



Verbetering verkeersstructuur Hoeksche Waard zuidwest

Visie op de verkeersstructuur

April 2022

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
2.	AANPAK EN WERKWIJZE	6
3.	HET GEBIED EN DE OPGAVEN	9
4.	WAT VINDT DE OMGEVING ERVAN?	15
5.	TOETSING	21
6.	CONCLUSIES EN ADVIES	27
7.	BIJLAGEN	32

1. INLEIDING

Alpm

Aanleiding

In het zuidwestelijke deel van de Hoeksche Waard wordt (al jaren) overlast ervaren van vracht- en landbouwverkeer op de smalle dijk- en polderwegen in het gebied. De wegenstructuur in het gebied is niet 'meegegroeid' met de ontwikkeling van het verkeer. In de Leenheerenpolder wordt, in samenwerking tussen meerdere partijen waaronder de gemeente, een gebied ontwikkeld met woningen en een natuur- en recreatiegebied. Het moet een aantrekkelijke plek worden voor inwoners en toeristen. In de afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de effecten op het verkeer van deze ontwikkeling. Daarnaast heeft de gemeente Hoeksche Waard in het Hoofdlijnenakkoord uitgesproken dat het een stevige opgave heeft om de vitaliteit van de gemeente te behouden. Mobiliteit en de bereikbaarheid van het gebied is daar een belangrijk element in.

In het Programmaplan Mobiliteit is de ontsluiting van de zuidwestkant van de Hoeksche Waard als één van de prioriteiten gedefinieerd. De opgave hierbij is het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid, zowel in de kern van b.v. Zwartsluisje als op de Sluisjesdijk en andere dijken en wegen. De gemeente Hoeksche Waard en het waterschap Hollandse Delta willen graag een proces doorlopen om samen met de betrokkenen keuzes te maken in de integrale verbetering van de ontsluiting van dit gedeelte van de Hoeksche Waard. Het betreft zowel keuzes in de ontsluiting van voorziene ontwikkelingen als de Leenheerenpolder (en de verbinding via Piershil naar het noorden) als keuzes in de verbetering van de zuidwestelijke verbinding (naar de zuidelijke aansluiting op de A29 bij afrit Numansdorp). In dit gebied is in de afgelopen decennia weinig veranderd aan de infrastructuur terwijl er wel een autonome ontwikkeling van het verkeer is geweest.



Doel

Het doel van de visie op de verkeersstructuur in het zuidwestelijke deel van de Hoeksche Waard is:

- Perspectief schetsen voor een optimale en logische verkeersontsluiting
- Input geven voor de toekomstige wegencategorisering
- Basis leggen voor het beperken van de ervaren overlast (geluid, trillingen) door zwaar vracht- en landbouwverkeer, hardrijdende personenvoertuigen
- Basis leggen voor het beperken van verkeersonveiligheid van wandelaars en fietsers in het gebied.
- Basis leggen voor concrete uitwerking van maatregelen en acties op de korte en middellange termijn

De visie sluit aan bij:

- Programmaplan Mobiliteit
- Mobiliteitsagenda
- Gebiedsvisie Leenheerenpolder
- Omgevingsvisie Hoeksche Waard

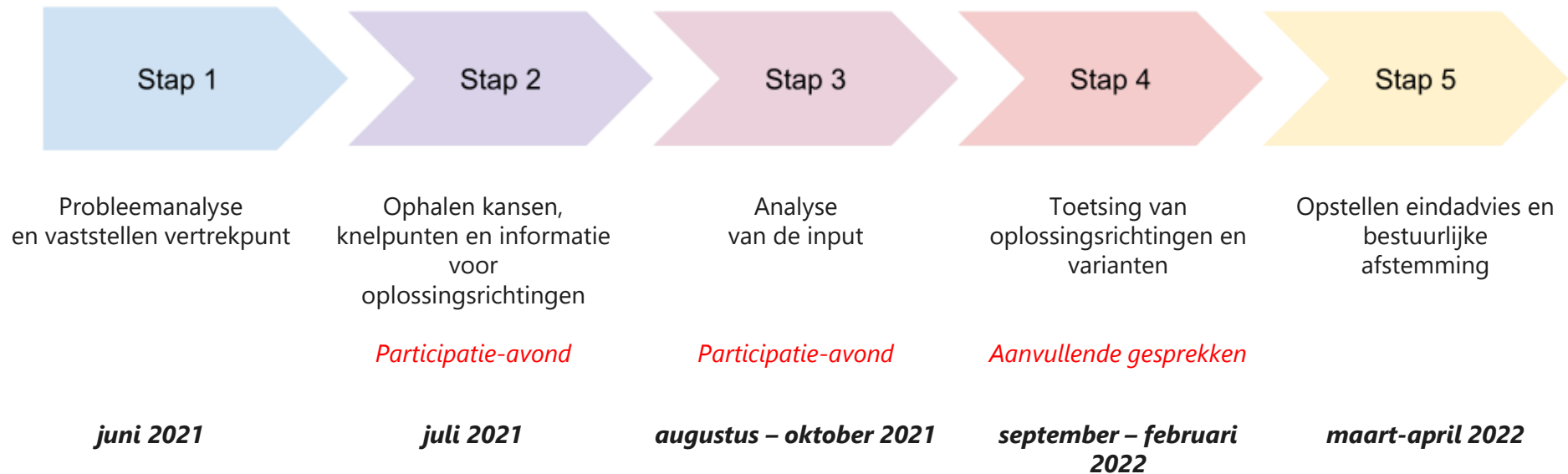


2. AANPAK EN WERKWIJZE

Applu

Deze visie is tot stand gekomen in een gezamenlijk proces met de gemeente Hoeksche Waard en het waterschap Hollandse Delta. In een proces van circa tien maanden is gewerkt aan een visie op de verkeersstructuur, waarbij de inbreng van de omgeving een prominente rol heeft gehad. Tijdens de verschillende stappen van het proces hebben bewoners en andere belangstellenden hun mening kunnen geven en input meegegeven voor de visie. De bestuurlijke aanhaking is geborgd door diverse bestuurlijke overleggen tussen gemeente en waterschap.

