

Structuurvisie Hoeksche Waard

Beter benutten van kansen voor mobiliteit en bereikbaarheid

Verslag van de workshop “Infrastructuur Hoeksche Waard 2030”, 26 februari 2008

Op 26 februari 2008 vond in Klaaswaal de workshop Infrastructuur Hoeksche Waard 2030 'beter benutten van kansen voor mobiliteit en bereikbaarheid' plaats. Dit was een gezamenlijk initiatief van de Commissie Hoeksche Waard en het Waterschap Hollandse Delta. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de vijf Hoeksche Waardse gemeenten, burgers, ondernemers en andere betrokkenen. De workshop had als doel vanuit diverse invalshoeken een visie te ontwikkelen op de toekomstige infrastructuur in de Hoeksche Waard. Hoe kunnen kansen voor mobiliteit en bereikbaarheid in de Hoeksche Waard beter benut worden? Hierbij werd tevens ingegaan op de verkeerskundige aspecten van een mogelijke A4-Zuid in de Hoeksche Waard. De resultaten van de workshop zijn belangrijke bouwstenen voor de Structuurvisie Hoeksche Waard 2030, die later dit jaar zal worden vastgesteld door de Commissie Hoeksche Waard en na de zomer wordt voorgelegd aan de gemeenteraden.

De middag begon met een welkomstwoord door wethouder van Oud-Beijerland Annettie van Hemert, tevens bestuurlijk trekker van het Structuurvisieproces van de Commissie Hoeksche Waard. Procesmanager Ruimtelijke Ontwikkeling Hoeksche Waard Remco Ottervanger lichtte vervolgens het doel van de workshop toe. Na de presentaties van vertegenwoordigers van Adviesbureau Vista, Rijkswaterstaat Project Mainport Corridor Zuid, Adviesbureau voor verkeersveiligheid VIA en openbaarvervoeraanbieder Arriva werd er in vier groepen gediscussieerd over de thema's externe en interne mobiliteit, openbaar vervoer en veiligheid.

Welkom en inleiding. Mw. A van Hemert en dhr. R. Ottervanger

De bijeenkomst werd geopend door Annettie van Hemert. Zij merkte de diversiteit van de in groten getale aanwezige genodigden op. Er waren zowel gemeentelijke vertegenwoordigers uit de vijf Hoeksche Waardse kernen, bewoners, vertegenwoordigers van diverse instanties en ondernemers op de uitnodiging voor de workshop afgekomen. Voorts gaf zij aan dat aan het eind van 2008 de brede Structuurvisie Hoeksche Waard gereed moet zijn en dat infrastructuur hier een belangrijk onderdeel van is.

Remco Ottervanger lichtte vervolgens het doel van de workshop toe. In het Structuurvisieproces is al eerder het uitgangspunt geformuleerd dat de infrastructuur leidend is voor alle ontwikkelingen en dat gekozen moet worden voor duurzame ontwikkeling. Hierbij is het volgens Ottervanger belangrijk de stand van zaken anno nu vast te stellen, en daarna doelstellingen en maatregelen vast te stellen om het toekomstige wensbeeld te realiseren.

Het aantal inwoners van de Hoeksche Waard is nu 86.000, waarvan beroepsbevolking: 33.700, waarvoor 24.800 arbeidsplaatsen beschikbaar zijn. Uit een studie van het CBS blijkt dat de Hoeksche Waarder meer dan de gemiddelde bewoner van Nederland en/of Zuid-

Holland in de auto stapt. Ook maakt hij iets meer gebruik van bus, tram of metro, de trein wordt wegens weinig aanbod nauwelijks gebruikt en de brommer wordt in vergelijking weer vaker gepakt.

Als de Hoeksche Waarder de auto gebruikt, is dat meestal voor werk, recreatie- of scholingsdoeleinden. Omdat de meerderheid van de beroepsbevolking buiten de eigen gemeente of buiten de Hoeksche Waard werkt, is het zaak een duurzaam toekomstig mobiliteitssysteem voor de Hoekse Waard te ontwikkelen. Slim omgaan met techniek, bouwen en organiseren moet resulteren in de stimulering van verplaatsingen en bestemmingen op korte afstand, en selectieve omgang met lange afstandsverplaatsingen, gebaseerd op vier pijlers: externe en interne mobiliteit, openbaar vervoer en veiligheid.

Wat betreft externe mobiliteit draait het om de reconstructie van de aansluiting A29-N217, de aansluiting op de (mogelijke) A4-Zuid en de capaciteitsvergroting van de A29. Bij interne mobiliteit gaat het om de hiërarchie van de gebiedsontsluitingswegen / lokale wegen voor erfontsluiting. Geen doorgaand verkeer door dorpen en smalle dijkwegen en een vrij liggende ringstructuur. Voor de ontwikkeling van een optimaal regionaal wegennet zijn belangrijk: autonome ontwikkeling (uitvoering bestaande plannen), een betere benutting van bestaande wegen en de aanleg van een regionaal rondweg systeem (downgrading dijkwegen). Openbaar vervoer spitst zich toe op: verbetering van het busvervoer, een eventuele fast ferry, een metrolijn en te creëren transferia. Veiligheid neemt toe als er geknipt wordt in de dijkwegen en de fietspaden vrij liggend gemaakt worden. Met deze informatie besloot de heer Ottervanger zijn presentatie en vervolgde met de introductie van de andere sprekers.

Peter van Baaren. Landscape and Urban Designbureau Vista: Infrastructurele plannen Hoeksche Waard.

De heer Van Baaren lichtte tijdens zijn presentatie de huidige stand van zaken van de infrastructuur in de Hoeksche Waard nader toe. Hij greep daarbij terug op de nota Balans en Ambities, waarin de kwaliteitszonering van de Hoeksche Waard is vastgelegd. Sterke punten zijn: het Nationaal Landschap, unieke open ruimten, de afwatering van kreken en de kwelders.

Bij de vaststelling werden als landschappelijke onderleggers bepaald: het polderpatroon, de kreken en dijken. Gebiedsprofielen zijn: het agrarisch landschap, de Noordrand, Het Oude Land en de Zuidrand a/d Delta.

De Nota Balans en Ambities, verdeeld in acht thema's, heeft geleid tot de vaststelling van het Ruimtelijk Plan dat ook weer in diverse lagen is opgedeeld: infrastructuur, landbouwontwikkeling, wonen en werken, en recreatie en toerisme. In het geval van infrastructuur ziet men dat deze gekoppeld is aan landbouwontwikkeling. Er vindt op dit moment namelijk een schaalvergroting plaats in de Hoeksche Waard. Veel landbouwers zullen de volgende dertig jaar verdwijnen. De grond wordt overgenomen door burens waardoor grootgrondbezit en schaalvergroting ontstaat. Bij de bouw van wegen zou hier rekening mee gehouden moeten worden. Bij de tak 'wonen en werken' gelden de rode contouren, de uitbreidingsgebieden van de gemeenten en recreatie en toerisme worden ook steeds belangrijker.

Er is een aantal bestaande knelpunten op te noemen in de Hoeksche Waard waar door middel van ontsluitingen oplossingen voor gevonden dienen te worden. Voor de eventuele A4-Zuid bijvoorbeeld, en het regionale bedrijventerrein waarbij opgemerkt dient te worden dat de capaciteit van de Heinenoordtunnel nu al overvraagd wordt. Andere aandachtspunten zijn de toekomstige TNO vestiging en de overbelaste dijkwegen. Hiervoor toont de heer Van Baaren drie modellen: 1. gebruikmaking van bestaande wegen. 2. spreiding door een

fijnmaziger netwerk van wegen dat enigszins op een rondweg lijkt. 3. een vrij liggende rondweg volgens het systeem van schaalvergroting.

Tot slot toont Van Baaren nog een OV-model waarin mogelijke trajecten van fast ferries, lange hoogfrequente buslijnen, bustransferia en kleinschalig, vraaggestuurd openbaar vervoer naar kernen schematisch worden weergegeven. Dit is de infrastructurele toestand van de Hoeksche Waard op weg naar een samenhangend regionaal wegennet in de toekomst. Vraag is alleen: hoe gaat dat eruit zien.

Dhr J. Roland PMZ Ontwikkelingen Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)

De heer Roland van Project Maincorridor Zuid start zijn presentatie met een algemene uitleg over het werkgebied van PMZ. Het project heeft de ambitie om bereikbaarheid te vergroten zonder daarbij de leefbaarheid en de leefomgeving uit het oog te verliezen. Een oplossing die door het kabinet hiervoor is aangedragen is een publiek-private samenwerking (pps) van de overheid met meerdere consortia. Partijen hopen hiermee te komen tot de zogenaamde corridor Rotterdam-Antwerpen. Hiertoe worden exploitatieovereenkomsten met de betrokken consortia afgesloten die een periode van 40 jaar beslaan. Een middel dat het voor een dergelijke onderneming lonend kan maken om in een pps-model te stappen is de heffing van gebruiksbelasting (van de wegen) in plaats van de huidige bezitsbelasting (tolheffing). Het maatschappelijke nut moet wel aangetoond zijn.

Op 28 november 2007 is naar aanleiding van een consultatie van publieke en marktpartijen tijdens een zogenaamde pitsstop een intentieverklaring uitgesproken voor private exploitatie van de A4-corridor met daarin een privaat gefinancierde A4-Zuid. PMZ onderzoekt hierin onder andere: rollen/rolverdeling overheid en exploitant, verkeerskundige aspecten, verbonden gebiedsontwikkeling, een maatschappelijke kosten-baten analyse, de gevolgen voor de milieugebruiksruimte en kwesties als mededinging, staatssteun en gebruikersbelangen.

Binnenkort vindt op kabinetsniveau de besluitvorming plaats: willen we dit echt via een publiek-private samenwerking en willen we de connectie maken met het anders betalen voor mobiliteit? Eind 2008 zou men klaar moeten zijn voor de uitvraag aan de markt. In 2009 zal de uiteindelijke beslissing hierover vallen en de exploitatiegunning uitgegeven worden. De start van de uitvoering van de pps zal dan in 2010 vallen.

Vóór een uitvoering van de doorstroomroute A4 spreekt dat het de ruggengraat van de Randstad zal vormen en de grote steden met elkaar zal verbinden. Het heeft een belangrijke relatie met de Nota Mobiliteit en Ruimte en 'Randstad Urgent'. Volgens de Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse (LMCA 2007) zullen de bereikbaarheidsproblemen in 2020 nog ernstiger zijn dan in de Nota Mobiliteit berekend, met name de capaciteit van de Heinenoordtunnel is ontoereikend. Daarbij wordt er door het kabinet vanuit gegaan dat de A4 Delft-Schiedam er gaat komen.

Vervolgens betreft de heer Roland de situatie specifiek op de Hoeksche Waard. Het model gaat ervan uit dat er in 2020 3.000 mensen bijgekomen zijn en 13.800 extra arbeidsplaatsen. Door de aanleg van de A4-Zuid zal zich minder verkeer op de A29 (Heinenoordtunnel) concentreren en het knelpunt daar zal verdwijnen. Hij schetst ook de gevolgen van de eventuele aansluitingen bij Oud-Beijerland en de A29. In dit model is geen rekening gehouden met eventuele tolheffing door de exploitant, wel met tolheffing en congestieheffing voor de Heinenoordtunnel.

De heer Roland besluit zijn presentatie met de introductie van een vierde discussiemodel: niet één grote rondweg rond het hele eiland, maar segmentering van rondwegen, in totaal drie, met aansluitingen naar Numansdorp, Oud-Beijerland en Heinenoord.

Dirk van der Heijden (VIA) Verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard

Dhr. Van der Heijden licht de bevindingen en conclusies van het door verkeersveiligheidsonderzoekbureau VIA uitgevoerde onderzoek toe. Doel van het onderzoek was het in beeld brengen van de huidige verkeersveiligheidspositie van de Hoeksche Waard, gericht op de trend, ongevallenlocaties en specifieke ongevallenkenmerken. Een aparte analyse was toegespitst op ongevallenconcentraties met landbouwvoertuigen.

Zowel wat betreft verkeersdoden als -gewonden wordt de nationale veiligheidsdoelstelling in de Hoeksche Waard behaald. In het jaar 2006 was zelfs sprake van een sterke daling van het aantal verkeersongevallen, zonder dat een duidelijke oorzaak aangewezen kan worden. Op de kaart zijn enkele concentraties aan te wijzen, onder andere in de bebouwde kom van Oud-Beijerland. Deels zijn hier onderhand al maatregelen uitgevoerd of gepland. De ontwikkeling in ongevallenkenmerken laat zien dat er een licht dalende trend is in snelheidsgelateerde ongevallen, en dat de leeftijd van de meest risicovolle groep tussen de 16 en de 17 jaar en de 18 en de 24 jaar ligt, waarbij de laatste groep een dalende trend laat zien. De groep 12 tot 15 jarigen laat een sterk stijgende trend zien en brommerrijders lopen het hoogste risico. Er zijn geen noemenswaardige concentraties in het aantal ongevallen waar landbouwvoertuigen bij betrokken zijn.

Hoewel de veiligheidsdoelstelling gehaald wordt, blijft het zaak het aantal ongevallen verder terug te dringen. Dhr. Van der Heijden pleit voor een integrale aanpak met (vooral preventieve) infrastructurele maatregelen en gedragsbeïnvloeding vooral bij de kwetsbare doelgroepen. Vanuit verkeersveiligheid zou het bundelen van het verkeer op een beperkt aantal doorgaande wegen een positief effect kunnen hebben. Aspecten als bereikbaarheid en leefbaarheid moeten daarbij niet uit het oog verloren worden.

K. den Otter. Vervoersbedrijf Arriva. Kansen voor het openbaar vervoer.

Dhr. Den Otter geeft in zijn presentatie een overzicht van de huidige situatie en de kansen die er liggen voor verdere verbetering van het openbaar vervoer. Arriva is na een aanbestedingsprocedure sinds 1 januari 2007 de concessiehouder voor het regionale openbaar vervoer tot 2014 geworden. Zij hebben van de provincie de opdracht meegekregen de huidige lijnenstructuur verder te ontwikkelen.

In het zogenaamde PVVP, het Provinciaal verkeer- vervoersplan, zijn de sterke en zwakke punten van het huidige openbaar vervoer vastgelegd. Sterke punten zijn onder andere de goede ontsluiting van Oud-Beijerland, de lijnen naar Zuidplein en Dordrecht en de interne buslijnen afgestemd op scholen. Zwakke punten zijn het beperkte openbaar vervoer tussen de kernen onderling, het feit dat het bustransferium Heinenoord onvoldoende wordt benut en aantrekkelijk wordt gemaakt voor P&R.

Arriva heeft reeds een aantal aanpassingen doorgevoerd in het basisnet. Deze vertonen sterke overeenkomsten met het toekomstplaatje dat eerder geschetst is in het Structuurvisieproject.

Als mogelijkheid voor verdere verbetering van het openbaar vervoer noemt de heer Den Otter:

- verbetering van de infrastructuur bij de Heinenoordtunnel met als doel een betere doorstroming voor de bus. Denk bijvoorbeeld aan gebruik van de langzaam vervoertunnel van de Heinenoordtunnel voor de bus of een bus op de vluchtstrook van de A29. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, wat vooral met het oog op verdere aansluitingen van groot belang is.
- De aanleg van P&R knooppunten die al van verre zichtbaar zijn, bijvoorbeeld bij Numansdorp en Heinenoord.
- De aanleg van duidelijk herkenbare bushaltes waar de reiziger zich serieus genomen voelt.
- Uitbreiding van de verbindingen tussen de onderliggende gemeenten, waarbij reizigers echt gefaciliteerd worden.

Als Den Otter deze plannen gedetailleerder doorvoert, vertalen ze zich naar: inzet van grotere of kleinere bussen naar gelang vraag en infrastructuur, belbussen diep in de dorpskernen, sneldiensten en spitslijnen niet alleen naar Rotterdam Zuidplein maar ook naar Lombardijen en Kralingen aangezien daar groeiende reizigersaantallen te constateren zijn. De slotconclusie van de heer den Otter is: 'investeer in kwaliteit'.

Groepsdiscussie

Vervolgens splitsen de aanwezigen zich in vier groepen om naar aanleiding van de presentaties verder te discussiëren over de thema's veiligheid, openbaar vervoer, externe en interne mobiliteit. Iedere groep krijgt als opdracht antwoorden te formuleren op twee vragen: welke doelstellingen stellen we ons als Hoeksche Waard en welke duurzame maatregelen dienen er getroffen te worden om deze te realiseren.

Veiligheid

Uit de discussies van de groep Veiligheid kwamen de volgende doelstellingen naar voren:

- Er moet voldoende aandacht zijn voor evacuatie routes bij calamiteiten als overstromingen. (rol voor A4-Zuid?)
- Snel en langzaam verkeer (fietsers) moet duurzaam en veilig gescheiden worden.
- Voorlichting en educatie op scholen wordt met het oog op preventie van groot belang geacht.

Duurzame maatregelen:

- Een actiepunt is te onderzoeken met alle betrokken partijen hoe duurzame veiligheid van de wegen gerealiseerd kan worden zonder dat het landschap aangetast wordt. Dhr. Van der Heijden geeft aan dat hier in Brabant onderzoek naar verricht is, denk aan snelheidsremmende bosschages. Mevr. Spaan geeft aan dat verkeersbelemmerende maatregelen enorm hinderend kunnen zijn voor bewoners, bijvoorbeeld op dijkwegen.

Tot slot werd de bezorgdheid geuit of het verbeterde openbaar vervoer de criminaliteit vanuit de grote steden naar de regio zou vergroten.

Openbaar Vervoer

Uit de discussies van de groep Openbaar Vervoer kwamen de volgende doelstellingen naar voren:

- De keten mobiliteit meer op elkaar afstemmen door een verdere invulling van de transferia en de combinatie openbaar vervoer en auto.
- Betrouwbaarheid vergroten.
- Sociale veiligheid garanderen.
- Maatwerk bieden met het oog op de vergrijzing en recreatieve mogelijkheden (Nationaal Landschap)

Duurzame maatregelen:

- Vervoer over water inpassen, denk aan een ferry naar Dordrecht.
- Voorlichting verbeteren.
- Klantgericht, van deur tot deur vervoer bieden. Hiervoor sneldiensten inzetten in combinatie met beltaxi's.
- Een frequenter contact tussen bestuurders, gebruikers en aanbieders.
- Kwaliteit van halte accommodaties verhogen
- Doorstroming verbeteren door aanpassing van de infrastructuur

De heer Den Otter van Arriva reageert op deze stellingen. Het doel voor Arriva is om binnen acht jaar een toename van 48% gebruikers te genereren. Hiervoor zijn de mogelijkheden legio, meent Den Otter. Hij denkt aan maatregelen op het gebied van de infrastructuur om doorstroming te verhogen en investeringen in haltes en transferia. Deze zijn namelijk de poort naar het openbaar vervoer waar de klant zich serieus genomen dient te voelen. Denk aan fietsenstallingen, adequate verlichting, afvalbakken, eenabri met infopaneel waar de tijden op vermeld worden en recreatieve regionale informatie. Den Otter benadrukt dat dit een investering is waar een vervoersmaatschappij geen invloed op heeft maar die van de gemeenten en de provincie moet komen.

Interne mobiliteit

De 'rondweg variant' (3) heeft de voorkeur van de groep. Doelstellingen:

- Woonkernen en smalle dijken moeten ontlast worden. Het bestaande landschap moet daarbij ontzien worden.
- Voor de rondwegvariant zou men zoveel mogelijk gebruik moeten maken van de bestaande wegen.
- Op de vrijkomende wegen zou de infrastructuur benut kunnen worden voor recreatieve doeleinden.
- Wat betreft de vierde variant: verkeer met bestemming buiten de Hoeksche Waard zou zo snel mogelijk naar de snelwegen geleid moeten worden. Intern bestemmingsverkeer zou vooral binnen de bestaande wegen moeten blijven. De voorkeur gaat dus meer uit naar variant 3, dan naar variant 4.

Hierbij werd de probleemstelling gemist wat precies mis is met het bestaande systeem.

Knelpunten worden vooral gezien bij de kernen en lintbebouwing. Het gaat dus vooral om een leefbaarheidsprobleem, meer dan bereikbaarheidsprobleem.

Verder is men het erover eens dat als je een rondweg aanlegt, je dit overal moet doen. De lokale rondwegen zouden samen een regionale rondweg moeten worden.

Dhr. Pijl geeft aan dat de aanpak in Noord-Oost Groningen een blauwdruk zou kunnen zijn voor de Hoeksche Waard. Dhr. Rooimans geeft aan dat op twee plaatsen in de Hoeksche Waard voorbeelden zijn van wegen die parallel aan dijken worden aangelegd, net als in Zeeland wordt gedaan.

Externe mobiliteit

De doelstelling van de groep Externe Mobiliteit werd als volgt geformuleerd:

- Filevrij de Hoeksche Waard in en uit.
- Infrastructuur ook ten behoeve van de doelen van de Hoeksche Waard inzetten.
- Verbeterde verkeersveiligheid binnen de Hoeksche Waard.

Duurzame maatregelen:

De groep heeft ervoor gekozen een aantal kleine maatregelen op Hoeksche Waards niveau aan te reiken, aangezien grote maatregelen over het algemeen buiten de eigen competentie liggen.

- Meer en/of grotere en aantrekkelijkere carpoolplaatsen.
- Nog meer verbeteringen van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld de metro doortrekken naar Oud-Beijerland.
- Meer P+R mogelijkheden.
- Een vaste oeververbinding met N-B in plaats van een pont.

Als reactie op de suggestie om de metrolijnen uit te breiden, geeft de heer Den Otter van Arriva aan dat dit niet rendabel is. De lage bevolkingsdichtheid van de Hoeksche Waard is een hinderende factor in de ontwikkeling van andere OV systemen behalve de bus, was de conclusie.

Verder werd er nog gesuggereerd de Haringvlietbrug in de spits niet open te laten gaan. De heer Roland gaf echter aan dat waterverkeer voor wegverkeer gaat, dus dat dit geen oplossing bood. Bovendien zou de brug al tijdens de spits dicht moeten blijven.

De groep had weinig aandacht besteed aan de aanleg van de A4-Zuid, ervan uitgaande dat hij er komt. Het gevoel van de groep is dat hij nuttig kan zijn voor de Hoeksche Waard. De verkeerskundige aspecten zijn redelijk in beeld, maar er is behoefte aan een gedetailleerdere beleidsinvulling met en door alle betrokken partijen waar kosten, milieu en gevolgen voor aansluiting op andere knelpunten worden meegewogen.

De A4 is een landelijke kwestie maar als deze er komt, is het zaak dat de Hoeksche Waard er op tijd bij is, onder het motto: 'alles wat nuttig is, moet je doen'.

Tot slot ontstond er nog een kleine discussie over de mogelijkheden van watervervoer. De heer Roland zette uiteen dat wegvervoer alleen geschikt is voor relatief kleine hoeveelheden kapitaalintensieve goederen, en een dure oplossing is die alleen als 'laatste redmiddel' wordt ingezet. Bij de andere mogelijkheden (vervoer via water, buizen of rails) is in principe voldoende capaciteit, dus alles wat via de weg vervoerd wordt, is noodzaak.

Sluiting

De discussie werd afgesloten door de heer Ottervanger en mevrouw Van Hemert die concludeerden dat de inspirerende bijeenkomst veel nuttige informatie voor de Structuurvisie had opgeleverd.

