

ALTERNATIEF VERKEERSPLAN

BRIELLE – VIERPOLDERS – ZWARTEWAAL

16 NOVEMBER 2022



Zwaar bouwverkeer in de binnenstad van Brielle (hoek Wellerondom – Kaatsbaan)

Dit plan is tot stand gekomen met inbreng van de Brielse inwoners. Het is gebaseerd op ervaringen, die de inwoners met ONS Brielle hebben gedeeld. De voorgestelde oplossingen zijn met de inwoners besproken. Het conceptplan is aan hen voorgelegd en – gebaseerd op de opmerkingen en toevoegingen – aangepast.

Inhoud

Inleiding.....	2
Verkeer als een vast gegeven	2
Wat ervaren de bewoners?.....	3
Wat willen de bewoners?.....	5
Oplossingsrichtingen.....	6
De binnenstad; een extra uitdaging!	9
Actieplan voor de gemeente	10
Tot slot.....	11
Bijlage. Inwoners- en gebouvvriendelijk verkeersbeleid	12

Inleiding

Ondanks veelvuldige geluiden van de inwoners en een groot aantal vragen en gerichte moties van diverse raadsfracties, heeft het college van B&W van de gemeente Brielle in de afgelopen raadsperiode (maart 2018 – nu) vrijwel niets gedaan aan het oplossen van de verkeers- en parkeerproblematiek in de Brielse binnenstad, de Brielse wijken en de dorpen Vierpolders en Zwartewaal. ONS Brielle is hier teleurgesteld over.

Met dit alternatieve Verkeersplan wil ONS Brielle een signaal afgeven. Wij begrijpen dat het huidige college in deze raadsperiode geen uitvoering meer kan geven aan dit plan. Conform ons Verkiezingsprogramma, zal de fractie van ONS Brielle zich in de aankomende raadsperiode, onverminderd inzetten, om het college van B&W van Voorne aan Zee tot actie te laten komen, met betrekking tot de aanpak van de verkeersproblematiek.

Het doel van ONS Brielle is het realiseren en behouden van een prettige, veilige, schone en zorgzame gemeente, waar inwoners willen (blijven) wonen, kinderen veilig op kunnen groeien en ondernemers graag willen werken. Het aanpakken van de sinds jaren ervaren verkeersproblematiek hoort daarbij. Onze aandacht en inzet zal zich hierbij niet beperken tot de huidige Brielse kernen.

Verkeer als een vast gegeven

Allereerst willen we duidelijk stellen dat verkeer een noodzakelijke voorwaarde is voor de economie van een gemeente en het welzijn van haar bewoners. Verkeer maakt onlosmakelijk onderdeel uit van elke stad of dorp. Ook de inwoners zijn zich daarvan bewust, of zij nu wonen in de historische binnenstad of in één van de kleine dorpskernen.

Ondanks het verkeer dat niet meer weg te denken valt, willen de inwoners prettig en veilig kunnen wonen en werken. Zij hebben hierbij niet de intentie om bijvoorbeeld de binnenstad van Brielle de status te geven van een permanent open-lucht-museum. Zij willen – zowel in de binnenstad als in de dorpen - een gemeentelijk verkeersbeleid dat aandacht heeft voor het woongenot van de inwoners, de kwetsbaarheid van de (historische) panden/ woningen en de beperkingen van de wegenstructuur, die veelal dateert uit een tijd dat er nog geen auto's bestonden.

Onder andere als gevolg van de redelijk jonge ontwikkeling in het buitengebied van Brielle, waar landbouwgrond is omgevormd tot glastuinbouwgebied, is er druk ontstaan op de Brielse wijken. De druk uit zich onder andere in verkeers- en parkeerproblemen. Ook hieraan wordt aandacht besteed in dit plan.

Wat ervaren de bewoners?

BRIELLE – BINNENSTAD

1. Lang en zwaar tot extreem zwaar vrachtverkeer

Het onbeperkt toestaan van lang en zwaar vrachtverkeer in de binnenstad leidt tot gevaarlijke situaties, overlast (verkeersopstoppingen) en schade aan gebouwen, woningen, wegen en auto's. De herstelkosten zijn nooit voor de veroorzaker, maar voor de eigenaar van de woning/ het gebouw/ de auto of voor de gemeente als beheerder van de wegen. De kosten voor de gemeente worden indirect ook door de inwoners betaald.

