



*RVVP
Hoeksche Waard*

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Definitief

Omdat we ons verplaatsen



Hoeksche Waard

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Opdrachtgever(s)

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider opdrachtgever(s)

Projectteam opdrachtgever(s)

Projectleider Goudappel Coffeng

Projectteam Goudappel Coffeng

Trefwoorden

Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard

RVVP Hoeksche Waard

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

CHD004/Mes/0041

8 november 2013

Paul van Zuylen

Paul van Zuylen, Wim Bauer, Wendy Jacobs, Arjen Plekkenpol,

Annelijn de Bakker, Dick Kerkhof, Arne Heijman

Jaap Kik

Jaap Kik, Sjaak Meijerink

Zuid-Holland, Hoeksche Waard, verkeersplan, openbaar vervoer, fiets, duurzaamheid, verkeersveiligheid, goederenvervoer, wegenstructuur

© Goudappel Coffeng

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.



Inhoud

Inleiding	4
Deel A: Beleid & inventarisatie	7
A.1 Beleid	8
1.1 Rijksbeleid	8
1.2 Provinciaal beleid	9
1.3 Regionaal beleid Hoeksche Waard	10
1.4 Gemeentelijk beleid	12
A.2 Mobiliteit	17
A.3 Bestaande situatie en knelpunten	17
Deel B: Analyse & maatregelen	29
B.1 Weginfrastructuur	30
B.2 Langzaam verkeer & recreatie	39
B.3 Openbaar vervoer & ketenmobiliteit	45
B.4 Goederenvervoer & landbouwverkeer	50
B.5 Veiligheid & leefbaarheid	52
Deel C: Uitvoeringsplan	57
Inleiding	58
Maatregelen autoverkeer	59
Maatregelen fietsverkeer	61
Maatregelen openbaar vervoer & ketenmobiliteit	63
Maatregelen goederenvervoer & landbouwverkeer	65
Maatregelen veiligheid & leefbaarheid	66
Bronnen	67

Inleiding: wat is het RVVP?

Het RVVP is de afkorting voor een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Het geeft een visie over hoe het verkeers- en vervoersysteem in de Hoeksche Waard er in 2020-2030 uit moet zien. En daardoor wordt duidelijk welke maatregelen de komende jaren gewenst zijn om de Hoeksche Waard bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het vormt daarmee een rechtstreekse uitwerking van de structuurvisie, maar dan specifiek gericht op het thema verkeer en vervoer.

Voor de Hoeksche Waard is dit een primeur; dit is het eerste RVVP van de regio. Een vervoerplan voor de hele regio biedt voordelen: er ontstaat een eenduidige aanpak van problemen die verspreid over de regio voorkomen, maatregelen op gemeentelijk niveau worden genomen met oog op de effecten elders en er worden bovengemeentelijke knelpunten geïdentificeerd en aangepakt.

Actoren: vijf gemeenten, één regio

Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is opgesteld in opdracht van het Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard (SOHW). Dit is een gemeenschappelijke regeling waaraan de gemeenten in de regio deelnemen. In dit orgaan bundelen vijf gemeenten in de Hoeksche Waard hun krachten om verkeersproblemen aan te pakken:

- Gemeente Binnenmaas
- Gemeente Cromstrijen
- Gemeente Korendijk
- Gemeente Oud-Beijerland
- Gemeente Strijen

En niet alleen de gemeenten zijn bij het opstellen van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan betrokken; ook de provincie Zuid-Holland en het Waterschap Hollandse Delta delen de visie van het RVVP.

Beheerders infrastructuur

Bij het wegennet in de Hoeksche Waard speelt Rijkswaterstaat een rol als beheerder van de A29. De provincie Zuid-Holland beheert de onderliggende hoofdwegen (N-wegen) en regionale fietsroutes, waarbij het Waterschap Tunnel Dordtsche Kil de verbinding door de Kiltunnel beheert. Het Waterschap Hollandse Delta beheert de overige wegen in het buitengebied. De vijf gemeenten beheren de wegen binnen de grenzen van de bebouwde kom.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard bestaat voornamelijk uit busverbindingen. Deze worden momenteel aangeboden door Arriva, in opdracht van de provincie Zuid-Holland als concessieverlener. Het ver-

voer valt onder de concessie 'Hoeksche Waard/Goeree Overflakkee'. Deze concessie is gegund aan Arriva van 1 januari 2008 tot en met 15 december 2015. Naast Arriva rijdt ook Veolia door de Hoeksche Waard voor het uitvoeren van de verbinding Bergen op Zoom – Rotterdam (via de A29). Deze verbinding is onderdeel van de concessie 'West-Brabant' van de provincie Noord-Brabant (de concessie loopt af op 13 december 2014). Daarnaast zijn er diverse particuliere veerverbindingen.

Besloten vervoer

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor onder andere het leerlingenvervoer (bijzonder onderwijs) en het Wmo-vervoer (Wet maatschappelijke ondersteuning), samen het besloten vervoer. De gemeenten in de Hoeksche Waard hebben de organisatie van het leerlingenvervoer gezamenlijk regionaal opgepakt zodat de hele Hoeksche Waard hetzelfde systeem kent. Ook bestaat er regionaal beleid op het gebied van vergoedingen voor vervoer van Wmo-geïndiceerden, maar de invulling hiervan verschilt per gemeente.

Totstandkoming RVVP

Allereerst is voor het RVVP een Koersnota opgesteld. Daarin zijn de thema's aangegeven die een plaats in het RVVP krijgen. De Koersnota is vastgesteld in het portefeuille-overleg economie Hoeksche Waard (Pfo) van 15 mei 2012. Daarna is dit document ter vaststelling naar de colleges van B&W van de vijf gemeenten in de Hoeksche Waard gegaan, alsmede naar het Waterschap Hollandse Delta en de Provincie Zuid-Holland. Tot deze onderwerpen is gekomen op basis van informatie voortkomend uit het beleid van de diverse wegbeheerders en uit een informatiebijeenkomst met inwoners van de Hoeksche Waard, gehouden op 8 december 2011 (bijlage 1). Vervolgens hebben op 17 januari 2012 de regionale bestuurders in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid hun wensen en ideeën naar voren gebracht. Op 13 februari 2012 heeft een klankbordgroepvergadering over de Koersnota plaatsge-

vonden. In bijlage 1 is het verslag van deze bijeenkomst opgenomen.

