

PROGRAMMA **PLAN** mobiliteit

*Ruimte voor
verbinding en
bereikbaarheid*

Continue in beweging

Zorg dat het wegennet
tegen een 'stootje' kan



Hoofdstuk 1 - Pagina 4

Context en aanleiding

Hoofdstuk 2 - Pagina 8

Visie en ambitie

Hoofdstuk 3 - Pagina 10

Programmadoelen

Hoofdstuk 4 - Pagina 15

Inspanningen en activiteiten

Hoofdstuk 5 - Pagina 24

Veranderaanpak

Hoofdstuk 6 - Pagina 26

Monitoring en programmasturing

Hoofdstuk 7 - Pagina 28

Communicatie

Hoofdstuk 8 - Pagina 31

Samenhang programma's



Vooraf

Gemeente Hoeksche Waard bestaat vanaf 1 januari 2019. In het Hoofdlijnenakkoord dat met de start van de gemeente is vastgesteld, zijn verschillende thema's benoemd waar extra op wordt ingezet de komende jaren.

De Hoeksche Waard heeft een forse opgave als het gaat om het ombuigen van de demografische ontwikkeling en daarmee het vitaal houden van het gebied. Als we niets doen dan vergrijsst en ontgroent de Hoeksche Waard sterk. Dit kan leiden tot het verdwijnen van voorzieningen, krapte op de arbeidsmarkt en een afnemende vitaliteit in de kernen: wie kan straks nog voor wie zorgen? Actie is dus geboden!

Alle raderen moeten draaien om de 'machine' gaande te houden om zo jonge huishoudens voor de Hoeksche Waard te behouden, te versterken en aan te trekken. Voor de 5 raderen inclusieve samenleving, mobiliteit, wonen, economie en duurzaamheid is gekozen voor een programmatische aanpak die moet leiden tot meer samenhang binnen en tussen de programma's, een versnelling voor de vitaliteit en focus op de gewenste resultaten voor de gemeente, maar vooral voor de samenleving waar we het met elkaar voor doen. In de programmaplannen, waar u er nu eentje van voor u heeft, staat kort beschreven wat we, samen met anderen, gaan doen en waarom.

Een vitaal eiland is een eiland dat in staat is om op eigen kracht goed te functioneren en daar is veel voor nodig. Een toekomstbestendige woningvoorraad en een basis aan dagelijkse voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, welzijn en detailhandel is essentieel. Ook voldoende en passende werkgelegenheid is belangrijk, evenals bereikbaarheid en veiligheid. Inwoners willen sporten (bij verenigingen) en er moet, zowel voor eigen inwoners als voor bezoekers, voldoende ruimte zijn voor recreatie en cultuur. Ondernemers vragen voldoende ruimte om in vrijheid te kunnen ondernemen en er moet een vruchtbare grond zijn waar innovatieve ideeën uit kunnen ontspringen. Al deze factoren dragen bij aan de vitaliteit van het eiland.

In de Hoeksche Waard leef je het gezonde leven, in je eigen tempo in alle vrijheid, met ruimte om je heen op een steenworp afstand van de dynamische stad. Een eiland waar altijd iets te doen is, met leuke winkels en goede horeca. Waar het buitenleven dichtbij is. Met prachtige vergezichten, kleurrijke akkerranden en krekens omringd door de Delta. Een gebied met vindingrijke inwoners met vruchtbare grond voor innovatieve doeners. Waar de mensen hard werken, samen dingen ondernemen en voor elkaar zorgen.

Hoofdstuk I

Context en aanleiding

De Hoeksche Waard is een vitaal en leefbaar eiland, strategisch gelegen tussen de hoogstedelijke gebieden rondom Rotterdam en Dordrecht en het bijzondere Deltagebied. Het rustige dorpse leven in een veilige en gezonde omgeving met de drukte van de stad in de buurt, maakt het een ideaal eiland om te wonen. Van oudsher is de

Hoeksche Waard een gebied met een agrarisch karakter. Het land werd gewonnen en ingepolderd specifiek voor dit doeleinde. Honderden jaren leverde dit kleine agrarische gemeenschappen op die erg op zichzelf waren.



Oud-Beijerland was als eerste dorp meer bezig met de handel met omliggende gebieden. In de jaren 60 en 70 vond landelijk een grote uittocht plaats uit de vaak minder leefbare steden. Het inwoneraantal van de Hoeksche Waard groeide in die jaren fors. Ook werden in die periode nieuwe verbindingen als de Haringvlietbrug, Heinenoordtunnel en Kiltunnel aangelegd. Het eiland werd op deze manier verbonden met de omliggende gebieden. Zo werd Hoeksche Waard onderdeel van een groter netwerk.

CONTEXT

Vanuit de geschiedenis en het ontstaan van een groter netwerk is er ook een logische taakverdeling ontstaan in de verantwoordelijkheden tussen Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta en de toenmalige gemeenten. Rijkswaterstaat gaat over het hoofdwegennet, Provincie Zuid-Holland gaat over de belangrijkste wegen tussen de grotere dorpen en verzorgt het openbaar vervoer in het gebied en naar de omliggende steden en het Waterschap verzorgt de wegen in de buitengebieden. Als laatste gaat de gemeente over het wegen-netwerk binnen de verschillende dorpskernen. De mobiliteitsvraagstukken zijn echter beheeroverstijgend. Naar de toekomst toe vraagt dit een andere vorm van samenwerking tussen deze partijen, met de gezamenlijke mobiliteits-agenda met de provincie als goed voorbeeld.

REGIONAAL VERKEER- EN VERVOERSPLAN

In 2014 stelden de 5 toenmalige gemeenten het regionaal verkeer- en vervoersplan vast. Mede vanwege de dynamiek van de verschillende verantwoordelijkheden van de overheids-partijen en de samenwerking tussen de 5 gemeenten is er daarna weinig uitvoering gegeven aan dit plan. Tegelijkertijd is eind 2014 de A4 tussen Steenbergen en Bergen op Zoom geopend. Dit heeft in de afgelopen periode geleid tot een forse toename (+25% in 2016) van het verkeer op de A29. De externe bereikbaarheid, maar als afgeleide daarvan ook de interne bereikbaarheid op het eiland zijn hierdoor onder druk komen te staan.

CONTINU IN BEWEGING

De 'mobiliteitswereld' is continu in beweging. De klassieke gedachte van alleen meer asfalt als oplossing is allang achterhaald. Het gaat over een combinatie van verschillende modaliteiten, zoals auto, openbaar vervoer,



De mobiliteitsvraagstukken zijn echter beheeroverstijgend. Naar de toekomst toe vraagt dit een andere vorm van samenwerking.

fiets en pontjes/waterbussen en over de opgave van verduurzaming binnen het thema mobiliteit. Als Hoeksche Waard gaan we mee in deze beweging. Zeker in de noordrand liggen kansen om met een goede mix aan modaliteitsmaatregelen aan de slag te gaan. De moderne elektrische fietsen zorgen er voor dat grotere afstanden afgelegd kunnen worden. Dit biedt ook potentie voor de ambitie van de gemeente om aantrekkelijk te zijn voor instroom van jonge huishoudens die zich op een moderne manier willen

verplaatsen. Ook ontwikkelingen binnen de samenleving leiden tot een andere kijk op bereikbaarheid. De ambities van Hoeksche Waard op het gebied van de inclusieve samenleving vragen om meer maatwerk in de mobiliteitsvraagstukken. Het gaat onder andere om het mogelijk maken van de ontmoeting en het bereikbaar houden van voorzieningen.