2. Onduidelijke situaties met betrekking tot de éénrichtingsverkeerswegen

De huidige doorstromingssituatie van het verkeer is onduidelijk en leidt voor bewoners tot onlogische en onnodig lange routes om in de buurt van hun woning te komen. Veelvuldig komt het voor dat er tegen de rijrichting wordt gereden, door zowel bewoners, bezoekers als vrachtverkeer. De smalle straten in de Brielse binnenstad vragen om slimme regulering met zo min mogelijk overlast voor de bewoners. Een regulering die de verkeersveiligheid bevordert en de historische panden beschermt.

3. Tekort aan parkeerplaatsen, vooral na 18.00 uur

Onduidelijk is of het aantal parkeerplaatsen in de Brielse binnenstad voldoende is voor de bewoners. Er worden veel parkeerplaatsen bezet door onder andere bedrijfsbusjes. Op 7 juli 2021 hebben de PvdA en ONS Brielle een motie ingediend, met onderstaande opdracht aan het college:

- Een nader onderzoek te laten uitvoeren naar mogelijke oplossingen voor de aankomende parkeerdruk.
- In dit onderzoek mee te nemen of er mogelijkheden zijn voor 'overloopgebieden' in het toeristenseizoen bijvoorbeeld bij de Langepoort?
- Het onderzoek zo in te richten dat er aanzetten zijn voor een nieuw parkeerbeleid wat op de toekomst is ingericht, waaronder een vergunningensysteem voor inwoners en ondernemers.
- In dit onderzoek parkeermogelijkheden te onderzoeken voor ouderen en mensen die slecht ter been of mindervalide zijn.
- De uitkomsten van dit onderzoek uiterlijk medio 2022 aan de raad van Brielle aan te bieden.

Ondanks dat het al het vierde kwartaal van 2022 is, heeft het college de uitkomst van het onderzoek nog niet gedeeld met de raad.

4. Verkeersopstoppingen

De binnenstad bevat veel smalle 17^e-eeuwse wegen met middeleeuwse onderdelen. In deze straten:

- wordt regelmatig (dubbel) geparkeerd door bijvoorbeeld pakketbezorgers;
- worden grote bouw- en afvalcontainers geplaatst bij verbouwingen;
- is veelvuldig sprake van groot- en zwaar vrachtverkeer (bouwverkeer, aan- en afvoer van caravans en het ophalen van afval).

Het gevolg: onacceptabele en soms gevaarlijke situaties en verkeersopstoppingen.

5. Te hard rijden door het gemotoriseerd verkeer

In het centrum geldt een 30 km/uur regime, waarmee het autoverkeer gelijkwaardig is aan de voetgangers en de fietsers. In grote delen van de binnenstad wordt veel harder gereden dan 30 km /uur, zelfs door de vuilophaaldienst. Hierop wordt niet gehandhaafd. Door de politie wordt aangegeven dat handhaving niet mogelijk is, omdat de wegen niet volgens het 30 km regime zijn ingericht.

WIJKEN BRIELLE (BUITEN DE BINNENSTAD)

1. **Zwaar vrachtverkeer** t.b.v. het tuinders- en groenteverwerkingsgebied Kloosterweg (Anna Hoevestraat).
2. **Tekort aan parkeerplaatsen** doordat eengezinswoningen (voornamelijk drive-in woningen) worden bewoond door wel tot acht tot tien arbeidsmigranten, soms met elk een eigen busje. Dit probleem doet zich vooral voor in Rugge en Zuurland.
3. **Onduidelijke situatie met betrekking tot de inrichting van de wegen** (Anna Hoevestraat) met als gevolg een te hoge snelheid en het niet handhaven door de politie en BOA's.
4. **Het negeren van verbodsborden voor vrachtverkeer** (Kloosterweg) en het niet handhaven door de politie en BOA's.
5. **Te hoge snelheid** van het gemotoriseerd verkeer.
6. **Overlast van geparkeerde vrachtwagens rondom het Ruggeplein**, doordat de chauffeur mét de vrachtwagen boodschappen gaat doen.
7. **Overlast van vrachtwagens die 's-nachts in de wijk worden geparkeerd** om te overnachten (Rugge).

VIERPOLDERS

1. **Zwaar en lang vrachtverkeer** t.b.v. de (tuinders)bedrijven rondom de dorpskern.
2. Het iets verbeterde, maar toch nog bestaande probleem van **te hard rijden op de Veckdijk**.

