

Gemeente Brielle

GVVP Brielle
Een mix van bereikbaarheid, veiligheid en
verblijfskwaliteit
Visiedocument

Gemeente Brielle

GVVP Brielle

Een mix van bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit

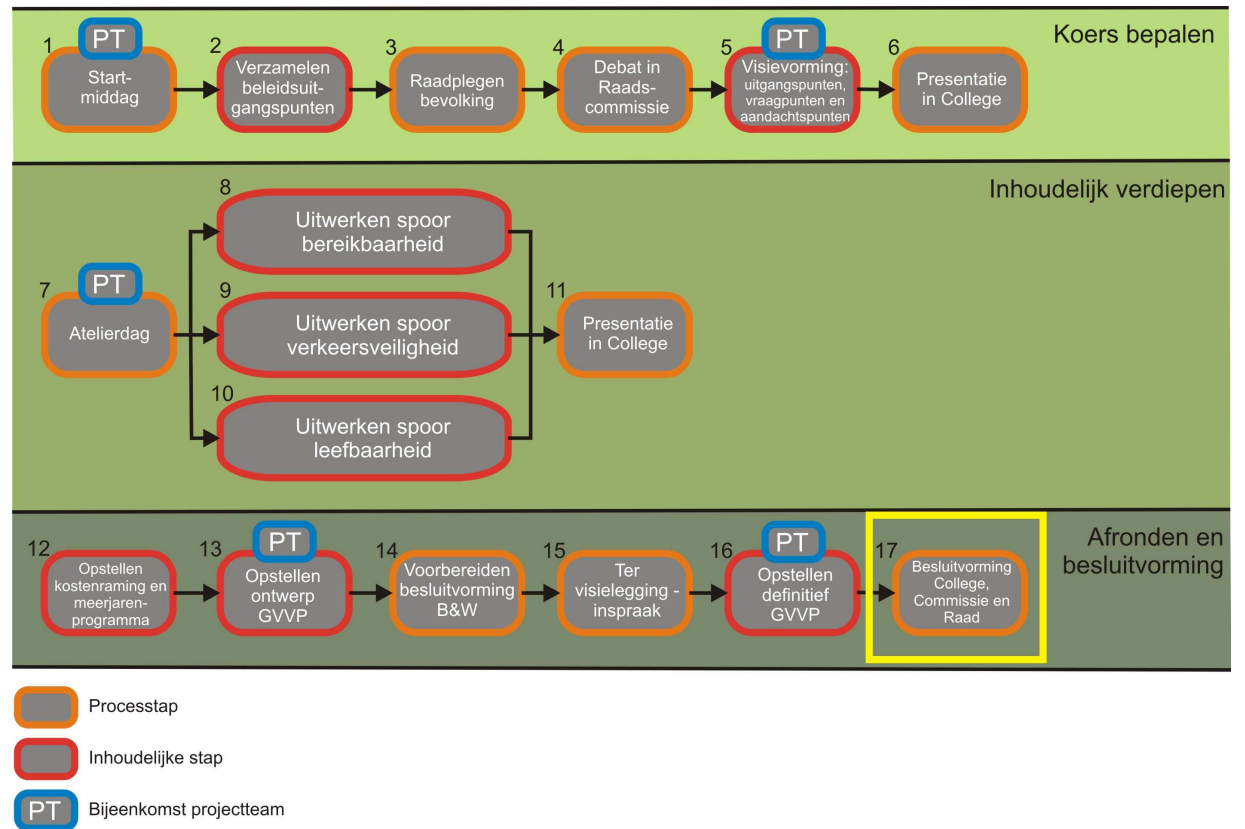
Visiedocument

Datum		31 augustus 2009
Kenmerk		BRL015/Lti/0119
Eerste versie		20 juli 2007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Brielle
Titel rapport	GVVP Brielle Een mix van bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit Visiedocument
Kenmerk	BRL015/Lti/0119
Datum publicatie	31 augustus 2009
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer A. de Ronde
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer P. van der Graaff en mevrouw I. de Laat
Projectomschrijving	Het visiedocument vormt samen met het uitvoeringsplan het volledige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). Deze rapportage, het visiedocument, is voorzien van zowel ambtelijke als bestuurlijke input. In deze rapportage ligt in hoofdlijnen de richting voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren vast.
Trefwoorden	GVVP, visiedocument, Brielle, bereikbaarheid, leefbaarheid, verblijfskwaliteit

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Het doel	2
1.3	Visierrapport	2
1.4	Stand van zaken in het tijdspad	2
2	Inventarisatie	4
2.1	Beleid	4
2.1.1	Nota Mobiliteit	4
2.1.2	Stadsregio Rotterdam	4
2.1.3	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	5
2.1.4	Gemeentelijk beleid	5
2.2	Nieuwbouwprojecten	7
2.3	Toekomstige infrastructurele maatregelen	8
3	Analyse bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit	10
3.1	Bereikbaarheid	10
3.2	Veiligheid en verblijfskwaliteit	13
3.3	Verkeersveiligheidsanalyse	18
3.3.1	Brielle algemeen	18
3.3.2	Specifieke locaties	20
4	Hoofdthema's GVVP	23
	Bijlage	
1	Parkeernormen woningen ASVV 2004	



Figuur 1.1: Plan van Aanpak GVVP Brielle, de stand van zaken in het tijdspad

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Brielle kent geen specifiek plan waarin het Verkeers- en Vervoersbeleid is vastgelegd. Afgelopen jaren is er veel veranderd, zowel binnen de gemeente als daarbuiten. Daarom heeft de gemeente aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een integraal plan te ontwikkelen waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente voor de korte, middellange en lange termijn wordt beschreven, voortbouwend op de verschillende visies en beleidsplannen en rekening houdend met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Het doel

Het GVVP heeft als doel het terugdringen van de nadelige effecten van verkeer en vervoer op de dagelijkse leefomgeving, zodanig dat er een gezond evenwicht ontstaat tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit.

Het resultaat is een bestuurlijk vastgesteld GVVP waarin een uitgebreide inventarisatie plaatsvindt van beleid, gemeentelijke wegen en een analyse van de knelpunten. Daarnaast omvat het een

maatregelenplan met daarin de kosten van de maatregelen en acties om de gewenste situatie te bereiken.

1.3 Visierrapport

Het opstellen van een visierrapport is de opmaak voor de aandachtspunten van het GVVP. De uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten zijn vastgelegd in dit document. In dit document wordt de inventarisatie op verschillende punten beschreven en wordt een visie gevormd voor het verkeer en vervoer in de gemeente Brielle. In de latere stappen in het proces kan hier steeds naar worden teruggegrepen. Het is nadrukkelijk een 'levend' tussenproduct: inzichten die verderop in het proces worden opgedaan, kunnen aanleiding geven tussendoor de visie op onderdelen bij te stellen.

1.4 Stand van zaken in het tijdspad

In figuur 1.1 is het plan van aanpak opgenomen zoals is overeengekomen bij aanvang van de opdracht. Het figuur geeft aan dat op dit moment het definitieve GVVP is opgesteld en ter besluitvorming aan de raadscommissie en raad voor ligt (stap 17).

In het voorjaar 2007 is gestart met het inventariseren van de gegevens. Als onderdeel daarvan is ook een inventarisatieavond gehouden voor de bevolking en belanghebbenden. Tot drie weken na deze avond heeft de bevolking haar reactie kunnen geven bij de gemeente. In bijlage 19 zijn de binnengekomen reacties gebundeld in een reactienota. In dezelfde periode heeft er ook een inventarisatie in de raadscommissie plaatsgevonden.

