



# Keuzedocument Mobiliteitsplan Hoeksche Waard

---

 gemeente  
Hoeksche Waard

Goudappel

# Inhoudsopgave

---

1. Inleiding: naar een nieuw mobiliteitsplan
2. Situatieschets: wat speelt er in Hoeksche Waard?
3. Doelen van het mobiliteitsplan
  
4. Keuze 1: Prioritering van vervoerswijzen
5. Keuze 2: Verkeersveiligheid in woongebieden
6. Keuze 3: Wegen in het buitengebied
7. Keuze 4: Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers
8. Keuze 5: Publiek vervoersysteem
9. Keuze 6: Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer
  
10. Wat vinden inwoners? Opbrengst participatiebijeenkomsten

## Colofon

**Titel:** Keuzedocument mobiliteitsplan Hoeksche Waard  
**Datum:** 14 maart 2024  
**Status:** Definitief

# 1

## Inleiding

---

Naar een nieuw mobiliteitsplan



## NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

# Waarom een nieuw mobiliteitsplan?



### De gemeente Hoeksche Waard is een uniek stukje Nederland

De Hoeksche Waard is ontstaan door een langdurig proces van inpoldering dat zich over de eeuwen heeft voltrokken. Dankzij de aanleg van dijken heeft het landschap zich geleidelijk gevormd tot wat het vandaag is: een uitgestrekt gebied bestaande uit 60 polders, elk omringd door dijken waar ook mensen wonen (lintbebouwing). Deze dijken vormen niet alleen de grenzen van de polders, maar vormen veelal ook de basis van het wegen- en fietsnetwerk dat de dorpen en buurtschappen op het eiland met elkaar verbindt.

### Tijden veranderen, het gebruik van wegen in Hoeksche Waard ook

Mobiliteit is over de jaren flink veranderd. Niet alleen is er meer verkeer bij gekomen, ook de voertuigen op de weg worden steeds groter. Ondanks deze veranderingen is het wegennet niet overal meegegaan met de tijd. De smalle dijkwegen met krappe rijbaan zijn niet optimaal ingericht voor het gemengde verkeer (fietsers, auto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer) dat er tegelijk gebruik van moet maken, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk staat.



### Actuele verkeersvraagstukken vragen om antwoord

In de samenleving leven verschillende concrete verkeersvraagstukken, zoals zorgen over verkeersveiligheid en verkeersoverlast in het buitengebied, de toekomstige OV-bereikbaarheid, verkeershinder van doorgaand verkeer en de leefbaarheid in de dorpen. Deze verkeersknelpunten vragen om goede oplossingen om Hoeksche Waard in de toekomst aantrekkelijk te houden.

## NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

# Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

### Vanuit integrale visie werken aan mobiliteit

Het regionale verkeer- en vervoersplan Hoeksche Waard stamt alweer uit 2013. Deze is gedateerd en geeft onvoldoende antwoord op alle actuele kwesties uit de samenleving en heeft onvoldoende oog voor de huidige trends en innovaties. Dit vraagt om een actualisatie en vernieuwing. Ook is er een nieuw lange termijn plan voor de fysieke leefomgeving: de omgevingsvisie. Daar hoort ook een lange termijn mobiliteitsuitwerking bij, naast diverse andere uitwerkingsopgave die onder de 'paraplu' van de omgevingsvisie vallen. Het mobiliteitsplan moet leiden tot een uitvoeringsprogramma waarin concrete maatregelen zijn benoemd (inclusief financiële raming en planning). Op basis daarvan kan de gemeente de komende jaren vanuit een integrale visie werken aan mobiliteit om haar doelen te bereiken.

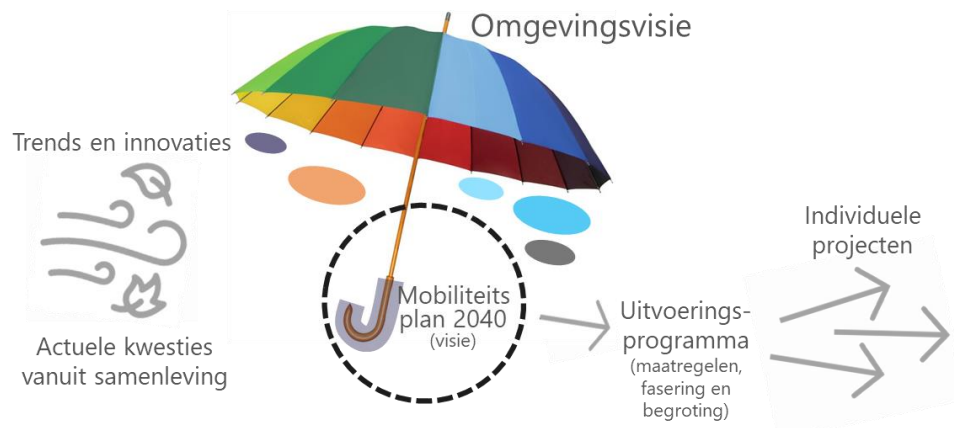
### Inzoom in proces: waar staan we nu?

Het proces voor het opstellen van het mobiliteitsplan is gestart met het opstellen van de startnotitie waarin het plan van aanpak is toegelicht. Vervolgens is er een situatieschets van de gemeente opgesteld aan de hand van feiten & cijfers, gesprekken met de ambtelijke projectgroep, inwoners en belangengroepen, en een online enquête. Deze situatieschets geeft de opgaven weer waar we met het mobiliteitsplan mee aan de slag moeten. Om tot de visie te komen moeten keuzes gemaakt worden op welke manier de opgaves aangepakt gaan worden. Hiervoor is tijdens een eerste ronde participatiebijeenkomsten het gesprek aangegaan met bewoners en belangengroepen. Deze keuzenota is bedoeld om samen met de gemeenteraad te kijken welke strategische hoofdkeuzes wenselijk zijn.

Aan de hand hiervan worden in de volgende stap toekomstbeelden voor de gemeente uitgewerkt. Deze worden in een tweede ronde participatiebijeenkomsten voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden, waarna het daadwerkelijke mobiliteitsplan (in woord en beeld) opgesteld wordt. Dit plan komt rond de zomer ter inzage te liggen bij de bevolking en wordt daarna – eind 2024 - aan de gemeenteraad voorgelegd voor besluitvorming.

### Leeswijzer

Dit document beschrijft eerst de situatieschets en doelen van het mobiliteitsplan (hoofdstuk 2 en 3). Daarna worden de zes strategische keuzes toegelicht die voorliggen en waar het college een keuze (of reactie) van de gemeenteraad op wenst te ontvangen.



Positie van het mobiliteitsplan in het gemeentelijk beleid

# 2

## SITUATIESCHETS

---

---

De belangrijkste opgaven





# SITUATIESCHETS

## HOE STAAT HOEKSCHE WAARD ERVOOR OP HET GEBIED VAN MOBILITEIT?

Onderstaand beeld geeft de belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit weer voor de gemeente Hoeksche Waard. Dit is een samenvatting van de analyse die is uitgevoerd naar de stand van zaken, trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen en is mede opgesteld op basis van input van belanghebbenden (o.a. samenleving brede enquête en reacties van bewoners en andere belanghebbenden op participatiebijeenkomsten).



## SITUATIESCHETS

# Hoe staat Hoeksche Waard ervoor?



### **Bereikbaarheid per auto is prima, maar er zijn knelpunten**

De bereikbaarheid van, naar en binnen de Hoeksche Waard met de auto is over het algemeen prima dankzij de A29, de N217 en het uitgebreide wegennet binnen de gemeente. Veel bestemmingen in de zuidelijke Randstad en de eigen gemeente zijn binnen korte tijd bereikbaar met de auto. Echter, de verkeersdruk op delen van de N217 is hoog en recente verstoringen, zoals werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel en Haringvlietburg, tonen de kwetsbaarheid van de regionale bereikbaarheid. Een beperkt aantal verbindingen naar omliggende regio's maakt de Hoeksche Waard gevoelig voor verstoringen op deze verbindingen.



### **Fietsgebruik blijft achter op het landelijk gemiddelde**

In de Hoeksche Waard wordt minder gefietst dan gemiddeld. De afstanden tussen de woongebieden zijn groot en fietsroutes over smalle dijkwegen met gemengd verkeer zorgen ervoor dat het niet altijd even prettig en veilig is om te fietsen. Ook is het aantal oeververbindingen naar buurgemeenten en de omliggende gebieden beperkt, waardoor fietsers vaak te maken hebben met grote omrijdafstanden.



### **Gemengd verkeer op smalle dijkwegen zorgt voor overlast en verkeersonveiligheid**

De smalle dijkwegen in de Hoeksche Waard zijn niet overal goed ingericht voor de verschillende soorten verkeer die hier tegelijk gebruik van maken (fietsers, auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen). Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties, vooral wanneer de hoeveelheid verkeer toeneemt. Dijkbewoners ervaren daarnaast ook geluids- en trillinghinder van zwaar vracht- en landbouwverkeer dat voorbij rijdt.



### **OV-bereikbaarheid is niet overal goed, dienstregeling onder druk**

De OV-verbindingen in Hoeksche Waard zijn voornamelijk gericht op Rotterdam, waardoor andere omliggende gemeenten en de dorpen onderling minder goed bereikbaar zijn. Door stijgende kosten, personeelstekorten en een afname van het aantal reizigers sinds de coronapandemie staat de dienstregeling onder druk. In 2022 lag het aantal reizigers nog 10% onder het niveau van 2019. Het behoud van het huidige OV-netwerk, verbetering van de betrouwbaarheid en op langere termijn een verder uitbouw van het OV-netwerk vormen daarom belangrijke opgaven.



