

Gemeentelijke Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsopgaven 2017-2027

INLEIDING EN LEESWIJZER

Voor u ligt de eerste mobiliteitsvisie 2017-2027 van de gemeente Barendrecht. Deze bestaat uit twee delen. In het eerste deel kunt u lezen wat de visie is van de gemeente Barendrecht op de ontwikkeling van alle vormen van mobiliteit in de gemeente Barendrecht in de komende 10 jaar. Met alle vormen van mobiliteit wordt bedoeld: het auto-, vracht-, voetgangers- en fietsverkeer en het openbaar vervoer. In het tweede deel leest u hoe de gemeente Barendrecht haar toekomstdroom wil verwezenlijken.

DEEL 1. MOBILITEITSVISIE

De gemeente Barendrecht moet de komende jaren goed bereikbaar en toegankelijk blijven. Dat mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook wil de gemeente investeren in duurzaamheid. Deze vijf begrippen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid kenmerken de mobiliteitsvisie van de gemeente Barendrecht. Om die goed te kunnen begrijpen, beginnen we in deel 1 met de huidige stand van zaken op het gebied van mobiliteit in de gemeente Barendrecht. Wat zijn daarbij de belangrijkste mobiliteitsopgaven? Hoe wil de gemeente daarmee omgaan? Welke toekomst hebben wij met de mobiliteit voor ogen?

DEEL 2. MOBILITEITSOPGAVEN

In deel 2 begint het eigenlijke werk. Op welke manier wil de gemeente Barendrecht haar toekomstvisie op de mobiliteit in de gemeente verwezenlijken. Hoe wil zij invulling geven aan de vier mobiliteitsopgaven: bereikbaarheid en toegankelijkheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Per mobiliteitsopgave staat beschreven wat de huidige situatie is, wat de gewenste situatie is en op welke manier de gemeente die gewenste situatie wil realiseren.

DEEL 1. MOBILITEITSVISIE GEMEENTE BARENDRECHT

Als ik mijn ogen dicht doe zie ik:



In de gemeente Barendrecht fietsen veel mensen naar hun werk of naar het station en brengen hun kinderen op de fiets naar school. Er spelen kinderen buiten in de wijken waar je alleen nog maar 30 km mag rijden. Het verkeer beweegt zich voornamelijk over de gebiedsontsluitingswegen. Tussen Dordrecht, Barendrecht en Rotterdam rijdt een Light Rail (Metro) waarlangs een aantal extra stations liggen. Hier wordt veel van gebruik gemaakt. Er rijden overal elektrische auto's en er zijn voldoende oplaadpunten. Ook het openbaar vervoer is elektrisch. Over de rondweg rijden snelle bussen en in de wijken rijden bussen en buurtbusjes. De tram rijdt sneller van Barendrecht naar het centrum van Rotterdam. Bij de hoofdaansluitingen van en naar de rijkswegen is het druk, maar het stroomt wel door. Rijkswaterstaat heeft namelijk het verkeersknooppunt Ridderster A16-A15 aangepast en heeft de A4 Zuid aangelegd.

Barendrecht is hierdoor beter bereikbaar en er vestigen zich steeds meer bedrijven in Barendrecht. Onze inwoners vinden daardoor steeds makkelijker werk in hun eigen woonplaats. Je ziet mensen 's morgens ook lopend naar hun werk gaan. In het weekend ontspannen onze inwoners zich in het ons omgevende groene recreatiegebied met brede fietspaden

Hierboven schetsen we de toekomstvisie op mobiliteit in de gemeente Barendrecht. Leidende begrippen daarbij zijn: bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Deze begrippen bepalen de keuzes die we maken in de komende 10 jaar op het gebied van mobiliteit en het standpunt dat wij innemen in de regio bij belangrijke mobiliteitsvraagstukken.

Onze mobiliteitsopgave wordt bepaald door de huidige verkeersinfrastructuur en de ontwikkelingen in de samenleving. Die beschrijven we in hoofdstuk 1. Daarna laten we in hoofdstuk 2 zien op welke manier we onze toekomstvisie willen verwezenlijken.

1. HUIDIGE VERKEERSINFRASTRUCTUUR EN ONTWIKKELINGEN

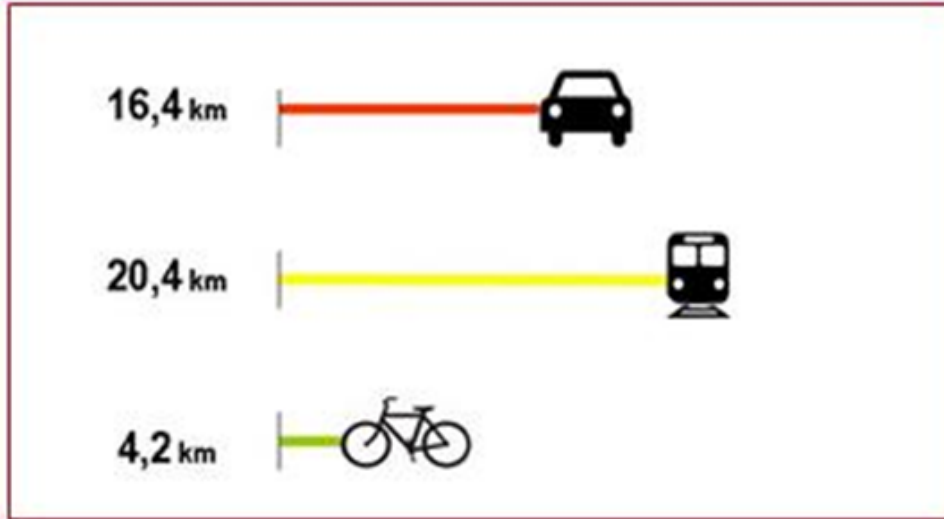
Barendrecht maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en ligt in de zuidflank van de Rotterdamse agglomeratie. De gemeente wordt doorsneden en omgeven door grootschalige infrastructuur. Grote dagelijkse verkeersstromen, de aanwezigheid van snelwegen, bedrijventerreinen, spoorlijnen en een tramlijn, busverbindingen, woonwijken en een woonboulevard, dat kenmerkt de gemeente Barendrecht.



Afbeelding 1. De gemeente Barendrecht ligt ingeklemd tussen de snelwegen A29 en A15, de Oude Maas en de spoorlijnen tussen Rotterdam en Dordrecht.

De uitdaging is hoe om te gaan met deze grote infrastructuur binnen de beschikbare en schaarse ruimte zonder de leefbaarheid en de verkeersveiligheid geweld aan te doen. Hoe zorgt de gemeente Barendrecht ervoor dat de gemeente niet 'dichtslibt', dat haar burgers zich gemakkelijk kunnen blijven verplaatsen binnen de gemeente en binnen de regio, of dat nu lopend, fietsend, per auto of met het openbaar vervoer is. En de allergrootste uitdaging: hoe zou dit alles zo duurzaam mogelijk kunnen? Zonder al te veel uitstoot van CO₂ en fijnstof?

Een groot deel van de ruim 48.000 inwoners (30 april 2017, bron: CBS) is forens. Zij reizen dagelijks op en neer tussen hun woonlocatie Barendrecht en de werkgelegenheidslocaties in en om Rotterdam. De meeste kilometers worden afgelegd met het openbaar vervoer (gemiddeld 20,4 km per inwoner per werkdag). Daarna volgt de auto en de fiets.



Afbeelding 2. Het aantal kilometers dat de inwoners van Barendrecht gemiddeld afleggen per werkdag en per vervoersmobiliteit

Kijken we alleen naar het aantal verplaatsingen en niet naar het aantal kilometers, dan wint de auto. Dat geldt zowel voor de verplaatsingen binnen de gemeente Barendrecht als naar buiten de gemeente Barendrecht. Daarna volgt de fiets. Voor verplaatsingen binnen de gemeente Barendrecht gebruiken onze inwoners nauwelijks het openbaar vervoer. Naar buiten de gemeente Barendrecht ligt het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer een stuk hoger.

Vervoerswijze	Aantal verplaatsingen binnen de gemeente	Aantal verplaatsingen buiten de gemeente	Totaal
Auto	37,2%	77,6%	61,7%
Openbaar vervoer	0,6%	7,6%	4,9%
Fiets	32,3%	11,7%	19,8%
Overig (te voet, te paard etc.)	29,9%	3,0%	13,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel 1. De procentuele verdeling van de verplaatsingen binnen en buiten de gemeente per vervoersmodaliteit.

2. MOBILITEITSBELEID EN EINDDOELEN

Hoe komen we van de huidige situatie naar het toekomstbeeld dat de gemeente Barendrecht voor ogen heeft zoals beschreven staat op pagina 2. Hoe maken we deze mooie toekomst voor de burgers van Barendrecht waar? In dit hoofdstuk leggen we uit wat de strategische keuzes zijn.

1. Goed bereikbaar en toegankelijk

Barendrecht zet in op een goed functionerend wegennet, een goede geleiding van het autoverkeer over de gebiedsontsluitingswegen, een gedifferentieerd fietsnetwerk, een veilige positie voor voetgangers en een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. De gemeente streeft daarbij naar een zo groot mogelijke keuzevrijheid qua vervoersmiddel (wandelen, fietsen, auto of openbaar vervoer). Welk vervoersmiddel kinderen, ouderen of forenzen ook kiezen, zij ervaren weinig belemmeringen en obstakels en komen op een comfortabele, zonder al te veel omwegen op de plek van bestemming. Bij werken aan of op de weg en bij calamiteiten zorgt de gemeente adequaat voor alternatieve bereikbaarheid van economische gebieden, winkels en woningen. Dit alles draagt ook bij aan een uitstekend vestigings- en verblijfsklimaat.

2. Leefbare woonwijken

De gemeente Barendrecht wil het auto- en vrachtverkeer, het sluisverkeer en de parkeeroverlast in de woonwijken zo veel mogelijk terugdringen. En daarmee de leefbaarheid van de woonwijken optimaliseren. Het auto- en vrachtverkeer zorgen namelijk voor geluidsoverlast en luchtvervuiling. Sluisverkeer

en parkeeroverlast hebben een negatieve invloed op de leefbaarheid en raken vooral de kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen.