De inventarisatiefase is afgerond door het opstellen van het Visiedocument. Dit document is vastgesteld in het College van B&W van 2 oktober 2007. Op 16 oktober 2007 is het Visiedocument informeel besproken in de commissie Grondgebied.

Het Uitvoeringsplan 2009-2020 is samen met het visiedocument in de raad van 21 oktober 2008 vrijgegeven voor inspraak. De inspraak heeft plaatsgevonden van 17 december 2008 tot en met 28 februari 2009. Het GVVP is naar aanleiding van de reacties aangepast naar het nu voorliggende definitieve document. Het GVVP treedt in werking na goedkeuring door de Raad.

2 Inventarisatie

Om een GVVP vorm te kunnen geven, is het belangrijk om te weten wat er speelt binnen een gemeente. Hierbij gaat het niet alleen om verkeerskundige zaken maar ook zaken die invloed hebben op het verkeer. In dit hoofdstuk wordt in het kort beschreven welke basisgegevens worden meegenomen bij het opstellen van het GVVP.

2.1 Beleid

Een gemeente heeft met verschillende beleidsniveaus te maken. Voor de gemeente Brielle geldt dat zij naast het landelijk en provinciaal beleid ook nog te maken hebben met het beleid van de Stadsregio Rotterdam. Daarnaast heeft de gemeente eigen beleid dat van invloed kan zijn op het verkeers- en vervoersbeleid. In deze paragraaf worden de verschillende beleidspunten die van belang zijn voor het opstellen van het GVVP benoemd.

2.1.1 Nota Mobiliteit

Het motto van de nieuwe Nota Mobiliteit is: sneller, schoner en veiliger van deur tot deur. Het motto van de gemeente Brielle ‘ een mix van bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit’ sluit hier goed op aan.

De Nota Mobiliteit geeft het beleid van Rijkswaterstaat weer. De links voor de gemeente Brielle met de Nota Mobiliteit zijn met name de A15 en N57.

Voor zowel de A15 als de N57 zijn studies in gang gezet om de doorstroming te verbeteren. Op het moment dat op beide wegen de doorstroming wordt verbeterd, betekent dit voor Brielle dat zowel de bereikbaarheid als de veiligheid¹ wordt vergroot.

2.1.2 Stadsregio Rotterdam

De Stadsregio Rotterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten op het gebied van ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, economie, werkgelegenheid, verkeer en vervoer, milieu, groen, zorg, werk en inkomen. De gemeente Brielle is partner van Stadsregio Rotterdam en sluit zich daarmee aan op het vigerende beleid van de Stadsregio.

De projecten die voor de gemeente Brielle van belang zijn worden in tabel 2.1 op de volgende pagina weergegeven. Deze projecten staan beschreven in het Regionale Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RIVV) en het uitvoeringsprogramma dat gekoppeld is aan het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP).

¹ In hoofdstuk 3 geeft de verkeersveiligheidsanalyse weer dat er op de N57 relatief veel ongevallen plaatsvinden.

projecten	jaartal
<i>rijksprojecten:</i>	
A15 Maasvlakte - Vaanplein	2007-2016
netwerkanalyse aansluitingen HWN - OWN	2009-2015
N57 (capaciteit en veiligheid)	2018-2020
<i>regionale projecten:</i>	
kruising N57 – Groene Kruisweg (N218)	2010-2013

Tabel 2.1: Belangrijke projecten Stadsregio voor de gemeente Brielle

De Stadsregio heeft met het ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken gemaakt ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid van de N57. De Stadsregio zorgt voor de bouw van een afzonderlijke fietsbrug naast de Harmsenbrug, die Rijkswaterstaat in beheer en onderhoud neemt. Na de bouw van de fietsbrug zorgt Rijkswaterstaat voor de realisatie van een tweede rijstrook voor autoverkeer aan de oostzijde van de Harmsenbrug.

In 2007 heeft Rijkswaterstaat drie rotondes ter plaatse van de kruisingen van de N57 met de N495 (Nieuweweg), N496 (Zwartedijk) en N497 (Amnesty Internationlaan) gerealiseerd. Het bestaande inhaalverbod op de N57 wordt over de hele lengte op Voorme doorgetrokken. In 2007 is een planstudie gestart naar een passende maatregel op de kruising van de Groene Kruisweg met de N57 (ongelijkvloerse kruising of een turborotonde). De uitvoering van het uiteindelijke plan staat gepland voor 2010-2013.

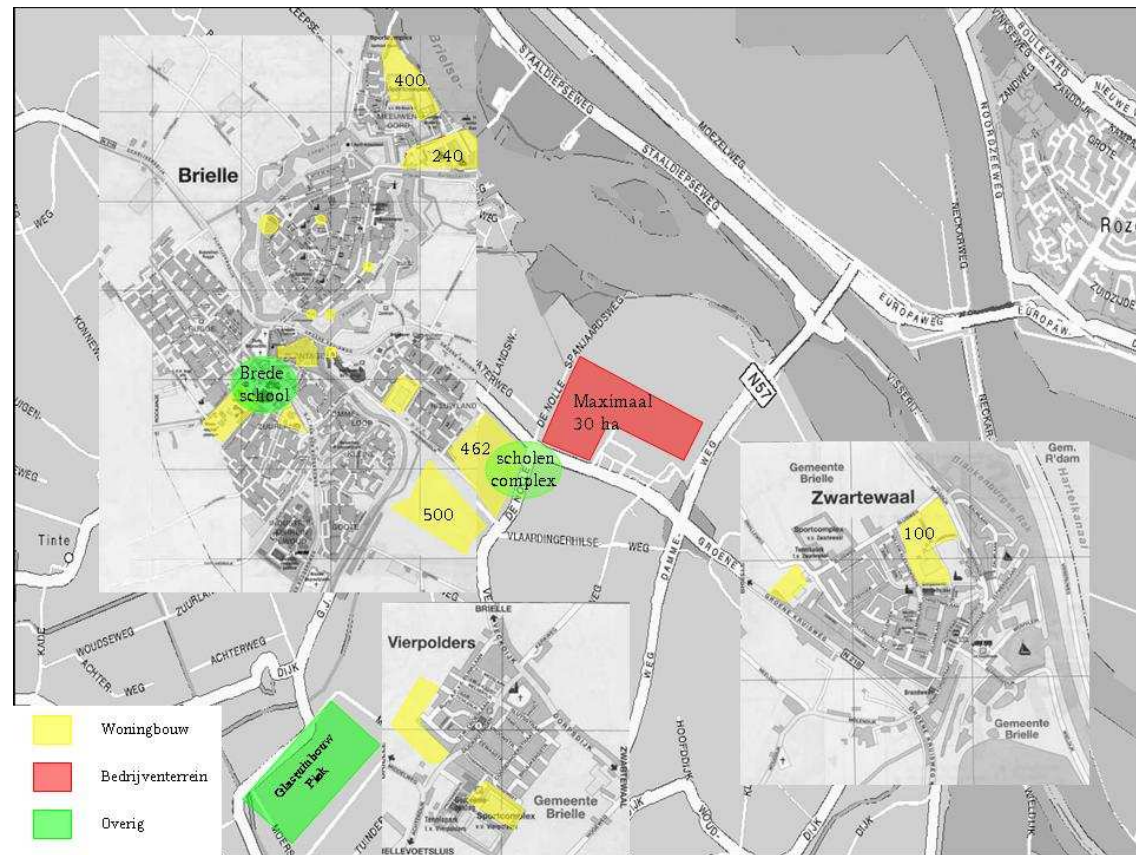
2.1.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Omdat de gemeente Brielle valt onder de Stadsregio Rotterdam is het beleid van de provincie in directe lijn van weinig invloed voor de gemeente. Het beleid is namelijk door de Stadsregio meegenomen in het RVVP en hiermee indirect van toepassing op Brielle.