Het concept RVVP is in de ambtelijke projectgroep en klankbordgroep van 2 juli 2012 besproken. Verslagen van deze bijeenkomsten zijn in bijlage 1 opgenomen. In het derde en vierde kwartaal van 2012 is het document bestuurlijk vrijgeven voor de inspraak door de gemeenteraden. Daarvoor is het vastgesteld in het Pfo economie (19 september 2012) en dagelijks bestuur (4 oktober 2012) van het SOHW. In de periode van 28 januari 2013 tot en met 25 maart 2013 heeft het concept RVVP ter inzage gelegen op het kantoor van het Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard in Klaaswaal en op de vijf gemeentehuizen. Op 26 februari 2013 is een informatieavond over het RVVP georganiseerd voor alle belangstellenden. Het definitieve RVVP is vastgesteld door het Pfo economie van 5 december 2013

en door het dagelijks bestuur aangeboden aan de colleges/raden. Het RVVP is in het eerste/tweede kwartaal van 2014 vastgesteld door de raden van de vijf gemeenten.

Leeswijzer

Het RVVP bestaat uit drie onderdelen:

- Deel A: waarin de inventarisatie van het beleid en projecten beschreven wordt; in dit deel komen ook stukken uit de 'Koersnota' terug.
- Deel B: hierin wordt de visie beschreven en welke maatregelen nodig zijn voor de uitvoering richting het bewerkstellingen van de visie.
- Deel C: in dit deel worden de maatregelen op een rij gezet voor een samenhangend uitvoeringsplan.

De bijlagen bij dit RVVP zijn in een los bijlagenrapport opgenomen.







A

Deel A:

*Beleid &
inventarisatie*

De resultaten van de analyse van de diverse beleidsstukken van de betrokken overheden zijn in dit deel opgenomen. Samen met een inventarisatie van de bestaande situatie en knelpunten wordt inzicht gegeven in de problematiek die er speelt rond verkeer en vervoer in de Hoeksche Waard.

A.1 Beleid

1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In maart 2012 is de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De Structuurvisie bevat weinig punten die direct aan de Hoeksche Waard te knopen zijn. Er is echter een aantal punten die wel van invloed kunnen zijn voor de Hoeksche Waard:

- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief de Natura 2000-gebieden (Haringvliet, Oudeland, Hollands Diep). Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Limes).
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV).
- Vernieuwen en versterken van de Mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen in lijn met de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam.
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma), het behouden

van het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Rijnmond-Drechtsteden, Rivieren en Zuidwestelijke Delta van het Deltaprogramma.

- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma.
- Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen van nationaal belang van en naar de Mainport Rotterdam.

Dynamische Delta 2020-2040 (2011)

In maart 2011 is het rapport Dynamische Delta opgesteld als afronding van de MIRT-Verkenning Antwerpen-Rotterdam. Dit plan gaat in op de twee gezichten van de delta: de Stedelijke Delta en het deltalandschap. Deze delta's moeten zich beide optimaal kunnen ontwikkelen. De Hoeksche Waard wordt gezien als een randgebied, deze vormt de overgang van de Stedelijke Delta naar het deltalandschap en andersom. In deze gebieden moeten de eigenschappen van het deltalandschap worden versterkt en de relatie met de Stedelijke Delta worden verbeterd. Op deze manier kan de Hoeksche Waard als recreatief uitloopgebied van de stad dienen.

Nationaal Landschap

Het Nationaal Landschap Hoeksche Waard is één van de twintig Nationale Landschappen van Nederland. Nationale Landschappen zijn échte Nederlandse landschappen met een unieke combinatie van cultuurhistorische en natuurlijke elementen en vertellen daarmee het verhaal van het Nederlandse landschap. Een Nationaal Landschap kenmerkt zich door de bijzondere natuur, waarin ruimte is voor werk-, woon-, en recreërfuncties. Binnen een Nationaal Landschap zijn sociaaleconomische ontwikkelingen gewenst, mits ze bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Om te blijven voldoen aan de criteria van Nationaal Landschap moeten de unieke elementen in de Hoeksche Waard (de zogenaamde kernkwaliteiten) behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt en verder ontwikkeld worden.

De kernkwaliteiten van de Hoeksche Waard zijn de duurzame landbouw, het polderpatroon, het reliëf van kreken en dijken, de openheid van het landschap en de aanwezigheid van cultuurhistorische objecten. Dit houdt in dat bij aanpassingen in de infrastructuur, zowel bestaand als nieuw, rekening wordt gehouden met de kernwaarden van het Nationaal Landschap. Daarnaast is het beleid erop gericht om kleinschalige recreatieve mobiliteitsfuncties te versterken, zoals Deltapontjes en wandel- en fietsroutes.

Natura 2000-gebieden

Planten en dieren laten zich niet tegenhouden door landsgrenzen. Natura 2000 richt zich daarom op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in heel Europa. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Binnen de Hoeksche Waard zijn of worden de volgende gebieden als Natura 2000-gebieden aangewezen: Haringvliet, Oude Maas, Hollands Diep en het Oudeland van Strijen.

1.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) (2004)

Op 24 januari 2004 hebben de Provinciale Staten van Zuid-Holland het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) 2002 – 2020 vastgesteld. De titel van het document is 'Beheerst groeien'. Het PVVP geeft aan hoe de provincie Zuid-Holland de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer wil vormgeven.

De provincie staat voor een bereikbaar Zuid-Holland, wil een tevreden reiziger en heeft oog voor het zakelijk en goederenverkeer. De provincie staat tegelijk ook voor een beter milieu, voor veiligheid en voor stedelijke en landelijke kwaliteit, en voor een sociaal Zuid-Holland. Een te sterke mobiliteitsgroei staat daarmee op gespannen voet. Gedragsbeïnvloeding, sturing van ontwik-



kelingen en het vastleggen van grenzen moet deze onverenigbare wensen met elkaar verzoenen. Zuid-Holland kiest daarom voor een beheerst groeien van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix. In dit kader zijn voor de regio Hoeksche Waard de volgende kernvraagstukken opgesteld:

- De autonome mobiliteitsbehoefte is sterk op de Rotterdamse regio gericht. Als gevolg hiervan ontstaat een hoge verkeersdruk op de N217 en nabij het ontsluitingspunt N217/A29 bij Heinenoord.
- Ontsluiting van het bovenregionale bedrijventerrein (120 ha) in de noordrand, als aanvulling op het RBT met 60 ha.
- Verkeersonveiligheid op enkele plaatsen op het onderliggende wegennet.
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.

De A29 wordt aangemerkt als een deel van het nationale hoofdwegennet dat kan worden 'afgeschaald' tot

een weg met meer aansluitingen, smallere maar extra rijstroken en/of een lagere ontwerpssnelheid. Conform het PVVP zou de A29 dus een extra rijstrook per richting, een lagere maximumsnelheid en meer op- en afritten kunnen krijgen.