3. Nul verkeersslachtoffers

Barendrecht heeft de landelijke doelstelling “Maak van de ‘0’ een punt” overgenomen (nul verkeersslachtoffers). Om dit te bereiken zet de gemeente in op verkeerseducatie en een veilige verkeersinrichting. Op de locaties waar relatief veel ernstige verkeersongevallen plaatsvinden, neemt de gemeente de komende 10 jaar maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie. De huidige verkeersinfrastructuur wordt afgestemd op het gewenste gedrag van de weggebruiker. Een automobilist bijvoorbeeld moet direct begrijpen op wat voor soort weg hij/zij zich bevindt en met welke snelheid er gereden mag worden. Voor fietsers moet de voorrangsituatie glashelder zijn.

4. 100% duurzaam vervoer en transport

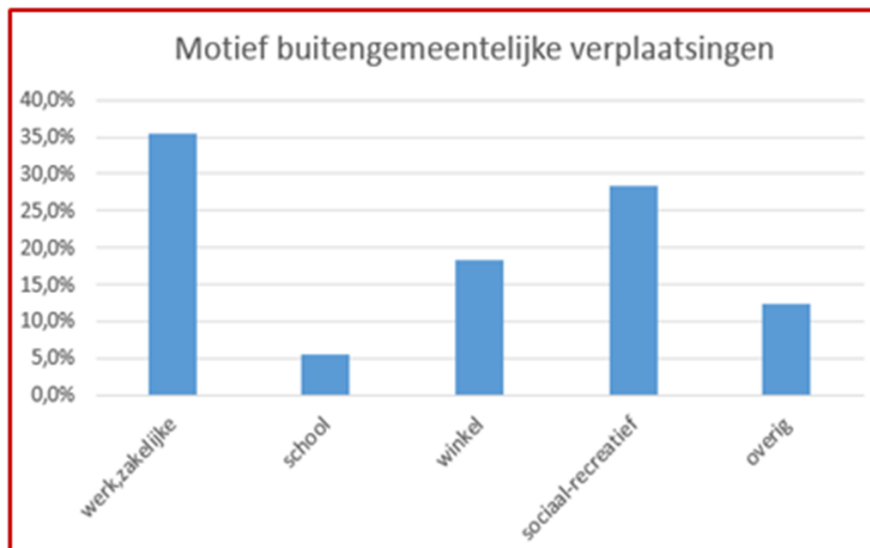
Barendrecht streeft naar een 100% duurzaam vervoer en transport in 2030. Met duurzaam vervoer bedoelen we vooral openbaar vervoer, fietsverkeer en elektrische auto's. Ook stimuleert de gemeente Barendrecht de bedrijven in haar gemeente om het vrachtverkeer terug te dringen. De gemeente ondersteunt bedrijven bij het bedenken van slimme en efficiënte logistieke oplossingen. Op deze manier wil de gemeente Barendrecht de uitstoot van CO2 en fijnstof terugdringen en bijdragen aan het verwezenlijken van het gemeentelijke duurzaamheidsprogramma.

DEEL 2. DE MOBILITEITSOPGAVEN

Barendrecht is een forensengemeente. Als forensengemeente staat de gemeente Barendrecht voor de volgende vier mobiliteitsopgaven:

bereikbaarheid en toegankelijkheid – leefbaarheid – verkeersveiligheid - duurzaamheid.

In dit deel van de mobiliteitsvisie leggen we uit hoe Barendrecht de komende 10 jaar invulling geeft aan deze mobiliteitsopgaven.



Tabel 3 In Barendrecht werken veel mensen buiten de gemeente. Het aantal verplaatsingen van Barendrecht naar elders voor 35% bestaat uit woon-werkverkeer.

1. EEN BEREIKBAAR EN TOEGANKELIJK BARENDRECHT

Mensen verplaatsen zich van a naar b, voor hun werk en om sociaal recreatieve redenen. Zij maken daarbij gebruik van de verkeersinfrastructuur. De gemeente Barendrecht wil dat haar burgers binnen de gemeente veilig en comfortabel van die verkeersinfrastructuur gebruik kunnen maken en snel op de plek van bestemming kunnen aankomen. Dat geldt voor voetgangers, fietsers, automobilisten en voor reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer. Ook geldt deze wens voor alle groepen mensen, dus ook voor mensen met en beperking.



Afbeelding 3. Tussen de wijken Centrum en Carnisselande bevinden zich twee duidelijke hoofdverbindingen voor het autoverkeer: de Kilweg en de Harmonielaan. Het overgrote deel van de verkeersstromen van en naar Barendrecht is gericht op het noorden, het westen (havens) en naar diverse bestemmingen in Rotterdam. Naast de aansluiting op de autosnelwegen zijn de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen de 1e Barendrechtseweg, de IJsselmondse Randweg en de Verbindingsweg (gemeente Ridderkerk), de Vrijenburgweg (viaduct over A15), de Rhoonse Baan en de Verlengde Zuiderparkweg (gemeente Albrandswaard).

DE AUTO

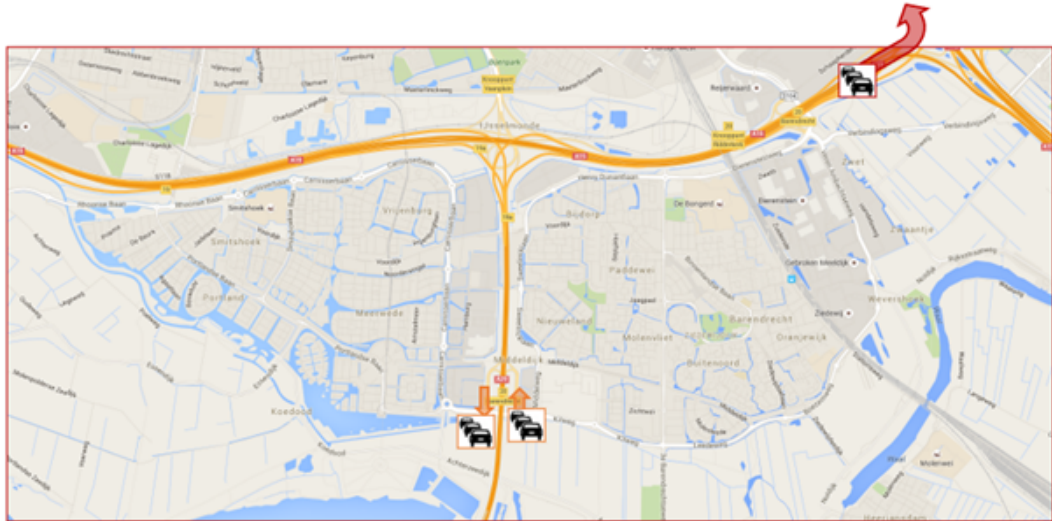
Het autoverkeer is goed voor 75% van onze mobiliteit. De negatieve effecten zijn bekend: toenemende files en uitstoot van CO₂ en fijnstof. Al vanaf de jaren 70 roepen we om minder autoverkeer. Desondanks is de groei gewoon doorgegaan. Toch lijkt er een verandering op komst. Trends laten zien dat de toename van het autogebruik gaat stoppen en dat het openbaar vervoer en de fiets in de stedelijke regio's aan een opmars bezig zijn. Ook zien we allerlei autonome ontwikkelingen zoals de toename van het autodelen en het gebruik van de elektrische fiets in plaats van de auto. Reden om de opgaven voor de komende jaren opnieuw te definiëren.

HUDIGE SITUATIE

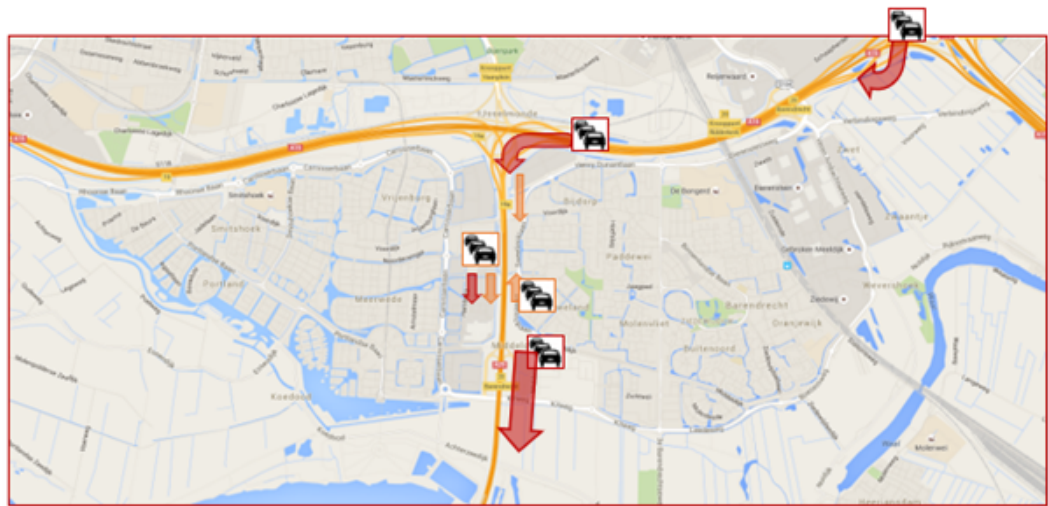
Uit de Vervoerswijzekeuze¹ blijkt dat in de gemeente Barendrecht de auto als vervoermiddel het meest wordt gebruikt. Er is daarbij gekeken naar het aantal verplaatsingen, niet naar het aantal kilometers. Ook blijkt dat bijna een kwart van alle autoverplaatsingen in Barendrecht is gerelateerd aan werk. De overige verplaatsingen worden uitgevoerd om sociaal recreatieve redenen en winkelen.

De verkeersafwikkeling op het Barendrechtse onderliggende wegennet (lokale en regionale wegen) verschilt per dag, maar gemiddeld kan ons wegennet het verkeersaanbod redelijk verwerken. Op regenachtige dagen treedt er natuurlijk een andere situatie op dan bijvoorbeeld op een vrijdag met mooi weer. Op de volgende pagina staan de druktebeelden in de ochtend- en avondspits (voorjaar 2017) afgebeeld. Het zwaartepunt van de verkeersintensiteit ligt op de verbindingen van en naar Rotterdam.

1) De Verkeerswijzekeuze is een landelijk onderzoek gehouden onder alle weggebruikers. Daarbij is gevraagd naar het favoriete vervoersmiddel. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) houdt dit onderzoek jaarlijks. Per gemeente zijn cijfers te genereren.