In de gemeente liggen twee provinciale wegen, de N218 (Groene Kruisweg) en de N494 (Kanaaldijk-west). In juni 2007 heeft de provincie Zuid-Holland opdracht verleend aan Goudappel Coffeng voor een trajectstudie naar de integrale aanpak van het traject N218 gelegen tussen de N15 en N57 in de gemeenten Westvoorne en Brielle. Tussen 2008 en 2013 wordt een verkenning uitgevoerd en besluitvorming verwacht ten behoeve van de verbetering van de doorstroming en veiligheid op de N218. Voor de N494 worden in de nabije toekomst geen grote aanpassingen voorgesteld.

2.1.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Brielle heeft een Strategische Visie opgesteld waarin voor alle beleidsterreinen een visie is geformuleerd en welke richting geeft aan het beleid in de komende tien jaar. De ambitie voor verkeer en vervoer is een goede mix van veiligheid,



Kaart 2.1: Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 in de gemeente Brielle; stand van zaken juni 2007 ten behoeve van berekeningen verkeersmodel

bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verblijfskwaliteit, passend bij de functie van Brielle in zijn geheel maar ook bij de karakteristiek van de verschillende gebieden in Brielle. Daarom zijn er twee hoofdlijnen opgesteld:

1. Gemeentebreed: de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen mogelijk maken voor iedereen.
2. Gemeentegerichte: per gebied een verkeersinrichting realiseren waarbij veiligheid, bereikbaarheid, vervoerskwaliteit en verblijfskwaliteit met elkaar in een bij dat gebied passend evenwicht zijn.

Met name het beleidsveld ruimtelijke ordening en volkshuisvesting heeft raakvlak met het beleid verkeer en vervoer. Hierbij gaat het met name om het inrichten van de openbare ruimte en het landelijk gebied.

Bovenstaande visie over verkeer en vervoer is opgenomen in het collegeprogramma van 2006–2010. In dit programma is de visie verder uitgewerkt in een pakket van gewenste maatregelen.

2.2 Nieuwbouwprojecten

De gemeente Brielle gaat de komende jaren flink uitbreiden. Tot en met 2020 worden ongeveer 2.000 woningen gebouwd. De grootste nieuwbouwprojecten zijn Nieuwland-Oost, Oude Goote en Meeuwenoord. Het bedrijventerrein Seggelant breidt uit ook verder

uit. Daarnaast wordt de glastuinbouw gebundeld tussen de Rijksstraatweg en de Prinsenweg.

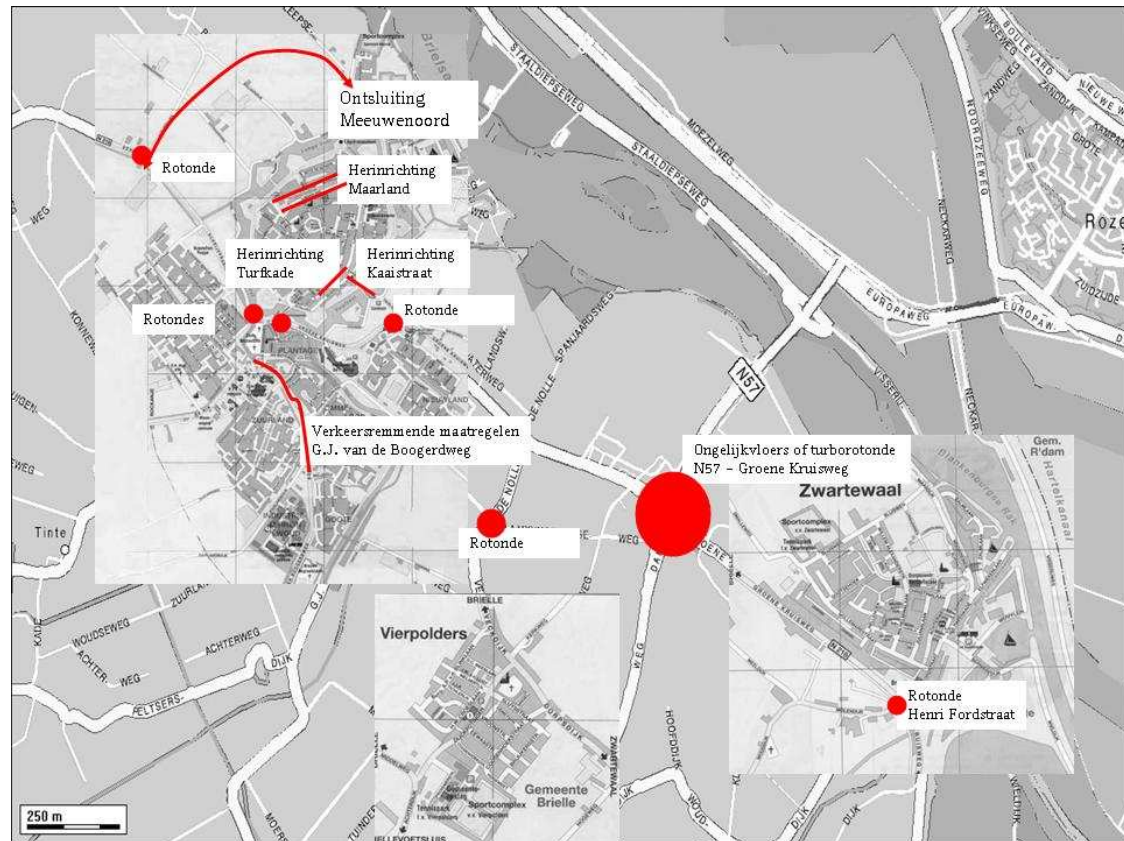
De gemeente Brielle gaat in de komende jaren op twee locaties een scholencomplex opzetten. Op de eerste locatie, in de wijk Zuurland, zijn de deuren van de brede school in 2008 geopend.. De tweede locatie is gelegen in de nieuwbouwwijk Nieuwland. Realisatie van het scholencomplex staat gepland voor 2010/2011.

Op de pagina hiernaast is op kaart 2.1 aangegeven waar alle nieuwbouwplannen plaatsvinden.

2.3 Toekomstige infrastructurele maatregelen

Voor de komende jaren zijn verschillende infrastructurele maatregelen gepland in de gemeente Brielle, zowel door de gemeente als door de provincie Zuid-Holland en Stadsregio Rotterdam. Op kaart 2.2 staan de belangrijkste alle infrastructurele maatregelen tot 2012 aangegeven.

Op de Groene Kruisweg worden vier rotondes aangelegd op kruispunten waar het verkeer nu wordt verwerkt via vri's. Vanaf 2010 wordt het kruispunt Groene Kruisweg (N218) en N57 omgevormd tot een ongelijkvloerse kruising. Doordat de Stadsregio Rotterdam bij het Rijk extra aandacht heeft gevraagd voor de



Kaart 2.2: Infrastructurele maatregelen tot 2012 in de gemeente Brielle; stand van zaken juni 2007 ten behoeve van berekeningen verkeersmodel

problematische doorstroming op de N57, is het project naar voren geschoven.

Verder wordt een rotonde aangelegd ter hoogte van Zwartewaal en op het kruispunt Hossenbosdijk en de Nolle.

Naast de aanleg van rotondes, gaat de gemeente in de binnenstad een drietal wegen herinrichten en worden er op de G.J. van de Boogerdweg verkeersremmende maatregelen genomen, met name om de veiligheid van schoolgaande kinderen te vergroten.

3 Analyse bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit

In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de huidige situatie op het gebied van de bereikbaarheid van Brielle en de veiligheid en verblijfskwaliteit in Brielle.