De N217 tussen A16 en A29 is onderdeel van het onderliggend wegennet (OWN) en wordt niet opgeschaald tot OWN+, omdat de wegcapaciteit voldoende wordt geacht zolang er geen grote ruimtelijke ontwikkelingen gaan plaatsvinden in de Hoeksche Waard. Het provinciale wegennet in de regio Hoeksche Waard kent volgens het PVVP verder geen bijzondere aandachtspunten. Wel wordt het knooppunt A29/N217 genoemd als goederenknooppunt, met de relatie A29 – Den Haag als knelpunt met een 'zeer ernstige verliestijd' voor het wegverkeer in de Rotterdamse en Haagse regio.

Op dit moment werkt de Provincie aan een integrale Visie Ruimte en Mobiliteit als opvolger van het bestaande PVVP. Een belangrijke verandering ten opzichte van het PVVP is dat de huidige planvorming van het RBT nog maar uitgaat van 60 ha in plaats van oorspronkelijk 180 ha.



Figuur A.1: Beelden uit het provinciaal Fietsplan.

Boven: te ontsluiten recreatieve gebieden.

Midden en onder: Verbindingen tussen belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties.



Provinciaal Fietsplan (2008)

In het Fietsplan 2008 van de provincie Zuid-Holland zijn de kaders vastgelegd voor uitbreiding van de fietsinfrastructuur. Belangrijkste prioriteit is het maken van nieuwe verbindingen tussen stedelijke centra en OV-knooppunten (figuur A.1). Daarnaast is er aandacht voor ontsluiting vanuit de stad naar recreatieve gebieden. Om te zorgen dat het fietspadenprogramma geen vertraging oploopt, is rekening gehouden met overcapaciteit. Er worden meer projecten in de planning opgenomen, waarbij projecten die vertraging oplopen naar achteren worden geschoven. Voor de Hoeksche Waard gaat het om de volgende belangrijke fietsroutes:

- Verbindende schakel: Klaaswaal- Westmaas;
- Ontsluiting stad – recreatie: Waterbushaltes Drechtsteden en Tiengemeten;
- Recreatie: completeren rondje Hoeksche Waard.

Naast fietsinfrastructuur zet de provincie in op betere stallings- en overstapfaciliteiten bij provinciale bushaltes. Daarnaast wordt de communicatie verbeterd om te sturen op gedrag van (potentiële) fietsers. Aan het Fietsplan is een nieuw uitvoeringsplan gekoppeld dat meer inzet op de realisatie van utilitaire verbindingen.

1.3 Regionaal beleid Hoeksche Waard

Structuurvisie Hoeksche Waard

Het RVVP voor de Hoeksche Waard is een directe uitwerking van de Structuurvisie Hoeksche Waard, vastgesteld in juli 2009. De Structuurvisie kent acht agendapunten voor de komende jaren.

1. Robuuste krekten.
2. Groene dijken - ruimte voor recreatieve functies, landelijk.
3. Duurzame landbouw.
4. Dorpenland - bevorderen leefbaarheid en ruimte voor eigen groei.
5. Vitale economie - concentratie bedrijven op nieuw terrein in de noordrand en bestaande terreinen.
6. Noordrand - ontwikkeling van gebied voor bedrijvigheid, wonen en robuuste groenblauwe structuur.
7. Zuidrand aan de Delta - ontwikkeling van watersport, woningbouw en verblijfsrecreatie.
8. Regionaal wegennet - samenhang, met waar nodig vrijliggende fietspaden voor een goede interne verkeersafwikkeling en het oplossen van verkeersknelpunten op dorps- en dijkwegen en een verbeterde aansluiting op de bovenregionale structuur.

In het RVVP zijn vooral de agendapunten 2 en 4 tot en met 8 op het gebied van verkeer en vervoer uitgewerkt.



Infrastructuur

Voor de sector 'infrastructuur' noemt de Structuurvisie expliciet het belang van landschappelijke inpassing, (hoogwaardig) openbaar vervoer richting Rotterdam met Heine Noord als knoop - met een mogelijke uitbreiding tot P+R-faciliteit - en een (recreatieve) knoop bij de zuidelijke aansluiting op de A29. Dit moet zorgen voor

wegennet onduidelijk. Enerzijds is er de optie om vooral lokale knelpunten op te lossen met lokale maatregelen. Anderzijds is er de optie bestaande wegen en lokale maatregelen onderdeel te laten worden van een regionale rondweg door de Hoeksche Waard, niet zozeer om de bereikbaarheid te verbeteren, maar vooral om de leefbaarheid te bevorderen.

een verbetering van de externe bereikbaarheid. Voor de interne bereikbaarheid is het van belang dat er bij de kernen hoogwaardige OV-haltes worden ingericht. Ook is er eventueel sprake van aanleg van de A4-Zuid, die dan zodanig vormgegeven zal moeten worden dat deze ook voordeel oplevert voor de Hoeksche Waard.

Onduidelijkheden zijn er echter ook nog. Naast verschillende meningen over de A4-Zuid, zijn ook de toekomstige ontwikkelingen rond de N217 nog niet voldoende inzichtelijk en is de gewenste vormgeving van het regionale

Anno 2012 hebben er veranderingen (in besluitvorming) plaatsgevonden ten opzichte van de vaststelling van de Structuurvisie in 2009. Het gaat bijvoorbeeld om TNO in Cromstrijen. Er is inmiddels een besluit genomen om dit niet in de Hoeksche Waard te vestigen. In het RVVP voor de Hoeksche Waard wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande beleidsplannen aangevuld met de stand van zaken in 2012 van projecten en/of ontwikkelingen.

Wegenbeleidsplan Waterschap Hollandse Delta (2008)

Waterschap Hollandse Delta heeft de zorg over wegen en fietspaden op de Zuid-Hollandse eilanden, zo ook in de Hoeksche Waard. Deze zorg richt zich allereerst op de instandhouding en bruikbaarheid van het wegennet. Hiertoe heeft het waterschap een wegenbeleidsplan opgesteld. Aan de wegzorg verbonden thema's zijn: verkeersveiligheid, weginrichting, bereikbaarheid, milieu/landschap, samenwerking en kosteneffectiviteit. De inrichting van de wegen op de eilanden is op onderdelen verschillend. Deze verschillen zijn soms te rechtvaardigen door specifieke omstandigheden. Daarbij zijn grenzen opgezocht van wat mogelijk was binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Aan de verkeersveiligheid voor de fietser wordt speciale aandacht besteed. Voor de weginrichting streeft het waterschap naar een uniforme inrichting in overeenstemming met de CROW-richtlijnen.