### **Belang van toegankelijkheid (fysiek, maar ook sociaal) van het mobiliteitssysteem neemt toe**

Het aantal ouderen is de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen en zal naar verwachting in de toekomst verder toenemen. Bij een verdere teruggang van het aanbod van openbaar vervoer wordt het reizen voor ouderen steeds lastiger, waardoor de vraag naar alternatieve mobiliteitsdiensten zoals Wielewaal, Automaatje en WMO in de toekomst toe zal nemen. Dit zorgt voor stijgende kosten en een grotere druk op bestaande mobiliteitsvoorzieningen. Daarbij rijst ook de vraag of alle ouderen voldoende bekend zijn met de digitale procedures en mogelijkheden die deze mobiliteitsdiensten bieden. Daarnaast is op diverse plaatsen de kwaliteit van voetpaden en de dekking van het voetgangersnetwerk ontoereikend, wat de mobiliteit van ouderen verder belemmert en hun vermogen om zelfstandig te reizen beperkt.



## SITUATIESCHETS

# Hoe staat Hoeksche Waard ervoor?



### Leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de dorpen staat onder druk door autoafhankelijkheid en netwerken die niet optimaal zijn

In de dorpen is op drukke wegen zonder goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers soms sprake van onveilige situaties of een gevoel van onveiligheid. Dit probleem doet zich met name voor op plekken waar de mobiliteitsnetwerken niet optimaal zijn zoals de Molendijk in Klaaswaal en de centrale as in Numansdorp, waar verkeersstromen door verblijfsgebieden lopen. In andere dorpen is dit beter georganiseerd, met hoofdwegen langs of buiten het dorp gelegen. Toch zorgt een hoge autoafhankelijkheid en het niet gebruiken van de gewenste wegen ook in andere gebieden voor extra druk op straten in woongebieden.



### Het mobiliteitssysteem van Hoeksche Waard scoort laag op het gebied van duurzaamheid

Het mobiliteitssysteem van de Hoeksche Waard heeft een lage duurzaamheidsscore (bron: benchmark CROW). Dit heeft meerdere oorzaken zoals het lage aandeel duurzame mobiliteit, beperkte beschikbaarheid van deelauto's en laadpalen, en de matige kwaliteit van het fietsnetwerk. Het hoge autogebruik resulteert in een aanzienlijk energieverbruik, dat zo'n 40% boven het landelijk gemiddelde ligt. Met de verwachte toename van elektrisch vervoer zal de vraag naar duurzame energie stijgen. Hier ligt dus een opgave voor het verkeer en vervoersysteem om een bijdrage te leveren aan de klimaatambities, een schonere leefomgeving en een duurzamer mobiliteitssysteem met minder energie- en grondstoffenverbruik.



### Goed bereikbare bedrijventerreinen belangrijk voor het vestigingsklimaat

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor het aantrekken van bedrijven. Momenteel staat de doorstroming op de A29 al onder druk, en verdere groei zal ook de druk op de N217 vergroten. Ook de OV-verbindingen naar bedrijventerreinen zijn niet ideaal. De huidige lijnen stoppen vaak in nabijgelegen dorpen in plaats van direct bij de bedrijventerreinen, waardoor je de bedrijventerreinen niet goed kan bereiken. Bovendien is de verkeersveiligheid en de infrastructuur van wegen op de bedrijventerreinen nog niet overal op orde; met name voor fietsers en voetgangers is er nog veel ruimte voor verbetering.



### Woningbouwopgave leidt tot bereikbaarheidsopgaven

Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een toename van het verkeer. Met name op de N217 en de aansluiting met de A29 kan het in de toekomst een stuk drukker worden. Dit kan tijdens de ochtend- en avondspits aanzienlijke vertragingen veroorzaken. Bij nieuwe projecten is nauw overleg tussen de gemeente en de provincie nodig om de verkeerseffecten te beheersen. Een belangrijk aandachtspunt bij verzadigde wegen is de toenemende druk op alternatieve routes, zoals sluisverkeer over dijk- en polderwegen, zoals de Goidschalxoordsedijk, de Dorpsstraat (Heinenoord), en de Blaaksedijk.

**Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de situatieschets. Voor meer informatie, zie de gehele analyse in de bijlage.**

# 3

## Doelen

---

---



## DOELEN

# Waar willen we met mobiliteit aan bijdragen?

### Mobiliteit dient brede maatschappelijke doelen

Mobiliteit is een heel belangrijk onderdeel van onze samenleving en gaat over meer dan alleen het mogelijk maken om te verplaatsen van A naar B. Als we mobiliteit benaderen als een instrument voor positieve verandering, kunnen we ons concentreren op diverse doelen die niet alleen de mobiliteit of bereikbaarheid zelf verbeteren, maar ook de levenskwaliteit van mensen en de gezondheid van onze planeet bevorderen. Gegeven de situatieschets, de omgevingsvisie en de concrete opgaven zijn vijf hoofddoelen geformuleerd voor het mobiliteitsplan:



#### MENS CENTRAAL

Bij ons mobiliteitsbeleid staat de mens centraal. We streven naar vervoerssystemen die inclusief, gezond, toegankelijk, veilig en betaalbaar zijn. Dit betekent dat we rekening houden met de behoeften en het welzijn van individuen, ongeacht hun leeftijd, inkomen of fysieke mogelijkheden.



#### VERKEERSVEILIG

Onze ambitie is om een verkeersveilige omgeving te realiseren voor alle weggebruikers. Dit betekent dat we niet alleen de verkeersregels handhaven, maar ook streven naar betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers en het verminderen van risicofactoren zoals te hoge snelheden en afleiding tijdens het rijden. We willen ervoor zorgen dat iedereen zich veilig voelt op de weg, en dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen door bewust rijgedrag te stimuleren en respect voor elkaar te bevorderen.



#### BEREIKBAAR

Bereikbaarheid gaat verder dan alleen het verplaatsen van mensen en goederen. Het gaat ook om het verzekeren van toegang tot belangrijke voorzieningen, het bevorderen van een gezond economisch klimaat en het ontwikkelen van diverse vervoersmogelijkheden, zodat individuen vrij kunnen bewegen zoals zij wensen (inclusieve samenleving). Hierbij streven we naar robuuste netwerken die bestand zijn tegen veranderingen en verstoringen.



#### AANTREKKELIJK

Om de leefbaarheid en het welzijn van de Hoeksche Waard te verbeteren zetten we in op het verminderen van geluids- en trillingsoverlast door wegverkeer, het behouden en verbeteren van de landschappelijke kwaliteit van de gemeente, het bevorderen van recreatiemogelijkheden en het versterken van levendige dorpen waar het prettig is om te verblijven.



#### DUURZAAM

We willen concrete stappen zetten om het mobiliteitssysteem te verduurzamen. Dit betekent het verminderen van schadelijke uitstoot door verkeer, het actief bijdragen aan klimaatverandering, het verminderen van onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en het aanmoedigen van het gebruik van naar milieuvriendelijke vervoersmogelijkheden.



# 4

## Keuze 1

Prioritering van vervoerswijzen



# Prioritering van vervoerswijzen

De auto is belangrijk voor inwoners van de Hoeksche Waard, mensen zijn er van afhankelijk, en is voor veel mensen de primaire vervoerswijzen om ergens te komen. Deze autoafhankelijkheid heeft echter ook impact op de leefomgeving en inrichting van de openbare ruimte. De auto neemt namelijk relatief veel ruimte in, waardoor er minder ruimte overblijft voor andere functies, zoals volwaardige voetpaden, fietspaden, speelplekken, groen en verblijfplekken.

## Opgave: kwaliteit van leven en levendige centrumgebieden

De ontmoetings- en verblijfsfunctie in veel dorpen staat ook onder druk door de grote hoeveelheid van gemotoriseerd verkeer: barrièrewerking van wegen, slechte overstekbaarheid van wegen, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Door meer ruimte te geven aan verblijven en de voetganger voorop te stellen, kunnen dorpscentra (meer) uitnodigende en levendige plekken worden waar mensen graag samenkomen. Dit draagt bij aan een prettige leefomgeving en maakt de dorpen aantrekkelijker en vitaler.



## Opgave: veilige schoolomgevingen

Kinderen zijn kwetsbaar en het is belangrijk dat ze naar school kunnen gaan in een veilige omgeving. Een schoolomgeving die rekening houdt met de fouten en onvoorspelbaarheid van kinderen is hiervoor van belang. Om schoolomgevingen veiliger te maken helpt het om bepaalde delen van de omgeving autovrij of -luw te maken en de snelheid te beperken tot 15 km/uur. Een herkenbare weginrichting draagt ook bij aan een veilige omgeving. Sommige kinderen in de Hoeksche Waard gaan nu niet lopend of fietsend naar school vanwege de verkeersdruk en onveiligheid in de omgeving van de scholen. Vaker de voetganger op 1 zetten zorgt ervoor dat schoolomgevingen veilig worden en ouders en kinderen eerder kiezen om lopend of fietsend naar school te gaan, wat ook bijdraagt aan de verkeerservaring, duurzaam mobiliteitsgedrag en gezondheid van kinderen.