	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom
erftoegangsweg	30	60
gebiedsontsluitingsweg	50	80
stroomweg	n.v.t.	80/100

Tabel 3.1: Wegtypen Duurzaam Veilig

De wegen buiten de bebouwde kom zijn in het beheer bij Waterschap Hollandse Delta, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat.

Op de wegen van Waterschap Hollandse Delta (60 km/h) zijn, zowel subjectief als objectief, weinig problemen. Waterschap Hollandse Delta investeert in de verkeersveiligheid door de aanleg van fietspaden langs deze wegen. De wegen van de provincie Zuid-Holland (N218) en Rijkswaterstaat (N57) zorgen met name voor bereikbaarheidsproblemen, waardoor ook veiligheidsproblemen ontstaan. In paragraaf 3.1 wordt hier verder op ingegaan.

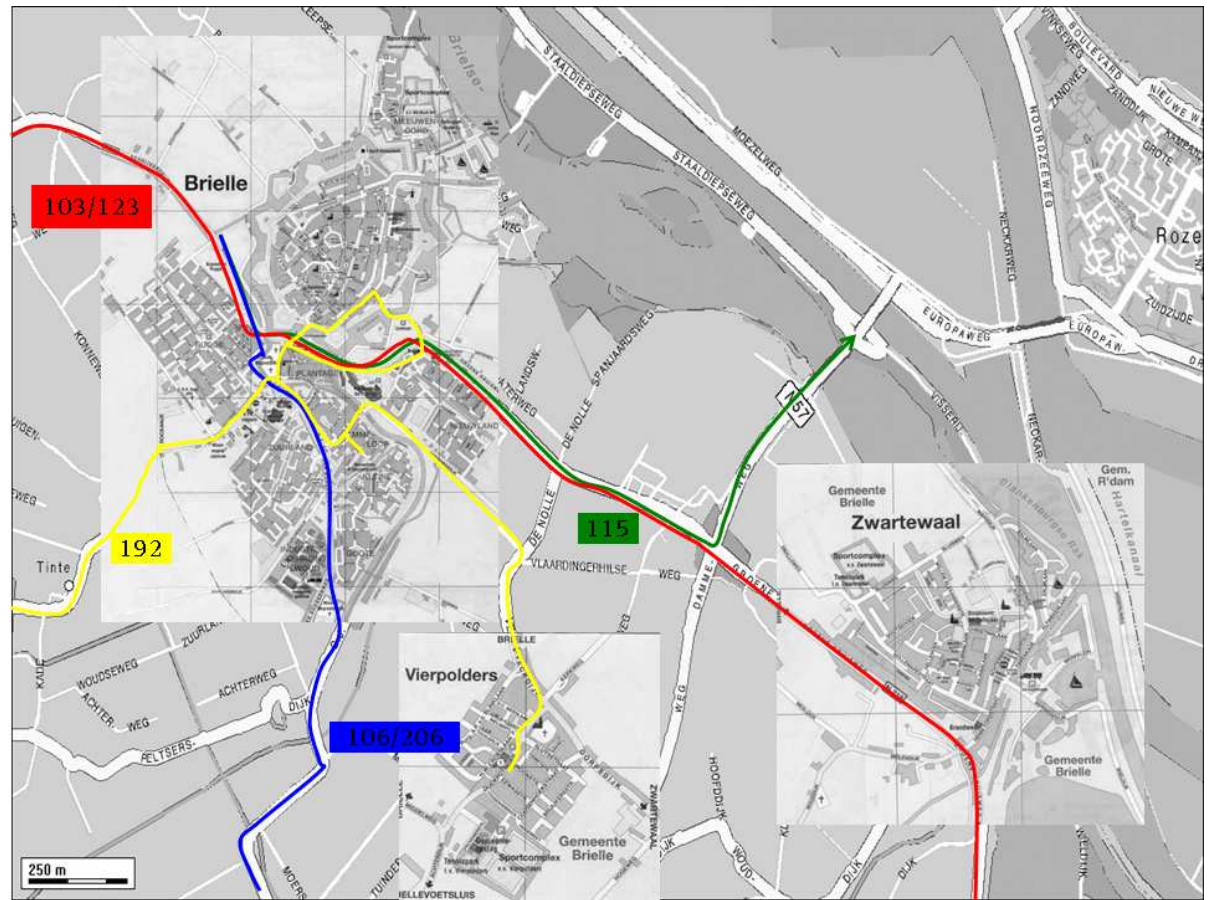
Binnen de bebouwde kom zijn, op de Groene Kruisweg (N218) na, alle wegen in beheer van de gemeente Brielle. De maximumsnelheid van 50 km/h is maar op drie wegen in Brielle toegestaan. Dit zijn de N218, de Rik en de G.J. van den Boogerdweg. Zowel de gemeente als de provincie hebben plannen om infrastructurele maatregelen te treffen op deze wegen (zie pagina 3) om de veiligheid te verbeteren.

De laatste categorie binnen de bebouwde kom zijn de verblijfsgebieden (30 km/h). Bij deze wegen zijn er problemen op het gebied van veiligheid en de verblijfskwaliteit. In paragraaf 3.2 wordt hier daarom verder op ingegaan.

3.1 Bereikbaarheid

Wegen

De N57 loopt ten oosten van Brielle en takt aan op de A15. Deze ontsluiting werkt niet optimaal, waardoor het verkeer stil staat voor de aansluiting. Dit slaat met name in de ochtendspits terug tot voorbij Vierpolders. Door de slechte doorstroming op de N57, sluipt het verkeer via Vierpolders en de N218 naar de N57. Uit een kentekenonderzoek in Vierpolders (juni 2007) blijkt dat in de ochtendspits 30% van het verkeer sluiptverkeer is.



Kaart 3.1: Busvervoer in de gemeente Brielle (stand mei 2009)

Rijkswaterstaat gaat in de komende jaren maatregelen treffen aan de N57 die ervoor moeten zorgen dat de doorstroming op deze weg verbeterd. Op kaart 2.2 staat aangegeven welke maatregelen worden getroffen. Door het verbeteren van de doorstroming op de N57 verbetert de doorstroming op de N218 ook.

Conclusie: de komende jaren worden op de N57 verschillende infrastructurele maatregelen genomen, waardoor de doorstroming op de N57 en N218 verbetert. Verwacht mag worden dat het sluipverkeer in Vierpolders dan minimaliseert.

Openbaar Vervoer

Er zijn een achttal buslijnen die door de gemeente Brielle rijden. Op de hiernaast getoonde kaart 3.1 is de routing van de buslijnen te zien:

- 115: Brielle - Rozenburg - Spijkenisse;
- 103/123: Rockanje - Brielle - Spijkenisse (via Zwartewaal);
- 106/206: Brielle - Hellevoetsluis - Spijkenisse;
- 192: Vierpolders - Brielle - Tinte (buurtbus).

Wat opvalt, is een bundeling van de meeste lijnen op de Groene Kruisweg. Het zijn veelal 'doorgaande, snelle' routes, waar ov-reizigers vanaf de Groene Kruisweg op kunnen stappen. Voor het

ontsluiten van de Binnenstad en Vierpolders rijdt buurtbus lijn 192.

Daarnaast rijden er over de dag verspreid enkele busritten naar de Maasvlakte.

Op hoofdlijnen is het openbaar vervoer aanbod in Brielle goed te noemen. Er zijn nog wel enkele wensen die bij de nieuwe OV-concessie voor Voorne-Putten ingebracht kunnen worden:

- Uitbreiding van busdiensten naar de havengebieden (bijvoorbeeld Maasvlakte).
- Verbeterde OV-bediening van Vierpolders door buslijn 106 naar Hellevoetsluis via de Middelweg en Achterdijk te laten rijden; hierdoor is Vierpolders ook in het weekend en in de avond met OV bereikbaar.