Aanwezigen:

P. van Baaren (Vista)
A. de Bakker (Gemeente Korendijk)
J. Boogaard (Gemeente Korendijk)
H.J. Buijk (Politie Z-H)
Q. Dessin (bewoonster)
A. van Dorst (Milieudienst)
M. van Galen (Waterschap HD)
G. van Halderen (Gemeente Oud-Beijerland)
D. van der Heijden (VIA)
G.W. van Herpen (Provincie Z-H)
A. Herweijer (Gemeente Cromstrijen)
D. de Kievit (Streekcommissie)
C. Kloek (KvK Rotterdam)
E. M. de Heer-Kooijman (Gemeente Binnenmaas)
Knibbeler (Gemeente Oud-Beijerland)
J. Kalle (Waterschap HD)
E. Lusthuis (Waterschap HD)
C. Mooijaart (Gemeente Korendijk)
K. den Otter (Arriva)
C.G.A. Pijl
J. Pleijsier (Rijkswaterstaat)
A. Plekkenpol (Gemeente Strijen)
W. van Rietschoten (Waterschap HD)
J. Rijdsdijk (Waterschap HD)
J. Roland (PMZ)
G. Rooimans (CHW)
E. Schepers (Provincie Z-H)
W. Spaan (Erfgoedkoepel HW)
W.M. Star (HWL)
B. Turpijn (Rijkswaterstaat)
Dhr. Uljee (HWL)
J. Verschoor (LTO Noord)
R. de Vries (Gemeente Binnenmaas)

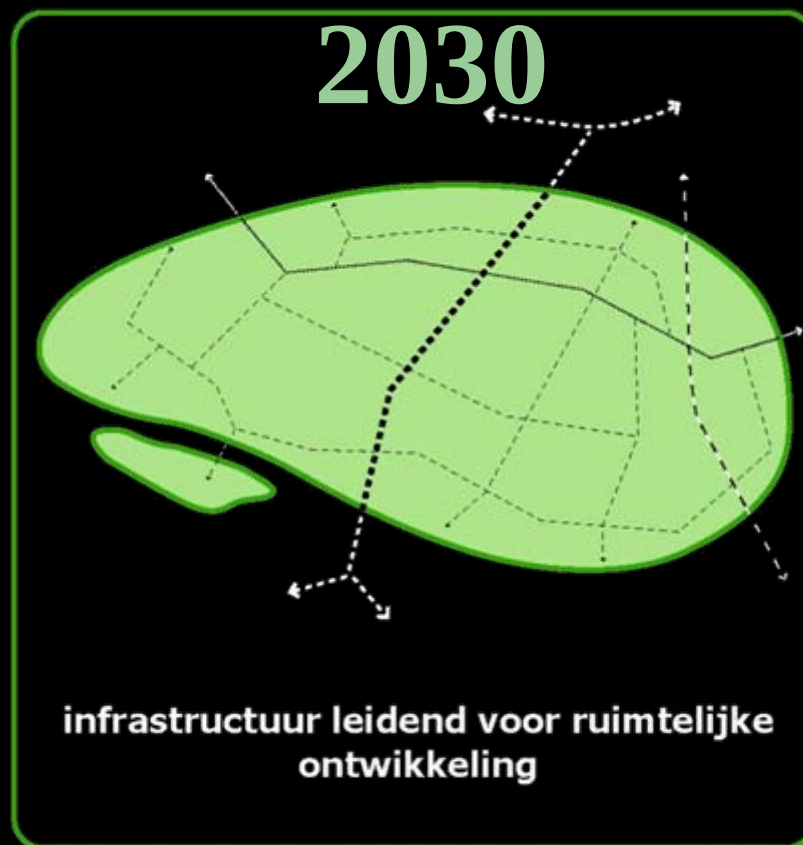
Bijlagen: presentaties

Workshop

Infrastructuur Hoeksche Waard

Klaaswaal

26 februari 2008



Remco Ottervanger
Commissie Hoeksche Waard

Infrastructuur Hoeksche Waard 2030



Infrastructuur Hoeksche Waard 2030



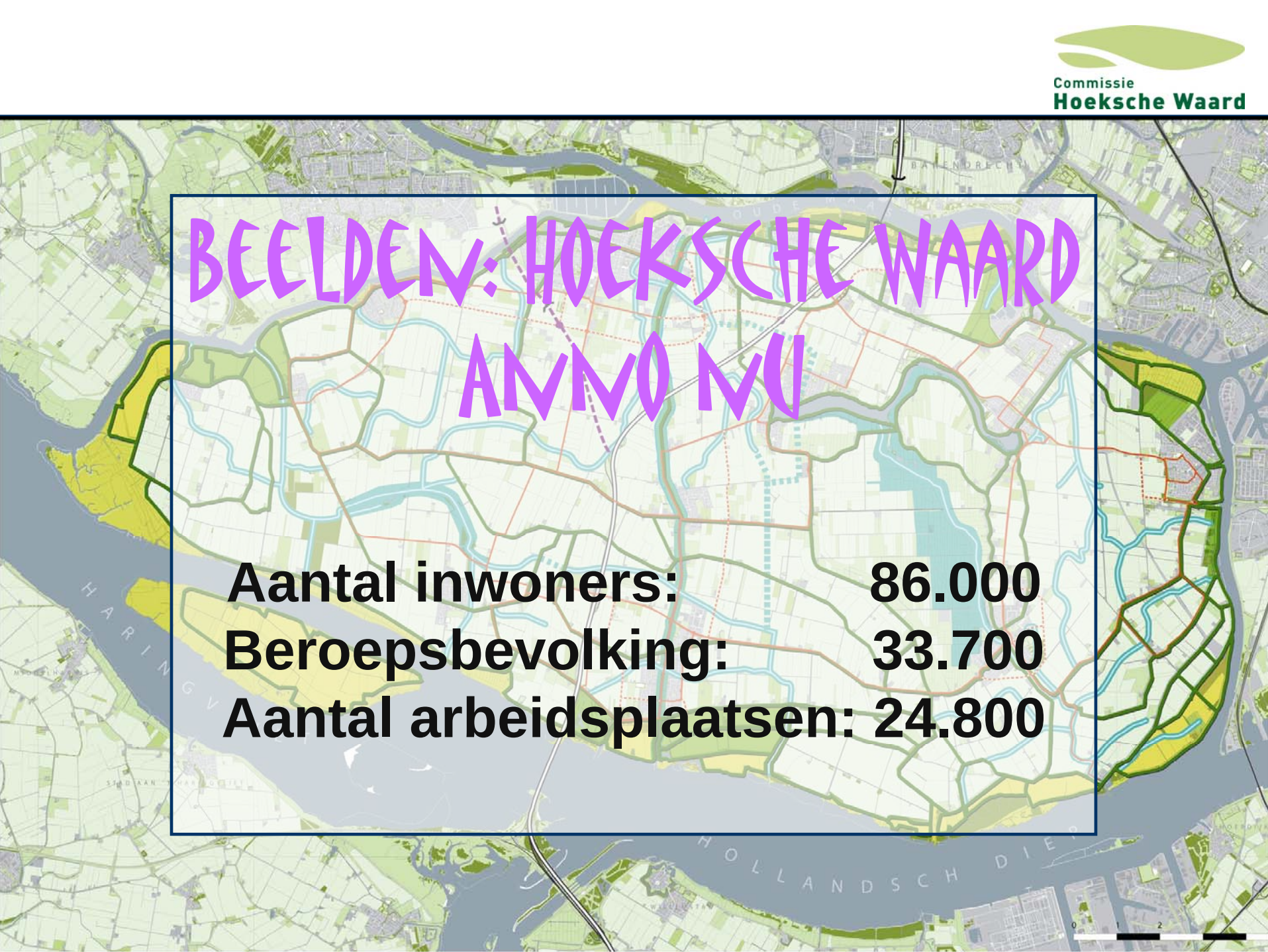
HOE ZIET UW WENSBEELD ERUIT?

- Welke doelstellingen zijn gewenst?
- Welke (duurzame) maatregelen zijn noodzakelijk?

Infrastructuur Hoeksche Waard 2030

Stand van zaken Structuurvisie Hoeksche Waard

1. Beelden Hoeksche Waard: anno nu
2. Doelstellingen
3. Maatregelen

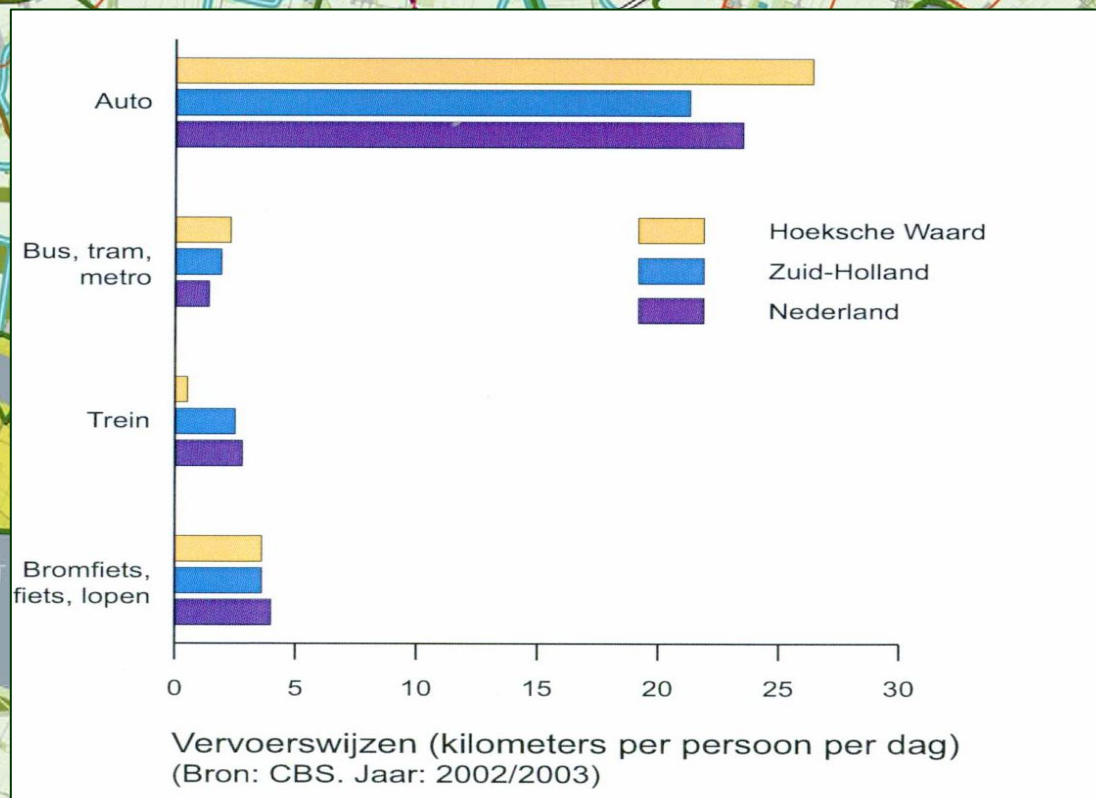


The background of the slide is a map of the Hoeksche Waard region. The map shows a network of waterways, including the Haringvliet and Hollandsch Diep, and various land parcels outlined in green and yellow. A blue rectangular box is superimposed on the map, containing the title and statistics. The title 'BEELDEN: HOEKSCH E WAARD ANNO NU' is written in large, purple, stylized letters. Below the title, three statistics are listed in black text: 'Aantal inwoners: 86.000', 'Beroepsbevolking: 33.700', and 'Aantal arbeidsplaatsen: 24.800'. The map also shows some urban areas and a scale bar at the bottom right.

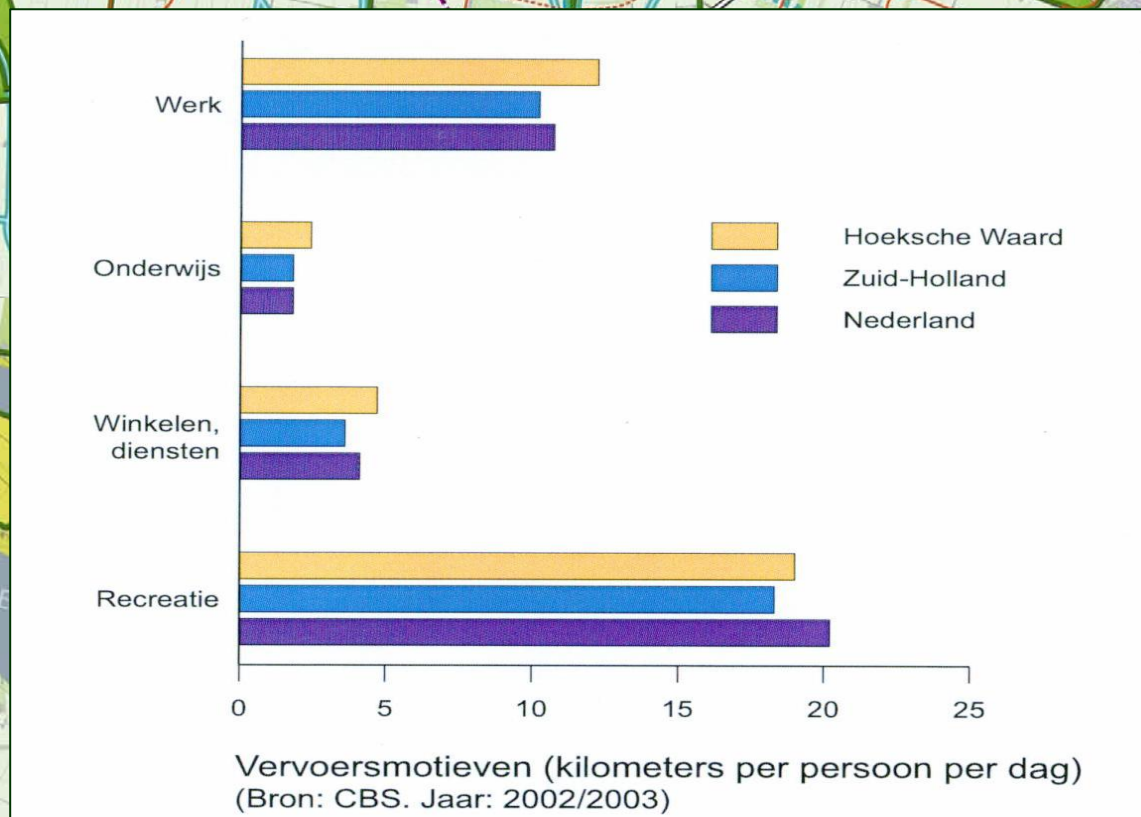
BEELDEN: HOEKSCH E WAARD ANNO NU

Aantal inwoners:	86.000
Beroepsbevolking:	33.700
Aantal arbeidsplaatsen:	24.800

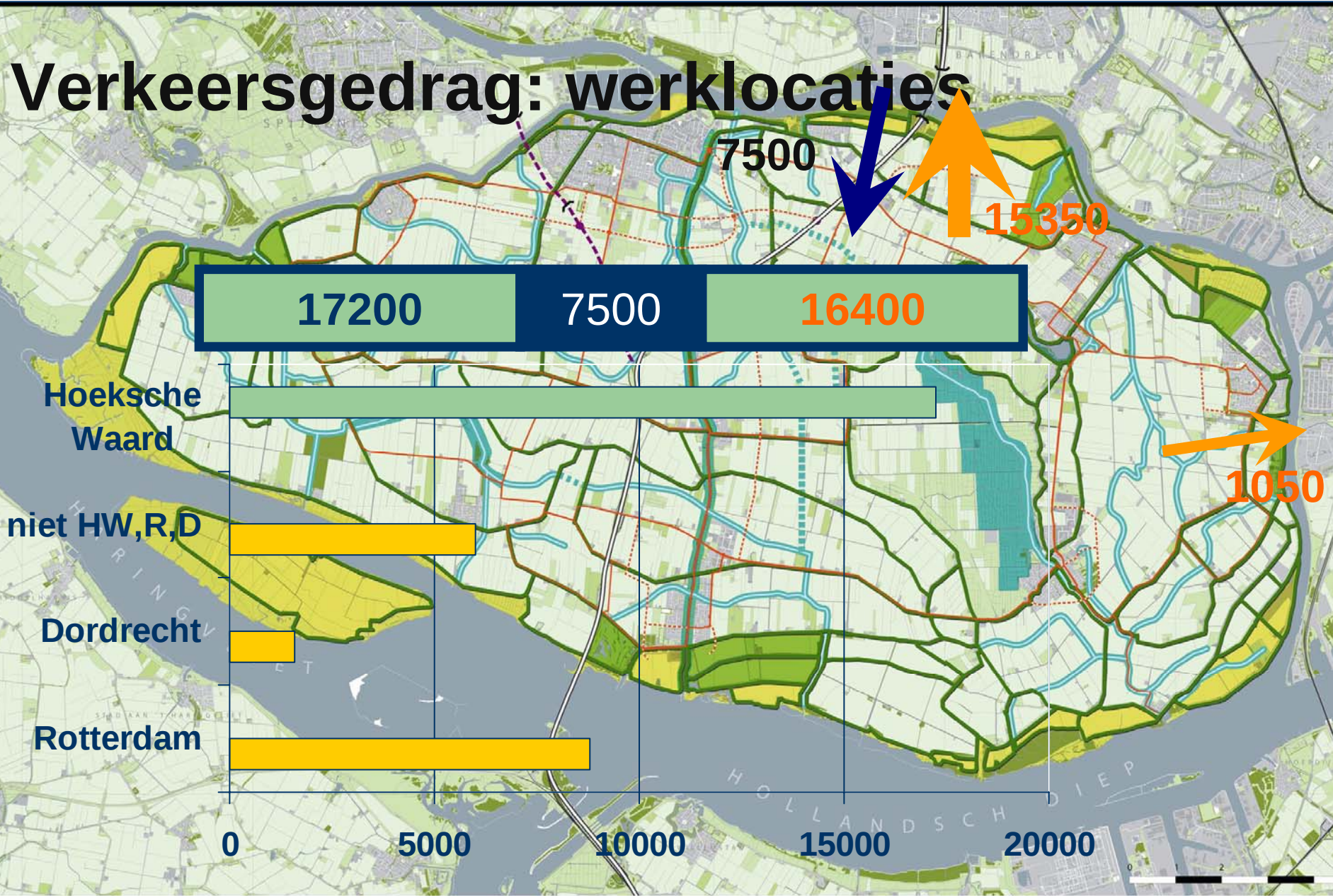
Verkeersgedrag: vervoerswijze



Verkeersgedrag: vervoersmotief



Verkeersgedrag: werklocaties



Verkeersgedrag: beroepsbevolking



Werkt in eigen gemeente
Werkt in overig HW
Werkt buiten HW

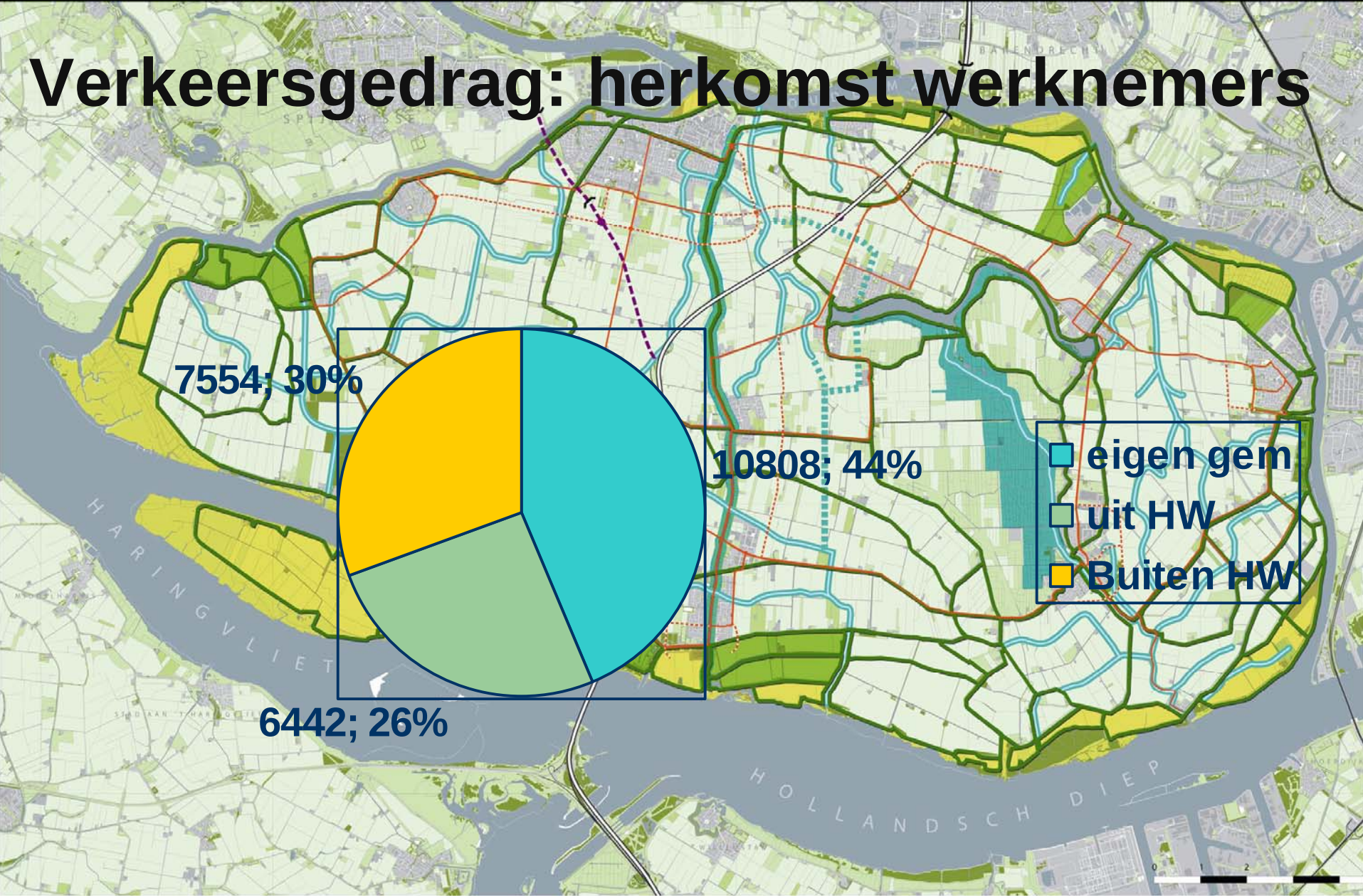
Verkeersgedrag: herkomst werknemers

7554; 30%

10808; 44%

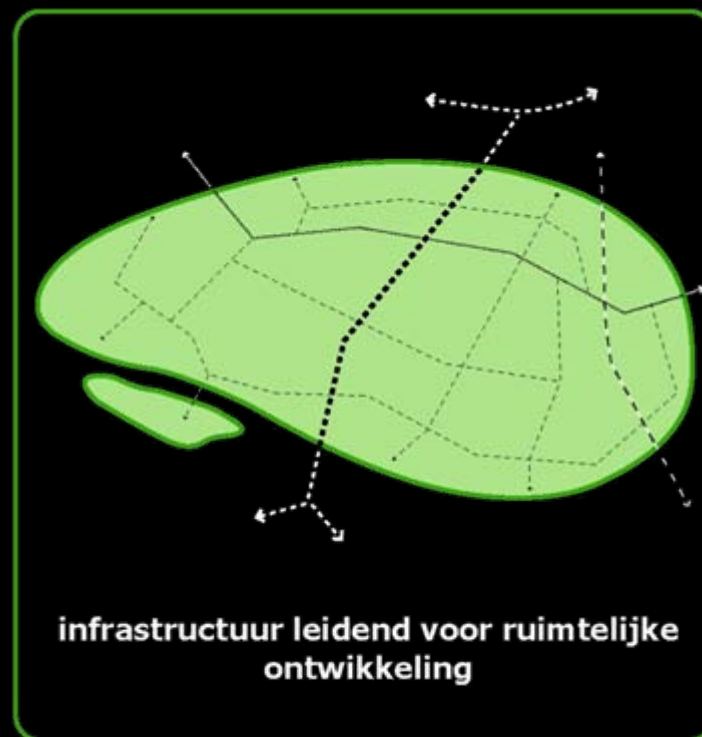
6442; 26%

-  eigen gem
-  uit HW
-  Buiten HW



Wensbeeld 2030

Doelstellingen: kwaliteitkaders



Zoektocht naar een duurzaam mobiliteitssysteem Hoeksche Waard 2030



Duurzaam mobiliteitssysteem

Hoeksche Waard 2030

optimaliseren en koesteren van de verplaatsingen (en dus bestemmingen) op korte afstand

en bewust omgaan met langeafstandsverplaatsingen.

