



# Situatieschets Mobiliteitsplan Hoeksche Waard

---

 gemeente  
Hoeksche Waard

Goudappel



# Inhoudsopgave

---

1. Inleiding: naar een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan
2. Situatieschets: stand van zaken en belangrijkste opgaven

## **Bijlagen: Feiten en cijfers**

- B1. Demografie en economie
- B2. Regionale bereikbaarheid
- B3. Lokale bereikbaarheid en structuren
- B4. Leefomgeving
- B5. Wat vinden inwoners?

### **Colofon**

<b>Titel</b>	Situatieschets mobiliteit Hoeksche Waard
<b>Datum</b>	5 maart 2024
<b>Status</b>	Definitief
<b>Projectteam</b>	Wendy Jacobs, Wim Bauer, Erica van Ree, Sander de Vries (gemeente Hoeksche Waard), Marco de Baat, Merel Slangewal, Ilse Galama, Ragnhild Bruynooghe (Goudappel)

# 1. Inleiding: naar een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan

---

---

## 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 uitwerkingsopgaven 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.



*Positie van het mobiliteitsplan in het gemeentelijk beleid*

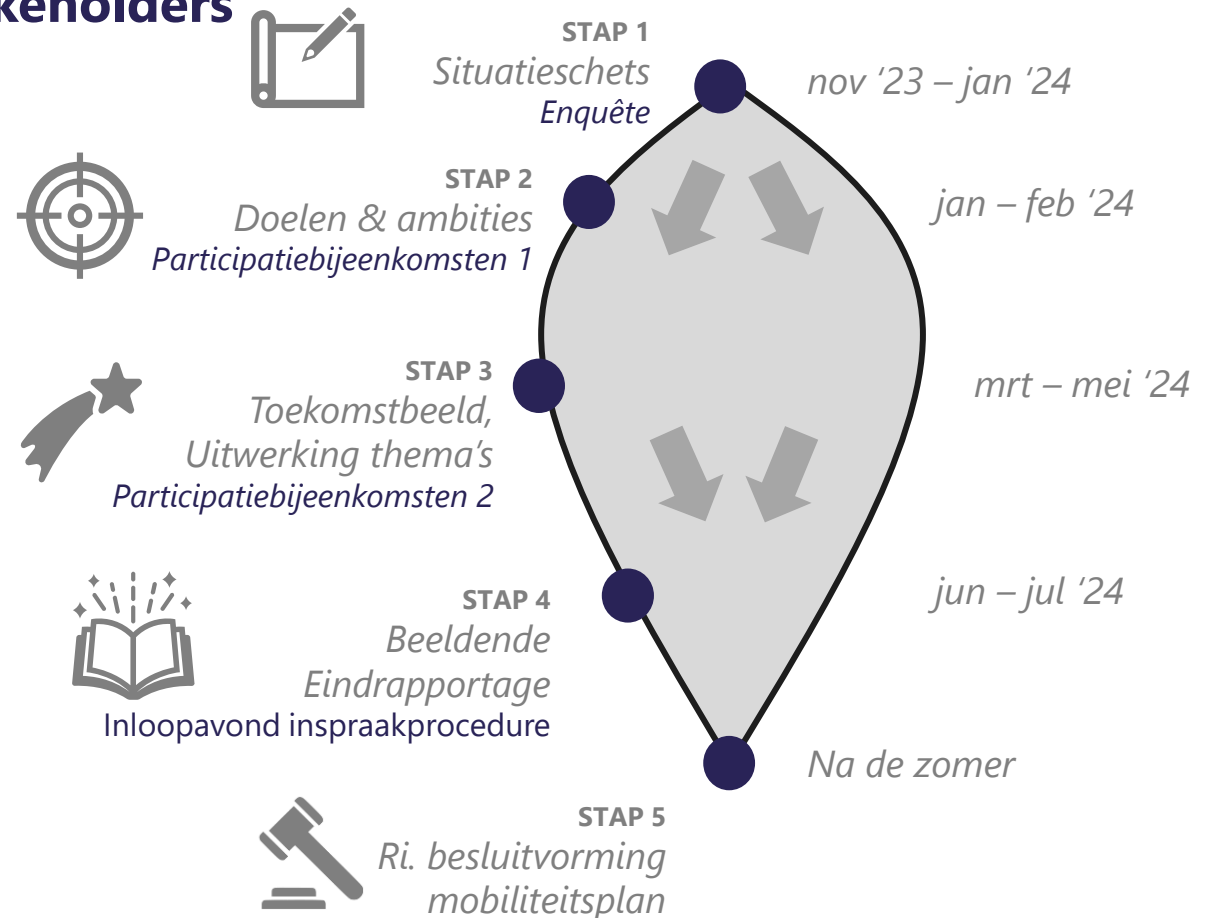


## NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

# Proces om tot nieuw plan te komen

### In nauwe samenwerking met gemeente en stakeholders

Omwille van een zorgvuldig proces is aan aanpak gekozen bestaande uit 5 stappen. Allereerst is een beeld gevormd van de huidige situatie en opgaven (situatieschets) – op basis van input van diverse stakeholders. Daaruit zijn de belangrijkste strategische doelen en ambities voortgekomen voor de lange termijn. Vanaf stap 3 vindt een nadere verkeerskundige analyses en consultaties van stakeholders plaats om nader uitwerking de gewenste mobiliteitsstructuren en afweegkaders om keuzes te kunnen maken. In stap 4 wordt het eindrapport opgesteld met het overkoepelende verhaal van het mobiliteitsplan, wat in stap 5 wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor besluitvorming. Gedurende het gehele proces vindt gesprek plaats met burgers, ondernemers, wegbeheerders en andere belanghebbenden.



# NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

## Relevant beleid

### Hoofdlijnenakkoord

Onderdeel van het beleid zijn in ieder geval een masterplan voor de N217, de bereikbaarheid van de individuele dorpen via onder andere auto, fiets en het openbaar vervoer, de bereikbaarheid in relatie tot de woningbouwontwikkelingen, verkeersveiligheid waaronder veilige fietsverbindingen tussen en binnen de dorpen en de verkeersoverlast op de dijken.

### Omgevingsvisie Hoeksche Waard

Gezien de ligging en verbondenheid met de regio is een goede bereikbaarheid cruciaal voor de Hoeksche Waard. De afgelopen jaren is de bereikbaarheid steeds meer onder druk komen te staan. De gemeente wil daarom de komende jaren een forse inhaalslag maken met de in- en externe bereikbaarheid. In de omgevingsvisie (en bijbehorende leidraad) zijn eerste keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem, zo wordt onder meer prioriteit gegeven aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, streeft de gemeente naar verbetering van de leefbaarheid van de dijken, wordt bestaande infrastructuur geoptimaliseerd, en dient de infrastructuur op orde te zijn voordat nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd worden.





## NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

# Relevant beleid

### Programmaplan mobiliteit 2019

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 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. Ook moet de impact van mobiliteit op de leefbaarheid worden verlaagd.

### Programmaplan Duurzaamheid & Uitvoeringsprogramma 'Hoeksche Waard richting energieneutraal'

De gemeente heeft als doel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 25% verminderd te hebben ten opzichte van 2020, in 2040 energieneutraal te zijn, en in 2050 klimaatneutraal. Daarvoor ligt ook een opgave bij mobiliteit. Verkeer en vervoer is de sector met de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot. De gemeente wil werk maken van onder meer goede en toegankelijke laadinfrastructuur, het verbeteren van alternatieven voor de auto, inzet van schonere brandstoffen, gedragsverandering, bedrijvenbenadering met slimme acties richting schonere mobiliteit, duurzame logistiek en duurzame infrastructuur.



## NAAR EEN MOBILITEITSPLAN

# Relevant beleid

### Programmaplan Wonen

De gemeente koestert het veilige en rustige leefmilieu in een landelijke omgeving. Wel staat de gemeente voor een opgave om het woningtekort op te lossen en streeft ernaar om jaarlijks 500 woningen bij te bouwen. In de nabijheid van de hoofdwegenstructuur zijn kansen voor grootschaligere ontwikkelingen (Oud-Beijerland, 's-Gravendeel, Numansdorp). In de andere dorpen wordt enkel kleinschalig ontwikkeld om de vitaliteit van de dorpen te behouden en/of te versterken.

### Programmaplan Economie

Om de Hoeksche Waard vitaal te houden en demografische trends als vergrijzing en ontgroening tegen te gaan is een goede lokale economie van belang. Dat is niet eenvoudig, en vraagt om onder meer aantrekkelijke winkelgebieden, een gunstig economische vestigingsklimaat, ruimte voor recreatie (vrijtijdseconomie), een vitale arbeidsmarkt (Hoeksche Waard als aantrekkelijke plek om te werken). Dit heeft raakvlakken met mobiliteit zoals ruimtelijke ontwikkelingen, goed bereikbare bedrijventerreinen, de inrichting van de openbare ruimte (bijvoorbeeld van winkel- en centrumgebieden) en de doorontwikkeling van recreatieve wandel- en fietsroutes.





# 3. Situatieschets: stand van zaken en belangrijkste opgaven

---

---



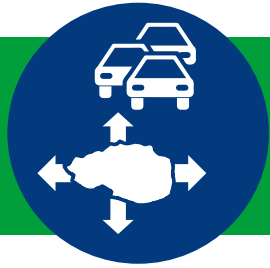
# SITUATIESCHETS

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

Onderstaand beeld geeft de belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit weer voor 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 op basis van de input vanuit diverse belanghebbenden (onder andere samenleving brede enquête en reacties van bewoners en belangengroepen op participatiebijeenkomsten).



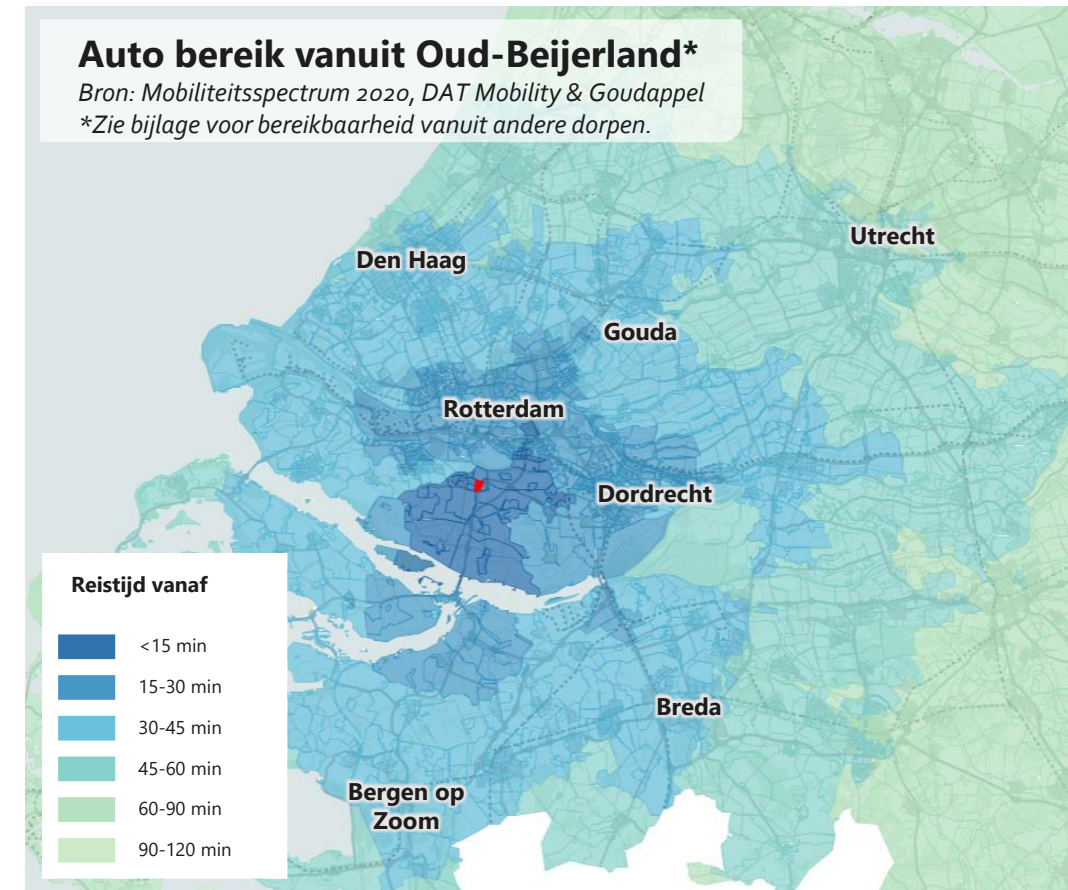




## Autobereikbaarheid is goed, maar er zijn knelpunten (met name de kwetsbaarheid als een van de oeververbindingen niet beschikbaar is)

### Toelichting opgave

- De autobereikbaarheid van en naar de Hoeksche Waard is goed. Via de A29 en de N217 kan vanuit de Hoeksche Waard een groot deel van de zuidelijke randstand binnen korte tijd bereikt worden. Zo is men vanuit Oud-Beijerland binnen 30 minuten in grote delen van Rotterdam, binnen 45 minuten in Den Haag en binnen 1 uur in Utrecht. Daarmee zijn veel verschillende bestemmingen te bereiken en kunnen inwoners uit veel verschillende banen kiezen.
- Wel is de autobereikbaarheid van de Hoeksche Waard kwetsbaar, zo is wel gebleken tijdens de werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel. De Hoeksche Waard is een eiland en heeft maar een beperkt aantal verbindingen naar de omliggende regio. Bij een verstoring op een van deze verbindingen zijn de gevolgen ergens anders snel voelbaar.
- De doorstroming op wegen binnen de Hoeksche Waard is over het algemeen goed, wel kunnen vertragingen in de ochtend- en avondspits op een aantal plekken toenemen (enkele delen van de N217). Verder is de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard ook afhankelijk van de doorstroming op de Ring Rotterdam, waar de reistijd geregeld oploopt door filevorming en verkeersongevallen.





## Fietsgebruik blijft achter op landelijk gemiddelde

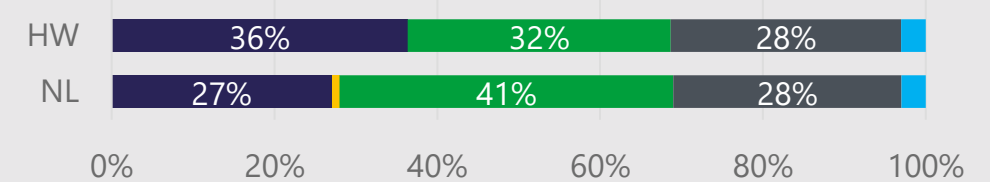
### Toelichting opgave

- Bij verplaatsingen over korte afstanden tot 5 kilometer is het autogebruik relatief hoog, meer dan een derde van alle korte ritten wordt met de auto gemaakt, terwijl dit juist afstanden zijn die ook goed per fiets afgelegd kunnen worden.
- Het fietsgebruik in de Hoeksche Waard is op alle afstandsklassen lager dan het Nederlands gemiddelde. Dit heeft waarschijnlijke meerdere oorzaken: geen of minder veilige fietsroutes, grote afstand tussen de dorpen, beperkt aantal oeververbindingen naar buurgemeenten en andere omliggende gebieden.
- Binnen de dorpen zijn er hier en daar wel vrijliggende fietspaden, maar tussen de dorpen ontbreken die vaak. Fietsers moeten dan over de - soms krappe - 60 km-wegen, waar ook auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen rijden. Dat is en voelt niet altijd fijn en veilig, wat maakt dat mensen minder vaak voor de fiets kiezen.
- Naar omliggende gemeenten is het lagere fietsgebruik te verklaren door het beperkt aantal oeververbindingen (tunnels, bruggen, pontjes), wat voor omrijdafstanden zorgt en fietsen minder aantrekkelijk is.

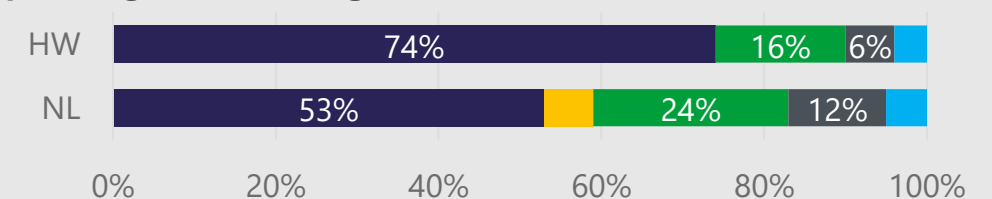
### Vervoerwijzekeuze Hoeksche Waard (modal split)

Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN 2018-2019)

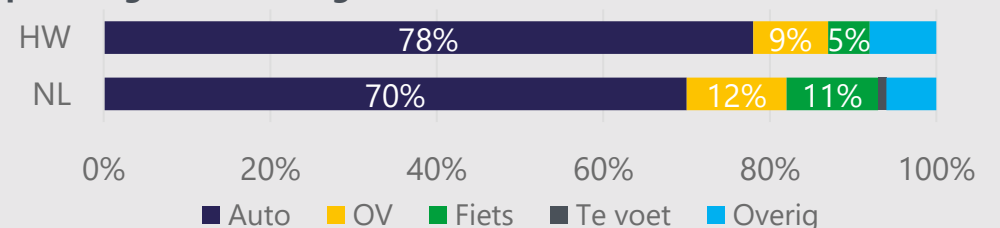
#### Verplaatsingen binnen de gemeente tot 5 km



#### Verplaatsingen binnen de gemeente 5-15 km



#### Verplaatsingen van/naar gemeente (extern)





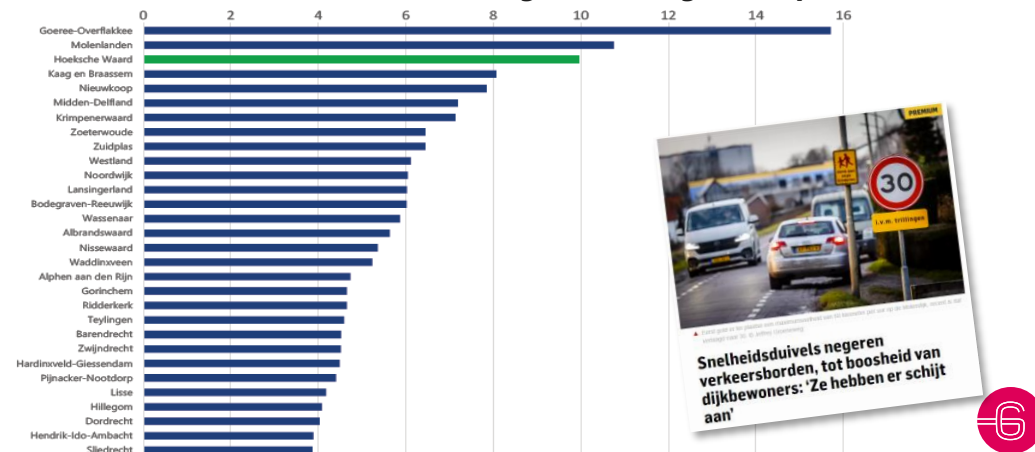
# Gemengd verkeer op smalle dijkwegen zorgt voor overlast en verkeersonveiligheid

## Toelichting opgave

- Hoeksche Waard heeft een uitgebreid wegennetwerk, bestaande uit vele dijk- en polderwegen. Per hoofd van de bevolking is relatief veel weglengte beschikbaar.
- Het wegennet is meegegroeid met de bedijking en inpoldering van het gebied. Aan deze dijkwegen wonen veelal ook mensen, en veel dijkwegen zijn niet optimaal ingericht met een krappe rijbaan en gemengd verkeer (fietsers, auto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer).
- Dijkbewoners langs de historische dijken ervaren geluid- en trillinghinder van met name zwaar vracht- en landbouwverkeer, dit komt deels door enkele bedrijven die op minder goed bereikbare locaties zijn gelegen.
- Het hoofdfietsnetwerk gaat veel over de krappe dijk- en polderwegen waar het gemotoriseerd verkeer 60 km/u of harder rijdt. Dat is en voelt niet fijn en veilig, waardoor dit mensen kan weerhouden de fiets te pakken (lager fietsgebruik).
- Voor fietsers en voetgangers zijn er vaak geen aparte voorzieningen (zoals een vrijliggend fietspad of voetpad), waardoor dit mede bijdraagt aan (potentieel) verkeersonveilige situaties.



Hoeksche Waard heeft relatief uitgestrekt wegennet (per 1.000 inw.)



Snelheidsduivels negeren verkeersborden, tot boosheid van dijkbewoners: 'Ze hebben er schijt aan'



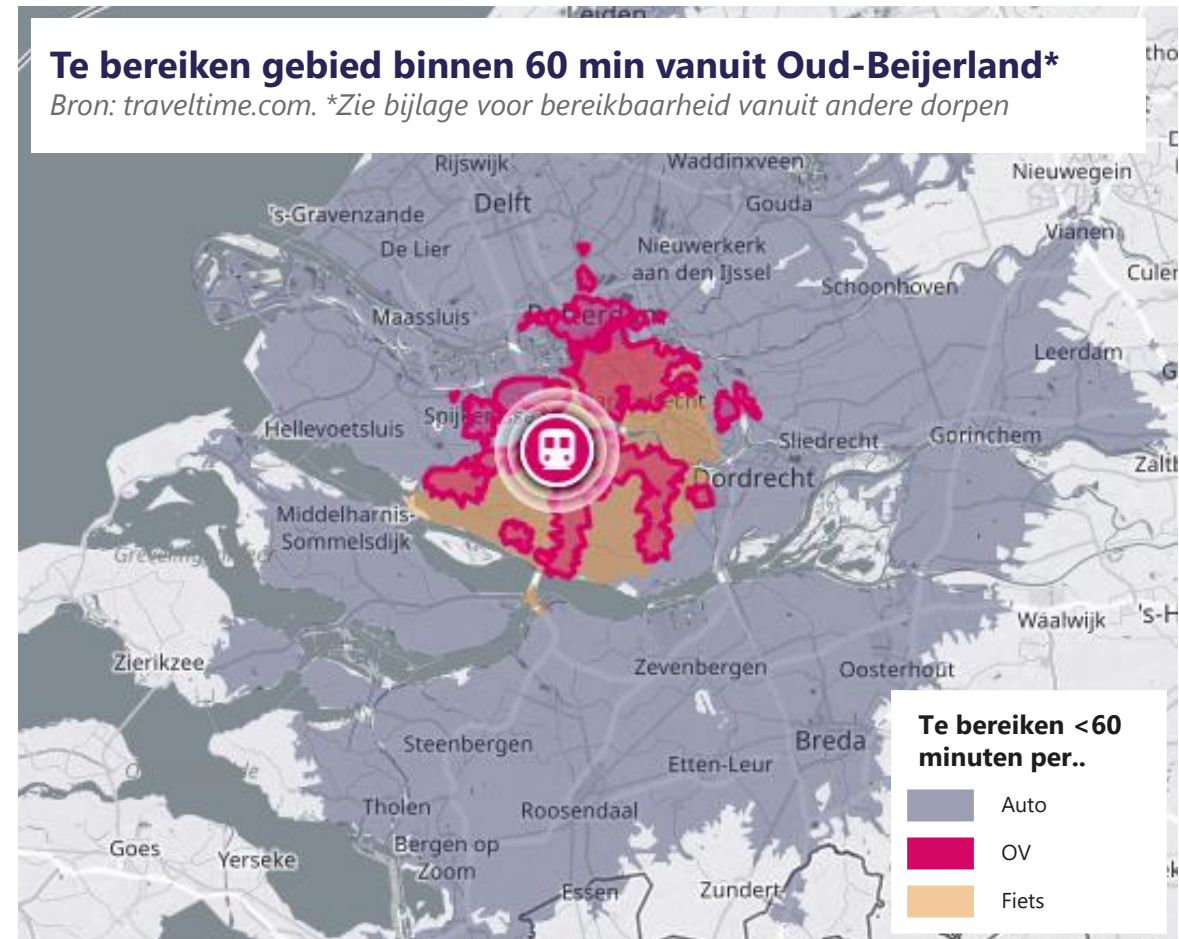




## OV-bereikbaarheid is niet overal goed, dienstregeling onder druk

### Toelichting opgave

- Het openbaar vervoernetwerk (bestaande uit buslijnen, geen treinstation) op het eiland bestaat uit 4 hoofdverbindingen die bijna allen op Rotterdam gericht zijn.
- Naar de andere omliggende gemeenten is de OV-verbinding minder goed, en ook tussen de dorpen zijn er niet altijd (goede) OV-verbindingen beschikbaar. Daardoor zijn de mogelijkheden om per openbaar vervoer te reizen (voor veel mensen) beperkt. Door de soms lange afstanden is ook de betaalbaarheid van het OV een aandachtspunt.
- Het OV in Hoeksche Waard heeft een belangrijke (sociale) functie, voor met name jongeren en studenten om onderwijs te kunnen bereiken en voor mensen die minder mobiel zijn of geen eigen auto bezitten (bv. minima).
- De afgelopen jaren staat ook de dienstregeling onder druk. Vervoerders en de provincie worden geconfronteerd met oplopende kosten, tekort aan personeel en een terugval in aantallen reizigers (sinds corona). In 2022 lag het aantal reizigers nog 10% onder het 2019-niveau. Er ligt dan ook een opgave om tenminste het huidige OV-net te behouden.