De visie is in vijf stappen tot stand gekomen:



Het vertrekpunt van de visie bestaat uit de inventarisatie van bestaande onderzoeken en beleidsdocumenten en een ronde langs de (bestuurlijke) velden. Enkele overleggen met belangenorganisaties en andere groeperingen uit het gebied en een schouw van de huidige situatie maakten hier onderdeel van uit. Tijdens de eerste participatieavond heeft APPM haar eerste resultaten gepresenteerd en konden de aanwezigen ingaan op de huidige en de te verwachte problematiek. APPM heeft vervolgens de input vanuit de omgeving verwerkt en geanalyseerd, samen met het nieuwe onderzoek van de Baan Verkeersadvies. In samenspraak met gemeente en waterschap heeft APPM daarna haar conceptadvies opgesteld. Deze is tijdens de tweede participatieavond getoetst bij de omgeving, waarna iedereen nog in de gelegenheid is geweest een reactieformulier in te sturen. In dezelfde periode hebben diverse bewoners van de Zuidoordseweg, Groeneweg en een deel van de Oudendijk een alternatief voorstel aan fractievoorzitters van de gemeente gestuurd. Om beter inzicht te krijgen over draagvlak en de argumentatie bij de verschillende oplossingsrichtingen zijn een aantal aanvullende gesprekken gevoerd.

Na deze aanvullende gesprekken heeft APPM haar eindadvies over de visie op de verkeersstructuur afgerond.

Verslaglegging en relevante documenten van dit proces zijn te vinden op de website van de gemeente Hoeksche Waard:

<https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/betere-ontsluiting-voor-hoeksche-waard-zuidwest/>

3. HET GEBIED EN DE OPGAVEN

Alpm

Karakter van het gebied Hoeksche Waard zuidwest

Het karakter van het gebied met dijkwegen, polders en kleine kernen moet behouden blijven. De overlast van verkeer wordt vooral gemerkt in de kernen en op de dijk- en polderwegen, waar huizen dicht op de wegen staan. Maar ook landbouw en (verwerkende) bedrijvigheid is onderdeel van dit gebied en heeft een grote sociale en economische functie in het gebied. Er moet daarom een goede oplossing gevonden worden voor de (negatieve) effecten van het vracht- en landbouwverkeer dat daarbij hoort. Als laatste wordt ook de ontwikkeling van o.a. woningbouw in de Leenheerenpolder en de recreatieve functie van het gebied meegenomen in deze studie. Bij de herontwikkeling van de Leenheerenpolder is het voornemen om:

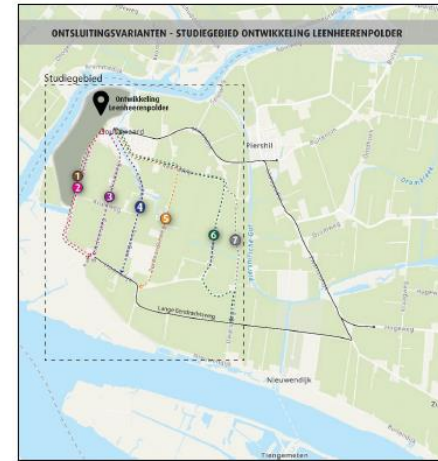
- circa 60 woningen te realiseren;
- circa 40 recreatiewoningen te realiseren;
- het natuurgebied en recreatie verder te ontwikkelen.



Onderzoeken in het gebied Hoeksche Waard zuidwest

De afgelopen jaren hebben tal van verkeerskundige onderzoeken (zie bijlage 1) plaatsgevonden naar de verkeersstructuur in het zuidwestelijke deel van Hoeksche Waard. Deze onderzoeken vormen, samen met alle opmerkingen en reacties uit de omgeving, de input voor deze visie op de verkeersstructuur. APPM heeft zelf geen verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, maar heeft de onderzoeksresultaten geanalyseerd en naast de input uit de omgeving gelegd. Uit de diverse verkeerskundige onderzoeken blijkt dat er tal van oplossingsrichtingen en varianten zijn onderzocht in de afgelopen jaren. Daarbij waren de onderzoeksvragen en uitgangspunten niet overal gelijk. Dat maakt het vergelijken van de diverse onderzoeken soms ook lastig. Wel onderschrijven de onderzoeken de huidige problematiek en adviseren de onderzoekers deze op te lossen door verbetering van de verkeersstructuur.

De herontwikkeling van de Leenheerenpolder zorgt daarnaast voor extra druk op de toch al kwetsbare verkeersstructuur (circa 800 extra verkeersbewegingen per dag) en maakt de urgentie groter.



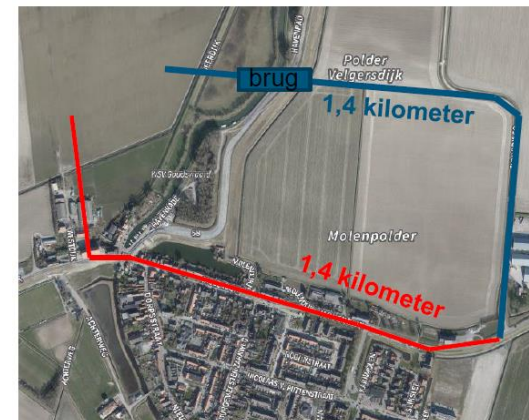
Figuur 3.1: Ontsluitingsvarianten ontwikkeling Leenheerenpolder.

Bron: Goudappel



Figuur 2.1: Oplossingsrichtingen Zwartsluisje - Sluisjesdijk

Bron: Goudappel



Figuur 10: Globale ligging noordelijke route, inclusief brug

Bron: Royal HaskoningDHV



Figuur 8 - Tracévarianten met mogelijke optimalisaties (gestippeld)

Bron: De Baan



Opgaven in het gebied Hoeksche Waard zuidwest

Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het gebied zijn drie belangrijke opgaven te benoemen.

1. Zwartsluisje

Op de Sluisjesdijk en Zwartsluisje rijden auto's, vracht- en landbouwvoertuigen en fietsers over dezelfde weg. Dit is van oudsher de verbinding tussen Piershil en het zuidelijke deel van de Hoeksche Waard. Door het smalle wegprofiel komt de verkeersveiligheid soms in het geding. Daarnaast staan de woningen dicht tegen de weg aangebouwd waarin door de bewoners overlast ervaren wordt van geluid en trillingen door de bewoners.