Slimme techniek, slim bouwen, slim organiseren

Wensbeeld 2030

Maatregelen: vensters voor de toekomst



Externe mobiliteit

Openbaar vervoer

Interne mobiliteit

Veiligheid

Wensbeeld 2030

Externe mobiliteit

Bereikbaarheid van en
naar HW met eigen
vervoer

1. Reconstructie aansluiting A29-N217
2. Aansluiting op (mogelijke) A4 zuid
3. Capaciteitsvergroting A29

Wensbeeld 2030

Interne mobiliteit

Bereikbaarheid binnen
de HW met eigen
vervoer

1. Hiërarchie gebiedsontsluitingswegen / locale wegen voor erfontsluiting
2. Geen doorgaand verkeer door dorpen en smalle dijkwegen
3. Vrijliggend ringstructuur

Ruimtelijke Agenda

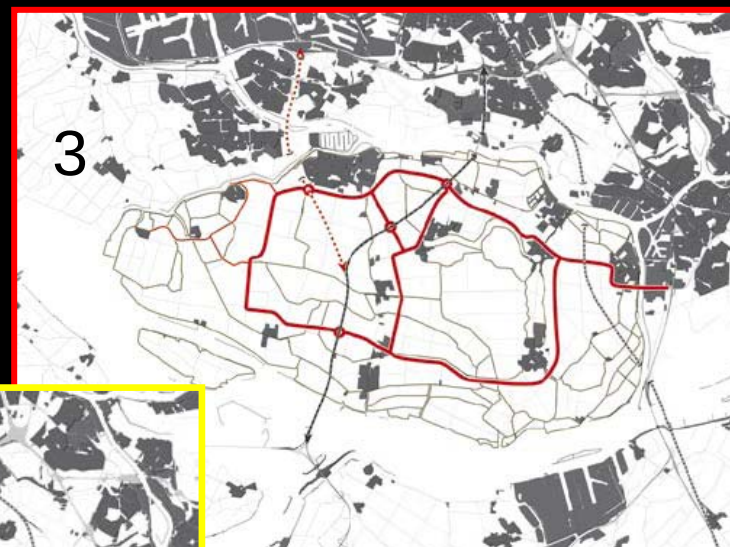
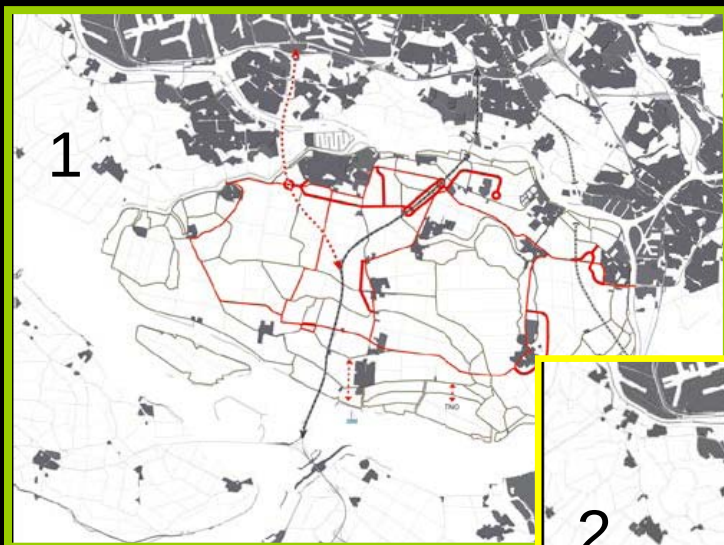
Thema's: N4 – Regionaal wegennet

Drie opties:

1. Autonome ontwikkeling (uitvoering bestaand plannen)
2. Beter benutten bestaande wegen
3. Aanleg regionaal rondweg systeem (downgrading dijkwegen)

Ruimtelijke Agenda

Thema's: N4 – Regionaal wegennet



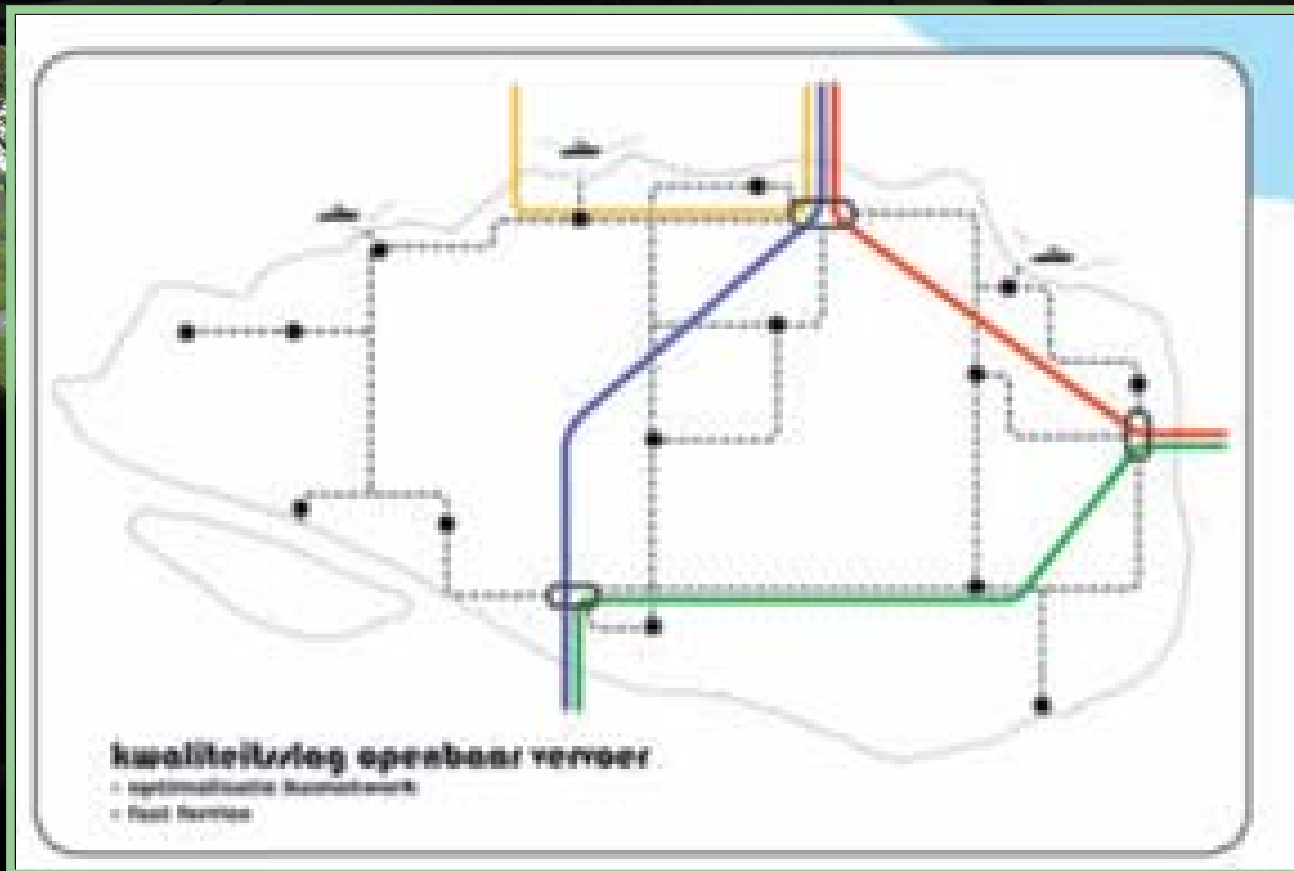
Wensbeeld 2030

Openbaarvervoer

Bereikbaarheid met
openbaar vervoer

1. Optimalisatie busnetwerk
2. Fast ferries
3. Snelle aansluiting op metro (b.v. in Spijkenisse)
4. Bestaande transferia verder inrichten en uitbouwen (aansluiting op recreatief netwerk)
5. Transferia toevoegen

Wensbeeld 2030



Wensbeeld 2030

Veiligheid

Veiligheid en
bereikbaarheid voor
hulpdiensten

1. Dijkwegen downgraden en knippen
2. Vrijliggende fietspaden



Infrastructuur Hoeksche Waard 2030



Infrastructuur Hoeksche Waard 2030

- 
1. Welke doelstellingen worden nagestreefd?
 2. Welke (duurzame) maatregelen zijn noodzakelijk?

Externe
mobiliteit

Openbaar
vervoer

Interne
mobiliteit

Veiligheid

Programma

Overzicht plannen Hoeksche Waard	Dhr. P. Veen Vista	13:30
Ontwikkelingen Project Mainportcorridor Zuid	Dhr. J. Roland PMZ	13:45
Pauze		14:15
Verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard	Dhr. D. van der Heijden VIA	14:30
Infrastructuur vanuit het perspectief van de hulpdiensten	Dhr. M. de Feijter Politie ZHZ	14:45
Kansen voor Openbaarvervoer	Dhr. K. den Otter Arriva	15:00
Groepsdiscussie		15:15
Plenaire terugkoppeling		16:00
Sluiting		17:00

VERDIEPING :GROEP- EN PLENAIRE DISCUSSIE

Vragen

- Welke doelstellingen worden nagestreefd?
- Welke (duurzame) maatregelen zijn noodzakelijk?

Groep 1
Externe
mobiliteit

Groep 3
Openbaar
vervoer

Groep 2
Interne
mobiliteit

Groep 4
Veiligheid

Structuurvisie Hoeksche Waard Workshop Infrastructuur

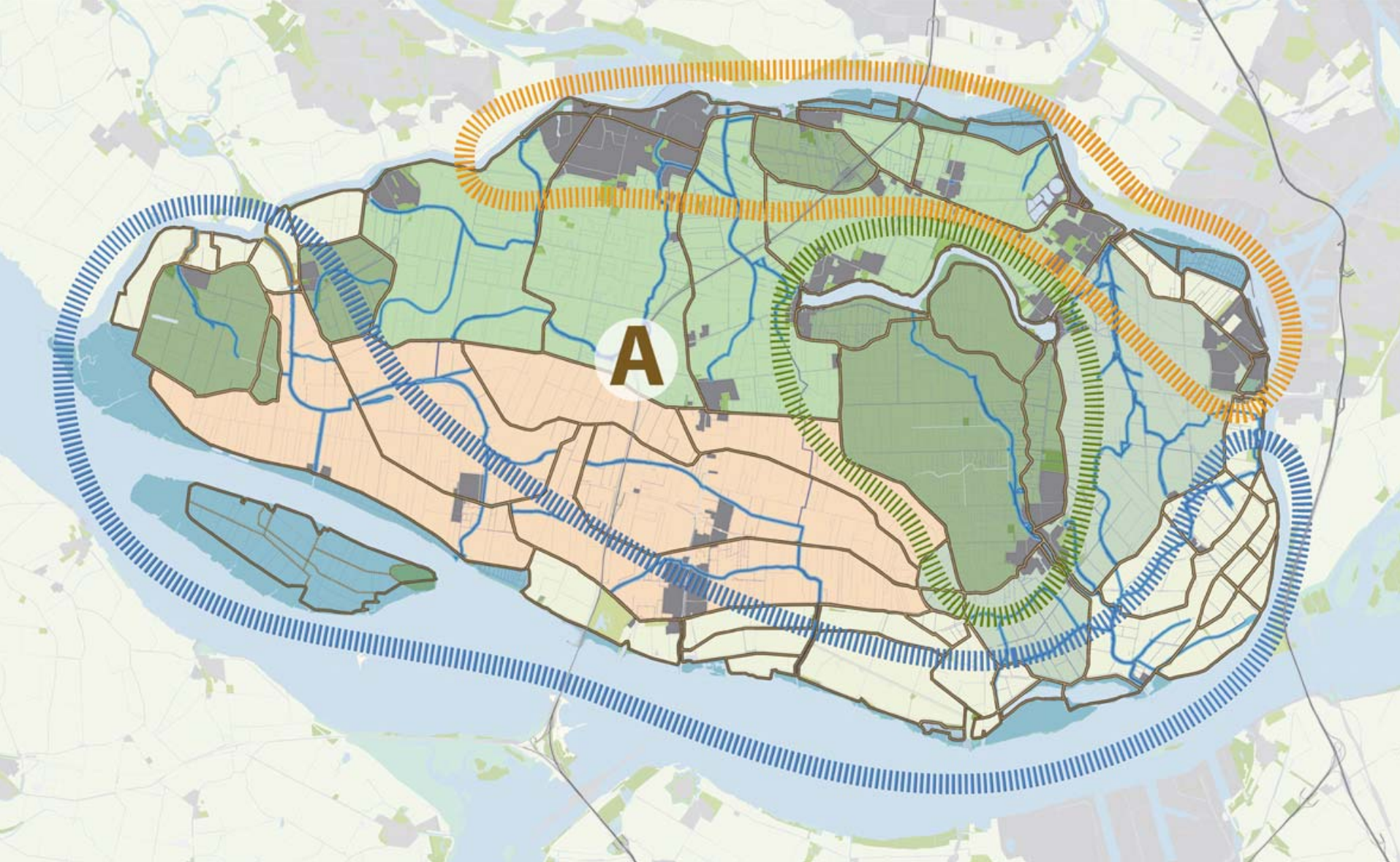
Peter van Baaren-Grob, Vista landscape and urban design
26 februari 2008



VISTA

Hoe gaan we om met infrastructuur?

1. Stand van zaken Structuurvisie Hoeksche Waard: concept ruimtelijk plan
2. Bestaande knelpunten en plannen
3. Drie infrastructuurmodellen



Nota Balans en Ambities: kwaliteitszoning
landschappelijke onderlegger: polderpatroon, kreken en dijken
gebiedsprofielen: Agrarisch landschap, Noordrand, Oude Land, Zuidrand a/d Delta



Ruimtelijke Agenda: 8 thema's
(vastgesteld 27 november 2007)



Concept ruimtelijk plan



Groenblauwe structuur

kreken, dijken, groene zoom, binnendijkse natuurkernen,
weidevogel- en ganzengebieden



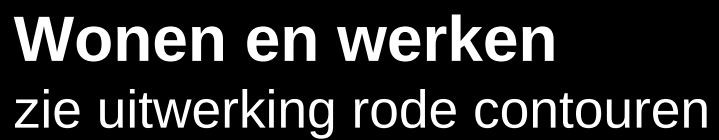
Infrastructuur

A29, A4-Zuid in studie, transferia, regionaal wegennet, lokale wegen



Landbouwontwikkeling

agrarisch gebied, agrarisch gebied plus (verbreiding/transformatie, weidevogel- en ganzenbeheer)





Recreatie en toerisme

padennetwerk, knooppunten, ontwikkelingsgebieden, zoekgebieden

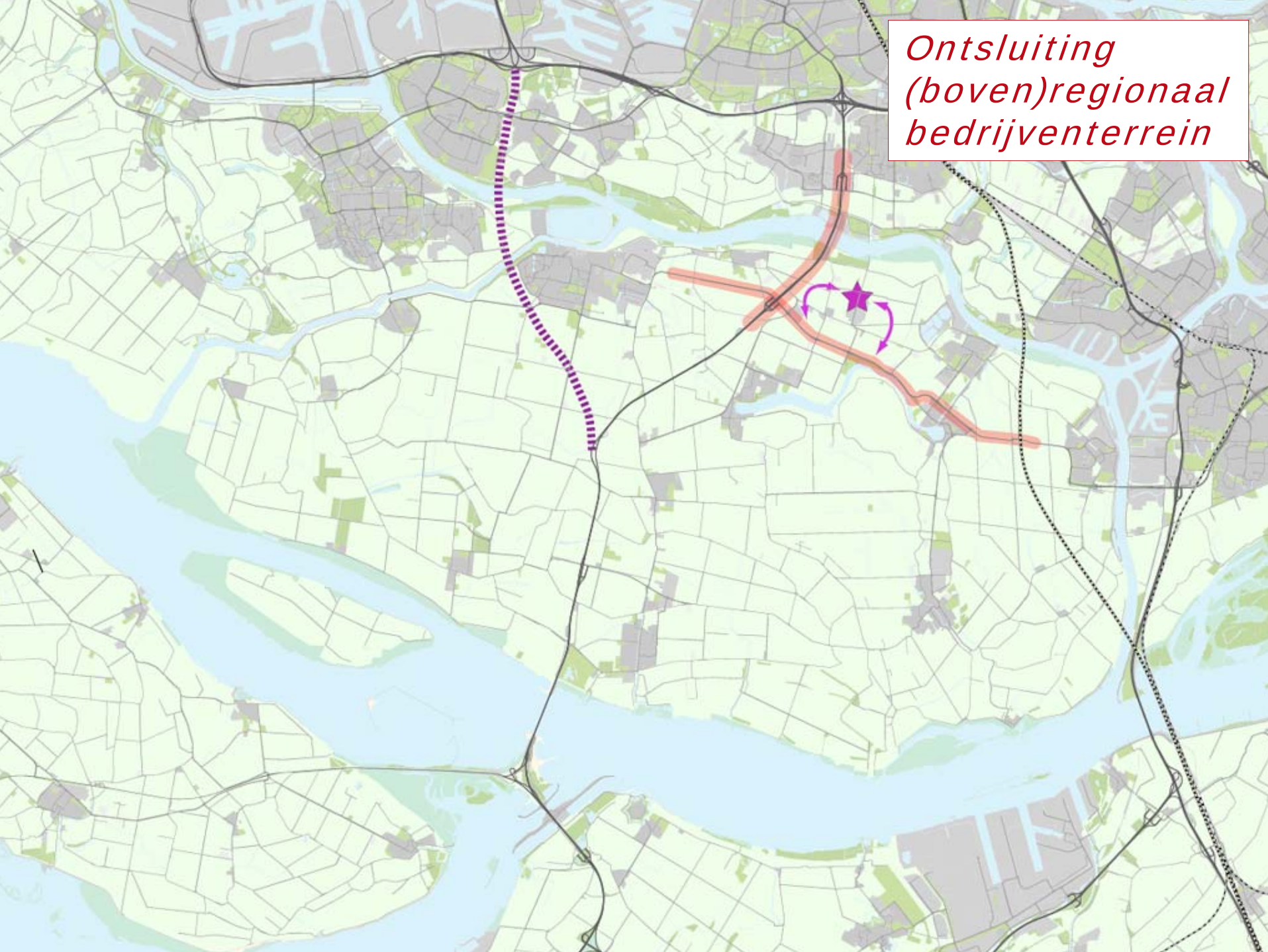
Bestaande knelpunten en plannen



A4-Zuid in studie



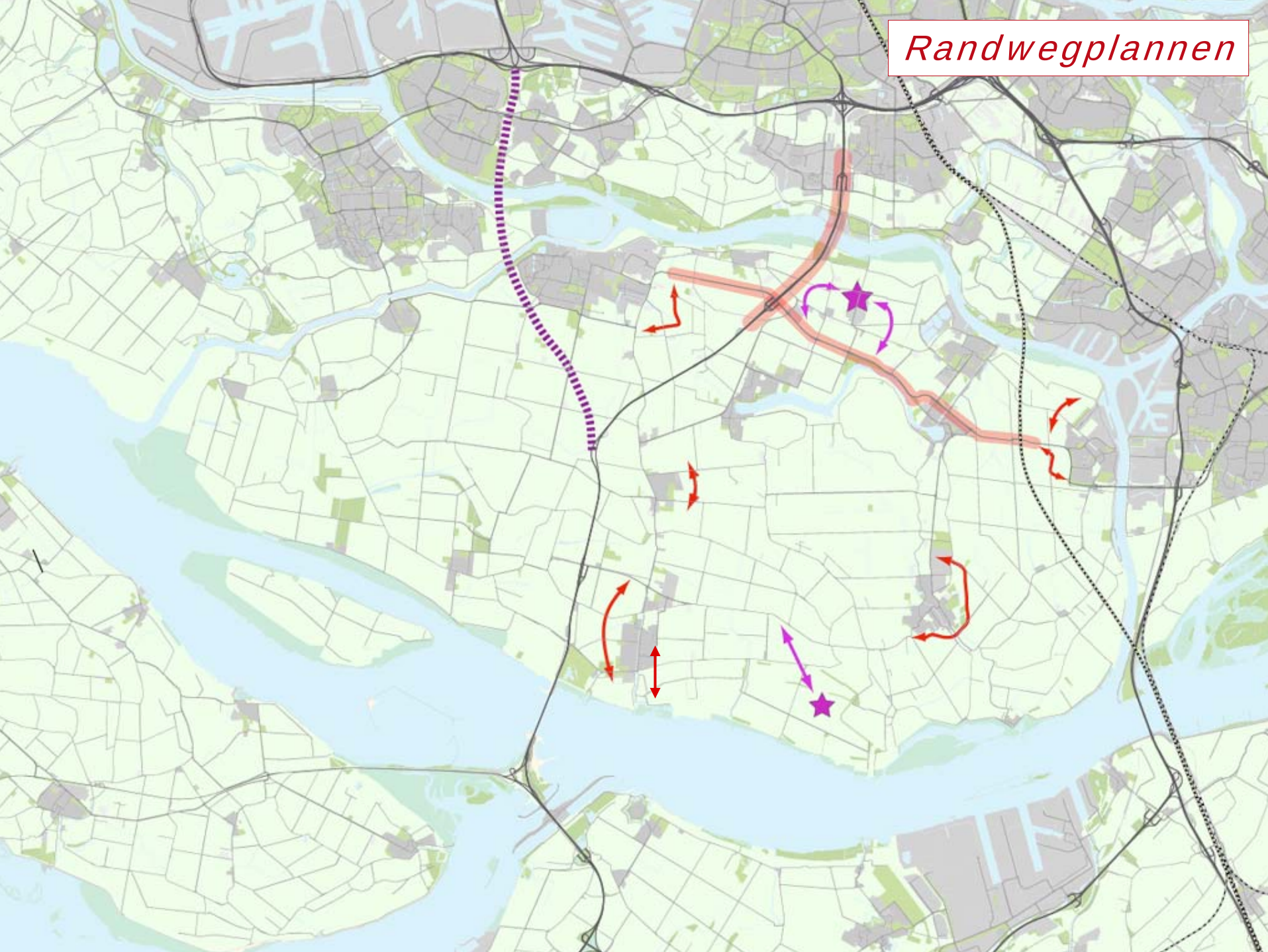
*Ontsluiting
(boven)regionaal
bedrijventerrein*