ZWARTEWAAL

1. Tekort aan parkeerplaatsen, vooral na 18.00 uur.

De genomen maatregelen, zoals de aanleg van extra parkeerplaatsen in groenperken en op eigen grond parkeren in de nieuwe wijk, leiden tot enige verlichting. Het probleem in de bestaande wijken blijft bestaan, doordat vrijwel de gehele beroepsbevolking buiten Zwartewaal werkt.

2. Relatief veel zwaar verkeer door het dorp, met name van leveranciers van bouwmaterialen, zwaardere huishoudelijke artikelen en vuilnisophaalwagens.

3. Sluipverkeer van grote vrachtwagens over de smalle Maasdijk (maximaal 4 ton), welke soms vastlopen in het nog smallere Noordeinde aan het begin van het dorp.

4. De te verwachten zeer gevaarlijke verkeerssituatie op de Maasdijk na de ingebruikname van het Roompotpark. Weliswaar is er geen directe reguliere toegang vanuit het park naar de Maasdijk voorzien, maar duidelijk is dat op zomeravonden in aanvulling op het bestaande verkeer vele honderden wandelaars en fietsers van deze dijk gebruik gaan maken.

5. Tekort aan ontsluitingswegen bij een incident in de nabijgelegen industrie.

Wat willen de bewoners?

BRIELLE – BINNENSTAD

1. De aanwezige infrastructuur en uitstraling van het historische karakter behouden.
2. Zo min mogelijk aantasting van de fundamenteën van de monumentale panden.
3. Overlast van (vracht en bouw) verkeer tot een minimum beperken, via een beperking m.b.t. de lengte en de wioldruk van vrachtwagens en vrachtwagencombinaties.
4. Een (eigen) auto onder handbereik hebben, via voldoende parkeerplaatsen.
5. Een snelheidsbeperking in de binnenstad.

WIJKEN BRIELLE (BUITEN DE BINNENSTAD)

1. Een verbodsbord bij de toegangswegen naar Ruggie voor vrachtverkeer dat een andere bestemming heeft dan de wijk zelf.
2. Een duidelijkere inrichting van de Anna Hoevestraat tot 30km weg.
3. De afsluiting voor vrachtwagens van de toegang tot de Kloosterweg vanaf de Anna Hoevestraat.
4. Handhaving op snelheid en/of toegang door de politie of BOA's.
5. Handhaving van het aantal bewoners (zijnde niet-familieleden) in een huis, zodat voorkomen wordt dat er zes tot acht busjes per woning in de straat staan geparkeerd.
6. Handhaving op illegaal parkeren van en overnachten in de vrachtwagen.
7. Handhaving op het negeren van verbodsborden.

VIERPOLDERS

1. Een verbodsbord bij de toegangswegen naar het dorp Vierpolders voor vrachtverkeer.
2. Een vergunningensysteem voor vrachtverkeer dat noodzakelijk is voor de uitvoering van activiteiten van bedrijven in het gebied, die niet via een andere route kunnen worden bereikt.
3. Een beperking m.b.t. de lengte en de wioldruk van vrachtwagens en vrachtwagencombinaties.
4. Handhaving van snelheidslimieten.

ZWARTEWAAL

1. Meer aandacht voor het bestaande tekort aan parkeerplaatsen. Creatieve oplossingen overwegen, zoals een klein, goed verlicht parkeerterrein op ongebruikte deel van het voormalige speelveld tussen de Hollemarestraat en de N218. Bereikbaar via een aan te leggen toegang nabij de brandweerkazerne.
2. Bij nieuwbouwplannen scherpe aandacht voor voldoende parkeerplaatsen in relatie tot het aantal woningen/ voorzieningen. Niet extra woningen toevoegen aan de bestaande nieuwbouwplannen, om de projectontwikkelaar tegemoet te komen.
3. Plannen en maatregelen om de verkeerssituatie op de Maasdijk te reguleren na voltooiing van het Roompotpark.

Oplossingsrichtingen

Hoe kunnen de wensen van de inwoners worden uitgewerkt in een actieplan, dat een praktisch en werkbaar evenwicht realiseert?