Afbeelding 4. Drukbeeld ochtendspits



Afbeelding 5. Drukbeeld avondspits

Op de A15 en A29 staan regelmatig files in de (avond)spits voor bijvoorbeeld de Heinenoord tunnel. Deze files leiden tot sluipverkeer over het onderliggende wegennet en congestie op sommige plekken in Barendrecht. Regelmatige of voortdurende congestie ontstaat op de op- en afritten bij de A15, inclusief de IJsselmondse Randweg en op de op- en afritten bij de A29. Incidentele congestie ontstaat op de Kilweg voor de rotonde met de 3e Barendrechtseweg, de Henry Dunantlaan voor de kruising met de 1e Barendrechtseweg en op de Vrijenburgweg voor de rotonde met de Carnisserbaan.

De files op de A15 en A29 zijn nog niet dusdanig ernstig dat het Rijk hier actie op onderneemt. Wel hebben de files de aandacht van de provincie vanwege de bereikbaarheid van de Hoeksewaard. Op de lange termijn zal de doorstroming richting de Hoeksewaard wel moeten worden verbeterd met de aanleg van de A4-zuid (Beneluxplein – Klaaswaal). Dit is nodig om de verkeersafwikkeling op de A29, A15 en de A16 te kunnen blijven garanderen en belangrijk voor de bereikbaarheid van de hele Rotterdamse regio inclusief Barendrecht. De openstelling van de Harmonielaan in oktober 2017 heeft geleid tot een vloeiende verkeersafwikkeling rond de aansluiting A29.

In de top 50 van files in Nederland staat de file op de A16 Rotterdam naar Breda tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord op plek 24. Deze file zorgt ervoor dat de afrit bij de IJsselmondse knoop niet goed bereikbaar is. Dit probleem heeft de aandacht van de gemeente Rotterdam en de MRDH en van de gemeente Barendrecht.

Bij incidentele routewijzigingen door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of bij overbelasting van een route zet de gemeente Barendrecht tijdelijke dynamische routeinformatiepanelen in. Dit voorkomt dat vrachtverkeer door de woonwijken rijdt en dat auto's onnodig omrijden.

GEWENSTE SITUATIE

De gemeente wil het autoverkeer zo efficiënt en veilig mogelijk afwikkelen. De gemeente wil ook zo weinig mogelijke negatieve effecten van het autogebruik zoals geluidsoverlast, de uitstoot van schadelijke stoffen, CO₂ belasting, onveiligheid en ruimtebeslag. Daarbij mag de autonomie van de weggebruikers niet worden aangetast. Die moet vrij kunnen kiezen voor de auto, fiets of openbaar vervoer. Tegelijkertijd wil de gemeente dat er minder met de auto wordt gereden. Dit is nodig om de bereikbaarheid in de toekomst te kunnen garanderen. Ook wil de gemeente geen sluipverkeer over het lokale wegennet als gevolg van capaciteitstekorten op het rijkswegennet.

DOELSTELLINGEN

1. **Optimaliseren van de doorstroming van het verkeer met Barendrechtse bestemming**

Grote uitbreidingen van het ons lokale wegennet zullen de komende jaren niet meer plaatsvinden. De focus ligt op herinrichting van de huidige verkeersinfrastructuur daar waar nodig. Dit betekent het afstemmen van de inrichting op de gewenste snelheid en het zo nodig aanpassen van kruisingen en rotondes om het verkeer snel en veilig af te wikkelen. Bij sommige kruispunten zijn kleine uitbreidingen noodzakelijk.

2. **Om sluipverkeer tegen te gaan en om de bereikbaarheid te garanderen zet Barendrecht zich in voor een goed functionerende rijkswegennet**

Structurele knelpunten op de A29, A15 en A16 en de diverse aansluitingen leiden tot sluipverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Barendrecht zelf. De komende jaren zal Barendrecht bij de MRDH en de provincie aandringen op het oplossen van deze knelpunten op het hoofdwegennet zoals de IJsselmondse knoop.

3. **Barendrecht wil het gebruik van de auto beperken en het gebruik van de fiets promoten**

Samen met de Verkeersonderneming² is de gemeente Barendrecht in 2017 gestart met een gedragsbeïnvloedingscampagne om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te promoten. Dat gaat gepaard met fikse investeringen in meer en veilige en comfortabele fietsparkeervoorzieningen bij het NS Station, bij halteplaatsen en bij winkelvoorzieningen. De verwachting is dat daardoor de komende jaren het aandeel fiets toeneemt

DE FIETS

Sinds 2000 is het fietsgebruik in Nederland spectaculair gestegen. Een groot deel van deze groei komt voor rekening van de elektrische fiets (e-fiets). Het zijn vooral senioren en forensen die meer en verder (elektrisch) zijn gaan fietsen. Voorts valt op dat de fiets populairder is geworden in het voortransport van het openbaar vervoer. Met de e-fiets wordt de reikwijdte van fietsers vergroot tot 15 á 20 km en met de snelle fiets (Speed Pedelec) zelfs tot 25 km. De verwachting is dat onder forensen en scholieren het gebruik van de e-fiets de komende jaren nog verder zal toenemen.

De groei van het aantal e-fietsen heeft geleid tot een nieuw fenomeen in de fietsinfrastructuur: de snelfietsroute. Deze vormt een aanvulling op de al bestaande functionele, regionale of recreatieve fietsroutes. Met de snelfietsroutes krijgen we in Nederland een nog fijnmaziger netwerk om ons per fiets te verplaatsen. Dat biedt kansen: namelijk meer mensen op de fiets ten koste van de auto. Maar het is ook een uitdaging: hoe zorgen we ervoor dat de fietsers worden gefaciliteerd met een goede en veilige fietsinfrastructuur. Het aantal fietsongelukken is namelijk sinds het gebruik van de snellere e-fiets toegenomen.

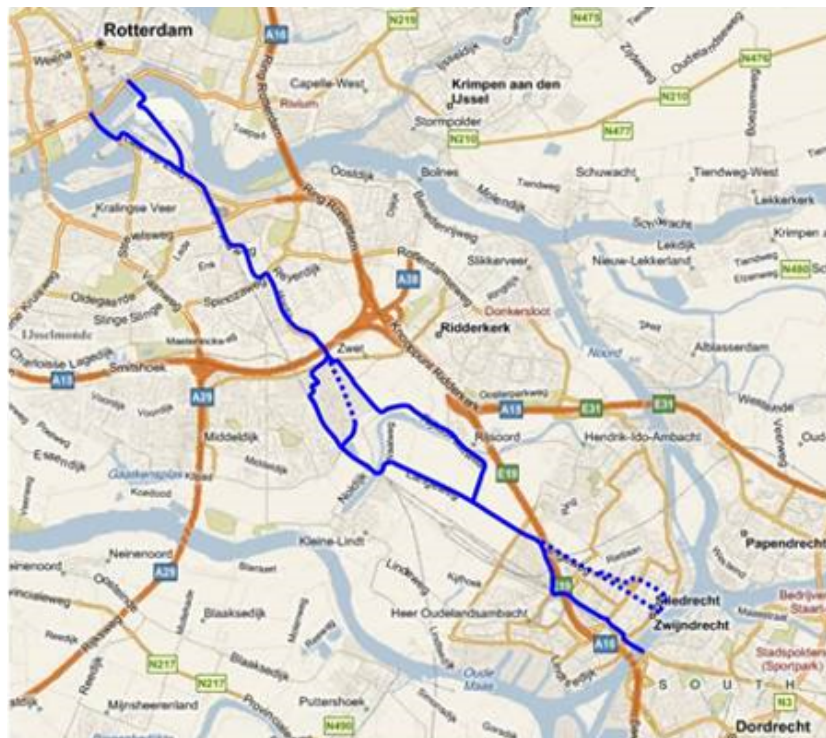
HUIDIGE SITUATIE

De fietsinfrastructuur in de gemeente Barendrecht is verre van optimaal. De fietsroutes zijn niet overzichtelijk en logisch en een fietser moet veel moeite doen om de kortste route van A naar B te vinden. Gelukkig heeft de opkomst van de e-fiets geleid tot verbetering van de fietsinfrastructuur. Zo lopen er nu twee snelfietsroutes, namelijk de F16, die Rotterdam verbindt met Dordrecht en de F15 IJsselmonde, die door de BAR gemeentes (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk) loopt. Op afbeelding 7 is te zien hoe de snelfietsroute F15 IJsselmonde loopt en wat de planning is van uitvoering.

2) Tien jaar geleden hebben de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat samen de Verkeersonderneming Rotterdam opgericht. Met als doel het bereikbaar houden van Rotterdamse regio. De Verkeersonderneming bedenkt slimme bereikbaarheidsoplossingen en voert die uit.



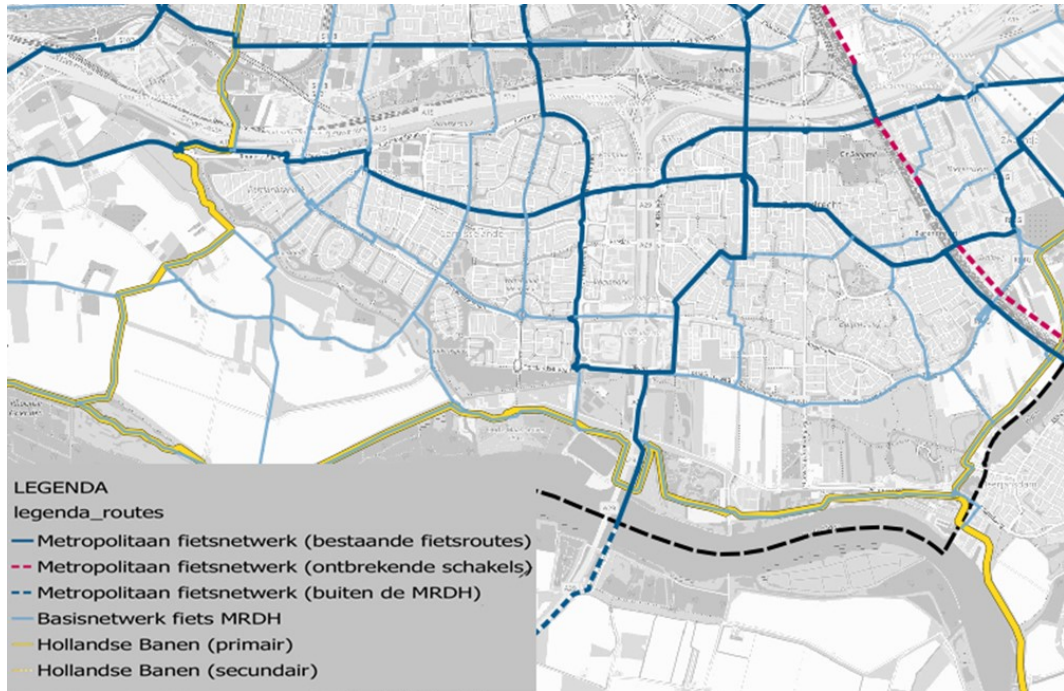
Afbeelding 6. Plattegrond van de snelfietsroute F15 IJsselmonde. De groene lijn geeft de reeds gerealiseerde route aan. De rode routes zijn gereed voor 31 december 2020. De blauwe na 1 januari 2021.