De verkeersveiligheidsfocus kan niet alleen gericht zijn op het eigen wegennet, maar moet op het totale netwerk van alle wegbeheerders worden gericht. Efficiënte benutting van de beschikbare capaciteit van de netwerken door middel van (dynamisch) verkeersmanagement wordt steeds belangrijker. Afstemming met en samenwerking tussen wegbeheerders vragen steeds meer aandacht. De komende jaren zal de, al een aantal jaren geleden ingezette, gebiedsgerichte samenwerking worden geïntensiveerd en zal het waterschap in de afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeersinfrastructuur een actievere rol gaan spelen.

Categoriseringsplan Waterschap Hollandse Delta

Voor de wegen van Waterschap Hollandse Delta is een wegcategoriseringsplan opgesteld. Aan het wegcategoriseringsplan liggen een uitgebreide netwerkanalyse en afwegingsproces ten grondslag. Hierin zijn de relevante uitgangspunten vastgelegd, gemaakte keuzes toegelicht en de gedetailleerde resultaten weergegeven. Het doel van het categoriseringsplan voor het waterschap is te komen tot een eenduidige functietoekenning van de wegen in beheer bij Waterschap Hollandse Delta. Een

functietoekenning die aansluit op de behoeftes vanuit bereikbaarheid en verkeersveiligheid, met een vertaling naar de gewenste inrichting van deze wegen. Dit plan is ondergebracht in het programma 'Sturen op wegen', dat begin 2014 is/wordt vastgesteld.

1.4 Gemeentelijk beleid

Verkeersstructuurplan Oud-Beijerland 2008 – 2015 (2008)

Het Verkeersstructuurplan (VSP) is een uitwerking van het onderwerp verkeer uit de Integrale Visie Dorpsontwikkeling Oud-Beijerland. In de integrale visie is als doelstelling opgenomen om 'het centrum te versterken als verblijfsgebied'. In samenhang daarmee is de route Scheepmakershaven – Bierkade – Gedempte Spui aangegeven als 'autoluwe ontsluiting'.

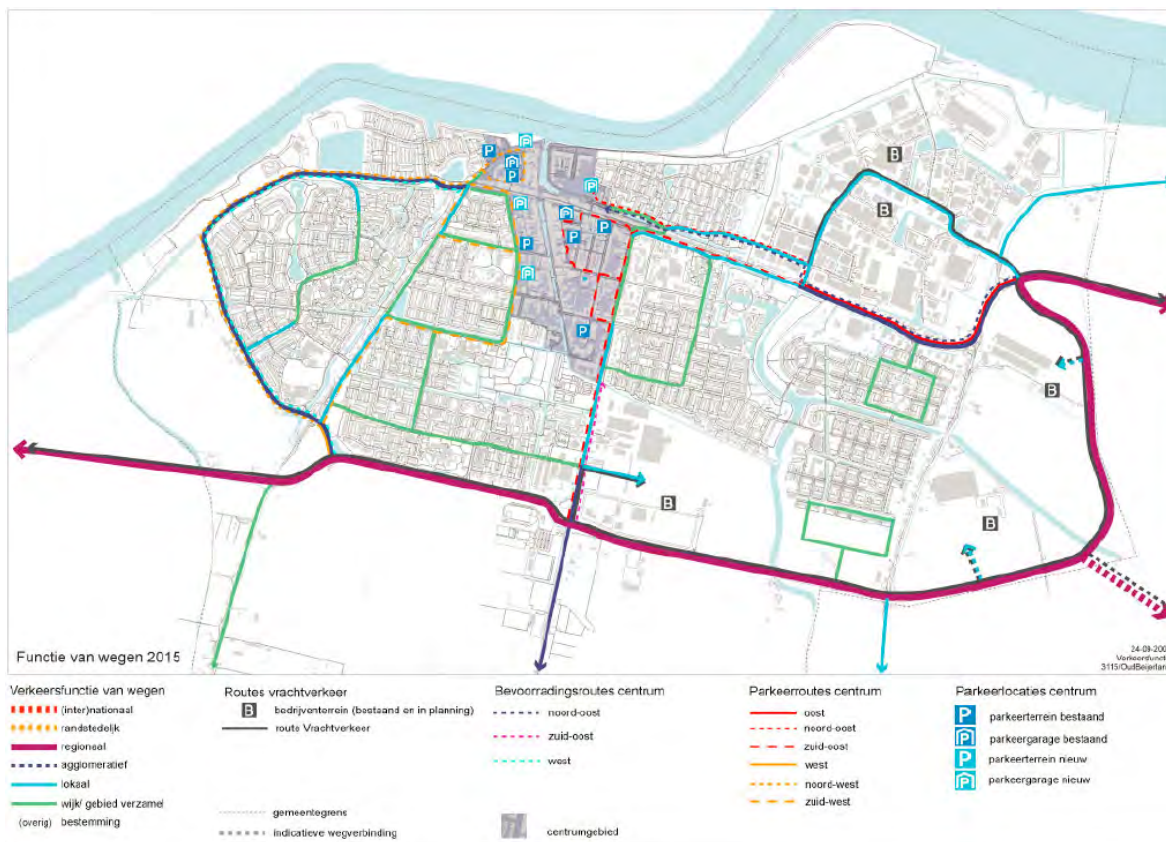
De gemeente Oud-Beijerland vervult een centrum/winkelfunctie voor de Hoeksche Waard en heeft naast de bebouwde kom grotendeels een landelijk karakter met een agrarische en recreatieve functie. Op een hoger schaalniveau zorgen de N217 en de A29 ervoor dat het verkeer zo snel en efficiënt mogelijk naar en langs de gemeente wordt geleid. Dit betekent:

- Voor het gemotoriseerd verkeer: Vanuit de woonkern, bedrijventerreinen en het buitengebied zorgen

voor duidelijke routes naar de hoofdinfrastructuur (figuur A.2). Duidelijke parkeerroutes, voldoende en goede parkeervoorzieningen in het centrumgebied zijn noodzakelijk. Gemotoriseerd verkeer door het centrumgebied van Oud-Beijerland wordt beperkt daar waar dit knelpunten in verkeersveiligheid en leefbaarheid veroorzaakt.