Het doel van een verkeersplan voor Brielle is om de binnenstad en de omliggende wijken en kernen leefbaar en bereikbaar te houden voor iedereen die hier woont, onderneemt, winkelt, wandelt en fietst. Ook voor de autobezoeker die wél in de betreffende stad/ wijk/ woonkern een bestemming heeft. Dit vraagt een proactief beleid vanuit de gemeente.

Via het proactief beleid is vermijdbare en afwendbare automobilititeit zo min mogelijk aanwezig in de straten van de binnenstad, wijken of woonkernen.

- *Vermijdbaar* zijn verplaatsingen, die niet noodzakelijk met de auto hoeven plaats te vinden, maar ook lopend, fietsend of over water kunnen.
- *Afwendbaar* zijn verplaatsingen, die niet noodzakelijk in de binnenstad, wijken of kernen hoeven plaats te vinden, zoals groot vracht- en transportverkeer.

LANG EN/ OF ZWAAR VRACHTVERKEER

Door het inrichten van een overslagpunt buiten het centrum kunnen de winkels bevoorrad worden met kleinere en schonere vrachtwagens. Hiermee wordt het laad- en losverkeer in onder andere de binnenstad met groot vrachtverkeer voorkomen. In andere kleine vestingsteden is het gebruikelijk een maximum te stellen voor het toelaten van vrachtverkeer zwaarder dan x ton en/of langer dan x meter. Brielle 'hoeft het wiel niet zelf uit te vinden'.

Door het verplicht stellen van het vervoer over water van onder andere caravans (inclusief de andere gerelateerde grote transporten, bijvoorbeeld het vervoer van kranen) richting de camping(s), wordt extreem zwaar verkeer in de binnenstad voorkomen.

Niet alleen in de binnenstad wordt zwaar verkeer als een knelpunt ervaren. Buiten de binnenstad zijn er problemen met groot verkeer op de Anna Hoevestraat in de wijk Ruggie. Het vrachtverkeer met de bestemming Tuindersgebied Kloosterweg, gebruikt de Anna Hoevestraat als sluiproute. Door aansluiting van de Anna Hoevestraat op de Kloosterweg ontoegankelijk te maken voor vrachtverkeer, wordt het vrachtverkeer gedwongen de route over de Groene Kruisweg te nemen.

In Vierpolders hebben de bewoners last van vrachtverkeer van en naar de (tuinbouw)bedrijven. De beoogde route buiten het dorp om, wordt genegeerd of door de navigatie niet herkend.

Vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in een betreffende woonkern of wijk, moet worden geweerd via een verbod. Dit geldt voor **alle** woonwijken en woonkernen van de gemeente.

De meeste problemen met zwaar vrachtverkeer en caravanverplaatsingen vinden plaats op:

- Thoelaverweg
- Slagveld
- Maarland Noordzijde
- Anna Hoevestraat
- Vierpolders
- Maasdijk Zwartewaal, entree dorp via Henry Fordstraat

ÉÉNRICHTINGSVERKEER

Door een bezoek aan de binnenstad met de auto te ontmoedigen, vermindert het aantal auto's, wat een positief effect heeft op de algehele doorstroming. Ook het weren van vrachtverkeer zal de problemen met het eenrichtingsverkeer verminderen. Nu komt het regelmatig voor dat een grote vrachtwagen vastloopt in een 'fuik', waarbij tegen de rijrichting inrijden de enige uitweg is. Toch is het eenrichtingsverkeer een lastig probleem, dat alleen kan worden opgelost in samenspraak met de inwoners en de ondernemers. De dagelijkse ervaringen en kennis van het gebied is waardevol bruikbaar om tot een breed gedragen oplossing te komen.

De problemen met het eenrichtingsverkeer zijn breed verspreid door de binnenstad maar zijn zeer aanwezig bij:

- Nieuwstraat
- Van Sleenstraat
- Wellerondom
- Langestraat

PARKEREN

Zowel in de binnenstad, Rugge, Zuurland en Zwartewaal ervaren bewoners vooral na 18.00 uur een hoge parkeerdruk. Voor de binnenstad wordt het uitbreiden van betaald parkeren in combinatie met een parkeervergunningstelsel voor inwoners als een kansrijke optie gezien.

Kansen:

- Omlaag brengen van de parkeerdruk.
- Mogelijkheden om de beschikbare capaciteit beter te verdelen.
- Weren van de zogenaamde werkbussen (alternatief het parkeerterrein aan de Thoelaverweg).
- De bewoners kunnen in elk geval in de binnenstad parkeren.