Afbeelding 7. Plattegrond van de snelfietsroute F16. De blauwe lijn geeft de inmiddels gerealiseerde route aan. De stippellijnen geven aan welke routes nog moeten worden aangelegd.

De F15 is een gezamenlijk initiatief van de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk (de BAR gemeenten). Deze oost-west route verbindt de BAR gemeenten met elkaar en het havengebied. De F16 is een initiatief van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en verbindt Dordrecht en Rotterdam met elkaar via Barendrecht en Ridderkerk.

Behalve de F15 en F16 fietsroutes werken de Provincie Zuid-Holland en de MRDH nauw samen aan een fijnmazige fietsinfrastructuur in de regio. Dit staat beschreven in de strategische bereikbaarheidsagenda van de MRDH en het fietsplan van de Provincie Zuid-Holland. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen recreatieve fietsroutes ook wel slow lanes of Hollandse Banen genoemd (zie afbeelding 8) en fietsroutes voor het woon-werkverkeer, ook wel snelfietsroutes of fietscorridors genoemd. Al deze regionale fietsroutes dragen bij aan een duurzaam en leefbaar verkeerssysteem.

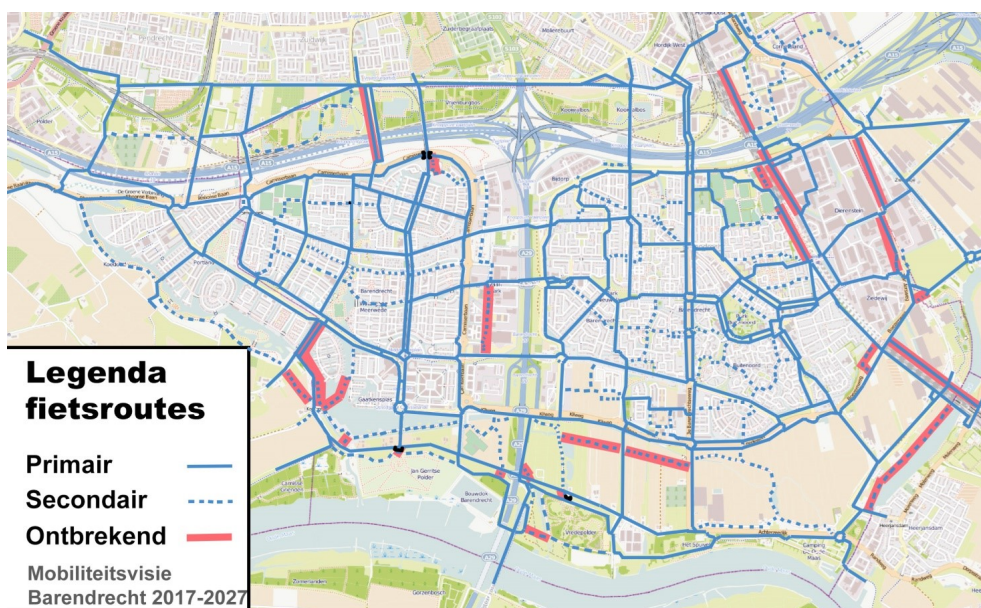


Afbeelding 8. Overzicht van toekomstige regionale recreatieve fietsroutes (gele lijnen). Deze worden ook wel Hollandse Banen of slow lanes genoemd. En het toekomstig Metropolitaan fietsnetwerk (donker blauwe lijnen). Dit netwerk is het concept netwerk van 17 november 2017.

De MRDH heeft een selectie gemaakt van 50 aan te leggen snelfietsroutes voor het woon-werkverkeer in de regio. Deze routes worden ook wel metropolitane fietscorridors genoemd. Ze zorgen ervoor dat toplocaties als Rotterdam Zuidplein, Kralingse Zoom/Brainpark en het centrum van Rotterdam per fiets bereikbaar worden voor de gemeente Barendrecht. Deze corridors betekenen een enorme verbetering van de fietsinfrastructuur in de MRDH.

GEWENSTE SITUATIE

De snelfietsroutes F15 en F16 en de nieuwe toekomstige regionale snelfietsroutes en recreatieve fietsroutes zijn niet voldoende. Ook in Barendrecht zelf is behoefte aan een goed functionerend fietsnetwerk. Dit is nodig om het fietsgebruik te faciliteren, aantrekkelijk te maken en om het gebruik van de fiets te kunnen stimuleren. Hieronder staat de gewenste fietsinfrastructuur in Barendrecht.



Afbeelding 9. Overzicht van bestaande en ontbrekende fietsroutes in de gemeente Barendrecht.

Voor een gunstig vestigingsklimaat in Barendrecht is het belangrijk dat er in de directe omgeving voldoende mogelijkheden zijn voor de recreatieve fietser. Hier wordt op regionaal volop geïnvesteerd. Om de Barendrechters maximaal te laten genieten van de recreatieve regionale fietsinfrastructuur, wil de gemeente Barendrecht zorgdragen voor goede aansluitingen op en bewegwijzering naar deze fietsroutes.

Tot slot is het belangrijk dat de Barendrechter de fiets veilig en comfortabel kan stallen met name bij OV knooppunten, halteplaatsen en in winkelgebieden. Ook dat draagt bij aan een frequenter gebruik van de fiets.

DOELSTELLINGEN

1. Optimaliseren van de fietsinfrastructuur in de gemeente Barendrecht en in de regio

Om het toenemende fietsverkeer te faciliteren, realiseert de gemeente Barendrecht een hoogwaardig en veilig fietsnetwerk voorzien van brede fietspaden. Met name voor forenzen en scholieren is dit van belang, maar ook voor de gebruiker van de E-fiets. Ook zorgt de gemeente Barendrecht voor voldoende veilige en comfortabele fietsstallingen met name bij OV knooppunten, halteplaatsen en winkelgebieden.

2. Actief meewerken aan het optimaliseren van de fietsinfrastructuur in de regio

De gemeente Barendrecht werkt binnen de MRDH actief mee aan het realiseren van metropolitane fietscorridors naar de toplocaties in Rotterdam.

3. Investeren in goede aansluitingen op en bewegwijzering naar de regionale fietsroutes om zodoende bij te dragen aan het gunstige vestigingsklimaat

In de Metropoolregio worden in de toekomst recreatieve fietspaden met herkenbare naamgeving ('slow lanes' of Hollandse banen) aangelegd. Om hiervan optimaal gebruik te kunnen maken is een goede aansluiting tussen de lokale fietsinfrastructuur en de regionale fietsinfrastructuur noodzakelijk. De gemeente Barendrecht legt daarom goede en herkenbare fietsverbindingen aan tussen de gemeente Barendrecht en de recreatieve regionale fietsroutes. Een voorbeeld is de aanleg van ontbrekende fietsverbindingen naar de toekomstige 'slow lanes' langs de Oude Maas.

Ander aandachtspunt is de bewegwijzering. De afgelopen jaren is de recreatieve bewegwijzering voor fietsers (en voetgangers) aangepast. Zodra er een eenduidige landelijke naamgeving is voor de snel-fietsroutes wordt deze door de gemeente Barendrecht overgenomen

4. Bedrijven en forenzen actief stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets

De gemeente Barendrecht wil dat mensen vaker de fiets pakken naar het station of naar hun werk. Basisvoorwaarde is dan een goede fietsinfrastructuur. Maar het is niet voldoende. Soms hebben mensen een zetje nodig. Daarom voert de gemeente Barendrecht samen met de Verkeersonderneming (zie voetnoot 2) een gedragsbeïnvloedingscampagne genaamd het 'Filedier'. Deze campagne is gestart in 2016 en loopt door tot en met 2018. Het doel is om mensen te stimuleren om vaker de fiets te nemen in plaats van de auto. Hiermee wordt de druk op het wegennet verlicht, wat gunstig is voor de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling op de bedrijventerreinen, de duurzaamheid en de gezondheid van de inwoners van Barendrecht.

DE VOETGANGER

In Nederland hechten we aan een veilig en aantrekkelijk voetgangersklimaat. Ongeveer een derde van alle verplaatsingen vindt namelijk lopend plaats. Bijna overal zijn daarom aparte voetpaden en er zijn voetgangersoversteekplaatsen.

De openbare ruimte is van en voor iedereen. Het is echter niet zo dat de openbare ruimte altijd even goed toegankelijk of bruikbaar is voor iedereen. Zeker nu we te maken krijgen met een vergrijzende bevolking, is aandacht voor mensen met een beperking steeds belangrijker geworden. Om aan het maatschappelijk verkeer te kunnen deelnemen zijn zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit belangrijke voorwaarden. Zeker nu er verschuivingen plaatsvinden van doelgroepen vervoer naar regulier OV, is de toegankelijkheid van OV van groot belang.

SITUATIE IN DE GEMEENTE BARENDRECHT

Langs bijna alle wegen in de bebouwde kom liggen voetpaden. Met uitzondering van de rondwegen. Op het bedrijventerreinen BT-Oost, Vaanpark en Bijdorp en bij de woonboulevard Reijerwaard zijn de wegen niet overal voorzien van voetpaden. In woonerven kan sprake zijn van een gemengde situatie.

Daar maken voetgangers, fietsers en auto gebruik van dezelfde ruimte. Het autoverkeer rijdt hier stapvoets.

Om een drukke weg over te steken zijn in Barendrecht voetgangersoversteekplaatsen aangelegd. Op sommige gecombineerde oversteken voor fietsers en wandelaars, verschillen de voorrangsregels voor fietsers en wandelaars. Wandelaars steken over via een zebepad en hebben dus voorrang. Fietsers hebben er echter geen voorrang. Dit is verwarrend voor een naderende automobilist en dus niet wenselijk. De gemeente Barendrecht onderzoekt momenteel of dit kan worden aangepast.

GEWENSTE SITUATIE

De gemeente Barendrecht wil dat er langs alle wegen in de bebouwde kom voetgangersstroken en voetgangersoversteekplaatsen liggen. Hierover moeten voetgangers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Ook wil de gemeente gelijke voorrangsregels voor fietsers en wandelaars op gecombineerde oversteken.