- Voor het openbaar vervoer: Aansluiten op knooppunten in de directe omgeving en waar mogelijk uitbreiden van het huidige aanbod door het mogelijk maken van busroutes in nieuwe woon- en werkgebieden en het beter aansluiten van openbaar vervoer op andere vervoerswijzen.
- Voor de fiets: Versterken van de fietsstructuur door veilige en logische routes voor fietsers naar het centrum, andere wijken en naar andere voorzieningen zoals scholen realiseren (figuur A.3). De fiets stimuleren als serieus alternatief voor de auto op de relatief korte afstanden en binnen de kern. Verbeteren van recreatieve verbindingen met en door het buitengebied.
- Voor de voetganger: Veilige deelname aan het verkeer door grote en goed toegankelijke verblijfsgebieden binnen de kern en uitbreiden van het (recreatieve) wandelnetwerk.

Het VSP is op 30 juni 2008 vastgesteld door de gemeenteraad.



Figuur A.2: Functies van de wegen in de gemeente Oud-Beijerland in 2015 (VSP Oud-Beijerland 2008 – 2015).



Figuur A.3: Fietsnetwerk buitengebied Oud-Beijerland (VSP Oud-Beijerland 2008 – 2015).

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2014 – 2024 Cromstrijen (2013)

Op 4 november 2008 heeft de gemeenteraad van de gemeente Cromstrijen het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld. Vervolgens is het uitvoeringsprogramma op 23 juni vastgesteld. Inmiddels stelde de gemeenteraad van Cromstrijen op 24 september 2013 het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2014-2024 vast. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma voor de maatregelen op korte termijn is in ontwikkeling.

De belangrijkste stroomweg in de gemeente Cromstrijen is de autosnelweg A29, die de verbinding vormt tussen Zeeland, Noord-Brabant en de Randstad. De A29 heeft ter hoogte van Numansdorp en Oud-Beijerland aansluitingen op het onderliggend wegennet van de Hoeksche Waard. De provinciale wegen N487, N488 en N489 vormen de hoofdonthuizing van de gemeente Cromstrijen en aangrenzende gemeenten. De Molendijk in Klaaswaal vormt de verbinding tussen delen van de N488. Dit wordt dan ook binnen Klaaswaal als knelpunt ervaren. De gemeentelijke wegen betreffen enkel de wegen binnen de bebouwde kommen van Numansdorp en Klaaswaal. De wegen buiten de bebouwde kommen zijn in beheer van de provincie en waterschap. Zoals in figuur A.4 is weergegeven zijn op een aantal gebiedsontsluitingswegen na, beide kernen volledig

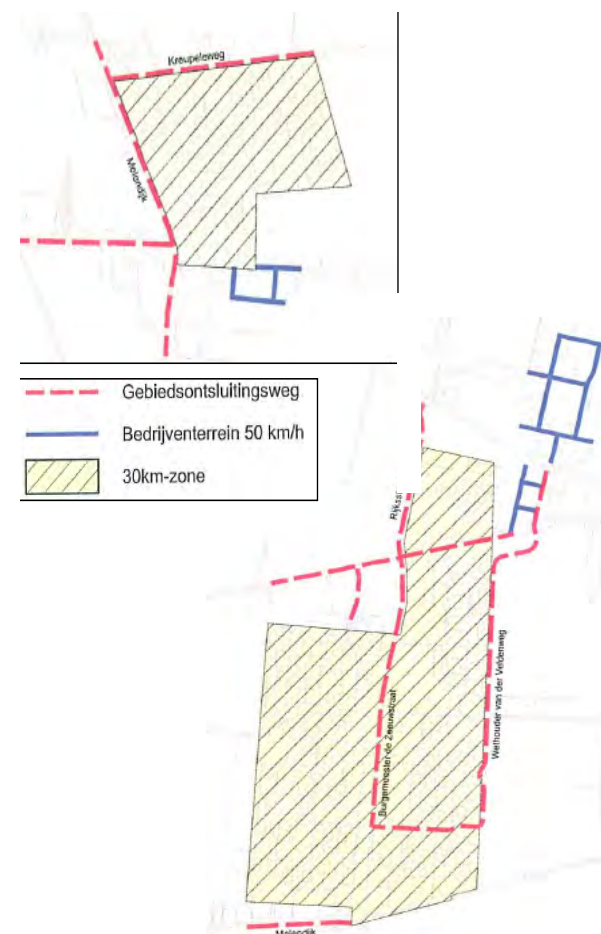
aangewezen als verblijfsgebied met erftoegangswegen.

In het GVVP 2008-2017 werd een drietal ontwikkelingen benoemd waarvoor verkeerskundig een oplossing moest komen, dit waren de verkeersoverlast op de Rijksstraatweg/ Burgemeester de Zeeuwstraat, de uitwerking van de Centrumvisie en de ontwikkeling Numansdorp zuid. Inmiddels heeft de gemeente Cromstrijen besloten tot het gefaseerd uitvoeren van de ontwikkeling Numansdorp Zuid en de daarmee gepaard gaande verkeersafwikkeling. Het beleid van de gemeente zoals vastgelegd in het zogeheten Masterplan Numansdorp Zuid (dat deze ontwikkeling omschrijft) blijft hiermee ongewijzigd. Ook in het nieuwe GVVP 2014-2024 hield de gemeente rekening met deze ontwikkelingen bij het benoemen van haar ambities op korte, middellange en lange termijn. Ambities op korte termijn hebben onder meer betrekking op de verbetering van de verkeerssituatie in het centrumgebied van Numansdorp en de direct omliggende straten. De ambities op korte termijn richten zich daarnaast op de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

In Klaaswaal gaat het doorgaand verkeer (N488) momenteel door de kern. Het is gewenst een nieuwe route buiten de kern om te laten gaan.

Figuur A.4: Wegencategorisering Numansdorp (onder) en Klaaswaal (boven) uit GVVP Cromstrijen 2014 - 2024

Andere aandachtspunten zijn de doorstroming en verkeersveiligheid op de N487 ter hoogte van de Volgerlandseweg. Hoewel deze kruising wordt beheerd door de provincie en waterschap, spant de gemeente Cromstrijen zich in de situatie te verbeteren.





Structuurvisie Korendijk 2020 (2003)

De gemeente Korendijk ligt in het westelijk deel van de Hoeksche Waard. Een goede auto-ontsluiting en adequate verbindingen met het OV-netwerk staan in een landelijke gemeente als Korendijk voorop. De in de afgelopen jaren nieuw aangelegde ontsluitingswegen in de gemeente Korendijk zorgen voor een goede bereikbaarheid van de kernen. Het wegennet van de afzonderlijke kernen is aangesloten op deze ontsluitingswegen aan de rand van de kernen. De nieuwe structuur betekent veelal een ontlasting van de dijken en historisch gegroeide linten en een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersbewegingen binnen de kernen. Op die plekken is de verblijfskwaliteit verbeterd door maatregelen/herinrichting van de dijk, zodanig dat het meer gericht is op het langzame verkeer dan op doorgaand autoverkeer.