2. Vracht- en landbouwverkeer in het buitengebied

In het buitengebied rijden vracht- en landbouwvoertuigen over de smalle wegen in het gebied. Door de omgeving wordt aangegeven dat deze voertuigen vaak te hard rijden met onafgedekte lading. Door de lintbebouwing direct aan de dijk wordt er overlast door geluid en trillingen ervaren door de bewoners. Ook de verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers komt hierdoor soms in het geding omdat deze van dezelfde weg gebruik maken.



3. Goudswaard

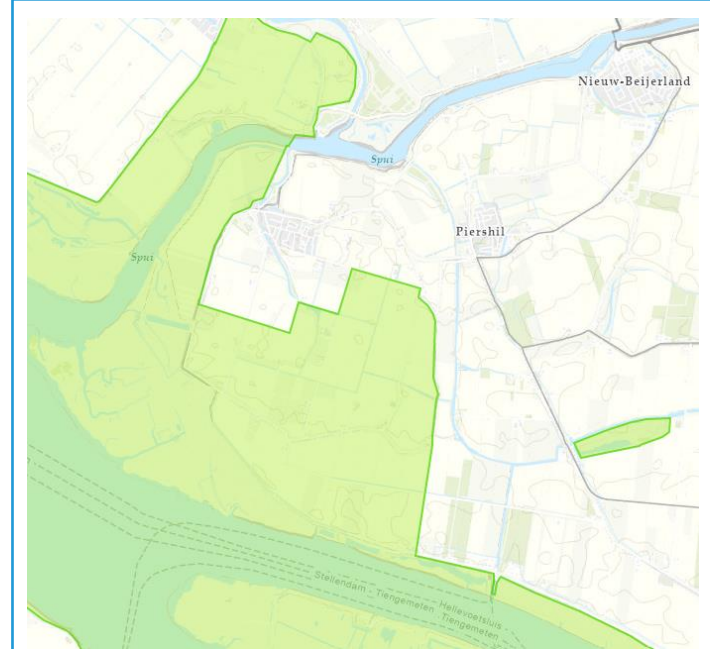
Binnen de bebouwde kom van het dorp Goudswaard zijn de straten smal en huizen staan direct aan de weg. Zwaar en hardrijdend verkeer zorgt voor overlast in de kern van Goudswaard en is onwenselijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van het dorp. Met de ontwikkelingen in de Leenheerenpolder is het onwenselijk dat er extra verkeer door de kern van Goudswaard gaat rijden. Buiten de bebouwde kom wordt het dorp ontsloten door de Molendijk waar gemengd verkeer op zit. Op deze weg wordt veelal hard gereden, terwijl fietsers op de rijbaan fietsen.



Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebied

Door de gemeente en het waterschap zijn voor het gebied een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten van belang bij het zoeken naar een oplossingsrichting:

- De herontwikkeling van de Leenheerenpolder is uitgangspunt;
- Het uitplaatsen van bedrijven in het gebied is voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur van Hoeksche Waard niet aan de orde;
- Slopen/amoveren van woningen in het gebied is voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur van Hoeksche Waard niet aan de orde;
- Om het stiltegebied (zie afbeelding en hiernaast) zo min mogelijk te belasten wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur;
- Bestaande verkaveling wordt zoveel mogelijk gevolgd en doorsnijding van bestaand landschap wordt zoveel als mogelijk voorkomen;
- Bestaande cultuurhistorische waarden worden zoveel mogelijk gerespecteerd.
- Conflicten tussen fietsverkeer en zwaar vracht- en landbouwverkeer worden zoveel mogelijk beperkt door o.a. duidelijke solitaire fietsroutes of vrijliggende fietspaden.
- Het beperken van overlast door zwaar vrachtverkeer over de dijken
- Een oplossing veroorzaakt minder overlast dan in de huidige situatie wordt ervaren.
- Een nieuwe route moet helder en robuust zijn en aantrekkelijk voor het beoogde verkeer.

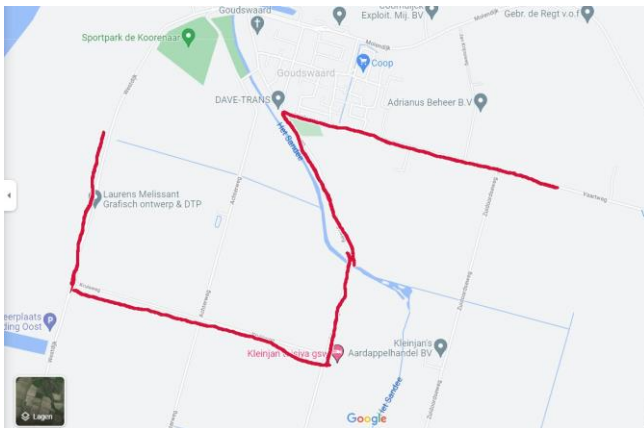


Stiltegebieden

Om stiltegebieden zo stil mogelijk te houden gelden een aantal regels. Het is verboden niet-gebiedseigen geluid te maken. Als het gaat om (nieuwe) infrastructuur dient een expliciete afweging tussen het belang van stilte en het belang van die infrastructuur gemaakt te worden. Met andere woorden: aanpassen/aanleggen mag wel, maar je zult goed moeten beargumenteren waarom het nodig is, waarom het belangrijker is dan de bescherming van stilte en of er maatregelen worden genomen om zoveel mogelijk de stilte in het gebied te behouden. (Meer info: <https://www.zuidholland.nl/onderwerpen/natuur-landschap/stiltegebieden/>)

4. WAT VINDT DE OMGEVING ERVAN?

Alpm



Participatie

De problematiek leeft onder de bewoners, maar niet iedereen is het er over eens *dat er wat* moet gebeuren en/*óf wat er* moet gebeuren. Hierbij hebben bewoners zorgen of de oplossingen wel voor hen het gewenste effect hebben, en of de problematiek niet simpelweg verplaatst naar andere locaties.