De gemeente Barendrecht doet periodiek onderzoek naar alle voetgangersvoorzieningen. Daaruit zal moeten blijken welke voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen aan verbetering toe zijn en waar extra voorzieningen zoals verlichting nodig zijn. Daarbij wordt speciaal gekeken naar schoolroutes, de looproute tussen het centrum en het NS Station en de looproutes naar tram- en bushaltes.

DOELSTELLINGEN

1. De gemeente Barendrecht legt voetpaden aan op plekken waar daar behoefte aan is.

Bij de aanleg van de voetpaden wordt er gelet op de breedte van een stoep en het tegengaan van obstakels. Ook is er aandacht voor de begaanbaarheid en de vormgeving zoals een verlaagde stoep en het aanbrengen van blindegeleidelijnen en de verlichting.

De aanleg van voetpaden bij bedrijventerreinen wordt gecombineerd met een eventuele (her)ontwikkeling. Daarbij worden ook – indien die er nog niet zijn – fietsvoorzieningen meegenomen.

2. Het optimaliseren van de voetgangersvoorzieningen waardoor scholen, het NS Station, halteplaatsen en andere voorzieningen beter toegankelijk worden.

De routes voor voetgangers moeten logisch, overzichtelijk en comfortabel zijn. Indien nodig worden extra voorzieningen zoals verlichting, blindegeleidelijnen aangelegd. Ook worden obstakels verwijderd. De aandacht gaat met name uit naar schoolroutes, de looproute tussen het centrum en het NS station Barendrecht en de looproutes naar bus- en tramhaltes



Afbeelding 10. Op bovenstaande kaart staat aangegeven op welke locaties de voetgangervoorzieningen nader worden onderzocht. Dit zijn locaties waar zich in de periode 2014 tot en met het 2e kwartaal 2017 ongevallen met voetgangers hebben voorgedaan.

3. De gemeente Barendrecht realiseert extra voetgangervoorzieningen op plaatsen waar dit op basis van gegevens over ongevallen nodig blijkt.

Bij het onderzoek naar de voetgangervoorzieningen wordt ook gelet op de herkenbaarheid van de voetpaden en oversteekplaatsen voor zowel de voetganger als de automobilist. Herkenbaar wil zeggen: een duidelijke belijning en een goede duidelijke openbare verlichting. Ook wordt gelet op de locatie van de oversteekplaats en de voetpaden. Stemt deze overeen met het verwachtingspatroon van de automobilist. Zo nee, dan moet wellicht worden gekeken naar een alternatieve locatie.

4. Barendrecht streeft naar 'integrale toegankelijkheid' van de openbare ruimte en openbaar vervoer.

We zullen de openbare ruimte zo inrichten en beheren dat mensen met een beperking deze ruimte zo goed mogelijk kunnen gebruiken. De Algemene wet gelijke behandeling en artikel 1 van de Grondwet vormen de wettelijke basis voor toegankelijkheid voor iedereen.

HET OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer is van en voor iedereen en dient voor iedereen even goed toegankelijk of bruikbaar te zijn. Daarbij gaat de bijzondere aandacht uit naar mensen met een beperking. Vooral nu we te maken krijgen met een vergrijzende bevolking en een verschuiving van doelgroepenvervoer naar regulier OV.

HUIDIGE SITUATIE

Het openbaar vervoer speelt met een aandeel van een kleine 5% (zie tabel 1) van het totaal aantal verplaatsingen in Barendrecht een bescheiden rol. Bij het vergelijken van het autoverkeer met het openbaar vervoer in de spits, valt op dat de bereikbaarheid van en naar de gemeente Barendrecht per auto drie keer zo goed is als met openbaar vervoer, met uitzondering van het centrum van Rotterdam en Den Haag. Deze zijn vanuit Barendrecht beter toegankelijk met het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft te maken met de beperkte mogelijkheid tot parkeren in het centrum van Rotterdam en Den Haag.

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) heeft in de afgelopen twee jaar richtlijnen opgesteld voor het openbaar vervoer. Een daarvan is dat reizigers vanuit Barendrecht per openbaar vervoer binnen 45 minuten bij een metropolitaan centrum (bijvoorbeeld het centrum in Rotterdam) en binnen 20 minuten

bij een metropolitane knoop (bijvoorbeeld het Zuidplein) moeten kunnen zijn. De gemeente Barendrecht voldoet aan deze richtlijn.

Kwetsbare groepen

Al een paar jaar geldt dat AOW gerechtigde Barendrechters gratis kunnen reizen per tram en bus binnen de Metropoolregio Rotterdam-den Haag (MRDH). De gemeente Barendrecht koopt dit jaarlijks af voor een bepaald bedrag van de RET. De maatregel loopt af na 2018. De gemeente onderzoekt echter of deze maatregel kan worden vervolgd. Gehandicapten en leerlingen in het speciaal onderwijs kunnen een beroep doen op vervoer via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO).

Tram en bus

Jaarlijks legt de MRDH de vervoerplannen van de RET ter advisering aan de gemeente voor. De trend van de laatste jaren is dat lijnen steeds meer gestrekt worden. Dat wil zeggen zo rechtlijnig mogelijk en met niet al te veel kronkels door de wijk. De RET maakt als opbrengstverantwoordelijke een afweging tussen de doorstroming, de bezetting en de bereikbaarheid van voorzieningen. Dankzij deze afweging is een paar jaar geleden het busvervoer in Barendrecht Carnisselande verplaatst naar de rondweg. Als directe verbinding naar Rotterdam kunnen bewoners gebruik maken van de tram 25 die door Carnisselande rijdt. In Barendrecht centrum rijden bussen over de rondweg en door de wijk. Er loopt echter een , maatschappelijke discussie of het niet beter is om de bus in Barendrecht alleen nog maar over de rondwegen (ook wel gebiedsontsluitingswegen genoemd) te laten rijden. Dat zou beter zijn voor leefbaarheid en verkeerveiligheid in het centrum. Gelet op het feit dat er nog voldoende mensen gebruik maken van de bus, blijven deze voorlopig door de wijken rijden. Mocht het gebruik van de bus in de komende 10 jaar afnemen, dan kan de buurtbus als alternatief worden ingezet. Deze zou dan wel elektrische moeten rijden om de hinder in de wijken tot een minimum te beperken.

De meeste buslijnen verbinden de diverse delen van Barendrecht met het Rotterdamse Zuidplein, Lombardijen en de Kralingse Zoom. In de rand van Barendrecht rijden een aantal buurtbussen: deze verbinden Ridderkerk, Zwijndrecht en Heerjansdam met het NS Station Barendrecht en het gemeentehuis. Tussen Rhoo – Barendrecht – Ridderkerk ontbreekt nog een doorgaande oost–west busverbinding. In 2017 wordt onderzocht samen met de MRDH, de RET en vrijwilligers of het mogelijk is om op dit traject in 2018 een buurtbus te laten rijden.

Voor Carnisselande is tramlijn 25 de belangrijkste vorm van het openbaar vervoer. De MRDH en de RET hebben de afgelopen jaren onderzocht of deze tram sneller naar Rotterdam zou kunnen rijden bijvoorbeeld door de tramsnelheid in Carnisselande te verhogen. Dat levert een besparing op van 5 minuten reistijd vanuit Barendrecht naar Rotterdam. Daarmee wordt het reizen per tram naar Rotterdam een volwaardig alternatief voor de auto. De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) wil de maatregel invoeren in 2019–2022. De gemeente Barendrecht is niet tegen maar vindt aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig.

NS Station

Volgens planning wordt in 2023 in de spits de treinfrequentie op station Barendrecht verhoogd van vier sprinters per uur per richting naar zes. Gecombineerd met de plannen van de gemeente Rotterdam om het parkeren in het centrum aan te scherpen, mag verwacht worden dat dit leidt tot een flinke groei van het aantal reizigers en het aantal reizigers dat gebruik gaat maken van de fietsenstalling en de P+R. Het is belangrijk dat de gemeente Barendrecht hierop tijdig participeert.

Begin 2016 is onderzoek gedaan naar de herkomst van de forensen die parkeren bij het NS Station en per trein verder reizen. Op basis van kentekenonderzoek blijkt dat het grootste deel van de forensen afkomstig is uit Barendrecht. Ook Ridderkerk, Heerjansdam en de Hoekse Waard zijn relatief ruim vertegenwoordigd. Voor de reizigers afkomstig uit de gemeente Barendrecht is het goed mogelijk om met de fiets naar het station te gaan. Dat is zeer gewenst want het parkeerdek bij het NS Station is overvol. Parkeerders kijken uit naar de omliggende wijken en bewoners ervaren dit als parkeeroverlast. In de zomer van 2017 is een enquête gehouden onder deze bewoners. Deze komen met oplossingen als uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en uitbreiding en veiliger maken van de fietsparkeervoorzieningen. Om de overlast in de omliggende wijken niet nog groter te laten worden, voert de gemeente Barendrecht in 2018 blauwe zone parkeren in en legt zij extra parkeerplaatsen aan op het parkeerdek.

Er is ook geopperd om het station beter te ontsluiten vanaf de westzijde. Dat is moeizaam, maar met de aanleg van de Spoorlaan zal de ontsluiting aan de oostzijde verbeteren mits het autoverkeer daadwerkelijk via de Spoorlijn wordt geleid. Daarom wordt met de realisatie van de Spoorlaan de P+R bewegwijzering naar het NS Station verlegd via de oostzijde van het station. De parkeerplaatsen blijven langs beide zijden bereikbaar.

Evenals een tekort aan autoparkeerplaatsen is er bij het station een groot tekort aan fietsenstallingen. Tevens vinden er veel fietsdiefstallen plaats. De fietsenstallingen aan de westkant van de Gebroken

Meeldijk (2018) en bij het voorplein (2019) worden de komende jaren uitgebreid. Ook worden maatregelen genomen om deze stallingen veiliger te maken. Dat is hard nodig om het fietsparkeren bij het station aantrekkelijker te maken. Pas als dat verbetert, zullen meer Barendrechtters bereid zijn om met de fiets naar het station te gaan in plaats van met de auto.

GEWENSTE SITUATIE

Het openbaar vervoer in de gemeente Barendrecht is vanuit de woning en naar of vanaf het werk goed bereikbaar, zowel per auto, fiets of te voet. Het NS Station, de bus- en tramhaltes biedt voldoende ruimte voor het stallen van de fiets. Bij het NS Stations is voldoende ruimte voor het autoparkeren.