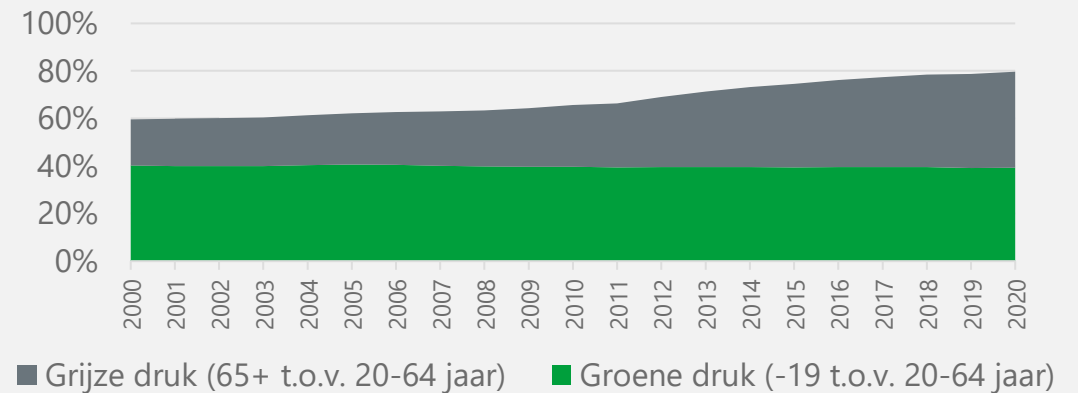
# Belang van toegankelijkheid (fysiek, maar ook sociaal) van het mobiliteitssysteem neemt toe

## Toelichting opgave

- De afgelopen jaren is het percentage ouderen (65+) flink gestegen. De grijze druk lag in 2020 met 40% ruim boven het Nederlands gemiddelde van 33%. Naar verwachting zal dit in de toekomst nog verder oplopen.
- Door de verschraling van het openbaar vervoer is het reizen per OV voor ouderen steeds lastiger. Hierdoor loopt de druk op andere vormen van mobiliteitsdiensten op (Wielewaal, Automaatje, WMO). De kosten daarvoor zullen daardoor naar de toekomst verder oplopen.
- Doordat het vinden van passend vervoer lastig of te duur is haken mensen met mobiliteitsproblemen af en komen ze moeilijker uit huis.
- De kwaliteit van voetpaden en de fijnmazigheid van het voetgangersnetwerk laat op diverse plekken te wensen over.
- Ook de (digitale) toegankelijkheid tot aanvullende vervoersdiensten wordt door vergrijzing belangrijker. Weet iedereen bij welk 'loket' dit aangevraagd kan worden?

## Demografie: grijze en groene druk

Bron: Allecijfers.nl



*Ruimte voor 8- tot 80+: als je het hiervoor goed doet, doe je het voor iedereen goed*



# Leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de woongebieden staan onder druk door autoafhankelijkheid en suboptimale netwerken

## Toelichting opgave

- In de dorpen zorgen drukke wegen zonder goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers soms voor verkeersonveilige situaties en/of een verkeersonveilig gevoel.
- Veel 50 km-wegen binnen de kom zijn niet volgens de huidige ontwerprichtlijnen ingericht, en hebben vaak een dubbele functie: een verblijfsfunctie (aan deze straten wordt gewoond), en een verkeersfunctie (veel verkeer maakt van de weg gebruik). Een in 2023 landelijk geïntroduceerd nieuw wegtype kan deze situatie mogelijk verbeteren: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u.
- De auto neemt namelijk relatief veel ruimte in, waardoor er minder ruimte overblijft voor andere functies, zoals volwaardige voetpaden, fietspaden, speelplekken, groen en verblijfplekken.
- Het is belangrijk – vanuit brede welvaart gezien – dat iedereen zich veilig kan verplaatsen, en dat dorpen een aantrekkelijke plek blijven om te wonen en te leven.
- Tot slot, de verkeerssituaties binnen de Hoeksche Waard zijn nog niet overall uniform ingericht sinds de samenvoeging. Zo hebben fietsers bij rotondes binnen de kom in Oud-Beijerland voorrang op het autoverkeer, maar bij rotondes in Numansdorp niet.



### Voorbeeld van een 50km-weg in een dorp waar knelpunten worden ervaren

Foto: Rijksweg in Numansdorp (copyright: gemeente HW)





# Leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de woongebieden staan onder druk door autoafhankelijkheid en suboptimale netwerken

## Toelichting opgave

- De auto is belangrijk voor inwoners van de Hoeksche Waard, mensen zijn er van afhankelijk. Deze autoafhankelijkheid heeft echter ook impact op de leefomgeving en inrichting van de openbare ruimte. Dat komt mede doordat het wegennet nog niet overall goed is ingericht, en er hoofdwegen soms dwars door of langs dorpen gaan (vaak historisch zo gegroeid). Dit zet de verkeersveiligheid en leefbaarheid rond deze wegen onder druk.
- Hiernaast is per dorp aangegeven op welke wijze deze ontsloten is met een hoofdweg. Hieruit volgen de bekende opgaven omtrent de Molendijk in Klaaswaal en de centrale as in Numansdorp. Dit zijn wegen met relatief veel verkeer (en hoge snelheid) die dwars door een woongebieden gaan. In andere dorpen is dit in veel gevallen beter georganiseerd, doordat de hoofdweg langs het dorp (randweg Strijen, Buitenom Zuid-Beijerland) of buiten het dorp om is gelegen (zoals de N217).
- De verschillende buurtschappen zijn vaak niet ontsloten door een hoofdweg. Dat hoeft ook niet, omdat een buurtschap minder verkeer aan trekt, en dit verkeer prima op de lagere orde wegen afgewikkeld kan worden.

Dorp	Inwoners	Hoofdweg door..	langs..	Buiten het dorp
Oud-Beijerland	Ca 25.000			
Numansdorp	Ca. 10.000	Centrale as 		
s-Gravendeel	Ca. 9.000			
Strijen	Ca. 9.000			
Puttershoek	Ca. 7.500			
Mijnsheerenland	Ca. 5.000			
Nieuw-Beijerland	Ca. 4.500			
Klaaswaal	Ca. 4.000	Molendijk 		
Zuid-Beijerland	Ca. 3.500			
Heinenoord	Ca. 3.500			
Maasdam	Ca. 3.500			
Westmaas	Ca. 2.000			
Goudswaard	Ca. 2.000			
Piershil	Ca. 1.500			



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

## Toelichting opgave

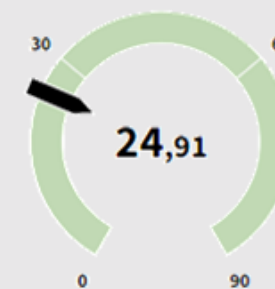
- Het mobiliteitssysteem van de Hoeksche Waard scoort laag op het gebied van duurzaamheid, zo blijkt onder andere uit de Duurzaamheidsscore van het CROW. Deze score wordt bepaald door verschillende indicatoren zoals het aandeel van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV), aanbod van deelauto's, aanbod van laadpalen, schone OV-bussen en de kwaliteit van het fietsnetwerk.
- Zoals al eerder toegelicht is het autogebruik van, naar en binnen de Hoeksche Waard relatief hoog. Dit zorgt tevens voor een hoog energieverbruik voor verkeer en vervoer voor mobiliteit in de Hoeksche Waard. Het energiegebruik van een inwoners van Hoeksche Waard ligt zo'n 40% hoger dan het landelijk gemiddeld.
- Door toename elektrisch vervoer zal de vraag naar duurzame energie toenemen.
- Hiermee ligt er een opgave voor de gemeente om een bijdrage te leveren aan de klimaatambities, aan een schonere leefomgeving (milieu) en een duurzamer mobiliteitssysteem met minder energie- en grondstoffengebruik.

## Energieverbruik verkeer en vervoer (GJ/inwoner)

Bron: RDW – Klimaatmonitor 2021



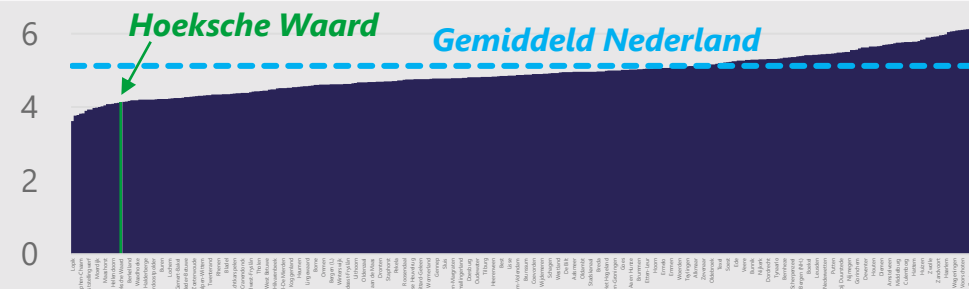
Hoeksche Waard



Nederland

## Benchmark duurzaamheid mobiliteitssysteem gemeentes

Bron: CROW Duurzaamheidsscore.nl





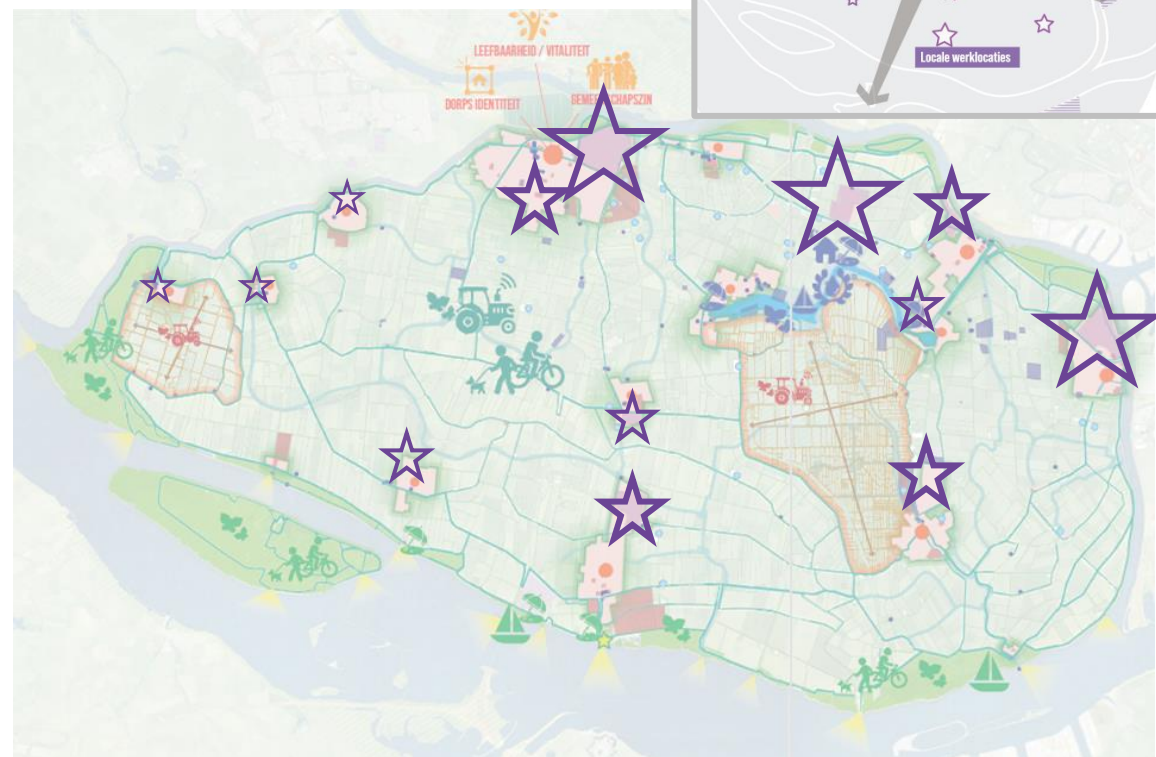
## Goed bereikbare bedrijventerreinen belangrijk voor vestigingsklimaat

### Toelichting opgave

- Bedrijven zijn belangrijk voor de Hoeksche Waard. Er zijn traditioneel veel familiebedrijven gevestigd in de gemeente waarvan veel aan de agrarische sector verbonden zijn.
- Een goede bereikbaarheid over de weg is belangrijk voor het vestigingsklimaat. Op dit moment staat de doorstroming op de A29 al onder druk en bij verdere groei zal ook de druk op de N217 (lokaal) toenemen.
- De lokale OV-verbinding van- en naar de bedrijventerreinen in Hoeksche Waard is ook een aandachtspunt. De huidige OV-verbindingen stoppen veelal in nabijgelegen dorpen en niet op de bedrijventerreinen.
- Een gebrek aan vrachtwagenparkeerplaatsen zorgt voor overlast op en rond bedrijventerreinen.
- Tot slot, is ook de verkeersveiligheid en inrichting van wegen op bedrijventerreinen niet overall optimaal, met name voor fietsers en voetgangers is hier nog veel winst te behalen.

### Bedrijventerreinen Hoeksche Waard

Bron: Leidraad Omgevingsvisie



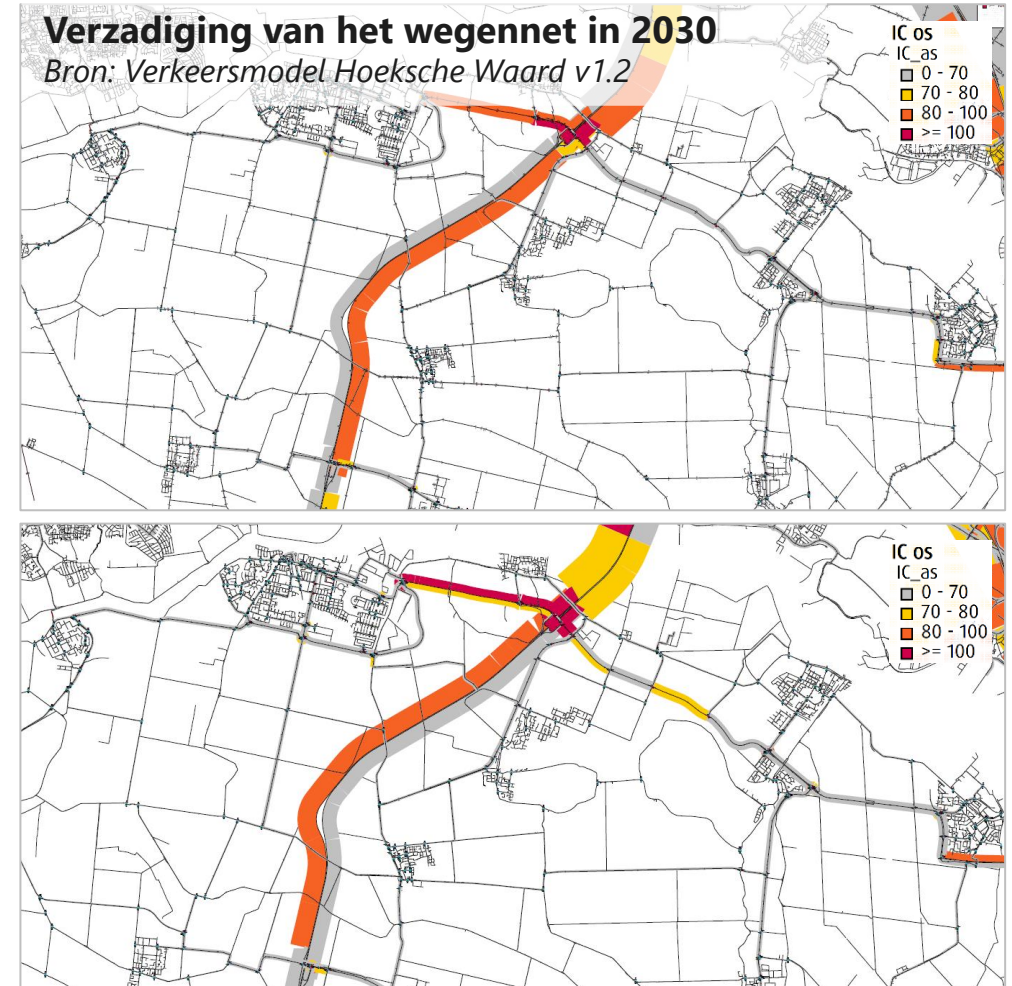




# Woningbouwopgave leidt tot bereikbaarheidsopgaven

## Toelichting opgave

- Ontwikkelingen op gebied van woningbouw en bedrijvigheid zorgen voor een toename van het verkeer. Zeker op de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29 kan het in de toekomst druk worden, en raakt de N217 verzadigd. Dit heeft met name in de ochtend- en avondspits vertragingen tot gevolg.
- Op de afbeeldingen hiernaast zijn met oranje en rood de wegen aangegeven die in 2030 verzadigd dreigen te raken bij een hoog economisch groei scenario (alle bekende woningbouwplannen zijn gerealiseerd verondersteld). Wel ligt hier het uitgangspunt onder dat de bevolking van de Hoeksche Waard groeit richting 100.000 inwoners. De bevolkingsontwikkeling is onzeker, omdat door vergrijzing en andere maatschappelijke trends de bevolking ook kan afnemen. Als de bevolking gelijk blijft of afneemt en verder vergrijsd is dat positief voor de verkeerssituatie (minder drukte in de spitsen).
- Belangrijk aandachtspunt bij verzadigde wegen is de extra druk die dit kan geven op alternatieve routes, zoals sluijverkeer over dijk- en polderwegen. Dit is bijvoorbeeld het geval op de Blaaksedijk en Goidschalxoordsedijk als alternatief voor de N217.



# Bijlage: Feiten en cijfers

---

1. Demografie & structuur
2. Regionale bereikbaarheid
3. Lokale bereikbaarheid
4. Leefbaarheid
5. Wat vinden inwoners?

# B1

## Demografie, structuur & economie



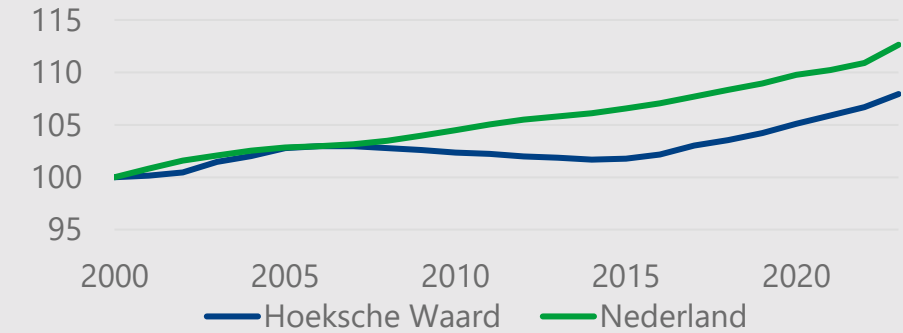
## DEMOGRAFIE & STRUCTUUR

# Demografie

- Na een lichte daling van de bevolking in de periode 2007-2014, heeft vanaf 2015 een **bevolkingsgroei** in Hoeksche Waard plaats gevonden naar een totaal van bijna 90.000 in 2023. Het inwonertal van de Hoeksche Waard groeit overigens minder hard dan de totale Nederlandse bevolking.
- De afgelopen jaren is het percentage ouderen (65+) flink gestegen: **de bevolking vergrijs**. De grijze druk lag in 2020 met 40% ruim boven het Nederlands gemiddelde van 33%.
- De verhouding tussen het aantal kinderen en tieners (**groene druk**) ten opzichte van de bevolking in de werkende leeftijd is redelijk stabiel, en ligt maar net iets onder het NL's gemiddelde.

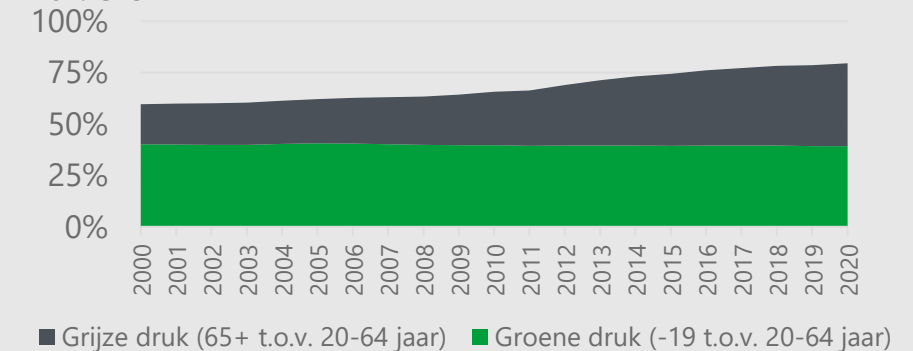
### Ontwikkeling aantal inwoners 2007-2023, index

Bron: CBS



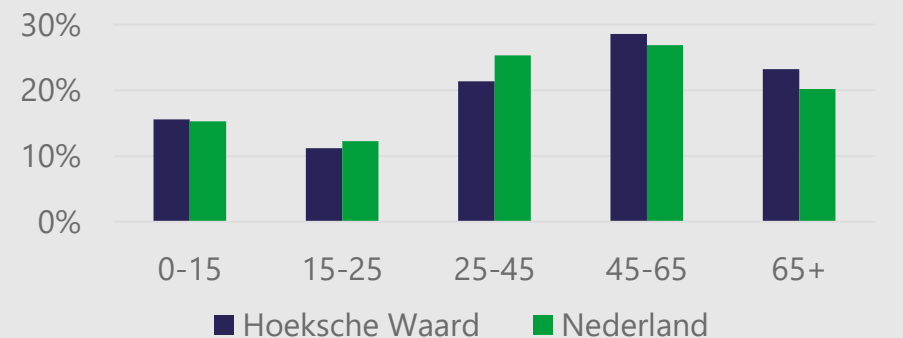
### Groene en grijze druk 2000-2020

Bron: CBS



### Inwoners naar leeftijd 2023

Bron: Allecijfers.nl



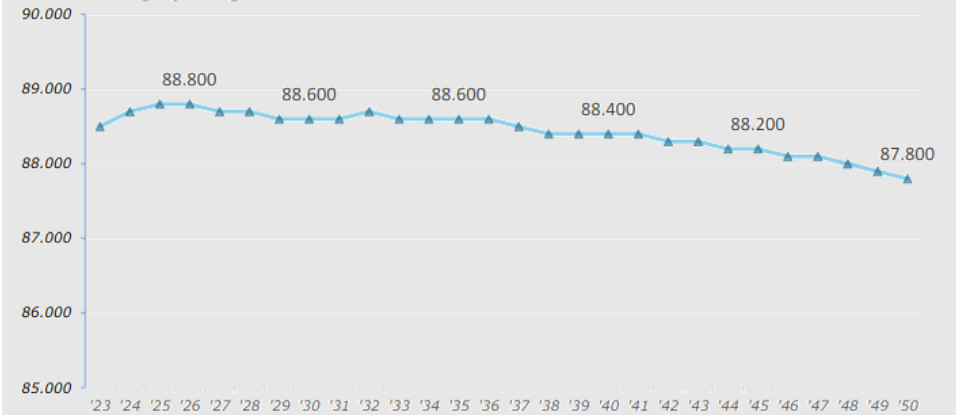
## DEMOGRAFIE & STRUCTUUR

# Bevolkingsprognose

- Na 2026 voorspelt het CBS een **gestage daling van het aantal inwoners** in de Hoeksche Waard. Op basis van deze prognose is de verwachting dat het inwonertal naar 2050 richting 88.000 inwoners toe beweegt. Dat is een afname van -1%, terwijl de gehele Nederlandse bevolking met 11% groeit.
- De CBS-prognose is gebaseerd op de bij hen bekende woningbouwplannen tot aan 2030. Dus ondanks de ambitie van de gemeente om de komende jaren nieuwe woningen te bouwen en de woningvoorraad te vergroten, voorspelt het CBS een bevolkingsafname. Dat komt doordat huishoudens steeds kleiner worden, deels door vergrijzingen (ouderen wonen vaker alleen of samen, en langer zelfstandig) en deels door maatschappelijke trends (meer scheidingen, individualisering).
- Ook is natuurlijk onzeker of de ambitie om 500 woningen per jaar te bouwen gehaald wordt, afgelopen jaren werden gemiddeld 400 woningen per jaar toegevoegd (door nieuwbouw, transformatie en splitsing).

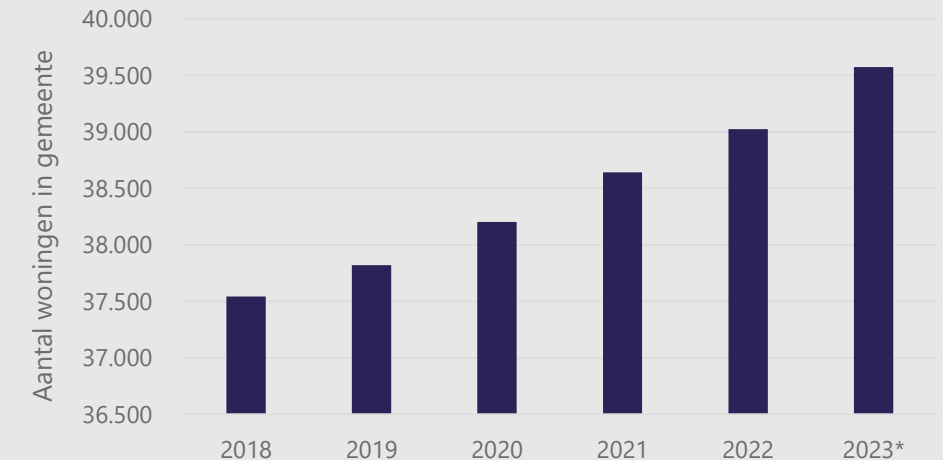
### Bevolkingsprognose Hoeksche Waard 2023-2050

Bron: CBS



### Woningvoorraad Hoeksche Waard 2018-2023

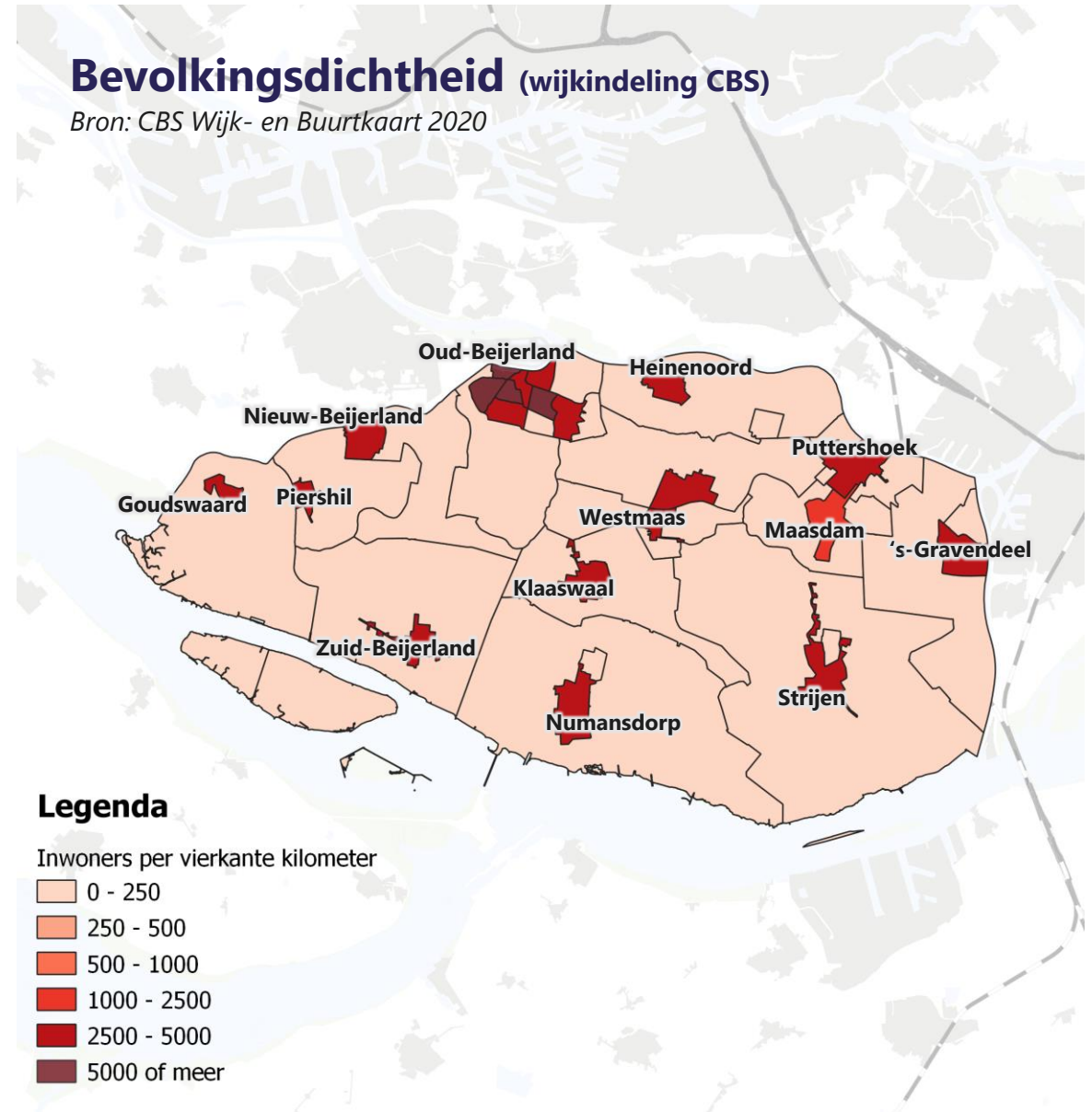
Bron: CBS (\*2023 betreft voorlopige cijfers)



## DEMOGRAFIE & STRUCTUUR

# Bevolkingsdichtheid

- De meeste mensen wonen logischerwijs in de dorpen en buurtschappen. Het buitengebied is veel dunner bevolkt.
- Oud-Beijerland is het grootste dorp van het eiland met bijna 25.000 inwoners, daarna gevolgd door Numansdorp met bijna 10.000 en 's-Gravendeel met zo'n 9.000 inwoners.
- Verder is Oud-Beijerland ook iets dichter bebouwd met een hogere bevolkingsdichtheid tot gevolg. Dat kan zorgen voor meer nabijheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand.
- De mate van stedelijkheid blijkt een goede voorspeller te zijn van mobiliteitsgedrag. Hoe hoger de stedelijkheid hoe groter het aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer, en hoe lager het gebruik van de auto. Gebieden met een zeer lage stedelijkheidsgraad kenmerken zich door een hoog autogebruik en minder verplaatsingen te voet, te fiets en OV.



