2. Verwerkt in hoofdstuk 4;</li> <li>3. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>4. Behoeft geen tekstuele aanpassingen;</li> <li>5. Verwerkt in hoofdstuk 7.</li> </ol>
Dhr. D. van Straten, Gemeente Barendrecht, 14 juni 2012	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verbinding tussen partijen Barendrecht en Drechtsteden versterken;</li> <li>2. Wat betreft het fietsnetwerk, de relatie met Barendrecht ter hoogte van station terug laten komen;</li> <li>3. De buurtbusverbinding tussen Heerjansdam en Barendrecht ontbreekt op de netwerkkaart, evenals de ov verbinding over water tussen Oud-Beijerland-Barendrecht-Drechtsteden;</li> <li>4. Meer aandacht voor het onderliggend wegennet tussen Barendrecht en de Drechtsteden, inclusief afstemming Waterschap.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Drechtsteden wil de relatie met Barendrecht eveneens versterken;</li> <li>2. De Drechtsteden willen samen werken aan een integraal fietsnetwerk en fietssnelwegen net. Op de kaart wordt alleen dat deel op het grondgebied van de Drechtsteden getoond;</li> <li>3. De buurtbus is recent gaan rijden. Voor een gesprek over vervoer over water staat de regio altijd open;</li> <li>4. De verbinding over de weg tussen Barendrecht en Zwijndrecht heeft hoofdzakelijk een lokaal karakter (tussen beide gemeenten).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</li> <li>2. Behoeft geen tekstuele aanpassing;</li> <li>3. Behoeft geen tekstuele aanpassing.</li> <li>4. Behoeft geen tekstuele aanpassing.</li> </ol>