De gemeente en waterschap, samen met een groot deel van de bewoners en bedrijven, zien de urgentie en vinden dat niets doen geen optie is. Ze willen dat de verkeersoverlast die nu ervaren wordt, wordt opgelost met een andere route voor het auto- en vrachtverkeer. Een aantal bewoners zien het uitplaatsen van (grote) bedrijven als oplossing en geven aan dat nieuwe doorsnijdingen het karakter van het gebied aantasten of dat aanpassingen aan infrastructuur juist extra verkeer kan aantrekken.

Voor, tijdens en na de beide participatieavonden hebben bewoners en ondernemers suggesties en ideeën gedeeld over de oplossing voor de verkeersproblematiek. Een deel van de ingebrachte oplossingen is hiernaast te zien. Op pagina 17 is een aantal van de binnengekomen reacties via de chat en Mentimeter weergegeven.

Ook besteedt de media regelmatig aandacht aan de problematiek in het gebied. Op pagina 18 zijn enkele krantenberichten verkort weergegeven.

Woongenot

Nu ook al overlast van motor fanaten en Zandvoort racers

De trillingen van het verkeer aan de dijken

Sluipverkeer voorkomen

Zorg over lichtvervuiling door straatverlichting

Nieuwe route dwars door stiltegebied

Ecopassage

Behoud van het landelijke karakter

Leefbaarheid

Problematiek niet verplaatsen naar Oudendijk

Rust, ruimte en landschap van de oude dijken respecteren

Niet alle problemen neerleggen op de Achterweg

Natuur en milieu

Milieubescherming

Behoud van het recreatieve karakter

Koppeling van kansen, vergroten biodiversiteit?

Samenvatting van reacties via de chat en Mentimeter

Gebrek aan stoepen op dijken maakt wandelen gevaarlijk

Gevaarlijk om te fietsen

Probleem niet alleen de hoeveelheid verkeer, maar vooral de snelheid. Lage snelheid is ook minder trillingen

Onderzoek naar waarom nieuwe ontsluiting nodig is

Ook graag aandacht voor bereikbaar houden van dorp Goudswaard (afstand tot snelweg / doorstroming)

Veiligheid leefomgeving

Verkeersveiligheid

Handhaven van snelheid

Meer aandacht voor fietsen en wandelen

Bereikbaarheid

Leenheerenpolder niet ontsluiten via Molendijk of Oudendijk

Verkeersveiligheid onderbelicht: ik mis vrij liggende fietspaden, snelheidsbeperkende maatregelen en veilige kruisingen

Kijk naar de inrichting van de wegen

Van Zwartsluisje geen doorgangsrouten maken

Meer ruimte voor wandelaars



▲ Zuiddoordseweg Goudswaard © Jeffrey Groeneweg

Verenigd verzet tegen verkeersoverlast in polder: 'Laten we niet klakkeloos meer asfalt neerleggen'

Angst voor meer asfalt, voor meer zwaar vrachtverkeer, voor meer schade aan de huizen en voor een verdere aantasting van de open polders en dijken in de zuidwesthoek van de Hoeksche Waard. Enkele direct betrokken (actie)groepen en bewoners van het Goudswaardse buitengebied hebben hun handen ineengeslagen om gezamenlijk op te trekken in hun strijd voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Arie Bevaart 23-07-21, 19:46



▲ De Leenheerenpolder bij Goudswaard moet een getijdengebied worden en daar zit niet iedereen op te wachten. © Victor van Breukelen

Verzet tegen plannen Leenheerenpolder laait weer op: 'Bescherming is geboden!'

Natuurmonumenten is door de provincie aangewezen als de nieuwe eigenaar en beheerder van de Leenheerenpolder bij Goudswaard. Het betekent een volgende stap op weg naar de transformatie van agrarisch gebied tot getijdennatuur. Tegelijk laait ook het verzet weer op.