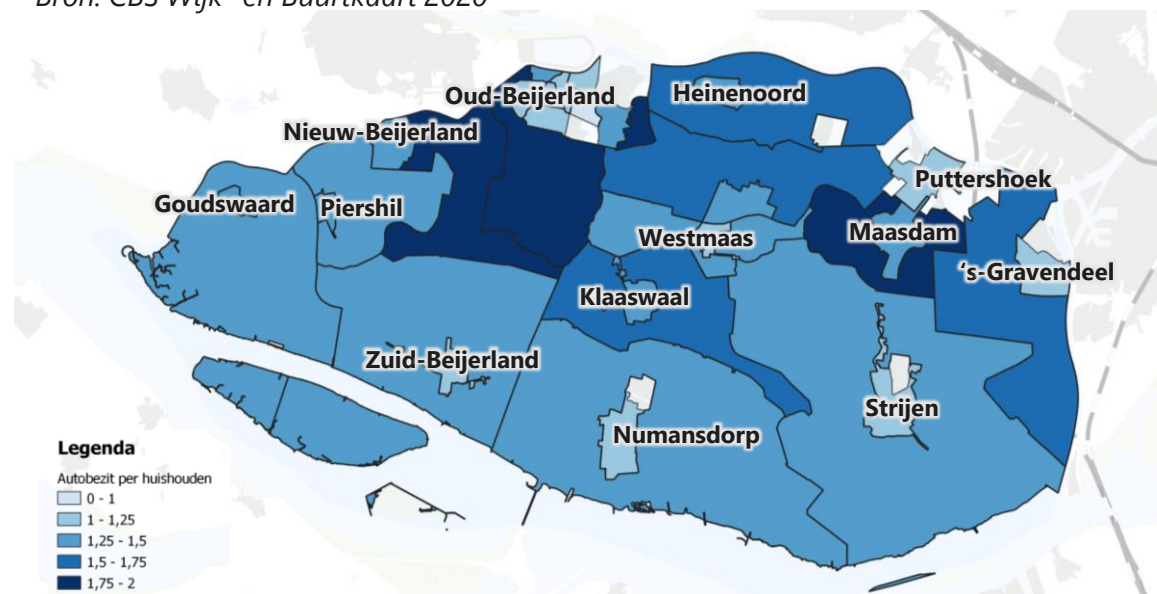
## DEMOGRAFIE & STRUCTUUR

# Autobezit

- Het autobezit in Hoeksche Waard is hoog in vergelijking tot het gemiddelde in Zuid-Holland. Het gemiddelde autobezit in 2022 in Hoeksche Waard bedroeg 1,3 personenauto's per huishouden, tegenover 0,9 in Zuid-Holland.
- Wel is het autobezit in Hoeksche Waard minder gegroeid dan in andere gemeenten, zoals Dordrecht en Goeree-Overflakkee.
- In het buitengebied ligt het gemiddelde autobezit (logischerwijs) hoger dan in de dorpen. Mensen in het buitengebied zijn afhankelijker van de auto doordat voorzieningen verder weg zijn gelegen en alternatieven minder aantrekkelijk zijn of minder beschikbaar.

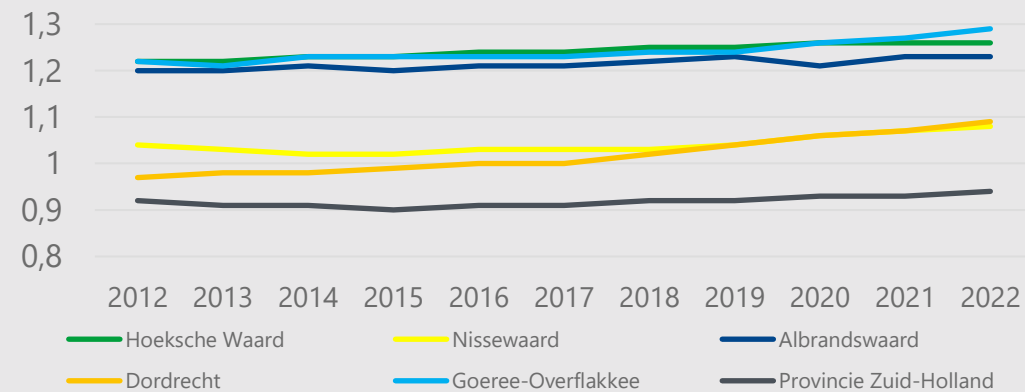
## Gemiddeld autobezit per huishouden (wijkindeling CBS)

Bron: CBS Wijk- en Buurtkaart 2020



## Gemiddeld autobezit per huishouden

Bron: RVO – Regionale klimaatmonitor





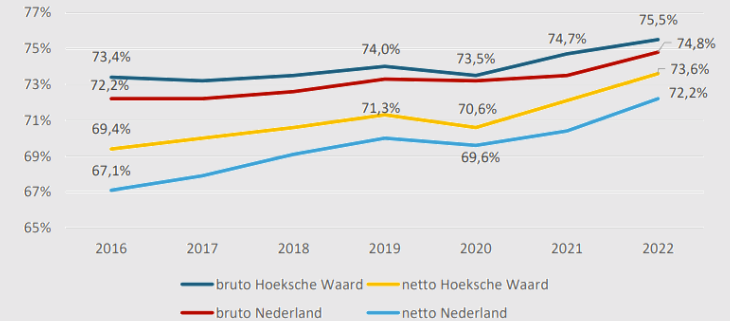
## DEMOGRAFIE & ECONOMIE

# Beroepsbevolking

- **Grote en toenemende arbeidsparticipatie.** Van de 15 tot 75 jarigen die woonachtig zijn in Hoeksche Waard behoort 75,5% tot de beroepsbevolking en 73,6% tot de werkzame beroepsbevolking. Dat is hoger dan het landelijk gemiddelde.
- **Afname werkloosheid.** De werkloosheid in Hoeksche Waard is met 2,7% lager dan het landelijk gemiddelde van 3,5%. De afgelopen jaren is de werkloosheid afgenomen en bijna gehalveerd. Deze trend is ook landelijk zichtbaar.
- **Relatief weinig bijstandsuitkeringen.** In Hoeksche Waard zijn relatief weinig bijstandsuitkeringen: bijna twee keer zo weinig als het landelijk gemiddeld. Het percentage is de afgelopen jaren stabiel, waar landelijk juist sprake is van een daling.

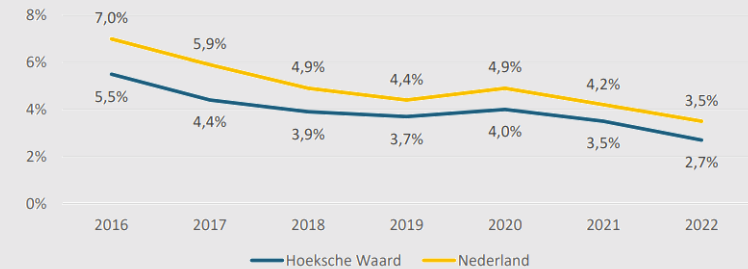
## Arbeidsparticipatie (% werkzaam van 15-75 jarigen)

Bron: CBS



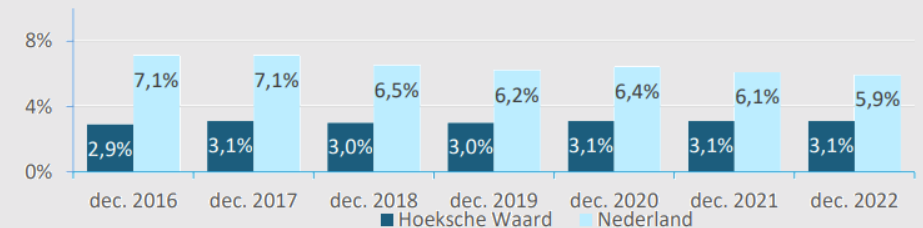
## Werkloosheid (% van beroepsbevolking)

Bron: CBS<sub>10%</sub>



## Bijstandsuitkeringen

Bron: CBS



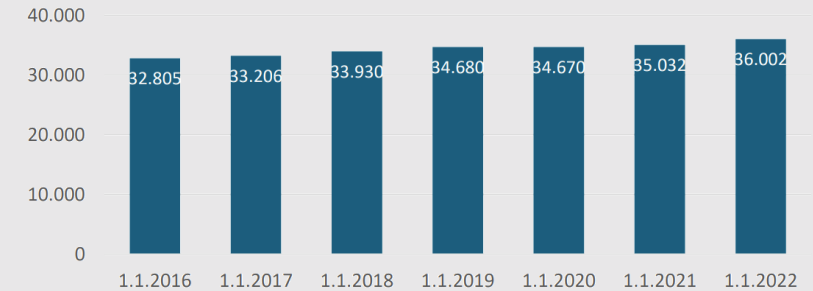
## DEMOGRAFIE & ECONOMIE

# Werkgelegenheid

- **Werkgelegenheid is relatief laag, maar neemt toe.** In de Hoeksche Waard waren in 2022 zo'n 36.000 banen. Dat zijn 735 banen per 1.000 personen van de beroepsbevolking. Daarmee zijn er minder banen dan werkenden. Hierdoor is er dus een grote uitgaande pendel van werkenden naar buiten de Hoeksche Waard. Wel neemt het aantal banen in de Hoeksche Waard toe.
- **Relatief veel banen in handel, industrie, bouw en landbouw.** Meer dan het landelijke gemiddelde zijn er in de Hoeksche Waard banen in de handel, industrie, bouw en landbouw. Dit zijn sectoren die een bovenmatige aantrekking van groter en zwaar verkeer kennen, wat een indicatie kan zijn voor gemiddeld meer groot en zwaar verkeer dat door de gemeente rijdt dan elders.

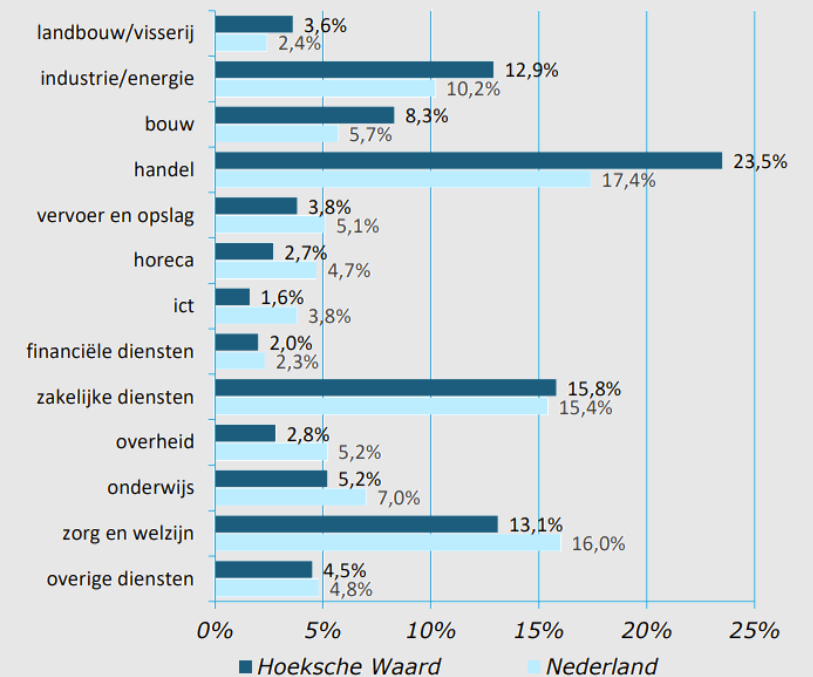
### Werkgelegenheid in Hoeksche Waard (#banen)

Bron: LISA



### Banen per sector (2022)

Bron: LISA



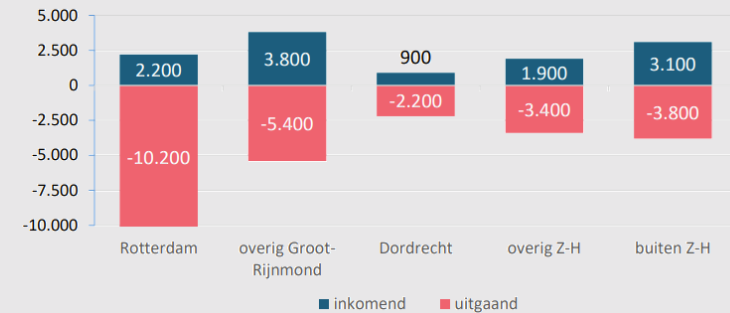
## DEMOGRAFIE & ECONOMIE

# Pendelstromen

- Zo'n **40% van de beroepsbevolking werkt in de eigen gemeente**, zo'n 60% werkt in een andere gemeente met name in de Rotterdamse regio en elders in Zuid-Holland. De pendelstromen naar Voorne Putten, Goeree-Overflakkee en Zeeland zijn veel kleiner. Dit is ook logisch gezien de vele bedrijvigheid en werkgelegenheid die in de Rotterdamse regio gelegen is op relatief korte afstand.
- De **uitgaande pendel naar Rotterdam en Groot-Rijnmond** betreft meer dan 15.000 mensen uit de Hoeksche Waard.
- De **inkomende pendel is veel kleiner**. Dit zijn veelal mensen woonachtig in buurgemeenten zoals Barendrecht en Rotterdam.
- De disbalans in deze pendelstromen zorgt voor een scheefheid in de spitsrichting: 's ochtend 'naar buiten' druk, 's middags 'naar binnen'.

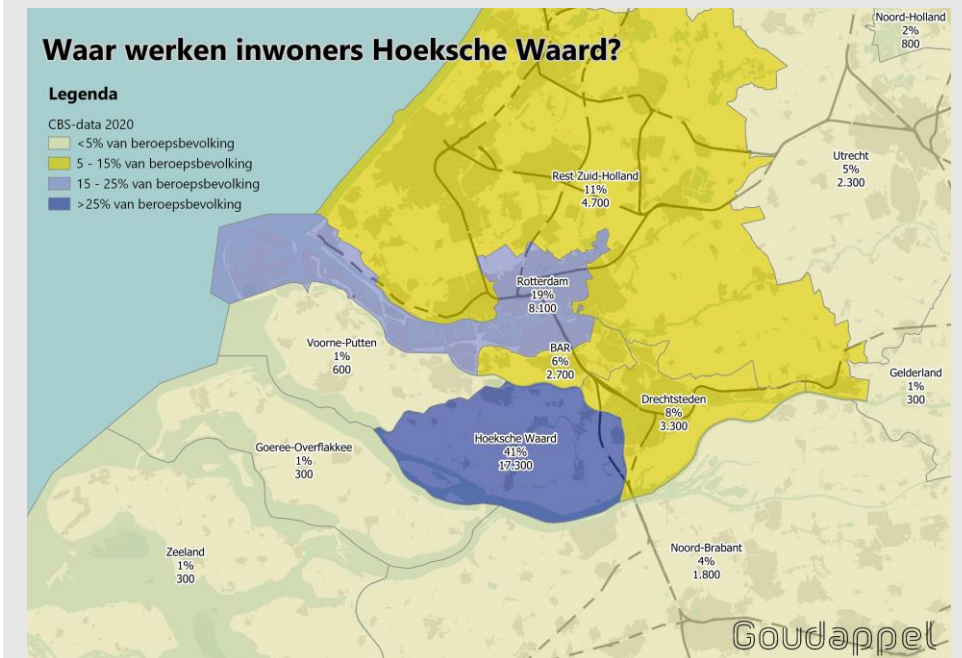
## Pendelstromen (2022)

Bron: CBS, bewerking OCD



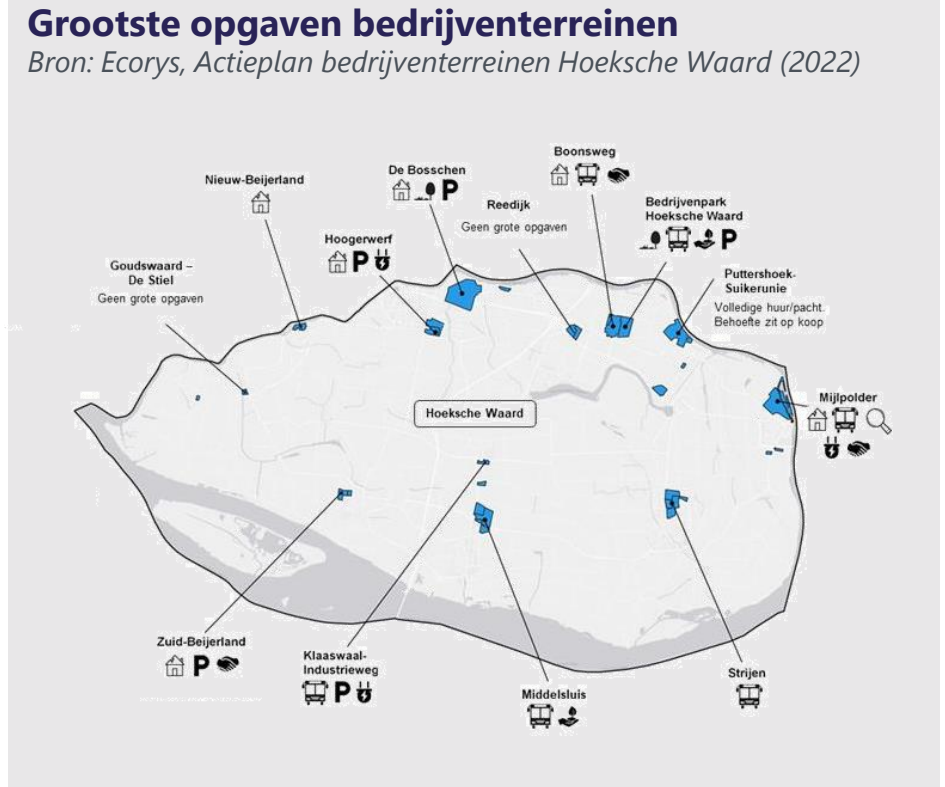
## Waar werken inwoners Hoeksche Waard? (2022)

Bron: CBS, visualisatie Goudappel



# Bedrijven

- Om de disbalans in de pendelstromen te verminderen, en daarmee de beschikbare capaciteit (zowel op de weg als in het OV) beter te benutten is een goede lokale economie met diverse werkgelegenheid van belang.
- Ook streeft de gemeente een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven na, waarbij een goede bereikbaarheid van bedrijfslocaties voor werknemers van binnen en buiten de gemeente van belang is. Hier ligt tevens een opgave omdat de bedrijventerreinen in de Hoeksche Waard niet allemaal goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Enkele vertrokken bedrijven hebben aangegeven mede hierdoor verhuisd te zijn naar Rotterdam of Dordrecht.
- Momenteel wordt onderzoek gedaan naar kansen voor de inzet van deelvervoer op bedrijventerreinen. Deelvervoer kan de (OV-)bereikbaarheid verbeteren.
- In het actieplan bedrijventerreinen zijn naast verbetering van de OV-bereikbaarheid ook de verbetering van de doorstroming op de A29 en vrachtwagenparkeerproblematiek als opgaven benoemd.





# B2

## Regionale bereikbaarheid

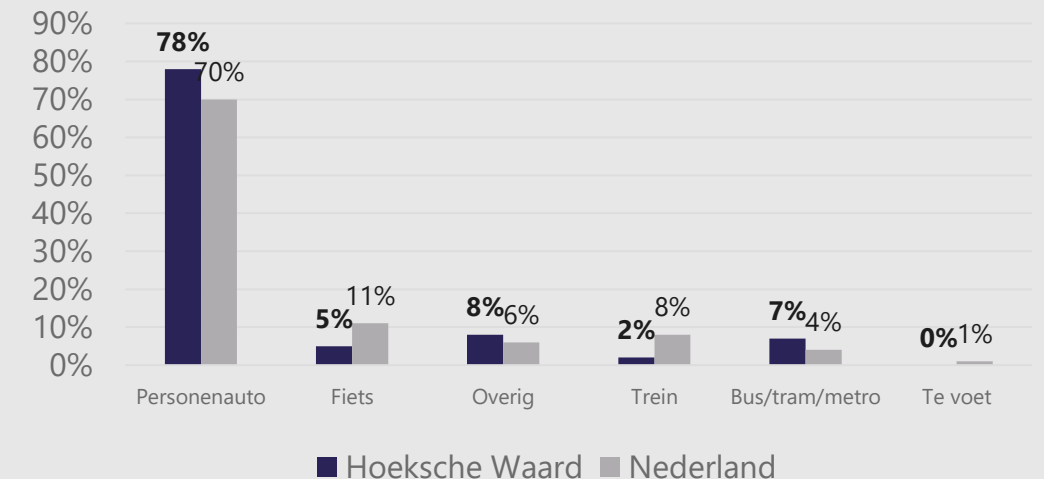
## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Vervoerwijzekeuze

- Inwoners uit de gemeente maken voor regionale verbindingen veel gebruik van de auto.
- Daarnaast worden de fiets en bus af en toe gebruikt. Het fietsgebruik is lager dan het landelijk gemiddelde, waarschijnlijk door de beperkte regionale fietsverbindingen en langere afstanden. Het busgebruik is daarentegen wel hoger dan landelijk, waarschijnlijk door de goede busverbindingen naar Rotterdam en Dordrecht.
- Het aandeel verplaatsingen per trein is zeer klein. Nota bene: het gaat hier om de hoofdvervoerwijze, dus ondanks dat er geen treinstation is in Hoeksche Waard is kan het trein-aandeel wel meer dan 0% zijn.
- Onder 'overig' valt onder andere besloten busvervoer, taxi's en veerdiensten. Gebruik daarvan ligt iets hoger dan landelijk.