Randvoorwaarden parkeervergunningstelsel:

- Zorgen voor goede bereikbaarheid van parkeerterreinen buiten het centrum, bijvoorbeeld via een shuttleservice. Al dan niet historisch aangekleed. Een Brielse ondernemer heeft aangeboden deze shuttleservice te realiseren.
- Bij nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad en in Zwartewaal, dient altijd te worden gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid. Liefst op eigen terrein. In elk geval dient een nieuwe ontwikkeling parkeerneutraal te gebeuren. Bij de beoordeling hiervan wordt uitgegaan van de feitelijke situatie.

De bereikbaarheid van winkels en bedrijven in het centrum komt met een parkeervergunningstelsel niet in gevaar. Overdag is er over het algemeen voldoende parkeercapaciteit beschikbaar voor onder andere het winkelend publiek. Hiernaast zijn aanpassingen mogelijk ter voorkoming van een tekort aan beschikbare parkeerplaatsen:

- Zorg voor voldoende parkeermogelijkheden voor de mensen die werken in de binnenstad, bijvoorbeeld door hiervoor op afstand meer ruimte te bieden.
- Speciale aandacht moet worden gegeven aan markt- en evenementdagen. Dan wordt de Turfkade anders gebruikt en neemt de parkeerdruk op de omgeving toe. In de nabije omgeving liggen verschillende terreinen zoals bij de Action, het gemeentehuis, naast de Langepoort en diverse verspreide parkeerterreinen in de binnenstad.
- Vergroot de capaciteit van de fietsenstalling in de binnenstad door bij de verschillende entrees extra stallingsmogelijkheden te bieden.

Voor het reguleren van de situatie in Rugge en Zuurland is een strenger toezicht nodig op 'overbewoning' van de eengezinswoningen, die zijn gekocht voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Dit geldt – weliswaar in mindere mate – ook voor de andere Brielse wijken en de dorpen Vierpolders en Zwartewaal.

WEL GEBOD 30 KM, MAAR GEEN INRICHTING

Door de inrichting aan te passen, krijgt de politie de mogelijkheid te handhaven. Nu kan dat niet, omdat de huidige inrichting geen ondersteuning geeft aan de 30 km verplichting.

De meeste problemen met te hard rijden concentreren zich op:

- Maarland noord- en zuidzijde
- Slagveld
- Turfkade
- Voorstraat
- Langelstraat
- Venkelstraat
- Van Sleenstraat
- Veckdijk Vierpolders

De inrichting van de wegen naar 30 km gebied wordt niet consequent doorgevoerd, waardoor er een spanning ontstaat tussen de verschillende gebruikers. Als oplossingsrichting kan gedacht worden aan een inrichting van enkele straten tot 'auto te gast', waarbij het uitgangspunt wordt omgedraaid. De fietsers en voetgangers zijn de hoofdgebruiker van de weg, de automobilist is welkom, maar te gast. Zo blijft het mogelijk voor het verkeer om daar te komen waar men moet zijn, maar wordt het gewenste gedrag afgedwongen (zoals minder snel rijden) door een andere inrichting van de straten.

VERKEERSOPSTOPPINGEN DOOR BEZORGDIENSTEN

De trend van het online bestellen en laten bezorgen van artikelen heeft een toenemend effect op het verkeer: het aantal bestelbusjes (en soms vrachtwagens) van bezorgers bij particulieren is exponentieel gegroeid. Een groot deel van het zakelijke verkeer in de binnenstad heeft te maken met het af- en aanrijden van bestelbusjes van de bezorgers. In de historische binnenstad veroorzaakt deze intensieve bezorging door kleine en grote bestelbussen opstoppingen door onder andere dubbel parkeren bij het afleveren.

Voor dit knelpunt is er geen directe oplossing, maar met de inbreng van de bewoners kan deze mogelijk worden gevonden. Het probleem wordt voor een flink deel veroorzaakt door de bewoners zelf. Stimuleren om pakketten te laten bezorgen bij afhaalpunten buiten de binnenstad, kan een deel van de oplossing zijn.

De binnenstad; een extra uitdaging!

