



Mobiliteitsplan Hoeksche Waard - Achtergrondrapport

Over dit document

Voorliggend rapport is een achtergrondrapport dat als bijlage hoort bij het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard. In het mobiliteitsplan wordt het beleid van de gemeente beschreven op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Dit plan fungeert als een koers naar de toekomstige situatie die de gemeente voor ogen heeft. Ook dient dit plan als kader voor het afwegen van maatregelen en opgaven op basis van een integrale visie en strategie op mobiliteit en ruimte. Het hoofdrapport beschrijft deze koers in hoofdlijnen, in het voorliggende achtergrondrapport wordt dieper ingegaan op de cijfers, analyses en afwegingen die gemaakt zijn om tot het mobiliteitsplan te komen.

Colofon

Titel	Mobiliteitsplan Hoeksche Waard - Achtergrondrapport
Kenmerk	014896.20240805.R2.04
Datum publicatie	25 september 2024
Contactpersoon gemeente	Wendy Jacobs (Adviseur mobiliteit, gemeente Hoeksche Waard)
Projectteam gemeente	Sander de Vries, Erica van Ree, Wera de Jong, Wim Bauer, Mark van Galen (gemeente Hoeksche Waard)
Opgesteld door	Marco de Baat, Merel Slangewal, Ragnhild Bruynooghe (Goudappel)
Status	Concept t.b.v. inspraak

© Copyright gemeente Hoeksche Waard & Goudappel

INHOUDSOPGAVE

1	Ruimtelijk-economische structuur	5	4	Netwerkanalyses	58
1.1	Interregionaal: in de zuidelijke randstad	5	4.1	Fiets	58
1.2	Regionaal: vlakbij Rotterdam en Dordrecht	6	4.2	Openbaar vervoer	65
1.3	Lokaal: verspreide dorpen op het eiland	7	4.3	Auto- en vrachtverkeer	69
			4.4	Landbouwverkeer	79
2	Feiten, cijfers & trends	10	5	Dijkenproblematiek	81
2.1	Demografie en structuur	10	5.1	Ervaren problemen: veiligheid en leefbaarheid	82
2.2	Regionale bereikbaarheid	13	5.2	Mogelijke oplossingsrichtingen	83
2.3	Lokale bereikbaarheid	19	5.3	Stapsgewijze aanpak verkeersluwe gebieden	86
2.4	Verkeersveiligheid	24			
2.5	Leefomgeving	30			
2.6	Verkeersintensiteiten en prognose	35			
2.7	(Technologische) trends en ontwikkelingen in de mobiliteitssector	41	6	Factsheets per dorp	92
3	Hoeksche waarders denken mee	44			
3.1	Participatie in iedere fase	44			
3.2	Enquête mobiliteit	45			
3.3	Brede bijeenkomsten	48			
3.4	Collectief Veilige Dijken	56			
				Bijlage 1: Vragenlijst enquête	118