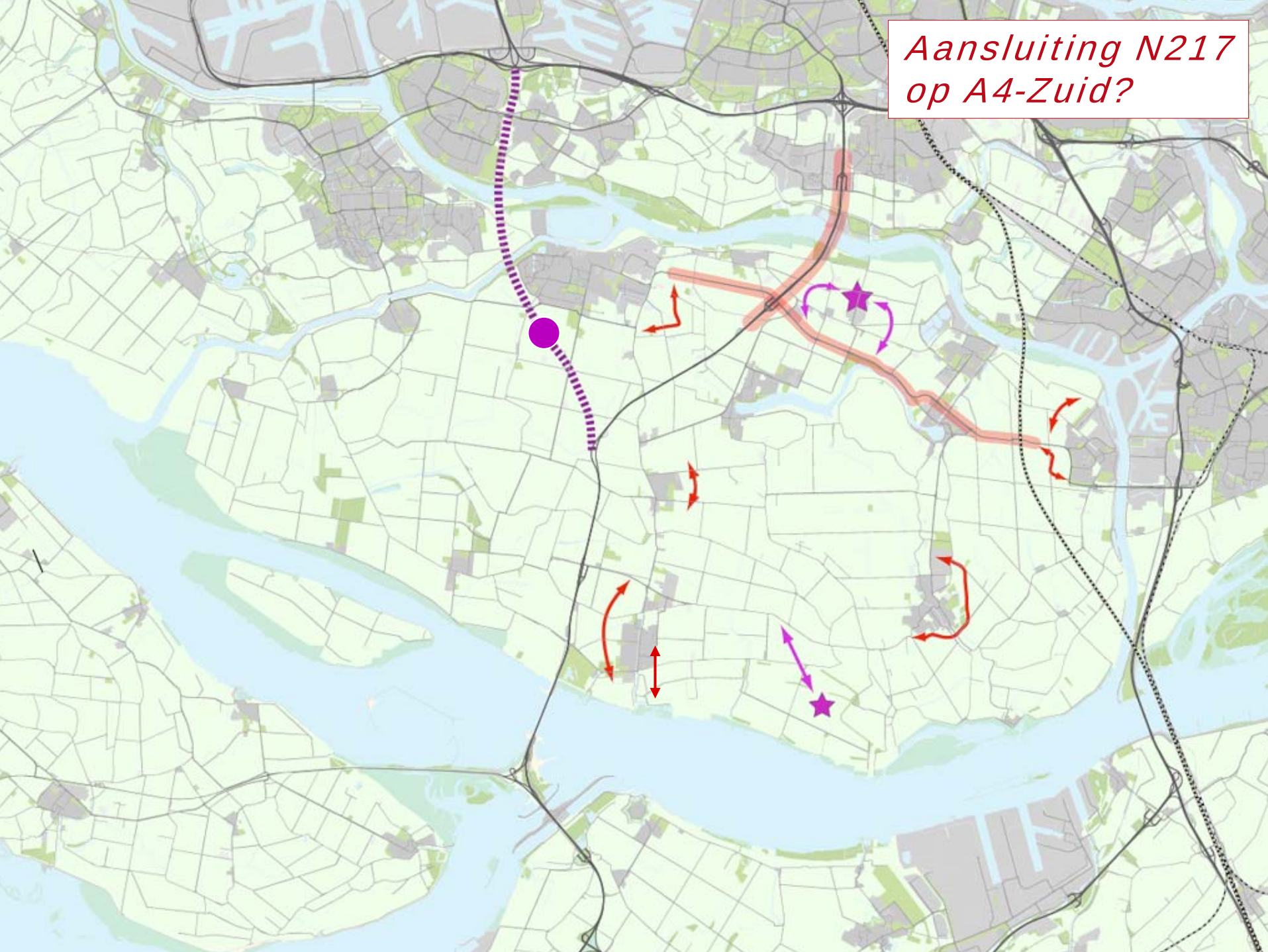
Ontsluiving TNO



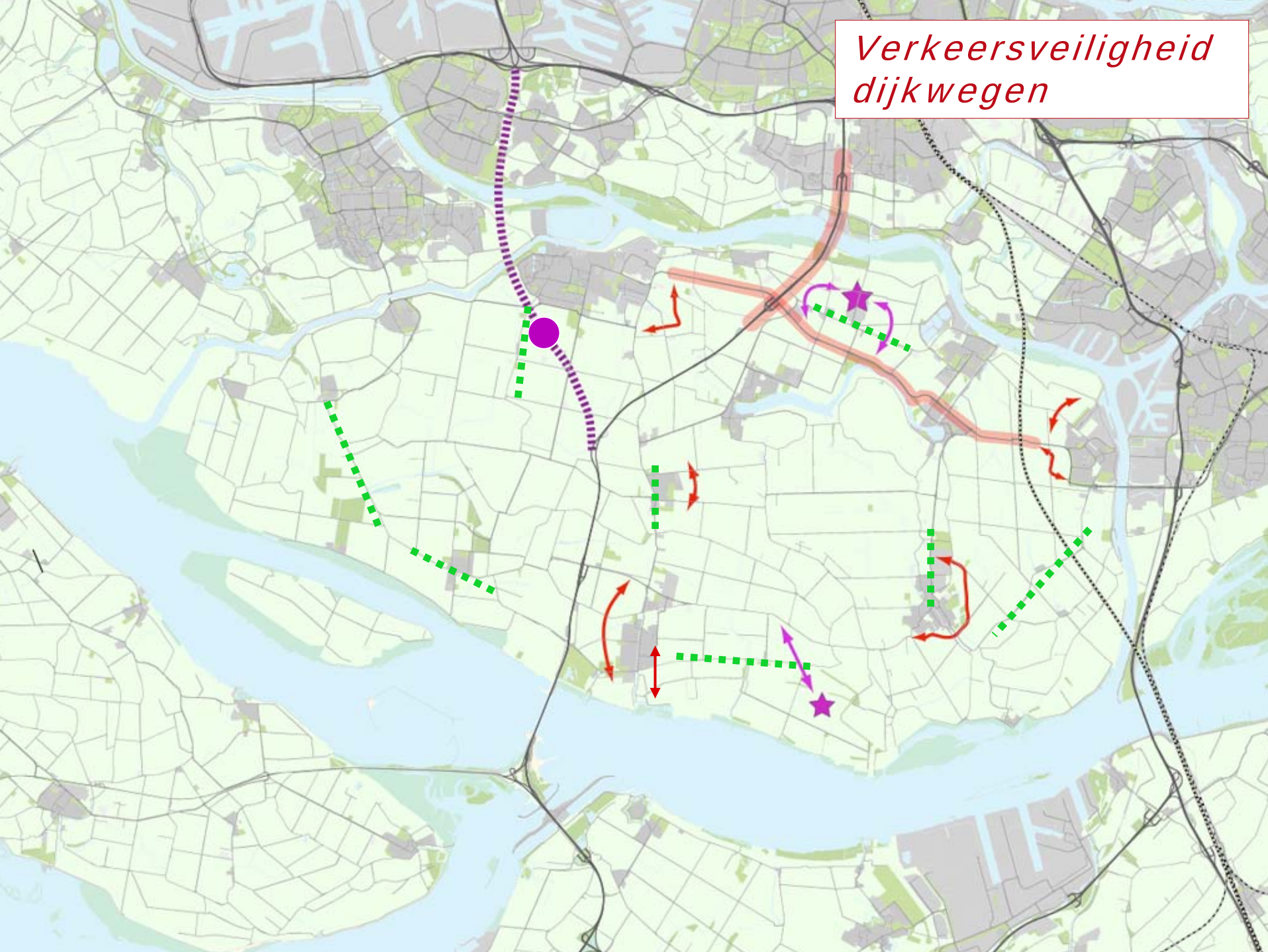
Randwegplan



*Aansluiting N217
op A4-Zuid?*



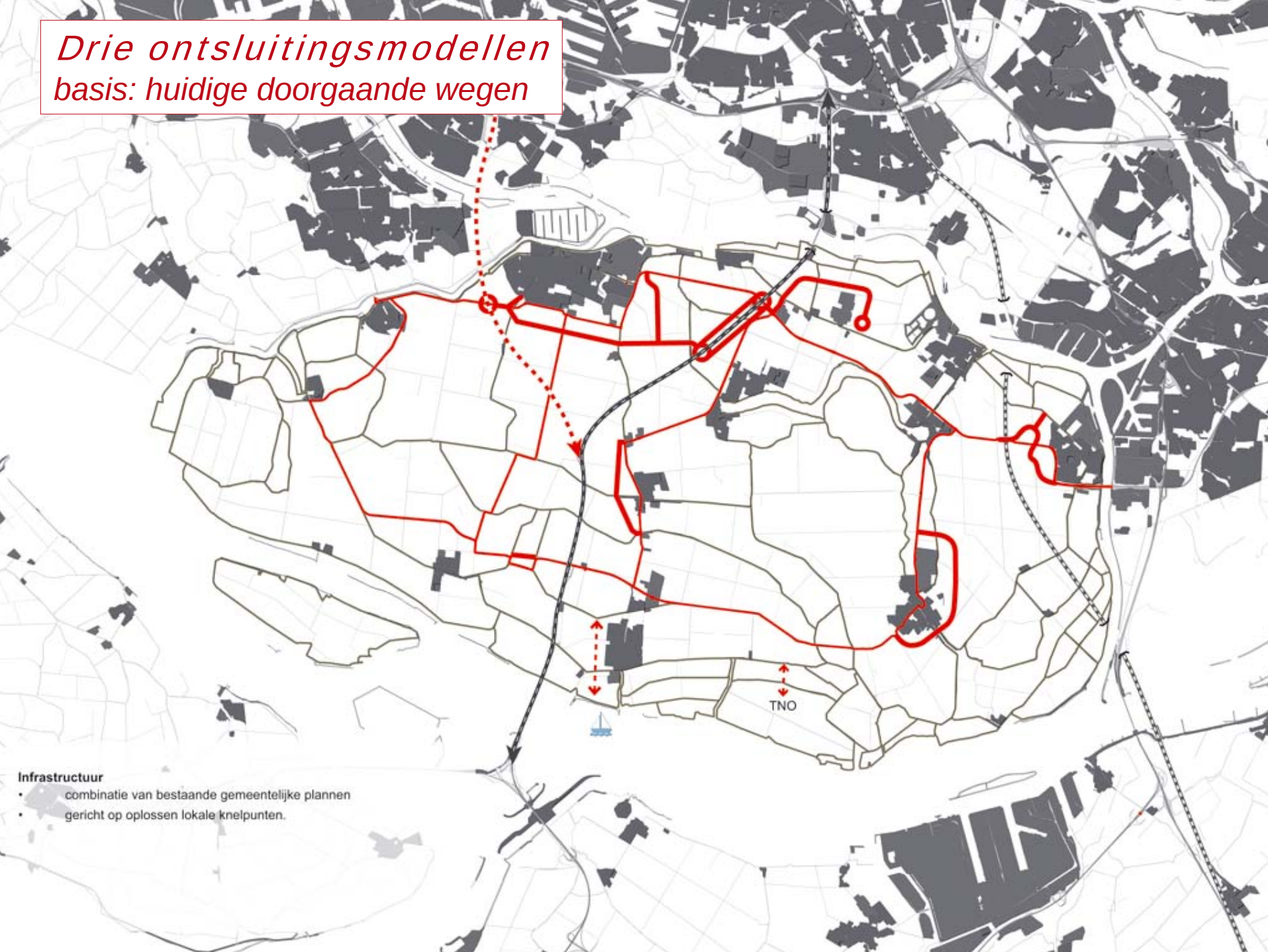
*Verkeersveiligheid
dijkwegen*





De regio streeft naar een samenhangend regionaal wegennet met , waar nodig vrij liggende fietspaden, voor een goede interne verkeersafwikkeling en voor het oplossen van verkeersknelpunten op dorps- en dijkwegen; de externe bereikbaarheid moet worden verbeterd door een goede aansluiting van het regionaal wegennet op de bovenregionale infrastructuur (A29 en eventuele A4-Zuid).

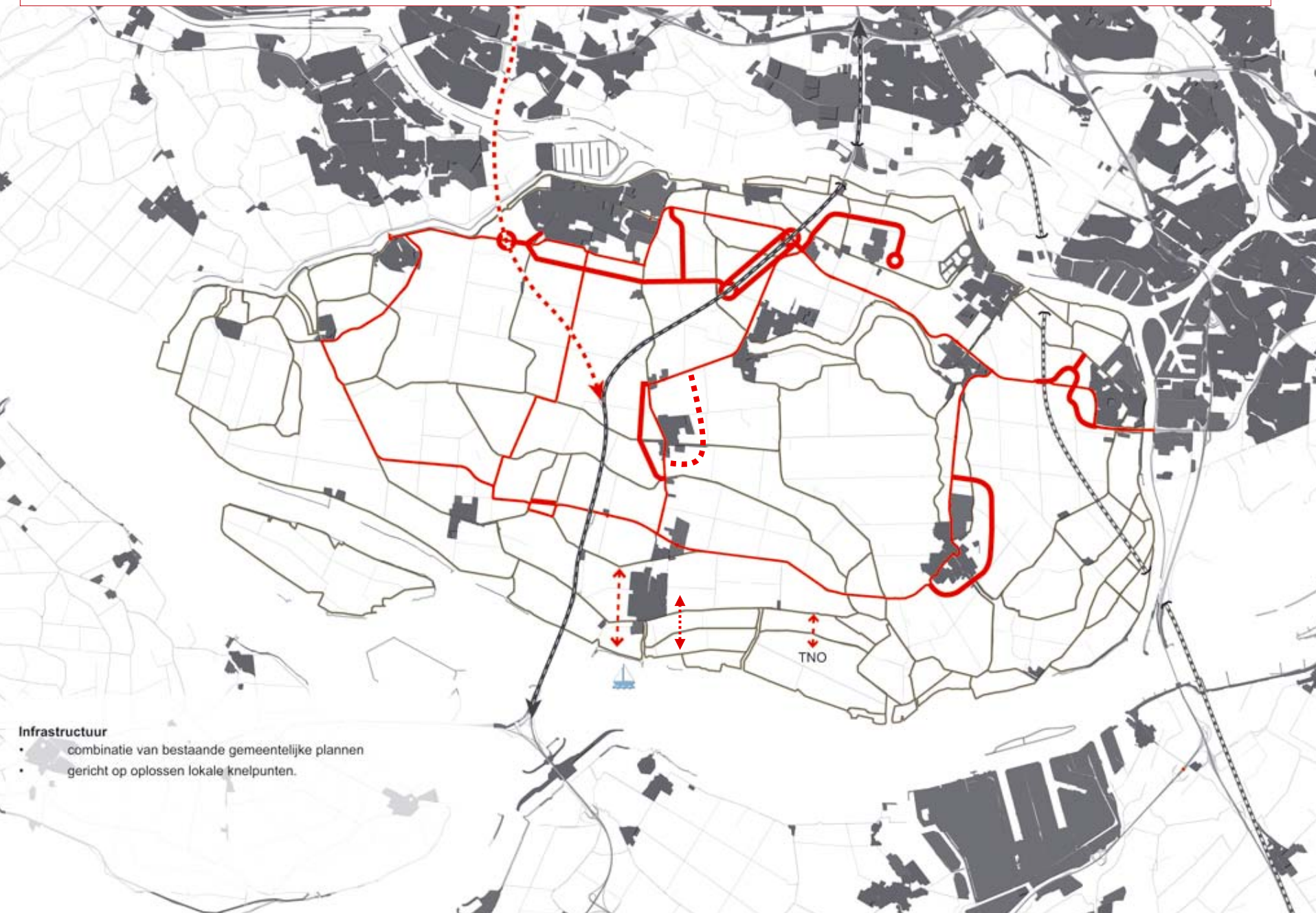
*Drie ontsluitingsmodellen
basis: huidige doorgaande wegen*



Infrastructuur

- combinatie van bestaande gemeentelijke plannen
- gericht op oplossen lokale knelpunten.

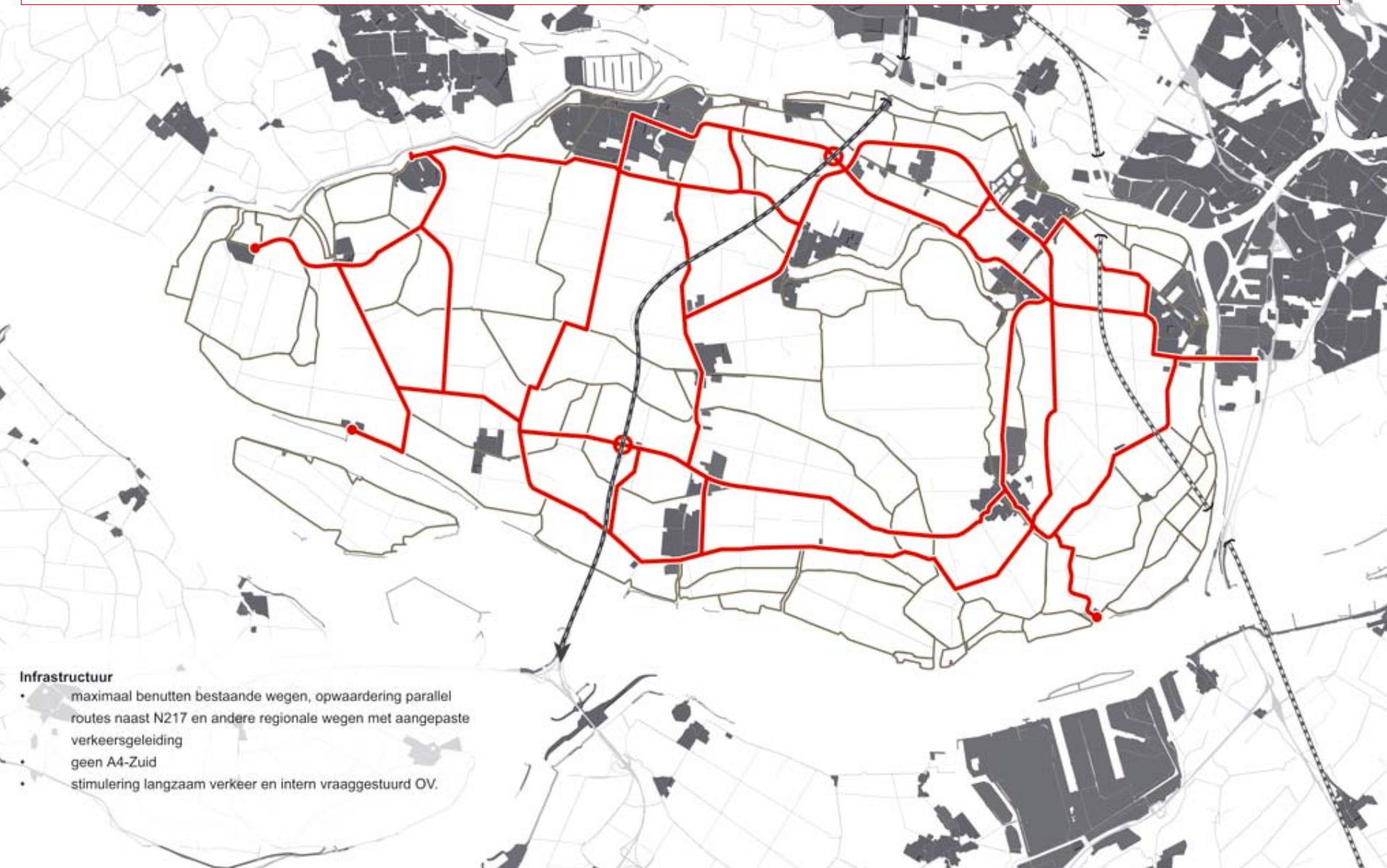
Model 1: bestaande gemeentelijke plannen en voornemens



Infrastructuur

- combinatie van bestaande gemeentelijke plannen
- gericht op oplossen lokale knelpunten.

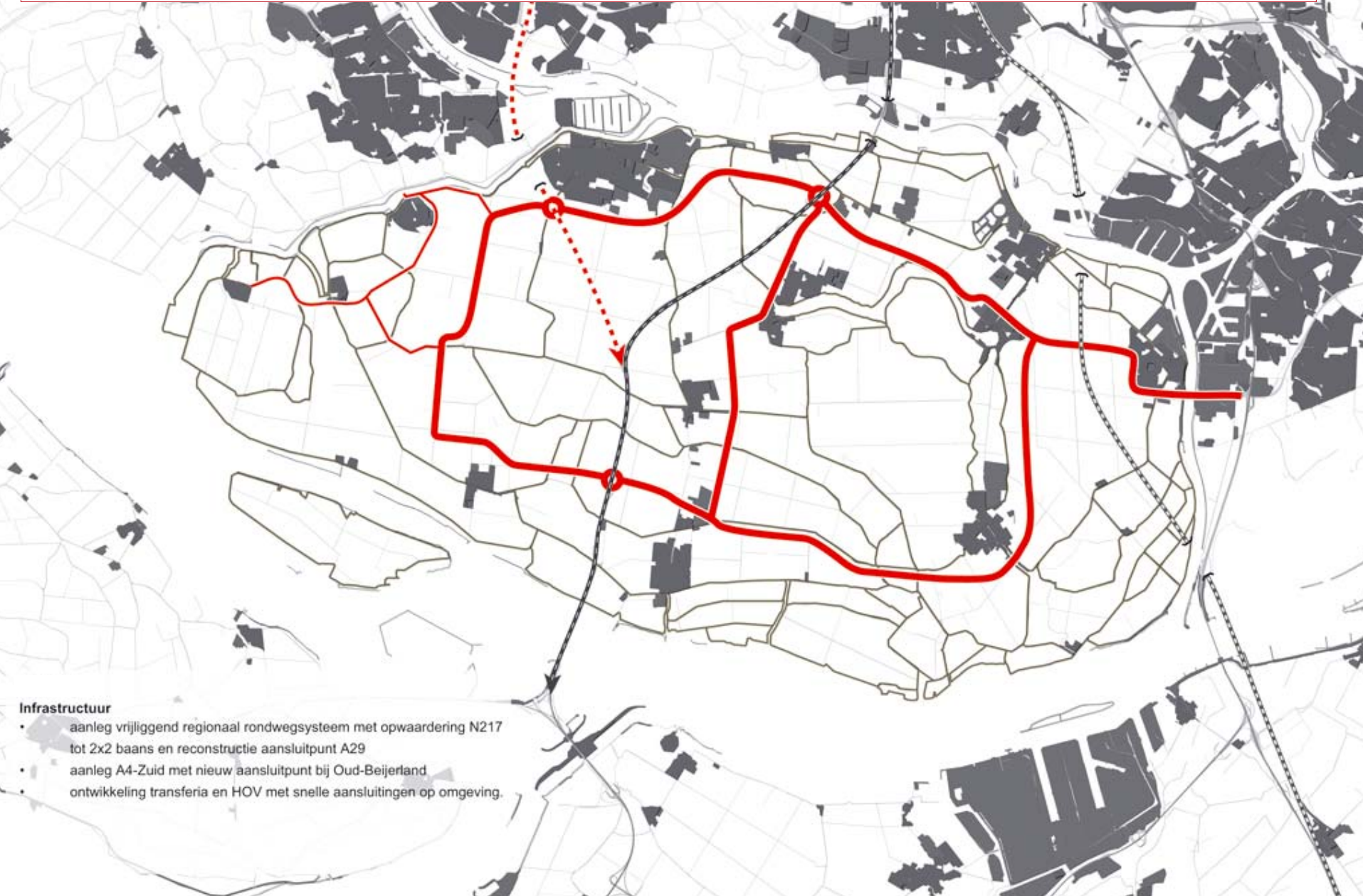
*Model 2: meer spreiding van doorgaand verkeer over
bestaand wegennet, fijnmaziger netwerk van regionale
wegen*



Infrastructuur

- maximaal benutten bestaande wegen, opwaardering parallel routes naast N217 en andere regionale wegen met aangepaste verkeersgeleiding
- geen A4-Zuid
- stimulering langzaam verkeer en intern vraaggestuurd OV.

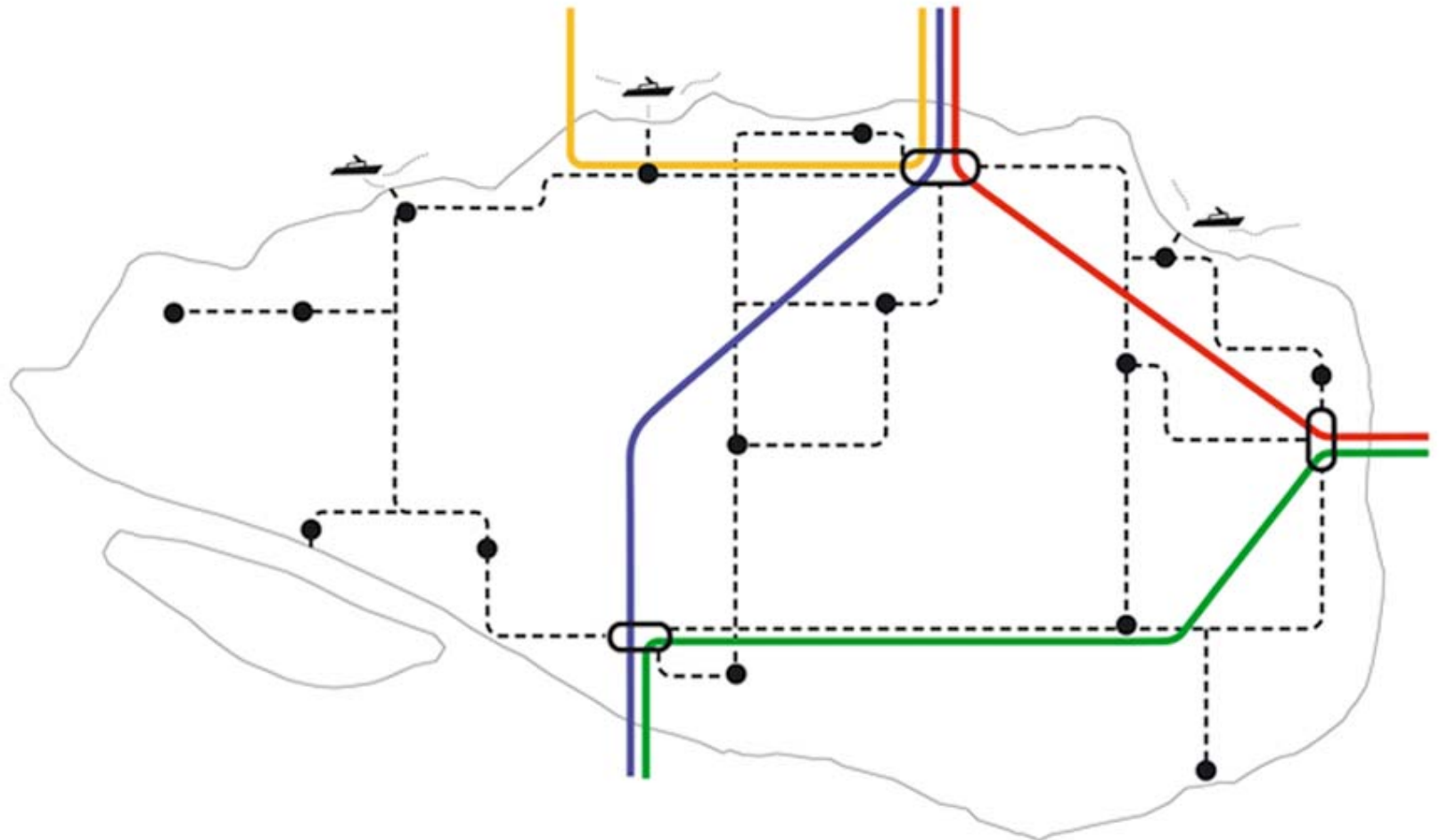
Model 3: aanleg vrijliggend regionaal rondwegstelsel, geen doorgaand verkeer over dorps- en dijkwegen



Infrastructuur

- aanleg vrijliggend regionaal rondwegstelsel met opwaardering N217 tot 2x2 baans en reconstructie aansluitpunt A29
- aanleg A4-Zuid met nieuw aansluitpunt bij Oud-Beijerland
- ontwikkeling transferia en HOV met snelle aansluitingen op omgeving.

MODEL OV-STRUCTUUR (BALANS EN AMBITIES)



fast ferries

lange hoog-
frequente buslijnen

bustransferia

(vraaggestuurd)
OV naar kernen

Naar een samenhangend regionaal
wegennet...maar hoe gaat dat eruit
zien?