Bussen rijden zoveel mogelijk over de rondwegen in Barendrecht en in de wijken rijden behalve de bus ook buurtbussen. Tussen Rhooon – Barendrecht – Ridderkerk rijden buurtbussen. De tram rijdt sneller waardoor de tramverbinding tussen Barendrecht en Rotterdam een goed alternatief is voor de auto. Om de tram sneller te laten rijden zijn de nodige veiligheidsmaatregelen genomen. AOW gerechtigden en mensen met een minimum inkomen kunnen gratis gebruik maken van de tram en metro in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

DOELSTELLINGEN

1. **De gemeente Barendrecht bevordert het openbaar vervoer zoveel mogelijk, ook waar het groepen betreft die voor hun verplaatsingen hierop zijn aangewezen.**

Het openbaar vervoer is van toenemend belang bij verplaatsingen van en naar het centrum van Rotterdam, zeker nu hier het parkeerbeleid in Rotterdam verder wordt aangescherpt. Om in Rotterdam te komen kan men gebruik maken van het NS station Barendrecht met de gratis P+R voorziening en voldoende fietsparkeervoorzieningen. Of men maakt gebruik van de sneltramlijn door Carnisselande. Dit moet een goed alternatief zijn en blijven voor de auto.

AOW gerechtigden en mensen met een minimum inkomen kunnen de komende jaren gratis reizen met tram en bus binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

2. **Barendrecht faciliteert een hoogwaardig openbaar vervoer.**

We zorgen ervoor dat de halteplaatsen toegankelijk en goed bereikbaar zijn. Bij het instellen van de verkeerslichten heeft het openbaar vervoer prioriteit. Zo faciliteren we het openbaar vervoer optimaal.

2. EEN LEEFBAAR BARENDRECHT

De gemeente Barendrecht wil dat haar inwoners zich in hun woonomgeving veilig, beschermd en prettig voelen. Ook wil de gemeente Barendrecht ervoor zorgdragen dat haar inwoners worden blootgesteld aan milieuwwaarden die de wettelijke kaders overschrijden. Dat betekent dat er het verkeer in de woonwijken zicht toe een minimum beperkt (alleen bestemmingsverkeer). Leefbaar betekent ook dat er voldoende ruimte is om te spelen en dat er voldoende ruimte is voor voetgangers.

HUIDIGE SITUATIE

De Barendrechtse rondwegen lopen ongeveer parallel aan de A29 en A15. Als het vast staat op de snelwegen worden de rondwegen gebruikt als sluipverbinding.

Sommige wijken worden structureel gebruikt als parkeerplek. Denk aan de wijken in de omgeving van het station, bij sportvoorzieningen, kerken en scholen. Als de bewoners van deze wijken daardoor geen parkeerplek meer kunnen vinden, is er sprake van overlast. Nieuwe ontwikkeling zijn de vele bestelbusjes in de wijken als gevolg van het online winkelen. Dat neemt hand over hand toe en zorgt voor overlast. Dit is een landelijk probleem. Distributeurs zoeken met elkaar naar innovatieve oplossingen.

In april 2017 heeft de gemeenteraad het nieuwe parkeerbeleid vastgesteld. Dit gaat uit van een minimum aantal parkeerplaatsen afhankelijk van het aantal bewoners en de aanwezige voorzieningen. Dit moet leiden tot voldoende parkeerplaatsen in de gemeente Barendrecht met voldoende capaciteit op de momenten waarop de parkeerdruk het hoogst is. Op basis van het nieuwe parkeerbeleid kan blijken dat er op bepaalde locaties meer parkeerplaatsen nodig zijn. Voordat er dan tot aanleg wordt overgegaan, wordt eerst gezocht naar alternatieven.

GEWENSTE SITUATIE

Over de rondwegen is weinig sluipverkeer. In de woonwijken is sprake van alleen bestemmingsverkeer. Dankzij innovatieve distributie is het aantal bestelbusjes in de wijk beperkt. Er zijn niet meer parkeer-

plekken dan absoluut noodzakelijk. Alle andere openbare ruimte in de wijk – afgezien van de verkeersinfrastructuur - is bedoeld voor recreatie en groenvoorzieningen. Kinderen kunnen veilig buiten spelen. Ouderen en andere kwetsbare groepen kunnen zich zonder angst voor verkeer veilig en comfortabel verplaatsen in de woonwijken.

DOELSTELLINGEN

1. De gemeente Barendrecht wil de belasting op het milieu door het verkeer tot een minimum beperken

Om fijnstof en CO2 uitstoot te verminderen, wil de gemeente Barendrecht het sluipverkeer over de rondwegen tegengaan. Ook wil de gemeenten het aantal onnodige verkeersbewegingen in een wijk terugdringen.

2. De gemeente wil het parkeren van grote voertuigen alleen toestaan op speciaal daarvoor aangevozen locaties op de bedrijventerreinen.

Het parkeerbeleid in de Rotterdamse Haven wordt de komende jaren aangescherpt. Dat kan leiden tot toenemende overlast van vrachtwagens die illegaal parkeren. Om dit tegen te gaan, werkt de gemeente Barendrecht samen met de andere gemeenten in de MRDH aan oplossingen zoals alternatieve vrachtwagenparkeerplaatsen.

3. EEN VERKEERSVEILIG BARENDRECHT

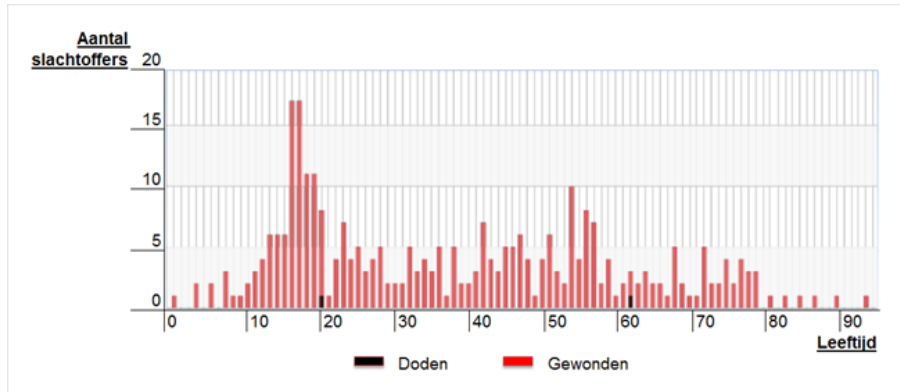
Jaarlijks vallen er in Nederland bijna 600 doden in het verkeer en zijn er 20.000 ernstig gewonde verkeersslachtoffers. Hierdoor worden veel levens beïnvloedt. Het aantal verkeersdoden is de afgelopen jaren gelukkig wel aanzienlijk gedaald: begin jaren '70 vielen er nog ruim 3.000 verkeersdoden per jaar. Dit is mede veroorzaakt door een betere infrastructuur, betere voertuigen (gordel- en helmplicht, airbag etc.) en verbeterde regelgeving en verkeersgedrag. Zo zijn er 30 km gebieden, vrij liggende fietspaden en rotondes aangelegd, zijn de regels voor het gebruik van alcohol in het verkeer aangescherpt en is de airbag, autogordel en bromfietshelm verplicht gesteld.

Helaas is aan de daling van het aantal slachtoffers de laatste jaren een eind gekomen. Ook zien we dat de daling van het aantal slachtoffers zich vooral heeft voorgedaan onder auto-inzittenden maar veel minder bij (brom)fietsers, voetgangers en motorrijders. Nieuw fenomeen is de snellere elektrische fiets (e-fiets of e-bike) en de speedbikes. Deze nieuwe fietsen hebben tot aanzienlijk meer slachtoffers geleid. Het vermoeden is dat het aantal ongevallen met e-bikes en speedbikes de komende jaren nog verder toeneemt. In 2017 heeft het Rijk daarom besloten dat de speedbike met helm op de rijbaan thuishoort en zich moet gedragen als een bromfiets. Voor de elektrische fiets overweegt het Rijk de invoering van de helmplicht. De Vereniging Veilig Verkeer Nederland heeft in augustus 2017 de e-bike cursus geïntroduceerd. Deze blijkt een succes.

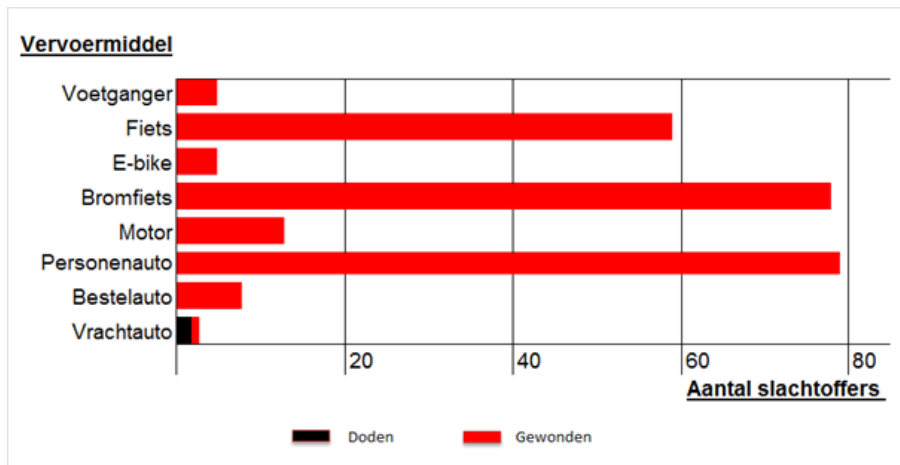
HUIDIGE SITUATIE GEMEENTE BARENDRECHT

Uit de gegevens van de verkeersongevallen in de gemeente Barendrecht blijkt:

- een forse toename (20%) van het aantal verkeersslachtoffers in 2016 ten opzichte van 2014. Dit geldt voor alle leeftijdscategorieën. In 2015 was er een kleine dip. Zie afbeelding 11;
- de slachtoffers doen zich voornamelijk voor onder (brom)fietsers en e-bikers. Zie afbeelding 12;
- de meeste slachtoffers doen zich voor op de doorgaande rondwegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen genoemd;
- gelet op de overige locaties vallen er relatief veel slachtoffers in de wijken op erftoegangswegen waar maximaal 30 km/h mag worden gereden. Onderzocht moet worden wat de redenen hiervan zijn;
- er doen zich relatief veel ongelukken voor door gevaarlijk rijgedrag.