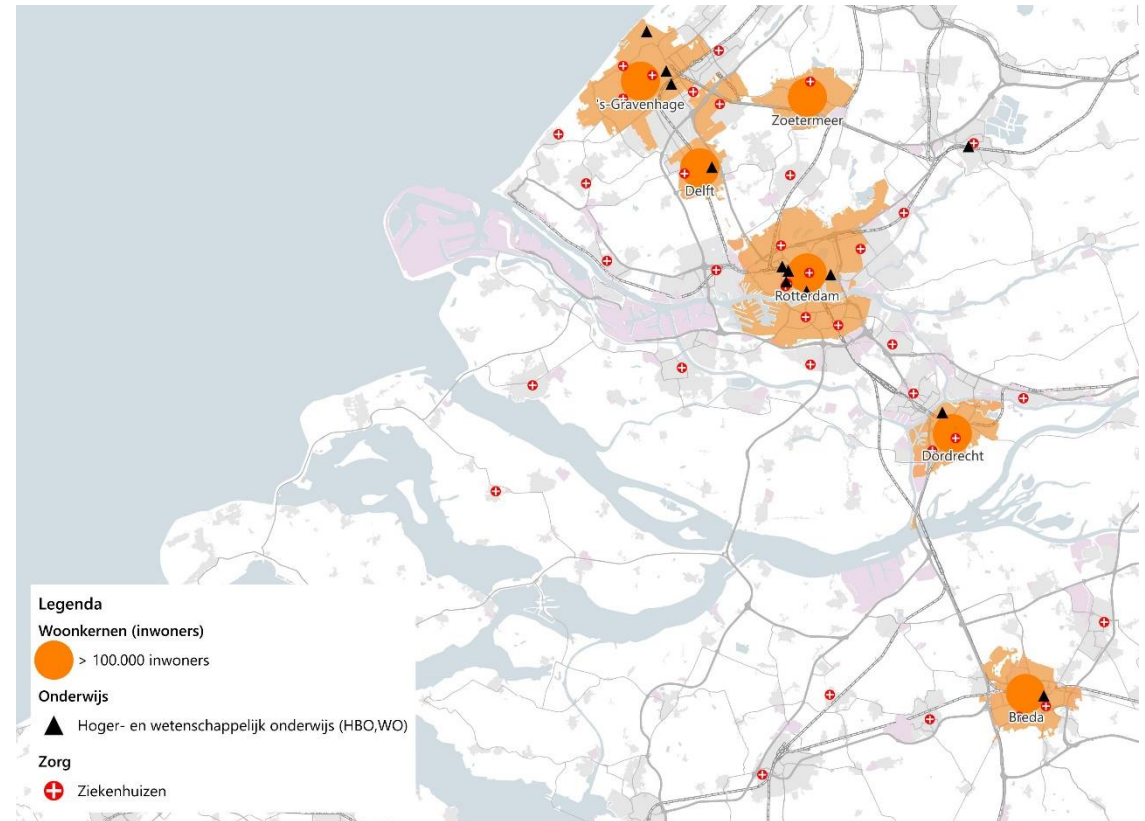


1 RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Om objectief het mobiliteitssysteem te benaderen is een analyse uitgevoerd van de ruimtelijk-economische structuur. Daarbij is naar 3 verschillende schaalniveaus gekeken: interregionaal, regionaal en lokaal. De ligging van woongebieden, werklocaties en allerlei voorzieningen zijn een belangrijke verklaring voor mobiliteit en daarom belangrijk voor de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard. Deze kaarten zijn als onderlegger gebruikt voor het mobiliteitsplan dat ontwikkeld is.