De binnenstad van Brielle dateert uit de 17^{de} eeuw en is daarmee niet ingericht op het hedendaagse verkeer. In de wijken rondom de binnenstad en de dorpen Vierpolders en Zwartewaal worden eveneens serieuze knelpunten door de inwoners ervaren, maar de problematiek in de binnenstad is extra uitdagend vanwege de oorsprong van de stad.

Verschillende verkeersdeelnemers maken gebruik van de beperkte beschikbare ruimte. Als oplossingsrichting is een beter onderscheid tussen bewoners en ander verkeer wenselijk. Iedereen die niet in de binnenstad woont, komt zoveel mogelijk lopend of op de fiets. Een radicalere oplossing is het afsluiten van het centrum met uitzondering van bestemmingsverkeer al dan niet seizoensgebonden. Voorbeelden zijn Willemstad, Meden, Ravenstein en Wijbosch.

De wegen in het centrum moeten nog beter worden ingericht, zodat het doorgaande verkeer naar de campings buiten het centrumgebied wordt afgewikkeld. De bereikbaarheid van Meeuwoord vindt zoveel mogelijk plaats via de Langesingel. De aan- en afvoer van caravans en aanverwante zaken vindt plaats via het water, zodat dit type verkeer niet meer voorkomt in de binnenstad.

Ook het andere zware vrachtverkeer moet zoveel mogelijk uit de binnenstad worden geweerd. Naast een inrijverbod met verplichte overlading in elektrische bestelwagens, wordt dit ondersteund door het verbeterd inrichten van de 30 km zones zodat het beperkte noodzakelijke zware vrachtverkeer op lage snelheid moet passeren. De verplichte overlading loopt via een vorm van groepage op overlaadpunten. Omgekeerd moet de afgehaalde lading op het overlaadpunt weer worden gesplitst.

In heel Nederland kampen gemeenten met het dilemma dat het gevolg van de ontwikkeling dat vervoerders steeds grotere vrachtwagens inzetten, met een negatief effect op het leefgenot van bewoners van onder andere de binnensteden. In een aantal gemeenten wordt het systeem van het overladen naar kleinere elektrische bestelbussen al succesvol uitgevoerd.

Actieplan voor de gemeente

Voor een inwoners- en gebouwvriendelijk verkeersbeleid zijn de volgende uitgangspunten van belang:

1. Proactieve houding van de gemeente (er zijn voor de inwoners).
2. De woonstraten uitsluitend beschikbaar maken voor bewoners en hun bezoek.
3. Inrichten van de 30 km zones.
4. Handhaving op snelheid en parkeerovertredingen inclusief bouwverkeer:
 - er zijn verordeningen en regels, maar handhaving vindt niet plaats;
 - verkeersgedrag vuilophaaldiensten (beter instrueren);
 - transport gevaarlijke stoffen.
5. Daar waar de parkeerdruk hoog is, parkeerregulering inzetten ook in de nachtelijke uren. Vergunningensysteem met ontheffingen, ook voor gasten.
6. Zoveel als mogelijk weren van zwaar vrachtverkeer in alle woonkernen en de buitenwijken.
7. Zwaar transport t.b.v. de camping(s) over het water (aan- en afvoer van caravans en andere materialen).
8. Een gemeente die optreedt als gebiedsregisseur mobiliteit.

Tot slot

Zoals in de inleiding aangegeven, is ONS Brielle teleurgesteld over de onverschilligheid van het college van B&W van Brielle ten aanzien van de verkeers- en parkeerproblematiek in de binnenstad, de wijken en de dorpskernen van de gemeente Brielle. De overlast die wordt ervaren heeft een ernstig negatief effect op het woongenot en het geluk van de inwoners. Veel inwoners vragen al jaren tevergeefs aandacht voor de problemen. Een veel gehoorde reactie die bewoners dan krijgen is: *'Maar waar heeft u het over, u woont hier toch mooi'*. Veel bewoners voelen zich daardoor niet serieus genomen en zijn inmiddels radeloos. ONS Brielle kent vele voorbeelden van bewoners die uiteindelijk hebben besloten om Brielle te verlaten.

ONS Brielle vindt de situatie ernstig. Ten eerste vanwege de stress die het veroorzaakt bij veel inwoners, wat niet goed is voor de gezondheid, maar ook omdat ONS Brielle van mening is dat een gemeente – raad, college én ambtenaren – er moet zijn voor zijn inwoners.

Zonder inwoners is er geen gemeente!