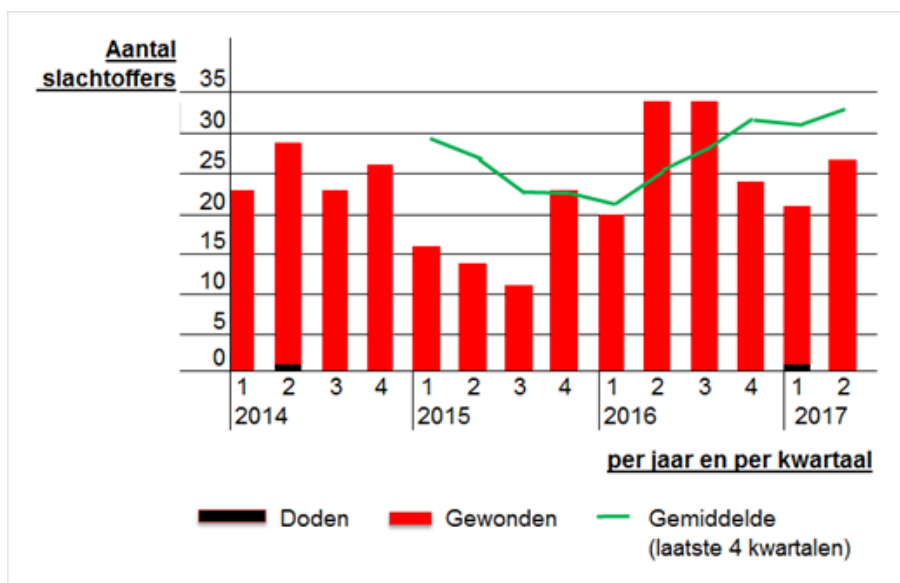
Afbeelding 11. Het aantal gewonde verkeersslachtoffers en verkeersdoden per leeftijd over de periode 2014 t/m het 2e kwartaal van 2017.



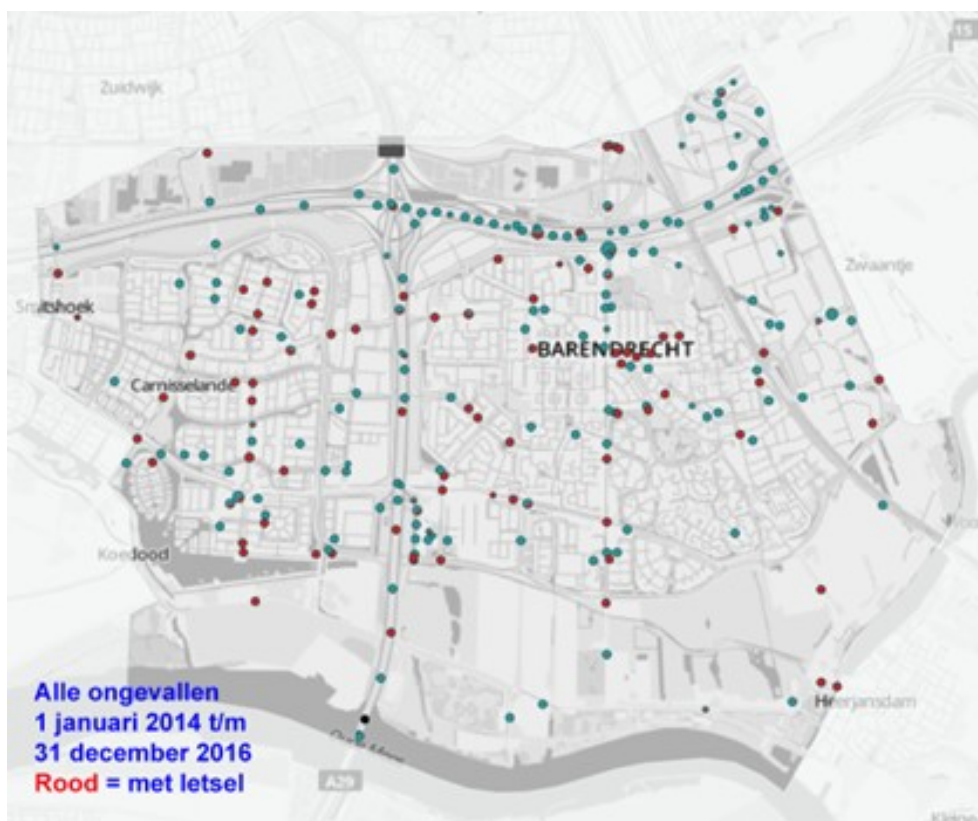
Afbeelding 12. Het aantal gewonde verkeersslachtoffers en verkeersdoden per vervoermiddel over de periode 2014 tot en met het 2e kwartaal 2017

Over de periode 2014 tot en met het 2e kwartaal 2017 haalt de gemeente Barendrecht niet de landelijke doelstelling³ voor het aantal ziekenhuisgewonde verkeersslachtoffers en het aantal verkeersdoden. Zie afbeelding 13.

3) Deze doelstelling is vastgesteld in de landelijke Nota Mobiliteit 2020. Voor Barendrecht betekent die doelstelling dat er in 2020 sprake moet zijn van 53% minder verkeersdoden en 34% minder ziekenhuisgewonden ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001, 2002 en 2003 (respectievelijk 1,7 en 15,7).



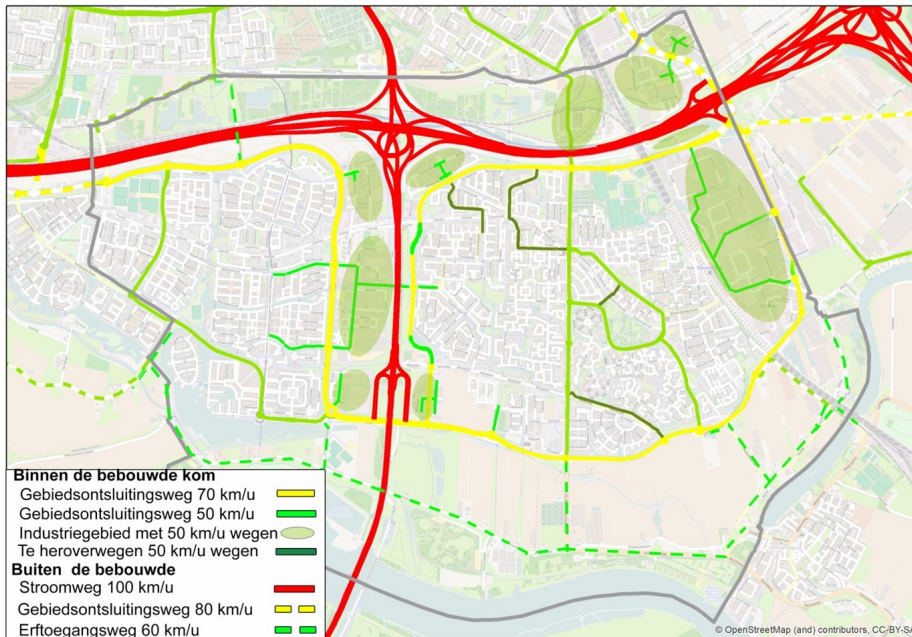
Afbeelding 13. Het aantal ziekenhuisgewonde verkeersslachtoffers en verkeersdoden per kwartaal over de periode 2014 tot en met het 2e kwartaal 2017. De groene lijn is de trendlijn. Deze vertoont een stijgende lijn sinds 2016.



Afbeelding 14. Een overzicht van de locaties waar zich ongevallen hebben voorgedaan over de periode 2014 tot en met 2016. Een rode stip wil zeggen dat zich op die locatie minstens één ongeval met lichamelijk letsel heeft voorgedaan.

De meeste kruisingen zijn voorzien van een rotonde, verkeerslichten of fietstunnel. Op die manier is de verkeersveiligheid gewaarborgd. Kritisch is de veiligheidssituatie op de voorrangskruispunten waar 70 km gereden mag worden. Ondanks de hoge snelheid vinden hier relatief weinig ongevallen plaats. Er is dus geen reden om de snelheid te verlagen. Mocht in de toekomst blijken dat het aantal ongevallen toeneemt, dan kan alsnog worden overwogen om de maximumsnelheid te verlagen naar 50 km/h of om de kruisingen aan te passen.

Zie afbeelding 15 voor de huidige categorisering van het wegennet in Barendrecht.



Afbeelding 15. De categorisering van het huidige wegennet in Barendrecht. Donkergroen wil zeggen dat de categorisering ter discussie staat, licht groen betekent 50 km/u, geel betekent 70 km/u. De rode wegen zijn snelwegen. De wegen die niet met een kleur staan weergegeven zijn erftoegangswegen. Daar mag niet harder dan 30 km/u worden gereden. Op de ovaal groene bedrijfsterreinen mag maximaal 50 km/u worden gereden. Bij iedere snelheid hoort een bepaalde herkenbare inrichting. Erftoegangswegen zijn bijvoorbeeld voorzien van straatstenen in plaats van asphalt. De stippellijnen zijn wegen buiten de bebouwde kom. Op het merendeel daarvan mag 60 km/u gereden worden.

GEWENSTE SITUATIE

In Barendrecht is sprake van een zeer verkeersveilige infrastructuur. Er zijn nul dodelijke verkeersslachtoffers⁴. De weggebruikers zijn zich bewust van de gevaren, houden zich netjes aan de verkeersregels en houden rekening met de andere weggebruikers. Alle kinderen krijgen op school een verkeerseducatieprogramma aangeboden. E-bikers dragen helmen en hebben een e-bike cursus gevolgd. De hoofd-fietspaden zijn geasfalteerd, breed, zonder al te veel kronkels en zonder obstakels.

DOELSTELLINGEN

Barendrecht heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan, waardoor in de afgelopen tijd de risico's voor het verkeer aanzienlijk zijn afgenomen. Om de risico's nog verder terug te dringen en het aantal verkeersslachtoffers te reduceren tot nul, blijft de gemeente Barendrecht zich de komende tien jaar intensief richten op:

- verbeteren van de verkeersinfrastructuur waarbij de aandacht speciaal uitgaat naar de rondwegen (ook wel ontsluitingswegen genoemd), de erftoegangswegen, fietspaden, voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen. Hier doen zich namelijk de meeste verkeersslachtoffers voor;
- beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker zodat deze zich veilig gaat gedragen.

Waarbij we opmerken dat het gedrag van de weggebruiker mede wordt beïnvloed door de verkeersinfrastructuur.