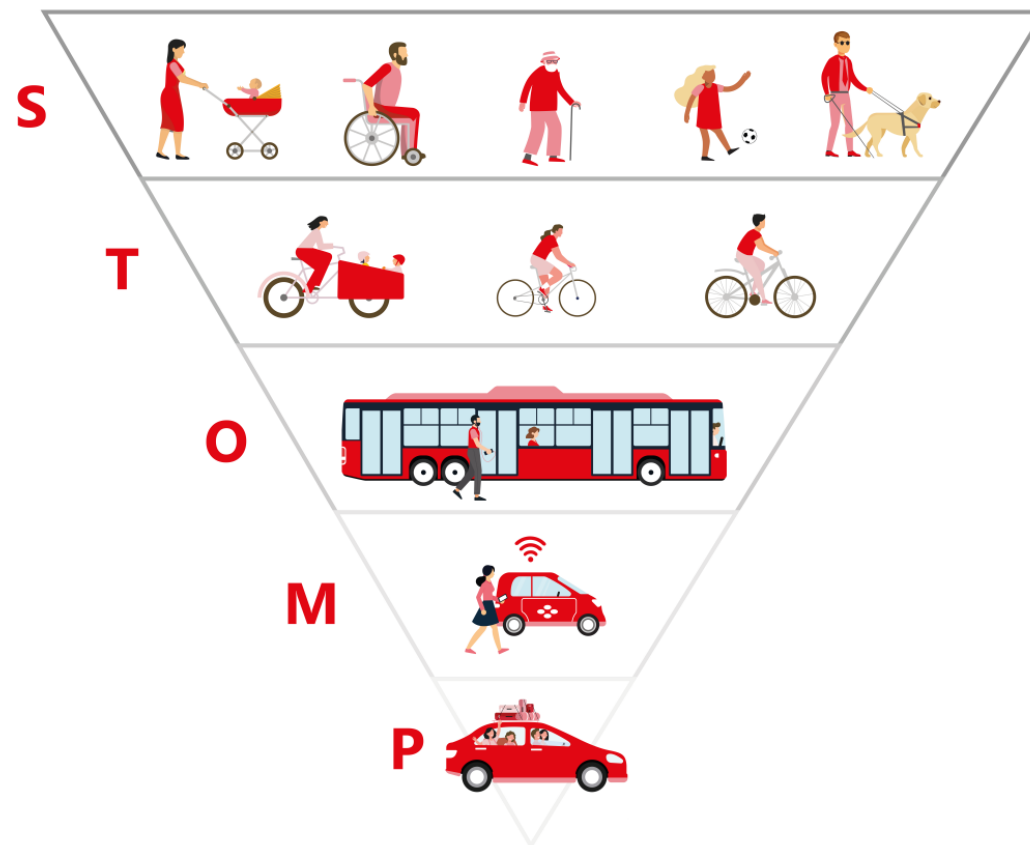
# Prioritering van vervoerswijzen

## STOMP principe in nieuwe gebieden en bij herinrichting

Om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te verbeteren wordt in Nederland bij het inrichten van de openbare ruimte steeds vaker gebruik gemaakt van het STOMP ordeningsprincipe. Het STOMP ordeningsprincipe staat voor:

- **Stappen:** Het creëren van ruime en veilige voetpaden voor voetgangers, waardoor zij comfortabel kunnen wandelen en zich veilig kunnen verplaatsen.
- **Trappen:** Het bevorderen van fietsgebruik door het aanleggen van goede fietspaden en voorzieningen.
- **Openbaar vervoer:** Goed bereikbare bushaltes op loop- en fietsafstand van woongebieden en het verbeteren van openbaar vervoer-verbindingen door vaker en sneller te gaan rijden.
- **Maas (Mobiliteit As A Service):** Het stimuleren van nieuwe vormen van mobiliteit, zoals gedeelde mobiliteit en mobiliteitsdiensten.
- **Privéauto:** Het slim organiseren van parkeervoorzieningen voor privéauto's, met aandacht voor de behoeften van bewoners, bezoekers en ondernemers, terwijl de ruimtelijke kwaliteit behouden blijft.

Met dit principe wordt bij het ontwerp van de openbare ruimte eerst gekeken naar de voetganger, dan de fiets, het ov, deelvervoer en als laatste pas de auto. Door het STOMP principe toe te passen wordt de openbare ruimte zo ingericht dat deze niet langer gedomineerd wordt door auto's, maar juist aantrekkelijker en toegankelijker wordt voor voetgangers, fietsers en bewoners. Dit principe kan in de gemeente breder worden toegepast bij inrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen.



# Prioritering van vervoerswijzen

## Een aanpak die past bij de omgeving

Niet elk deel van de gemeente heeft dezelfde behoeften en niet overal zijn identieke inrichtingseisen haalbaar. Daarom kan ervoor gekozen worden om het STOMP ordeningsprincipe op verschillende manieren toe te passen afhankelijk van de lokale situatie. Dit kan via de volgende gebiedsindeling met drie verschillende type gebieden met bijbehorende mobiliteitsoplossingen:

- A. Centrumgebieden en schoolomgevingen: voetganger op 1.** In centrumgebieden en schoolomgevingen staat de voetganger op de eerste plaats, waarbij de nadruk ligt op een veilige en aantrekkelijke loopomgeving met ruimte voor ontmoeting. Hierbij kunnen verkeersmaatregelen worden genomen om de veiligheid van voetgangers te waarborgen, zoals verkeersdrempels, zebrapaden en autovrije zones. Ook is het denkbaar om parkeerplekken op acceptabele loopafstand uit te plaatsen om de verkeersdruk in het hart van het gebied te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. Door fietsers dichterbij de eindbestemming toe te laten kunnen mensen gestimuleerd worden om de fiets te pakken in plaats van de auto.
- B. Woongebieden: gemengde mobiliteit.** Bij de inrichting van de openbare ruimte in woongebieden moeten voor de voetganger voldoende brede en toegankelijke voetpaden aanwezig zijn en moet het voor fietsers prettig zijn om door de wijk te bewegen. Daarnaast is het cruciaal om de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren, zodat deze gemakkelijk bereikbaar zijn voor alle bewoners, inclusief mensen met mobiliteitsbeperkingen. Mobiliteitsdiensten kunnen waar nodig een aanvulling bieden op het openbaar vervoer. Auto's zijn in de woongebieden te gast en moeten zich aanpassen aan de andere weggebruikers.

- C. Buitengebieden: meer gescheiden structuren:** In de buitengebieden staat een goede balans tussen de verschillende vervoerswijzen centraal, en zijn veelal meer gescheiden mobiliteitsstructuren nodig. De afstanden zijn groot, waardoor lopen vaak niet praktisch is voor dagelijkse verplaatsingen, en de auto het primaire vervoermiddel is. Op wegen in het buitengebied is vaak niet voldoende ruimte beschikbaar voor vrijliggende wandel- en fietspaden. Om toch te zorgen dat het aantrekkelijker wordt om er te fietsen, moet worden gekeken naar manieren om verkeersstromen meer te scheiden. Dit kan worden bereikt door de aanleg van fietspaden of door slimme keuzes te maken in het netwerk.



Mogelijke gebiedsindeling in mobiliteitsmilieus voor Oud-Beijerland



## Keuze 1:

# Prioritering van vervoerswijzen



**Keuze A: meer aandacht voor lopen, fietsen, veiligheid en leefbaarheid door STOMP- en ABC-beleid**

**Keuze B: huidige aanpak voortzetten, waarbij auto veel ruimte blijft krijgen**

VOORDELEN

- Mensen worden meer uitgenodigd om vaker te lopen en te fietsen, wat goed is voor gezondheid en het autogebruik verminderd (plus bijkomende negatieve effecten).
- Centrum- en winkelgebieden worden levendiger en toekomstbestendig omdat het aantrekkelijke plekken zijn om (vaker) te komen en (langer) te verblijven (meer uitgeven).
- Schoolomgevingen worden veiliger omdat er minder autoverkeer is in de directe schoolomgeving.

- De autobereikbaarheid blijft goed. Mensen kunnen dichtbij de bestemming komen met de auto.

NADELEN

- Vraagt soms scherpe keuzes om lopen en fietsen prioriteit te geven, wat vaak ten kosten zal gaan van de ruimte voor autoverkeer en parkeren.
- Met de auto kun je mogelijk niet altijd meer direct voor de deur van de school of winkel komen, mensen moeten soms op wat grotere afstand parkeren (uitgezonderd mensen die minder mobiel zijn).

- De levendigheid en aantrekkelijkheid van centrum- en winkelgebieden kan onder druk komen te staan als deze onvoldoende kwaliteit bieden, dit zit onder meer in de beleving van de openbare ruimte waar nu de auto domineert.
- De verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt mogelijk niet overal goed of optimaal aangepakt.
- In schoolomgevingen blijft de auto nadrukkelijke aanwezig en worden kinderen en ouders minder gestimuleerd op een andere duurzamere manier naar school te gaan.

# 5

## Keuze 2

---

Verkeersveiligheid in  
woongebieden



# Verkeersveiligheid in woongebieden

## Opgave: verkeersveiligheid neemt af en veel zorgen bij inwoners

Verkeersveiligheid in de dorpen is een belangrijk thema binnen de gemeente. Drukke wegen zonder goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers zorgen voor verkeersonveilige situaties en/of een verkeersonveilig gevoel. Bewoners gaven in de enquête gemiddeld een 5,4 voor de verkeersveiligheid in hun woonomgeving. Mensen die aan een doorgaande weg binnen de bebouwde kom wonen geven een 4,5, en dijkbewoners zelfs een 3,8. Ook neemt het aantal ernstige verkeersongevallen na decennia van daling de laatste jaren weer toe. Bij ongevallen spelen vaak meerdere oorzaken een rol, vaak is er sprake van een menselijke fout zoals afleiding, roekeloos rijden, alcohol- of drugsgebruik, en/of slecht kijkgedrag. Ook specifiek onder fietsers wordt een toename gezien, mede doordat meer ouderen fietsen.

## Wegen inrichten conform duurzaam veilig filosofie

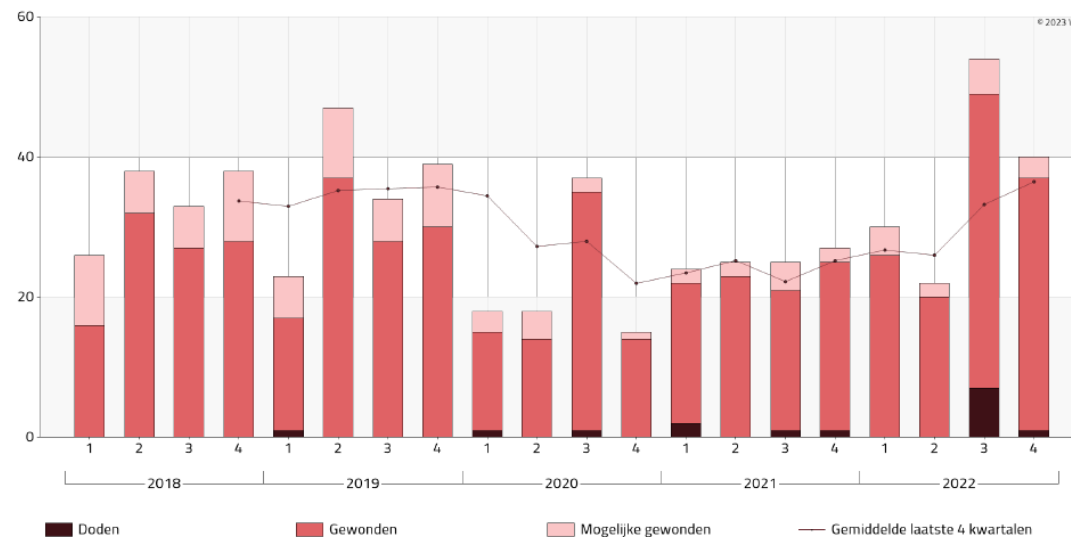
De gemeenteraad heeft in januari 2022 de motie aangenomen waarin het principe wordt vastgesteld om wegen eenduidig in te richten volgens duurzaam veilig. Het college heeft daarop een nieuwe wegencategorisering opgesteld, waarin de wegen binnen de gemeente ingedeeld zijn op basis van verschillende kenmerken zoals functie, gebruik, snelheidslimieten en omgeving. Deze wegencategorisering dient als leidraad voor het ontwerp en de inrichting van wegen.