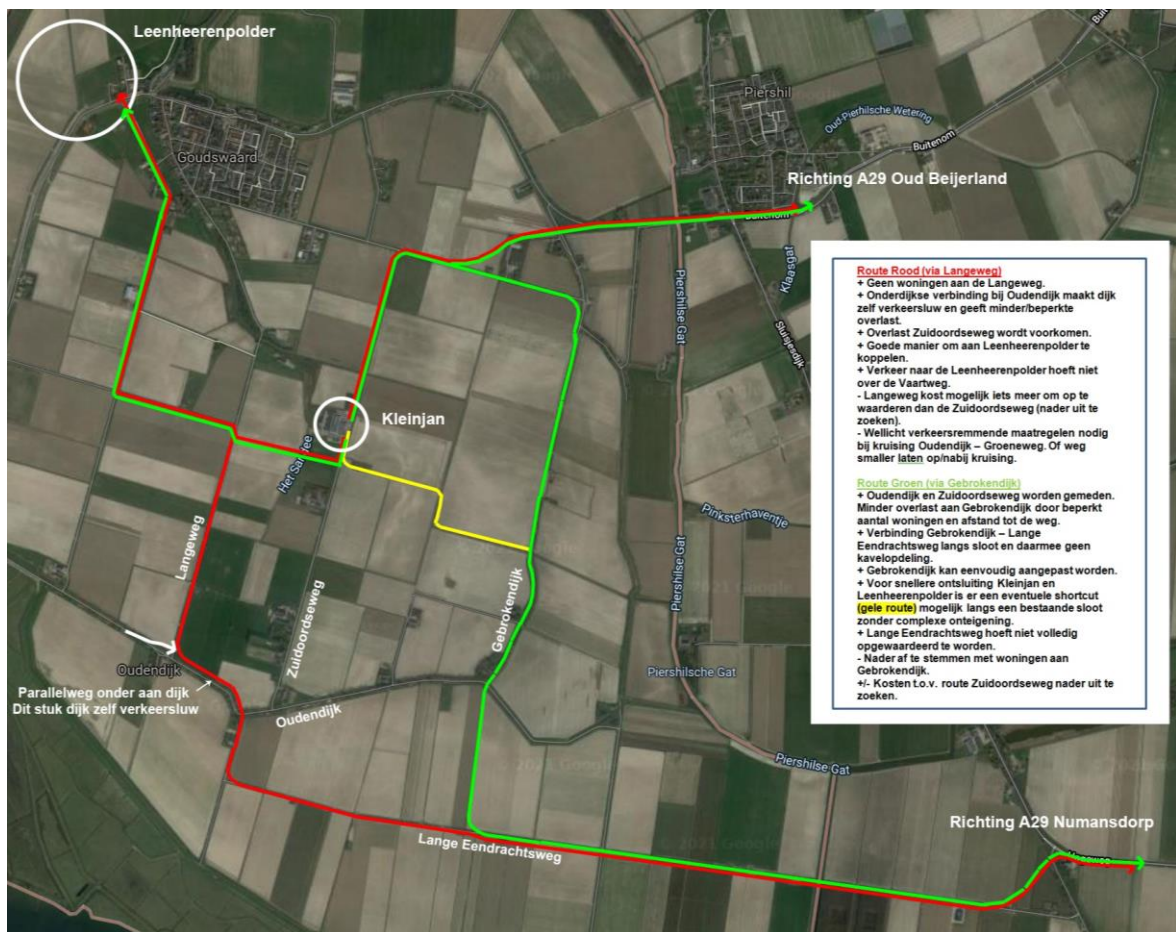
Yvonne Keunen 09-09-21, 07:00



▲ Bas Schelling, de voorzitter van Dorpsvereniging De Coorndijk uit Goudswaard. © Jeffrey Groeneweg/Qphoto

Leenheerenpolder houdt Goudswaard bezig: 'Niet het alleenrecht op onze polders en natuurgebieden'

Arie Bevaart 4 oktober 2021, 7:00



Alternatief voorstel ingebracht bij fractievoorzitters gemeente

Aanvullende gesprekken

Na de tweede participatieavond hebben diverse bewoners van de Zuidoordseweg, Groeneweg en een deel van de Oudendijk een alternatief voorstel (zie afbeelding hiernaast) aan fractievoorzitters van de gemeente gestuurd.

In november hebben de betrokken bestuurders van gemeente en het waterschap aangegeven dat zij graag met de direct omwonenden in gesprek willen gaan over de verschillende varianten. De bestuurders willen graag een beter inzicht krijgen in het draagvlak en de argumentatie bij de verschillende mogelijkheden, voor zij er een besluit nemen over de route van de hoofdstructuur.

In januari 2022 zijn er daarom drie gesprekken gevoerd met de volgende drie groepen:

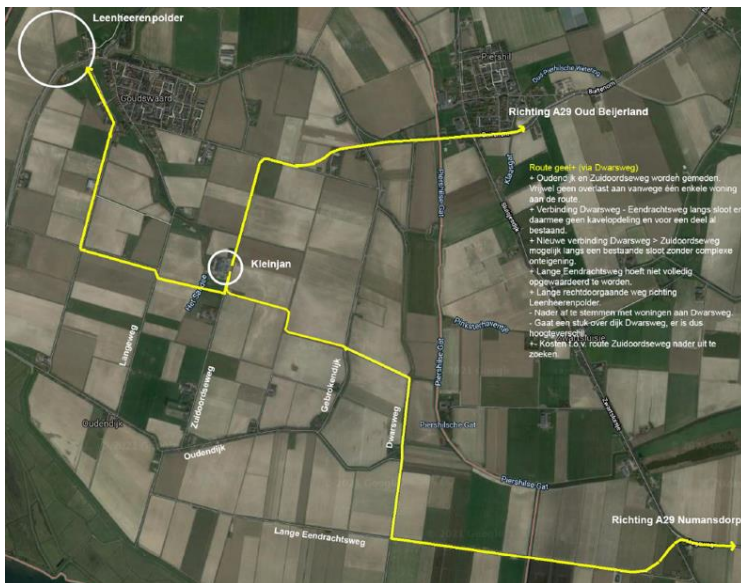
- Grondeigenaren
- Gebroekdijk
- Zuidoordseweg en Oudendijk

De input uit deze gesprekken zijn meegenomen in de toetsing.

Ingebrachte varianten

Tijdens de aanvullende gesprekken werd duidelijk dat de direct omwonenden zeer betrokken zijn en graag meedenken over mogelijke oplossingsrichtingen. Tijdens deze gesprekken zijn nog enkele nieuwe varianten gepresenteerd (zie afbeeldingen hieronder).

Vanuit verschillende perspectieven gekeken naar een oplossingsrichting die zo min mogelijk hinder veroorzaakt in de directe omgeving. Dit resulteert in een alternatief voorstel dat via de Dwarsweg over geheel nieuwe oost-westelijke infrastructuur wordt aangehaakt op de Kruisweg (a, b). Daarnaast is een alternatief voorstel voor een noord-zuidroute via de Gebrokendijk gepresenteerd (c) en is met de gemeente en het waterschap gesproken over een variant via de Bosweg.



Afbeelding a, b, c: Ingebrachte varianten tijdens aanvullende gesprekken

5. TOETSING

Alpm

Oplossingsrichtingen

Uit alle input blijkt dat er een keur is aan mogelijke oplossingsrichtingen. Op de volgende pagina zijn deze op kaart weergegeven.

Om deze te toetsen zijn combinaties van bestaande en nog niet bestaande routes gemaakt. Het betreft hierbij het gebied tussen grofweg de Lange Eendrachtsweg en de Zuidoordseweg.

