

Verkorte weergave ontwerp RVVP.

Het ontwerp RVVP omvat drie delen: een inventarisatie van bestaand beleid en relevante ontwikkelingen (deel A), een analyse en voorstel maatregelen (deel B) en een lijst van mogelijke uitvoeringsmaatregelen (deel C).

In het navolgende wordt vooral ingegaan op de meest structurerende elementen, de elementen waarover binnen de regio discussie bestaat en de elementen die voor Oud-Beijerland het meest van belang zijn.

Deel A.

Voor het RVVP zijn vooral van belang het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan en het Provinciaal Fietsplan. Ook spelen het Wegenbeleidsplan en het wegcategoriseringsplansen een rol.

De eigenlijke basis voor het RVVP is de Regionale Structuurvisie.

Hiernaast hebben alle vijf gemeenten in de regio beleidsplannen vastgesteld waarin relevante beleidsuitspraken zijn neergelegd.

Voor Oud-Beijerland is dit het Verkeersstructuurplan 2008-2015 waarin o.m. wordt gewezen op een goede interne en externe bereikbaarheid, extern via N217 en A 29.

Hiernaast bevat deel A een weergave van de bestaande situatie en gesignaleerde knelpunten hierin. De in de Structuurvisie genoemde rondwegstructuur, de ontsluiting van de Hoeksche Waard op het nationale wegennet via A 29 en mogelijk A 4 Zuid en de ontsluiting via Kiltunnel op de A16 worden hier beschreven. Ontbrekende schakels in utilitaire fietsverbindingen, verkeersdruk Tiengemeten, bestaand systeem openbaar vervoer, knelpunten goederenvervoer en landbouwverkeer, routing gevaarlijke stoffen en routing landbouwverkeer worden genoemd. Ook wordt aandacht gegeven aan de leefbaarheid van dorpskernen, veiligheid dijklinten, verkeersveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid en klimaat)

Al deze vraagstukken krijgen een uitwerking in deel B.

Deel B.

Dit deel bevat het eigenlijke hart van het RVVP. Hierin wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Wegenstructuur.
- Langzaam verkeer en recreatie.
- Openbaar vervoer en ketenmobiliteit.
- Goederenvervoer en landbouwverkeer
- Veiligheid en leefbaarheid.

1. Wegenstructuur.

In het Regionale Structuurplan wordt uitgegaan van een ringstructuur voor de Hoeksche Waard. Het ontwerp-RVVP brengt hier een nuancering in aan. Niet alle wegen in de beoogde ring worden gelijkmatig belast. De N217 kent een 5x hogere belasting dan de wegen in het traject Piershil-Strijen. Het vormgeven van een ring zou daarom een kostbare en onnodige overdimensionering van een aantal wegen in dit laatste traject tot gevolg hebben.

Daarom wordt gepleit voor een zogenoemde vorkstructuur waarin de A29 als steel dient. De noord-zuidwegen tussen Nieuw-Beijerland en Piershil, de Langeweg, de N488/489 tussen Numansdorp en de aansluiting op de N217 en de N491 tussen Maasdam en Strijen fungeren als tanden. Deze tanden sluiten aan op de N217. Al deze wegen krijgen/behouden een 80km/u status. Tot deze structuur behoort ook een oostelijke randweg rond Klaaswaal die de doorgaande functie van de N488 door deze kern overneemt.

In het zuidelijke deel van de Hoeksche Waard sluit de verbinding Numansdorp-Zuid-Beijerland aan op de steel A29. De tanden worden gevormd door de hiervoor genoemde noord-zuidverbindingen. Deze wegen krijgen/behouden ook een 80 km/u status. De

overige verbindingen tussen Zuid-Beijerland en Piershil en Numansdorp en Strijen behouden hun huidige 60 km/u status.

Ook wordt ingegaan de A4-Zuid . Met name wordt een aantal randvoorwaarden genoemd waaronder deze weg voordeel zou kunnen opleveren voor de Hoeksche Waard. Het gaat hierbij vooral om een aansluiting op het onderliggende wegennet in deze regio. Hiervoor zijn weer varianten denkbaar: een aansluiting ter hoogte van Spijkenisse met een aanvullende oeververbinding (brug) naar de Hoeksche Waard.