Cijfers en gegevens mobiliteit Hoeksche Waard



Afstand busstation Reedijk naar Erasmusbrug

Het is een afstand van
13 km

Als je met het openbaar vervoer zou gaan dan sta je vanaf **busstation Reedijk** in Heinenoord **binnen een half uur** op het **Centraal Station** in Rotterdam.

Verkeersbewegingen in Heinenoordtunnel in de spits

2017 ochtendspits (7-9 uur):

circa **17.000** motorvoertuigen in 2 uur, waarvan ongeveer 35% noord-zuid en 65% zuid-noord.

2017 avondspits (16-18 uur):

circa **18.000** motorvoertuigen in 2 uur, waarvan ongeveer 60% noord-zuid en 40% zuid-noord.

Areaal wegen onderverdeeld naar wegbeheerders

Totale weglengte gemeente HW:
902 kilometer

Weglengte gemeente:
436 kilometer (48%)

Weglengte waterschap:
383 kilometer (42%)

Weglengte provincie:
56 kilometer (6%)

Weglengte Rijkswaterstaat:
27 kilometer (4%)

[bron: CBS - gegevens 2018 van voormalige gemeenten opgeteld]

AANLEIDING

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een vitale en economisch gezonde Hoeksche Waard. Maar zowel de interne als de externe bereikbaarheid van ons eiland staan onder druk. Niet voor niets is bereikbaarheid in het gemeentelijk hoofdlijnenakkoord Samen meer Waard benoemd als 1 van de 5 belangrijke pijlers in het samen met de provincie Zuid-Holland opgestelde gebiedsprogramma. De pijler is het afgelopen jaar uitgewerkt tot een mobiliteitsagenda. Dat het thema leeft, bleek onder meer uit een bijeenkomst die de gemeenteraad in mei 2019 hield met maatschappelijke organisaties en inwoners. Deze werd druk bezocht en leverde bovendien veel goede en interessante ideeën op.

De mobiliteitssituatie in de Hoeksche Waard is de afgelopen jaren op verschillende manieren onder de loep genomen. Zo zijn er met het regionale verkeer- en vervoersplan (2014), het fietspadenplan (2018), het onderzoek landbouwverkeer (2017) en de studies naar voltooiing en optimalisatie van de vorkstructuur (2018) met de N217 als hoofdontsluiting van de Hoeksche Waard, voldoende onderzoeken uitgevoerd. De komende jaren is er vooral behoefte aan het realiseren van maatregelen die de interne en externe bereikbaarheid verbeteren en bijdragen aan de robuustheid van de verschillende wegennetwerken. Zodat het wegennet tegen een 'stootje' kan en niet direct vastloopt bij kleine incidenten of calamiteiten. Deze wens wordt extra versterkt door de renovatie van de Heinenoordtunnel in de periode 2023 - 2024.

PROGRAMMATISCHE AANPAK

Het is zaak om werk te maken van een betere mobiliteit. Mede gezien de wens tot realisatie en het creëren van samenhang tussen de verschillende plannen en modaliteiten kiezen we voor een programmatische aanpak. Een aanpak waar op basis van een aantal strategische en operationele doelen sturing gegeven kan worden aan de visie. Met het oog op de complexiteit van de verschillende overheidspartijen en verantwoordelijkheden is een bij een programmatische aanpak passende flexibiliteit en adaptief vermogen op basis van de acties van onze partners noodzakelijk.

LEESWIJZER

De aanpak rond de mobiliteitsopgave is programmatisch uitgewerkt. We hebben in hoofdstuk 1 de context en aanleiding van deze opgave weergegeven, en het proces dat de afgelopen maanden doorlopen is. Die context is in hoofdstuk 2 opgetrokken naar de visie en ambitie van de opgave mobiliteit. In de hoofdstukken 3 en 4 zijn deze vertaald naar strategische en operationele doelen, en naar inspanningen voor de 1e fase van dit programmaplan, waarmee de doelen behaald kunnen worden. De manier waarop, de veranderaanpak, staat in hoofdstuk 5. De hoofdstukken 6 en 7 betreffen organisatorische aspecten die nodig zijn voor de realisatie van dit programma. Verschillende relevante rapportages uit 2018 en 2019 zijn als bijlage toegevoegd. In hoofdstuk 8 geven we de samenhang weer tussen de verschillende opgaven waar de gemeente Hoeksche Waard voor staat.

'Fiets is hét alternatief als Heinenoordtunnel op slot gaat'

Fietsen moet over vier jaar hét reisalternatief worden voor Hoeksche Waarders die in Rotterdam werken. Rijkswaterstaat renoveert in 2023 en 2024 de Heinenoordtunnel. Maar nu al wordt er onderzoek gedaan naar verbeteringen op de fietspaden.

(bron: AD Hoeksche Waard, 9 augustus 2019)



Hoofdstuk 2

Visie en ambitie

Mobiliteit is de drager van veel maatschappelijke ontwikkelingen in gemeente Hoeksche Waard. Een goede bereikbaarheid maakt het gebied aantrekkelijk om te wonen, te werken en te recreëren.

De ambitie is dan ook om de interne en externe bereikbaarheid van de Hoeksche Waard te verbeteren. Hierbij zijn de dorpen in de Hoeksche Waard met elkaar verbonden en de stedelijke gebieden met al hun voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar.

EXTERNE BEREIKBAARHEID

Voor de externe bereikbaarheid zijn we voor een groot deel afhankelijk van de capaciteit van de Heinenoordtunnel en de Kiltunnel, de Haringvlietbrug en het pontje tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen. De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat gedurende de spits de maximale capaciteit steeds dichterbij komt.

Om de bereikbaarheid te optimaliseren richt de ambitie zich op de volgende 3 sporen:

1. Vergroten van de capaciteit door bijvoorbeeld de realisatie van de A4 Zuid in combinatie met maatregelen rondom de Haringvlietbrug.
2. Het bieden van een goed (en snel) alternatief voor de (kortere) verbindingen met de omliggende gebieden, zoals het openbaar vervoer en de fiets.
3. Het beter benutten van de huidige capaciteit door slimmere maatregelen, zoals het gebruik van de vluchtstrook van de A29 door de bus of een inhaalverbod voor vrachtwagens.

INTERNE BEREIKBAARHEID

Voor de interne bereikbaarheid is de ambitie om inwoners, dorpen en voorzieningen goed met elkaar te verbinden op een veilige en duurzame manier. Hierbij is het zoveel mogelijk scheiden van de verschillende modaliteiten, zoals landbouwverkeer, fiets en auto, wenselijk. Het bereikbaar houden van voorzieningen voor alle inwoners is een belangrijk uitgangspunt. Voor de leefbaarheid op de verschillende kwetsbare dijken is het van belang om de grote en zware verkeersstromen zoveel mogelijk via het hoofdwegennet af te wikkelen. Om dit te bereiken is het zaak om de zogenaamde vorkstructuur in de Hoeksche Waard te realiseren. Deze bestaat uit de N217 als hoofdontsluiting en 4 noord-zuidverbindingen om de grootste verkeersstromen te ondersteunen. De ontbrekende schakels hiervoor moeten aangelegd worden.

RANDVOORWAARDEN

Randvoorwaardelijk bij de ambities voor zowel de interne als externe bereikbaarheid is uiteraard de onderliggende infrastructuur (goede en snelle wegen, fietspaden en busbanen) en voorzieningen (bushaltes, fietsenstallingen en P&R-locaties).