Binnen de kernen wordt ingezet op een versterking van de routes voor langzaam verkeer (fietser en voetganger). Bij de keuze voor de uitbreidingsrichtingen van de dorpen wordt hier zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. Waar mogelijk sluiten de fietsroutes aan op (nieuwe) fietsroutes in het landelijk gebied. Bij weg-reconstructies wordt bij de inrichting zo veel mogelijk rekening gehouden met de kwetsbare verkeersdeelnemer. De inmiddels gerealiseerde plannen voor het herinrichten van schoolomgevingen bij een aantal lagere scholen in Korendijk zijn daar een goed voorbeeld van. De inrichting van de nieuwe wijken gebeurt conform de

voorwaarden zoals opgenomen in het (gemeentelijke) Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR), waar zo veel mogelijk wordt uitgegaan van het Duurzaam Veilig-principe.

Voor wat betreft recreatieve fietsvoorzieningen wordt daar waar mogelijk ingezet op een versterking daarvan. Hierbij dient bijvoorbeeld te worden gedacht aan de relatie Nieuwendijk-Tiengemeten.

Het huidige systeem van Openbaar Vervoer biedt redelijke mogelijkheden voor een landelijke gemeente met een beperkt aantal passagiers. Met minder grote bussen wordt meer flexibiliteit geboden. Hierbij valt te denken aan de lijndienst tussen Oud-Beijerland - Zuid-Beijerland v.v. Een goede OV-verbinding met Nieuwendijk - Tiengemeten is van groot belang en is in 2012 gerealiseerd. Daarnaast dient de verbinding tussen de kernen onderling te worden verbeterd. De kern Zuid-Beijerland is niet verbonden met de andere kernen in Korendijk. De haltes dienen zo veel mogelijk te zijn aangepast aan de criteria voor haltetoegankelijkheid. Een aantal haltes is inmiddels aangepast.

Verkeersplan Strijen 2008 (2009)

De gemeenteraad van Strijen heeft het Verkeersplan op 21 april 2009 vastgesteld. In het Verkeersplan staat de aanleg van de Randweg centraal. De toekomstige verkeersafwikkeling moet gericht zijn op het optimaal benutten van de toekomstige Randweg en het nadruk-

kelijk verder terugdringen van ongewenst en onnodig (doorgaand) verkeer in de bestaande kern van Strijen. De gemeente hanteert daarbij de term ‘honing en azijn maatregelen’. De aanleiding voor de aanleg van de Randweg is drieledig, te weten:

- de wens om het centrum van Strijen te ontlasten van doorgaand verkeer;
- de realisatie van de woonwijk Land van Essche III;
- de problemen met sluiproutes in het buitengebied.

Ten tijde van het opstellen van het RVVP is de randweg om Strijen gerealiseerd.

Verkeersvisie Binnenmaas (2011)

De Verkeersvisie Binnenmaas wordt, wanneer dit RVVP gereed is, uitgewerkt in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). De Verkeersvisie Binnenmaas vormt daarmee de eerste hoofdstukken van het uiteindelijke GVVP. In het kader van diverse voorgenomen ontwikkelingen bestaat vanuit enkele projecten de (mogelijke) wens tot het realiseren van nieuwe wegverbindingen in de gemeente. Deze verbindingen zijn tevens in onderstaande figuur A.5 weergegeven. Het gaat om:

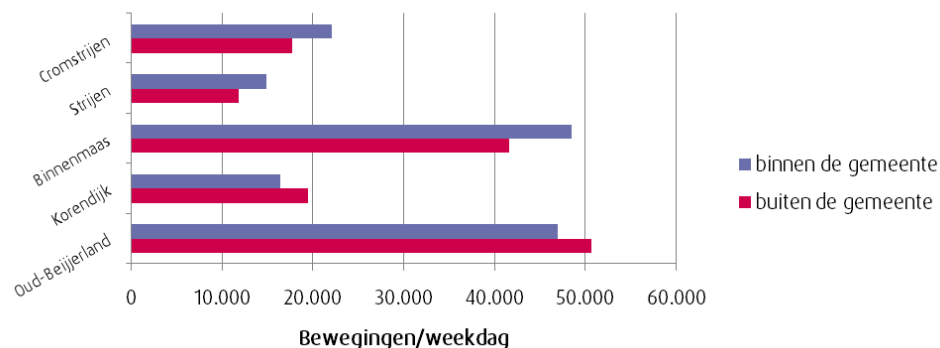
- Tweede ontsluiting bedrijventerrein Hoeksche Waard, bij de planontwikkeling van de 2e fase bedrijventerrein Hoeksche Waard: vermoedelijk van de Boonsweg naar de Reedijk, uit te voeren als GOW buiten de kom.

- Randweg Mijnsheerenland, vanuit Centrumplan Mijnsheerenland: van Raadhuislaan naar Romeinseweg, uit te voeren als GOW binnen de kom.
- Nieuwe ontsluiting van het te ontwikkelen suikerfabrieksterrein naar de N217, grotendeels uit te voeren als GOW buiten de kom.
- Eventueel een nieuwe ontsluiting bedrijventerrein Mijlpolder, vanuit herstructurering Mijlpolder: van Mijlweg naar N217, vermoedelijk (gedeeltelijk) uit te voeren als GOW-binnen de kom.