Conclusie: openbaar vervoer is in grote lijnen goed in orde. Wel is een betere OV-bediening voor Vierpolders gewenst.

3.2 Veiligheid en verblijfskwaliteit

De problemen in Brielle zijn met name aanwezig op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. De problemen omschrijvend, kan een vierdeling worden gemaakt:

1. inrichting Duurzaam Veilig;
2. zwaar transport/bevoorrading;
3. langzaam verkeer;
4. parkeren.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig fase I heeft in Brielle geresulteerd in het benoemen van erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Zoals aangegeven in het begin van dit hoofdstuk heeft Brielle drie wegen waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h. Op de overige wegen binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.

Veel wegen in Brielle zijn van oudsher zo ingericht dat de inrichting past bij een 30 km/h-regiem. Echter een aantal wegen zijn aangewezen als erftoegangswegen maar stralen dit niet uit. Voorbeelden van deze wegen zijn de Anna Hoevestraat, Hollemarestraat, Reede en Slagveld. Daarnaast zijn er wegen waar de gemeente wel de inrichting heeft aangepast, maar waar door relatief hoge intensiteiten op de weg de weggebruikers toch een onveilig gevoel hebben.

Beide klachten zijn landelijk veel voorkomend na invoering van Duurzaam Veilig. Dit komt omdat niet alle erftoegangswegen een gelijke functie hebben. Wegen zoals de Anna Hoevestraat en Dijkpotingen hebben een buurtontsluitende functie. Op deze wegen komt al het verkeer uit de wijk samen, zowel auto's als fietsers. En daarnaast rijdt over deze wegen vaak vrachtverkeer. Het probleem dat dan ontstaat is dat al dit verkeer gebruik maakt van dezelfde rijbaan.

Een ander gevolg van het niet juist inrichten van wegen naar het principe van Duurzaam Veilig is dat de snelheid van 30 km/h niet wordt afgedwongen. Voorbeelden hiervan zijn Maarland Noordzijde, Gootsehoek en Welleweg. Met name bewoners en langzaam verkeersdeelnemers hebben vaak het gevoel dat de snelheid te hoog is. Of dit ook werkelijk zo is, is niet bekend.

Conclusie: gemeente Brielle dient met name aandacht te besteden aan het veilig maken van de inrichting van buurtontsluitingswegen in 30 km/h-gebieden. Daarnaast is het van belang te kijken hoe de snelheid van 30 km/h kan worden afgedwongen.

Zwaar transport/bevoorrading

Zwaar vrachtverkeer zorgt op een aantal wegen in Brielle voor problemen. De wegen waar het hier met name om gaat, zijn de Anna Hoevestraat, Welleweg, Maarland Noordzijde en Kaaistraat. Bij de eerste twee straten rijdt het vrachtverkeer door de woonwijk heen om zo via een kortere route de bestemming te bereiken. Op de Kloosterweg liggen namelijk een aantal bedrijven die met enige regelmaat worden bevoorradt via dit vrachtverkeer. De eigenlijke route voor het vrachtverkeer is via de N218 en de Aelbrechtseweg (Oostvoorne) naar de Kloosterweg. Echter veel vrachtwagenchauffeurs kiezen voor de kortste route.

In de binnenstad van Brielle wordt het vrachtverkeer op de Kaaistraat en Maarland Noordzijde als probleem gezien. Voor beide wegen geldt dat zij niet zijn ingericht om vrachtverkeer te verwerken. Het vrachtverkeer zorgt voor een onveilig gevoel en geluidsoverlast. Op dit moment is er geen alternatief voor het vrachtverkeer. Met de komst van de westelijke ontsluiting van Meeuwenoord, ontstaat een alternatief voor het vrachtverkeer en kan wellicht een vrachtwagenverbod worden ingevoerd op het Maarland. Op de Kaaistraat geldt op dit moment al een vrachtwagenverbod, maar gezien de klachten houdt het vrachtverkeer zich hier klaarblijkelijk niet aan.

Het bevoorraden van de binnenstad door vrachtverkeer zorgt op sommige plaatsen voor problemen. Op dit moment kan iedere

vrachtwagen de binnenstad van Brielle inrijden op ieder tijdstip van de dag. Dit zorgt voor opstoppingen in het centrum als gevolg van keren van de vrachtwagen, et cetera, en daarnaast wordt door het zware vrachtverkeer de infrastructuur beschadigd. Hierdoor moet meer onderhoud aan de wegen worden gepleegd. De gemeente wil de mogelijkheden bekijken om het vrachtverkeer te beperken in tijd en lengte².

Conclusie: voor de binnenstad van Brielle een beleid vaststellen voor de toegang van vrachtverkeer. Daarnaast bekijken wat mogelijk is om het vrachtverkeer te weren uit de Anna Hoevestraat en de Welleweg.

Langzaam verkeer

Gemeente Brielle heeft op dit moment twee knelpunten op het gebied van langzaam verkeer. De Venkelstraat – Pieter van der Wallendam is voor fietsers niet duidelijk ingericht en zorgt voor een onveilig gevoel. Verder zijn diverse straten zoals de Anna Hoevestraat niet fietsvriendelijk ingericht. Doordat veel (vracht)verkeer gebruikt maakt van deze wegen, is het wenselijk de fietsers een eigen plek op de weg te geven.

² Gemeente Schoonhoven heeft de volgende twee regels ingesteld voor vrachtverkeer in het centrum: 1. maximumlengte van 9 meter; 2. enkel toegestaan van maandag tot en met vrijdag tussen 06.00 en 12.00 uur.

Door het verleggen van een deel van het basis- en voortgezet onderwijs naar het oosten van Brielle (Nieuwland-Oost), gaan de fietsstromen veranderen. Fietsers zijn nu met name georiënteerd van noord naar zuid en daar sluit het fietsnetwerk op aan. Maar ook door de nieuwbouw (Nieuwland-Oost, Oude Goote) oriënteert het fietsverkeer zich in de toekomst meer op de richting van west naar oost. Het fietsnetwerk dient hier op aan te sluiten.



Kaart 3.2: Fietsverbindingen

Conclusie: het fietsnetwerk van Brielle dient te worden uitgebreid in de richting oost-west. Daarnaast dienen de knelpunten en aandachtspunten zoals hierboven omschreven apart te worden bekeken.

Parkeren

Van de parkeerproblemen in Brielle kan een driedeling worden gemaakt:

1. parkeren in de binnenstad;
2. parkeren in de woonwijken;
3. parkeren bij nieuwbouw.

1. Parkeren in de binnenstad:

In de woonstraten in de binnenstad is op verschillende plaatsen een krapte aan parkeerplaatsen (bijvoorbeeld Maarland). De tijd waarop de krapte ontstaat is sterk afhankelijk van het motief van parkeren.

De gemeente Brielle kent sinds 2006 in een aantal straten een blauwe zone. Het is vanwege specifieke knelpunten (in tijd en plaats) wenselijk de parkeerregulering, indien mogelijk, beperkt uit te breiden.

Gezien de omvang van het centrum en de parkeerproblematiek wordt op dit moment niet gedacht aan betaald parkeren.

2. Parkeren in de woonwijken:

Het autobezit per huishouden is de afgelopen jaren gestegen. Hierdoor ondervinden bestaande woonwijken overlast van fout geparkeerde auto's. Dit speelt ook in Brielle (bijvoorbeeld Gootshoek). Daarnaast zijn er in de wijken parkeerproblemen bij basisscholen en winkelcentrums.