Recordaantal auto's door de Kiltunnel: bijna 4,3 miljoen auto's in 2018

Nog niet eerder gingen er zoveel voertuigen door de Kiltunnel als in 2018. In totaal passeerden bijna 4,3 miljoen automobilisten de tolpoortjes bij 's-Gravendeel.

[bron: AD Hoeksche Waard, 6 juni 2019]

Dijkbewoners strijden tegen verkeersdrukke in 'voortuin': 'Er moet echt iets gebeuren'

Geen woorden maar daden. Dat is wat vele dijkbewoners in Piershil en Zuid-Beijerland willen zien van de gemeente. Al jaren strijden ze tegen toenemende verkeersdrukke in hun 'voortuin'.

[bron: AD Hoeksche Waard, 27 juni 2019]



"We moeten duidelijke hoofdroutes aanleggen, want nu zijn dat alleen de A29 en de N217. De vorkstructuur met ook een route vanaf de afslag Numansdorp richting Piershil moet dat veranderen. Daar moeten we, samen met de provincie en het waterschap, in durven te investeren."

Wethouder Harry van Waveren
[bron: AD Hoeksche Waard, 6 juli 2019]

Hoofdstuk 3 Programma- doelen

In onze visie en ambitie is een richtinggevend kader en een wenkend perspectief weergegeven voor de mobiliteit in de Hoeksche Waard. Vanuit deze visie en ambitie zijn de programmathema's gedestilleerd die in onderlinge samenhang bijdragen aan het behalen van de beoogde ambitie. In dit hoofdstuk worden de programmathema's vertaald naar strategische en operationele doelen. In hoofdstuk 4 worden deze doelen samengebracht met de daarvoor benodigde inspanningen.

Strategische doelen



DE (STEDELIJKE) GEBIEDEN RONDOM HOEKSCH WAARD ZIJN OP MULTIMODALE MANIER SNEL, VEILIG EN COMFORTABEL BEREIKBAAR

In Hoeksche Waard zijn veel inwoners en bedrijven afhankelijk van goede en snelle verbindingen voor zowel de auto als de fiets en het openbaar vervoer naar de omliggende gebieden, en dan vooral van en naar de regio's Rotterdam en Dordrecht. Daarnaast zijn deze verbindingen noodzakelijk om ook in de toekomst een interessant vestigingsgebied te blijven. Mede in het licht van de bovengemiddelde vergrijzing in het gebied is het aantrekken van jonge huishoudens wenselijk. De bereikbaarheid is ook belangrijk rekening houdend met de huidige en toekomstige krapte op de arbeidsmarkt in Hoeksche Waard. Zeker in sectoren als de zorg en techniek kunnen de vacatures steeds lastiger ingevuld worden met Hoeksche Waarders. Mensen van buiten het eiland moeten er makkelijk, snel en comfortabel naartoe kunnen.



DE DORPEN IN HOEKSCH WAARD ZIJN MULTIMODAAAL MET ELKAAR VERBONDEN

De Hoeksche Waard bestaat uit een groot aantal dorpen, buurtschappen en dijklinten. Dit zijn vitale gemeenschappen die vaak met elkaar verbonden zijn. Ondanks dat de Hoeksche Waard zich kenmerkt door een groot aanbod van voorzieningen in de dorpen, is niet alles in elk dorp aanwezig. Dat hoeft geen probleem te zijn als de voorzieningen maar goed en op een veilige manier bereikbaar zijn. Ook binnen het programma inclusieve samenleving is de inzet erop gericht dat iedereen mee kan doen in de samenleving. Een goede interne bereikbaarheid via zowel openbaar vervoer, auto als fiets op het eiland is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.



DE IMPACT VAN MOBILITEIT OP DE LEEFBAARHEID WORDT VERLAAGD

Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de vitaliteit van Hoeksche Waard, maar heeft ook een keerzijde. De leefbaarheid kan onder druk komen vanwege uitstoot en trillingshinder door auto's, vrachtwagens, landbouwverkeer en bussen. Door het onvoldoende scheiden van de verschillende verkeerstromen kunnen onveilige verkeerssituaties ontstaan. Ook is er overlast van 'wildgeparkeerde' vrachtauto's in het gebied. Dit zorgt voor een minder positieve beleving van de leefbaarheid op het eiland en in de verschillende kernen. Door de verschillende modaliteiten beter te reguleren, wordt deze beleving verbeterd. Bovendien ligt er vanuit het klimaatakkoord een grote opgave om de CO2-uitstoot van de mobiliteit terug te dringen.

Operationele doelen



DE (STEDELIJKE) GEBIEDEN RONDOM HOEKSCHÉ WAARD ZIJN OP MULTIMODALE MANIER SNEL, VEILIG EN COMFORTABEL BEREIKBAAR

● Het realiseren van nieuwe wegverbindingen naar de stedelijke gebieden

De beschikbare capaciteit van de Heinenoordtunnel is onvoldoende om de fors toegenomen verkeersstroom op te vangen. Naar verwachting blijven ook de komende jaren de verkeersstromen groeien, zeker in dit deel van Nederland. Om als Hoeksche Waard vitaal te blijven is het noodzakelijk dat er extra wegcapaciteit gerealiseerd wordt richting het noorden.

● Het realiseren van een betere doorstroming op de A29

De bestaande capaciteit van de A29 moet optimaal gebruikt worden. Inzet is om samen met Rijkswaterstaat de verschillende mogelijkheden nader te onderzoeken en uit te voeren.

● Het realiseren van snelle openbaar vervoer (OV)-verbindingen met de stedelijke gebieden

Om als Hoeksche Waard aantrekkelijk te blijven om te wonen zijn snelle OV-verbindingen met het stedelijk gebied noodzakelijk. Zeker nu nieuwe weginfrastructuur de komende jaren (nog) niet in beeld is, wordt de noodzaak alleen maar groter om het OV zo aantrekkelijk te maken dat mensen de overstap maken van de auto naar het OV.

● Het realiseren van snelle fietsverbindingen met de stedelijke gebieden

De ontwikkelingen op fietsgebied gaan snel. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt het mogelijk om woon-werk afstanden tot circa 20 km te overbruggen. Vanaf de noordrand van de Hoeksche Waard wordt zo een groot deel van de banen in Rotterdam en Dordrecht per fiets bereikbaar.

● Het realiseren van goede multimodale overstapplaatsen

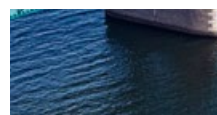
De Hoeksche Waard is een uitgestrekt gebied. Dit betekent dat op veel plaatsen de 'lijnen' te dun zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer, omdat er te weinig mensen gebruik maken van deze verbindingen. Des te belangrijker is het om zogenaamde multimodale overstapplaatsen te realiseren waar de dikke lijnen al lopen of te creëren zijn. In de Hoeksche Waard betekent multimodale overstapplaatsen dat inwoners de fiets of auto kwijt kunnen om daarna verder te carpoolen of in de bus te stappen. Twee belangrijke plaatsen hiervoor zijn bij de R-net-halte in Numansdorp en bij busstation Heinenoord aan de Reedijk; het centrale knooppunt van de buslijnen in de HW.