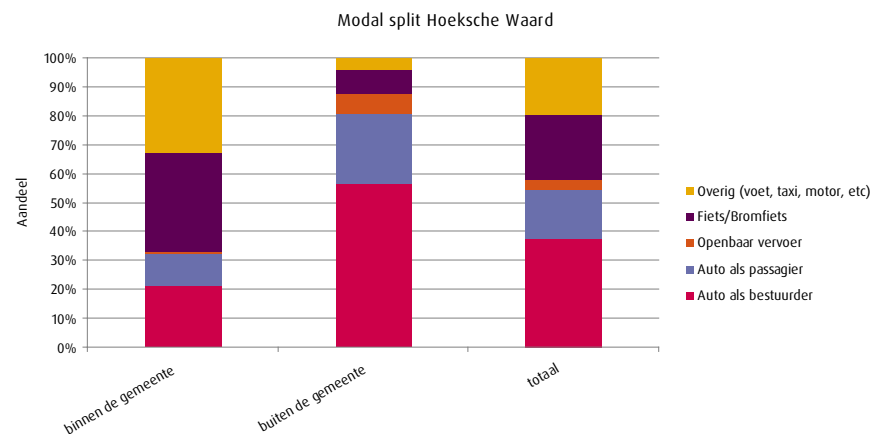


Figuur A.5: Mogelijke nieuwe verbindingen Binnenmaas

Verdeling verkeersbewegingen binnen en buiten de gemeenten



Figuur A.6: MobiliteitsOnderzoek Nederland, gegevens over de periode 2002-2010 (bron: CBS, 2010)



A.2 Mobiliteit

De inwoners van de Hoeksche Waard verplaatsen zich dagelijks door en vanuit de regio. Dit patroon is inzichtelijk met behulp van gegevens uit het mobiliteitsonderzoek Nederland. Bovenstaande figuren geven een beeld van het verplaatsingsgedrag van inwoners van de Hoeksche Waard, en welke vervoerswijzen zij daarbij gebruiken.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2011) heeft vijf sociaal maatschappelijke trends gesignaleerd in het verkeer en vervoer in Nederland. Drie van deze trends hebben betekenis voor de Hoeksche Waard:

- Meer autoafhankelijkheid en daarmee toename van het autogebruik door:
 - o meer ouderen, die meer zelfstandig reizen en ook vaker met de auto;
 - o tweeverdieners die vaak taken combineren;

- o meer huishouden en meer auto's per huishouden.

- Stabilisering of vermindering van het OV-gebruik door de toename van het autogebruik.
- Vermindering van het fietsgebruik door toename autogebruik en schaalvergroting voorzieningen.

A.3 Bestaande situatie en knelpunten

Bij het uitvoeren van deze verplaatsingen voldoet het verkeers- en vervoersysteem in de Hoeksche Waard niet altijd aan de verwachtingen van weggebruikers of omwonenden. Enerzijds zijn er knelpunten zoals die worden ervaren door de inwoners van de Hoeksche Waard (zie ook verslagen participatiebijeenkomsten in bijlage 1), anderzijds zijn er thema's die vanuit beleid en analyse naar voren komen als (potentiële) knelpunten. Knelpunten die zijn aangedragen door inwoners

en betrokkenen geven een goed beeld van (dagelijks) optredende problemen, vaak lokaal van aard, die niet altijd algemeen bekend zijn. Knelpunten voortkomend uit het beleid en nadere analyse brengen situaties aan het licht die op netwerkniveau spelen en situaties die op korte of lange termijn een probleem kunnen gaan vormen. Hierna worden de knelpunten themagewijs benoemd.

Weginfrastructuur

Regionale wegenstructuur

In de structuurvisie Hoeksche Waard is een rondweg- of ringstructuur als langetermijnvisie voor de wegenstructuur in de Hoeksche Waard neergelegd (zie figuur A.7). Nu de structuurvisie al enige tijd van toepassing is, kan worden geëvalueerd in hoeverre aan deze visie invulling is gegeven. Daarbij spelen de volgende constatering een rol:

Figuur A.7: Regionale Wegenstructuur conform Structuurvisie Hoeksche Waard.

- De ring is ongelijkmatig belast. De grootste belasting treedt op bij de aansluitingen op het landelijke wegennet (aansluitingen Heinenoord, Numansdorp en de Kiltunnel). Daarnaast is de N217 (noordelijke oost-westverbinding) beduidend drukker dan de N487 (zuidelijke oost-westverbinding). Op etmaalbasis bedraagt het verschil circa een factor 5. De ongelijke belasting houdt in dat bij een uniforme vormgeving van de ring, dit op bepaalde plaatsen een onder- of overdimensionering zou betekenen.
- De ring voorziet slechts gedeeltelijk in een reisbehoefte. In veel gevallen vormt een route tussen twee kernen via de ring een omweg en is een directe noord-zuid- of oost-westverbinding aantrekkelijker. Het is daarom de vraag of een ringstructuur niet zal leiden tot relatief veel 'sluipverkeer' binnen de ring.
- In de huidige situatie (inclusief de projecten die voor 2020 worden uitgevoerd) komt de wegenstructuur nog niet overeen met deze rondwegstructuur; bepaalde onderdelen van het huidige wegennet zijn nog niet geschikt of herkenbaar als onderdeel van de rondweg.
- Van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen die opgenomen zijn in de structuurvisie is inmiddels bekend dat deze niet of later zullen worden uitgevoerd.

Gezien deze kanttekeningen bestaat de behoefte de visie voor de gewenste wegenstructuur te actualiseren.



N217

De provinciale weg N217 (s-Gravendeel - Nieuw- Beijerland) vormt een belangrijke verkeersader voor de Hoeksche Waard. De weg biedt een verbinding tussen de kernen in de Noordrand onderling en tussen de kernen en de A29 of A16. Voor de ontwikkelingen in de Noordrand - hoe moet bijvoorbeeld de verkeersstructuur worden aangepast op het regionale bedrijventerrein en eventuele glastuinbouw in de Noordrand - zijn al diverse studies uitgevoerd.

Het milieu-effectrapport (MER) voor het Regionaal Bedrijventerrein (RBT) laat een forse stijging van auto-verkeer op de N217 zien (bron: provincie Zuid-Holland, 2006). In het MER ging men nog uit van 180 ha in 2020. Op dit moment wordt uitgegaan van een gefaseerde planontwikkeling van 3 x 20 ha. Door ontwikkeling van 60 ha bedrijventerrein groeit de verkeersdruk

op de N217 met ongeveer 9.000 motorvoertuigbewegingen per dag.

In 2008 is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van het RBT. Conclusie van deze studie was dat de autonome verkeersgroei op de N217 ten opzichte van 2006 in 2016 circa 10% bedraagt, en in 2025 70 tot 80%. Bovenop de autonome groei is er sprake van verkeersgroei door de ontwikkeling van het RBT. In het onderzoek uit 2008 werd deze groei voor 2016 voorzien op circa 10% en voor 2025 op circa 30% ten opzichte van 2006. Door de autonome groei zou er vanaf 2020 een knelpunt ontstaan op de wegvakken van de N217. De ontwikkeling van het RBT versterkt dit knelpunt op de wegvakken. Er werd verwacht dat er door de autonome groei in 2016 structureel sprake zou zijn van olopende wachttijden op de kruispunten

door vertraging tijdens de spits. Deze bevinding gold in sterkere mate bij de ontwikkeling van het RBT.