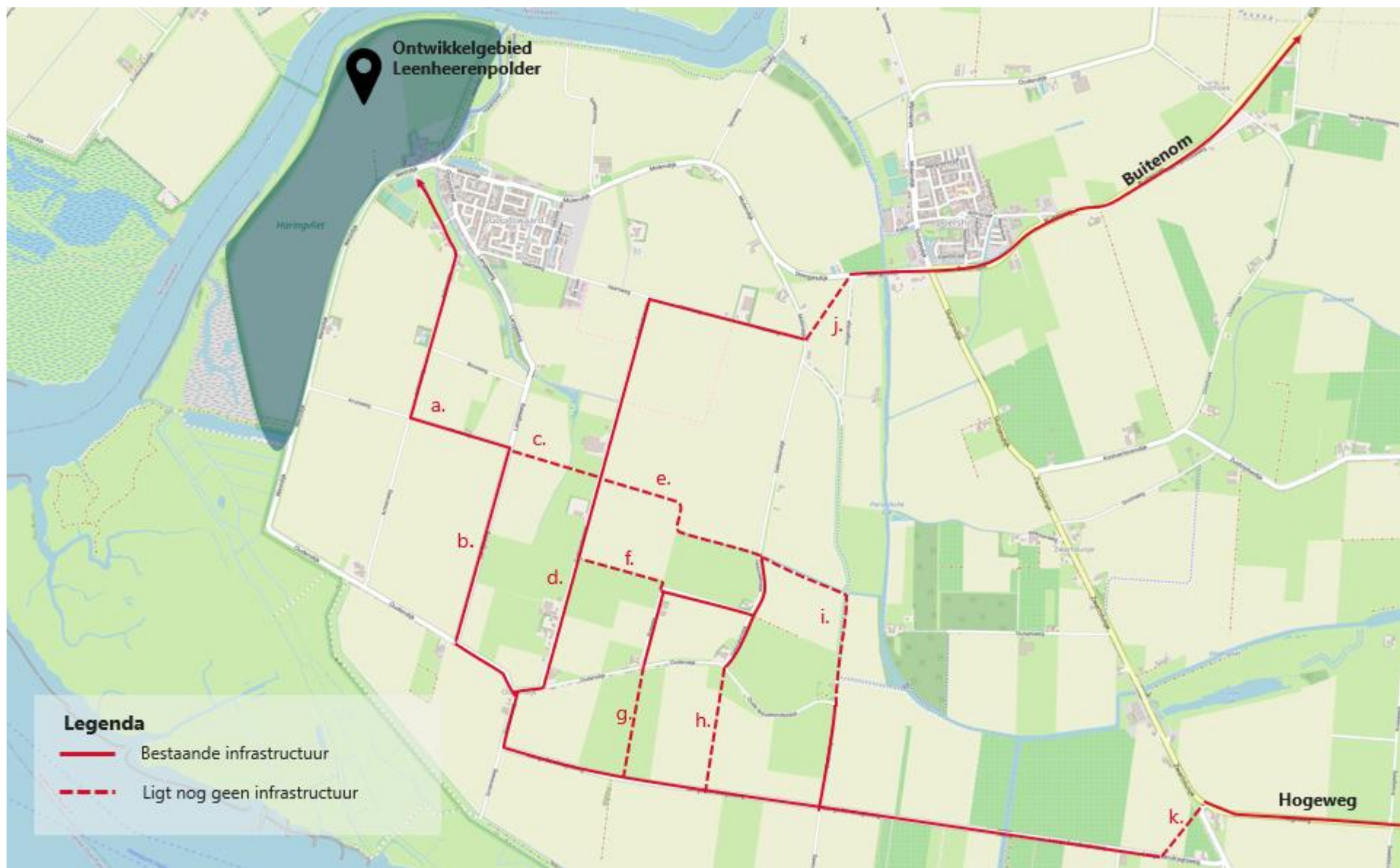
Voor de ontsluiting van de Leenheerenpolder (a,c; zie kaart pagina 23), de verbinding tussen Vaartweg en Steegjesdijk (j) en de ontsluiting tussen Hogeweg en Lange Eendrachtsweg (k) lijkt de keuze voor de route eenvoudiger, daarover meer op pagina 26.

Mogelijke route-opties voor het gebied tussen de Lange Eendrachtsweg en de Zuidoordseweg

Op basis van de verschillende oplossingsrichtingen zijn de volgende route-opties (van west naar oost) mogelijk:

1. Lange Eendrachtsweg – Groeneweg - Oudendijk – Langeweg – nieuwe verbinding tussen Langeweg en Zuidoordseweg (b –c)
2. Bestaande route via Lange Eendrachtsweg – Groeneweg - Oudendijk - Zuidoordseweg (d)
3. Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – Bosweg – nieuwe verbinding naar Zuidoordseweg (g - f)
4. Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – Gebrokendijk – nieuwe verbinding naar Zuidoordseweg (h - e)
5. Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – Dwarsweg – nieuwe verbinding via Oude Nieuwlandsedijk naar Zuidoordseweg (i - e)

Verzameling oplossingsrichtingen



Toetsing van route-opties

Belangrijke aspecten die van belang zijn bij de toetsing van de route-opties zijn onder meer het oplossend vermogen en het draagvlak in de omgeving. Daarnaast is het van belang dat de oplossing zo veel mogelijk aansluit bij de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebied (zie pagina 14). Het gaat daarbij onder andere over het beperken van doorsnijding van percelen en landschap, het zo min mogelijk aantasten van het stiltegebied (zoveel mogelijk volgen van bestaande infrastructuur) en cultuurhistorische waarden.

Route 1: Lange Eendrachtsweg – Groeneweg - Oudendijk – Langeweg – nieuwe verbinding tussen Langeweg en Zuidoordseweg (b –c)

Deze route-optie ligt niet centraal in het gebied, waardoor het voor (vracht)verkeer minder aantrekkelijk (logisch) is deze route te gebruiken. De route heeft daardoor een lager probleemoplossend vermogen. Ook gaat de route langs diverse woningen/percelen aan de Oudendijk. Dit zou opgelost kunnen worden door een nieuwe parallelle verbinding te maken onder aan de dijk. Ook is er een stuk nieuwe infrastructuur om deze route aan te takken op het noordelijke deel van de Zuidoordseweg (c). Deze route zou passen bij de ontsluiting van de toekomstige ontsluiting van de Leenheerenpolder (a). Vanuit de omgeving is deze route in eerste instantie wel aangedragen, maar in de gesprekken werd duidelijk dat deze route niet echt als haalbare en wenselijke optie wordt gezien.

Route 2: Bestaande route via Lange Eendrachtsweg – Groeneweg - Oudendijk - Zuidoordseweg (d)

Deze huidige route wordt nu veel gebruikt door het (vracht)verkeer. Het is misschien wel de meest logische en bekende route in het gebied. De route ontsluit veel woningen en bedrijven in het gebied, waardoor langs deze route in de huidige situatie misschien wel de meeste hinder wordt ervaren. Door de ligging in het gebied heeft deze route een hoog probleemoplossend vermogen. De route volgt bestaande infrastructuur, waardoor er geen nieuwe infrastructuur aangelegd hoeft te worden. Wel moet de huidige infrastructuur aangepast worden.