● Het afvlakken van de verkeers- en vervoersspitsen

De meest duurzame manier van verplaatsen is niet verplaatsen, en zeker niet in de spits! Meer thuiswerken of buiten de spits reizen, zijn dan opties en daarop toegespitste acties hebben zeker meerwaarde. Tijdens de daluren is de capaciteit van het wegennet nog ruim voldoende.

● Inzetten op minimale overlast bij renovatie Heinenoordtunnel

De Heinenoordtunnel gaat in de zomer van 2023 en 2024, en daar tussenin een groot aantal weekenden en nachten, 2 weken volledig dicht voor een forse renovatie. Samen met Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en andere partijen wordt gewerkt aan een groot maatregelenpakket om de Hoeksche Waard tijdens de renovatie bereikbaar te houden.



DE DORPEN IN HOEKSCHÉ WAARD ZIJN MULTIMODAAL MET ELKAAR VERBONDEN

● Het realiseren van de gewenste vorkstructuur in Hoeksche Waard

Mede door de toegenomen verkeersstromen en de drukte op de A29 is er extra druk komen te staan op het onderliggende wegennet. Het in de komende jaren realiseren van de zogenaamde vorkstructuur in Hoeksche Waard zorgt voor een betere en veiligere geleiding van de verkeersstromen.

● Het realiseren van een fijnmazig (OV)-netwerk op maat tussen de dorpen

De Hoeksche Waard is een uitgestrekt gebied met veel dorpen en buurtschappen. Voor een hoogwaardig collectief openbaar vervoer zijn er te weinig reizigers. Vaak zijn dit dan ook verliesgevende buslijnen. Toch zijn deze lijnen belangrijk, zeker voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. De huidige concessie voor het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard loopt nog tot 2023 met de mogelijkheid deze 2 jaar te verlengen.

● Het realiseren van veilige fietsroutes voor scholieren

De scholieren in Hoeksche Waard zijn aangewezen op middelbare scholen op het eiland in Klaaswaal en Oud-Beijerland en buiten het eiland in Barendrecht, Dordrecht, Rotterdam of Zwijndrecht. Veel scholieren gaan zeker in de zomerperiodes met de fiets naar school. Inzet is om op de belangrijke schoolroutes te zorgen voor veilige routes.

● Het realiseren van een optimale en veilige routing voor landbouwvoertuigen

De Hoeksche Waard is een agrarisch gebied met veel landbouwvoertuigen. Ondanks dat er op een aantal provinciale wegen speciale langzaamverkeerroutes zijn, is er toch vaak sprake van een vermenging met de andere verkeersdeelnemers. Inzet is om een optimale en veilige routing te realiseren voor landbouwvoertuigen.





DE IMPACT VAN MOBILITEIT OP DE LEEFBAARHEID WORDT VERLAAGD

• Het verminderen van de uitstoot van mobiliteit in de Hoeksche Waard

Het terugdringen van de uitstoot is ook binnen de Hoeksche Waard een belangrijke doelstelling. Hierbij onderscheiden we 3 typen maatregelen, in lijn met de trias mobilica (zie kader) die in de praktijk door veel regio's wordt gebruikt bij het verduurzamen van mobiliteit. Toepassing van de trias mobilica betekent dat we bij de keuze voor mobiliteitsmaatregelen eerst kijken naar de duurzaamste vorm (minder reizen), dan naar het veranderen van mobiliteit (een meer duurzame vorm) en tot slot naar het verduurzamen van bestaande mobiliteiten (naar zero emissie voertuigen).



• Het terugdringen van geluid en trillingshinder

Zeker op de kwetsbare dijken hebben de inwoners last van het zware landbouw- en vrachtverkeer. Het terugdringen van deze hinder is belangrijk om de buitengebieden in de Hoeksche Waard leefbaar te houden.

• Het terugdringen van overlast door 'wildgeparkeerde' vrachtwagens

Net als op veel andere plaatsen in Zuid-Holland heeft de Hoeksche Waard last van 'wildgeparkeerde' vrachtwagens. Dit kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Ook kunnen de overnachtede chauffeurs zorgen voor overlast.

• Terugdringen van de verkeersonveiligheid

Zowel in het landbouwonderzoek als in het fietsplan is een inventarisatie opgenomen van verkeersonveilige situaties. De komende jaren worden deze zoveel mogelijk opgelost. Ook zijn de achterstanden in het onderhoud van de waterschapswegen een groot aandachtsgebied.

• Wonen, werken, recreëren en voorzieningen geconcentreerd bij elkaar

De ruimtelijke inrichting van de Hoeksche Waard is geen onderdeel van het programma mobiliteit, maar door concentratie van verschillende functies op het gebied van mobiliteit kunnen wel voordelen worden behaald. Als voorzieningen, bedrijven en scholen dicht bij elkaar zijn, zijn er minder verkeersbewegingen nodig. Bovendien ontstaan er bij concentratie meer mogelijkheden om de bereikbaarheid vorm te geven.

AFBAKENING

Met het benoemen van de programmadoelen (strategische en operationele doelen) is binnen de opgave focus aangebracht om vanuit een integrale aanpak hierop te versnellen. Er zijn nog meer belangrijke onderwerpen die aandacht vragen, maar die zijn vanwege de 'versnellingskeuze' niet in het programma opgenomen. Dat zijn onder meer:

• Verkeersafwikkeling binnen de dorpen

Het programma richt zich op de dorps overstijgende mobiliteitsvraagstukken. Uiteraard is dit niet met een schaarstje te knippen en hebben ontwikkelingen in het programma vaak een doorvertaling in de dorps structuur.

• Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

Dit is een apart programma dat zich bijvoorbeeld richt op bewustwording en gedrag in het verkeer.

• Doelgroepenvervoer

Naast het collectief vervoer is in de Hoeksche Waard veel individueel of doelgroepenvervoer. Voorbeelden hiervan zijn het automaatje of het leerlingenvervoer. In het kader van de inclusieve samenleving is dit een belangrijk dossier waar ook vanuit de samenleving behoefte is aan een integrale aanpak. Zeker met het oog op de toekomstige openbaar vervoerconcessie is het interessant om samenhang te brengen tussen het collectief vervoer en het individueel vervoer. In de voorbereiding van de concessie wordt dit vanuit het programma meegenomen.

• Recreatieve fietsroutes

Het programma richt zich primair op de utilitaire fietsroutes (woon-werk- en schoolroutes). De recreatieve routes worden via de recreatieve agenda opgepakt.

Hoofdstuk 4 Inspanningen en activiteiten

In hoofdstuk 3 zijn de strategische en operationele programmadoelen omschreven. Deze doelen worden in dit hoofdstuk vertaald naar inspanningen (projecten en activiteiten) voor de 1e fase van het programmaplan. Jaarlijks vindt er actualisatie plaats van de inspanningen. Die worden verwerkt in een jaarplan voor de volgende fase en vinden aansluiting bij de reguliere planning- en controlcyclus. De opbouw van deze jaarlijkse actualisatie en de verbinding met de planning- en controlcyclus zijn in hoofdstuk 6 verder uitgewerkt.

Inspanningen en activiteiten

Legenda

- Prioriteit**
- Verbindingen stedelijk gebied**
- Interne verbindingen Hoeksche Waard**
- Impact van mobiliteit op leefbaarheid verkleinen**
- A** **Provincie Zuid-Holland (PZH)**
(mobiliteitsagenda)
- B** **Waterschap Hollandse Delta (WSHD)**
(volgt begin 2020)
- C** **Renovatie Heinenoord tunnel met Rijkswaterstaat (RWS)/PZH en WSHD**
(volgt begin 2020)

MAATREGELENPAKKET DOORSTROMING A29



Het optimaal gebruiken van de bestaande infrastructuur is de kern van het project. Rijkswaterstaat gaat aan de slag met een meer gebiedsgerichte samenwerking. Dit onderwerp wordt vanuit de gemeente actief geagendeerd met als doel om afspraken hierover te maken.