Op dit moment zijn veel wegen nog niet passend ingericht conform de duurzaam veilig principes. Het aanpakken van de weginrichting is nu gekoppeld aan regulier beheer en onderhoud. Iedere straat wordt gemiddeld eens in de 30 of 40 jaar aangepakt en opnieuw ingericht. Daardoor duurt het erg lang voordat alle lokale knelpunten zijn aangepakt, en alle straten en wegen volgens duurzaam veilig zijn ingericht. Daarom zien we hier een belangrijke keuze: meer verkeersveiligheid door een versnelde aanpak en herinrichting van wegen, of de huidige aanpak voortzetten waarbij de herinrichting is gekoppeld aan regulier groot onderhoud.

## RAPPORTCIJFER VERKEERSVEILIGHEID WOONOMGEVING



Beoordeling en belang verkeersveiligheid (bron: enquête bewoners december 2023)



Toename van het aantal dodelijke verkeersongevallen (bron: VIA)

# Verkeersveiligheid in woongebieden

## Het nieuwe 30 als kans om verkeersveiligheid te verbeteren

Binnen de bebouwde kom zijn er ook veel 'grijze wegen'. Dit zijn wegen waarbij de functie van de weg niet duidelijk is (verkeersfunctie of verblijven/wonen) en waar vaak onvoldoende ruimte is voor een veilige 50-km/u inrichting. Voorbeelden van zo'n grijze weg zijn een drukke winkelstraat waar autoverkeer en voetgangers elkaar kruisen of een 50km/u weg zonder vrijliggende fietspaden (zoals de centrale as in Numansdorp).

Om de veiligheid en leefbaarheid op en langs deze wegen te verbeteren, kunnen we de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/u. Bij 30 km/u is het kans op een ernstig ongeval met letsel kleiner dan bij 50 km/u. Alleen het neerzetten van een 30 km/u-bord is echter niet genoeg. Hiervoor is ook een veilige en geloofwaardige inrichting nodig, waarbij de weg ook nog geschikt blijft voor de verkeersfunctie. Om wegen met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie geloofwaardig in te richten voor 30 km/u is door het ministerie en CROW een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30).

In de figuur hiernaast is aangegeven hoe dit type weg verschilt van de andere wegtypen, en hoe dit wegtype ingepast kan worden in de wegencategorisering voor wegen binnen de bebouwde kom. Alle straten waar geen veilige 50km-inrichting mogelijk is met vrijliggende fietspaden kunnen ingericht worden conform de inrichtingsprincipes van GOW30. Op de volgende pagina zijn twee voorbeelden gegeven van grijze wegen en de inrichting daarvan als GOW30.



Huidige en mogelijk toekomstige categorisering voor wegen binnen de bebouwde kom



## Keuze 2:

# Verkeersveiligheid in woongebieden



**Keuze A: versneld inzetten op herinrichting conform duurzaam veilig en 'grijze' 50 km/u-wegen 30 km maken**

**Keuze B: de huidige aanpak van de aanpassing van wegen bij beheer en onderhoud doorzetten, 50-wegen als 50 km behouden**

VOORDELEN

- Meer ruimte voor verkeersveilig wandelen en fietsen, verblijven en groen
- Door lagere snelheid en veiligere weginrichting minder ernstige verkeersongevallen
- Lagere snelheid kan automobilisten stimuleren via andere wegen te rijden (die daar mogelijk beter op ingericht zijn)

- Het wegennet blijft maximaal autovriendelijk
- Er zijn geen speciale aanpassingen nodig van de infrastructuur, huidige werkwijze kan worden voortgezet (gekoppeld aan regulier beheer en onderhoud)

NADELEN

- Door verlaging van de maximumsnelheid neemt de reistijd per auto iets toe
- Automobilisten moeten meer en vaker hun rijgedrag aanpassen naar de omgeving en andere weggebruikers
- Veel infrastructuur moet worden aangepast, dit vergt tijd en het naar voren halen van investeringen

- Verkeersveiligheid binnen woongebieden blijft langer een aandachtspunt, meer bewoners zullen zorgen houden
- De inrichting van het wegennet levert geen actieve bijdrage aan de leefbaarheid en veiligheid van de woonomgeving
- Gebruik van duurzame vervoerwijzen wordt minder gestimuleerd

# 6

## Keuze 3

Wegen in het buitengebied



# Wegen in het buitengebied

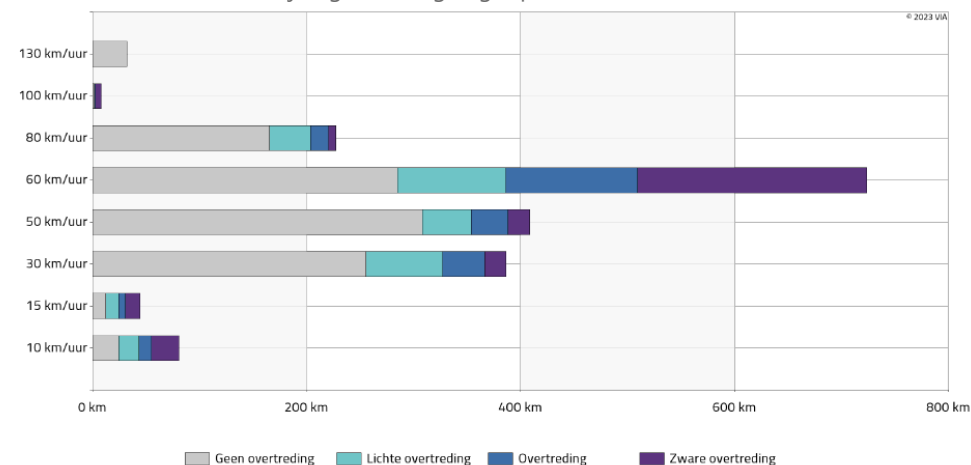
## Opgave: uitgestrekt wegennet met gemengd verkeer en hoge snelheid

De gemeente Hoeksche Waard is uitgestrekt met een uitgebreid stelsel van dijk- en polderwegen. De Hoeksche Waard staat in de top 3 van gemeenten met de meeste weglengte per hoofd van de bevolking in Zuid-Holland. Door dit uitgestrekte wegennetwerk kan op veel verschillende manieren van A naar B worden gereden, maar dit levert op deze wegen ook hinder op voor aanwonenden en fietsers. Bovendien zijn deze wegen vaak niet optimaal ingericht om al dit gemengde verkeer (fietsers, auto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen) op een veilige manier af te wikkelen. In de Hoeksche Waard is zo'n 700 km aan 60km-wegen gelegen, op meer dan de helft daarvan rijdt een groot deel van het verkeer stelselmatig te hard.

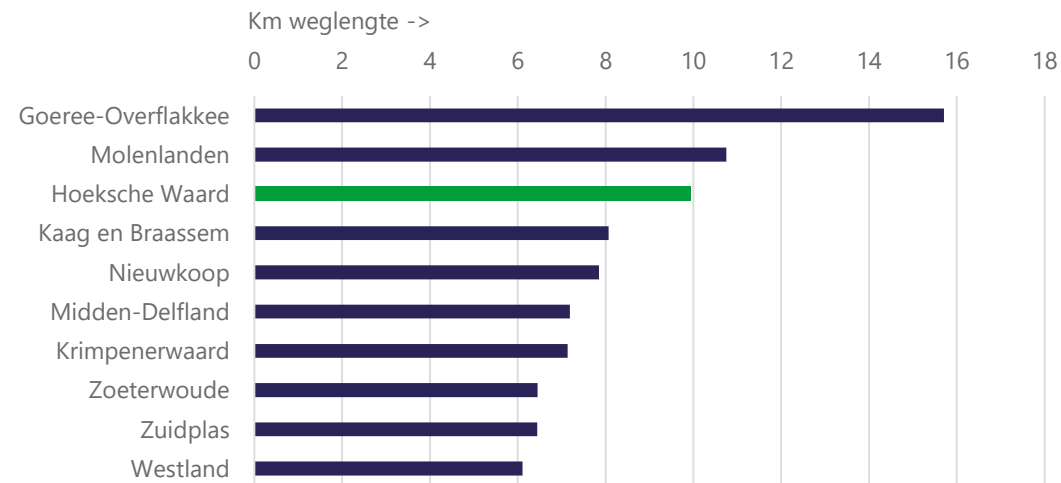
Langs de dijklinten, waar veel woningen zijn gevestigd, ervaren bewoners op diverse plekken aanzienlijke overlast door het aanhoudende zware- en doorgaande verkeer. Deze problematiek wordt mede veroorzaakt door sluipverkeer. Doordat verkeer niet de hoofdwegen volgt maar wegen door het buitengebied, zoals in Goidschalxoord (in plaats van de N217) en in Mookhoek (sluiproute Strijen-Kiltunnel). De combinatie van deze verkeersdruk, hardrijdend verkeer en voorbijrijdende zware en grote voertuigen, resulteert in trillingen en geluidsoverlast, wat een negatieve impact heeft op de kwaliteit van leven van de bewoners van de dijklinten.