### Verplaatsingen van en naar gemeente per modaliteit

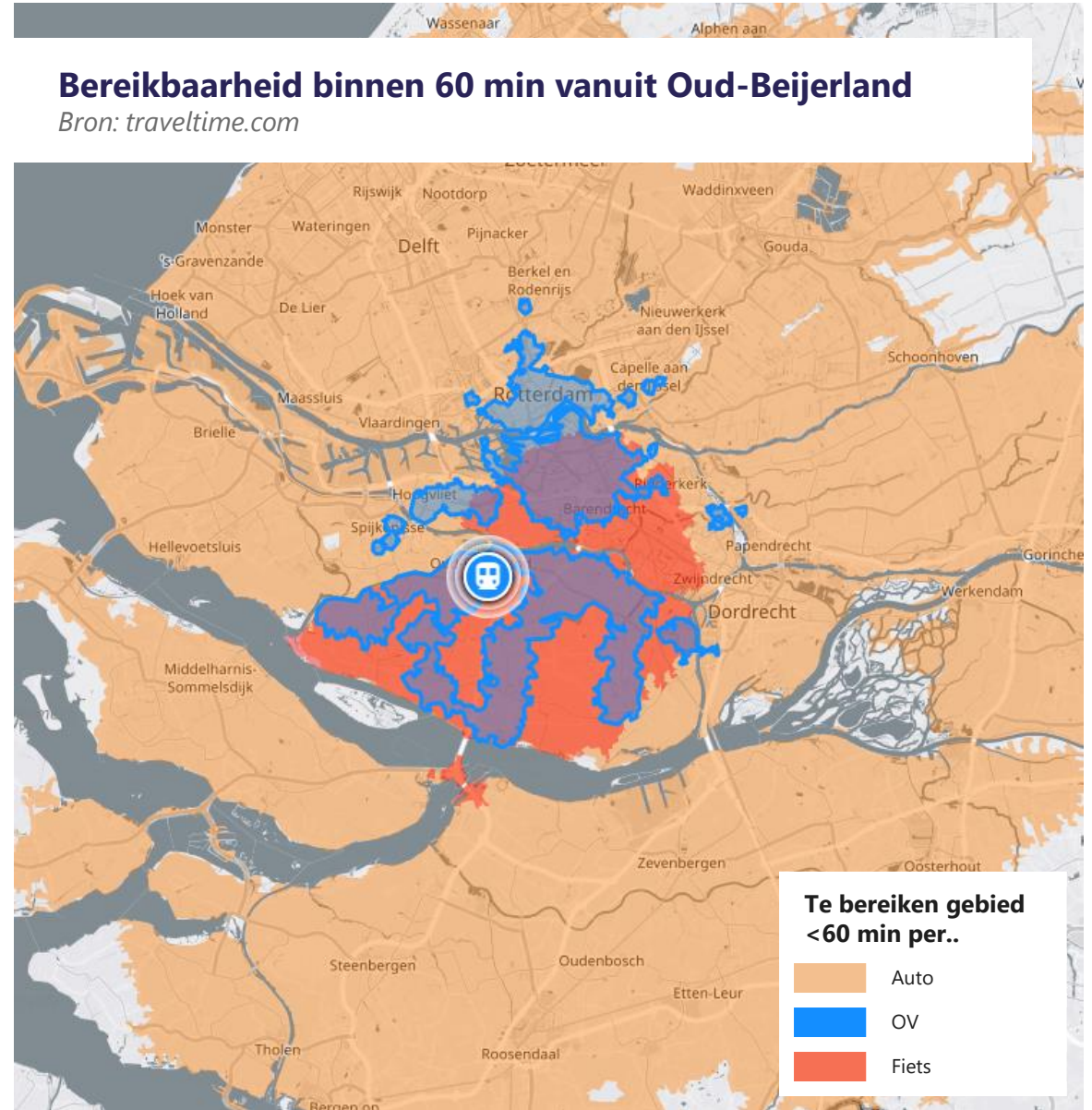
Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN 2018-2019)



## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Bereikbaarheid (1/2)

- Het hoge autogebruik is ook goed te verklaren. Het te bereiken gebied per auto binnen een uur rijden is bijna twee keer zo groot dan van andere vervoersmiddelen. Vrijwel geheel Zuid-Holland en delen van Utrecht, Zeeland en Noord-Brabant zijn binnen 60 minuten te bereiken met de auto.
- Door het lijnennetwerk van het openbaar vervoer vertoont de bereikbaarheidskaart voor het OV een verspreid beeld. Sommige plekken zijn wel te bereiken, andere plekken helemaal niet.
- Op basis van reistijd wordt met de fiets een groter gebied bereikt dan met het openbaar vervoer. Vanuit Oud-Beijerland is binnen 60 minuten heel de Hoeksche Waard, een deel van Dordrecht en het zuiden van Rotterdam per fiets bereikbaar.

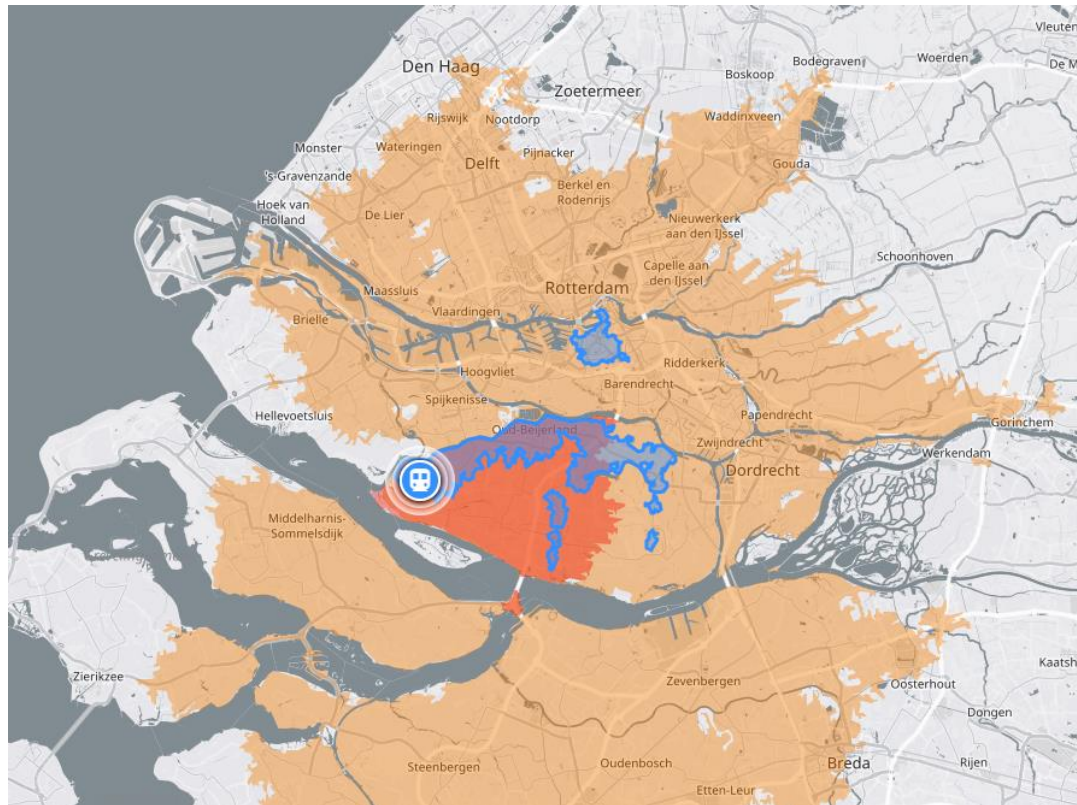


## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Bereikbaarheid (2/2)

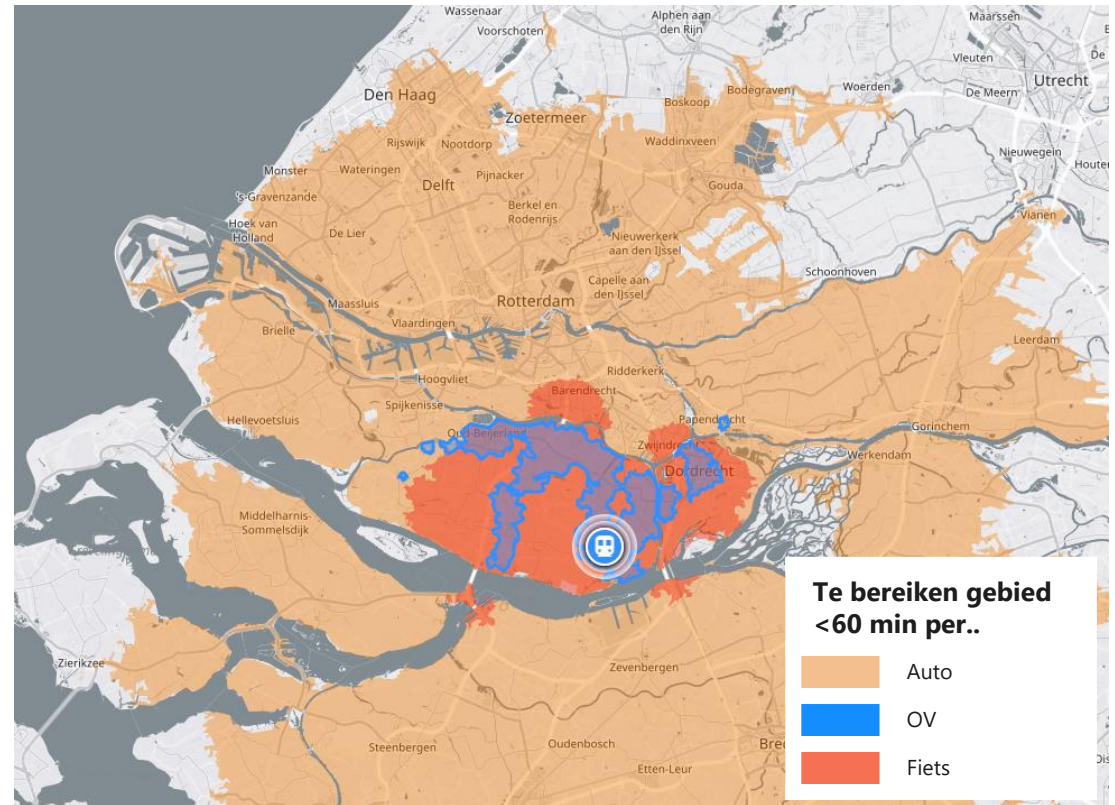
### Bereikbaarheid binnen 60 min vanuit Goudswaard

Bron: *traveltime.com*



### Bereikbaarheid binnen 60 min vanuit Strijen

Bron: *traveltime.com*







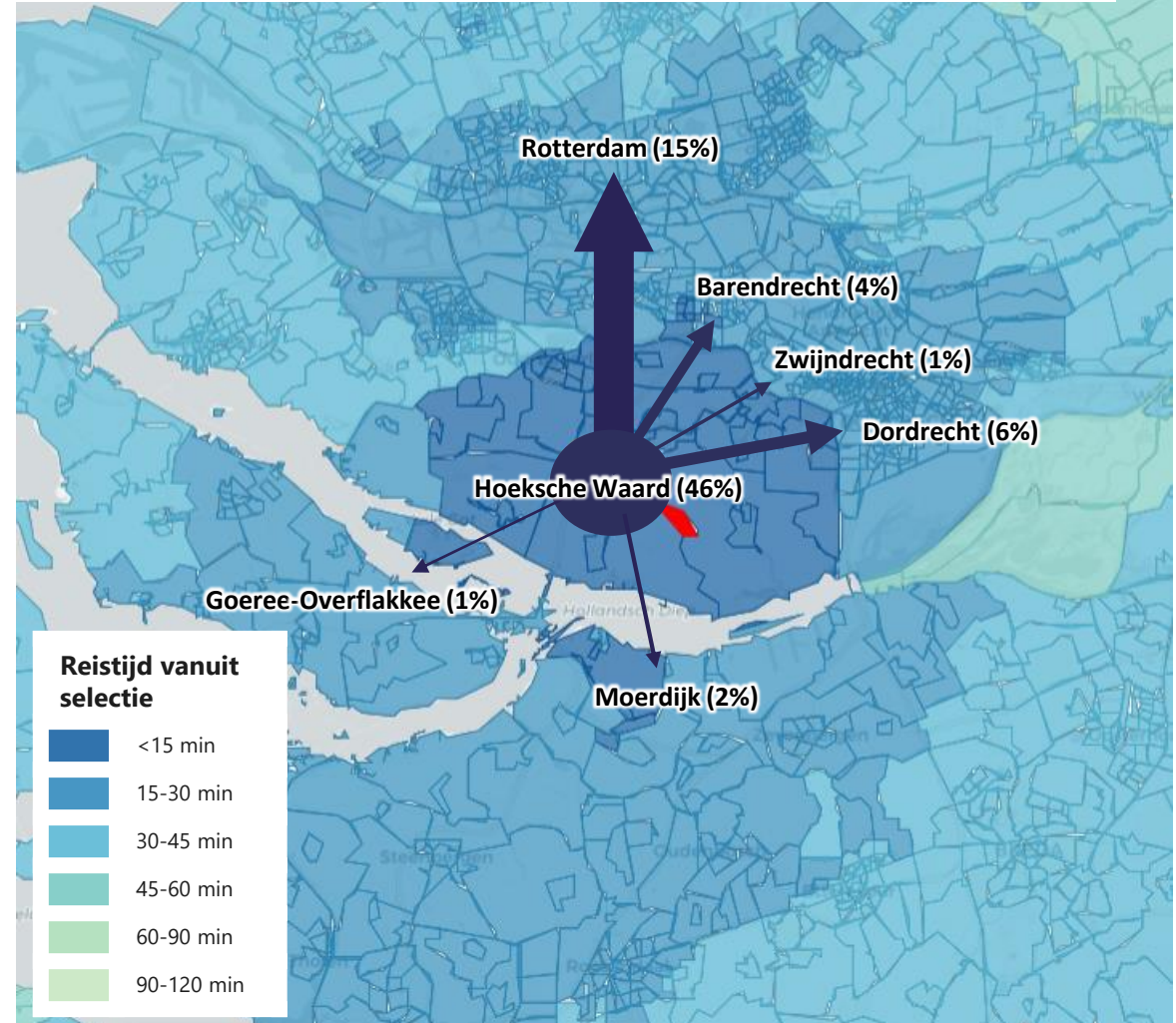
## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Auto bereikbaarheid

- De regionale autoverbindingen zijn beperkt doordat de Hoeksche Waard een eiland is. De verbindingen zijn:
- A29 Heinenoordtunnel, A29 Haringvlietbrug, N217 Kiltunnel en de veerpont naar Spijkenisse (Hekelingen).
- Door de gunstige ligging aan de A29 die het eiland doorkruist en voor een korte en snelle verbinding met de Rotterdamse regio zorgt, is dit een belangrijke en veelgebruikte regionale verbinding. In de Rotterdamse regio zijn ook bovenregionale voorzieningen en veel werkgelegenheid gelegen. Daardoor ligt het zwaartepunt wat betreft (extern gericht) autoverkeer logischerwijs ook in de richting van de Rotterdamse regio.
- De N217 zorgt voor een goede oost-westverbinding voor de noordrand van het eiland. Via de Kiltunnel is Dordrecht en de A16 makkelijk en snel te bereiken. Wel dient voor een passage van de Kiltunnel tol betaald te worden. Dit kan als drempel worden gezien. Ook kan dit meespelen in de locatiekeuze van bedrijven, waardoor bedrijven zich eerder elders vestigen.

### Bereikbaarheid & grootste stromen auto

Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel





## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Auto doorstroming

- Op veel wegen is de doorstroming goed. Ook in de ochtend- en avondspits kunnen automobilisten veelal goed doorrijden.
- Op de N217 en de A29 zijn er enkele trajecten waar de snelheid in de ochtend- en avondspits omlaag gaat en er filevorming kan optreden. Hierin is een duidelijke spitsrichting zichtbaar: 's ochtends richting A29/Rotterdam, 's avonds richting 'huis.'
- De A29 kende afgelopen tijd beperkingen (en daardoor vertragingen) rond de Haringvlietbrug en Heinenoordtunnel door constructieve risico's en renovatiewerkzaamheden. De verwachting is dat deze beide in 2024 zijn opgelost en afgerond, en deze verbindingen weer normaal kunnen functioneren en het verkeer goed kan doorstromen. Wel gaat de Haringvlietbrug vanaf begin 2024 buiten de spitsen weer open voor pleziervaart.
- Ook laten deze afgelopen jaren zien dat de Hoeksche Waard kwetsbaar is als de regionale verbindingen niet beschikbaar zijn. De druk op alternatieve routes neemt dan fors toe, met lange vertragingen tot gevolg.







## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Reistijdbetrouwbaarheid

- Het aantal regionale verbindingen van/naar de Hoeksche Waard is beperkt. Daardoor staat in geval van grootschalige werkzaamheden of calamiteiten het wegennet onder druk. Bij een verstoring zijn er vaak niet veel alternatieve regionale routes, waardoor alternatieve routes snel vastlopen. Dit kan tot forse vertragingen en meer onvoorspelbare reistijden leiden. Enige vertraging is niet meteen erg, zolang mensen het goed in kunnen schatten en er rekening mee kunnen houden.
- De A29 vanaf de Haringvlietbrug tot aan de aansluiting Oud-Beijerland (N217) is in de ochtendspits een knelpunt op het gebied van reistijdbetrouwbaarheid. In de avondspits is hier geen knelpunt zichtbaar.
- De A29 in zuidelijke richting is juist in de avondspits wat onbetrouwbaarder (vanuit Rotterdam tot afrit Oud-Beijerland), al is geen sprake van een knelpunt wat betreft de streefsnelheid. Op dit wegvak is de doorstroming op veel dagen goed, maar er zijn enkele dagen dat de doorstroming slecht is, waardoor de reistijd kan fluctueren.

## Betrouwbaarheid RVM-wegen (ochtendspits)

*Knelpuntenanalyse en reistijd-betrouwbaarheid wegennetwerk Zuid-Holland 2019*



## Betrouwbaarheid RVM-wegen (avondspits)

*Knelpuntenanalyse en reistijd-betrouwbaarheid wegennetwerk Zuid-Holland 2019*



*Planningstijdindex = 90e percentiel gedeeld door de mediaan van een reistijdverdeling*  
*Betrouwbaar als planningstijdindex > 1,5, dus als een reiziger op een traject anderhalf keer de verwachte reistijd moet inplannen om in 90% van de gevallen op tijd aan te komen.*

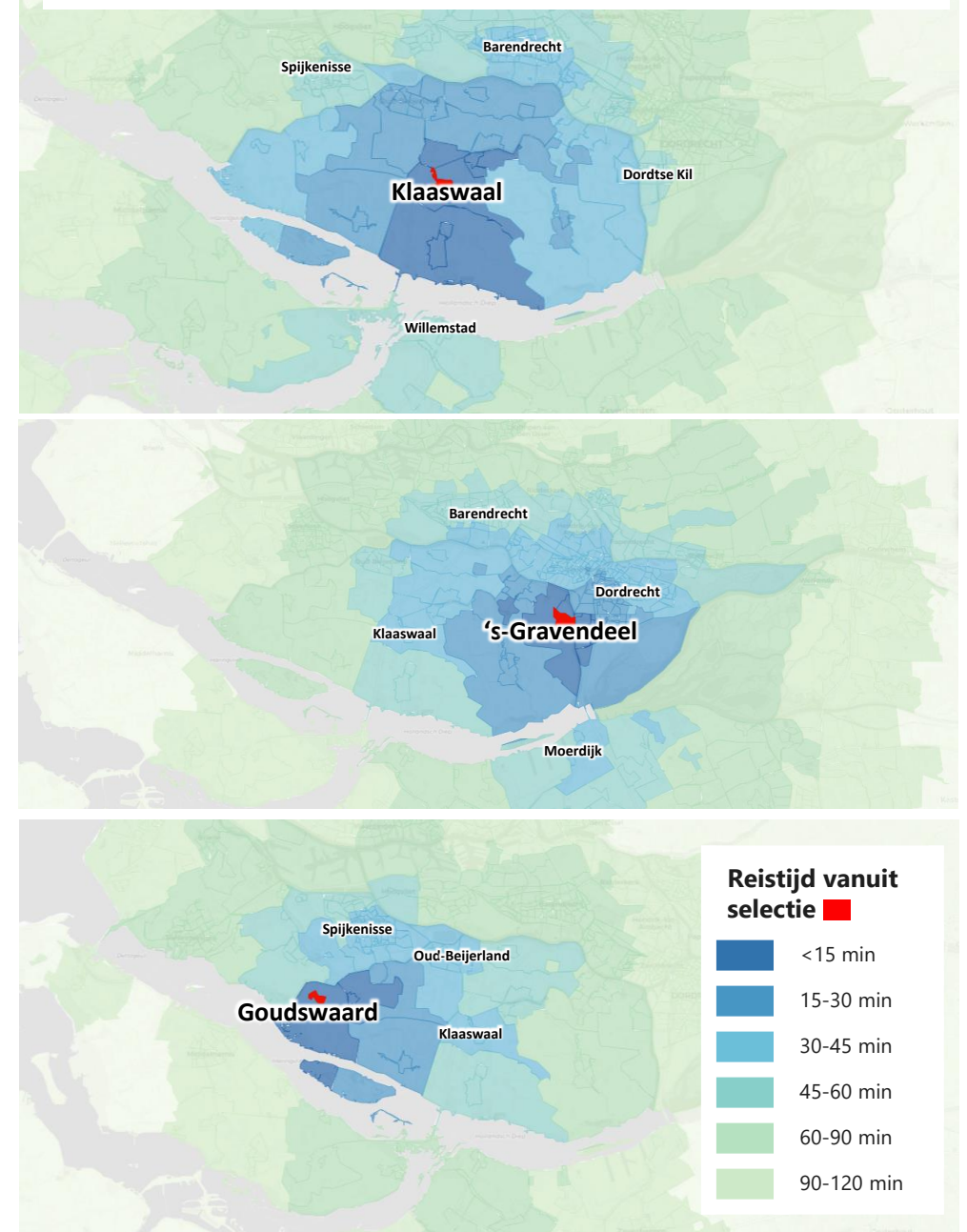
# REGIONALE BEREIKBAARHEID

## Fiets (1/2)

- Het gebied dat per fiets te bereiken is vanuit de Hoeksche Waard is fors kleiner dan dat van de auto, en sterk afhankelijk van de locatie binnen de Hoeksche Waard. Vanuit Klaaswaal is binnen 45 minuten de gehele Hoeksche Waard en Barendrecht te bereiken. Vanuit Goudswaard zijn binnen dezelfde tijd Oud-Beijerland, Klaaswaal en een deel van Spijkenisse te bereiken. Vanuit 's-Gravendeel zijn juist grote delen van Dordrecht per fiets te bereiken.
- De gespreide ligging van de dorpen en het beperkte aantal oeververbindingen maakt dat het aantal bestemmingen dat per fiets te bereiken is binnen acceptabele afstand soms beperkt is. Daardoor is de fiets lang niet voor iedereen en elke verplaatsing een alternatief.
- De meeste fietsverplaatsingen zijn ritten over korte afstand binnen de eigen gemeente (84%). Slechts 16% van de fietsritten is een externe verplaatsing (buiten gemeente). De meeste externe fietsritten gaan richting Rotterdam, Barendrecht en Dordrecht. Andere gemeenten liggen veelal te ver weg, waardoor op deze relaties nauwelijks gefietst wordt.

### Bereikbaarheid per fiets vanuit verschillende dorpen

Bron: Mobiliteitspectrum 2020





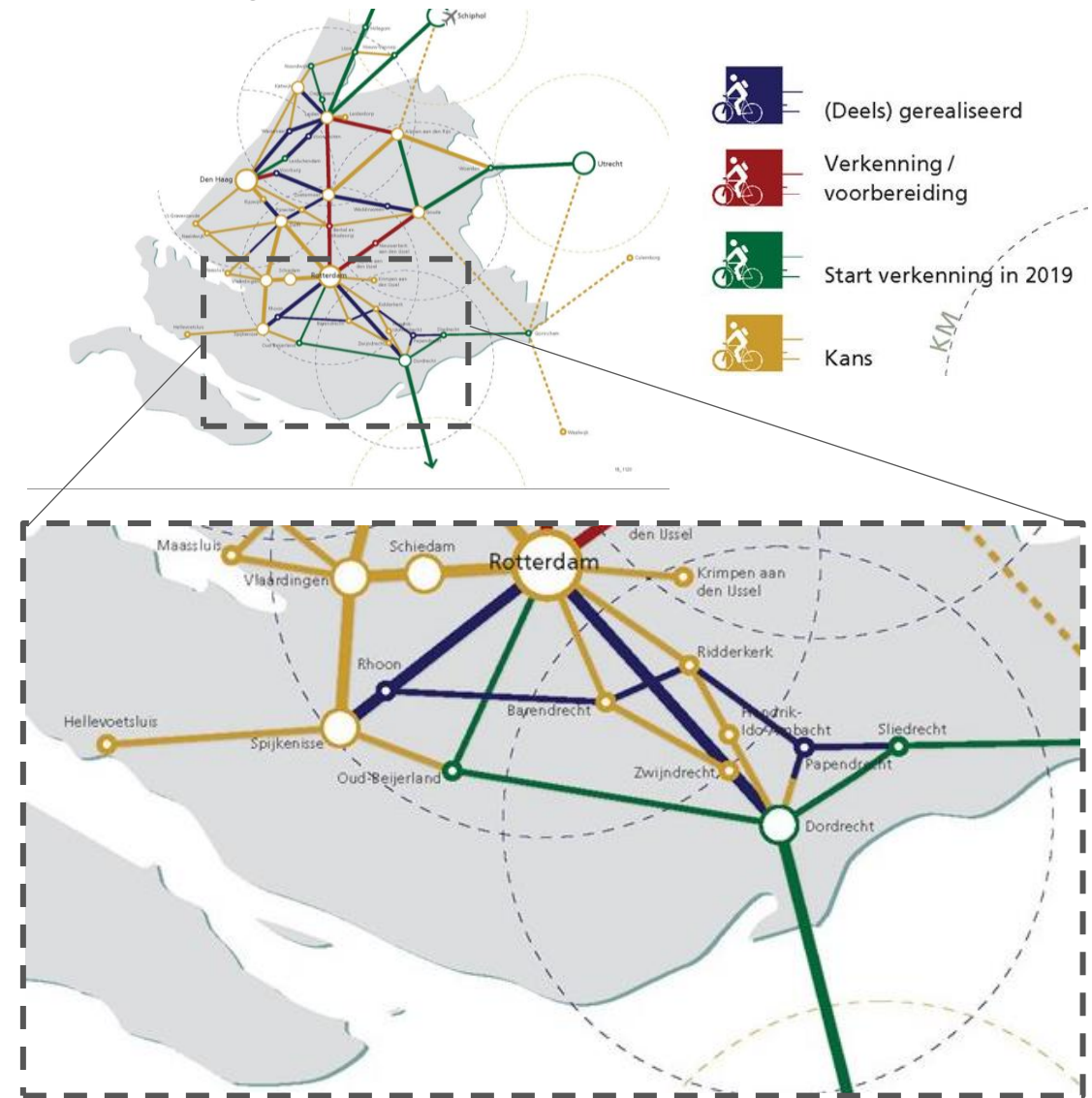
# REGIONALE BEREIKBAARHEID

## Fiets (2/2)

- De Hoeksche Waard is op dit moment nog niet ontsloten door regionale doorfietsroutes. Wel zijn er vaste fietsverbindingen naar buurgemeenten via de Heinenoordtunnel, Kiltunnel, Haringvlietbrug. Ook zijn er diverse veerponten waar fietsers gebruik van kunnen maken.
- Provincie Zuid-Holland heeft in 2019 een toekomstagenda snelfietsroutes opgesteld, waarin de ambitie is vastgelegd om te werken aan een provinciaal netwerk van regionale doorfietsroutes.
- In deze agenda zijn drie doorfietsroutes opgenomen die een relatie met de Hoeksche Waard hebben, en in het bijzonder Oud-Beijerland. Op deze routes kunnen echter ook andere dorpen zijn/worden aangesloten.
  - Oud-Beijerland – Barendrecht – Rotterdam zuid
  - Oud-Beijerland – Dordrecht
  - Oud-Beijerland – Spijkenisse
- Voor de fietsverbindingen naar Rotterdam Zuid en Dordrecht is reeds een verkenning gedaan naar mogelijke tracés en gewenste maatregelen om deze op doorfietskwaliteit te krijgen.