Een andere mogelijkheid is een aansluiting ter hoogte van Oud-Beijerland. Beide varianten leiden tot een ontlasting van het onderliggende wegennet (o.a. de N217 van en naar de A29). Ook krijgt Oud-Beijerland zo een tweezijdige ontsluiting op het hoofdwegennet. Uit verkeerskundig oogpunt verdient een aansluiting bij Oud-Beijerland de voorkeur.

In de structuurvisie wordt gesproken van een parallelstructuur langs de A 29 vanaf de kruising met de N 217 tot aan de Stougjesdijk. Ter hoogte van de Stougjesdijk zou een aansluiting op het onderliggende wegennet moeten worden aangelegd.

In het RVVP wordt dit nader uitgewerkt. Deze parallelstructuur heeft een aantal effecten:

- Ontlasting van de bestaande aansluiting bij Heinenoord.
- De nieuwe randweg langs Klaaswaal zou op de aansluiting ter hoogte van de Stougjesdijk kunnen worden aangesloten. Wanneer deze randweg wordt doorgetrokken in de richting van Oud-Beijerland geeft dat een verbetering van de verbinding Numansdorp Oud-Beijerland.
- Verbetering bereikbaarheid Oud-Beijerland en Korendijk vanuit zuidelijke richting.
- Ontlasting Westmaas en Mijnsheerenland van doorgaand verkeer.

Deze parallelstructuur geldt in belangrijke mate als alternatief voor de A4 Zuid.

Verkeerskundig lijkt de A4 Zuid de voorkeur te verdienen.

N217. Een aantal ontwikkelingen in de gemeente Binnenmaas zal tot een hogere verkeersdruk op de N217 gaan leiden. Bij een ontwikkeling van meer dan 20ha op het Regionale Bedrijventerrein is een extra aansluiting op de N217 noodzakelijk. Ontsluiting van het Suikerfabriekterrein is in het RVVP voorzien via de Polderweg.

De aanvankelijk verwachte grootschalige maatregelen op de N217 zullen als gevolg van de verminderde economische ontwikkeling en de daarmee samenhangende terugval in verkeersintensiteiten, niet nodig zijn. Afhankelijk van het ontwikkeltempo zullen op maat toegesneden verkeersmaatregelen op de N 217 worden getroffen.

2. Langzaam verkeer en recreatie.

Geconstateerd wordt dat een aantal schakels in de scholierenroutes nog ontbreken. Uit analyse komt verder naar voren dat op deze routes richting Oud-Beijerland nog relatief veel ongelukken voorkomen. Dit alles mondt uit in een aantal maatregelen die in deel C (lijst van mogelijke maatregelen) worden benoemd.

Herinrichting bestaande verbindingen. Op een aantal verbindingen in het zuidelijke deel van de regio ontbreken nog vrijliggende fietspaden, terwijl dat in verband met de verkeersintensiteiten wel gewenst zou zijn. Het gaat hier om de route Zuid-Beijerland-A29 en de route Zwartsluisje-Sluisjesdijk. Beide verbindingen liggen in de gemeente Korendijk. Omdat de fysieke ruimte langs de laatstgenoemde route ontbreekt zou hier gedacht kunnen worden aan een parallelweg. Dit past goed in de wegenstructuur voor de Hoeksche Waard, zoals hiervoor beschreven.

Al met al moet waar nodig en mogelijk het fietsverkeer van het gemotoriseerde verkeer worden gescheiden (ontvlechting).

Voor wat betreft het recreatief fietsverkeer wordt vastgesteld dat de provincie vooral inzet op utilitaire verbindingen. Dit heeft gevolgen voor het recreatieve "fietsrondje om

de waard". Voor wat betreft het verkeer naar Tiengemeten wordt voorgesteld bij Numansdorp een transferium in te richten van waaruit natransport per openbaar vervoer of fiets kan plaatsvinden.