De verkeersdruk en de aanwezigheid van zware en grote voertuigen veroorzaken niet alleen hinder voor bewoners, maar kunnen ook leiden tot verkeersonveilige situaties. Dit komt mede door het ontbreken van aparte fiets- en voetpaden, waardoor fietsers en voetgangers gedwongen worden om dezelfde ruimte te gebruiken als het gemotoriseerde verkeer waaronder landbouwvoertuigen.

Snelheidsoverschrijding naar weglengte per snelheidslimiet (2022)



Op relatief veel 60-wegen wordt stelselmatig fors te hard gereden



Top 10 gemeenten Zuid-Holland met meeste weglengte per 1.000 inwoners



# Wegen in het buitengebied

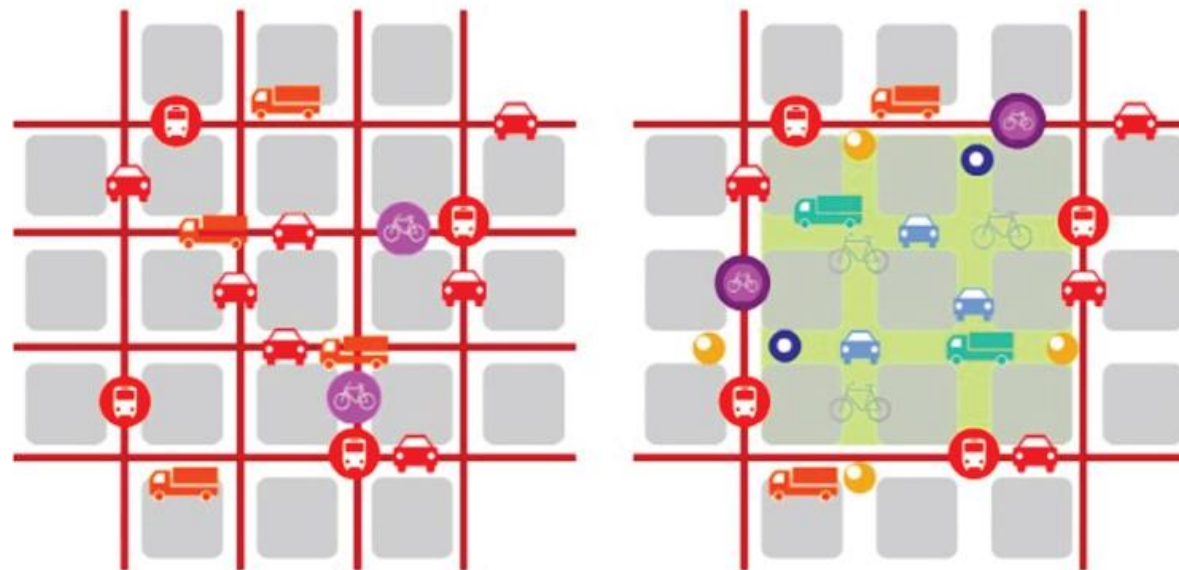
## **Kans: huidige netwerk beter benutten door scherpere keuzes**

Het uitgestrekte wegennet in het buitengebied is een opgave (hoe maken we al deze wegen veiliger en leefbaarder), maar ook een kans. Het biedt namelijk de mogelijkheid om verkeersstromen efficiënter te spreiden naar verschillende soorten verkeer. Een benadering die hiervoor kan worden toegepast, is het concept van 'superblocks'. Hierbij wordt het wegennetwerk opgedeeld in blokken, waarbij de wegen binnen de blokken bestemd zijn voor lokaal verkeer zoals bestemmingsverkeer en fietsers, terwijl de wegen aan de randen van de blokken worden gereserveerd voor doorgaand verkeer.

Voor Hoeksche Waard kan dit concept gebruikt worden voor de wegen in het buitengebied. Door sommige wegen enkel toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer wordt het hier rustiger, waardoor de leefbaarheid verbeterd en het aantrekkelijker wordt om te fietsen. Daarvoor zijn soms wel scherpe en harde keuzes nodig om gebiedsvreemd verkeer niet meer toe te staan. Uiteraard moet bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten overal kunnen komen. Zo liggen er door heel de Hoeksche Waard akkerbouwpercelen die bereikbaar moeten zijn en blijven voor landbouwvoertuigen.

## **Stiltegebieden ontlasten van gemotoriseerd doorgaand verkeer**

Het 'superblocks'-concept biedt ook kansen om de twee stiltegebieden in de Hoeksche Waard te versterken. Zo kan voor de lange termijn gedacht worden aan het verder weren van niet-bestemmingsverkeer in het Oudeland van Strijen. Als dit landschap op den duur verandert van akkerbouw naar natuurgebied, past daar ook een autoluw karakter bij. Nu zijn de wegen door het Oudeland van Strijen voor regulier autoverkeer veelal nog toegankelijk, wat de beleving kan verstoren.



*Het principe van superblocks in het buitengebied: links de huidige situatie (grid), rechts de situatie met autoluwe gebieden binnen het grid (het superblock).*

# Wegen in het buitengebied

## Minder doorgaand verkeer op dijken, bundelen van verkeer op andere wegen

Om niet-lokaal autoverkeer in een gebied te voorkomen en de toegankelijkheid voor bewoners, ondernemers, leveranciers te behouden kan gebruik gemaakt van (nieuwe) doorsteken en selectieve toegang. Doorsteken kunnen worden gebruikt om het verkeer om bepaalde wegen heen te leiden, waardoor de verkeersdruk op deze wegen wordt verminderd. In het project Hoeksche Waard Zuidwest wordt hier momenteel concreet over nagedacht, om (vracht)verkeer van Zwartsluisje en de Sluisjesdijk af te halen en via andere wegen te geleiden.

Met selectieve toegangsmaatregelen kunnen we nog verder gaan en op een meer dwingende manier ervoor zorgen dat mensen de gewenste route volgen. Daarbij kan zowel op doelgroep als op periode (bijvoorbeeld in de spits) gestuurd worden. Voorbeelden van dergelijke selectieve toegangsmaatregelen zijn:

- Fietsstraten buiten de bebouwde kom: *waarbij autoverkeer te gast is*
- Geslotenverklaring: *uitgezonderd bestemmingsverkeer*
- Elektronisch doseerpunt: *met extra wachttijd voor niet-bestemmingsverkeer*
- Landbouwsluit: *niet toegankelijk voor regulier autoverkeer*
- Kentekenherkenning

Deze concepten kunnen ook helpen om sluipverkeer tegen te gaan, zoals het sluipverkeer door Goidschalxoord en de Blaaksedijk bij drukte op de N217.



Voorbeelden: *boven: doseerpunt Wisentweg bij Dronten  
 onder: fietsstraat N411 tussen Utrecht en Bunnik, Lutkemeerweg Amsterdam,  
 geslotenverklaring Stoujesdijk Oud-Beijerland*

## Keuze 3:

# Wegen in het buitengebied



### Keuze A: verkeerssoorten meer scheiden door scherpe keuzes in het huidige netwerk (door selectieve toegang)

### Keuze B: huidige opzet handhaven (iedereen mag overal komen)

VOORDELEN

- Verkeersproblemen zoals verkeersonveiligheid, sluipverkeer, hoge snelheden en kapotgereden bermen worden aangepakt bij de bron. De aanpak gaat altijd gepaard met verbetering van de leefbaarheid (minder geluidhinder, betere oversteeikbaarheid) en de concurrentiepositie van de fiets (impuls duurzaamheid en gezondheid)
- Huidige netwerk wordt beter benut, minder grootschalige nieuwe infrastructuur nodig

- Gebruik maken van opgebouwde expertise ('proven concept', voorspelbaarheid)
- Alle wegen blijven op dezelfde manier als nu toegankelijk

NADELEN

- Bepaalde wegen krijgen een selectieve toegankelijkheid, met als gevolg dat het doorgaand autoverkeer wordt gedwongen om via andere routes te rijden die langer kunnen zijn

- De beheerkosten zullen toenemen als gevolg van vervangingsopgaven, blijvend doorgaand autoverkeer en hogere eisen vanuit de samenleving aan verkeersveiligheid
- Kansen om meerdere vraagstukken tegelijk op te lossen blijven onbenut.