De autonome groei zoals deze in het verkeersonderzoek uit 2008 werd verwacht, is echter te groot. In de periode tussen 2006 en 2012 is er nauwelijks sprake van groei van de intensiteiten. Dit wordt ook bevestigd door rijtijdmetingen van de provincie Zuid-Holland tussen Oud-Beijerland en Dordrecht. Deze metingen laten zien dat de gemiddelde trajectsnelheid (en daarmee de reistijd) in de spits 25% lager is dan de rijtijdmeting in de daluren. De Nota Mobiliteit, de voorganger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, stelt dat trajecten met een 50% langere reistijd in de spits niet problematisch zijn. TomTom-data ondersteunen de bevindingen uit de snelheidsmetingen; er wordt weinig oponthoud opgemerkt tijdens de spitsperiode in de Hoeksche Waard. De aansluiting Kiltunnel/A16 laat juist wel vaak vertraging zien.

De maatregelen die in het verkeersonderzoek uit 2008 worden voorgesteld om de capaciteit op de wegvakken te vergroten, zullen daarom niet nodig zijn om de autonome groei van het verkeer te kunnen verwerken. Ook de ontwikkeling van het RBT zal op de wegvakken geen knelpunten veroorzaken. Op de kruispunten van de N217 ontstaan na ontwikkeling van het RBT wel vertragingen.

Ontsluiting Hoeksche Waard

Naast een veilige en praktische regionale wegenstructuur in de Hoeksche Waard zelf, zijn ook goede verbindingen met de rest van Nederland belangrijk. Deze worden nu gevormd door de Heinenoordtunnel, Kiltunnel, Haringvlietbrug en de veerpont Hekelingen - Nieuw-Beijerland. Maar veranderingen hierin kunnen wenselijk zijn. Het gaat dan om de aanleg van de A4-Zuid en het tolvrij maken van de Kiltunnel richting de A16.

De A29 vormt de belangrijkste ontsluiting, met name de Heinenoordtunnel. De doorstroming is nog goed, ook op de toeleidende wegen en aansluitingen. Bij incidenten staat het verkeer wel direct vast. Voor de Drechtsteden is een studie uitgevoerd naar calamiteitenroutes waarin ook de A29 en N217 betrokken zijn. Voor deze wegen zijn de omleidingsroutes gedefinieerd, welke in geval van calamiteiten op diverse wegvakken van de N217 en A29 worden ingezet. De studie is onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland en samenwerkingsverband Bereik! uitgevoerd.

A4-Zuid

De verbinding tussen de A29 (ter hoogte van Klaaswaal) en knooppunt Benelux (A4/A15) bij Hoogvliet/Pernis wordt aangeduid als 'A4-Zuid'. Of deze verbinding er komt is onzeker. In het masterplan Rotterdam Vooruit is als voorwaarde voor realisatie van de A4-Zuid gesteld dat er capaciteit moet zijn in de Beneluxtunnel. Daarom heeft de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)

een hogere prioriteit gekregen in masterplan Rotterdam Vooruit. Voor de NWO heeft de minister in december 2011 haar voorkeur uitgesproken voor de variant Krabbeplas-West. De Tweede Kamer heeft ingestemd met deze voorkeur. De Structuurvisie van de Hoeksche Waard houdt alle opties nog open. In de regio leeft de zorg over de landschappelijke effecten van de realisatie van de A4-Zuid en is de wens uitgesproken om, wanneer de weg toch wordt aangelegd, te zorgen voor een goede aantakking op het regionale wegennet. In het RVVP wordt voor dit laatste aspect een voorstel gedaan om een goede keuze in de houding van de regio ten aanzien van deze verbinding mogelijk te maken.

Kiltunnel/A16

De exploitatie, het onderhoud en de aflossing van de schulden van de Kiltunnel financiert het Wegschap Dordtsche Kil vanuit de tolinkomsten en een bijdrage van de overheden. De tolinkomsten bedragen circa € 7 miljoen per jaar, ruim 80% van de totale inkomsten (bron: Wegschap Tunnel Dordtsche Kil, 2008). De overige 20% wordt opgebracht door de Provincie Zuid-Holland en de omliggende gemeenten Dordrecht, Binnenmaas en Strijen. De heffing van de tol loopt in ieder geval tot 2020 door. In 2018 zal een evaluatie plaatsvinden om te bezien welke vorm van exploitatie het beste past voor de periode na 2020 (bron: Labry, 2011). Opheffing van de tol heeft effect op de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard.

Langzaam verkeer & recreatie

Ontbrekende schakels

De Hoeksche Waard kent fietspaden langs regionale wegen, maar nog niet overal. Hier en daar ontbreken schakels en moet de fietser samen met het overige verkeer de rijbaan delen. Deze situaties doen zich zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Buiten de bebouwde kom leveren vooral de smallere dijkwegen problemen voor fietsers op.

Utilitaire verbindingen

Voor de fietser op weg van/naar school of werk, de zogenaamde utilitaire fietser, zijn de verbindingen richting Dordrecht en Rotterdam van belang, en binnen de Hoeksche Waard ook richting Oud-Beijerland en Klaaswaal (scholengemeenschappen). Daarbij moet worden meegewogen dat bijvoorbeeld de verbinding 's-Gravendeel - Dordrecht een beter fietsbare afstand is dan de verbinding Oud-Beijerland - Rotterdam. De te fietsen afstanden zijn echter in beide gevallen groter dan 30 minuten, waardoor voor school of werk eerder voor het openbaar vervoer of de auto zal worden gekozen.

Recreatieve verbindingen

Ontbrekende schakels doen zich ook voor bij de recreatieve verbindingen. De geplande nieuwe (provinciale) fietsverbindingen hebben bijna allemaal een utilitaire functie. Daar komt bij dat de Hoeksche Waard al een recreatief fietsknooppuntennetwerk kent. Niet alle routes in dit netwerk zijn fietspaden. Op wegen, die ook zijn aangewezen voor een andere functie, moet worden bekeken of er mogelijkheden zijn het comfort voor de recreatieve fietser te verbeteren. In lijn met de structuurvisie kan voor het stimuleren van de recreatieve functies en het aantal recreanten in de Zuidrand worden gekozen voor het verhogen van het comfort voor de recreatieve fietser, wandelaar en ruiter, ook bij het startpunt van een route (parkeergelegenheid en OV-voorzieningen). Hier en daar ontbreken in de regio enkele schakels, waardoor het 'fietsrondje om de Waard' (genoemd in de Structuurvisie) nog niet is voltooid.