VISTA



PMZ

PMZ - Hoeksche Waard

Joop Roland

PMZ 435635

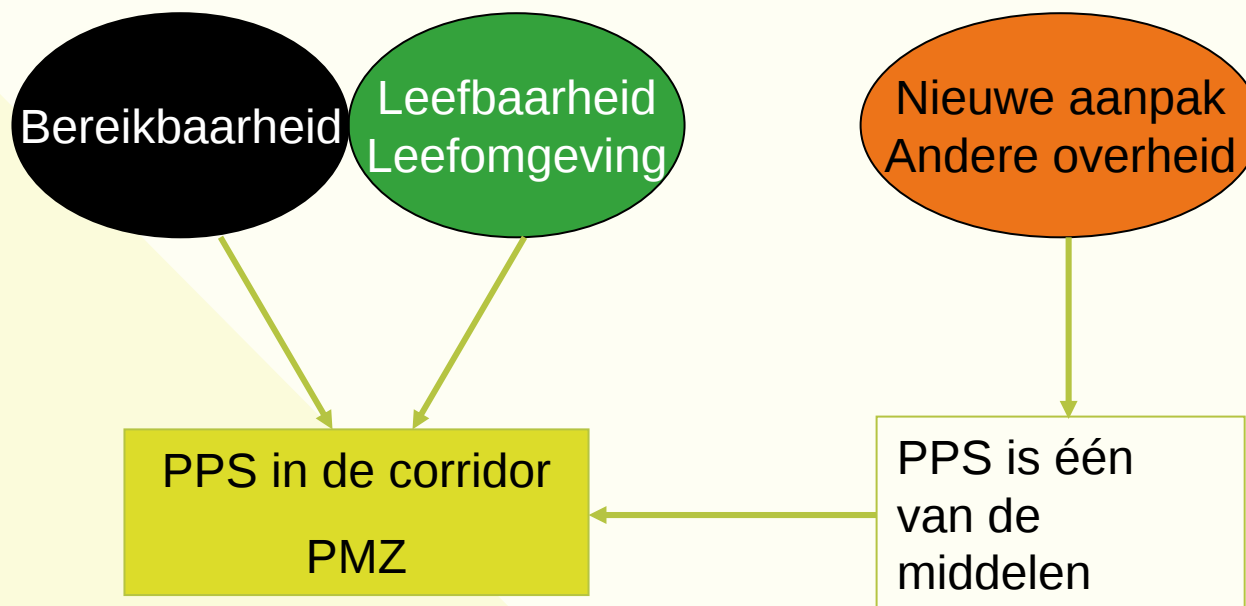
Project Mainportcorridor Zuid is
een initiatief van Rijkswaterstaat

26 februari 2008

OPZET PRESENTATIE

- Korte uitleg PMZ
 - Activiteiten tot nu
 - Vooruitblik
-
- Doorstroomroute A4
 - Verkeersconsequentie Hoeksche Waard

PMZ – AMBITIE EN MIDDEL



GEWENST RESULTAAT PMZ

- Ontwikkeling/exploitatie van de A4-corridor Rotterdam en Antwerpen als doorstroomroute
 - accent vrachtvervoer
 - milieugebruiksruimte
- Verbonden gebieds-ontwikkeling (blauw, groen, rood) en OWN
- Verregaande vorm van PPS, van verkenningsfase t/m verkeers- en vervoersmanagement, evt. overige HWN



EXPLOITATIE A4-CORRIDOR

Ontbrekende schakel

A4 door Hoeksche Waard

- Belangrijke schakel in ambitie
- Zonder middelen uit begroting → tol
- Maatschappelijk nuttig

Gehele corridor

- Beheer en onderhoud
- Vervoers- / verkeersmanagement

PMZ IN 2007



MARKTVERKENNING PUBLIEK

Consultatie van overheden.....

Inhoudelijk:

- Kansrijke initiatieven/projecten (groen, blauw, rood, grijs, in relatie tot exploitatie A4) met verantwoordelijk initiatiefnemer
- Evt. inbreng van voor doorstroming relevant OWN

Procesmatig:

- Visie / eigen rol en positie bij PPS
- Randvoorwaarden en eisen

...heeft geleid tot Intentieverklaring

MARKTVERKENNING PRIVAAT

Consultatie van marktpartijen.....

Private partijen spreken zich uit over :

- *de scope voor haalbare businesscase*
- *de samenwerkingsvorm publiek-privaat*
- *de publieke randvoorwaarden*

voor private exploitatie A4-corridor met
daarin privaat gefinancierde A4-Zuid

Met daarbij uitspraken over inrichting
van de uitvraag en het bijbehorende proces

.....om uitvraag (2008) scherp te krijgen

DEELNEMENDE MARKTPARTIJEN



TRAffic Partners

PMZ

marktverkenning



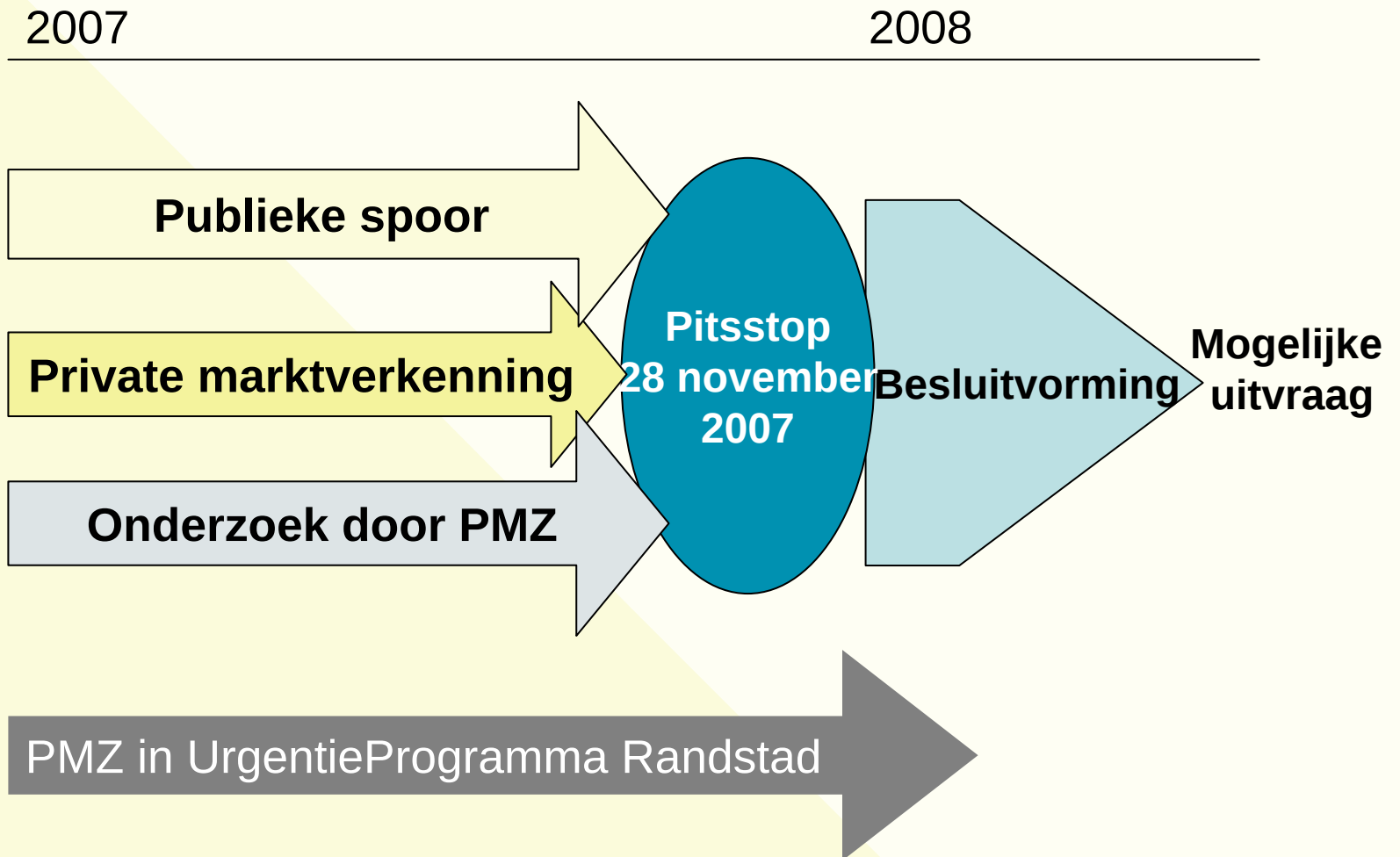
ONDERZOEK PMZ

- Rollen/rolverdeling overheid en exploitant
- Verkeerskundig onderzoek
- Ruimte voor prijsinstrument; relatie ABvM;
- Verbonden gebiedsontwikkeling
- Maatschappelijke KBA
- Milieugebruiksruimte: hoe, wat ?
- Mededinging/staatssteun, belangen gebruikers
- Enz.

PITSSTOP PMZ 28 NOVEMBER 2007

- Presentaties door consortia bedrijven
- Ondertekening Intentieverklaring door overheden
- Minister (SG Wim Kuijken) geeft aan dat PMZ waardevol initiatief is met grote kansen, maar zeker geen gelopen koers door relatie met politiek gevoelige dossiers

VOORTGANG PMZ



PLANNING DEZE KABINETSPERIODE

2008, Q2
uitvraag

Besluit ambitie en scope

Convenant bestuurlijke ambities

2008, Q4

Go/no go besluit uitvraag

2009, Q4

Besluit tot gunning exploitatie

2010

Start uitvoering PPS

DOORSTROOMROUTE A4

- Aangegeven in Nota Mobiliteit en Nota Ruimte. Opgenomen in programma Randstad Urgent.
- Ruggengraat bereikbare Randstad
- Verbinding Randstad met zuidwest NL, Vlaanderen

RELATIE MET ANDERE DOSSIERS

- Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse (LMCA 2007); verkeer neemt toe; uitvoeringsprogramma NoMo niet toereikend
- Anders Betalen voor Mobiliteit; invoering eerst voor vrachtverkeer; tol op bestaande wegen staat ter discussie
- Aanbesteding project A15 in gang gezet
- Kabinet gaat uit van realisatie A4 D-S

VERKEERSONDERZOEK NAAR EFFECTEN A4 HOEKSCHE WARD

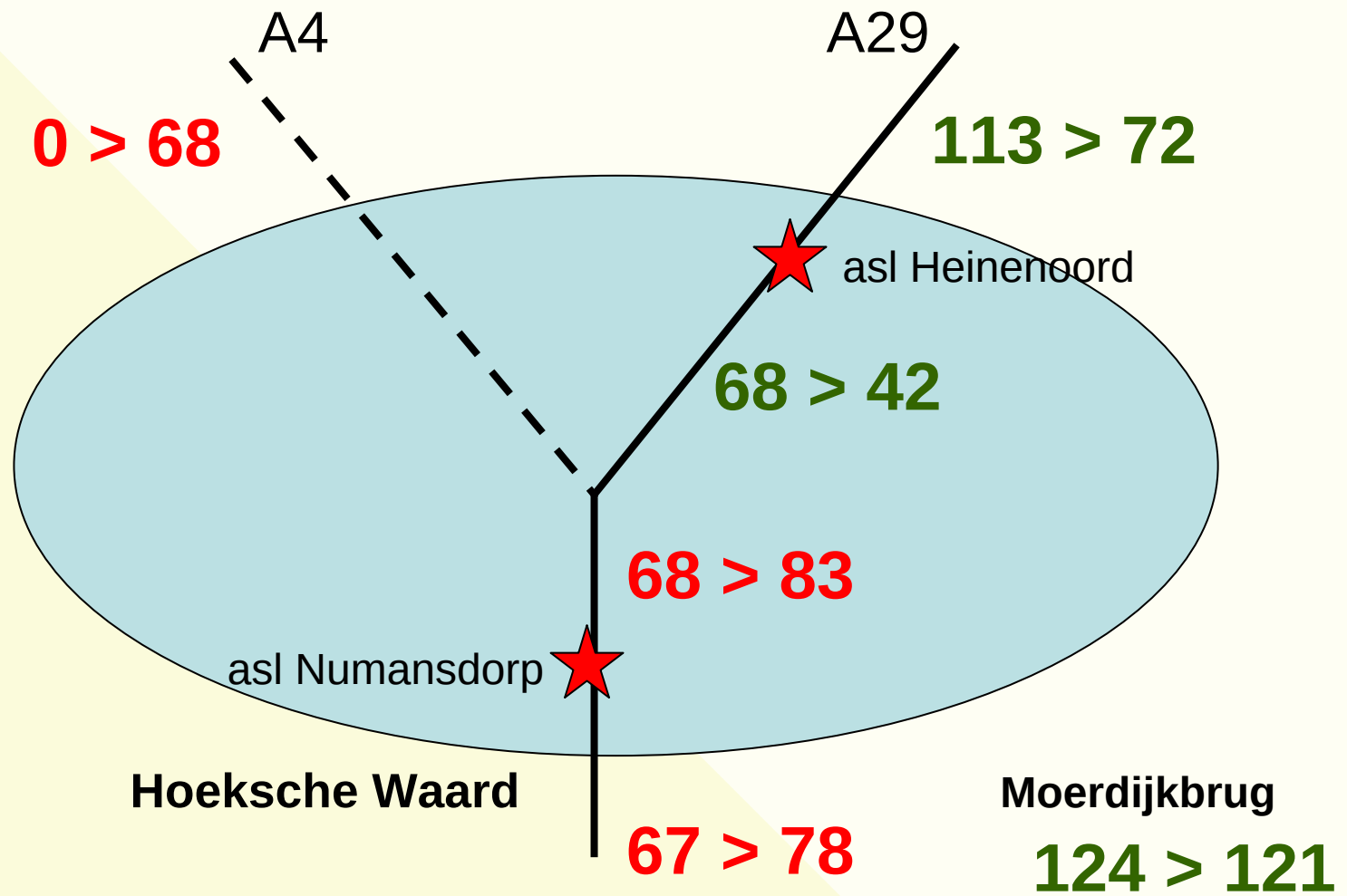
1. Verschil 0-situatie > realisatie A4
2. Verschil realisatie A4 > plus realisatie aansluiting Oud-Beijerland

Met daarbij:

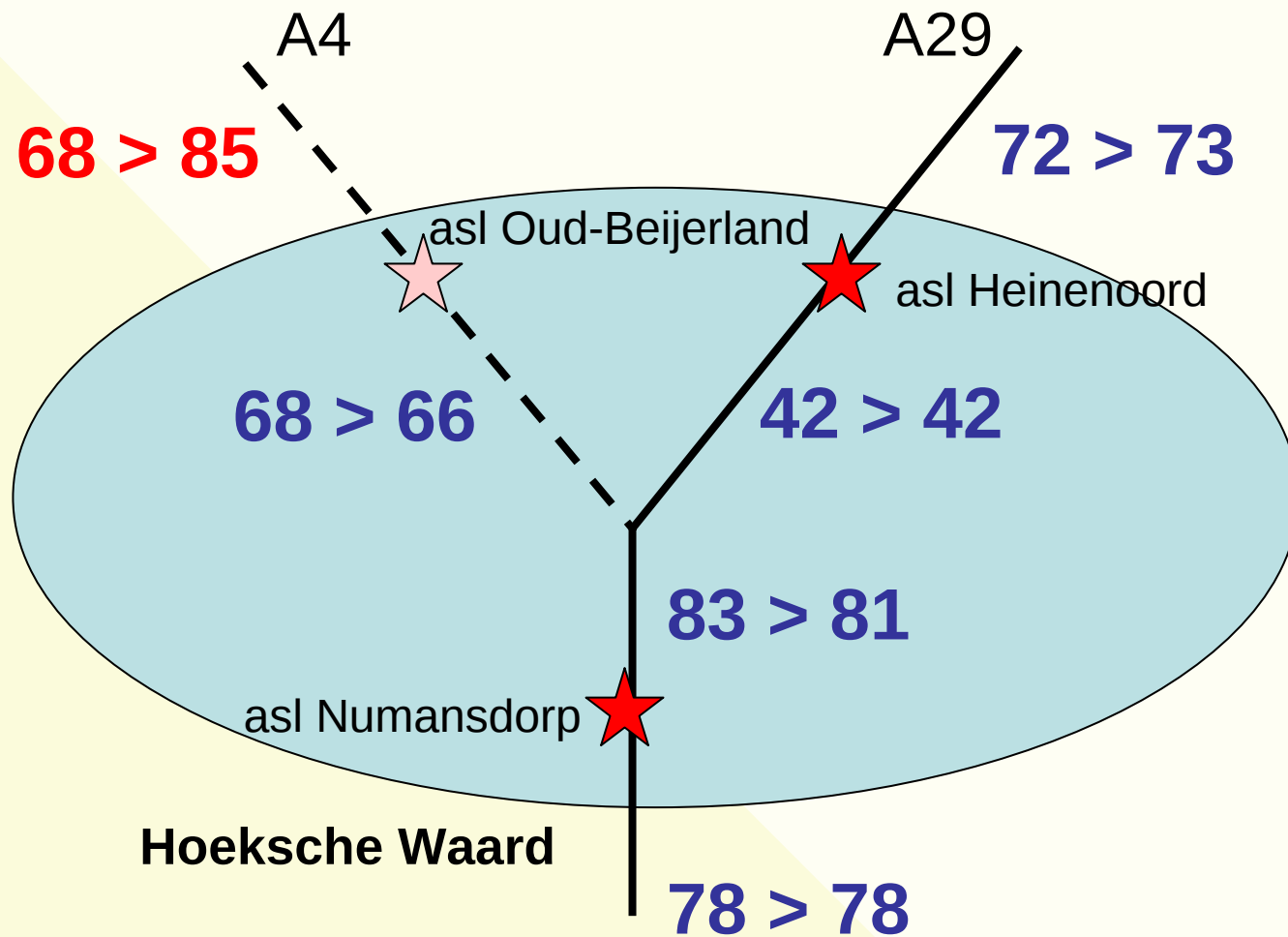
- Ruimtelijke ontwikkelingen inclusief bovenregionaal bedrijventerrein in NRM meegenomen
- Alle intensiteiten in 1000 motorvoertuigen per etmaal (personen + vracht)

1. REALISATIE A4

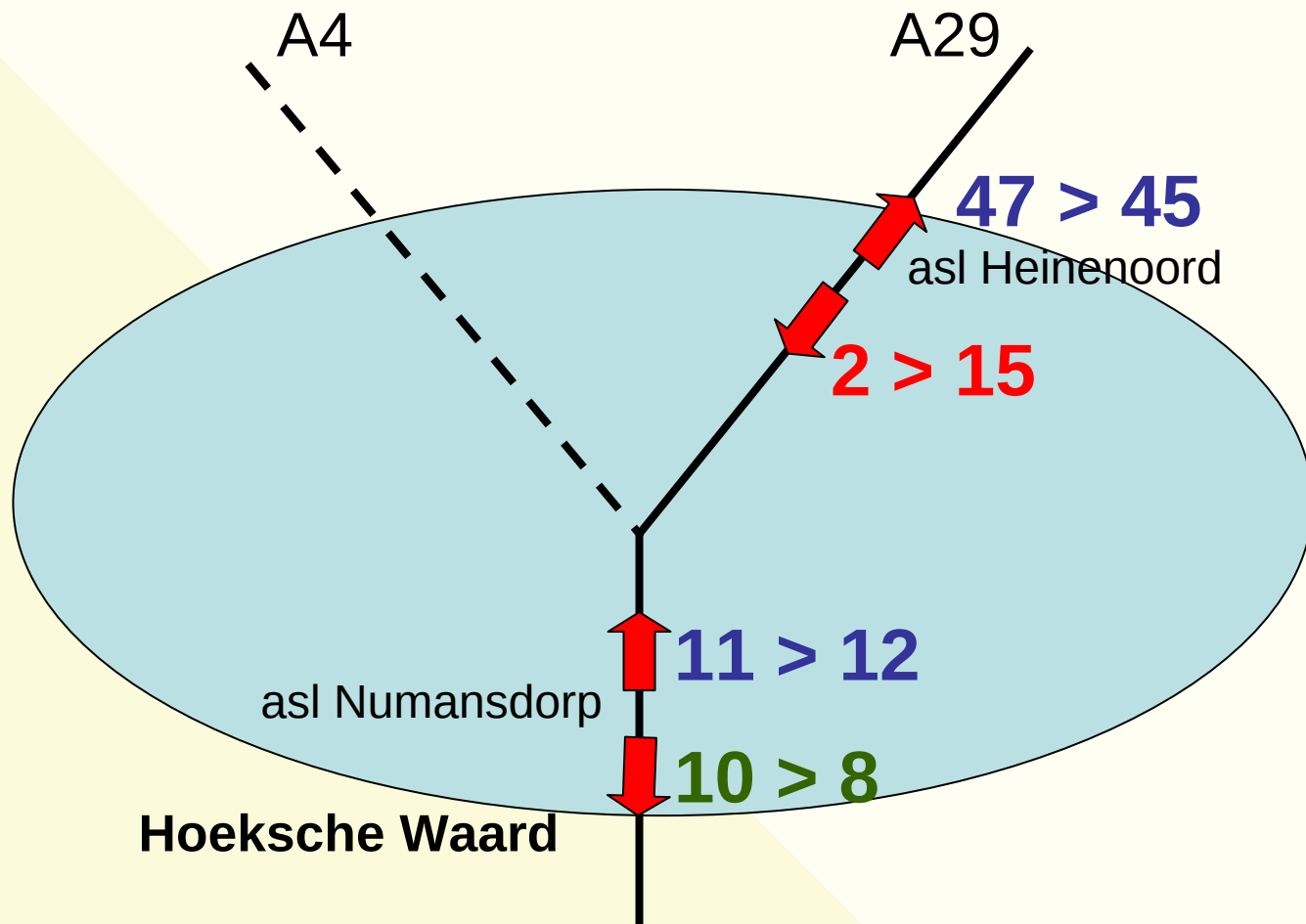
INTENSITEIT WEGVAKKEN A4 / A29



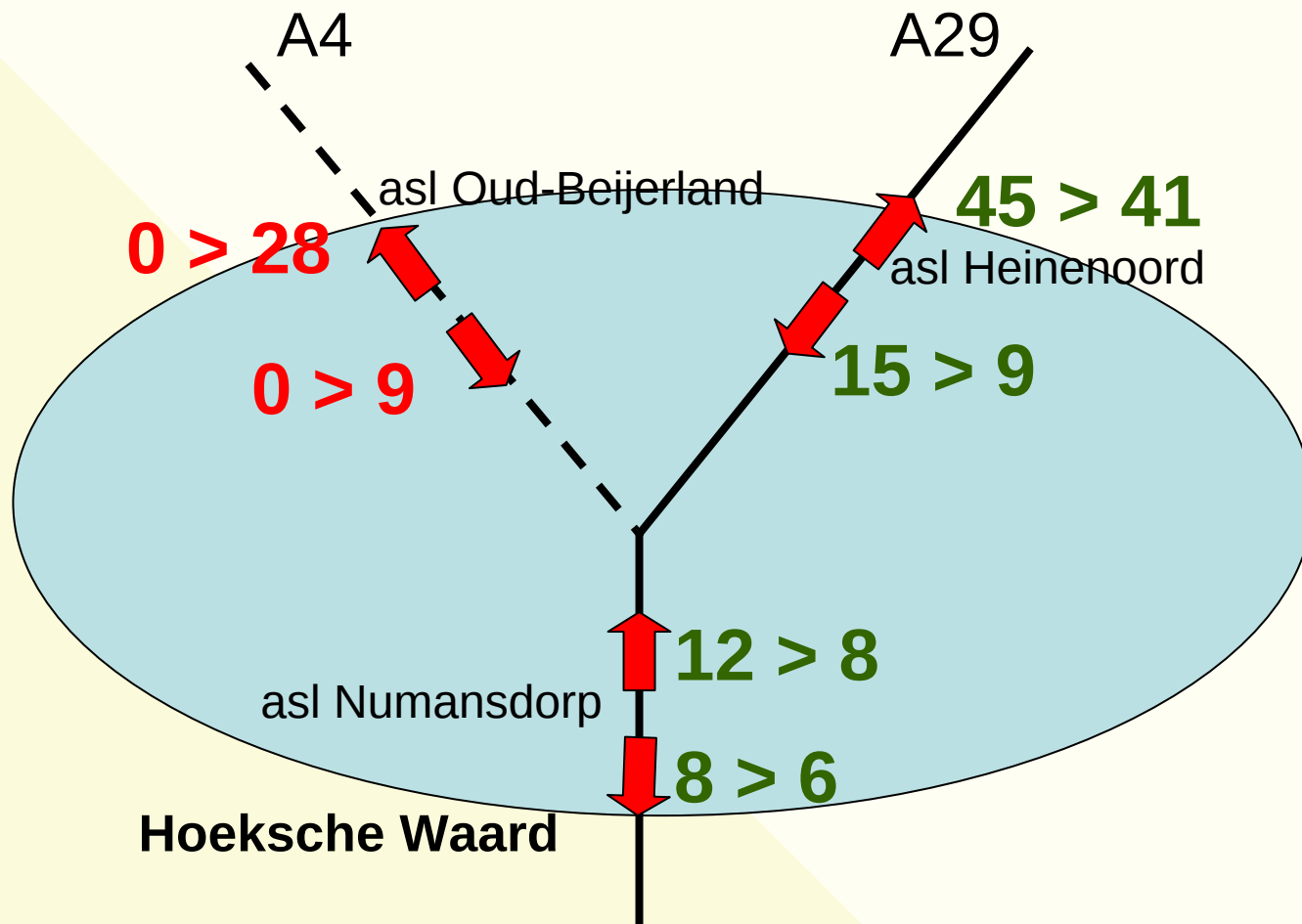
2. A4 MET ASL OUD-BEIJERLAND INTENSITEIT WEGVAKKEN A4 / A29