VOORBEREIDEN NIEUWE OV- CONCESSIE



De huidige openbaar vervoer (OV)-concessie van provincie Zuid-Holland loopt tot 2023 met een optie te verlengen tot 2025. Afhankelijk van de keuze wordt in 2020 of 2022 gestart met de voorbereidingen van de nieuwe concessie.

LOBBY A4-ZUID INCLUSIEF VERBREDING HARINGVLIETBRUG



De lobby loopt grotendeels met enkele omliggende gemeenten via provincie Zuid-Holland. Momenteel loopt er een MIRT-onderzoek voor de corridor R'dam-Antwerpen dat zich richt op weg-, water- en buisleidingen. Eind 2019 is dit onderzoek afgerond.

REALISEREN R-NET NAAR OUD-BEIJERLAND



Samen met de gemeente realiseren provincie Zuid-Holland en Connexxion een snelle en comfortabele busverbinding tussen Oud-Beijerland en Rotterdam Zuidplein. In 2019 wordt het participatietraject met de inwoners opgestart. Eind 2020 moet de bus gaan rijden.

NACHTBUS HW



De inzet is om een nachtbus te laten rijden tussen Rotterdam en de Hoeksche Waard. Dit maakt het aantrekkelijker voor jongeren om in de Hoeksche Waard te blijven.

AGENDERING KORTE VERBINDINGEN NAAR STEDELIJKE GEBIEDEN



In zuidelijk Zuid-Holland liggen er, mede met het oog op de komende renovaties in het gebied, kansen om in te zetten op het versterken van de korte verbindingen. De auto wordt veel gebruikt voor korte afstanden, waarbij gebruik gemaakt wordt van het hoofdwegenetwerk. Kan dit niet anders, slimmer en duurzamer?

ONDERZOEK HOV OOSTZIJDE A29



Om het openbaar vervoer naar het stedelijk gebied aantrekkelijk te maken wordt samen met provincie Zuid-Holland onderzocht of er hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) aan de oostzijde van de A29 gerealiseerd kan worden. De vraag is of dit voldoende rendabel is om te exploiteren.

ONDERZOEK EN REALISEREN SNELFIETSRUTES



De provincie Zuid-Holland zet in op uitbreiding van het aantal snelfietsroutes binnen de provincie. De fiets is immers in het meest verstedelijkte gebied van Nederland een prima alternatief vervoermiddel. Ook in de noordrand van de Hoeksche Waard zijn de mogelijkheden in beeld gebracht.

VERSTERKEN UTILITAIRE PONTJES



Aan de noordrand zijn er 3 utilitaire pontjes (Nieuw-Beijerland-Hekelingen (auto en fiets), Oud-Beijerland-Rhoon (fiets) en Puttershoek-Zwijndrecht (fiets). De mogelijkheden voor het ophogen van de frequentie wordt, mede met het oog op de renovatie van de Heinenoordtunnel onderzocht.

REALISATIE P&R REEDIJK



Busstation Reedijk in Heinenoord is het knooppunt van de Hoeksche Waard waar alle buslijnen bij elkaar komen. Er is echter geen parkeerplaats aanwezig. Gemeente en provincie Zuid-Holland werken samen om deze zo spoedig mogelijk te realiseren.

ONDERZOEK P&R OUD-BEIJERLAND



Tijdens de renovatie van de Heinenoordtunnel wordt het verkeer over de N217 richting de Kiltunnel afgewikkeld. Bussen gaan echter wel door de tweede Heinenoordtunnel rijden. Om de N217 zoveel mogelijk te ontlasten is de inzet om het aantrekkelijk te maken al in Oud-Beijerland op de bus te stappen. De faciliteiten, zoals een P&R, moeten er dan wel zijn.



ONDERZOEK UTILITAIRE WATERBUS NAAR HW



De huidige waterbusroute loopt vanuit Dordrecht naar Rotterdam. Onderzocht wordt of het mogelijk is deze, mede met het oog op de renovatie van de Heinenoordtunnel, te verbinden met de Hoeksche Waard.

REALISATIE P&R NUMANSDORP



Numansdorp is aangesloten op de R-net-lijn die loopt van Goeree-Overflakkee naar Rotterdam Zuidplein. Er zijn echter niet genoeg parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte is onvoldoende. Inzet van provincie en gemeente is om deze zo snel mogelijk te realiseren/ te verbeteren.

REALISEREN MAATREGELENPAKKET RENOVATIE HEINENOORDTUNNEL



In de zomer van 2023 en 2024 gaat de Heinenoordtunnel 2 weken volledig dicht voor de renovatie. Om de onvermijdelijke overlast te minimaliseren wordt door RWS samen met PZH en de gemeente een omvangrijk maatregelenpakket gerealiseerd. Het pakket moet eind 2019 door partijen vastgesteld en daarna snel uitgevoerd worden.

ONDERZOEK SPITSMIDJEN EN/OF AUTOMIDJEN



Als het lukt om de Hoeksche Waarders die niet noodzakelijkerwijs in de spits de weg op moeten een andere keuze te laten maken, kan dit leiden tot een betere doorstroming. Ook werkgevers kunnen hierin een belangrijke rol vervullen. Het onderzoek richt zich op wat het beste bij een gebied als de Hoeksche Waard past.

REGIOAANPAK IN RELATIE TOT RENOVATIES ZUIDELIJK ZUID-HOLLAND



De Heinenoordtunnel is niet het enige kunstwerk dat gerenoveerd moet worden. In de periode 2023-2030 wordt een groot aantal bruggen en tunnels in dit deel van Nederland gerenoveerd. Dit maakt een projectoverstijgende aanpak noodzakelijk. Partijen zijn nu in gesprek op welke manier een regio-aanpak vormgegeven kan worden.

ONDERZOEK N217 OOSTZIJDE A29



Tussen de A29 en de Killtunnel loopt de drukke N217. Samen met de provincie ZH wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om hier de doorstroming te verbeteren. Met het oog op de renovatie van de Heinenoordtunnel worden deze mogelijkheden versneld bekeken.



MULTIMODAAL ONDERZOEK N217 WESTZIJDE A29



De N217 is een belangrijke ontsluiting van het noordwesten van de Hoeksche Waard richting de A29. Er is langs dit deel van de N217 al een langzaam-verkeeroute inclusief fietspad en busbaan aanwezig. Ook zijn er wensen om Oud-Beijerland verder te laten groeien. In het onderzoek worden al deze aspecten meegenomen.

REALISATIE RANDWEG KLAASWAAL



Een groot verkeers- en leefbaarheidsknelpunt is de doorgaande route dwars door Klaaswaal. Samen met de provincie zet de gemeente in op de aanleg van de randweg om Klaaswaal. Dit zorgt voor de realisatie van een belangrijke schakel in de gewenste vorkstructuur.



PILOT MEDEGEBRUIK BUSBAAN OB-A29



Er wordt gestart met een pilot om de effecten te onderzoeken van het medegebruik van de busbaan naar Oud-Beijerland vanaf de A29 voor vrachtwagens en blauwe kentekens.