Route 3: Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – verlengde Bosweg – nieuwe verbinding naar Zuidoordseweg (g - f)

Deze route-optie ligt centraal in het gebied waardoor het probleemoplossend vermogen hoog is. Met deze route wordt de Oudendijk en stuk van de Zuidoordseweg waar woningen dicht aan de weg liggen ontlast. Voor de verlenging van de Bosweg is nieuwe infrastructuur nodig. De inpassing van de oversteek van de Bosweg via Oudendijk richting Lange Eendrachtsweg kan via grondgebied van het waterschap worden gerealiseerd. Omdat de Bosweg in de huidige situatie alleen twee percelen ontsluit zal de infrastructuur opgewaardeerd moeten worden om deze beter aan te laten sluiten bij de nieuwe situatie.

Route 4: Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – Gebroekdijk – nieuwe verbinding naar Zuidoordseweg (h - e)

Om deze route-optie te realiseren moet een groot deel van de nieuwe verbinding tussen Lange Eendrachtsweg en Zuidoordseweg nieuwe infrastructuur aangelegd worden. Deze nieuwe infrastructuur doorkruist het stiltegebied en landbouwpercelen. Vanuit de omgeving wordt deze route-optie als onwenselijk gezien, omdat deze vlak langs woningen aan de Gebroekdijk ligt. De panden 6 en 6B hebben de status van een rijksmonument. Het verbreden van de weg langs deze panden moet daardoor aan bepaalde eisen voldoen, omdat er alles aan gedaan moet doen om het beschadigen van het rijksmonument te voorkomen.

Route 5: Deels nieuwe verbinding via Lange Eendrachtsweg – Dwarsweg – nieuwe verbinding via Oude Nieuwlandsedijk naar Zuidoordseweg (i - e)

De omgeving heeft deze route-optie ingebracht, omdat deze zo min mogelijk bewoners last van hebben. Voor deze route moet er veel nieuwe infrastructuur worden aangelegd. De route doorsnijdt percelen, landbouwgronden en het stiltegebied. Doordat deze verder weg ligt van de bebouwing en bedrijven is deze route minder logisch, waardoor het probleemoplossend vermogen lager dan bij de andere route-opties. De Oude Nieuwlandsedijk is een dijk met cultuurhistorische waarden. Het realiseren van een nieuwe weg hier lijkt daardoor niet of moeilijker haalbaar.

Verbinding Steegjesdijk – Vaartweg

Om de overlast van het (vracht)verkeer aan de Molendijk (tussen Steegjesdijk en Vaartweg) te beperken en om de vorkstructuur te verbeteren wordt gezocht naar een 'nieuwe' verbeterde verbinding tussen Steegjesdijk en Vaartweg. De gemeente heeft hierover met de direct omwonenden gesproken. Daaruit is naar voren gekomen dat deze route bij voorkeur aan de oostkant van de huidige Molendijk wordt gerealiseerd (j). Hierdoor ontstaat een logische verbinding in de richting van de Zuidoordseweg en toekomstige Leenheerenpolder. Bestemmingsverkeer richting Goudswaard kan via de Molendijk blijven rijden. De exacte ligging en concrete vormgeving van deze route moeten in een later stadium nog nader uitgewerkt worden.

Verbinding Hogeweg – Lange Eendrachtweg

Om de vorkstructuur aan de zuidkant te verbeteren wordt gezocht naar het verbeteren van de verbinding tussen de Hogeweg en Lange Eendrachtsweg. Uit gesprekken met een aantal belanghebbenden is naar voren gekomen dat deze route bij voorkeur aan de westkant van het huidige Zwartsluisje (k) wordt gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een logische verbinding in de richting van de Lange Eendrachtsweg/Zuidoordseweg en toekomstige Leenheerenpolder. De exacte ligging en concrete vormgeving van deze route moeten in een later stadium nog nader uitgewerkt worden.

Ontsluiting Leenheerenpolder

De meest logische route om de toekomstige Leenheerenpolder te ontsluiten is via de Achterweg (a). Hierdoor rijdt het verkeer niet door Goudswaard en kan het verkeer direct op de vorkstructuur (Zuidoordseweg) worden ontsloten.

Hiervoor dient wel een nieuwe verbinding worden gemaakt tussen de Kruisweg en de Zuidoordseweg (c). De exacte ligging én concrete vormgeving van dit tracédeel (c) moeten in een later stadium nog nader uitgewerkt worden.

6. CONCLUSIES EN ADVIES

Alpm

Conclusies

De meerderheid van de deelnemers aan de participatie-avonden en aanvullende gesprekken (h)erkent de geschetste problematiek van de verkeersoverlast in dit gebied. Voor de oplossing zijn er echter veel verschillende voorkeuren. Ook blijkt dat de verschillende oplossingsrichtingen zorgen voor onderlinge gevoeligheden, doordat bewoners het gevoel hebben dat het probleem wordt verplaatst.

Vanuit de visie van de gemeente behoort landbouw-gebonden bedrijvigheid en verkeer tot het karakter en de kracht van dit gebied. Duidelijk dat niet alle (verwachte) verkeersoverlast op te lossen is, maar wel gezocht worden naar een heldere en veilige structuur voor de verschillende verkeersstromen.

In het proces is duidelijk geworden dat de behoefte aan verbetering van de verkeersstructuur groot is. Dat sluit aan bij het doel van het proces: om te komen tot een heldere verkeersstructuur waarmee al het verkeer op een logische wijze het gebied kan bereiken (in en uit, noord en zuid), via wegen die hier beter geschikt voor zijn. De structuur moet een duidelijke aansluiting hebben met de vorkstructuur en zo een logische route bieden voor zowel het landbouw- en vrachtverkeer door het buitengebied, alsook voor het toekomstig verkeer van en naar de Leenheerenpolder.

De Hoeksche Waard zuidwest heeft twee logische 'in- en uitgangen' voor het gebied:

- het Buitenom (richting Oud-Beijerland en noordelijk A29);
- de Hogeweg (richting Zuid-Beijerland en zuidelijk A29).

Deze twee wegen zijn onderdeel van de 'vorkstructuur'. Met name in de zuidwestelijke hoek hebben de bestaande wegen geen goede aansluiting met de in- en uitgangen van het gebied, waardoor met name het (zware) verkeer via ongewenste routes (met name via Zwartsluijsje/Sluijsjesdijk) loopt.