1. REALISATIE A4 GEBRUIK AANSLUITINGEN



2. A4 MET ASL OUD-BEIJERLAND GEBRUIK AANSLUITINGEN

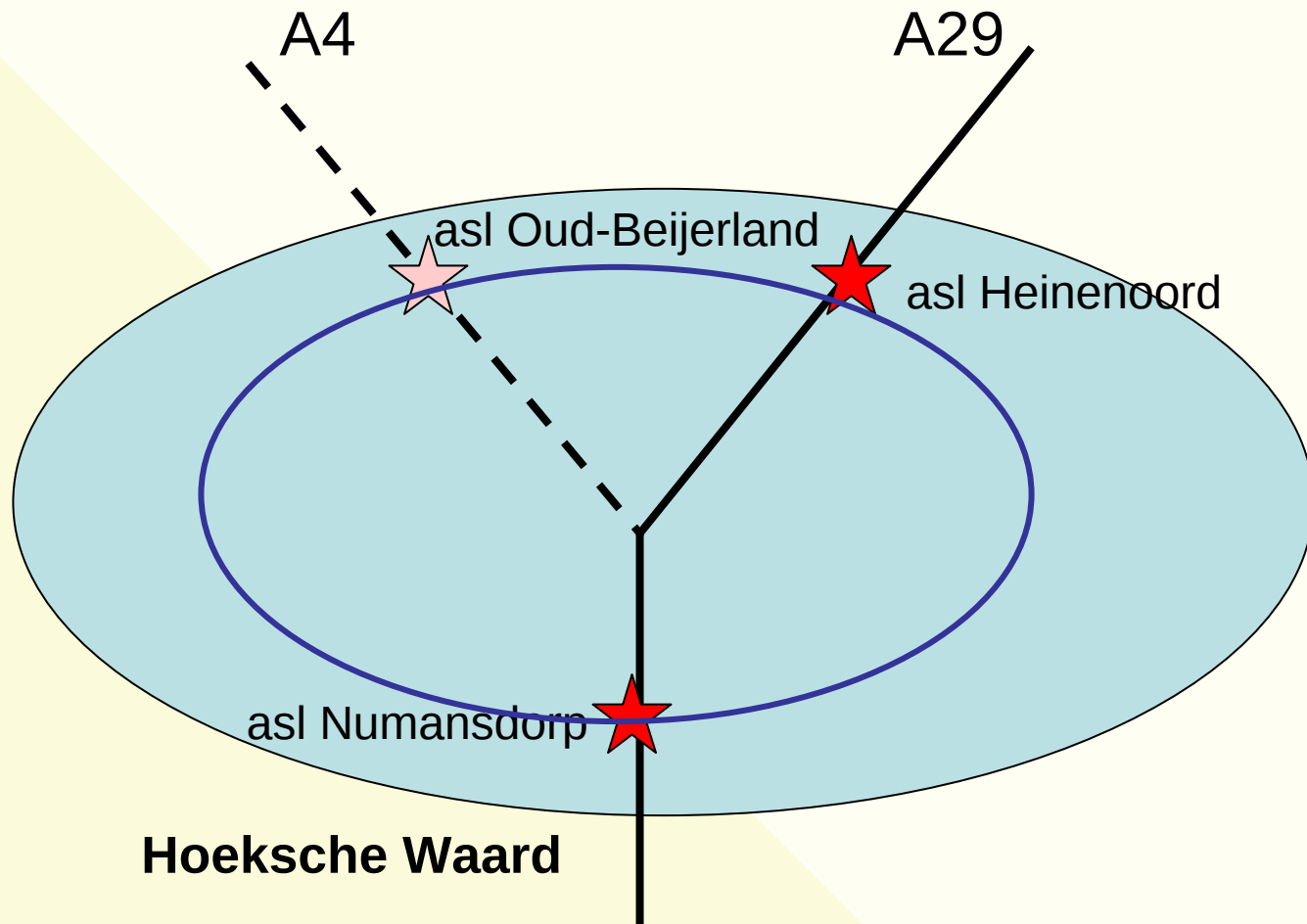


VERKEERSEFFECTEN A4 VOOR HOEKSCHE WAARD

- Door aanleg A4 minder verkeer op A29 (Heinenoordtunnel); knelpunt aldaar verdwijnt
- Door aansluiting Oud-Beijerland wordt gebruik andere aansluitingen minder; wegennet rond deze nieuwe aansluiting drukker
- Intensiteiten OWN in zuid-west HW lager
- Gebruik N217 bij aansluiting Oud-Beijerland hoger; bij aansluiting A29 lager

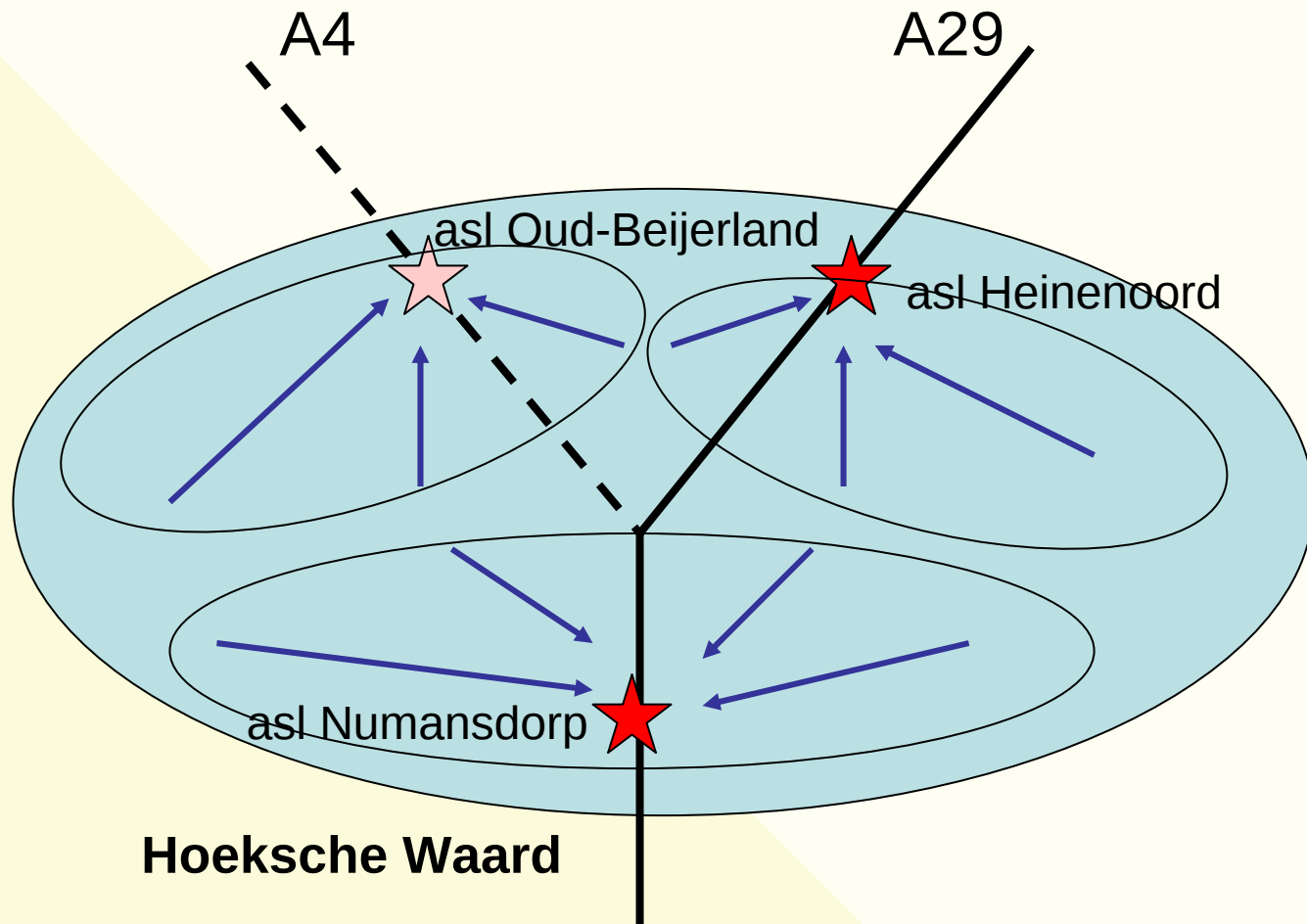
WEGSYSTEEM HOEKSCHE WAARD

Rondwegstelsel



WEGSYSTEEM HOEKSCHÉ WAARD

Segmenteren



EN VERDER

- Naast verkeerseffecten ook effecten op leefomgeving Hoeksche Waard bekijken.
- Functioneel specificeren:
 1. Faciliteren verplaatsingen
 2. Beschermen leefomgeving
 3. Gebiedsontwikkeling
- Specificaties in uitvraag opnemen, maar vooraf vastleggen in publiek convenant

Consultatie en overleg hierover volgt !

Monitor Verkeersveiligheid RPV Hoeksche Waard

Dirk van der Heijden



26 februari 2008

Doel

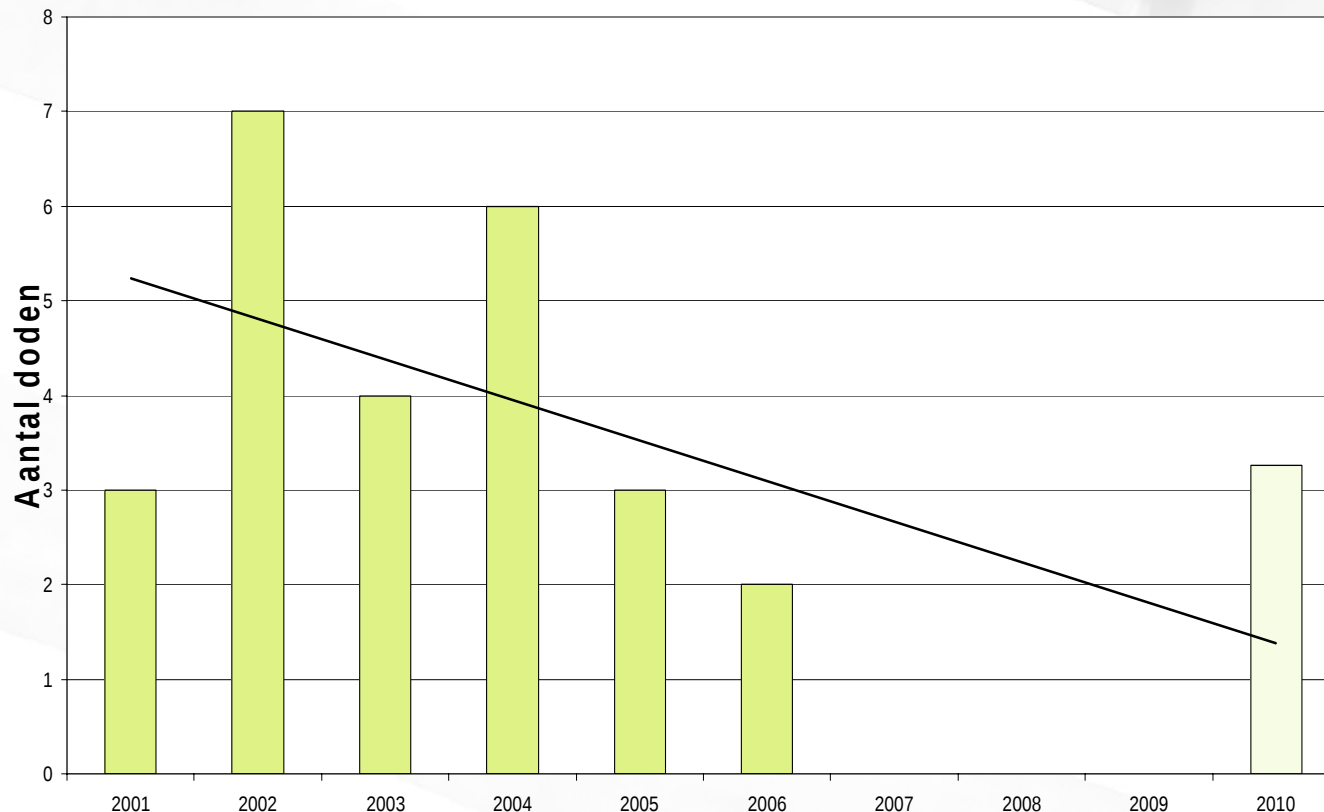
Het in beeld brengen van de huidige verkeersveiligheidspositie van de regio Hoeksche Waard, gericht op de trend, ongevallenlocaties en specifieke ongevallenkenmerken (uitgesplitst naar wegbeheerder)

Onderdelen verkeersveiligheidsmonitor

- » *Ontwikkeling ongevallenbeeld*: algemene trendontwikkeling, ongevallenlocaties en specifieke ongevallenkenmerken
- » *Specifieke analyse*: ongevallenconcentraties en ongevallen met landbouwvoertuigen

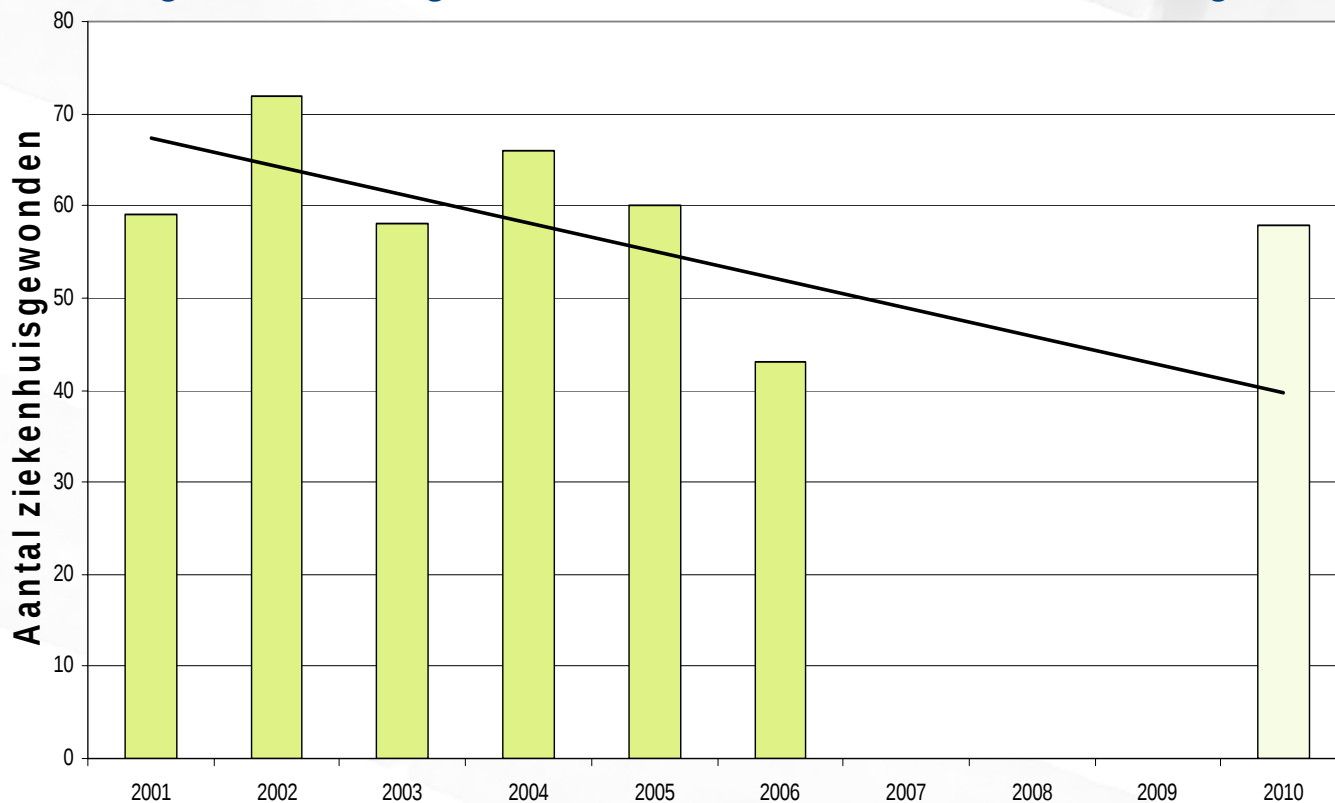
Algemene ontwikkeling

Ontwikkeling doden in relatie tot verkeersveiligheidsdoelstelling

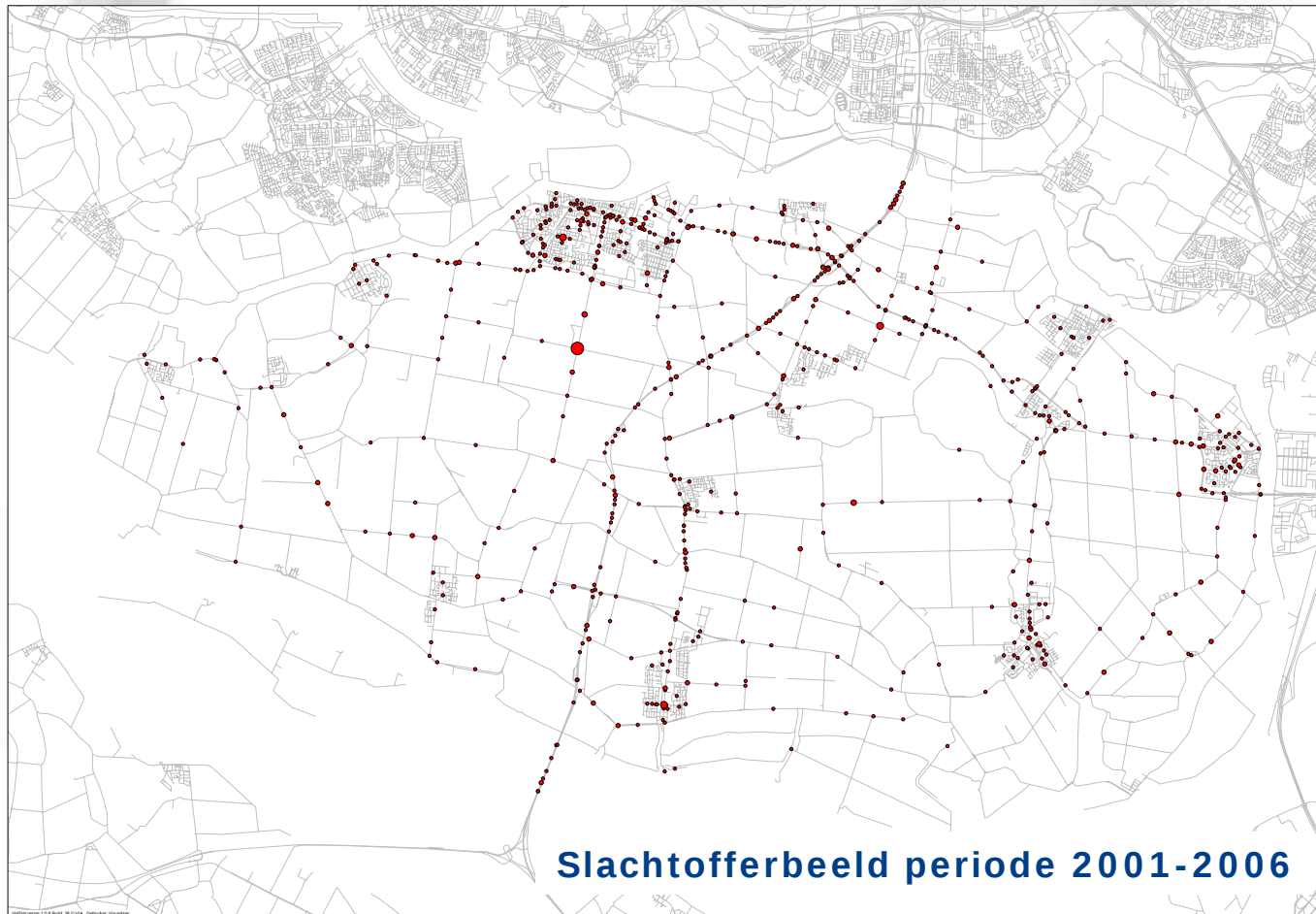


Algemene ontwikkeling

Ontwikkeling ziekenhuisgewonden in relatie tot verkeersveiligheidsdoelstelling



Ongevallenlocaties



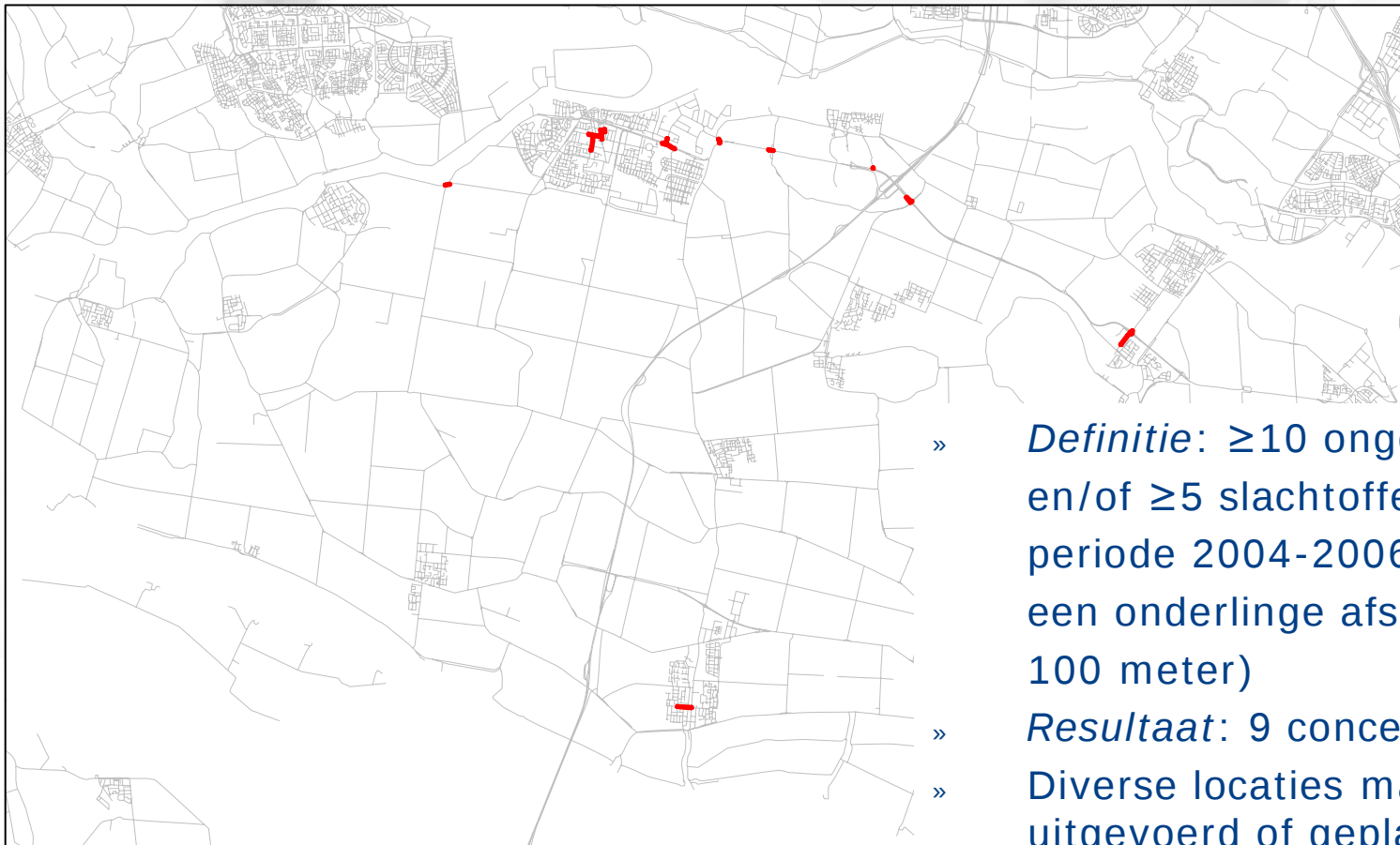
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