1.1 Interregionaal: in de zuidelijke randstad

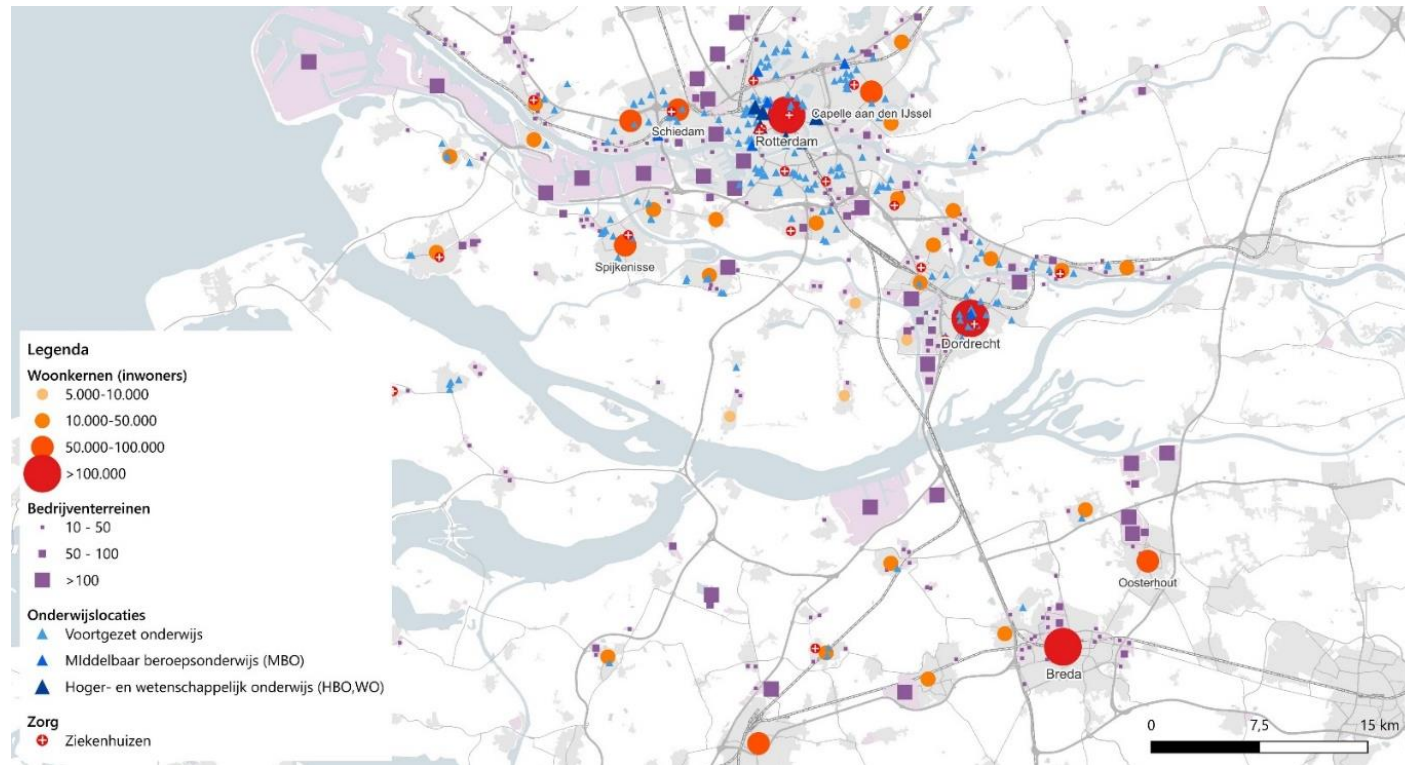
Om de interregionale omgeving van de Hoeksche Waard in kaart te brengen, is gekeken naar steden met meer dan 100.000 inwoners die hemelsbreed binnen 30 kilometer vanaf een gemeentegrens van Hoeksche Waard liggen. De steden Breda, Dordrecht, Rotterdam, Delft, Den Haag en Zoetermeer vallen allemaal binnen dit bereik en vormen op dit schaalniveau potentiële interessante bestemmingen vanuit de Hoeksche Waard. Op dit schaalniveau zijn ook de hoger- en wetenschappelijke onderwijsinstellingen en de ziekenhuizen van belang. De ruimtelijk-economische structuurkaart toont zorg- en onderwijsinstellingen in elke grote stad. De hoogste concentraties van onderwijs- en zorgvoorzieningen zijn te vinden in Rotterdam. Dit maakt Rotterdam een interessante bestemming voor studerende Hoeksche Waarders.



1.2 Regionaal: vlakbij Rotterdam en Dordrecht

De relevante kernen voor de Hoeksche Waard op regionaal schaalniveau zijn die met meer dan 50.000 inwoners. Deze kernen bevinden zich hemelsbreed binnen 15 kilometer (e-fietsafstand) van de Hoeksche Waard en beschikken naast een aanzienlijk aantal inwoners ook over voorzieningen zoals bedrijventerreinen (> 10 ha) en/of onderwijslocaties (voortgezet onderwijs, MBO, HBO, en WO). De kernen Spijkenisse, Schiedam, Capelle aan de IJssel, Roosendaal en Oosterhout voldoen aan deze criteria. Veel werklocaties liggen ten noorden en oosten van de Hoeksche Waard in de regio van Rotterdam en Drechtsteden zoals het havengebied van Rotterdam, het centrum van Rotterdam (kantoren, winkels,

horeca, ziekenhuis), en diverse bedrijventerreinen. Naar het zuiden toe bevinden zich grote bedrijventerreinen rondom Oosterhout, Geertruidenberg, Moerdijk en Raamsdonkveer. Wat betreft onderwijs is Rotterdam de belangrijke bestemming omdat hier verschillende MBO-, HBO- en WO-instellingen zijn. Voor MBO zijn er ook enkele mogelijkheden in Dordrecht en in Oud-Beijerland (zorg). Ook Breda biedt diverse onderwijsmogelijkheden. In de Hoeksche Waard zelf zijn er enkele grotere kernen (>5.000 inw.) die regionaal van belang kunnen zijn, dit betreft Oud-Beijerland, Numansdorp, 's-Gravendeel, Puttershoek en Strijen. Ook zijn er enkele bedrijventerreinen en scholen die regionaal een rol kunnen spelen. Deze trekken soms ook bezoekers, werknemers en scholieren van buitenaf naar de gemeente.