In de voorgestelde nieuwe hoofdstructuur (zie pagina 30) wordt het gebruik van de dijkwegen met lintbebouwing door het (zware / snelle) verkeer ontmoedigd, zodat hier meer ruimte ontstaat voor veiliger langzaam verkeer (wandelaars en fietsers). Om het verkeer over de gewenste routes te leiden, zijn naast aanpassing en deels nieuwe infrastructuur ook aanvullende maatregelen nodig. Om te komen tot definitieve keuze / vaststelling van de hoofdstructuur is eerst nog een verdere uitwerking / detaillering van de overgebleven varianten en aanvullende maatregelen nodig.

Advies

Om de verkeersstructuur van de Hoeksche Waard zuidwest te verbeteren wordt geadviseerd de volgende drie vervolgstappen / vervolgonderzoeken in gang te zetten (zie ook afbeelding op pagina 30).

A. Nadere uitwerking op inpasbaarheid (schetsontwerp) en globale kosten van drie varianten in de omgeving van de Zuidoordseweg-Oudendijk:

1. Variant Basis: via huidige Lange Eendrachtsweg – Oudendijk (**rood gestippeld**)
2. Variant Basis+: zelfde route, parallelle verbinding langs Oudendijk en Zuidoordseweg (gedeelte nabij woningen) (**lichtblauw gestippeld**)
3. Variant Alternatief: via Bosweg en nieuwe verbinding naar Zuidoordseweg (**paars gestippeld**)

B. Nadere uitwerking op inpasbaarheid (schetsontwerp) en globale kosten:

4. Verbinding Vaartweg - Steegjesdijk (**rood gestreept**)
5. Verbinding Hogeweg – Lange Eendrachtsweg (**rood gestreept**)
6. Ontsluiting Leenheerenpolder (**donkerblauw gestreept**)

C. Nadere uitwerking van verkeersbelemmerende maatregelen en globale kosten:

7. Zwartsluisje / Sluisjesdijk (**paarse ovaal**)
8. Goudswaard / Molendijk (**paarse ovaal**)

Advies verkeersstructuur



Aandachtspunten bij de vervolgstappen

Bij de hiervoor beschreven nadere uitwerkingen van de voorgestelde verkeersstructuur zijn op basis van het proces tot nu toe de volgende aandachtspunten te formuleren.

- Bij de uitwerking van de aan te passen infrastructuur moet goed worden gekeken naar de te bereiken wegcategorisering. Deze bepaalt namelijk niet alleen de functies van de wegen, maar geeft vanuit landelijke standaarden ook uitgangspunten voor de daarbij horende wegprofielen (voor b.v. de Lange Eendrachtsweg)
- Daarnaast is het wenselijk dat er tegelijkertijd ook helderheid komt over de fiets- en wandelroutes in het gebied. Deze moeten op de verkeersstructuur ook worden voorzien van veilige kruisingen (zoals b.v. het Tiengemetenpad – Lange Eendrachtsweg).
- In het afgelopen proces is geconstateerd dat de bewoners zeer betrokken zijn. Aan het begin van het proces van nadere uitwerking dient duidelijk te worden gemaakt op welke manier, wanneer en waarover de bewoners mee kunnen praten. Voor uitwerking van de diverse maatregelen kan locatie-specifieke participatie worden georganiseerd. Voor de meer generieke aspecten (wegcategorisering en afweging varianten) is meer generieke informatievoorziening wenselijk, maar de wegging en besluitvorming zal in de raad plaatsvinden.

BIJLAGEN

Apptu

Bijlage A: Onderzoeksrapporten en beleidsdocumenten

- Nota Verkeersafwikkeling Landbouw- en Vrachtverkeer; Gemeente Eemsmond (2006)
- Agrokatalysator Hoeksche Waard; Buck (2014)
- Vrachtverkeer Sluisjesdijk; XTNT (2016)
- Ontsluiting natuurontwikkeling Leenheerenpolder; Goudappel Coffeng (2017)
- Gebiedsvisie Leenheerenpolder; SOHW (2017)
- Quickscan Zwartsluisje - Sluisjesdijk; Goudappel Coffeng (2018)
- Onderzoek landbouwverkeer Hoeksche Waard; Tridée (2018)
- Fietsplan Hoeksche Waard 2018 -2026; Tridée (2018)
- Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard; PZH/SHW (2018)
- Ontsluiting ontwikkeling Leenheerenpolder Update uitgangspunten 2019; Goudappel Coffeng (2019)
- Second opinion ontsluiting Leenheerenpolder; Royal HaskoningDHV (2019)
- Tracéverkenning fietsverbinding Piershil-Goudswaard F561; waterschap Hollandsche Delta (2020)
- Omgevingsvisie Hoeksche Waard; Gemeente Hoeksche Waard (2019)
- Programmaplan Mobiliteit; Gemeente Hoeksche Waard (2020)
- Ontsluitingsvarianten ontwikkeling Leenheerenpolder; Goudappel Coffeng (2020)
- Verkeersstudie Hoeksche Waard zuidwest; De Baan Verkeersadvies (2021)



Notitie

Aan: Gemeente Hoeksche Waard
Van: Rick Luimes
Datum: 29 oktober 2019
Kopie: BG4580TPNT1910240925
Ons kenmerk: Projectgerelateerd
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Second opinion ontsluiting Leenheerenpolder, Definitief

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning



Waterschap Hollandse Delta
Afdeling Plannen en Regie, Water en Wegen
T.a.v. de heer M.J. van Galen
Postbus 4103
2980 GC RIDDERKERK

Datum: 12 maart 2021
Uw kenmerk: Verzoek d.d. 8 maart 2021
Ons kenmerk: P2112801
Bijlage: --

Betreft: Offerte "Verkeerskundig onderzoek ontsluiting Hoeksche Waard zuidwest"



TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT



De Baan Verkeersadvies
Landheer 48
3171 DD Poortugaal
The Netherlands

+31 (0)6 20 60 43 35
dink@debaanverkeersadvies.nl
www.debaanverkeersadvies.nl
kvk Rotterdam: 70499047



Nederland mooier maken

APPM werkt aan een mooier Nederland. We streven naar een leefbare, bereikbare, klimaatbestendige, waterrijke en duurzame samenleving.

APPM