### Netwerk gewenste doorfietsroutes Zuid-Holland

Bron: Toekomstagenda snelfietsroutes Provincie Zuid-Holland



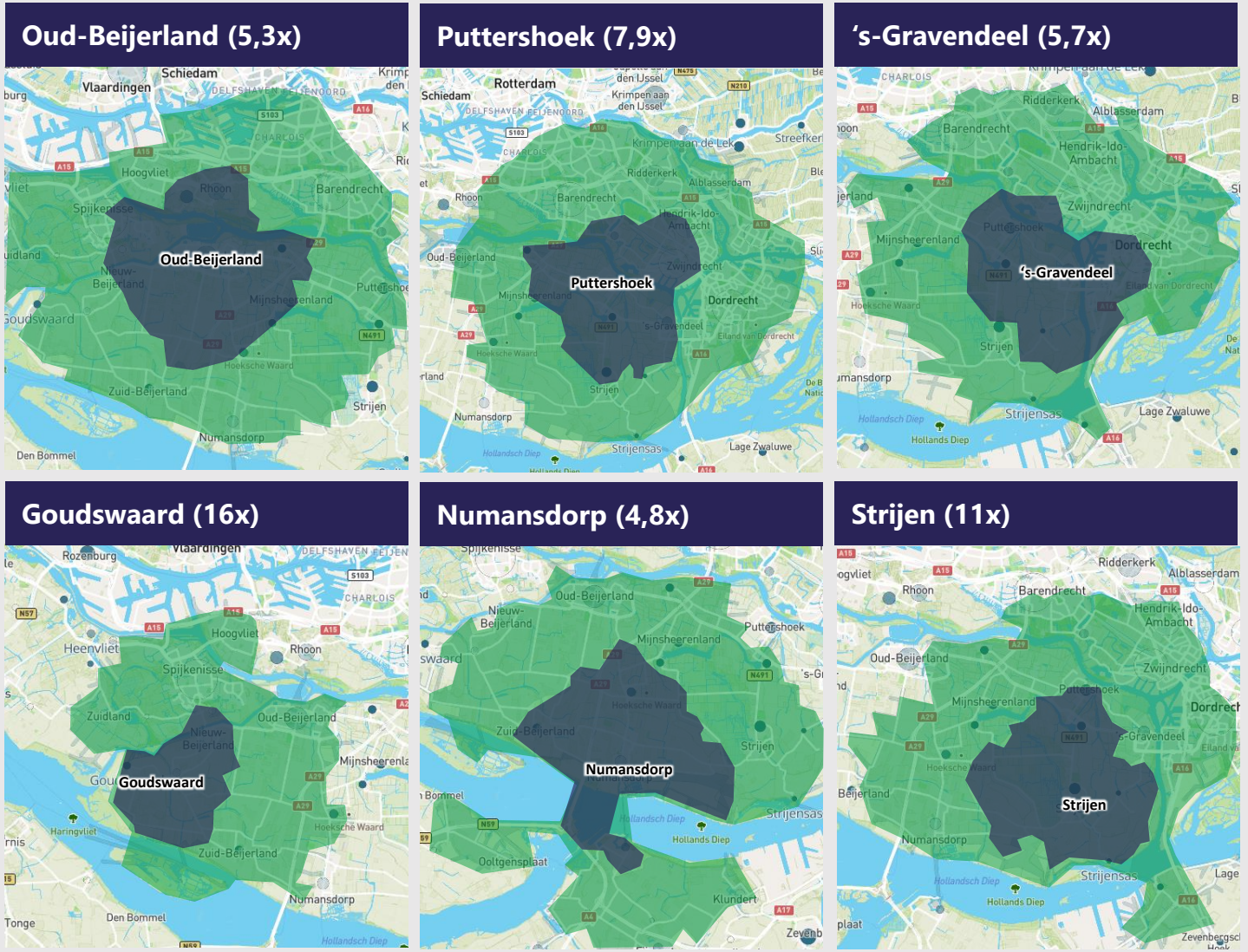
# REGIONALE BEREIKBAARHEID

## Potentie E-bike

- Op een elektrische fiets (e-bike) zijn veel makkelijker grotere afstanden (veelal tot 15 km) af te leggen dan op een reguliere fiets. Daardoor zijn binnen dezelfde reistijd voor inwoners vanuit bijvoorbeeld Goudswaard tot wel 16x meer adressen te bereiken per e-bike dan met een normale fiets.
- De verdere opkomst van de e-bike kan dan ook tot meer fietsgebruik leiden, en vaker een reëel alternatief vormen voor de auto.
- De gemeente kan het gebruik van de fiets/e-bike stimuleren door goede en veilige fietsroutes, veilige stallingsvoorzieningen en laadpunten op strategische plekken.

### E-bike factor (aantal x meer adressen die bereikt kunnen worden met de e-bike)

Bron: ebikeproof.nl

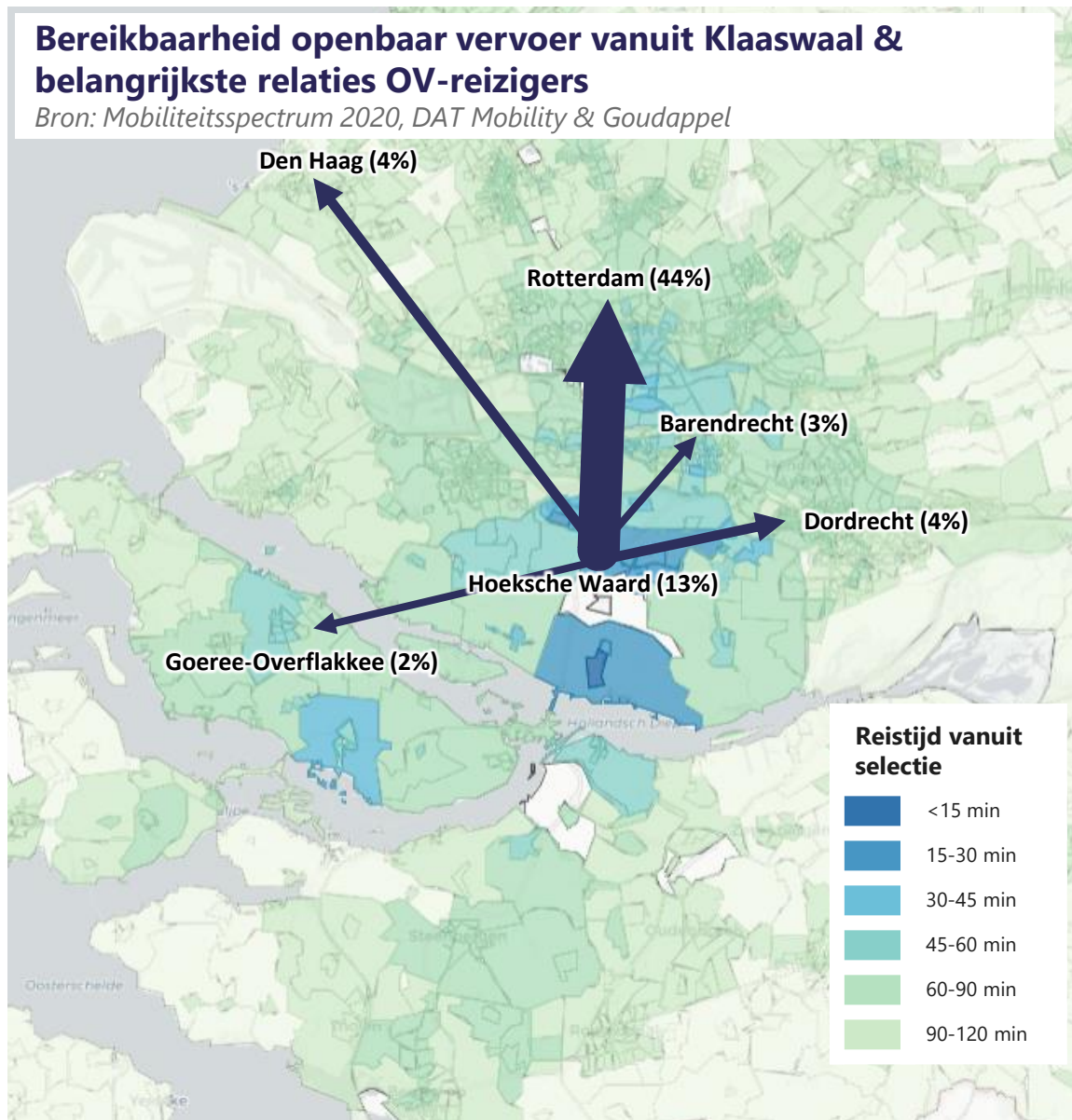




# REGIONALE BEREIKBAARHEID

## Openbaar vervoer (1/2)

- Het OV-netwerk van de Hoeksche Waard kent vier belangrijke regionale hoofdassen waar frequent OV-bussen rijden:
  - Rotterdam-Zuid <-> Oud-Beijerland
  - Rotterdam-Zuid <-> Numansdorp (via busstation Heinenoord)
  - Rotterdam-Zuid <-> Dordrecht (via Heinenoord, Maasdam, 's-Gravendeel)
  - RNet Rotterdam-Zuid <-> Goeree-Overflakkee (halte Numansdorp)
- De grootste reizigersstroom is op Rotterdam gericht, zo'n 44% van alle OV-reizigers heeft daar een herkomst of bestemming. Slechts 13% van de OV-ritten zijn intern binnen de gemeente.

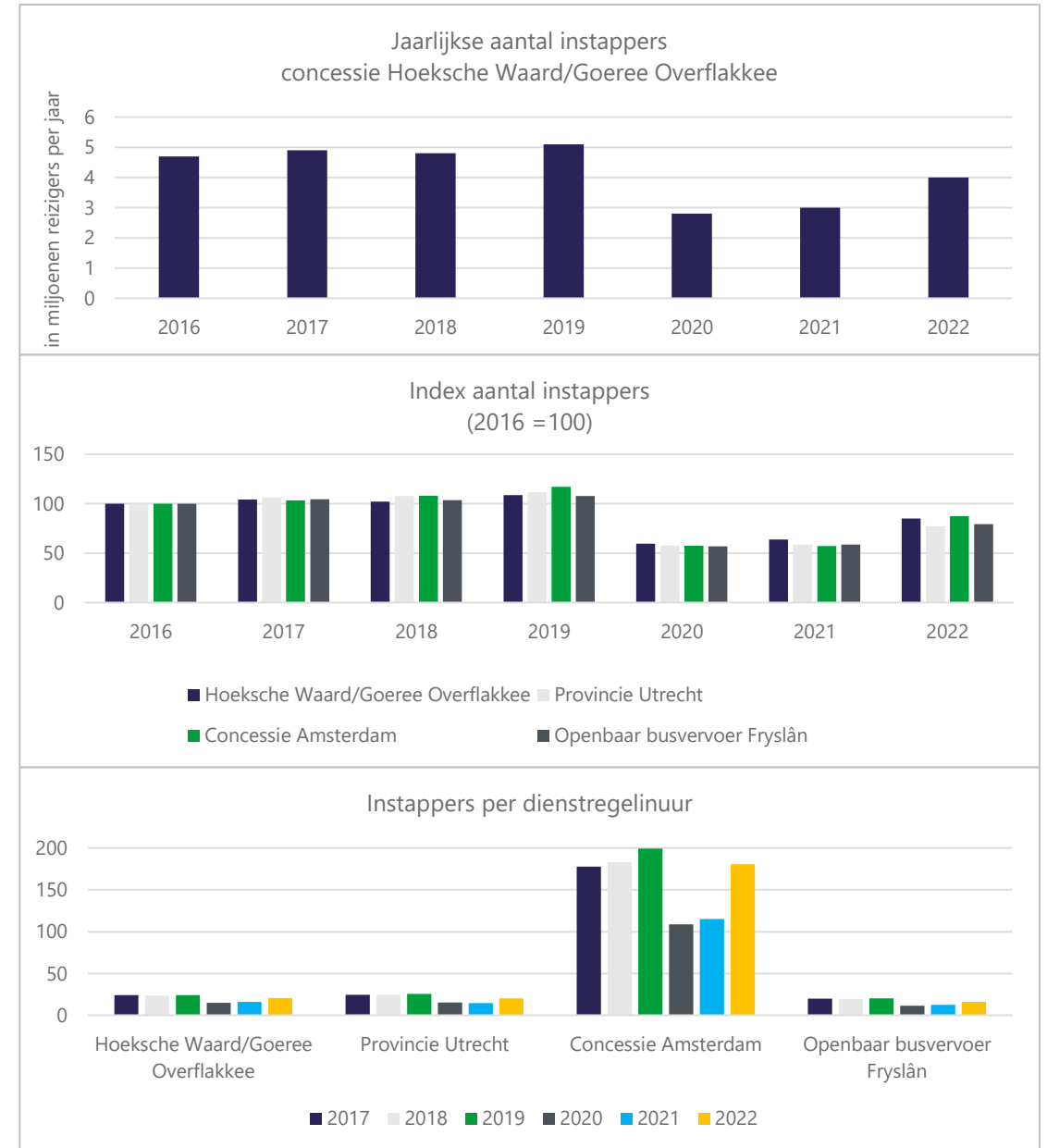




## REGIONALE BEREIKBAARHEID

# Openbaar vervoer (2/2)

- Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard wordt uitgevoerd door Connexxion in opdracht van provincie Zuid-Holland. De huidige concessie loopt tot 2025. De provincie is bezig met het voorbereiden van de aanbesteding voor de nieuwe concessie.
- Gemeente Hoeksche Waard heeft dus niet direct zeggenschap over het openbaar vervoer, maar is wel een belangrijke belanghebbende en gesprekspartner voor de provincie.
- Sinds corona staat de exploitatie van het OV wel onder druk. Het aantal reizigers is nog niet op het niveau van voor corona. In 2022 waren er zo'n 10% minder reizigers dan in 2019. Daarmee is het aantal reizigers overigens al meer op niveau dan in andere concessies, zoals provincie Utrecht en Friesland. Dit komt mogelijk doordat relatief veel scholieren en studenten hier gebruik van maken, en sneller zijn teruggekeerd dan werkenden.
- Qua betaalbaarheid wordt vaak gekeken naar het aantal instappers per dienstregelingsuur, dat ligt voor de concessie HW-GO ongeveer op gelijk niveau als provincie Utrecht en Friesland





# B3

## Lokale bereikbaarheid

## LOKALE BEREIKBAARHEID

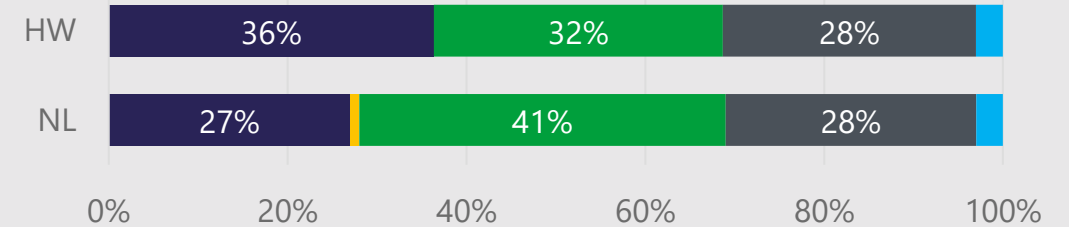
# Vervoerwijzekeuze

- Binnen de gemeente wordt relatief veel gebruik gemaakt van de auto: meer dan een derde van alle verplaatsingen tot 5 km wordt gemaakt met de auto. Bij verplaatsingen tussen de 5-15km is dit bijna 75%. Het autogebruik ligt daarmee hoger dan het landelijk gemiddelde.
- De keerzijde hiervan is dus ook dat er minder wordt gelopen, gefietst en van het OV gebruik wordt gemaakt. Voor een deel komt dat natuurlijk ook door het aanbod van openbaar vervoer. Echter, korte afstanden tot 5 km en 15 km zijn ook goed per fiets te maken, ook voor dunner bevolkte en meer landelijke gebieden. Daarom zien we een belangrijke opgave in het stimuleren van het fietsgebruik. Fietsen heeft namelijk veel voordelen (gezond, duurzaam en ruimte-efficiënt) ten opzichte van de auto (uitstoot, hinder, verkeersveiligheid).

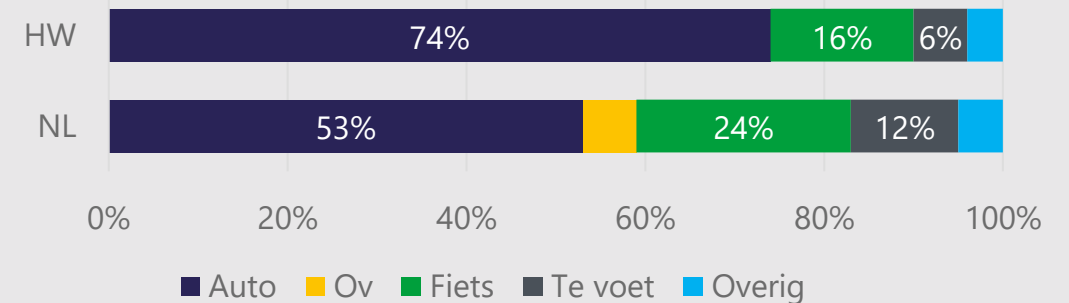
### Verplaatsingen binnen de gemeente per modaliteit

Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN 2018-2019)

#### Verplaatsingen binnen de gemeente tot 5 km



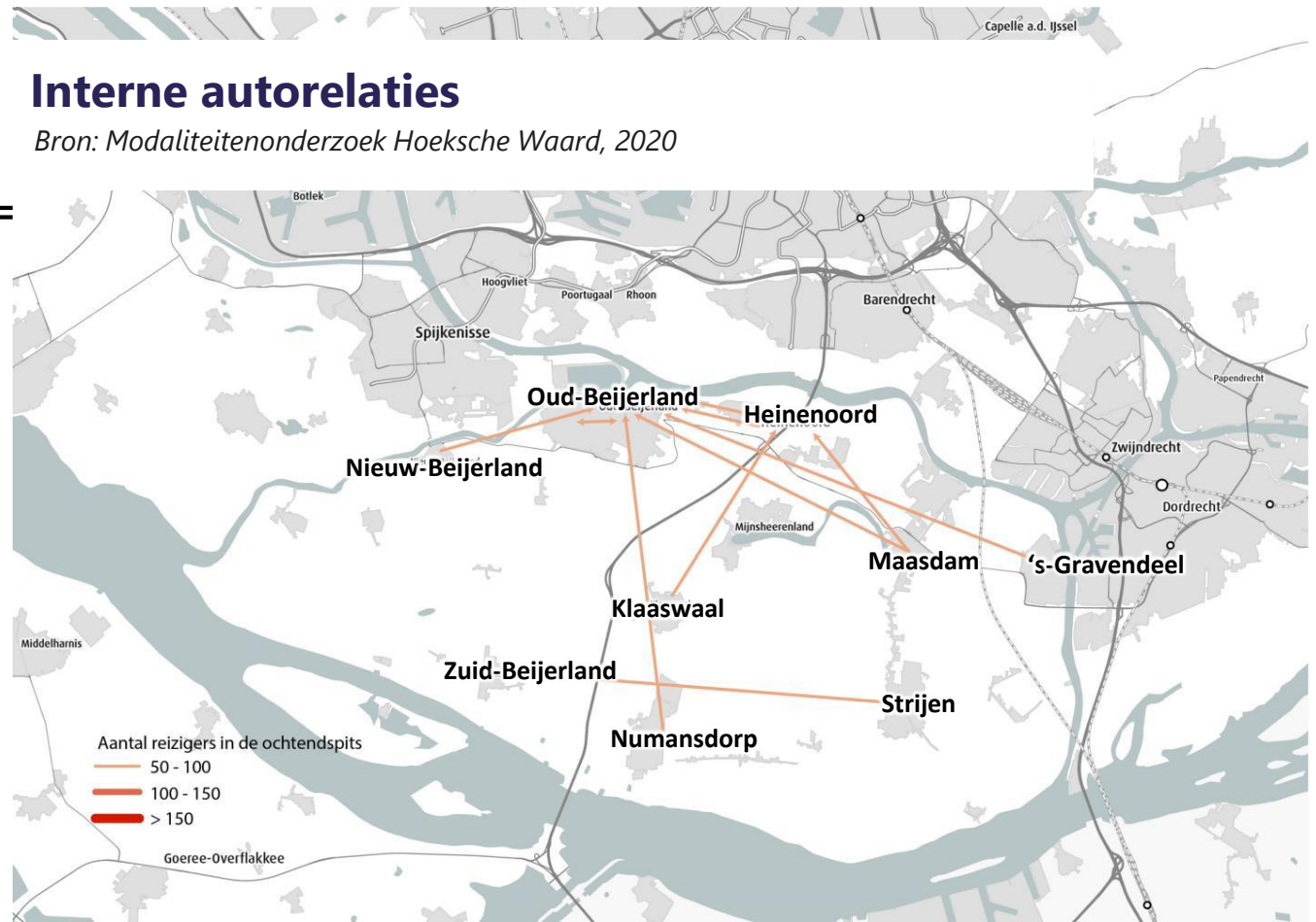
#### Verplaatsingen binnen de gemeente 5-15 km



# LOKALE BEREIKBAARHEID

## Auto

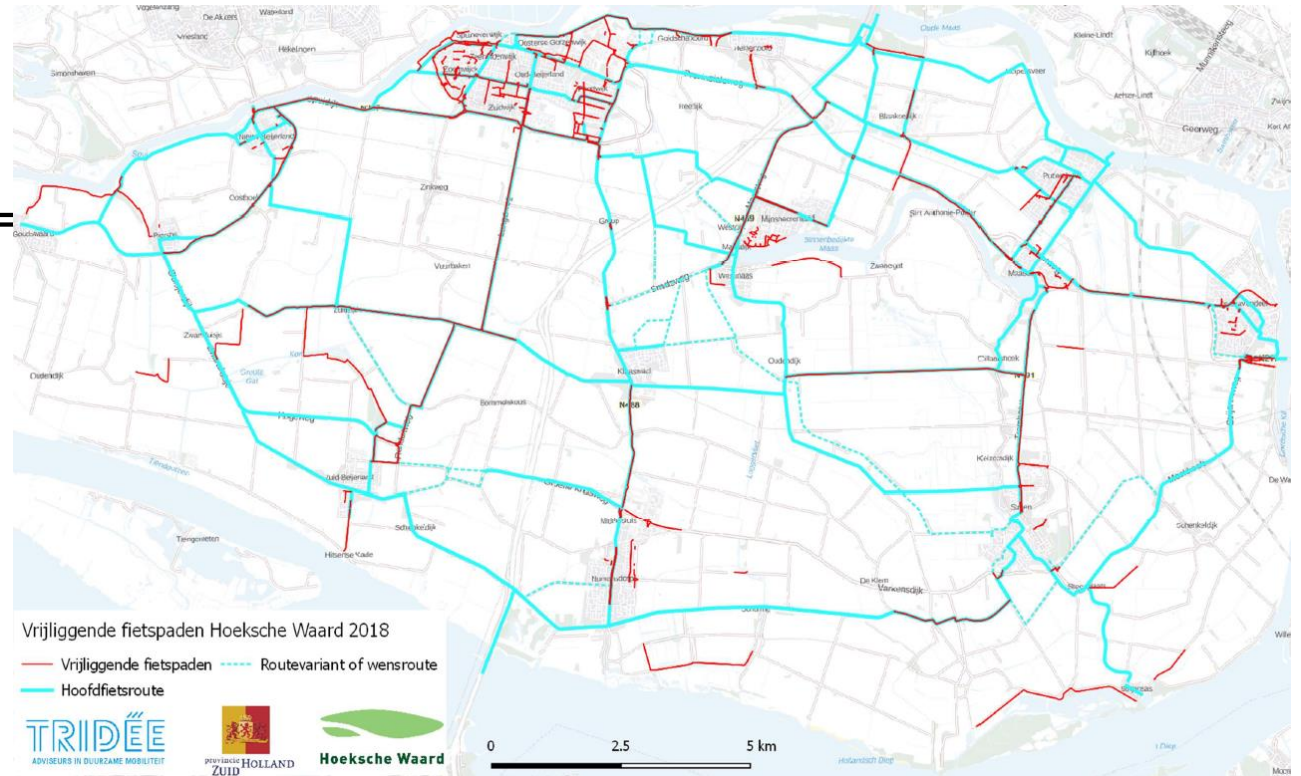
- Relatief veel van de interne verplaatsingen binnen de Hoeksche Waard die met de auto worden gemaakt hebben een relatie met Oud-Beijerland.
- Oud-Beijerland heeft als grootste dorp een bovenlokaal aanbod aan voorzieningen, diverse werklocaties met werkgelegenheid, en hier zijn ook 4 van de 5 middelbare scholen gelegen.
- Verder valt ook Heinenoord (inclusief Blaaksedijk) op als een locatie met relatief veel herkomsten of bestemmingen van interne autoritten. Vermoedelijk komt dit door de bedrijven die hier zijn gelegen en werkgelegenheid bieden.



# LOKALE BEREIKBAARHEID

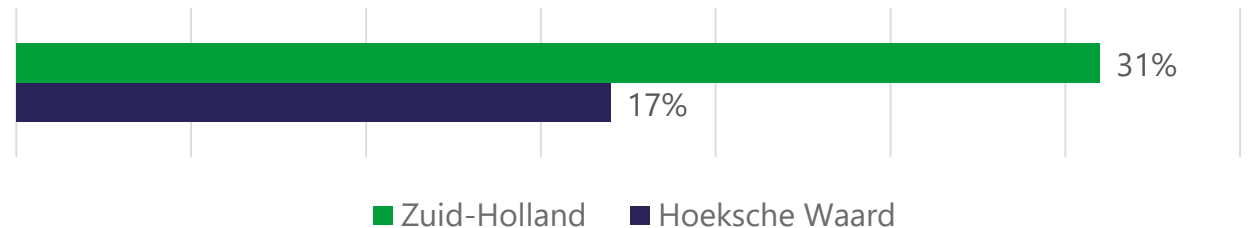
## Fiets

- Er zijn een beperkt aantal vrijliggende of gescheiden fietspaden. Op veel fietsroutes is sprake van menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- Binnen de dorpen zijn er hier en daar vrijliggende fietspaden, maar tussen de dorpen ontbreken die vaak.
- Hoofd fietsroutes gaan geregeld over krappe dijk- en polderwegen (limiet 60 km/u) waar ook landbouwverkeer en ander gemotoriseerd verkeer rijdt.
- Uit het fietsplan blijkt verder dat er beperkte voorzieningen voor elektrische fietsen zijn, zoals oplaadpunten of (beveiligde) fietsenstallingen.