REALISATIE ZUID-WEST TRACE



Het zuidwesten van de Hoeksche Waard is niet met hoofdwegen ontsloten, maar door het onderliggend wegennet. Dit terwijl er veel zwaar vrachtverkeer over de kwetsbare dijken rijdt, er een grootschalig recreatief natuureiland (Tiengemetten) ligt en er ambities zijn om de Leenheerenpolder recreatief te ontwikkelen. Een nieuwe goede ontsluiting is dan ook noodzakelijk.

ONTSLUITING NUMANSDORP ZUID



Er zijn initiatieven om de Molenpolder ten zuiden van Numansdorp (deels recreatief) te ontwikkelen. Een nieuwe ontsluiting is dan wenselijk.

MONITORING OVERIG DEEL VORKSTRUCTUUR



Met de aandacht voor de N217, de realisatie van de Randweg en de Zuid-West-ontsluiting komt de Hoeksche Waard dichterbij de realisatie van de gewenste vorkstructuur. Toch blijft het van belang om de verschillende verkeersstromen te monitoren en waar mogelijk te optimaliseren.

OPSTELLEN UITVOERINGSPLAN FIETSPLAN



In 2018 hebben provincie Zuid-Holland en de gemeente samen met inwoners en andere betrokken partijen een fietsplan opgesteld. Deze moet uitgewerkt worden in een concreet uitvoeringsplan.

AANPAK FORMULEREN STIMULEREN DUURZAME VERVOERSMIDDELEN



Niet reizen (anders dan met de fiets of te voet) is nog altijd de meest duurzame oplossing, zeker in de spits (filerijden is behoorlijk vervuילend). Ook de keuze voor het openbaar vervoer en/of de fiets moet gestimuleerd worden.

AANPAK TOEGANKELIJKE BUSHALTES



Een inclusieve samenleving betekent ook dat alle bushaltes voor iedereen toegankelijk zijn. Uit een recent uitgevoerde inventarisatie van de provincie blijkt dat we als Hoeksche Waard goed op weg zijn, maar dat we nog niet alles op orde hebben.



REALISATIE FIETSPAD STRIJEN - OUD-BEIJERLAND



Een veilige fietsverbinding tussen Strijen en Oud-Beijerland, vooral voor schoolgaande kinderen, is al jaren de ambitie. Alles staat in de startblokken maar de doorsnijding van natura 2000-gebied zorgt voor vertraging.

OPSTELLEN UITVOERINGSPLAN LANDBOUWVERKEER



In 2018 hebben verschillende partijen een onderzoek naar het landbouwverkeer uitgevoerd. Dit onderzoek moet uitgewerkt worden in een concreet uitvoeringsplan.

REALISEREN VOORZIENINGEN DUURZAME BRANDSTOFFEN



De gemeente wil de overgang naar duurzame brandstoffen graag ondersteunen door de faciliteiten hiervoor mogelijk te maken, zoals elektrische laadpalen en tankstations waar ook duurzame brandstoffen aangeboden worden.



ONDERZOEK BEDRIJVEN-NUMMERSYSTEEM



Een goed bedrijvennummer-systeem kan zorgen voor een betere begeleiding van het vrachtverkeer op het eiland. Tegelijkertijd zien we dat steeds meer genavigeerd wordt via de 'Tom Tom' in plaats van via de borden.

HANDHAVING "WILD" PARKEREN VRACHTWAGENS



Tegelijk met het aanbieden van parkeerplaatsen aan vrachtwagens is het van belang om 'wildparkeren' te ontmoedigen.

PILOT CO₂-VRIJE INFRA



De techniek op het gebied van duurzame infrastructuur ontwikkelt zich snel. Ook de Hoeksche Waard wil graag experimenteren met nieuwe technieken voor een CO₂-vrije infrastructuur.

ONTWIKKELEN VERKEERSMODEL HW

Algemeen

Binnen de Hoeksche Waard is er de behoefte een verkeersmodel te ontwikkelen. Dit model kan gebruikt worden voor ruimtelijke projecten, maar ook voor de regionale verkeersmilieukaart.

MAATREGELEN NEMEN OM BEWOONDE DIJKLINTEN TE ONTZIEN WAT BETREFT DOORGAAND AUTO- EN VRACHTVERKEER



Zwaar vrachtverkeer en doorgaand autoverkeer op de dijklinten moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Belangrijk onderdeel van de aanpak is het bieden van een goed alternatief voor dit verkeer. Tegelijkertijd moeten deze routes zoveel mogelijk ontmoedigd worden.

REALISEREN VRACHTWAGENPARKEERPLAATSEN LANGS A29



Met de toegenomen vervoersstromen over de A29 is ook de vrachtwagenparkeerproblematiek toegenomen. Op dit moment zijn er weinig parkeerplaatsen langs de A29. Er is behoefte aan zo'n 100 plaatsen langs de A29.

AFSPRAKEN WATERSCHAP



Inzet is om met Waterschap Hollandse Delta tot een samenwerkingsovereenkomst te komen op het gebied van onderhoud van de wegen, klachtenafhandeling en het samen optrekken in de bereikbaarheidsambities.



Monitoring en sturing
Mobiliteitsagenda PZH
Samenwerkingsagenda WSHD
Maatregelenpakket RWS
Advisering grote ruimtelijke projecten met impact mobiliteit

- Lobby A4-zuid inclusief Haringvlietbrug
- Agendering korte verbindingen stedelijke gebieden
- Maatregelenpakket renovatie Heinenoordtunnel
- Realiseren R-net naar Oud-Beijerland
- Onderzoek HOV oostzijde A29
- Voorbereiding nieuwe concessie OV
- Pilot nachtbus
- Onderzoek en realiseren snelfietsroute
- Versterken utilitaire pontjes
- Onderzoek utilitaire waterbus naar Hoeksche Waard
- Realiseren P&R Reedijk
- Realiseren P&R Numansdorp
- Onderzoek P&R Oud-Beijerland
- Onderzoek spitsmijden en/of automijden

- Realiseren maatregelenpakket Heinenoordtunnel
- Regioaanpak Zuidelijk Zuid-Holland irt renovaties
- Mutimodaal onderzoek N217 westzijde A29
- Pilot Medegebruik busbaan tussen Oud-Beijerland en A29
- Onderzoek N217 oostzijde A29
- Realisatie randweg Klaaswaal
- Realisatie Zuid-West trace
- Ontsluiting gebiedsontwikkeling Numansdorp Zuid
- Monitoring verkeerstromen vorkstructuur
- Aanpak toegankelijk bushaltes
- Realisatie fietspad Strijen OB
- Opstellen uitvoeringsplan fietsplan
- Opstellen uitvoeringsplan landbouwverkeer

- Aanpak formuleren stimuleren duurzame vervoersmiddelen
- Opstellen aanpak verduurzamen mobiliteitspark gemeente
- Realiseren voorzieningen duurzame brandstoffen
- Maatregelen ontzien kwetsbare dijklinten
- Onderzoek bedrijvennummersysteem
- Pilot CO₂-vrije infra
- Realiseren vrachtwagenparkeerplaatsen langs A29
- Handhaving "wild" parkeren vrachtwagens
- Ontwikkelen verkeersmodel HW

	2019	2020	2021	2022	2023
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

Hoofdstuk 5 Veranderaanpak

Binnen het programma mobiliteit zetten we in op 2 veranderstrategieën die van belang zijn om de strategische en operationele doelen te realiseren. We werken bij onze veranderaanpak volgens een aantal principes.