1.3 Lokaal: verspreide dorpen op het eiland

Om de lokale ruimtelijke-economische structuur van de Hoeksche Waard in beeld te brengen, is gekeken naar de ligging en omvang van de dorpen, bedrijventerreinen, toerisme, woningbouwlocaties en onderwijs binnen de gemeentegrenzen. Op de volgende kaart is de lokale ruimtelijk-economische structuur weergegeven.

1.3.1 Bestaande dorpen en woningbouwlocaties

Gemeente Hoeksche Waard bestaat uit 14 dorpen en 37 buurtschappen, die verspreid over het eiland zijn gelegen. Het grootste dorp is Oud-Beijerland met circa 25.000 inwoners, daarna volgen 's-Gravendeel en Numansdorp met beiden circa 8.000 inwoners, en Puttershoek en Strijen met circa 7.000 inwoners. In Oud-Beijerland, Numansdorp en 's-Gravendeel zijn ook relatief veel winkels en voorzieningen gelegen. De andere dorpen zijn kleiner en kennen een omvang van circa 1.000 tot 5.000 inwoners. Buiten de dorpen zijn er een zeer groot aantal buurtschappen. Buurtschappen zijn kleine woonomgevingen (met minder dan 1.000 inwoners). Dit zijn soms kleine dorpen zoals Strijensas en Nieuwendijk en vaak bebouwde dijken zoals Blaaksedijk en Zinkweg.

De kaart toont ook de grootste woningbouwlocaties in de Hoeksche Waard. De gemeente heeft de ambitie om jaarlijks 500 nieuwe woningen te bouwen om het woningtekort aan te pakken, en de dorpen vitaal en leefbaar te houden. De belangrijkste woningbouwlocaties (deels voor regionale behoefte) liggen in de 3 grootste dorpen, en betreft: Stougjeswijk in Oud-Beijerland, 's-Gravendeel-west en de zuidrand van Numansdorp. Ook in de andere dorpen vinden woningbouwontwikkelingen plaats, dit zijn ontwikkelingen bedoeld om te voorzien in de lokale behoefte en zijn vaak kleinschaliger ('straatje erbij').