### Percentage fietsroutes vrijliggend/gescheiden van autoverkeer

Bron: CBS





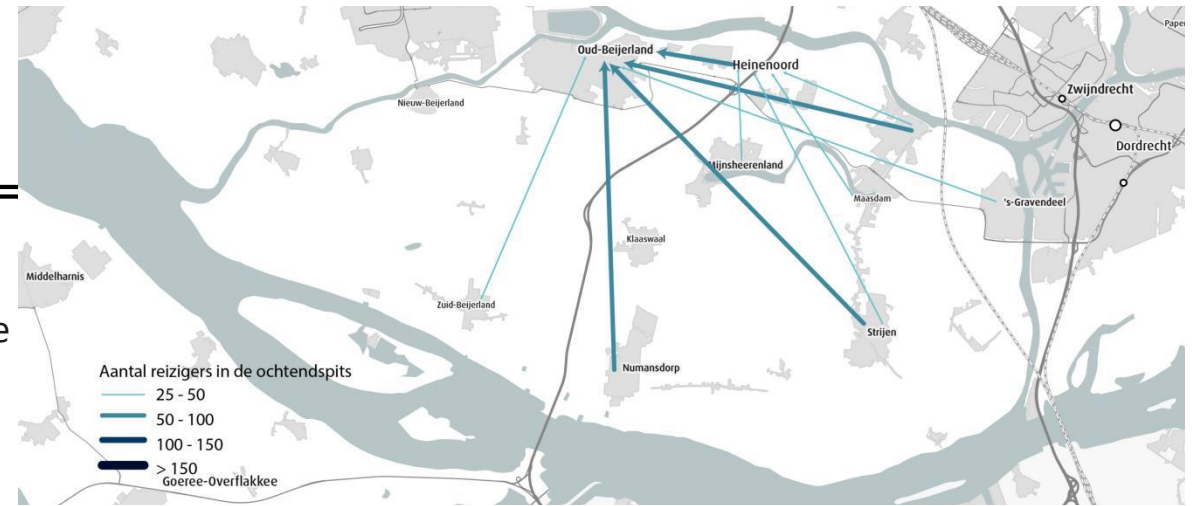


## LOKALE BEREIKBAARHEID

- Het OV-gebruik voor interne verplaatsingen binnen de Hoeksche Waard is beperkt (13% van OV-ritten is intern). De meeste interne OV-verplaatsingen zijn gericht op Oud-Beijerland, waar de meeste voorzieningen zijn gelegen.
- Het openbaar vervoer rijdt met name door de dorpen. Het buitengebied is heel beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer. De kaart hiernaast geeft de halte-locaties weer en de ontsluitingskwaliteit per halte. Diverse buurtschappen worden helemaal niet bediend door OV of slechts beperkt (minder dan 1x per uur), dit betreft onder andere Goidschalxoord, Schenkeldijk, Schuring.
- Ook de OV bereikbaarheid van de werkgebieden is vaak slecht, omdat de bushalte op afstand is gelegen en/of bussen niet vaak rijden (zoals bedrijventerrein Boonsweg).

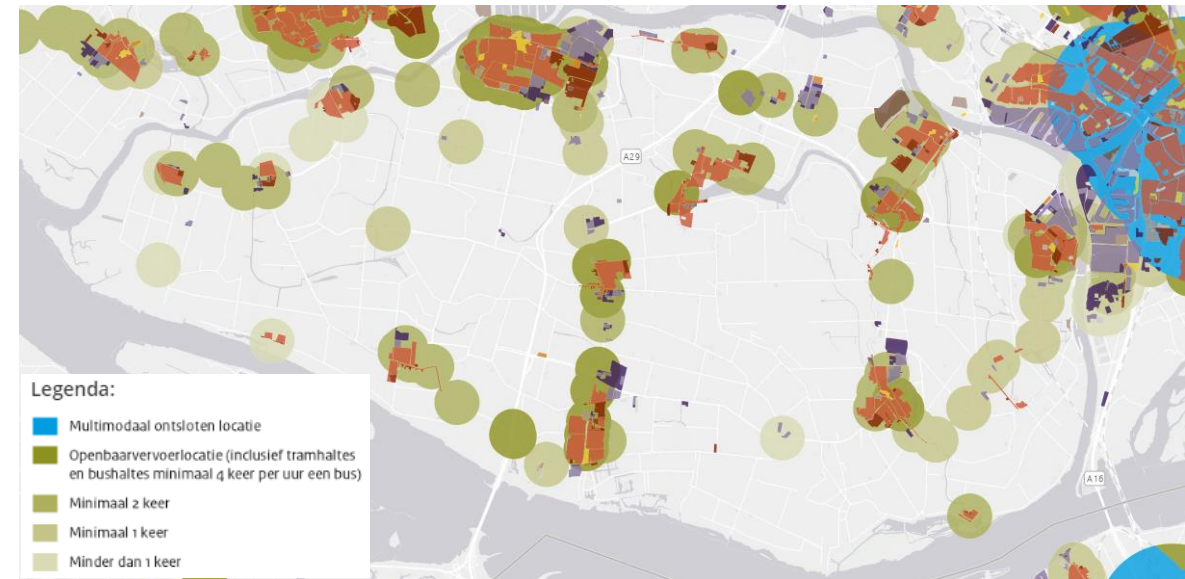
## OV-reizigers op interne relaties

Bron: Modaliteitenonderzoek Hoeksche Waard (2020)



## Ontsluitingskwaliteit openbaar vervoer

Bron: PBL, Atlas van de Regio (2020)



# LOKALE BEREIKBAARHEID

## Doelgroepenvervoer

- In de Hoeksche Waard zijn er diverse (aanvullende) mobiliteitsdiensten waar diverse doelgroepen gebruik van kunnen maken: Wielewaal, Automaatje, WMO en regulier OV.
  - Wielewaal biedt binnen de 5 grootste dorpen een "taxi" dienst aan die gerund wordt door vrijwilligers. ANWB AutoMaatje biedt een vervoersdienst waarbij vrijwilligers tegen een geringe vergoeding minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. WMO is ondersteuning vanuit de gemeente zodat mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis kunnen wonen, wat ook het vervoer behelst voor diverse doeleinden en verschillende doelgroepen (onder andere leerlingen van speciaal onderwijs, gehandicapten, ouderen, minima).
- Inwoners die minder mobiel zijn en (tijdelijk) niet (meer) kunnen autorijden zijn afhankelijk van aanvullende mobiliteitsdiensten en mensen uit hun eigen omgeving om zich te verplaatsen en activiteiten buiten de deur te kunnen doen. Gebruik van regulier OV is lang niet altijd een optie vanwege verre loopafstanden of een matige verbinding. Door de verder vergrijzende bevolking neemt de druk en vraag naar aanvullende mobiliteitsdiensten toe, wat een druk legt op de financiering en toegankelijkheid hiervan.
- Doordat het vinden van vervoer (zowel fysiek als digitaal) lastig is haken mensen eerder af en wordt hun bewegingsvrijheid meer beperkt tot hun eigen directe leefomgeving.







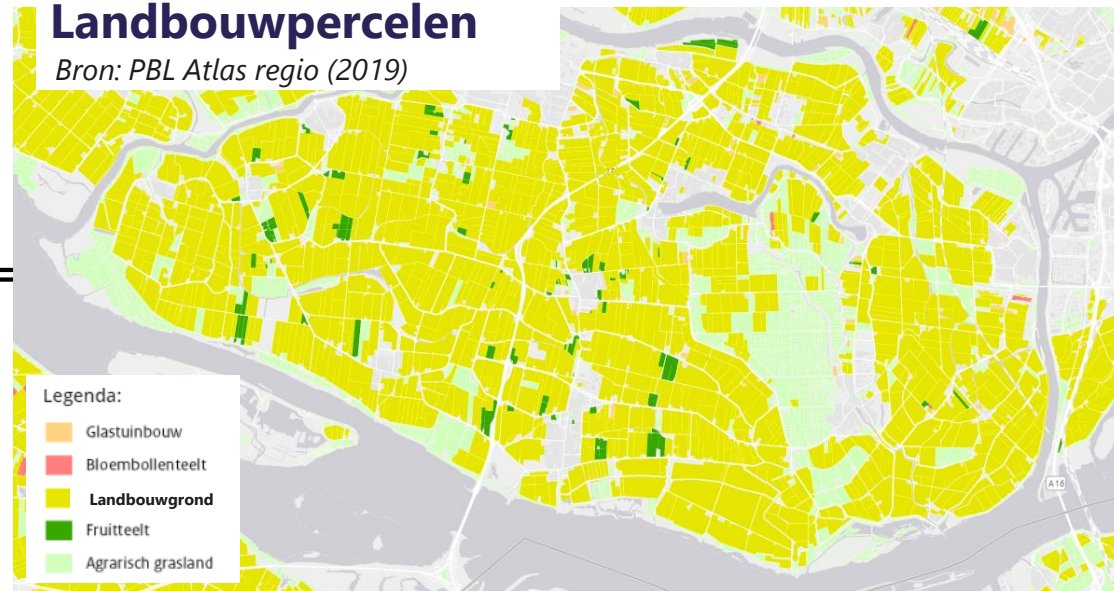
## LOKALE BEREIKBAARHEID

# Landbouwverkeer

- De Hoeksche Waard is van oudsher een landbouwgebied. Grote delen van het grondgebied zijn in gebruik voor intensieve grondgebonden landbouw voor de teelt van bv. aardappelen, granen, en suikerbieten.
- Voor de agrariërs is de bereikbaarheid van de percelen met grote landbouwvoertuigen van essentieel belang. Door het fijnmazige netwerk van dijk- en polderwegen zijn de verschillende percelen nu goed bereikbaar. Wel kunnen de grote landbouwvoertuigen ook voor hinder zorgen op bebouwde dijken en in woongebieden (trillinghinder, scheurvorming), en zorgt de combinatie van grote voertuigen met fietsers op smalle 60-km dijkwegen voor veiligheidsrisico's.
- In 2018 hebben de gemeente en de sector een netwerk met landbouwroutes afgesproken, waar veel (doorgaand) landbouwverkeer rijdt, om deze te stimuleren en knelpunten op deze routes op te lossen.

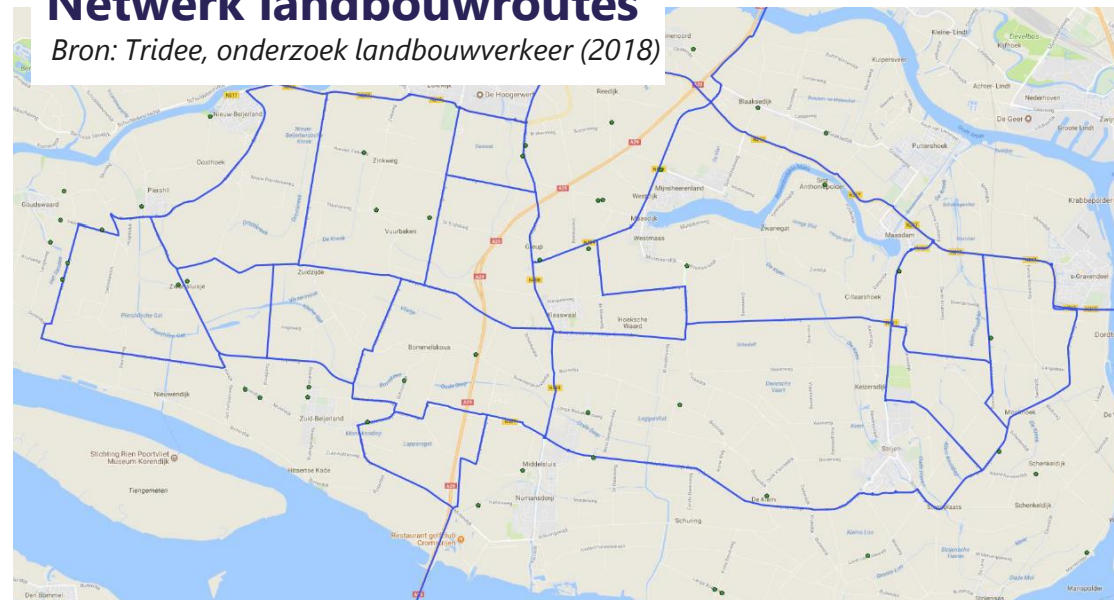
## Landbouwpercelen

Bron: PBL Atlas regio (2019)



## Netwerk landbouwroutes

Bron: Tridee, onderzoek landbouwverkeer (2018)





# Lopende infrastructuur projecten

- De gemeente werkt momenteel aan diverse infrastructuur projecten. De grootste zijn hiernaast op kaart weergegeven en betreft:
  - A. Tiengemetenpad (recreatieve fietsverbinding)
  - B. Fietspad polder Oudeland van Strijen
  - C. Bereikbaarheid Hoeksche Waard Zuidwest
  - D. Korteweg
  - E. Randweg Klaaswaal
  - F. Centrale as Numansdorp
  - G. Parallelweg tussen Maasdam en 's-Gravendeel
- Verder heeft de gemeente een regulier onderhoudsprogramma waarbij op basis van periodieke weginspecties wordt bepaald welke straten en wegen voor onderhoud in aanmerking komen.





# B4

## Leefomgeving

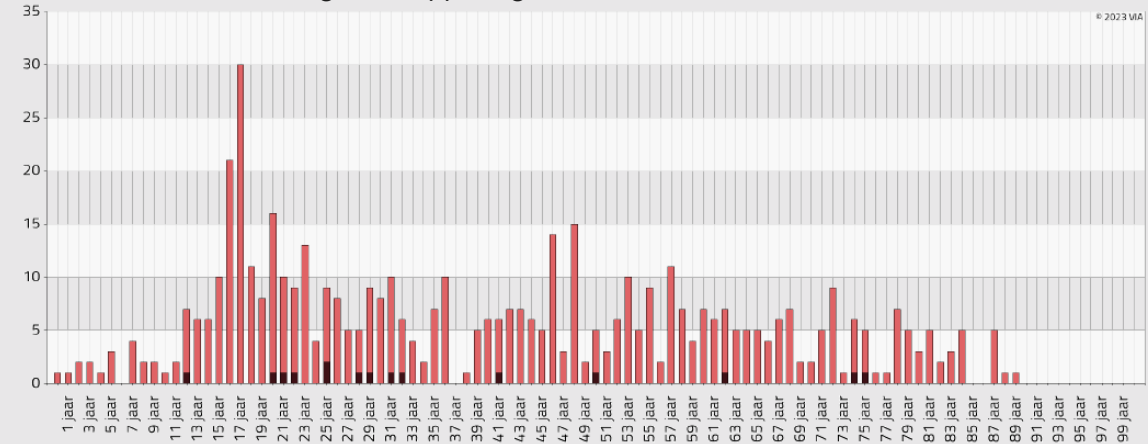
## LEEFOMGEVING

# Verkeersveiligheid (1/3)

- 29% van de verkeersslachtoffers valt onder jongeren tussen de 12 en 24 jaar. Deze leeftijdsgroep is bijna overal in Nederland oververtegenwoordigd bij verkeersongevallen. Deels omdat kinderen en tieners meer op de fiets zitten en kwetsbaar zijn, deels ook omdat zij verkeerssituaties minder goed kunnen inschatten.
- In veel andere gemeenten is – naast de piek van jongeren - ook in de oudere leeftijdsgroepen een piek te zien. In de Hoeksche Waard is dat niet het geval, mogelijk omdat ouderen minder vaak op de fiets stappen en vaker de auto gebruiken en/of meer aan huis gebonden zijn.
- 53% van de slachtoffers van verkeersongevallen valt in de groep kwetsbare vervoerswijzen (fietsers, voetgangers, bromfietzers).

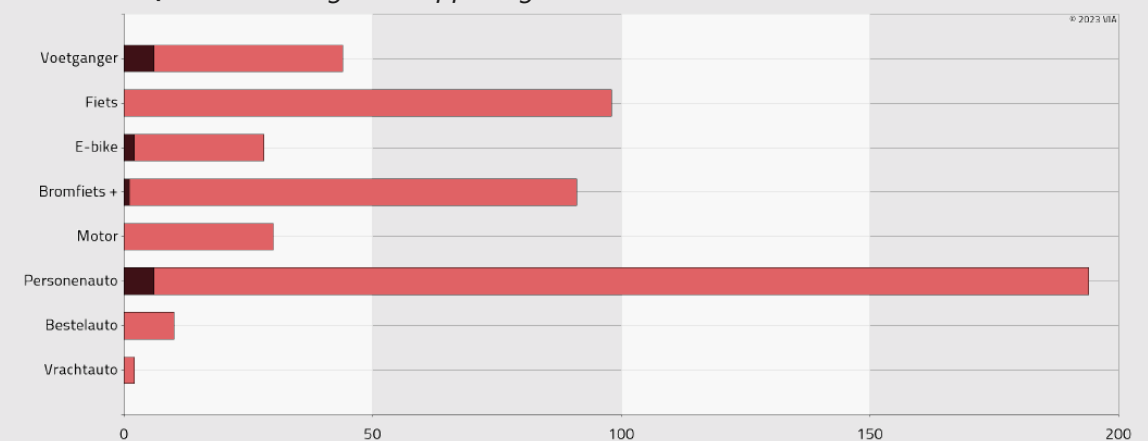
## Verkeersslachtoffers versus leeftijd

Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard 2018-2022



## Verkeersslachtoffers versus vervoerswijze

Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard 2018-2022

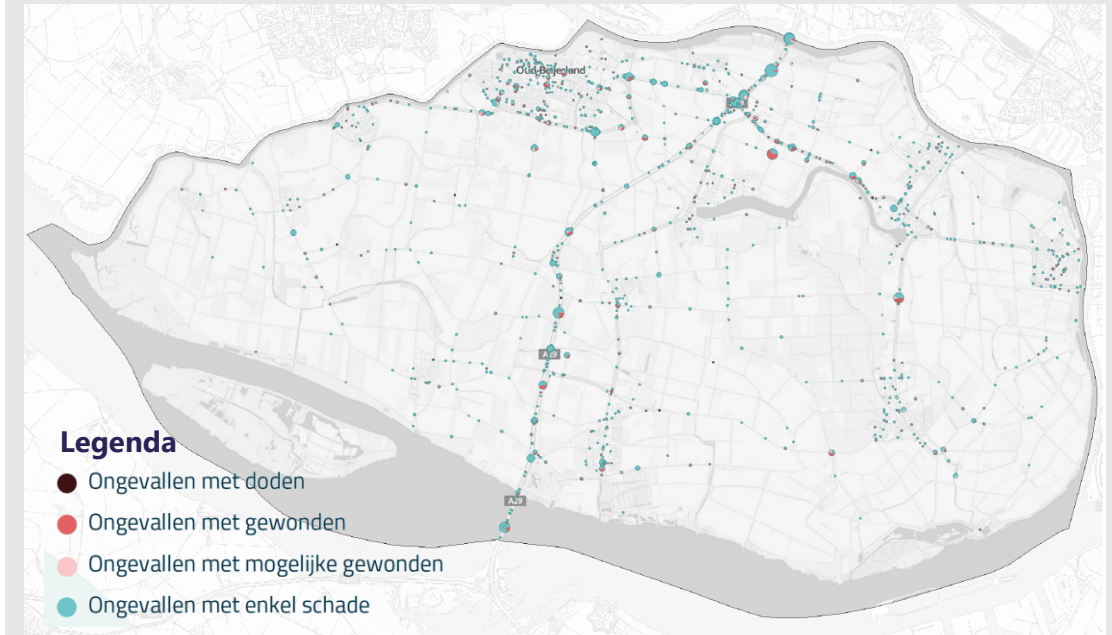


# Verkeersveiligheid (2/3)

- De meeste ongevallen vinden plaats binnen de dorpen waar veel menging is van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. De drukke wegen zonder adequate voorzieningen voor fietsers en voetgangers kennen de hoogste veiligheidsrisico's.
- Smalle dijkwegen zonder voorzieningen voor fietsers en voetganger kennen ook hogere risico's op verkeersongevallen mede door hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer en soms de combinatie met grote zware vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Juist op de 60km-wegen wordt vaak te hard gereden (bron: BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage).
- Tot slot, ook de N217 (80 km-weg) is niet overal goed ingericht conform de ontwerprichtlijn van het CROW. Op bepaalde delen rijdt landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, zijn er erfaansluitingen aanwezig, en heeft de weg een krap profiel (beperkte breedte, smalle berm tussen fietspad en rijbaan).

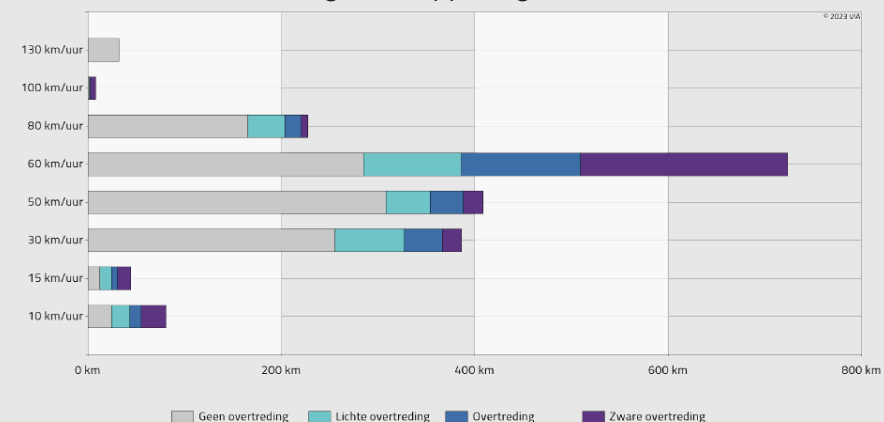
## Verkeersongevallenkaart met ongevallenconcentraties

Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard 2018-2022



## Snelheidsoverschrijding naar weglengte per limiet

Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard 2018-2022





## Verkeersveiligheid (3/3)

In de verkeersveiligheidsrapportage van BLIQ is een top 10 met meest onveilige wegvakken en kruispunten samengesteld. Daarvoor is voor ieder wegvak en ieder kruispunt een risico ingeschat op basis van historische ongevallen en snelheidsgedrag.

### 1 Top 10 onveilige wegvakken:

- N217 (1,8)
- Dorpsstraat, Sluisendijk (2)
- Zinkweg (3)
- Burgemeester de Zeeuwstraat (centrale as Numansdorp) (4,5)
- Blaakseweg/Romeinse weg (6)
- Beneden Oostdijk (7)
- Beijerlandsedijk (9)
- Kostverlorendijk/Zuidzijdsedijk (10)

### 1 Top 10 onveilige kruispunten:

- Achterweg, Blaakseweg, Romeinseweg (1)
- Cillaars wegje, Hoekseweg, N491(2)
- Burgemeester de Zeeuwstraat, Hoekstraat, Voorstraat (3)
- Burgemeester de Zeeuwstraat, Vlielandersstraat, Wethouder vd Veldenweg (4)
- Beneden Oostdijk, Poortlaan (5)
- Beneden Oostdijk, Sportlaan (6)
- Oudendijk, Varkensdijk (7)
- 1<sup>e</sup> Kruisweg, Stougjesdijk (8)
- Rembrandtstraat, Zinkweg (9)
- Oud-Cromstrijensedijk OZ, Molendijk (10)

## Risicobeoordeling wegen Hoeksche Waard

Bron: BLIQ verkeersveiligheidsrapportage 2018-2022



## LEEFOMGEVING

# Verkeersveiligheid fiets (1/2)

- Door de provincie en de fietsersbond is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op hoofdfietsroutes. Voor iedere hoofdfietsroute is het veiligheidsrisico (safety performance index: SPI) bepaald.
- In het buitengebied gaan veel hoofdfietsroutes over 60 km/u-wegen waar fietsers gemengd op de rijbaan rijden samen met gemotoriseerd verkeer (personenauto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer). Deze routes kennen een verhoogd veiligheidsrisico.
- Binnen de dorpen zijn er naast tal van lokale veiligheidsknelpunten ook relatief veel 50km/u-wegen die niet optimaal zijn ingericht met vrijliggende fietspaden. Fietsers rijden hier op (soms smalle) fietsstroken naast een drukke stroom gemotoriseerd verkeer.
- Dat geeft een verhoogd veiligheidsrisico voor fietsers, en daardoor kent de Hoeksche Waard een relatief slechte fietsveiligheid ten opzichte van andere gemeenten in provincie Zuid-Holland.