1. **De gemeente Barendrecht blijft de komende 10 jaar doorgaan met het inrichten conform de toegestane snelheid**

4) De doelstelling nul dodelijke verkeersslachtoffers ook wel genaamd 'Maak van de 0 een punt' is onderdeel van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van het Rijk, het Verkeers- en Vervoersplan van de Provincie Zuid-Holland en het beleid van de Metro-poolregio Rotterdam-Den Haag.

Het streven is om alle gemeentelijke wegen (binnen de bebouwde kom), binnen 10 jaar aan te laten sluiten bij de landelijk basiskennmerken voor wegontwerp zoals omschreven in het programma Duurzaam Veilig. Dat is een landelijk programma ter verbetering van de verkeersveiligheid van het wegverkeer. Uitgangspunt van dit landelijke programma is dat de verkeersinfrastructuur zodanig is opgebouwd dat weggebruikers begrijpen welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht en dat zij begrijpen wat zij van anderen kunnen verwachten.

We noemen hier enkele onderdelen uit het programma Duurzaam Veilig die de gemeente Barendrecht de komende 10 jaar gaat uitvoeren:

- het aanpassen van kruispunten of de aanleg van een rotonde, drempels, kruispuntplateau's of het verwijderen van asfalt op erftoegangswegen;
- het nemen van snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer;
- in woonwijken: het aanpassen van 50 km/u wegen in 30 km/u erftoegangswegen;
- het verwijderen en aanpassen van onnodige obstakels bij fietspaden.

In bepaalde woonwijken in Barendrecht bevinden zich nog oude geasfalteerde busroutes. De gemeente wil deze zogenaamde grijze wegen inrichten als erftoegangswegen zonder aparte fietsvoorzieningen. Dat betekent dat het asfalt wordt verwijderd en dat er straatstenen worden aangelegd.

Indien de functie van een weg of de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op die weg verandert, overweegt de gemeenten een hercategorisering. Dat wil zeggen dat de toegestane snelheid en de inrichting van de weg worden aangepast.

Sommige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en belangrijke (school)routes worden aangepast en voorzien van extra verlichting. Er komen bredere en gestrektere (zonder kronkels) fietspaden. Alle hoofd fietsroutes worden geasfalteerd. Obstakels worden verwijderd.

2. De gemeente Barendrecht past binnen 5 jaar alle locaties aan waar relatief veel (ernstige) verkeersongevallen plaatsvinden.

De gemeente Barendrecht onderzoekt in 2018 alle locaties waar zich veel relatief veel ongevallen voordoen en maakt voor die locaties een verbeterplan.

3. De gemeente Barendrecht verleent subsidie aan scholen en ouderen voor verkeerseducatie en -voorlichting

Natuurlijk moeten de wegen in Barendrecht veilig zijn. De gemeente Barendrecht is hier uiterst alert op en treft zonodig maatregelen. Het is echter aan de weggebruikers om de verkeersinfrastructuur ook veilig te gebruiken. Ook op veilige wegen kunnen zich namelijk onveilige situaties en ongevallen voordoen. Om het gedrag te beïnvloeden subsidieert de gemeente Barendrecht 50% en de MRDH de overige 50% van de volgende verkeerseducatie- en voorlichtingsprogramma's:

- het verkeerseducatieprogramma van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Dit programma wordt op alle basisscholen in Barendrecht uitgevoerd en eindigt met een verkeersexamen;
- een e-bike cursus of opfriscursus voor het autorijden van Veilig Verkeer Nederland bedoeld voor ouderen.

Op middelbare scholen volgen alle leerlingen het programma Totally Traffic ⁵.

Gezien de relatief grote betrokkenheid van fietsers bij ongevallen, zijn zij een nadrukkelijke doelgroep voor gedragsbeïnvloeding. De verkeerseducatie en -voorlichting richt zich specifiek op het gebruik van de helm op bromfiets en e-bike, de risico's van het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer, aandacht voor de dode hoek bij auto's en vrachtauto's en op het anticiperen op onveilige en onverwachte situaties in het verkeer. De gemeente Barendrecht wil middels deze voorlichting en verkeerseducatie jongeren en volwassen weggebruikers aanspreken op hun gedrag en dit zodanig proberen te beïnvloeden dat zij zich veilig gedragen.

4. EEN DUURZAAM BARENDRECHT

De basis voor de mobiliteitsopgave 'Een duurzaam Barendrecht' is het Energieprogramma van Barendrecht (2016). Dit programma is bedoeld als leidraad voor de verplichte energietransitie ⁶, de overstap

5) Totally Traffic is een verkeerseducatieprogramma van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid bedoeld voor middelbare scholieren. De MRDH biedt dit programma aan alle scholen in de regio gratis aan.

6) Energietransitie betekent de overstap van fossiele brandstoffen naar volledig duurzame energiebronnen zoals zonne- en windenergie. Het is ook de naam van het beleidsplan van de overheid. Volgens dit plan moet Nederland in 2020 één van de duurzaamste landen van Europa zijn.

van fossiele brandstoffen naar volledige duurzame energiebronnen. Doel van de energietransitie is het terugdringen van de CO₂ uitstoot. De gemeente Barendrecht wil met de mobiliteitsopgave 'Een duurzaam Barendrecht' een substantiële bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO₂ uitstoot.

HUIDIGE SITUATIE

Op 21 juni 2016 is door de gemeenteraad het Uitvoeringsprogramma Duurzaam Energiebeleid vastgesteld. Dit energieprogramma omvat activiteiten en projecten die bijdragen aan een CO₂ neutrale gemeente in 2030. Een aantal van die activiteiten en projecten zijn gericht op duurzame mobiliteit. Zo stimuleert de gemeente Barendrecht het gebruik van schonere vervoersmodaliteiten zoals de fiets en het openbaar vervoer en geeft zelf het voorbeeld met schonere gemeentelijke vervoersmiddelen.

Samen met de Verkeersonderneming (samenwerkingsverband Metropool Rotterdam - Den Haag, het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat, zie ook voetnoot 2) voert de gemeente Barendrecht een gedragsbeïnvloedingscampagne met als titel 'Filedier'. Deze campagne stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, met name tijdens de files. Met als doel de regio Rotterdam bereikbaar te houden.

De campagne richt zich zowel op de inwoners van Barendrecht als wel op de bedrijven in Barendrecht en haar medewerkers. Tijdens een evenement in oktober 2017 hebben diverse Barendrechts bedrijven een intentieovereenkomst getekend. Daarin geven zij aan dat zij zich zullen inspannen om het aantal verplaatsingen van de medewerkers per auto met 10% te reduceren. Deze bedrijven stimuleren hun medewerkers om met de fiets naar het werk te gaan middels subsidies en goede fietsparkeervoorzieningen. Het bedrijfsleven in Barendrecht werkt verder actief mee aan de verduurzaming van de samenleving dankzij stimuleringsprogramma's zoals Lean and Green⁷. Dit programma stimuleert de verduurzaming van het beroepsvervoer en levert tegelijkertijd een kostenbesparing op.

De laatste tijd volgen de ontwikkelingen in het verkeer elkaar snel op. Zo zien we een trend ontstaan om een auto of zelfs fiets te delen. Dit is een kansrijke ontwikkeling die helpt onze samenleving duurzamer te maken. Wij zullen dergelijke ontwikkelingen actief steunen en faciliteren. Ook steunen we het gebruik van nieuwe brandstofmixen met een lagere CO₂ uitstoot, conform het Energieakkoord van de VNG.

GEWENSTE SITUATIE

Iedereen die gezond is en kan fietsen, maakt zoveel mogelijk gebruik van de fiets om naar het werk te gaan, voor een rit naar de sportclub, de winkel of naar een afspraak. Overal in Barendrecht rijden elektrische auto's en er staan oplaadpunten voor elektrische auto's. Er zijn speciale parkeerplaatsen voor 'deelauto's'. De gemeente steunt nieuwe ontwikkelingen die bijdragen aan een duurzamere gemeente.

DOELSTELLINGEN

1. De gemeente Barendrecht streeft naar een 100% duurzaam vervoer en transport in 2030

Barendrecht stimuleert het gebruik van de elektrische auto. We plaatsen op strategische plekken elektrische oplaadpalen in de gemeente. Wij faciliteren particuliere initiatieven voor elektrisch oplaadpalen bij woningen. Ten behoeve van het autodelen reserveren we parkeerplaatsen. We vinden dat namelijk een goede trend die bijdraagt aan duurzame mobiliteit.

Barendrecht stimuleert het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, door de fietser goed te bedienen met goed fietsnetwerk, snelfietsroutes en goede fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten. Het openbaar vervoer blijven we stimuleren en zo mogelijk vrij reizen met OV voor doelgroepen overwegen.

We anticiperen op het actieplan Duurzame Brandstofmix zoals afgesproken door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in het energieakkoord.

2. De gemeente Barendrecht stimuleert en ondersteunt bedrijven die slimme, efficiënte en dus duurzame logistiek bevorderen.

Wij doen actief mee in netwerken die gericht zijn op het verbeteren van de duurzaamheid zoals de Duurzaamheidskring Barendrecht⁸ en de Vereniging Bedrijventerrein Oost. Ook zullen wij bedrijven in

7) Lean & Green is een Europees programma gericht op het ontwikkelen van duurzame logistieke oplossingen. Het programma stimuleert organisaties ook om het productieproces zodanig aan te passen dat dit minder nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

8) De Duurzaamheidskring Barendrecht is op 11 november 2011 opgericht en heeft inmiddels ruim 70 leden. Dit zijn vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en van onderwijs- en (gemeentelijke) instellingen. Doel is kennisdeling te bevorderen van een duurzaam Barendrecht.

onze gemeente actief voorlichten en informeren over overheidsprogramma's die duurzame mobiliteit stimuleren.

We werken samen met platforms zoals Samen Bereikbaar⁹, de Verkeersonderneming en de Energieke Regio Barendrecht¹⁰. In die platforms brengen we duurzame mobiliteit continue onder de aandacht. We streven met deze platforms naar een goede afstemming tussen duurzame mobiliteitsdiensten en de behoeften van ondernemers en bewoners.

9) Samen Bereikbaar is een platform op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid in de Metropool Rotterdam-Den Haag. Partners zijn de Drechtsteden, de BAR gemeenten en de Verkeersonderneming Rotterdam.

10) De Energieke Regio Barendrecht is een projectorganisatie met bedrijven en maatschappelijke organisaties. Doel van de projectorganisatie is het stimuleren van projecten ter verduurzaming van de gemeente Barendrecht.