SLIM EN GOED SAMENWERKEN

Een goed bereikbare Hoeksche Waard kan alleen gerealiseerd worden door een goede samenwerking tussen de verschillende overheidspartijen, zoals Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta, de buurgemeenten, ondernemers en maatschappelijke partijen en met draagvlak van de inwoners. Waar in het verleden de bereikbaarheidsmaat-

regelen in de Hoeksche Waard een optelling waren van de individuele investeringsbereidheid van partijen, is de afgelopen jaren met de mobiliteitsagenda met provincie Zuid-Holland als voorbeeld ingezet op slimme samenwerkingen. Hier zijn wensen en belangen bij elkaar gebracht in een gezamenlijke agenda. In de komende jaren wordt erop ingezet om deze samenwerking ook met Waterschap Hollandse Delta en Rijkswaterstaat vorm te geven. Een samenwerking vraagt wel om een flexibele en dynamische inspanningenlijst waar de investeringsgelden en de capaciteit ingezet worden op de meest kansrijke projecten.

DE GEMEENTE STIMULEERT EN ONDERSTEUNT WAAR NODIG

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard gaat ook over het slim en beter benutten van verschillende modaliteiten. Zo is de externe bereikbaarheid over de weg vooral in de spits een probleem en zijn er veel verkeersbewegingen over een kortere afstand. Het stimuleren van spitsmijdend rijden of kiezen voor openbaar vervoer of fiets voor de kortere afstanden zijn dan oplossingsrichtingen waar al op korte termijn aan gewerkt kan worden. Een eventuele A4-Zuid of verbreding A29 zijn complexe grootschalige ingrepen die pas op de langere termijn te realiseren zijn.

Een samenwerking vraagt wel om een flexibele en dynamische inspanningenlijst waar de investeringsgelden en de capaciteit ingezet worden op de meest kansrijke projecten.

Hoofdstuk 6

Monitoring en programmasturing

Op het gebied van mobiliteit is veel informatie beschikbaar. Informatie over files, herkomst en bestemmingen, keuze van vervoersmiddelen, informatie over verkeersveiligheid en verkeerstellingen mede in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn allemaal op verschillende manieren beschikbaar. Op dit moment is er geen specifiek verkeersmodel voor Hoeksche Waard voor handen. Deze wordt in 2020 ontwikkeld.



Bij voorkeur samen met onze partners willen we in 2020 een monitor ontwikkelen (een nulmeting) met alle voor het mobiliteitsprogramma relevante informatie. Directe monitoring en evaluatie leveren instant feedback op. Zo kunnen we schaven aan producten en diensten en tijdig bijsturen of stoppen als blijkt dat iets niet werkt. Actuele data leiden tot onderbouwde aanscherping van de doelen. De mobiliteitsmonitor geeft de bewegingen op hoofdlijnen weer. Soms is op dossierniveau verdiepend

onderzoek nodig om doelen en de benodigde inspanningen scherp te krijgen. Ook hiervoor geldt dat deskundigheid nodig is om data om te zetten naar bruikbare informatie.

DATA TOEGANKELIJK

De beschikbare data wordt openbaar toegankelijk. De inhoudelijke voortgang van het programma en de onderliggende projecten worden via een voortgangsrapportage gerapporteerd aan directie, college en gemeenteraad. Via de producten van de planning- en controlcyclus wordt gestuurd op risico's. Projectsamenwerkingen worden gedefinieerd en gewogen in de plannen van aanpak van de projecten.

Zo kunnen we schaven aan producten en diensten en tijdig bijsturen of stoppen als blijkt dat iets niet werkt.



Hoofdstuk 7 Communicatie

Vanuit het programma Mobiliteit ligt er een visie en ambitie om de interne en externe bereikbaarheid van de Hoeksche Waard te verbeteren. Dit alles vertaalt zich naar strategische en operationele doelen. Met onze communicatiestrategie geven we aan hoe communicatie effectief bijdraagt aan de verwezenlijking van de doelen van het programma Mobiliteit.

Een integrale communicatie-aanpak is hierbij het sleutelwoord. Deze strategie bestaat uit onder meer uit onderstaande (samenhangende) onderdelen/actiepunten die het team Communicatie nog nader uitwerkt in een strategisch (communicatie)plan en plan van aanpak.

AANTREKKELIJKE GEBIEDSMARKETING

Met de integrale aanpak van gebiedsmarketing die deze zomer is gestart, willen we de Hoeksche Waard op de kaart zetten en het eiland beter onderscheidend profileren. Vanuit het programma Mobiliteit leggen we hierin onder meer de focus op de gunstige ligging van de Hoeksche Waard, enerzijds landelijk en rustig, maar anderzijds ook dichtbij de drukte en voorzieningen van de stad. Hierbij accentueren we dat het feitelijke aantal reisminuten naar het eiland veel minder is dan de psychologische afstand doet vermoeden.

FORMULERING KERNBOODSCHAP

Een goede interne en externe bereikbaarheid van het eiland leeft enorm bij de inwoners en ondernemers van de Hoeksche Waard en is ook van

belang voor mensen en bedrijven die overwegen zich hier te vestigen. Voor het programma Mobiliteit wordt daarom een heldere kernboodschap geformuleerd als drager van alle (interne en externe) communicatie. Met als doel: alle betrokken partijen en medewerkers beschikken op ieder gewenst moment over dezelfde informatie en delen deze consistent. Dit geeft duidelijkheid, zorgt voor herkenbaarheid en samenhang en creëert draagvlak. De samenhang met de andere programma's wordt, daar waar het relevant is, ook meegenomen in deze kernboodschap. Andere belangrijke input is onder meer de nog te ontwikkelen mobiliteitsmonitor (nulmeting).

AANSCHERPING STAKEHOLDERSANALYSE

De al bestaande stakeholdersanalyse wordt verder uitgewerkt en waar nodig aangescherpt. Hierin wordt ook onderscheid gemaakt tussen stakeholders op programma-niveau en op project-/inspanningenniveau. Door deze analyse wordt duidelijk welke belanghebbenden er zijn en hoe die zich tot elkaar verhouden, inclusief hun belangen. Wil je op een zorgvuldige en effectieve manier communiceren, dan is het belangrijk om voor iedere stakeholder het communicatiedoel/-strategie aan te geven. Zijn de relevante stakeholders in kaart gebracht, dan wordt de communicatieaanpak afgestemd op de relevantie die het voor hen heeft en hun behoefte/ belangen. 1e prioriteit daarbij is het opzoeken van partners en vitale coalities binnen en buiten de regio en kijken of er kan worden aangesloten bij bestaande afspraken.

INVESTEREN IN BOVENREGIONALE SAMENWERKINGSVERBANDEN EN NETWERKEN

Vanuit onze bovenregionale partners zoals Rijk, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland en buurgemeenten ontstaan

steeds nieuwe trajecten waarbij we slim onze visie en doelen koppelen aan die van andere partijen. Dit leidt tot een doorontwikkeling van het programma en de inspanningen. Dit is een continue proces. Het is van belang op de hoogte te blijven van wat er buiten speelt en deze ontwikkelingen te verbinden aan onze eigen visie en strategische doelen. Het is dus belangrijk om aansluiting te zoeken bij zowel regionale, landelijke als stedelijke netwerken. Voor de lobby A4-Zuid, inclusief verbreding Haringvlietbrug, is de inzet van public affairs cruciaal. Hierdoor kan het (politieke) besluitvormingstraject worden beïnvloed en mogelijk worden versneld. In samenhang met de andere programma's wordt gekeken waar een gezamenlijk traject kan worden ingezet en waar programmaspecifiek maatwerk nodig is.