Hoewel de fractie van ONS Brielle van mening is dat het opstellen van een verkeersplan de taak is van het college, heeft zij uiteindelijk het initiatief genomen om de ervaringen die de bewoners hebben gedeeld, uit te werken tot een 'alternatief verkeersplan'. Wij pretenderen niet dat dit plan compleet is, ook niet dat het zondermeer op deze wijze kan worden uitgevoerd. Wat wij willen bereiken is dat de verkeersproblematiek niet langer wordt gebagatelliseerd en serieus – in samenspraak met de inwoners – wordt opgepakt, met als doel het realiseren van een prettige, veilige, schone en zorgzame gemeente, waar inwoners willen (blijven) wonen, kinderen veilig op kunnen groeien en ondernemers graag willen werken.

Bijlage. Inwoners- en gebouwfrielijk verkeersbeleid

SPEERPUNT UIT HET VERKIEZINGSPROGRAMMA VAN ONS BRIELLE

Wij zetten bij verkeer en parkeren in op onze 3M-methode – meedenken, meepraten, meebeslissen - in combinatie met een proactieve houding van ONS Brielle, richting het college. De straten in woonwijken en dorpen moeten in de eerste plaats beschikbaar zijn voor de bewoners en hun bezoek. We willen dit bereiken via een bewonersvriendelijke inrichting (bv 30 km, shared space). We zetten stevig in op het handhaven bij snelheids- en parkeerovertredingen, met specifieke aandacht voor vracht- en bouwverkeer. We zijn voorstander van het gebruik van elektrische bestelbussen voor bezorgdiensten. Waar de parkeerdruk hoog is, is de invoering van parkeerregulering aan de orde (ook in de nachtelijke uren) via een vergunningensysteem met een beperkt aantal gratis vergunningen per woning. Het werken met ontheffingen - voor onder andere gasten - is wat ONS Brielle betreft bespreekbaar.

Zwaar en/of lang vrachtverkeer hoort niet in woongebieden en moet daarom worden geweerd via het instellen van verbodsgebieden. Dit geldt voor de dorpen Vierpolders en Zwartewaal, maar ook voor de woonwijken buiten de vesting van Brielle. Wat de vesting zelf betreft, pleiten wij al jaren voor een algeheel verbod op vrachtverkeer. Alleen bestelbusjes zijn acceptabel (lengte maximaal ca 7,5 meter). Uitzonderlijke lading, zoals caravans moeten worden aan- en afgevoerd via het water. ONS Brielle vindt



Het kostenargument dat door het college wordt aangevoerd niet legitiem. Deze kosten zijn voor rekening van de eigenaar van de betreffende caravan. De kosten die wordt veroorzaakt door schade aan woningen, wegen, bruggen, kademuren en gebouwen zijn veel malen hoger, dan de meerkosten van vervoer over water. Deze kosten komen bovendien voor rekening van inwoners en de gemeente (gemeenschapsgeld). Beide hebben geen belang bij het betreffende vervoer.

ONS Brielle is een voorstander van het stimuleren van het gebruik van de fiets en wil dit faciliteren door goede en veilige fietsroutes te realiseren, zowel binnen als naar Brielle. Deze routes moeten ook de meest kwetsbare weggebruikers zoals kinderen en scholieren, een veilig traject garanderen. Het wegennet in beheer bij de gemeente, waterschap en/of provincie moet veilig, functioneel en goed onderhouden zijn.

Hiernaast pleit ONS Brielle voor goede openbaar vervoer voorzieningen. De frequentie en route van de busverbinding naar het metrostation Spijkenisse moet intact blijven. De kernen moeten aangesloten blijven op een netwerk van het openbaar vervoer. Dit om de mobiliteit van alle inwoners te bevorderen. Via de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) lopen in gebieden met een lage vraag naar openbaar vervoer experimenten van flexibel openbaar vervoer. ONS Brielle vindt dit een interessante ontwikkeling, die wellicht ook in onze regio meerwaarde heeft.

ONS Brielle is geen voorstander van de verbreding van de N57, omdat wij er niet van overtuigd zijn dat dit een oplossing gaat bieden voor de verkeersdruk, die nu wordt ervaren. Deze problemen concentreren zich vooral in de weekenden van de zomermaanden. Ook verwachten wij niet dat de verbreding een positief effect heeft op de bereikbaarheid van Brielle.