In bestaande wijken is vaak geen ruimte om het aantal parkeerplaatsen uit te bereiden. Op het moment dat extra parkeerplaatsen worden aangelegd, gaat dit ten kosten van de groenvoorziening in de wijk. De gemeente wil een beleidslijn hoe ze om dienen te gaan met de aanvraag van meer parkeerplaatsen in bestaande woonwijken.

3. Parkeren bij nieuwbouw:

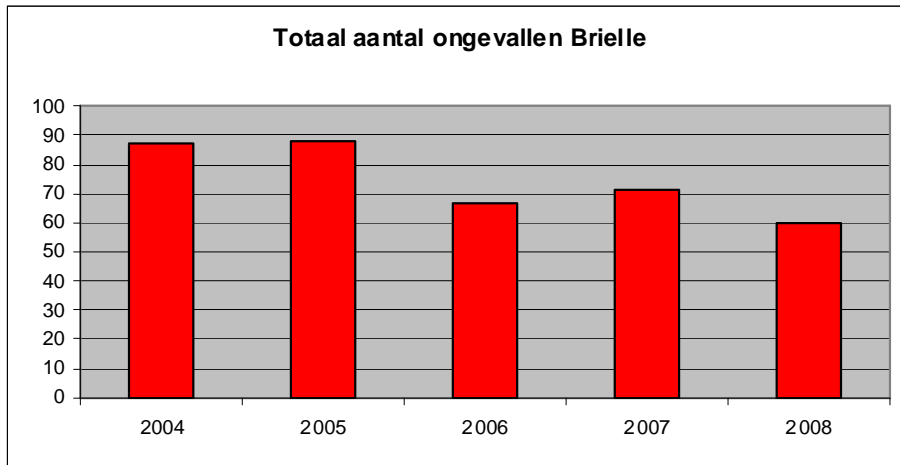
Gemeente Brielle heeft op dit moment geen algemeen geldende parkeernormen voor nieuwbouw. Dit geldt zowel voor woningen als andere gebouwen waarbij parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Het is wenselijk om de normen van de ASVV te gebruiken bij het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw om ook in de toekomst voldoende parkeerplaatsen in de wijk te hebben. Op deze manier moeten problemen als in de bestaande wijken worden voorkomen. In bijlage 1 worden de ASVV normen weergegeven.

Conclusie:

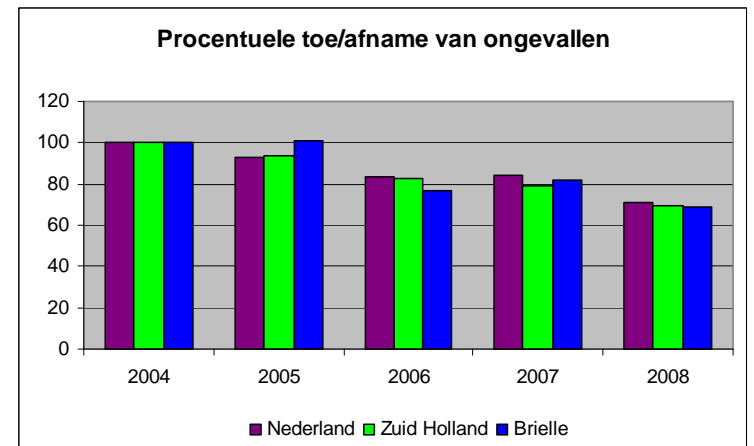
Binnenstad: parkeerregulering indien nodig beperkt uitbreiden.

Bestaande wijken: een beleidslijn maken over hoe om te gaan met de aanvraag van bewoners voor een uitbreiding van parkeerplaatsen.

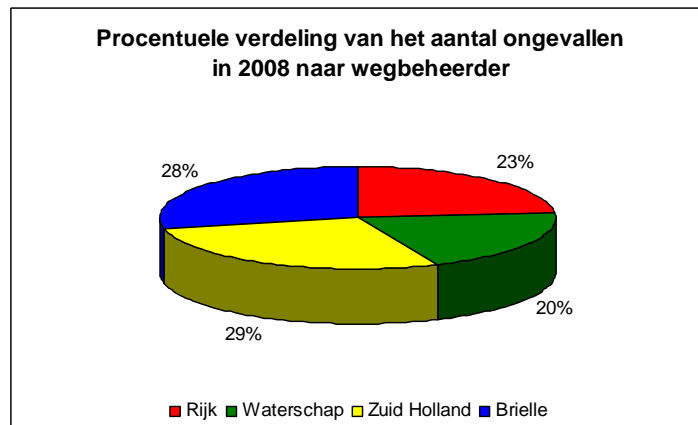
Nieuwbouw: de normen van de ASVV gebruiken.



Figuur 3.1: Totaal aantal ongevallen Brielle



Figuur 3.3: Procentuele toe/afname van ongevallen



Figuur 3.2: Procentuele verdeling van het aantal ongevallen in 2008 naar wegbeheerder

3.3 Verkeersveiligheidsanalyse

Bij het opstellen van een GVVP is het belangrijk om te kijken hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in de gemeente. Om dit inzichtelijk te krijgen, hebben wij gebruik gemaakt van Viastat-online. Dit is een online computerprogramma, waarmee op duidelijk wordt waar de knelpunten zitten binnen de gemeente Brielle.

3.3.1 Brielle algemeen

Het totaal aantal ongevallen in Brielle is in de afgelopen jaren flink afgenomen met een daling van 31% in 2008 ten opzichte van 2004 (zie figuur 3.1). In totaal gebeurden er in 2008 60 ongevallen waarvan 28% plaatsvond op wegen van de gemeente Brielle zelf grondgebied. De overige ongevallen vonden plaats op rijkswegen, provinciale wegen of wegen van het waterschap.

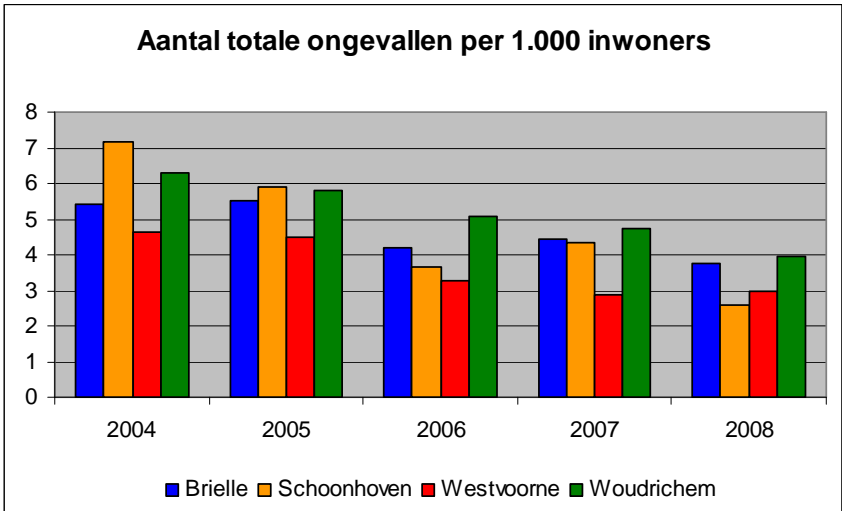
Kijkend naar de ongevalgegevens van Nederland en provincie Zuid Holland is ook hier een dalende lijn te zien. Een procentuele vergelijking (figuur 3.3) met Brielle geeft aan dat de daling in Brielle een gelijke trend laat zien ten opzichte van Nederland en provincie Zuid Holland.