3. Openbaar vervoer en ketenmobiliteit.

Voorgesteld wordt om het netwerk openbaar vervoer te koppelen aan de hoofdwegenstructuur, zoals hiervoor beschreven (vorkstructuur). Langs deze structuur zouden vooral sneldienstenrichting Rotterdam moeten worden geleid. Hierdoor worden ook de dorpen onderling verbonden. Voor de zuidrand is dan nog een aanvullende tangentiële verbinding nodig. Bij Heinenoord zou een vervanging moeten komen voor de voorheen bestaande P+R voorziening. Aanvullend hierop zouden ook bij Oud-Beijerland (De Bosschen) en Maasdam een dergelijke voorziening moeten komen. Het opstappunt bij Numansdorp zou in noordelijke richting, naar het kruispunt A29-N487 moeten worden verplaatst. Dit kan dan worden gecombineerd met het hiervoor genoemde transferium.

4. Goederenvervoer en landbouwverkeer.

Veel van de bedrijventerreinen in de regio liggen aan de regionale hoofdwegenstructuur. Het goederenvervoer kan daarom grotendeels langs deze structuur worden afgewikkeld. In een enkel geval moeten vrachtvoertuigen door kernen rijden. Omdat dit vooral een lokale aangelegenheid is moet hier ook lokaal tussen wegbeheerders, bedrijven en gemeenten een oplossing voor worden gevonden.

De hoofdwegenstructuur biedt verder een heldere route. Een bedrijvennummeringsysteem kan daarom volgens het ontwerp RVVP hooguit een aanvullende betekenis hebben.

Voor wat betreft de route gevaarlijke stoffen wordt erop gewezen dat deze stoffen slechts beperkt gebruik mogen maken van de bestaande tunnels. Dat betekent dus vaak dat via de Haringvlietbrug moet worden omgereden. Bij de eventuele aanleg van de A4 Zuid zou de te maken oeververbinding op alle vormen van vervoer van gevaarlijke stoffen moeten zijn ingericht.

5. Veiligheid en leefbaarheid.

Wettelijk gezien zijn er in de Hoeksche Waard geen problemen met de luchtkwaliteit. Wel is het kruispuntencomplex A 29/N 217/Reedijk een aandachtspunt. Een aantal in het RVVP voorziene maatregelen zal van invloed zijn op de verkeersdruk (en daarmee de luchtkwaliteit) ter plaatse. Hetzelfde geldt voor de P+R voorzieningen en de voorgestelde versnelling van het bussysteem.

De concentraties fijnstof ter plaatse komen momenteel niet boven de landelijke normen uit.

Verkeerslawaaï speelt wel een rol in de Hoeksche Waard. Naast de wegen die opgenomen zijn in de geluidskwaliteit kaart zijn ook andere wegen onderzoekplichtig. Bij de planvoorbereiding voor de A4 Zuid dienen binnen de onderzoekzone van 600 meter de akoestische gevolgen te worden vastgelegd.

Dit hoofdstuk sluit af met een algemene beschouwing over mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Elke wegbeheerder staat voor de vraag hoe kan worden bijgedragen aan een duurzaam en goed functionerend mobiliteitssysteem. Hiervoor zijn mogelijkheden via de reeks voorkomen, verkorten, veranderen, verschonen en verstillen.

Deel C.

In dit deel is de lijst van mogelijke maatregelen opgenomen. Uit deze lijst worden de volgende zaken gelicht:

Autoverkeer

- Aanpassen Beijerlandse dijk om de 80 km/u aanex vorkstructuur compleet te maken.
 - Procesbeïnvloeding A4-Zuid en A29.
 - Oostelijke randweg Klaaswaal.
- Aansluiting RBT op N217 via Reedijk.

Fietsverkeer

- Parallelstructuur Sluisjesdijk/Zwartsluisje in gemeente Korendijk

Openbaar vervoer en ketenmobiliteit.

- Nieuwe opzet busvervoer met sneldiensten als basis
- Onderzoek P+R bij Oud-Beijerland en Binnenmaas en bij Numansdorp.