STIMULEREN PROJECTPARTICIPATIE

Voor verschillende projecten/inspanningen in het programma wordt een apart communicatieplan uitgewerkt. Soms door de gemeente, soms door andere partijen en soms gezamenlijk. Zo zijn over de communicatie rondom het bereikbaarheidsplan voor de renovatie van de Heinenoord-tunnel inmiddels afspraken gemaakt tussen de omringende gemeenten, maar ook met Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de veiligheidsregio's en de Rijksoverheid. Uit-

gangspunt is altijd dat bewoners, ondernemers, overheids-partijen en andere relevante stakeholders zo snel mogelijk betrokken worden bij onze mobiliteitsvraagstukken. Daarbij wordt voor de verschillende projectfasen en -doelgroepen afzonderlijk een participatieniveau gekozen. Naast het aangaan van de dialoog wordt vanuit de vraagstukken gekeken naar hun wensen en ideeën. Communicatie is open, eerlijk en persoonlijk over de consequenties die de ontwikkeling van het project heeft voor de stakeholdergroepen en de ruimte die er is voor participatie in de verschillende fases. Zo maken we bijvoorbeeld een apart communicatieplan voor een groot project als de voorbereiding op de aanleg van de Randweg Klaaswaal. In dit plan speelt participatie een hoofdrol.

INTERNE COMMUNICATIE VOOR BETROKKENHEID EN FACILITEREN INTERNE ORGANISATIE

Aan de hand van de aangescherpte stakeholdersanalyses worden samen met alle partners en betrokken organisaties afspraken gemaakt over het proces en de besluitvorming. Daarbij is het noodzakelijk dat alle partijen op ieder gewenst moment over de juiste informatie beschikken. Voorop staat dat de interne organisatie (medewerkers, college en raadsleden) ook wordt meegenomen in de ambitie van het programma Mobiliteit en de concrete uitwerking ervan, om zo 100% dienstverlenend te kunnen zijn in de communicatie met stakeholders. De te formuleren kernboodschap, de te ontwikkelen communicatieplannen en Q&A's per project, bieden hen hierbij houvast en een duidelijk kader. Door medewerkers te informeren en te betrekken bij de ontwikkelingen en inspanningen van het programma Mobiliteit, worden zij zich (steeds) meer bewust van nut en noodzaak en hun rol daarbij. Medewerkers zijn ook communicatiedrager (en idealiter ambassadeur): communicatie is van iedereen.

INZET OP GEDRAGSVERANDERING

Een goed intern en extern bereikbaar eiland vereist een gedragsverandering van de inwoners van de Hoeksche Waard. Onderzocht wordt hoe de veranderaanpak van het programma Mobiliteit Hoeksche Waarders kan stimuleren de spits te mijden en vaker met de fiets of openbaar vervoer naar het werk te gaan of als het kan, thuis te werken. Gedacht wordt aan een gecombineerde aanpak van communiceren over en investeren in alternatieven en samenwerking met werkgevers. Veel mobiliteitsvraagstukken zijn immers niet op te lossen door het aanleggen van meer asfalt. Bij deze aanpak gaat het dus om slim en goed samenwerken. Van de gemeente vraagt dit een meer 'initiatiefstimulerende', faciliterende en ondersteunende rol in de samenwerking.

*Het is van belang
op de hoogte te blijven
van wat er buiten speelt
en deze ontwikkelingen
te verbinden aan
onze eigen visie
en strategische
doelen.*

Hoofdstuk 8

Samenhang programma's

De gemeenteraad heeft vanuit het hoofdlijnenakkoord 7 thema's benoemd als prioritaire opgaven die (deels) programmatisch worden uitgewerkt.

Tussen deze thema's *Inclusieve samenleving, Economie, Wonen, Mobiliteit, Duurzaamheid en Veiligheid en Cultuur* zijn wederzijdse afhankelijkheden te benoemen die in de uitwerking en de inspanningen om samenwerking en afstemming vragen.

Om tot oplossingen voor de verschillende vraagstukken te komen, kan het ene domein vaak niet zonder het andere. De uitdagingen waar we in al deze programma's voor staan, is dan ook een samenspel van verschillende factoren op het gebied van goed wonen, leven, werken en recreëren. Rode draad in alle programma's is dat we als Hoeksche Waard vitaal willen zijn en blijven. Dat vertaalt zich naar de doelen die zijn geformuleerd en die we samen willen realiseren. Van het toewerken naar een inclusieve samenleving waarin iedereen meetelt en gelijkwaardig meedoet tot het realiseren van een toekomstbestendige woningvoorraad. En van een gezonde economie met voldoende banen en innovatieve (landbouw)bedrijven tot een goed bereikbaar (vervoer en online) en aantrekkelijk eiland, waar werk, voorzieningen en zorg voor iedereen (in nabijheid) bereikbaar zijn, en dat gunstig is gelegen vlakbij de Randstad.

RADEREN DIE IN ELKAAR GRIJPEN

Daarom werken we integraal aan de kwaliteit van de sociale en ruimtelijke omgeving, het landschap, de werkgelegenheid,



de bereikbaarheid, de kwaliteit en nabijheid van noodzakelijke voorzieningen op het gebied van zorg en welzijn, cultuur, winkelen en onderwijs en een passende toekomstbestendige woningvoorraad. Het is belangrijk om te onderkennen dat er een bepaalde wederkerigheid is tussen deze zaken: ze zijn als raderen in een machine. Die jonge huishoudens die we zo graag naar het eiland willen halen, moeten bijvoorbeeld kunnen werken, wonen en recreëren in een aantrekkelijke omgeving. Dat betekent bouwen, zorgen voor voldoende woningen, maar ook

zorgen dat mensen makkelijk en snel naar hun werk in en buiten de Hoeksche Waard kunnen. Aan de andere kant is het ook belangrijk dat er in de komende jaren voldoende, passende woningen voor (zorgbehoevende) ouderen beschikbaar zijn. Ook hier moeten we letterlijk en figuurlijk samen aan bouwen. Dit alles, met in het achterhoofd de wens om het rustige, landelijke karakter van de Hoeksche Waard zoveel mogelijk intact te laten. Daarnaast hebben we rekening te houden met de transitie naar een duurzame samenleving die noodzakelijk en onvermijdelijk is. De Hoeksche Waard wil bijvoorbeeld in 2040 energieneutraal zijn, waarbij we duurzaam denken en doen willen stimuleren. Dat vraagt om een omslag in gedrag en beleid. En om meer betrokkenheid van inwoners en bedrijven op ons mooie eiland. Een vitale, economisch gezonde, goed bereikbare, aantrekkelijke, veilige, duurzame en inclusieve Hoeksche Waard creëren we nu eenmaal samen!



Postbus 2003
3260 EA Oud-Beijerland

Bezoekadressen

Kijk op www.gemeentehw.nl

☎ 14 0186 | 088 - 647 36 47

✉ info@gemeentehw.nl

🌐 www.gemeentehw.nl

📘 gemeenteHW

🐦 @gemeenteHW

📷 @gemeenteHW

🌐 Gemeente Hoeksche Waard