Tot slot is Brielle vergeleken met een drietal vergelijkbare gemeenten kijkend naar het aantal inwoners en/of de structuur van

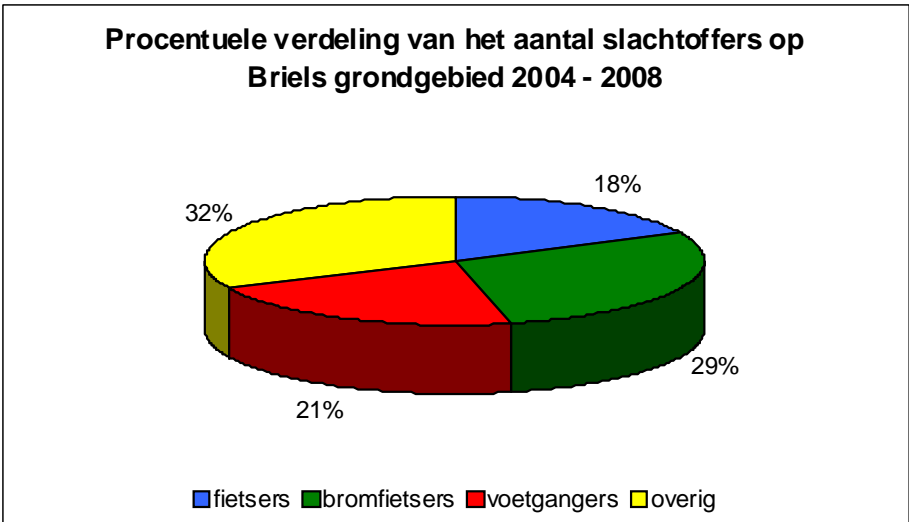
de gemeente. De ongevals cijfers zijn omgerekend naar het aantal ongevallen per 1.000 inwoners om op deze manier een vergelijking te kunnen maken. Uit deze vergelijking blijkt dat ook hier Brielle gemiddeld scoort (zie figuur 3.4).

In figuur 3.5 is de procentuele verdeling van het aantal slachtoffers op de wegen in beheer bij de gemeente Brielle van 2004 tot en met 2008 weergegeven. Wat direct opvalt is dat het aandeel van langzaam verkeersdeelnemers van het totaal aantal slachtofferongevallen circa 39% is. De langzaam verkeersdeelnemers zijn hiermee een kwetsbare groep binnen het verkeer. Daarnaast zijn 29% van de slachtoffers bromfietzers. Ook een kwetsbare groep binnen het verkeer.

Op kaart 3.3 is aangegeven waar de slachtofferongevallen voor bromfietzers, fietsers en voetgangers zijn gevallen. Hieruit is op te maken dat de meeste slachtofferongevallen plaatsvinden op de G.J. van den Boogerdweg.



Figuur 3.4: Aantal totale ongevallen per 1.000 inwoners voor 4 gemeenten



Figuur 3.5: Procentuele verdeling van het aantal slachtoffers op Briels grondgebied 2004 - 2008

3.3.2 Specifieke locaties

G.J. van den Boogerdweg

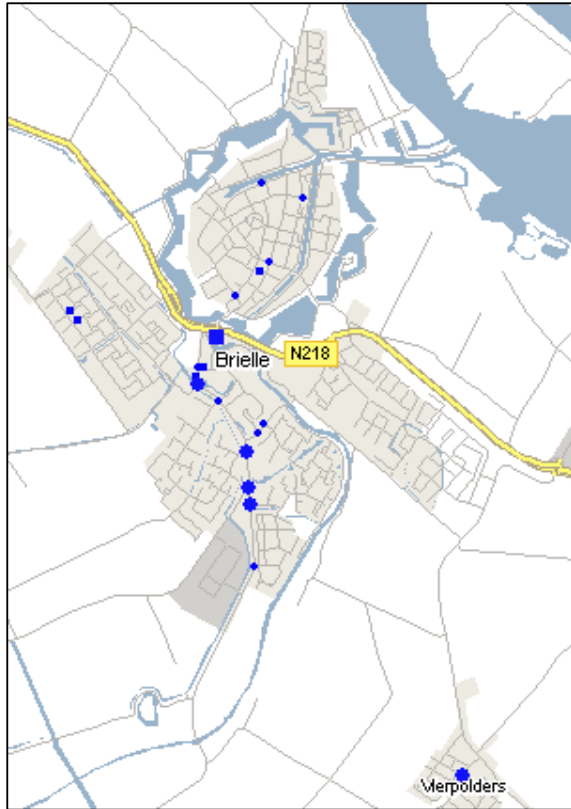
Op de G.J. van den Boogerdweg hebben in totaal 31 ongevallen plaatsgevonden. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden op kruispunten. Uit analyse blijkt dat het hier met name gaat om ongevallen waarbij geen doorgang of voorrang is verleend. In totaal hebben in de afgelopen jaren 15 slachtofferongevallen plaatsgevonden. Op kaart 3.4 op de pagina hiernaast zijn de locaties van deze ongevallen aangegeven. De gemeente heeft in 2008 verkeersremmende maatregelen aangebracht en beoogt hiermee de snelheid omlaag te brengen en de verkeersveiligheid te vergroten. Omdat de meeste ongevallen plaatsvinden op kruispunten, is het een aanbeveling voor de gemeente om goed naar de inrichting van de kruispunten te kijken.

Binnenstad Brielle

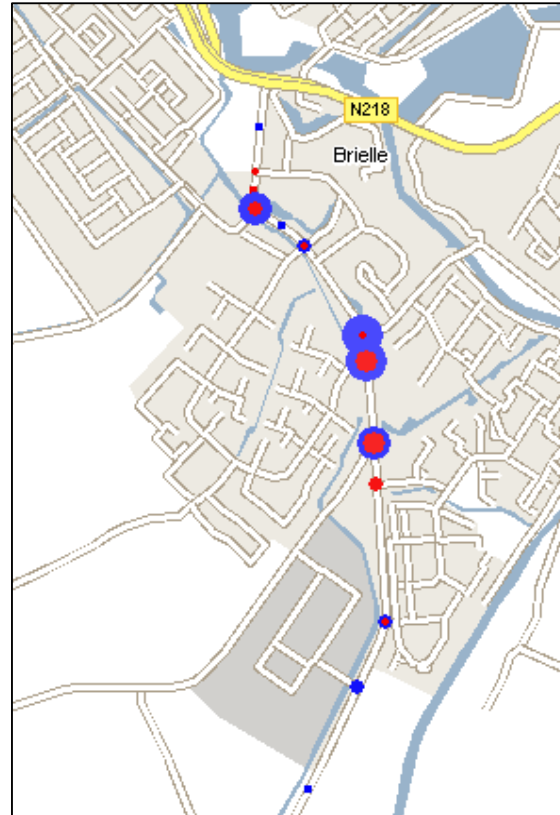
In de binnenstad van Brielle hebben in 2004 tot en met 2008 in totaal 32 ongevallen plaatsgevonden. Verder vinden met name wegvakongevallen plaats aan de Maarland noordzijde en zuidzijde, Scharloo, Slagveld, Turfkade en Lijnbaan. In totaal hebben in de binnenstad 10 slachtofferongevallen plaatsgevonden, waarvan 5 langzaam verkeersdeelnemers. Op kaart 3.5 is te zien waar deze ongevallen hebben plaatsgevonden. Vanwege het diffuse karakter van de ongevallen in de binnenstad zal bij herinrichting van de infrastructuur maatwerk geleverd moeten worden.