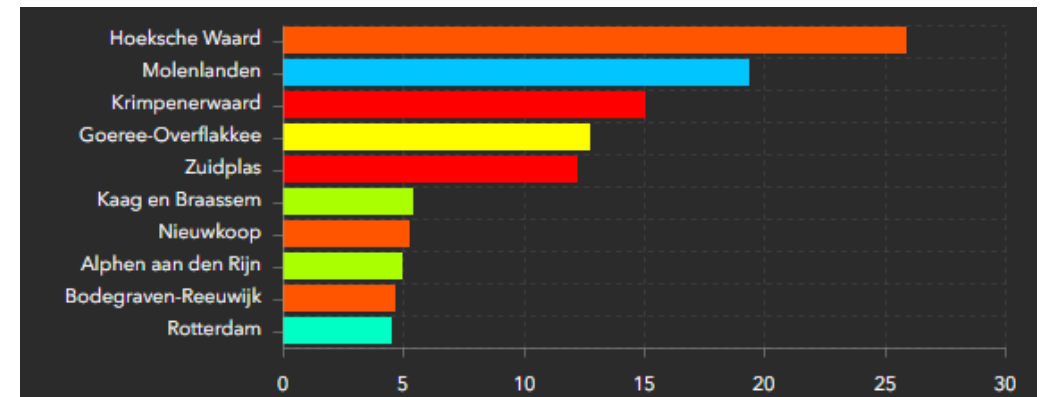
## Veiligheidsrisico van hoofdfietsroutes

Bron: Provincie Zuid-Holland



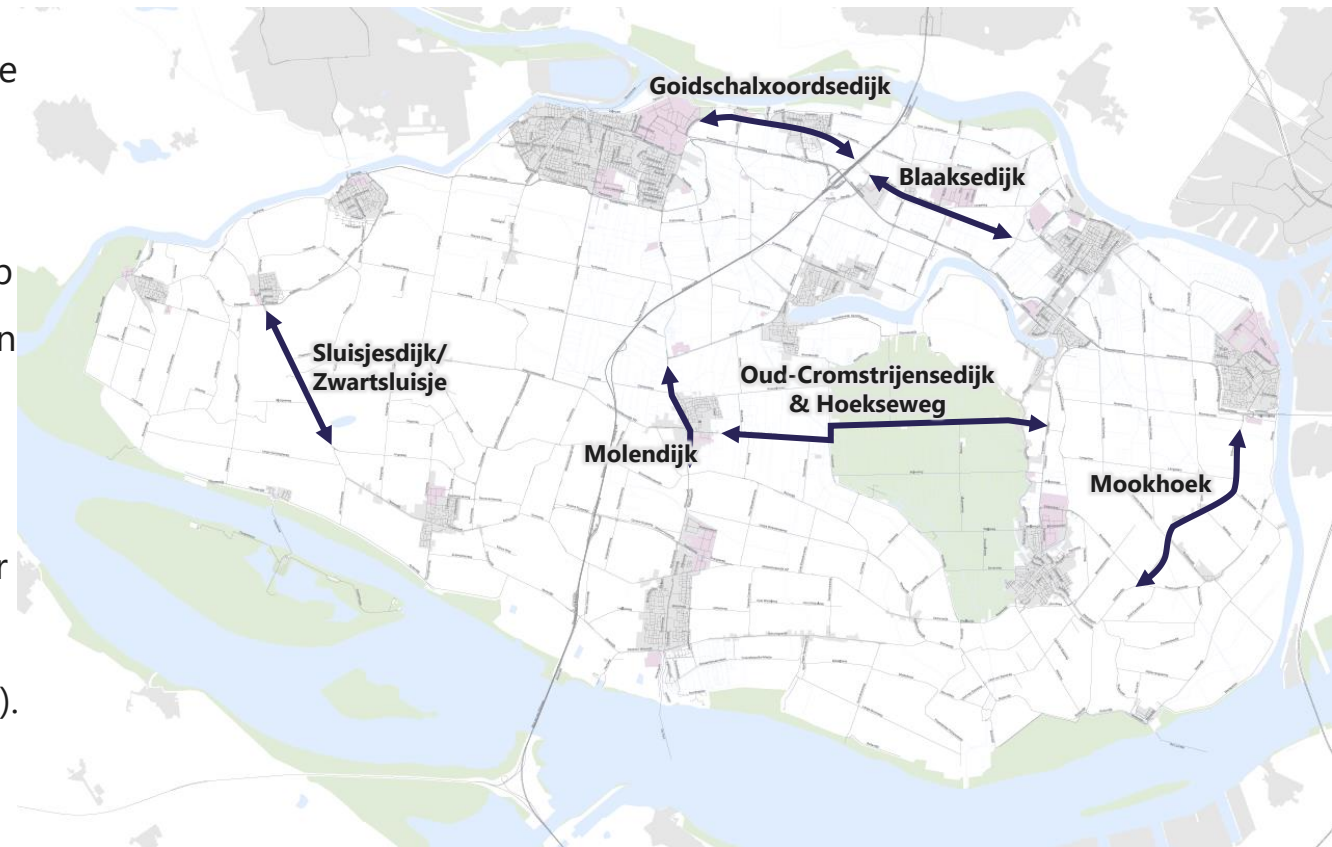
## Top 10 gemeenten in Zuid-Holland met meeste km fietsroute met verhoogd risico

Bron: Provincie Zuid-Holland



# Sluipverkeer / gebiedsvreemd verkeer

- Vanuit inwoners zijn diverse zorgen en klachten geuit over sluipverkeer dat wordt ervaren op met name dijkwegen die daar niet voor bedoeld zijn en bijdragen aan de hinderbeleving. De meest genoemde trajecten waar bewoners hinder van sluipverkeer ervaren zijn hiernaast op kaart weergegeven. De dijken parallel aan de N217 ervaren met name sluipverkeer bij forse file op de N217, terwijl de andere sluiproutes structureler van aard zijn.
- Door het uitgebreide wegennet in het buitengebied zijn er uiteraard nog veel meer wegen waar gebiedsvreemd verkeer rijdt (geen bestemming in het omliggende gebied). Als voorbeeld: tussen Strijen en Oud-Beierland zijn er in theorie tientallen verschillende routes, waardoor heel veel wegen enige mate van gebiedsvreemd verkeer ervaren.



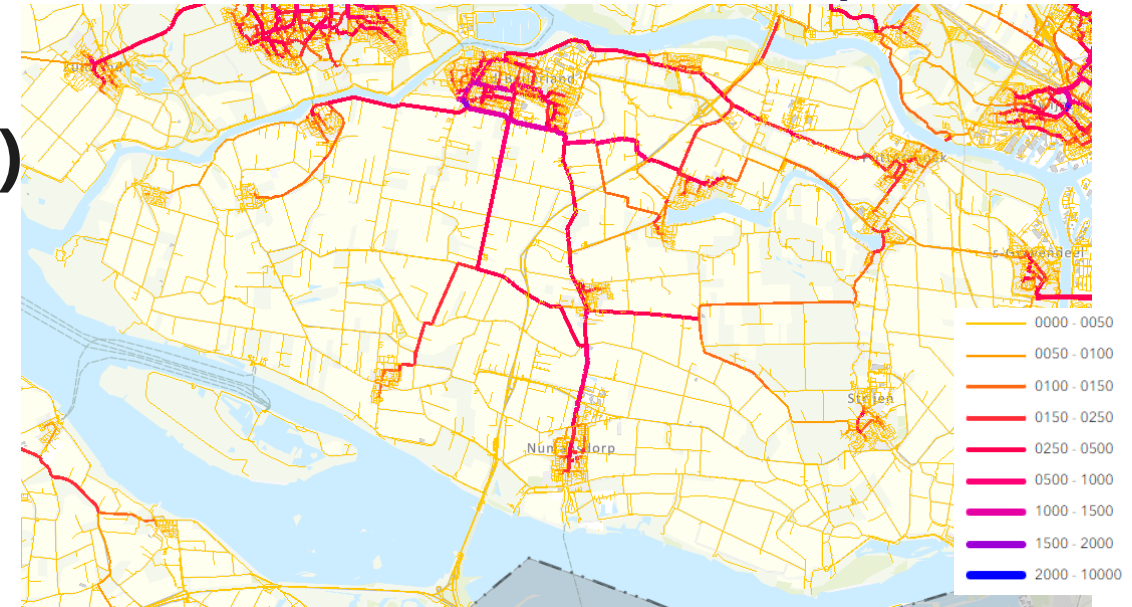


## LEEFOMGEVING

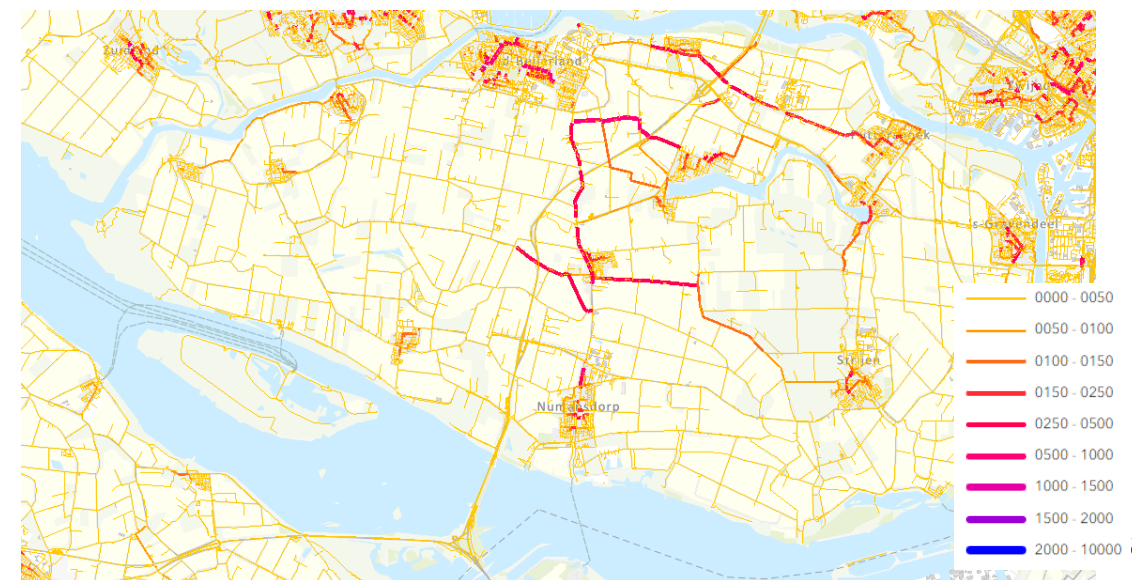
# Verkeersveiligheid fiets (2/2)

- In de Hoeksche Waard zijn 5 middelbare scholen, waarvan 4 in Oud-Beijerland en 1 in Klaaswaal. Vanuit de verschillende dorpen moeten dagelijks dus vele scholieren op de fiets hun weg zien te vinden naar hun middelbare school. Ook zijn er scholieren die met het openbaar vervoer reizen, of door hun ouders met de auto worden gehaald en gebracht.
- De fietsroutes naar de scholen zijn niet altijd even veilig, en voeren soms over de (smalle) dijk- en polderwegen waar ook gemotoriseerd verkeer rijdt, met soms hoge snelheden.
- Op de kaart rechtsonder zijn de schoolroutes aangegeven waar geen vrijliggende fietsvoorzieningen zijn, en fietsers dus op dezelfde rijbaan fietsen als het gemotoriseerd verkeer. Met name in het middengebied rond Klaaswaal en over de Blaaksedijk rijden dagelijks veel scholieren over minder veilige routes.

## Schoolroutes: indicatie aantal scholieren per fietsroute



## Schoolroutes zonder vrijliggende fietsvoorziening met indicatie van aantal fietsende scholieren



## LEEFOMGEVING

# Geluid- en trillinghinder

- De geluidscontouren van het wegverkeer laten zien dat voornamelijk de A29 en N217 voor veel geluid zorgen dat op afstand hoorbaar is. Daarnaast zorgen de doorgaande wegen door de dorpen voor relatief veel geluidsproductie.
- Bewoners van sommige wegen in de dorpen en van diverse dijkwegen ervaren overlast van zwaar landbouw- en vrachtverkeer. Het grote en zware verkeer draagt relatief veel bij aan de trillinghinder die wordt ervaren langs diverse wegen. Trillingen ontstaan door een samenspel van verkeer, de weginrichting, de bodemgesteldheid, en de fundering van woningen.

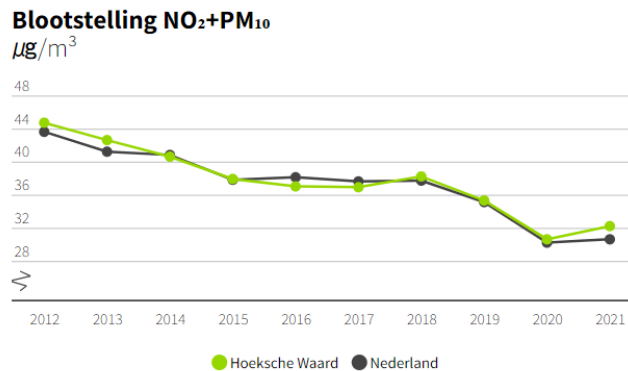




## LEEFOMGEVING

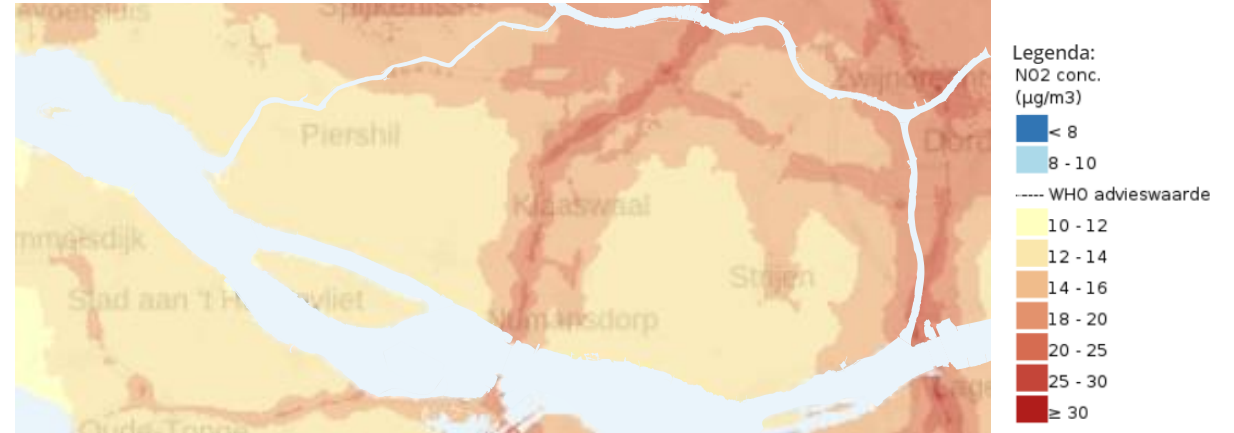
# Luchtkwaliteit

- Met name rond de drukke verkeersaders (A29 en N217) en de noordrand komen hogere concentraties van stikstofdioxide en fijnstof voor. Deels wordt dit veroorzaakt door het verkeer wat daar lokaal rijdt, maar deels komt dit aanwaaien uit de Rotterdamse regio (stedelijk gebied en industrie).
- Nergens in de Hoeksche Waard wordt aan de streefwaarden van de WHO voldaan, daarvoor dient de NO<sub>2</sub>-concentratie lager dan 10 µg/m<sup>3</sup> en PM<sub>2.5</sub> lager dan 5 µg/m<sup>3</sup> te zijn.
- De luchtkwaliteit is de laatste decennia wel al flink verbeterd. De blootstelling aan vervuilde lucht in de Hoeksche Waard is bijna gelijk aan het landelijk gemiddelde.



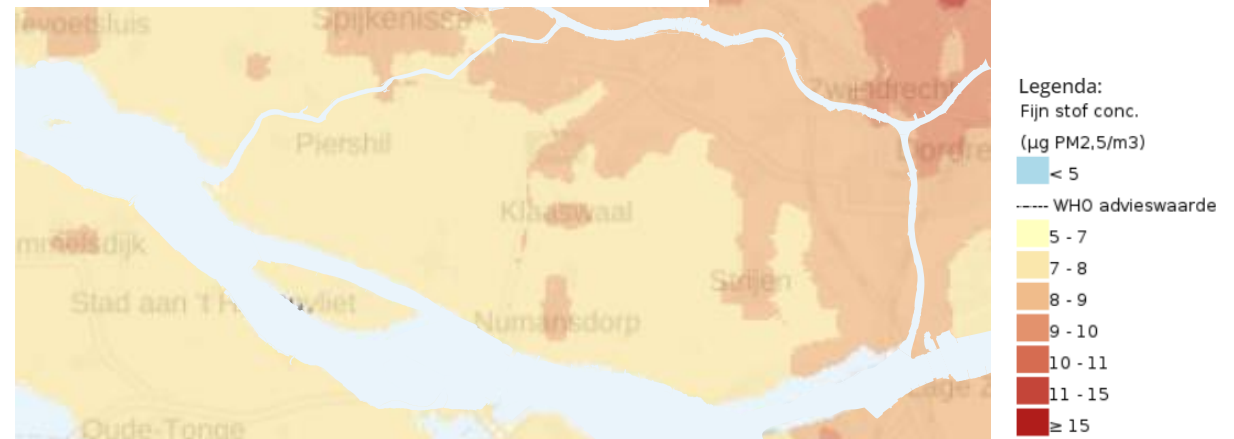
## Concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

Bron: RIVM (2020), via atlasleefomgeving.nl



## Concentraties fijnstof (PM<sub>2,5</sub>)

Bron: RIVM (2020), via atlasleefomgeving.nl

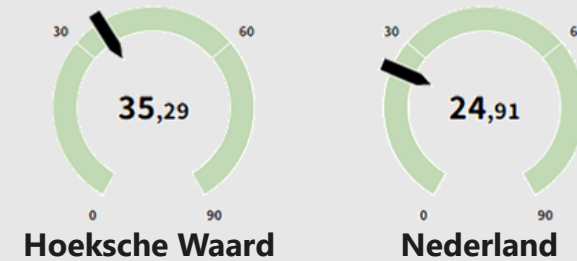


# Duurzaamheid (1/3)

- Het **energieverbruik** voor **verkeer en vervoer** in de Hoeksche Waard is **relatief hoog** ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Ook is verkeer en vervoer de sector met het hoogste energiegebruik binnen de gemeente, hoger dan bijvoorbeeld de industrie, landbouw of gebouwde omgeving (verwarming huizen).
- Dit komt mede door het **hoge autogebruik en lage fietsgebruik** onder inwoners van de Hoeksche Waard. Gebruik van de auto vraagt logischerwijs meer energie dan de fiets.
- Dit is dan ook zichtbaar in de **uitstoot van CO2** door verkeer en vervoer. Deze is bovendien het afgelopen jaar **gestaag gegroeid**. De CO2-uitstoot komt voornamelijk door het verbruik van benzine en diesel door motorvoertuigen.
- Ook blijft het **aandeel elektrische auto's** in de Hoeksche Waard **achter bij het landelijk gemiddeld**. Landelijk waren in 2022 bijna 4% van alle auto's elektrisch, waar dat in de Hoeksche Waard 2,4% betrof. In 2022 waren er geen waterstofauto's geregistreerd in de Hoeksche Waard. Door de verdere toename van elektrische auto's zal ook de **vraag naar duurzaam opgewekte energie toenemen**, oftewel er is meer behoefte aan opwek van duurzame energie.

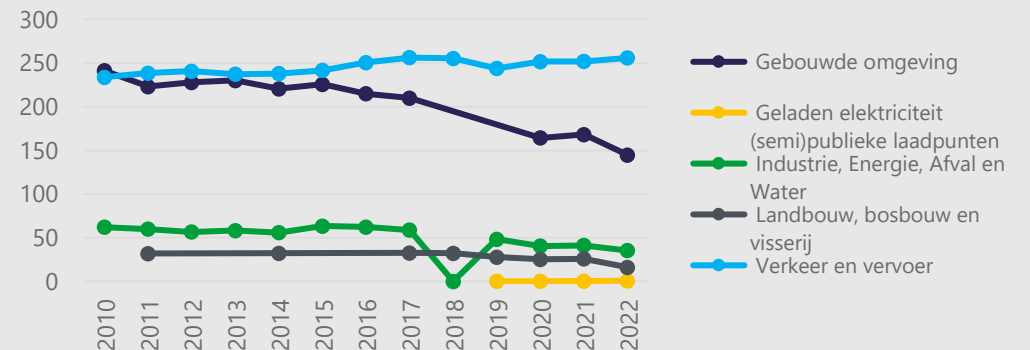
## Energieverbruik verkeer en vervoer (GJ/inwoner)

Bron: RVO, Regionale klimaatmonitor 2021



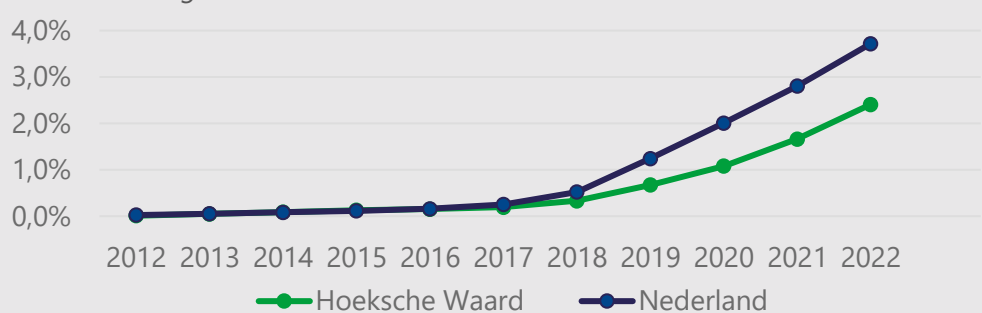
## CO2-uitstoot per sector (Hoeksche Waard)

Bron: RVO, Regionale klimaatmonitor



## Percentage elektrische auto's

Bron: RVO, Regionale klimaatmonitor





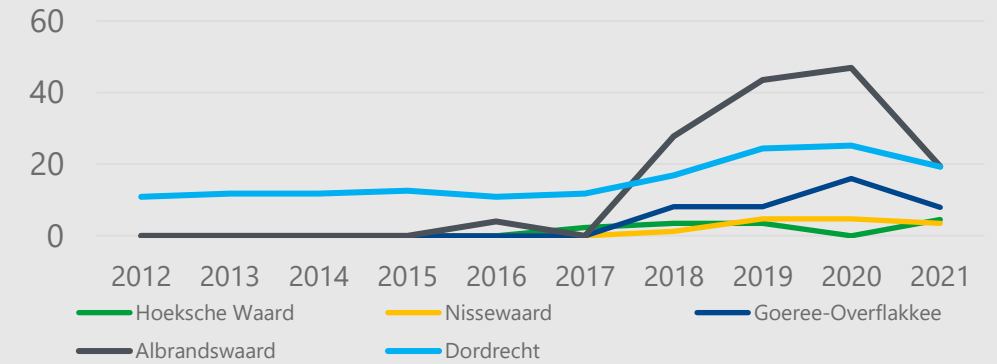
## LEEFOMGEVING

# Duurzaamheid (2/3)

- Het aantal **deelauto's** in Hoeksche Waard is laag. In de periode 2017-2021 schommelt het aantal deelauto's per 100.000 inwoners tussen de 0 en 4,5. De potentie voor autodelen is in meer landelijke gebieden lager dan in (hoog)stedelijke gebieden. Wel ligt mogelijk bij gebiedsontwikkelingen een kans om met de inzet van deelauto's het eigen autobezit (ter vervanging van een 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> auto) te verminderen, en daarmee ook de autoafhankelijkheid te verminderen. Vanuit team Ondernemen van de gemeente wordt momenteel nader onderzoek gedaan naar de kansen en mogelijkheden voor deelvervoer op bedrijventerreinen.
- Wat betreft de hoeveelheid **laadpalen** scoort Hoeksche Waard net boven het Nederlands gemiddelde. Daarmee ligt de Hoeksche Waard echter nog niet op het juiste niveau om de gemeentelijke bijdrage te leveren aan het landelijke doel van 1,7 miljoen laadpunten in 2030 (Nationale Agenda Laadinfrastructuur). Een uitdaging hierbij is dat het steeds lastiger wordt om laadfaciliteiten (laadpalen en laadpleinen) te realiseren vanwege netcongestie.
- Bij de aanleg of reconstructie van infrastructuur en openbare ruimte dient aandacht te zijn voor klimaatadaptatie en duurzaam materiaal gebruik.

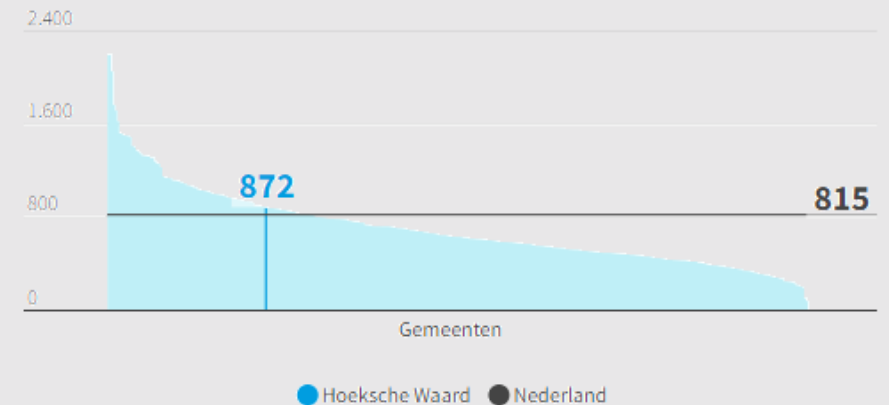
### Deelauto's per 100.000 inwoners

Bron: CROW-KpVV



### (semi) Publieke laadpunten per 100.000 inwoners (2023)

Bron: duurzaamheidsscore.nl (CROW)

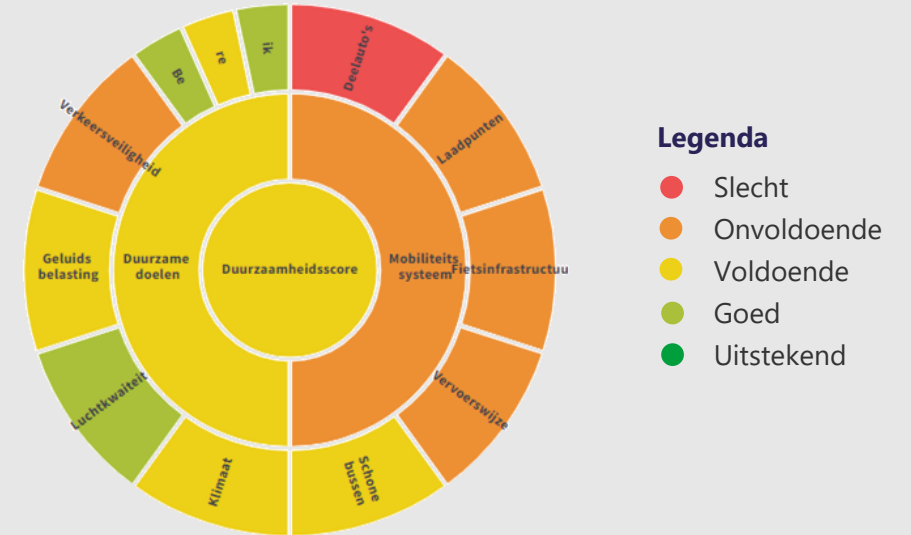


# Duurzaamheid (3/3)

- Het CROW heeft het mobiliteitssysteem van iedere gemeente beoordeeld met een rapportcijfer op duurzaamheid. De **duurzaamheid van het mobiliteitssysteem** van de Hoeksche Waard krijgt daarin een **onvoldoende**. Dit rapportcijfer is gebaseerd op meerdere indicatoren zoals het autogebruik, aantal laadpunten, aanbod deelauto's, maar ook de kwaliteit van het fietsnetwerk en het aandeel schone bussen.
- Naast het mobiliteitssysteem scoort het CROW ook op duurzame doelen als verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Hier scoort de gemeente totaal een voldoende, maar is er een opgave op het gebied van verkeersveiligheid.
- In het programmaplan duurzaamheid, uitvoeringsprogramma richting energieneutraal, en tevens het programmaplan Duurzame mobiliteit is reeds beleid geformuleerd en zet de gemeente in op: verbeteren van alternatieven voor de auto, inzet van schonere brandstoffen, gedragsverandering, bedrijfsbenadering met slimme acties richting schonere mobiliteit, duurzame logistiek en duurzame infrastructuur. Hier ligt tevens een opgave voor het mobiliteitsplan om op aan te sluiten en waar nodig verder richting aan te geven.
- Tot slot, in het PvE van de nieuwe OV-concessie zijn nieuwe duurzaamheidseisen opgenomen voor het openbaar vervoer.