# 7

## Keuze 4

---

Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers



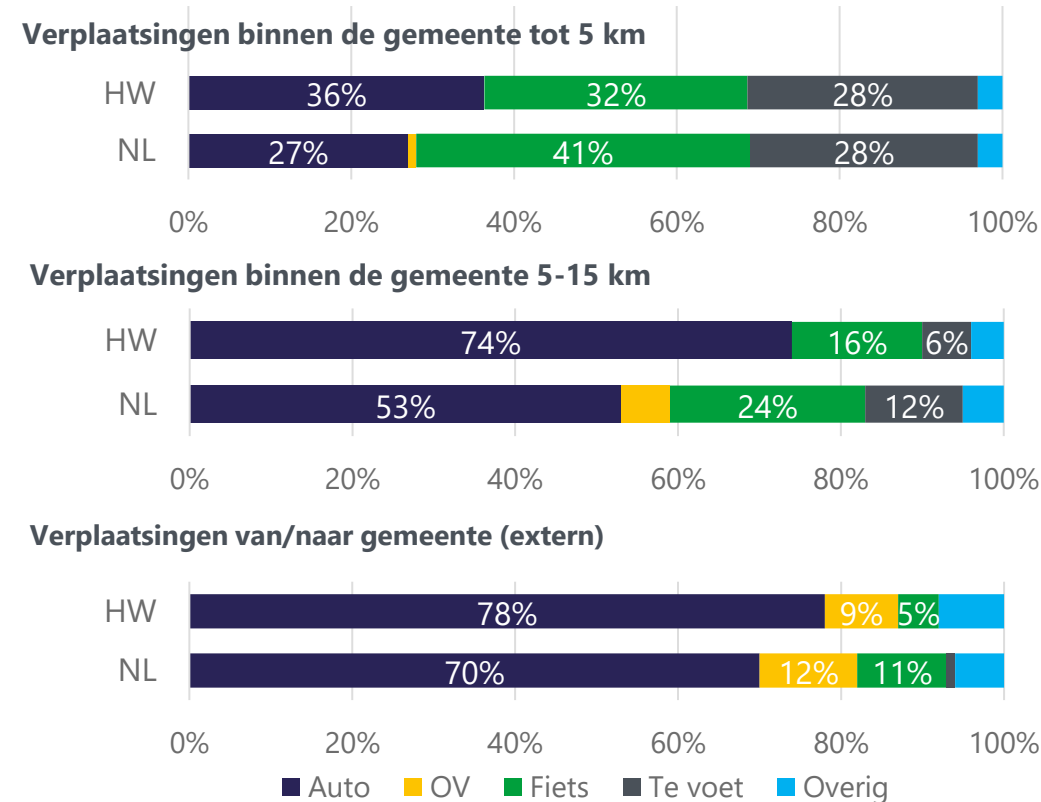
# KEUZE 4

## Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers

### Opgave: inwoners Hoeksche Waard fietsen minder dan andere Nederlanders

Het fietsgebruik in de gemeente blijft achter op het Nederlands gemiddelde. Ook op de korte afstanden tot 5 kilometer wordt vaker voor de auto gekozen dan voor de fiets. Meer dan een derde van deze ritten wordt met de auto afgelegd, terwijl deze afstanden in veel gevallen ook prima per fiets te doen zijn. Hier ligt dan ook een kans en een opgave om het fietsgebruik meer te stimuleren.

Hoewel er binnen de dorpen diverse vrijliggende fietspaden zijn, ontbreken deze soms op routes tussen de dorpen. Fietsers moeten hierdoor over de soms smalle 60 km-wegen fietsen, waar ook auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen rijden. Dit kan als onprettig en onveilig worden ervaren, waardoor mensen minder vaak de fiets gebruiken. Op langere afstanden wordt het lagere fietsgebruik voor een deel verklaard door het beperkt aantal beschikbare oeververbindingen naar omliggende gemeenten. Hierdoor moeten fietsers omrijden, wat een belemmering kan vormen voor het gebruik van de fiets als vervoersmiddel. Daarnaast zijn de afstanden tussen de dorpen en verschillende bestemmingen soms behoorlijk groot, wat het aantrekkelijker maakt voor mensen om de auto te gebruiken in plaats van de fiets.



Vervoerwijzekeuze Hoeksche Waard (ODiN 2018-2019)

# Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers

## Stimuleren van de fiets als kans

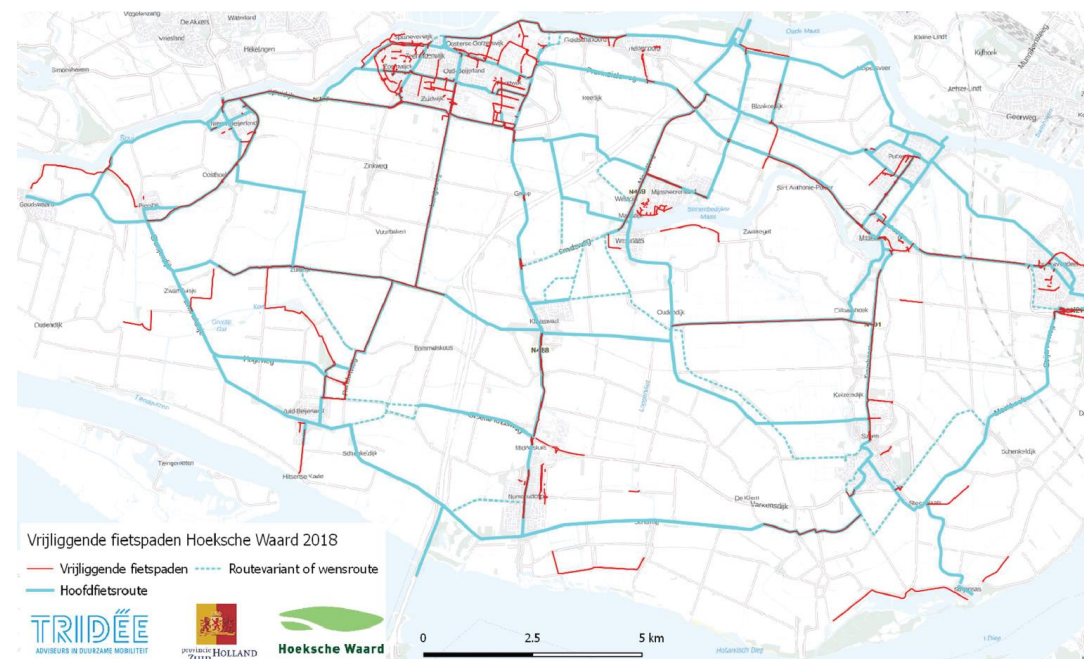
Een hoger fietsgebruik is wenselijk omdat fietsen vele voordelen kent. Naast het feit dat fietsen milieuvriendelijk is, biedt het ook tal van voordelen voor de gebruikers zelf. Het is een gezonde en goedkopere optie om je te verplaatsen, die bijdraagt aan het tegengaan van gezondheidsproblemen zoals overgewicht en hart- en vaatziekten. Slechts 38% van de volwassenen in de Hoeksche Waard voldoet aan de beweegrichtlijn van de Gezondheidsraad. Bovendien verschaft de fiets mobiliteitsvrijheid aan mensen (waaronder ook kinderen en tieners) die geen auto bezitten, waardoor ze zelfstandig toegang hebben tot onderwijs, werk en sociale interacties. Tot slot bieden betere fietsroutes kansen om recreatie en toerisme aan te trekken.

## Aantrekkelijkere fietsvoorzieningen: fijnmaziger en verkeersluser netwerk

In de gehele Hoeksche Waard is slechts 17% van de fietsroutes vrijliggend of gescheiden van autoverkeer. Dit betekent dat het merendeel van de fietsroutes over wegen gaat waar fietsers gemengd zijn met gemotoriseerd verkeer, waaronder ook veel 50km- en 60km-wegen. In combinatie met een 'superblock'-concept (hoofdstuk 6) is een fijnmaziger fietsnetwerk mogelijk, los van drukke auto- en landbouwroutes. Dan gaat het om het anders benutten van bestaande buitenwegen, en enkele nieuw toe te voegen schakels: zoals bijvoorbeeld een verbinding tussen Strijen en Oud-Beijerland, waardoor fietsers veiliger en comfortabeler kunnen reizen tussen deze locaties.

Daarnaast is er aandacht nodig voor het versterken van het recreatieve fietsnetwerk. Projecten zoals het creëren van een 'Rondje om het eiland' en het ontwikkelen van het Tiengemetepad bieden fietsers de mogelijkheid om te genieten van prachtige routes door de natuurlijke omgeving.

Binnen de bebouwde kom zijn er naast tal van lokale veiligheidsknelpunten ook relatief veel 50 wegen die niet optimaal zijn ingericht met vrijliggende fietspaden. Hier rijden fietsers op (soms smalle) fietsstroken naast een drukke stroom gemotoriseerd verkeer. In combinatie met het aanpakken van deze wegen (hoofdkeuze 2) kan fietsen binnen de kom aantrekkelijk gemaakt worden.



Overzicht vrijliggende fietspaden (in rood) in de Hoeksche Waard (bron: Tridee 2018)

## Keuze 4:

# Veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers



**Keuze A: investeren in het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik (nieuwe paden, autoluwere routes, en meer)**

**Keuze B: houden zoals het nu is, geen extra aandacht en investeringen in fietsvoorzieningen**

VOORDELEN

- Hoeksche Waard wordt aantrekkelijker om te fietsen, met positieve effecten voor gezondheid, mobiliteitsvrijheid, recreatie en toerisme.
- Gemeente geeft actieve invulling aan het thema 'duurzaamheid'. Er ontstaat een verschuiving van autogebruik naar fietsgebruik, wat bijdraagt aan minder CO2-uitstoot.

- Alle wegen houden grotendeels dezelfde functies als nu. Er zijn dus geen aanpassingen nodig.
- Er hoeven geen nieuwe fietsverbindingen te worden aangelegd

NADELEN

- Het vergt een andere omgang met het wegennet in het buitengebied, waarbij doorgaand verkeer soms wordt gedwongen via andere routes te rijden die langer zijn (zie ook keuze 3)
- Binnen de kom zijn scherpe keuzes nodig om fietsen op kortere afstanden tot 5 km aantrekkelijker te maken (zie ook keuze 1 en keuze 2)

- De veiligheid voor fietsers blijft ongewijzigd waardoor fietsen niet gestimuleerd wordt.
- Mensen blijven afhankelijk van de auto waarbij mensen zonder auto meer beperkt zijn in hun bewegingsvrijheid.
- Recreatieve aantrekkelijkheid is meer afhankelijk van individuele bestemmingen dan de beleving van de gehele gemeente.

# 8

## Keuze 5

Publiek vervoer





# KEUZE 5 Publiek vervoer

Hoeksche Waard is een uitgestrekte gemeente. Daardoor is het niet rendabel om overall hoogfrequent openbaar vervoer aan te bieden. De huidige opzet van het openbaar vervoer werkt echter best goed: vanuit de grotere dorpen zijn er buslijnen naar Oud-Beijerland en naar Heinenoord vanaf waar frequent bussen naar Rotterdam rijden. In de nieuwe OV-concessie (voor het OV na 2025) wordt het huidige netwerk dan ook als basis genomen om deze verder te optimaliseren.