- » Snelheidsgerelateerde ongevallen
 - » Licht dalende trend
- » Kruispunt- en wegvakongevallen
 - » Sterkere daling trend wegvakken
- » Leeftijd slachtoffers
 - » Meeste risico: 16-17 jaar en 18-24 jaar (dalende trend)
 - » Stijgende trend 12-15 jaar
- » Vervoerwijze slachtoffers
 - » Stijgende trend fiets
 - » Meeste risico: bromfiets

Ontwikkeling ongevallenkenmerken

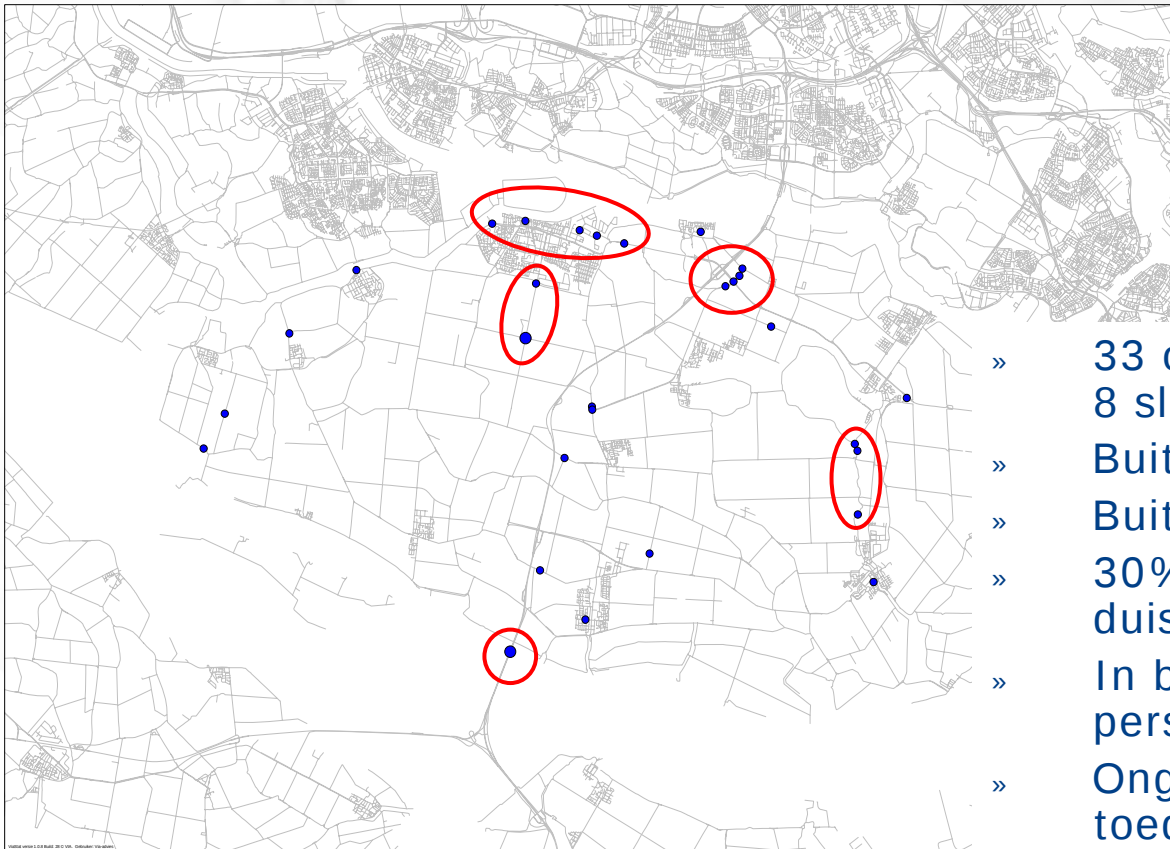
- » Aard van het ongeval
 - » Meeste slachtoffers bij flankongevallen en eenzijdige ongevallen/ongevallen met een vast voorwerp
 - » Stijgende trend flankongevallen
- » Toedracht van het ongeval
 - » Meeste slachtoffers bij het niet voorrang verlenen en bij ongevallen als gevolg van: onvoldoende afstand bewaren, plaats op de weg/bocht en verlies macht over het stuur

Ongevallenconcentraties



- » **Definitie:** ≥ 10 ongevallen en/of ≥ 5 slachtoffers in de periode 2004-2006 (binnen een onderlinge afstand van 100 meter)
- » **Resultaat:** 9 concentraties
- » Diverse locaties maatregelen uitgevoerd of gepland

Betrokkenheid landbouwvoertuigen



- » 33 ongevallen (1,5%),
8 slachtoffers (1,5%)
- » Buiten de spits
- » Buiten het zomerseizoen
- » 30% tijdens
duisternis/schemer
- » In botsing met vooral
personenauto's
- » Ongevallenconcentraties:
toedracht zeer divers

Vervolgstappen

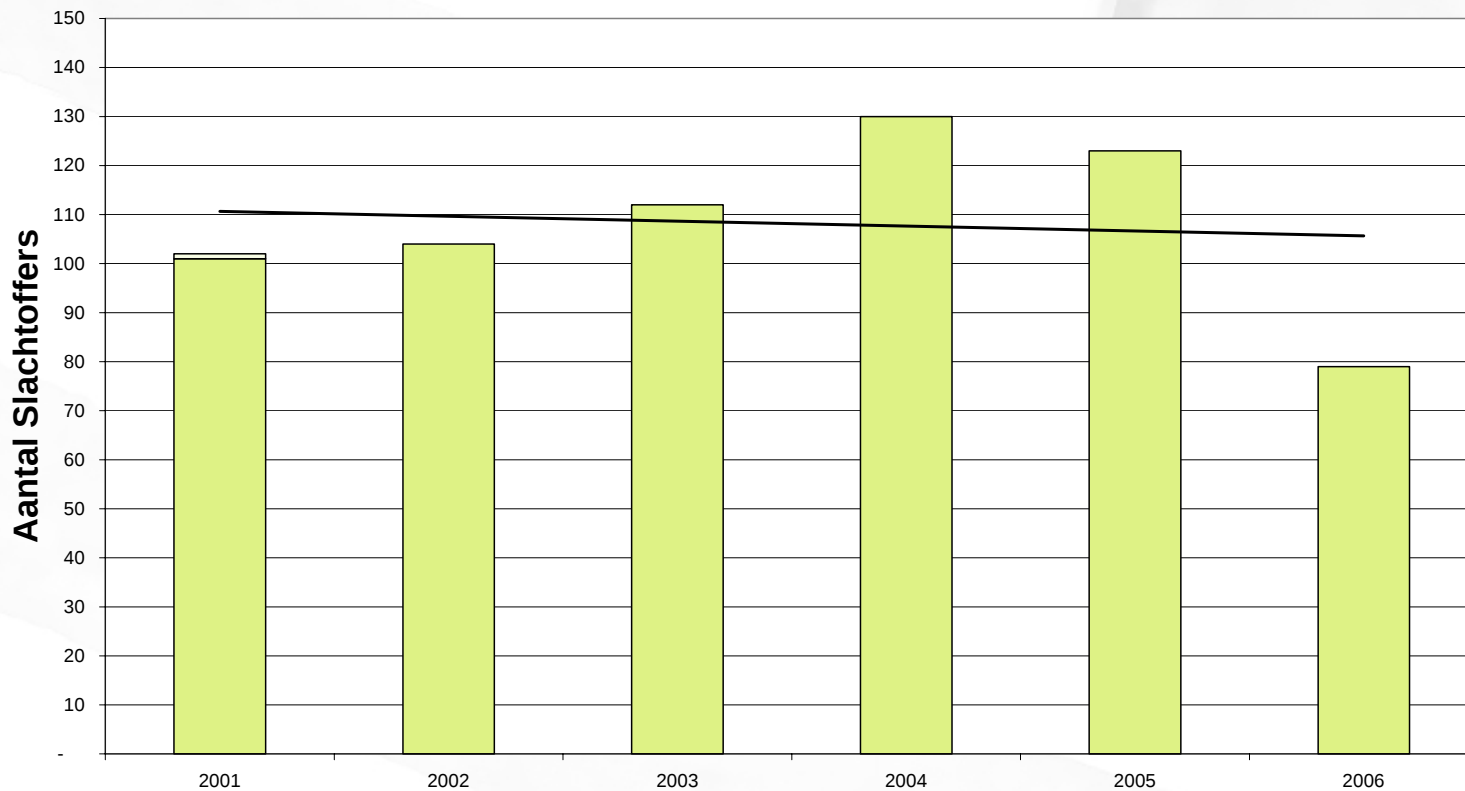
- » Integrale aanpak verkeers(on)veiligheid
 - » Gedragsbeïnvloeding (locatie en/of doelgroepgericht)
 - » Koppeling met uitgevoerde/geplande programma's
 - » Infrastructureel (locatiegericht)
 - » Koppeling met uitgevoerde/geplande maatregelen/programma's
 - » Koppeling met wegkenmerken t.b.v. prioriteitstelling
- » Visie “Infrastructuur Hoeksche Waard 2030”
 - » Positieve verkeersveiligheidseffecten bij bundeling van verkeer op een beperkt aantal ‘doorgaande’ wegen
 - » Effecten: bereikbaarheid versus verkeersveiligheid (en leefbaarheid)

Meer informatie

- » VIA: Dirk van der Heijden
- » Telefoon: +31 (0) 73 657 91 15
- » E-mail: dirk.van.der.heijden@via.nl
- » Internet: www.via.nl

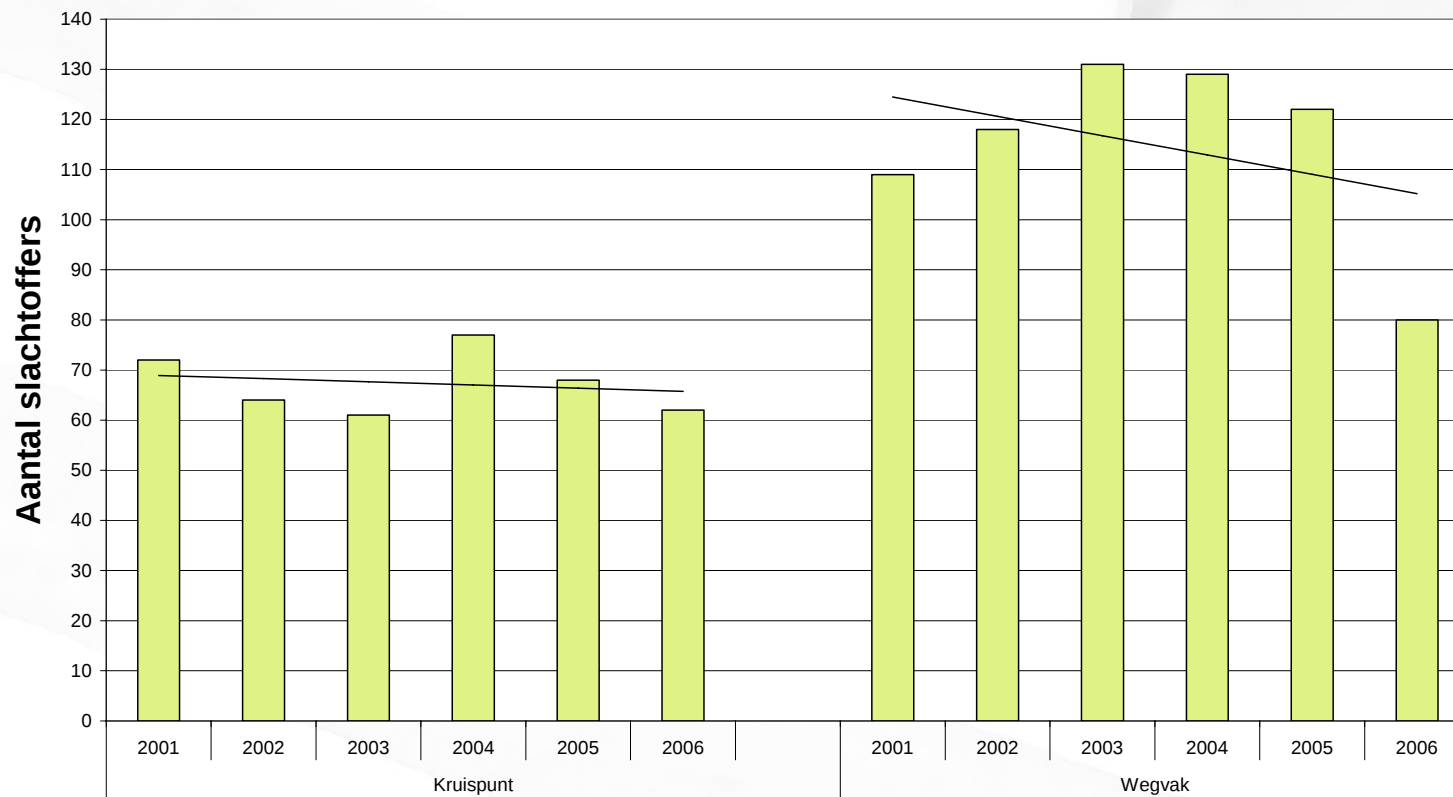
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Snelheidsgerelateerde ongevallen



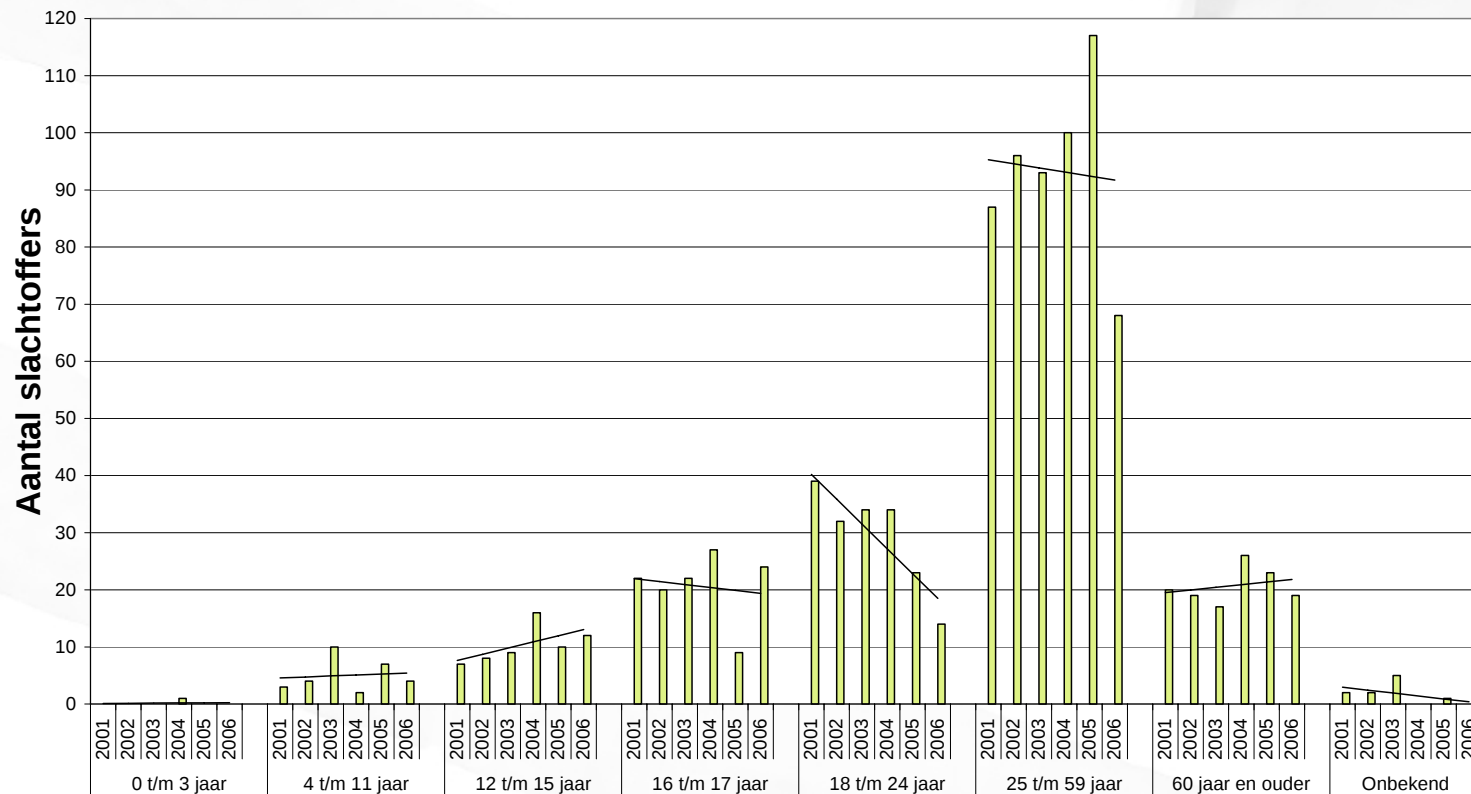
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Kruispunt- en wegvakongevallen



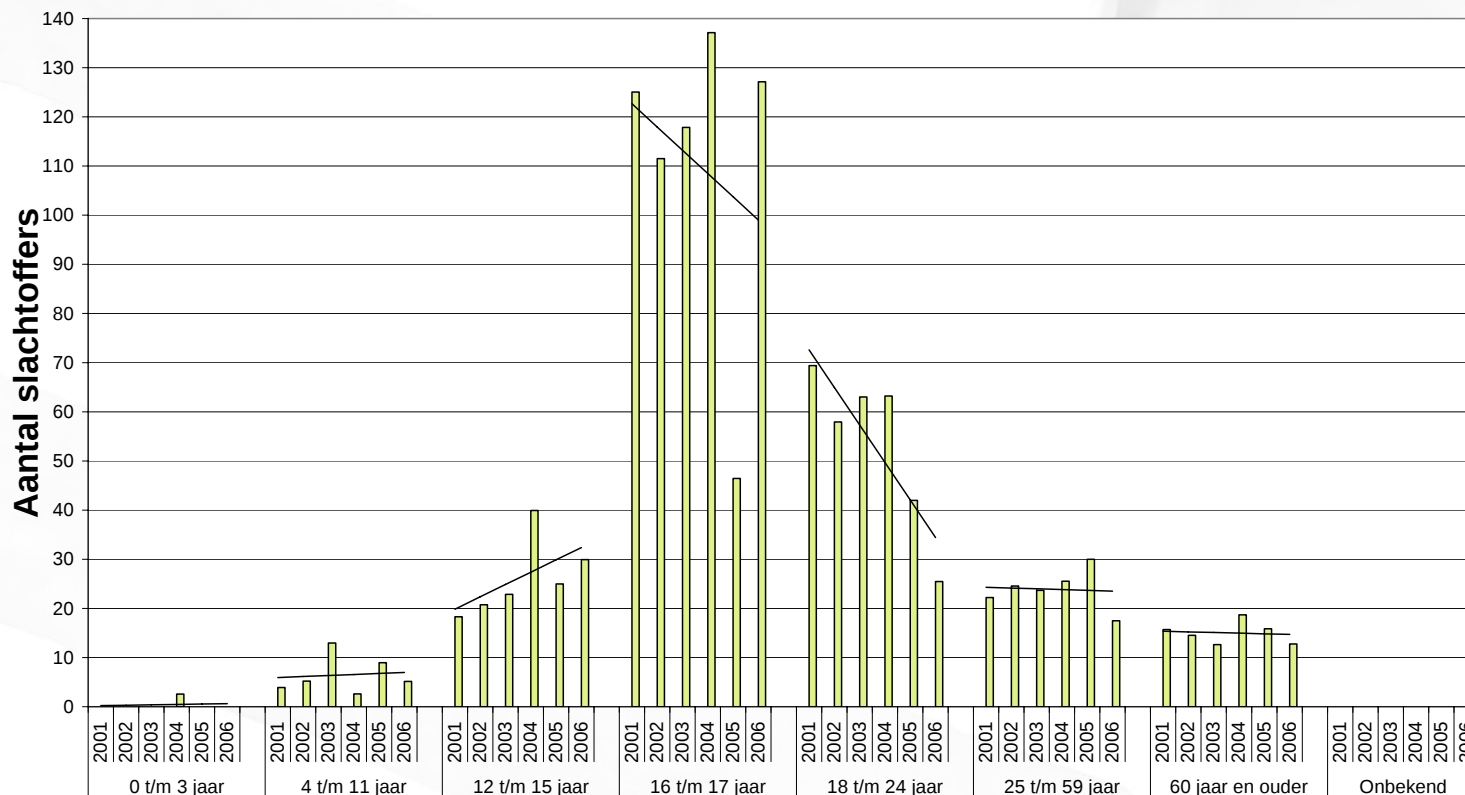
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Leeftijd slachtoffers



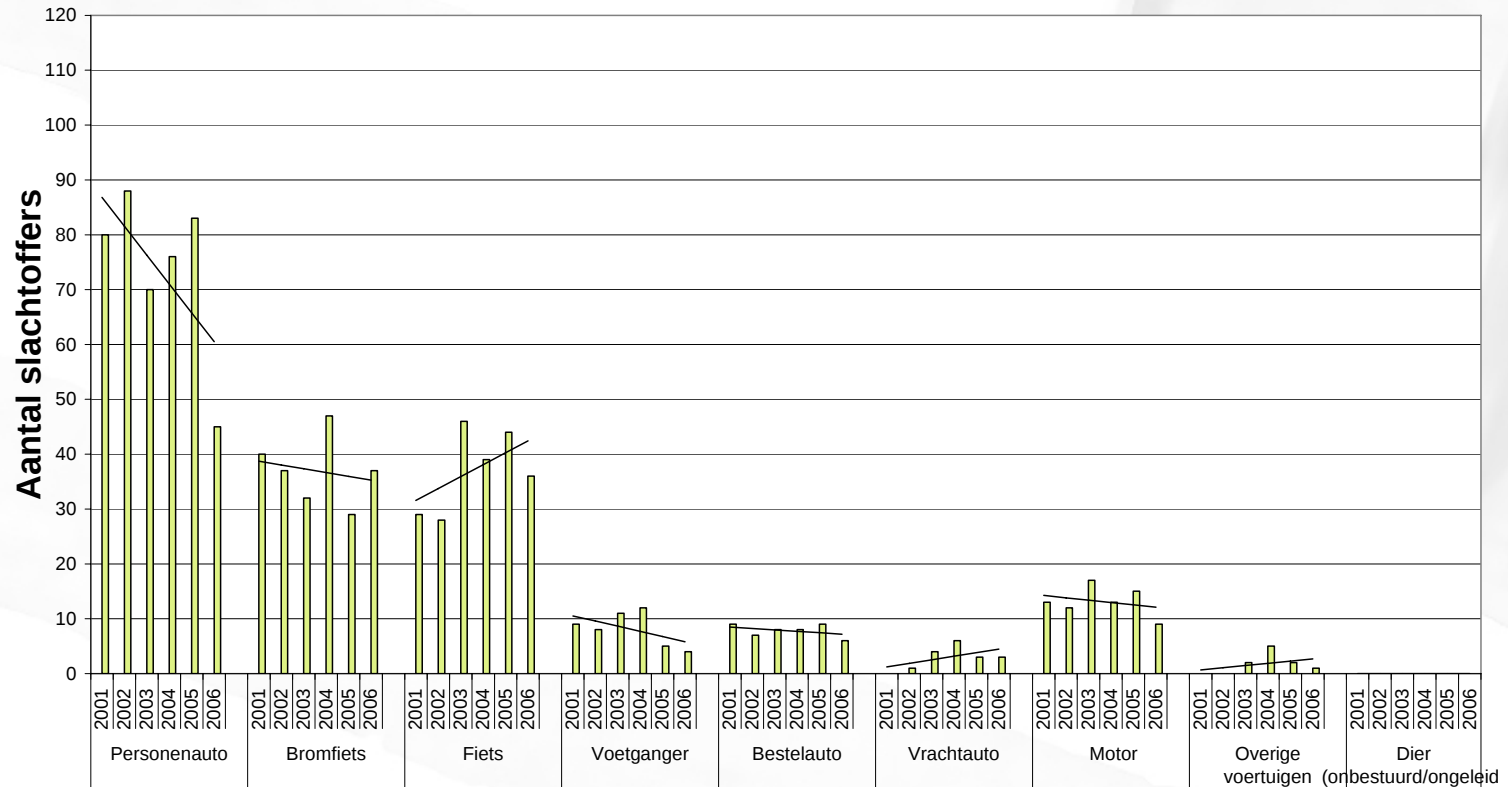
Ontwikkeling ongevallekenmerken

Leeftijd slachtoffers naar bevolkingsopbouw



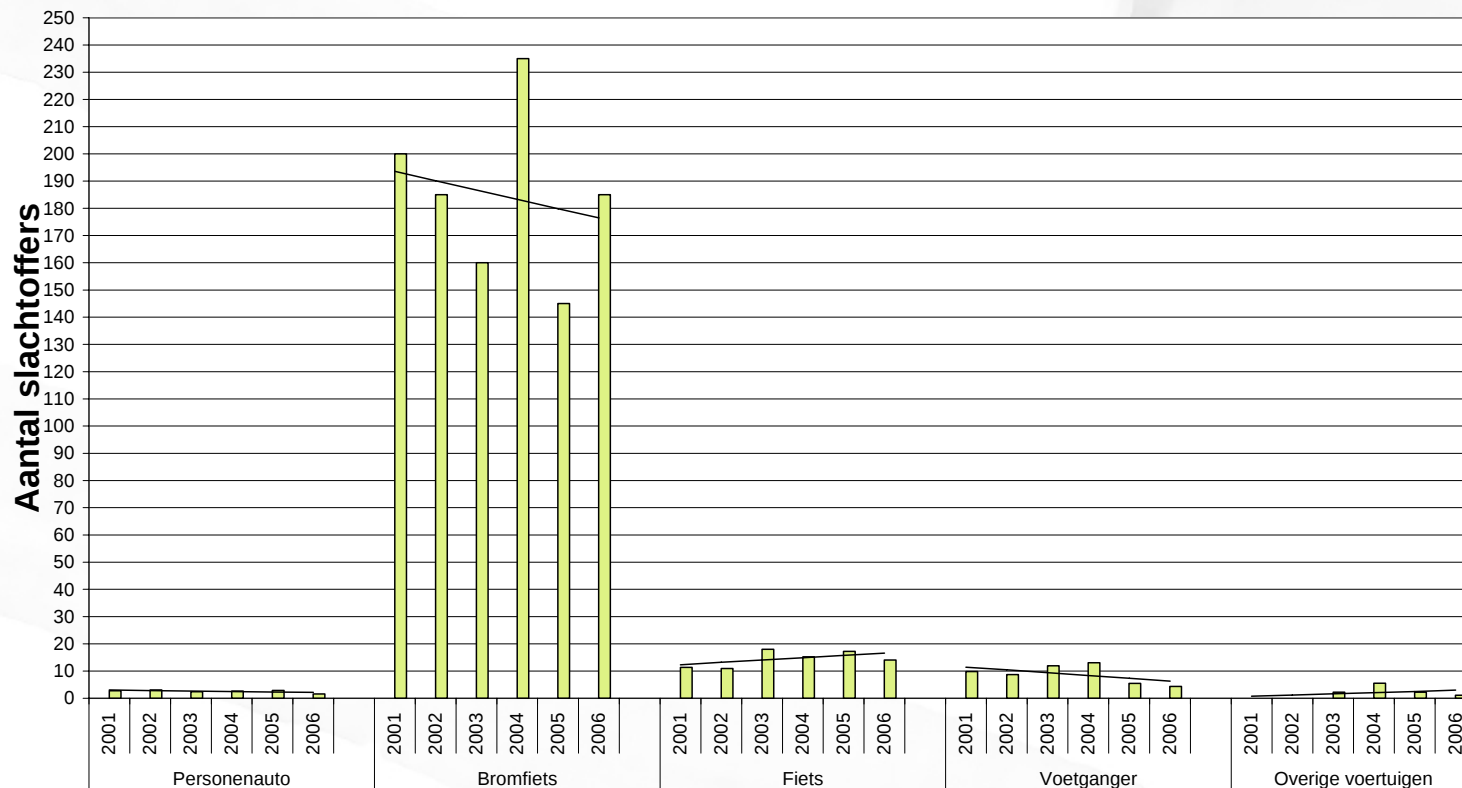
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Slachtoffers vervoerwijze