N218 Groene Kruisweg

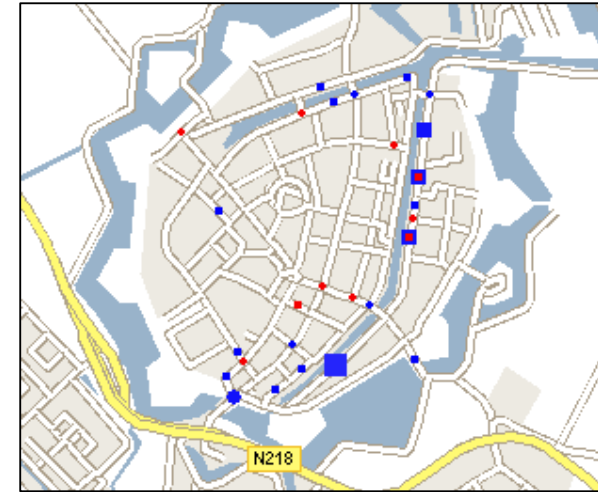
De N218 is een provinciale weg die de binnenstad van Brielle scheidt van het overige gedeelte van Brielle. De weg is een verbindingsweg van Oostvoorne en Brielle naar de N57/Rotterdam. In totaal hebben hier tussen 2004 en 2008 29 slachtofferongevallen plaatsgevonden (zie kaart 3.6). Met name in Brielle en ten westen daarvan vinden de ongevallen plaats. In de komende drie jaar gaat de provincie Zuid-Holland op verschillende plaatsen rotondes aanleggen (zie paragraaf 2.3). Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat de verkeersveiligheid van het verkeer en de doorstroming worden verbeterd.



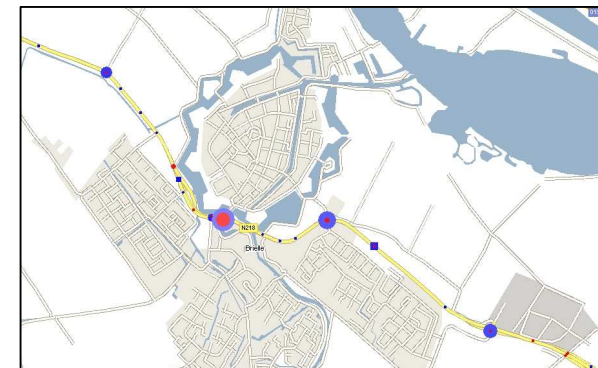
Kaart 3.3: Locaties slachtofferongevallen bromfietzers, fietsers en voetgangers op Briels grondgebied



Kaart 3.4: Totaal aantal ongevallen en slachtofferongevallen op de G.J. van den Boogerdweg



Kaart 3.5: Totaal aantal ongevallen en slachtofferongevallen binnenstad van Brielle



Kaart 3.6: Totaal aantal ongevallen en slachtofferongevallen op de N218

Conclusie:

De gemeente Brielle scoort qua verkeersveiligheid gemiddeld in Nederland.

30 km/h relatief weinig ongevallen

Er zijn een aantal punten waar de gemeente extra aandacht aan moet besteden:

1. Centrum;
2. kruispunt in Vierpolders;

Ook de buurontsluitingswegen verdienen extra aandacht (subjectieve onveiligheid).

50 km/h relatief veel ongevallen

Op al deze wegen staan voor de komende jaren infrastructurele maatregelen gepland om met name de doorstroming en veiligheid te verbeteren. Wel is het nodig om de maatregelen te koppelen aan het ongevallenbeeld (speciale aandacht voor het langzame verkeer).

4 Hoofdthema's GVVP

De hoofdthema's van het GVVP sluiten naadloos aan op de landelijke thema's, namelijk bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit. In hoofdstuk 2 is een inventarisatie gehouden over het beleid, nieuwbouwprojecten en toekomstige infrastructurele maatregelen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een analyse gehouden over de bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit. Deze hoofdstukken geven invulling aan tabel 4.1. Daarin zijn ook de belangrijkste actoren benoemd. Daarnaast zorgt de inhoud van beide hoofdstukken voor de onderwerpen te bespreken in het GVVP, die worden verdeeld onder de speerpunten 'bereikbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit'.

wegbeheerder	bereikbaarheid	veiligheid	verblijfskwaliteit
Rijkswaterstaat	initieert		
Provincie	initieert	initieert	
Stadsregio	initieert	participeert	participeert
Waterschap		initieert	
Gemeente	participeert	initieert	initieert
voorbeeld projecten:	N57	snelheid	parkeren
	N218	fietsnetwerk	inrichting 30 km/h
	nieuwbouwprojecten	scholen	zwaar vrachtverkeer
		kruisingen 50 km/h	

Tabel 4.1 : Verantwoordelijkheden wegbeheerders

Bereikbaarheid

Onder het speerpunt bereikbaarheid wordt in het GVVP aandacht besteed aan de doorstroming van de bovenlokale wegen N57 en N218. Daarnaast is gekeken naar de nieuwbouwprojecten en de daarbij behorende aanhaking van nieuwe wegen op de bestaande lokale wegen. Tot slot wordt gekeken naar de huidige routing van het Openbaar Vervoer. Er zijn voorstellen gemaakt over het verbeteren van het openbaar vervoer in Brielle, die vervolgens in de nieuwe OV-concessie voor Voorne-Putten ingebracht kunnen worden.

Veiligheid

Onder de noemer veiligheid wordt met name aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Onderzocht wordt op welke manier het fietsnetwerk dient te worden uitgebreid om te komen tot een volwaardig lokaal fietsnetwerk. Daarnaast wordt gekeken naar de schoolomgevingen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de omgeving direct nabij de scholen, maar ook naar de routes vanuit de wijk naar de scholen.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse en de analyse van de knelpunten blijkt dat de subjectieve en objectieve veiligheid maar gedeeltelijk overlappend zijn. Inwoners voelen zich met name niet veilig in 30 km/h-gebieden, terwijl de ongevallen met name op de 50 km/h-wegen voorkomen. In het GVVP wordt bij het speerpunt verblijfskwaliteit aandacht besteed aan de inrichting van 30 km/h-

wegen en hiermee de subjectieve verkeersveiligheid. Bij het speerpunt 'veiligheid' wordt aandacht besteed aan de G.J. van den Boogerdweg en de binnenstad van Brielle. Omdat op deze twee locaties het aantal slachtofferongevallen relatief hoog ligt.

Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit heeft met name betrekking op de binnenstad van Brielle en de 30 km-zones. Het is belangrijk dat inwoners het als prettig ervaren om hier te verblijven. Bij het speerpunt verblijfskwaliteit wordt daarom aandacht besteed aan Duurzaam Veilig, zwaar transport/bevoorrading en parkeren. Dit zijn drie hoofdonderwerpen bij het bepalen van de kwaliteit in een wijk of centrum.

Bij Duurzaam Veilig wordt kort ingegaan op de categorisering van de wegen. Hierbij gaat het met name om het aanwijzen van de buurtontsluitingswegen. Vervolgens wordt gekeken naar de inrichting van de wegen. De buurtontsluitingswegen worden afzonderlijk van elkaar besproken en voor de overige wegen wordt een algemeen ontwerpbeeld opgesteld.

Voor het zwaar transport in en het bevoorraden van de binnenstad wil de gemeente graag beperkingen vaststellen in bijvoorbeeld de lengte van voertuigen en de tijden waarop de voertuigen zijn toegestaan. In het GVVP wordt gekeken naar de mogelijkheden hiervan. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheid van het weren van vrachtverkeer in de Welleweg en Anna Hoevestraat.

Tot slot wordt aandacht besteed aan het parkeren. Hierbij worden drie parkeerthema's apart behandeld. Voor het parkeren in de binnenstad wordt gekeken naar de mogelijkheden om de parkeerregulering uit te bereiden. Voor het parkeren in bestaande wijken wordt gezocht naar een maatregel waarbij burgers beter betrokken worden bij de vraag naar meer parkeerplaatsen (maatregel opstarten naar aanleiding van klachten). Tot slot worden voor nieuwbouwprojecten normen vastgesteld die aansluiten op de normen opgenomen in de ASVV 2004.