## Opgave: toenemende vraag en kosten van vervoersdiensten gemeente

Het regulier openbaar vervoer is echter niet voor iedereen geschikt. Ouderen kunnen de afstanden tot de haltes soms niet afleggen, en er rijden niet op alle vervoersrelaties reguliere bussen. Ouderen zijn daardoor meer afhankelijk om zich te verplaatsen van mensen uit hun eigen sociale kring of aanvullende mobiliteitsdiensten zoals Wielewaal, AutoMaatje en vervoer dat aangeboden wordt vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Als gevolg hiervan en door een toename van ouderen door een vergrijzende bevolking zal de vraag (en daarmee de kosten) voor deze aanvullende vervoersdiensten in de toekomst waarschijnlijk stijgen (in de begroting 2024 is dit onderkend).

## Opgave: inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen

Het wordt voor mensen met mobiliteitsproblemen steeds lastiger om geschikt vervoer te vinden, of het nu is vanwege de beperkte beschikbaarheid, de hoge kosten of onduidelijkheid over de verschillende mogelijkheden. Dit heeft als gevolg dat deze mensen afhaken en moeilijker het huis uit komen. Als deze trend zich voortzet, kan dit leiden tot een verdere beperking van de mobiliteit en een grotere afhankelijkheid van alternatieve, mogelijk duurdere, mobiliteitsoplossingen.

Voor meer achtergrondinformatie, zie ook: <https://kennis.zuid-holland.nl/ov/>



Huidige vervoersdiensten voor verschillende doelgroepen in de Hoeksche Waard

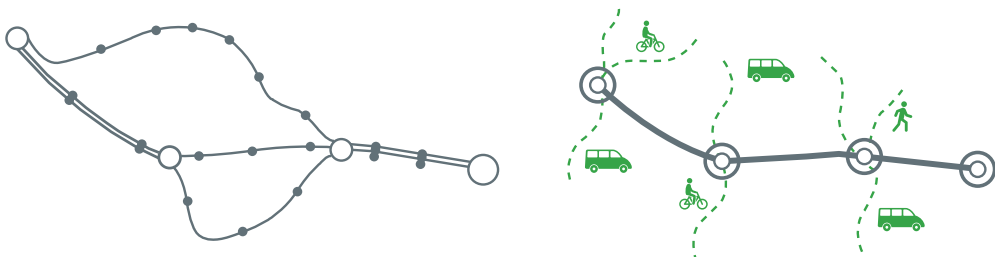
# KEUZE 5 Publiek vervoer

## Kans: Bundelen publieke vervoersystemen en deelmobiliteit

In Nederland wordt steeds vaker gekeken naar de mogelijkheden van een gevarieerder publiek vervoeraanbod waarbij regulier openbaar vervoer gebundeld wordt met andere vervoersdiensten zoals buurtbussen, regiotaxi's, vraaggestuurd vervoer, doelgroepenvervoer en verschillende vormen van deelmobiliteit. Dit maakt het makkelijker om overal te komen, doordat je minder afhankelijk bent van vaste lijnen. Ook zorgt het ervoor dat er meer bussen kunnen rijden op de bestaande routes, waardoor je minder lang hoeft te wachten en het reizen met de bus flexibeler wordt. Hierbij is het van belang om over de apart georganiseerde vervoersdiensten heen te kijken naar mogelijkheden, kan bijvoorbeeld een WMO-taxibusje ingezet worden als buurtbus of vraagafhankelijk openbaar vervoer?

## Kans: Toegankelijkheid verbeteren door 1 centraal loket voor publiek vervoer

De huidige vervoermogelijkheden zijn divers, maar informatie hierover is vaak versnipperd. Daarom zien we een kans in het oprichten van één centraal aanspreekpunt waar reizigers terecht kunnen met hun vervoersvragen. Dit maakt het gehele mobiliteitsproces overzichtelijker en toegankelijker voor de gebruikers, waardoor de drempel om van het gevarieerde aanbod gebruik te maken, verlaagd wordt (voorbeeld: loket publiek vervoer regio Groningen-Drenthe)



Links: Beperkt onderscheid tussen lijnbussen, Rechts: HOV-verbinding met fijnmazige first-last-mile verbindingen



Overzicht van het diverse aanbod van vervoersdiensten om ieders reisbehoefte in te kunnen vullen



## Keuze 5: Publiek vervoer

**Keuze A: inzetten op bundelen van publiek vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit, oprichten van centraal loket**

**Keuze B: huidige opzet handhaven en verder optimaliseren (wel als losse pijlers)**

VOORDELEN

- Met de financiële middelen die nu worden besteed aan minder gebruikte buslijnen is het wellicht mogelijk om hoogwaardige vraaggestuurde vormen van mobiliteit aan te bieden.
- Alle plekken in de gemeente zijn met publiek vervoer bereikbaar en lopen niet het risico door een reguliere dienstregeling buiten de boot te vallen.
- Meer maatwerk voor reizigers dan nu. (Inter)regionale reizigers kunnen gebruik maken van HOV met korte reistijden en P+R-voorzieningen, mensen die dat nodig hebben kunnen gebruik maken van oplossingen die juist heel fijnmazig zijn en op incurante tijden beschikbaar zijn

- Reizigers kunnen, ook in dorpen met weinig OV-vraag, gebruik maken van een basisnetwerk van buslijnen dat sterk is gebaseerd op vaste tijden en routes.

NADELEN

- Het gaat om een nieuwe, innovatieve manier van denken, waarbij een goede samenwerking tussen gemeente, provincie, vervoersbedrijven heel belangrijk is. Dit is vooral nodig om te zorgen dat het fijnmazige en flexibele deel van het OV-aanbod van de grond komt. Door het experimentele karakter is het succes hiervan onzeker, waardoor hier een risico zit dat dit uiteindelijk ook tot minder OV-reizigers kan leiden.

- Naar verwachting raakt het OV-aanbod in een vicieuze cirkel door afnemend gebruik, waarbij op lange termijn het kwaliteitsaanbod voor de reiziger steeds lager zal worden
- Op rustige uren zoals avonden en weekenden is het te duur om regulier OV in te zetten en zullen reguliere buslijnen sneller vervallen als er te weinig vraag naar OV is.
- Kosten voor de gemeente om de verschillende vervoersdiensten (WMO) in stand te houden neemt toe

# 9

## Keuze 6

Ruimtelijke ontwikkelingen en  
verkeer



# Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer

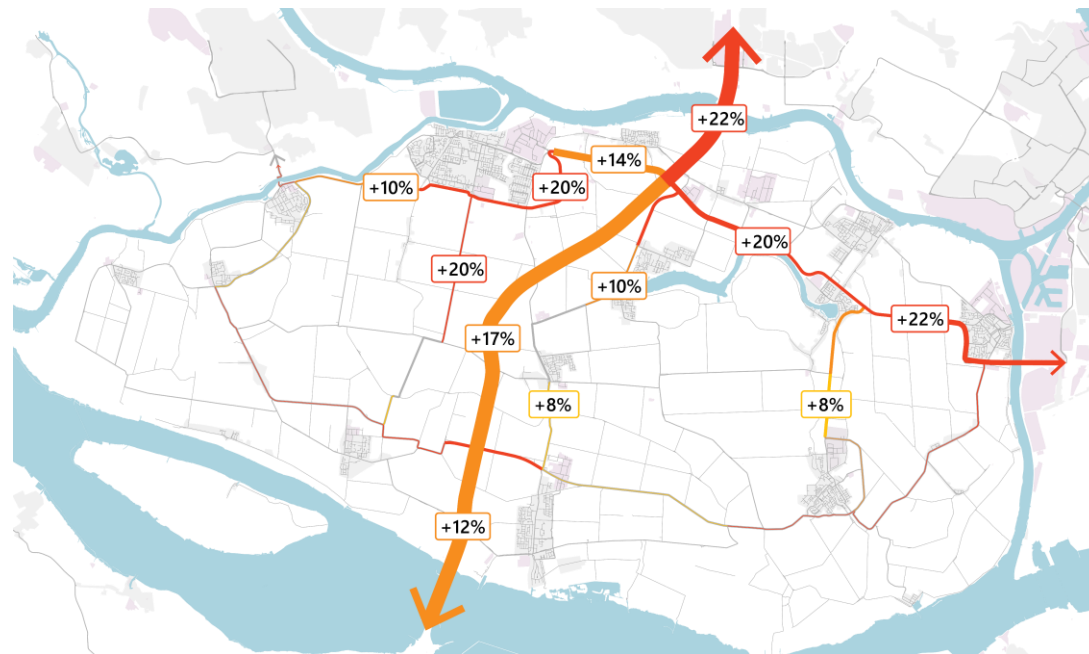
## Opgave: ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een toename aan verkeer

In de afgelopen jaren heeft gemeente Hoeksche Waard een groei doorgemaakt in inwoners en arbeidsplaatsen. Dit zorgt voor extra mobiliteit, en daarmee extra druk op de mobiliteitsnetwerken. Bij een verdere groei van de economie en de bevolking, mede door de realisatie van nieuwe woningen, voorzieningen en bedrijventerreinen, zal de verkeersdruk in de toekomst verder toenemen.

De huidige vorkstructuur faciliteert de huidige woningbouwprojecten, en zorgt voor meer stedelijke functies in de noordrand en een meer landelijk karakter in de zuidrand. Zo worden (zie ook omgevingsvisie) grootschaligere woningbouwontwikkelingen geconcentreerd in de nabijheid van deze hoofdwegen: in Oud-Beijerland (Stougjeswijk), 's-Gravendeel (West) en Numansdorp (Zuid).

Er zijn ook trends die voor een verlichting van de verkeersdruk kunnen zorgen. De bevolking van Hoeksche Waard vergrijsst. Mensen die met pensioen zijn, zijn vaak niet meer gebonden aan de ochtend- en avondspits om zich te verplaatsen. Ook reizen mensen steeds minder vaak naar mate men ouder wordt. Verder is er in heel Nederland een trend gaande naar steeds kleinere huishoudens, waardoor in hetzelfde aantal woningen op den duur minder mensen wonen. Beiden kan de piek in de verkeersvraag in de ochtend- en avondspits verlichten.