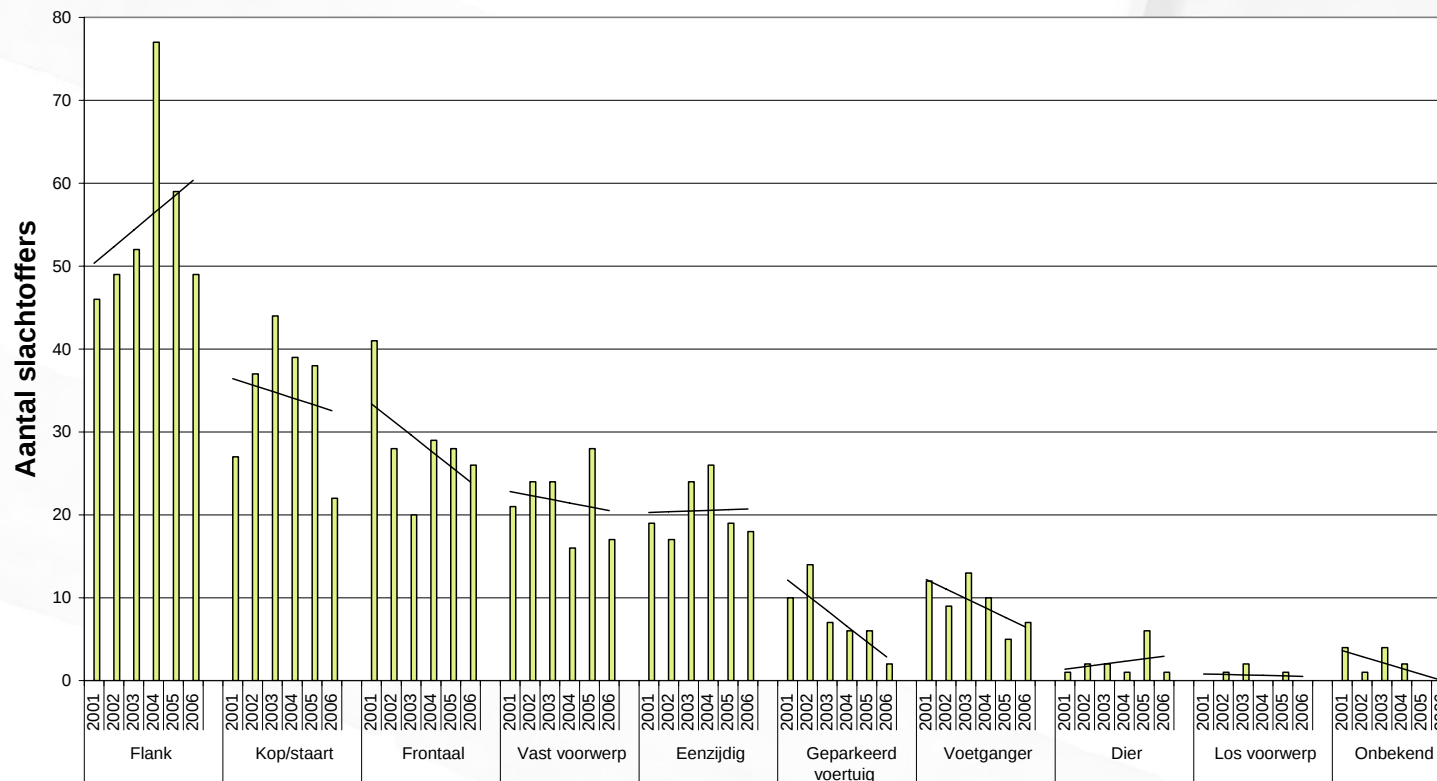
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Slachtoffers vervoerwijze i.r.t. afgelegde kilometers per vervoerwijze



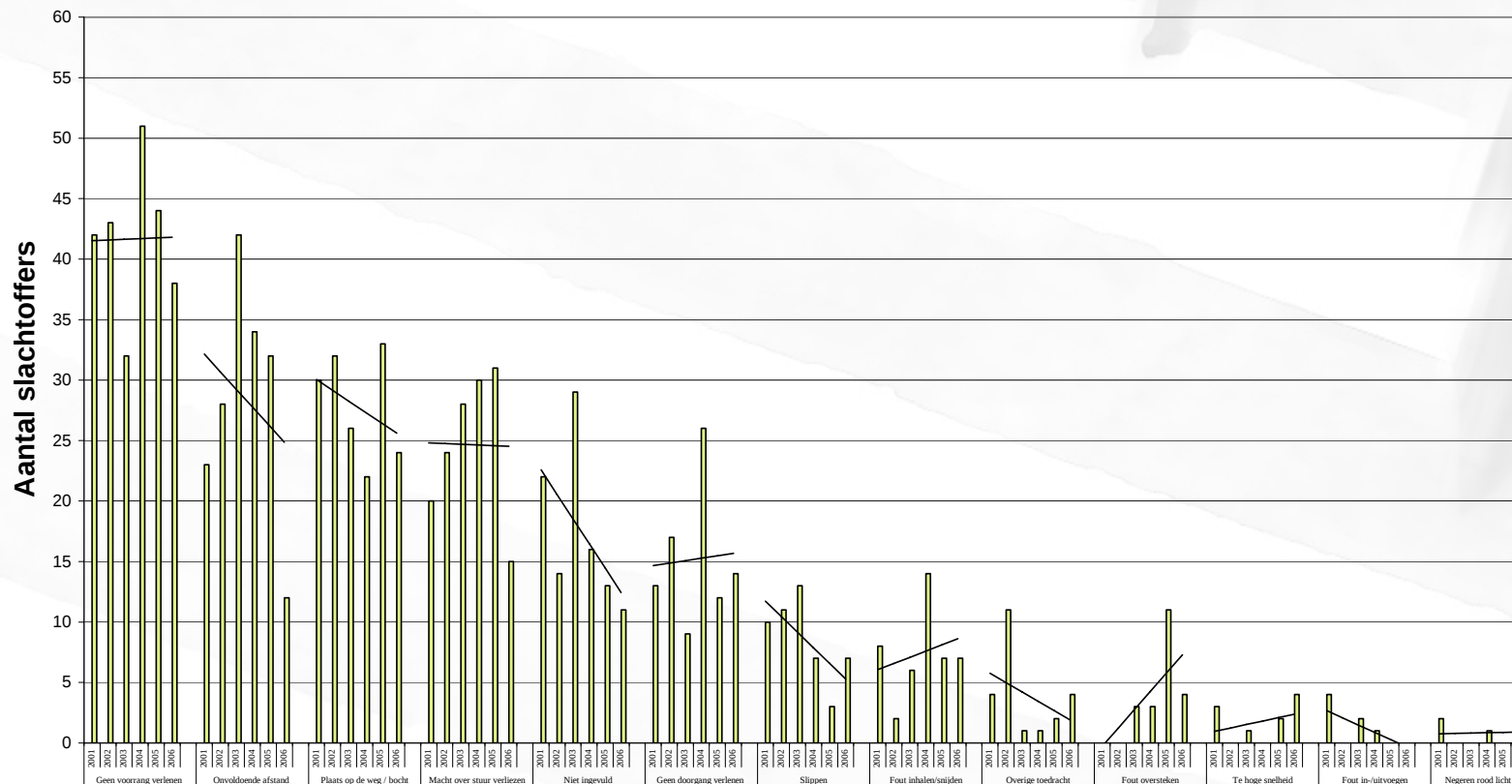
Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Aard van het ongeval



Ontwikkeling ongevallenkenmerken

Toedracht van het ongeval



Workshop Infrastructuur HW

26 feb 2008



Kansen voor openbaar vervoer

1. Typering huidige situatie
2. Opties voor beter openbaar vervoer?



1. Typering van de huidige situatie

- Contract:
Prov.Zuid-Holland is concessie verlener
Contract met ambitie voor reizigersgroei
Arriva is concessiehouder (tot 2014)
Ontwikkelopdracht
- Lijnennet – structuur



Lijnennet - structuur

- PVVP
- Regionale Structuur visie

Sterke punten OV:

- lijnen naar Zuidplein en Dordrecht
- interne buslijnen afgestemd op scholen

Zwakke punten OV:

- beperkt OV tussen kernen onderling
- bustransferium Heinenoord onvoldoende benut en aantrekkelijk voor P&R
- Doorstroming A29



Kaart 3: Zuidvleugelnet OV

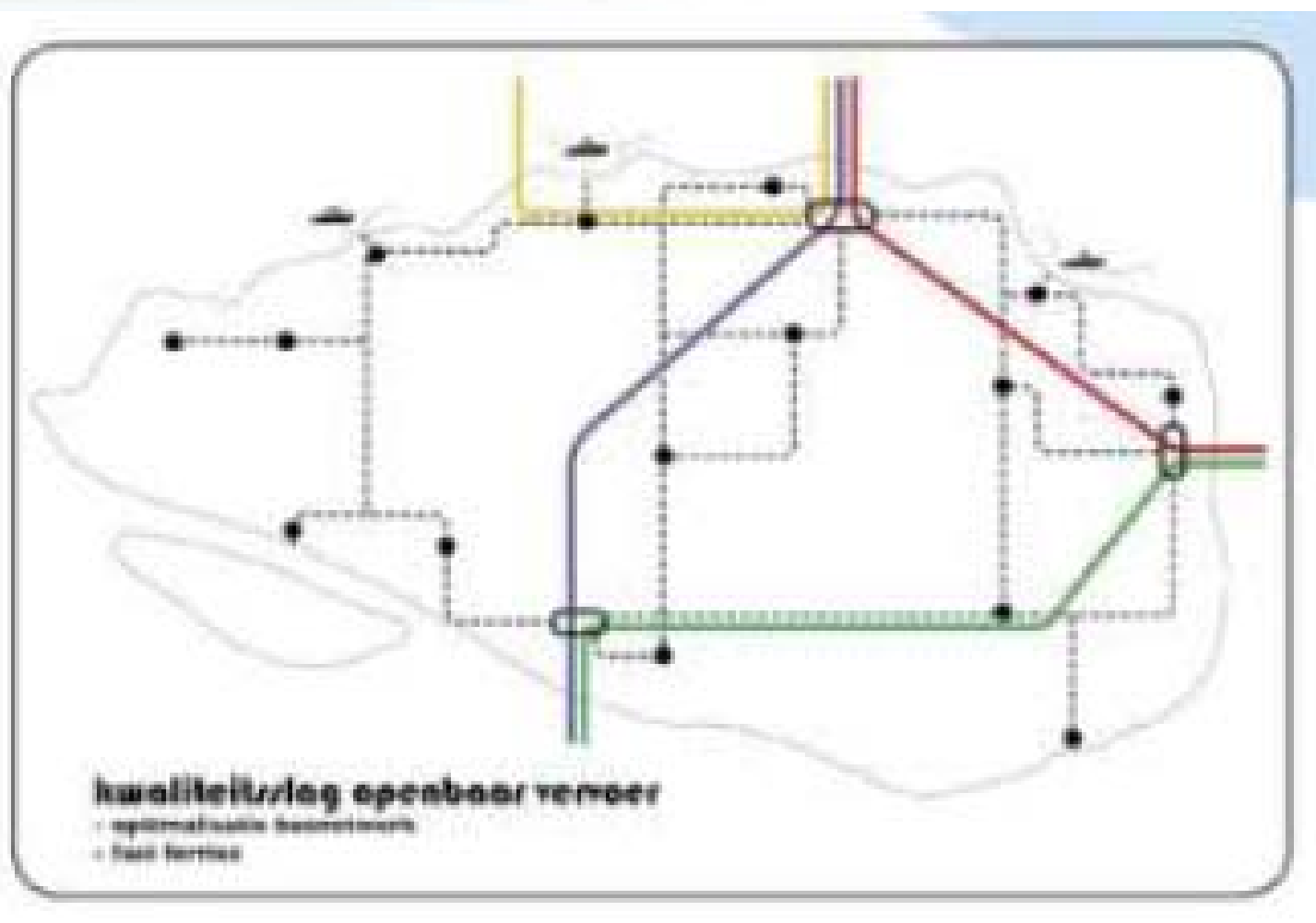
Legende

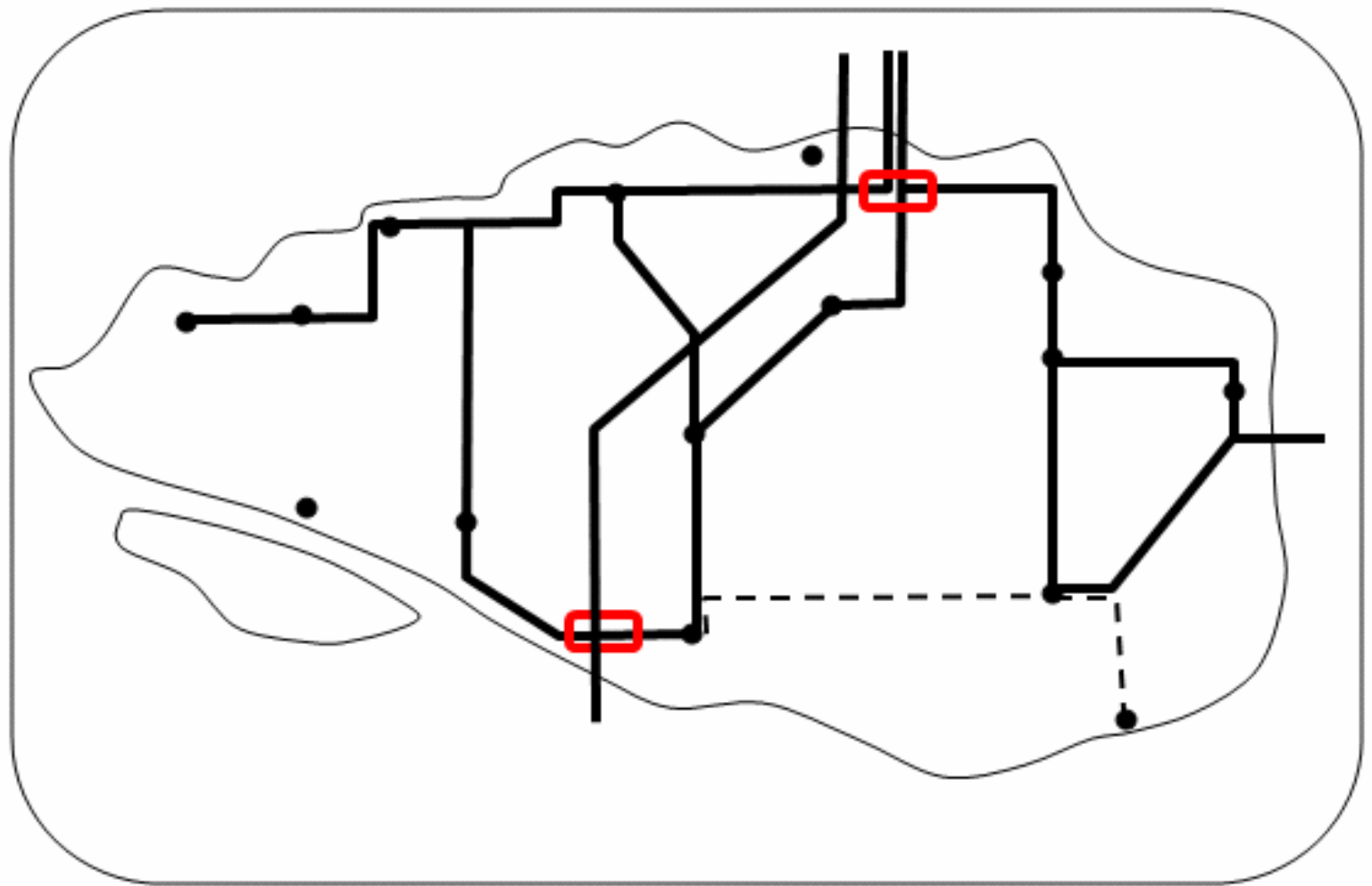
-  Stedenbaan
-  Light-railverbindingen
-  Overig spoor
-  Ontbrekende schakel
-  Oploze lange termijn
-  Snelfuorverbinding

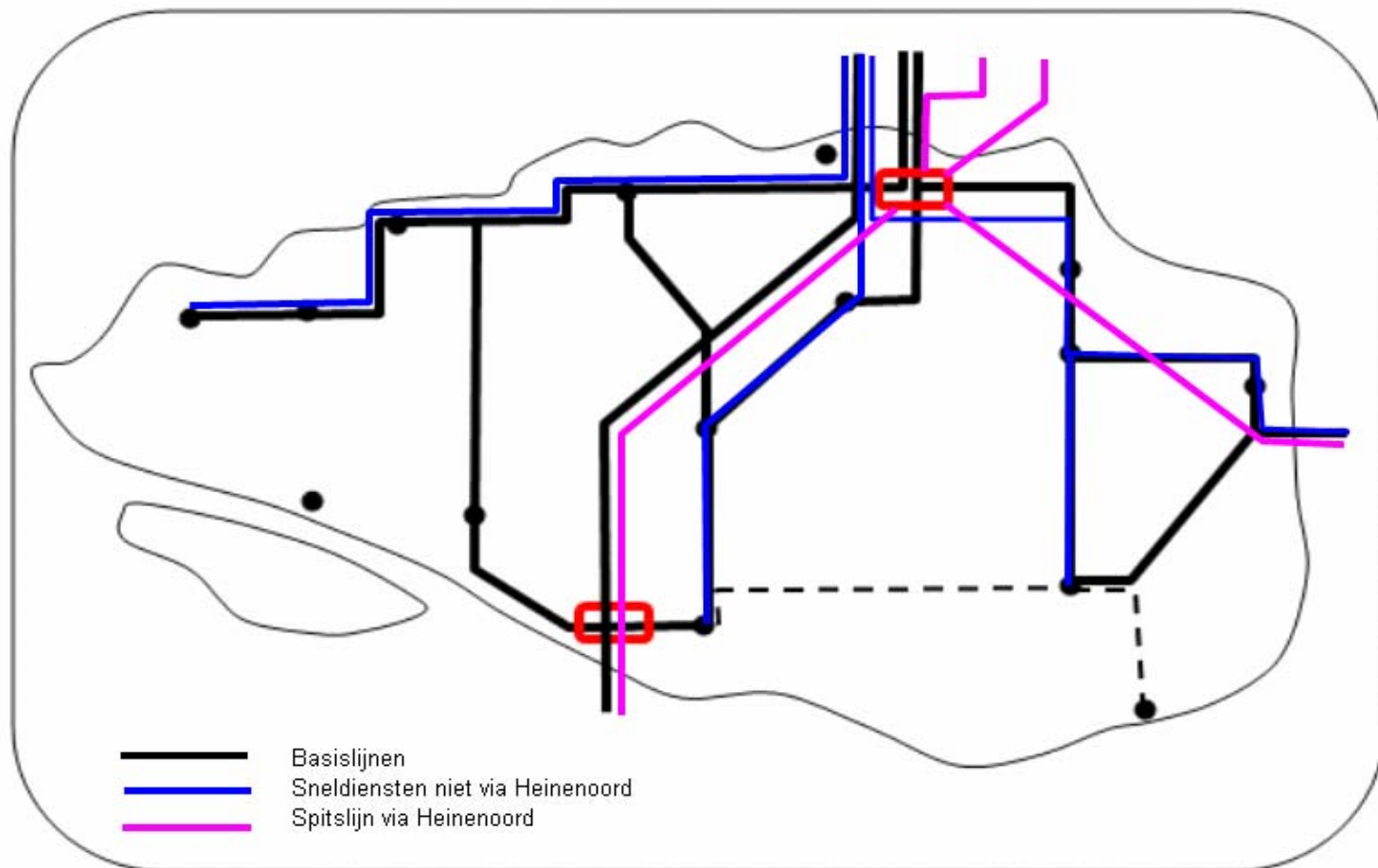


© Provincie Zuid-Holland, versie 10/2010









2. Opties voor beter OV

- Infrastructuur
 - doorstroming voor de bus
 - Heinenoord tunnel
 - Bus op vluchtstrook A29
 - P&R / knooppunten
 - Herkenbaar; allure;
 - structuur afstemmen op OV kansen
 - vb. Uitbreiding Oud-Beijerland
 - samenhang tussen de onderlinge gemeenten
- Nieuwe kansrijke verbindingen



Heinenoordtunnel





Idee: creëer doorsteek naar parallelweg voor de bus



Voorbeeld: Muiden A1



2. Opties voor beter OV

- Infrastructuur
 - doorstroming voor de bus
 - Heinenoord tunnel
 - Bus op vluchtstrook A29
 - P&R / knooppunten
 - Herkenbaar; allure;
 - structuur afstemmen op OV kansen
 - vb. Uitbreiding Oud-Beijerland
 - samenhang tussen de onderlinge gemeenten
- Nieuwe kansrijke verbindingen



Idee: knooppunt



Impressie busstation

2. Opties voor beter OV

- Infrastructuur
 - doorstroming voor de bus
 - Heinenoord tunnel
 - Bus op vluchtstrook A29
 - P&R / knooppunten
 - Herkenbaar; allure;
 - structuur afstemmen op OV kansen
 - vb. Uitbreiding Oud-Beijerland
 - samenhang tussen de onderlinge gemeenten
- Nieuwe kansrijke verbindingen



Tot slot

- Betrek bij planvorming tijdig het OV
- Formuleer OV-doelen in GVVP's
- Zoek naar slimme en creatieve oplossingen
- Investeer in kwaliteit



Dank voor uw aandacht