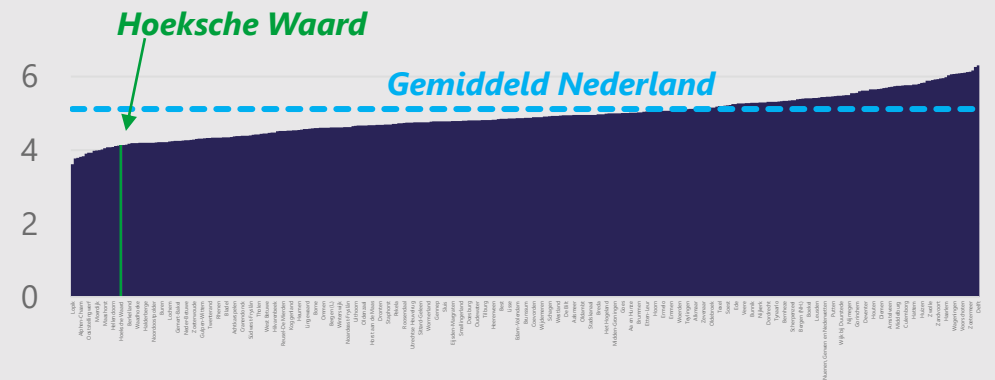
## Duurzaamheidsscore mobiliteitssysteem Hoeksche Waard

Bron: duurzaamheidsscore.nl (CROW)



## Benchmark duurzaamheid mobiliteitssysteem gemeentes

Bron: duurzaamheidsscore.nl (CROW)



# B5

## Wat vinden inwoners?

## PARTICIPATIE

# Bewonersbijeenkomsten

- Via participatiebijeenkomsten is het gesprek aangegaan met inwoners van de Hoeksche Waard om te achterhalen wat de inwoners belangrijk vinden op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit in het algemeen. We hebben daarvoor in februari bijeenkomsten gehouden op vier plekken: Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland, Strijen en Mijnsheerenland.
- Iedere bijeenkomst bestond uit twee onderdelen: een toelichting op en bespreking van de analyse van de huidige situatie en belangrijkste opgaven (de situatieschets), en een gesprek over de belangrijkste keuzes op het gebied van mobiliteit (zie keuzedocument).
- De meeste inwoners die op de bijeenkomsten waren konden zich herkennen in de situatieschets en belangrijkste opgaven. Met input van bewoners zijn de opgaven verder aangescherpt (onder andere meer aandacht voor voetgangers en recreatie). Op de avonden waren relatief veel mensen aanwezig die woonachtig zijn aan een dijk, waar relatief veel knelpunten worden ervaren. Diverse inwoners ervaren onvrede over de huidige situatie en de gang van zaken rond projecten of communicatie. Desondanks was de sfeer op de participatiebijeenkomsten overwegend goed en constructief. Het is vaak ook niet mogelijk om iedereen tevreden te stellen, maar door met elkaar in gesprek te gaan ontstond er soms wel meer begrip voor de situatie en de complexiteit.

Impressie van de bijeenkomst in Strijen



Impressie van de bijeenkomst in Nieuw-Beijerland





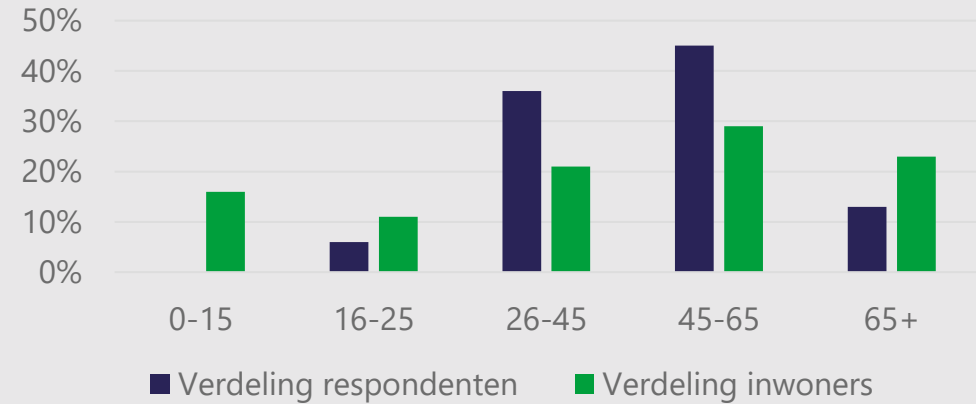
## ENQUETE

# Respondenten

- Als onderdeel van de analyse van de huidige situatie is een enquête uitgezet onder inwoners van Hoeksche Waard. Mensen konden van 11 december 2023 tot en met 14 januari 2024 een digitale vragenlijst invullen.
- Totaal hebben 1.073 mensen de vragenlijst ingevuld, waarvan 771 de enquête volledig hebben ingevuld. Vanuit onze ervaring in andere gemeente is dat een zeer goede score. Wel vonden sommige mensen de enquête te lang of niet relevant genoeg en hebben de vragenlijst voor het einde afgebroken.
- De leeftijdsgroepen 26-45 en 45-65 zijn oververtegenwoordigd in de enquête, en de andere leeftijdsgroepen zijn ondervertegenwoordigd. Dit is een herkenbaar beeld, wat we ook in andere gemeentes zien bij online vragenlijst. Dat hoeft ook niet erg te zijn omdat bijvoorbeeld (groot)ouders deels ook namens hun (klein)kinderen knelpunten opgeven.
- Verder zien we dat de respondenten redelijk goed verdeeld zijn over de verschillende woonlocaties.

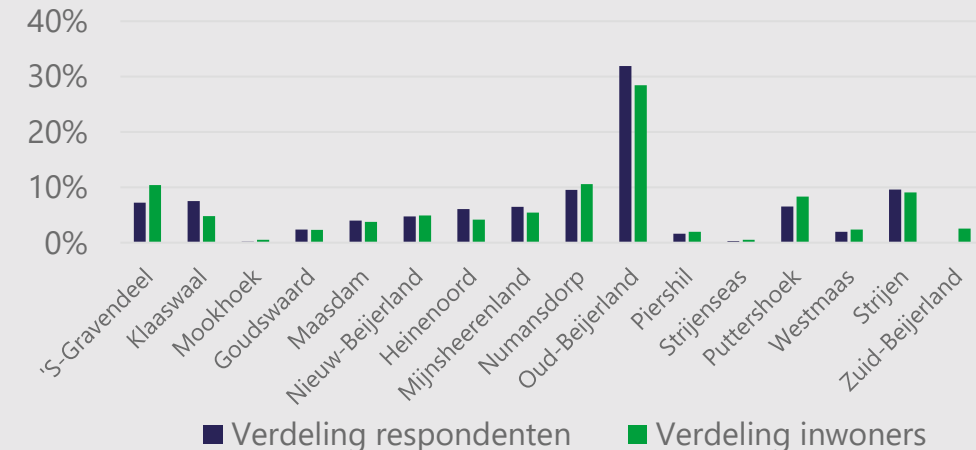
### Representativiteit respondenten (leeftijd)

Bron inwonersaantallen: CBS, 2022



### Representativiteit respondenten (woonlocatie)

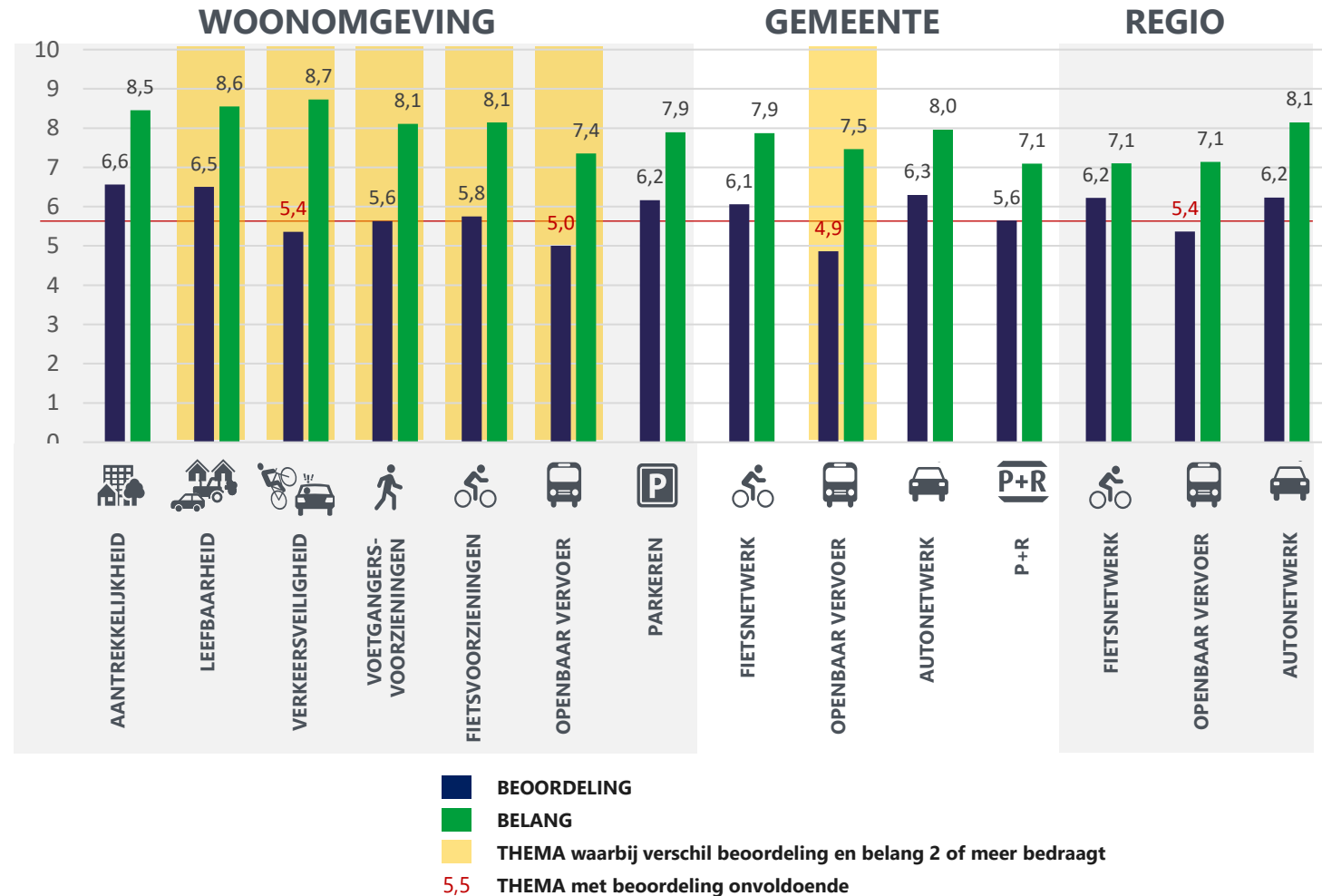
Bron inwonersaantallen per postcode: CBS, 2022



## ENQUETE

# Welke thema's vinden inwoners belangrijk?

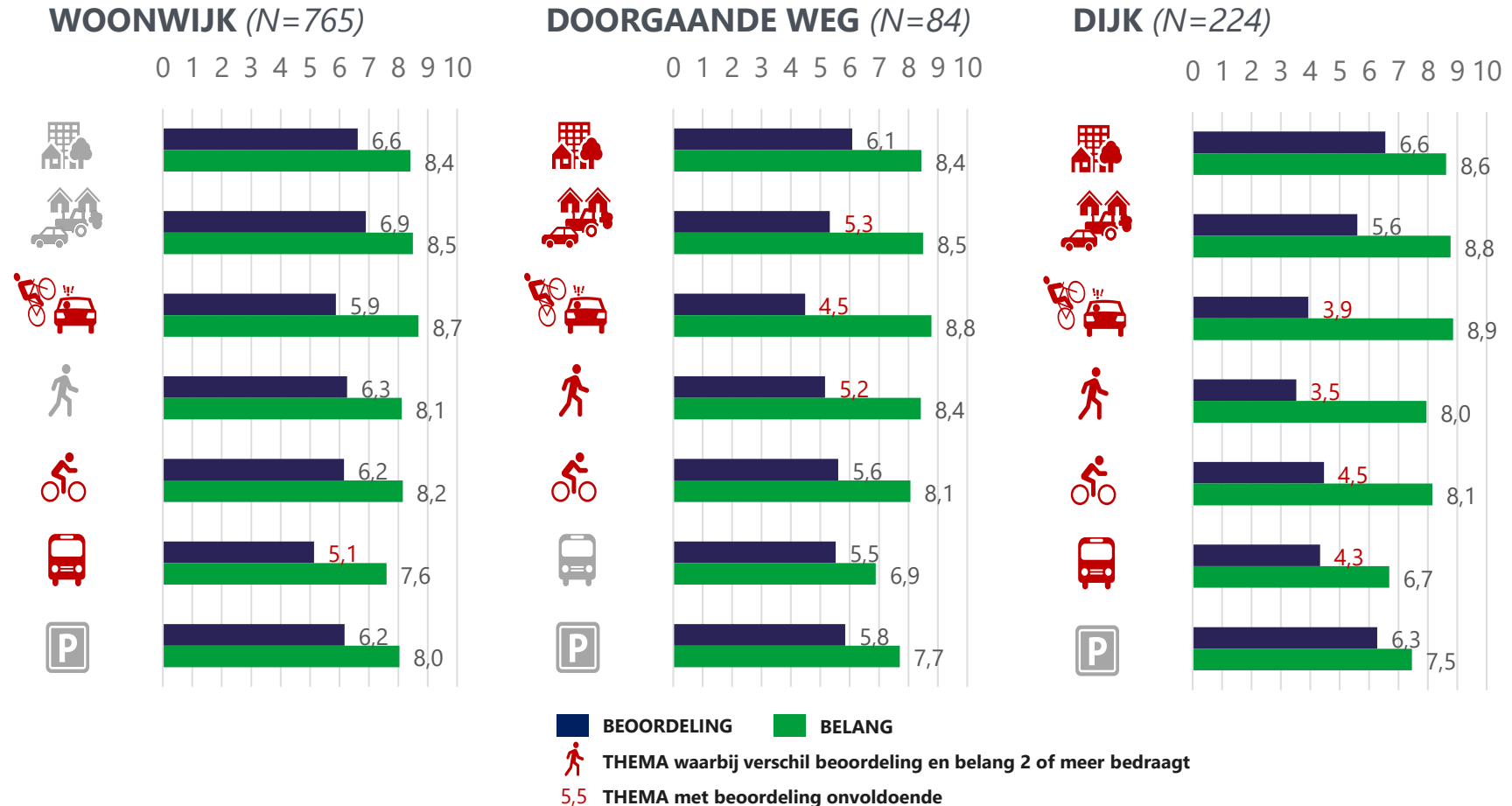
- Inwoners zijn gevraagd hoe belangrijk zij bepaalde thema's vinden en hoe ze de huidige stand van zaken van dat thema nu beoordelen. Gevraagd is naar thema's in de eigen woonomgeving, op gemeenteniveau en over regionale verbindingen.
- Alle aspecten krijgen gemiddeld genomen een belang een voldoende tussen de 7,1 en 8,7. Alle thema's zijn gemiddeld gezien dus belangrijk. Het meest belangrijk vinden inwoners de verkeersveiligheid. Minst belangrijk bevonden zijn P+R en de regionale fiets- en OV-verbindingen.
- Kijkend naar de huidige beoordeling scoren er diverse aspecten een onvoldoende. Interessanter is om te kijken naar de aspecten met het grootste verschil tussen het belang en de beoordeling, omdat hier de grootste opgaven liggen. Alle aspecten met een verschil van meer dan 2 zijn hiernaast geel gearceerd: leefbaarheid, verkeersveiligheid, voetgangers- en fietsvoorzieningen en openbaar vervoer.



## ENQUETE

# Verschillen tussen woonomgevingen

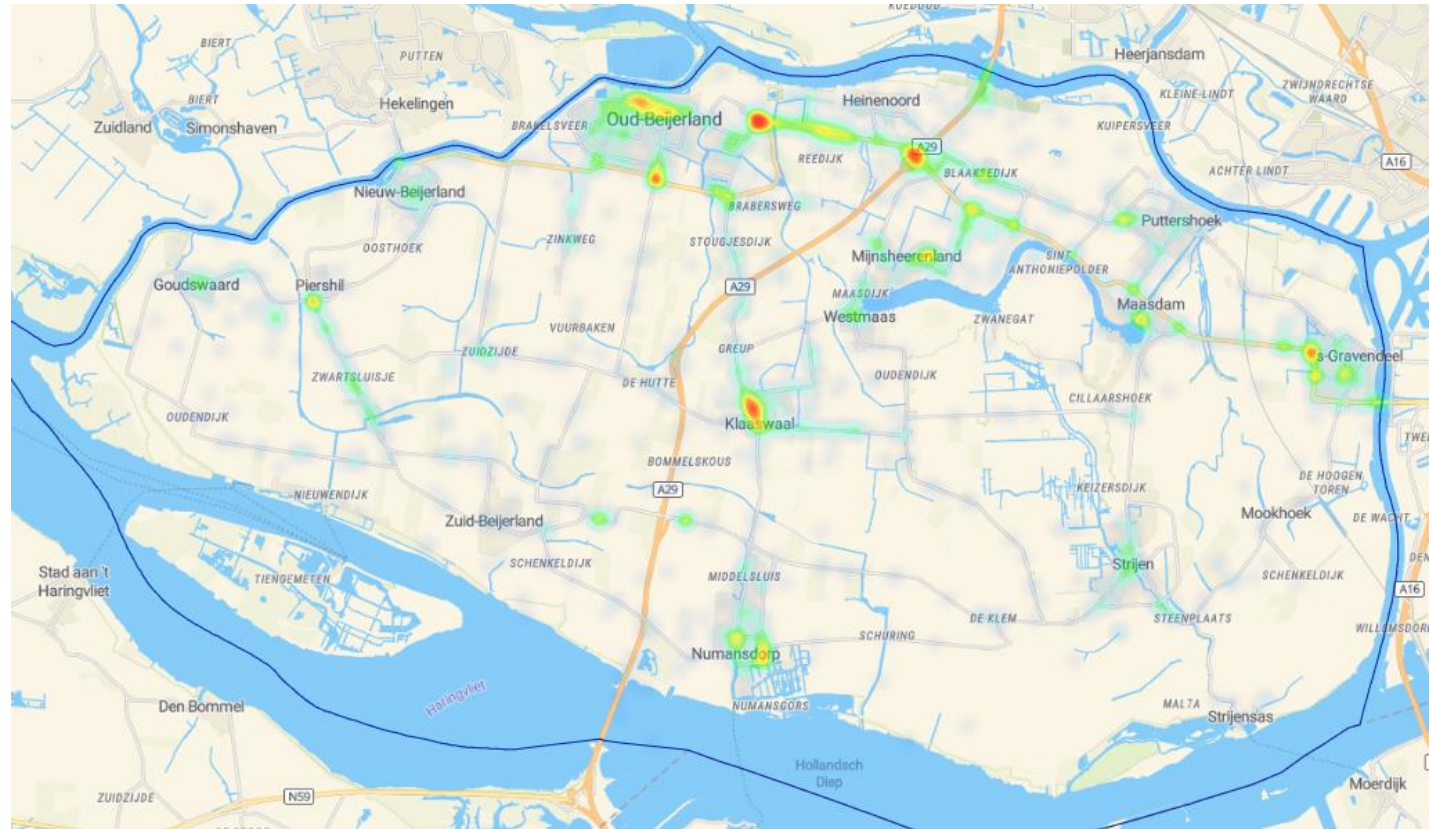
- In de vragenlijst zijn mensen gevraagd aan te geven hoe zij hun woonlocatie typeren: wonen zij in een woonwijk, aan een doorgaande weg, op een dijk of ergens anders in het buitengebied.
- Hiernaast is de beoordeling van de thema's per woonomgeving-type weergegeven, daar blijken grote verschillen in te zitten.
- Inwoners in een woonwijk zijn het meest tevreden over de verschillende thema's. Drie thema's kennen een verschil van meer dan 2 punten. Mensen die aan een doorgaande weg of dijk wonen beoordelen de huidige situatie een stuk negatiever, en hier blijken grote opgaven uit.



## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: gehele gemeente

- Respondenten zijn ook gevraagd om op een kaart locaties aan te geven waar zij knelpunten ervaren.
- Van al deze knelpunten zijn zogeheten heatmaps gemaakt, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt waar relatief veel mensen knelpunten ervaren. Op de kaart hiernaast zijn in rood, oranje en geel de meest genoemde locaties weergegeven.
- Gemeentebreed springen er een aantal locaties uit, dit betreft de Molendijk in Klaaswaal, de aansluiting A29-N217, de Bosschenrotonde, rotonde N217-Langeweg en het centrum van Oud-Beijerland. Hier speelt wel mee dat de reacties van inwoners van Oud-Beijerland sterker meewegen in deze visualisatie. Hierna zijn heatmaps per dorp opgenomen waar dit minder het geval is, en knelpunten per dorp zichtbaar zijn.





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Puttershoek



## ENQUETE

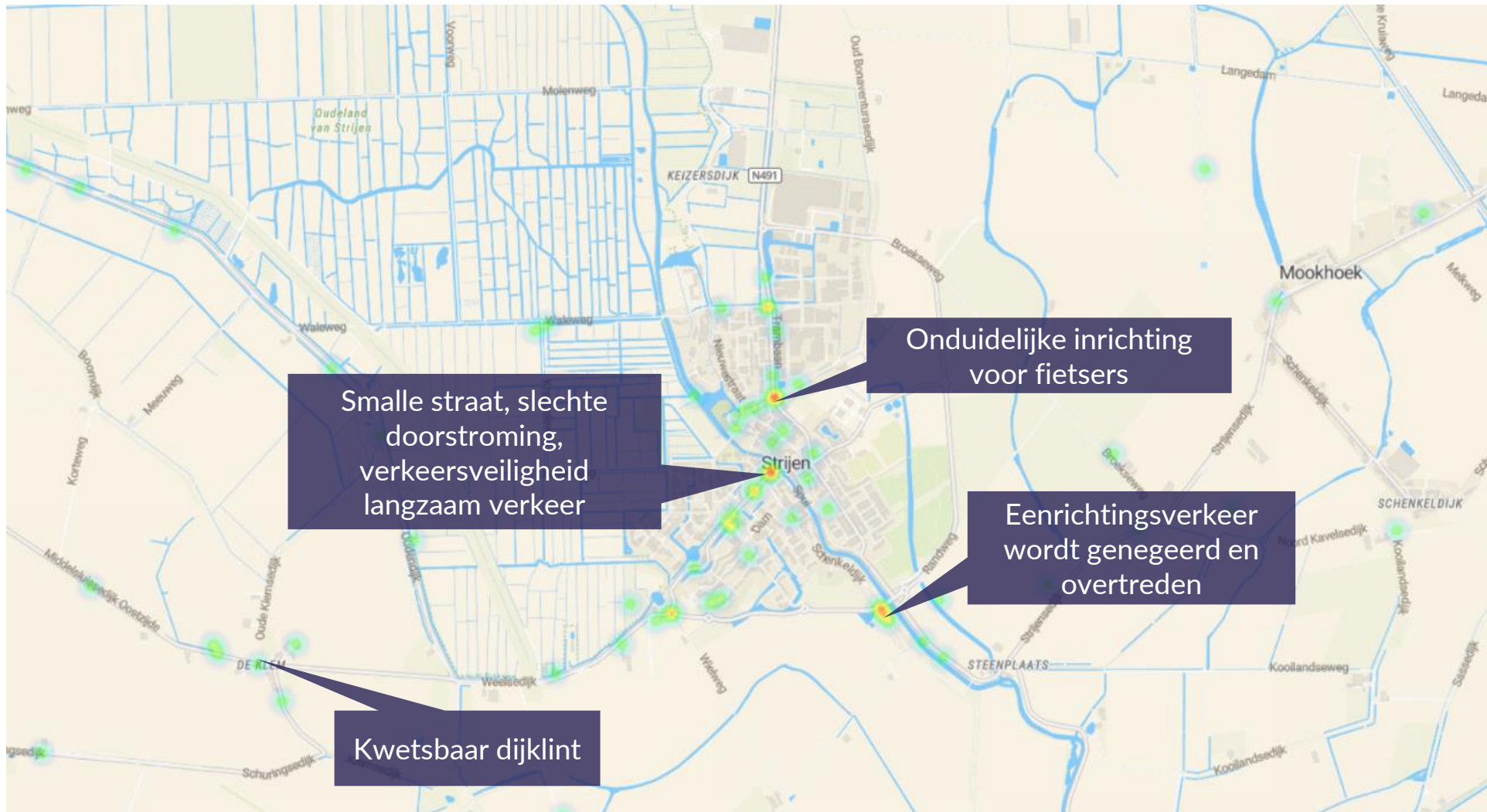
# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Maasdam





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Strijen



## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: 's-Gravendeel





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Goudswaard & Piershil



## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Nieuw-Beijerland



## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Zuid-Beijerland





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Oud-Beijerland





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Heinenoord



## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Mijnsheerenland & Westmaas





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Klaaswaal





## ENQUETE

# SPECIFIEKE KNELPUNTEN: Numansdorp



Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**