Bij verdere verkeersgroei (door extra ruimtelijke ontwikkeling na alle vastgestelde projecten) is de vraag of de huidige wegenstructuur voldoende capaciteit heeft om deze groei op te vangen. Wanneer dit niet het geval is zijn er mogelijk grootschalige investeringen nodig in extra wegcapaciteit of zal er een halt moeten worden toegevoerd aan verdere ruimtelijke ontwikkelingen om er voor te zorgen dat deze ontwikkelingen geen overlast geven of de bereikbaarheid beïnvloeden.



Prognose van verkeersgroei in dagelijkse verkeersintensiteit naar 2030/2035 op hoofdwegen bij toenemende bevolking en economische activiteiten door ruimtelijke ontwikkelingen (bron: Verkeersmodel Hoeksche Waard)

# Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer

## Vervolmaken ringstructuren om meer te kunnen ontwikkelen

Het wegennetwerk in Hoeksche Waard kent op dit moment een vorkstructuur. De A29 vormt de steel met haaks daarop de N217 als regionale verbinding aan de noordkant van de gemeente. Vanaf de N217 zijn er noord-zuidverbindingen richting de verschillende dorpen in de zuidrand. De zuidrand van de Hoeksche Waard kent op dit moment geen sluitend hoofdwegensysteem, waardoor sommige dijkwegen fungeren als verbindende schakel in het wegennet.

Als de N217 aan zijn maximale capaciteit zit en er nog meer verkeer bij komt kan de huidige structuur leiden tot sluipverkeer over wegen die hier niet geschikt voor zijn. Om de capaciteit en robuustheid van het netwerk te verbeteren kan daarom gekozen worden voor het ontwikkelen van alternatieve verbindingen, zoals het aanleggen van nieuwe hoofdwegen om zo tot een volwaardige ringstructuur te komen. Hierdoor vermindert de afhankelijkheid van de N217 en zal verkeer minder noodzaak kennen om gebruik te maken van sluiproutes.

De aanleg van nieuwe wegen is kostbaar en vergt een langdurig proces. Ook heeft de gemeente onvoldoende eigen middelen om dit allemaal zelf te bekostigen. Grootschalige gebiedsontwikkelingen zijn een kans om hier een bijdrage aan te leveren. Bij het vervolmaken van de ringstructuren ligt er dan ook een logische koppeling met meer ruimtelijke ontwikkeling in de zuidrand, al strookt dat dus niet met de omgevingsvisie waarin de zuidrand een meer landelijk karakter houdt.

Een belangrijk aandachtspunt van nieuwe wegen is de impact op het landschap en natuur, en de verkeersaantrekkende werking. Toevoeging van wegcapaciteit leidt tot meer automobilititeit. Ook de A29 kan daardoor steeds vaker vast lopen.



*In blauw de vorkstructuur met in groen de benodigde verbindingen voor het vervolmaken tot ringstructuren*

## Keuze 6:

# Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer



**Keuze A: ontwikkelen zodanig dat het verkeer binnen de huidige verkstructuur afgewikkeld kan worden**

**Keuze B: afmaken van de ringstructuur en extra ontwikkelen in de zuidrand**

VOORDELEN

- Geen dure nieuwe weginfrastructuur nodig na voltooiing van de huidige grootschalige infra-projecten, de huidige verkstructuur faciliteert de huidige bouwplannen
- Geen toename onderhoudskosten, benutten van reeds gedane investeringen in infrastructuur
- Geen aantasting van landschap, minder toename autoverkeer, positieve bijdrage aan klimaat- en duurzaamheidssopgave

- Er kunnen meer woningen en bedrijventerreinen worden gerealiseerd in de Hoeksche Waard
- De bereikbaarheid over de weg en per motorvoertuig wordt optimaal gefaciliteerd

NADELEN

- Ruimtelijke ontwikkelingen zijn niet overal mogelijk en vooral op locaties waar ruimte is op het wegennet

- Uitbreiding van wegen vergt hoge investeringskosten
- Er kan minder (snel) ontwikkeld worden als de uitbreiding vertraging oploopt of onzeker is
- Meer wegen leiden tot meer automobiliteit, wat elders tot negatieve effecten en knelpunten kan leiden, en dit draagt niet bij aan verduurzaming van het mobiliteitssysteem
- Nieuwe wegen vragen om fysieke ruimte en beperken daarmee de uitvoering van andere opgaven binnen de ruimtelijke puzzel

# 10

## Wat vinden inwoners?

Opbrengst van de participatiebijeenkomsten







## OPBRENGST PARTICIPATIE

# Wat vinden inwoners?

### Participatiebijeenkomsten op vier locaties in de Hoeksche Waard

In februari 2024 zijn participatiebijeenkomsten georganiseerd op vier locaties in de Hoeksche Waard: Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland, Strijen en Mijnsheerenland. Tijdens deze bijeenkomsten is eerst een toelichting gegeven op en een bespreking van de analyse van de huidige situatie en belangrijkste opgaven (zie situatieschets), daarna is als tweede deel het gesprek gevoerd over de zes hoofdkeuzes waar het mobiliteitsplan richting in moet geven.

### Uiteenlopende belangen en visies geven een gevarieerd beeld aan oplossingen

Er is geen eenduidig antwoord te geven op de vraag wat de inwoners (en andere belanghebbenden zoals ondernemers, agrariërs en medeoverheden) vinden. Er zijn veel verschillende opvattingen over wat men belangrijk vindt en wat men goede en effectieve maatregelen vindt. Zelfs over de inrichting van specifieke maatregelen zoals snelheidsremmers (versmallingen) zijn de meningen soms sterk verdeeld.

Bij de verschillende hoofdkeuzes is in het algemeen opgemerkt dat het niet altijd een keuze is, maar dat beide keuze-opties op verschillende plekken ingezet moeten worden (het is niet of/of, maar en/en). En kijk goed in de uitwerking naar de locatie-specifieke randvoorwaarden, mogelijkheden en effecten, omdat deze bepalend zijn of oplossingsrichtingen kunnen werken en niet tot nieuwe problemen leiden.

Verder zijn er enerzijds pleitbezorgers voor meer infrastructuur, anderzijds zijn er mensen met oog voor de natuur, het landschap en de rust. Veel aanwezigen konden zich goed voorstellen dat gemotoriseerd verkeer niet overal meer wordt toegestaan, andere pleiten voor het doortrekken van de A4-Zuid.



Impressie van het 1<sup>e</sup> deel van de participatiebijeenkomsten waarin de analyse van de huidige situatie en opgaven werd toegelicht



In het 2<sup>e</sup> deel van de bijeenkomsten is het gesprek aangegaan en discussie gevoerd over de 6 hoofdkeuzes aan de hand van posters met twee of drie onderscheidende keuzeopties



## OPBRENGST PARTICIPATIE

# Wat vinden inwoners?

Per keuze zijn hier de reacties globaal samengevat. Let op, de aanwezigen op de avonden vormden geen representatieve afspiegeling van alle belanghebbenden.

### **Keuze 1: Ruimte voor voetgangers**

De verkeersveiligheid in schoolomgevingen wordt heel belangrijk gevonden door nagenoeg iedereen. Niet iedereen is het eens over het verder autoluw maken van winkel- en centrumgebieden, andere stellen dat dit wel kan en wenselijk is mits alternatieve parkeervoorzieningen en de bereikbaarheid op orde zijn. Diverse aanwezigen riepen op om meer recreatieve wandelpaden aan te leggen door of langs akkerbouwpercelen, wat tevens de recreatieve aantrekkingskracht vergroot.

### **Keuze 2: 'Grijze' 50 km/u-wegen in dorpen (verkeersveiligheid, leefbaarheid)**

Bijna alle aanwezigen zien graag rustiger rijgedrag en meer verkeersveilige woongebieden. Er zijn veel inwoners die de oplossing zien in meer handhaving en een gedragsaanpak. Wel wordt ook ingezien dat de gemeente daar afhankelijk is van politie en OM, en dat het zeer lastig (zelfs onmogelijk) is om een ieders gedrag aan te passen. Fysieke aanpassingen aan de weg zijn wenselijk, maar de uitdaging zit hem in een geloofwaardige inrichting met voldoende snelheidsremmende elementen. Veel inwoners willen geen verkeersdrempel voor de eigen deur vanwege lokale geluids- en trillinghinder.

### **Keuze 3: Wegen in het buitengebied**

Veel genoemd is dat er wel goede alternatieve wegen moeten zijn waar verkeer meer gebundeld kan worden. Dat is lang niet overal het geval, waardoor meer scheiding niet overal mogelijk is zonder nieuwe infrastructuur. Diverse mensen

pleiten voor meer hoofdwegen als alternatief voor de dijken en sluiproutes door woongebieden. Er wordt een opgave gezien bij de inrichting van de specifieke maatregelen en de haalbaarheid ervan. Veel wegen moeten toegankelijk blijven voor landbouwverkeer omdat over heel de gemeente akkerbouwpercelen zijn gelegen. Ook zijn er van oudsher aan diverse dijken agrarische bedrijven gevestigd die hun werk moeten blijven kunnen doen ("we zijn een plattelandsgemeente").

### **Keuze 4: Fietsnetwerk**

Veilige en directe fietsverbindingen zijn zeer wenselijk bevonden (ook gezien de beweegrichtlijn, gezondheidsvoordelen en kansen voor recreatie). Beter fietsroutes in het bijzonder wenselijk op schoolroutes, waar scholieren nu soms over 60km-wegen moeten fietsen tussen het gemotoriseerde verkeer.

### **Keuze 5: Publiek vervoer**

Veel aanwezigen hebben geen eigen ervaring met het publiek vervoer in de Hoeksche Waard. Wel zien diverse mensen een deeloplossing in een beter aanbod aan openbaar vervoer. Een enkeling pleitte voor het doortrekken van de metro, anderen stelden nooit met het OV te reizen en afhankelijk te zijn van de auto.

### **Keuze 6: Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer**

Een veelbesproken keuze, waar veel inwoners zorgen hebben over de toenemende drukte door ruimtelijke ontwikkelingen. Uiteenlopende visies over hoe hier mee om te gaan, al lijkt een redelijk gedeelde opvatting dat een mix van maatregelen nodig is om extra ontwikkeling mogelijk te maken en bereikbaar te blijven.