1.3.2 Bedrijventerreinen en agrarische sector

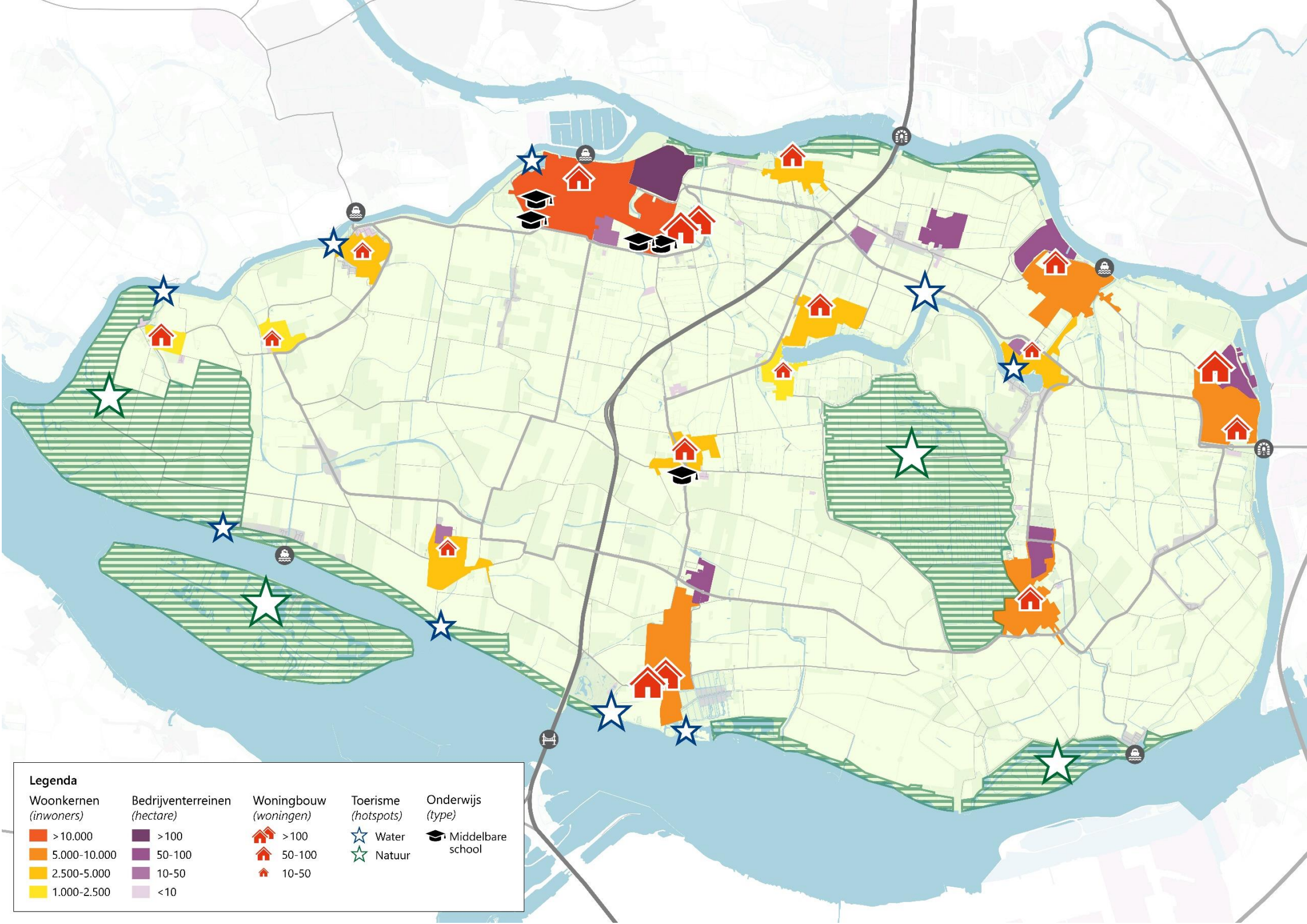
De Hoeksche Waard heeft een gevarieerde ruimtelijk-economische structuur met diverse bedrijvenclusters, een strategische ligging langs de A29, en veel agrarische ondernemingen. Belangrijke economische sectoren zijn logistiek en transport, industrie en productie, en dienstverlening die bijdragen aan werkgelegenheid en economische diversiteit. De A29 snelweg verbindt de Hoeksche Waard met de havens van Rotterdam en Antwerpen en andere delen van Nederland, wat aantrekkelijk is voor bedrijven. Op de kaart is te zien dat er met name in de noordrand relatief grotere bedrijventerreinen zijn gelegen. Het grootste bedrijventerrein is De Bosschen, daarna volgen Boonsweg (Heinenoord) en Puttershoek (Weverseinde/SHIPP 21). De agrarische sector heeft ook een grote rol met akkerbouw en enige tuinbouw, die ook het landschap van de Hoeksche Waard vormen, en voor landbouwverkeer zorgen op de diverse wegen.

1.3.3 Recreatie en toeristische trekpleisters

De Hoeksche Waard biedt diverse mogelijkheden voor recreatie en toerisme, met name voor wandelaars en fietsers. De regio heeft schilderachtige dijkwegen, stiltegebieden en natuur, wat zorgt voor aantrekkelijke wandel- en fietsroutes. Daarnaast speelt waterrecreatie een belangrijke rol in met name de zuidrand van de Hoeksche Waard. De vele haventjes bieden mogelijkheden voor boottochten en de waterwegen zijn geschikt voor kanoën, met aangelegde kanoroutes door het landschap. Deze combinatie van natuur, wateren en historische haventjes maakt de Hoeksche Waard aantrekkelijk voor recreatie en toerisme.

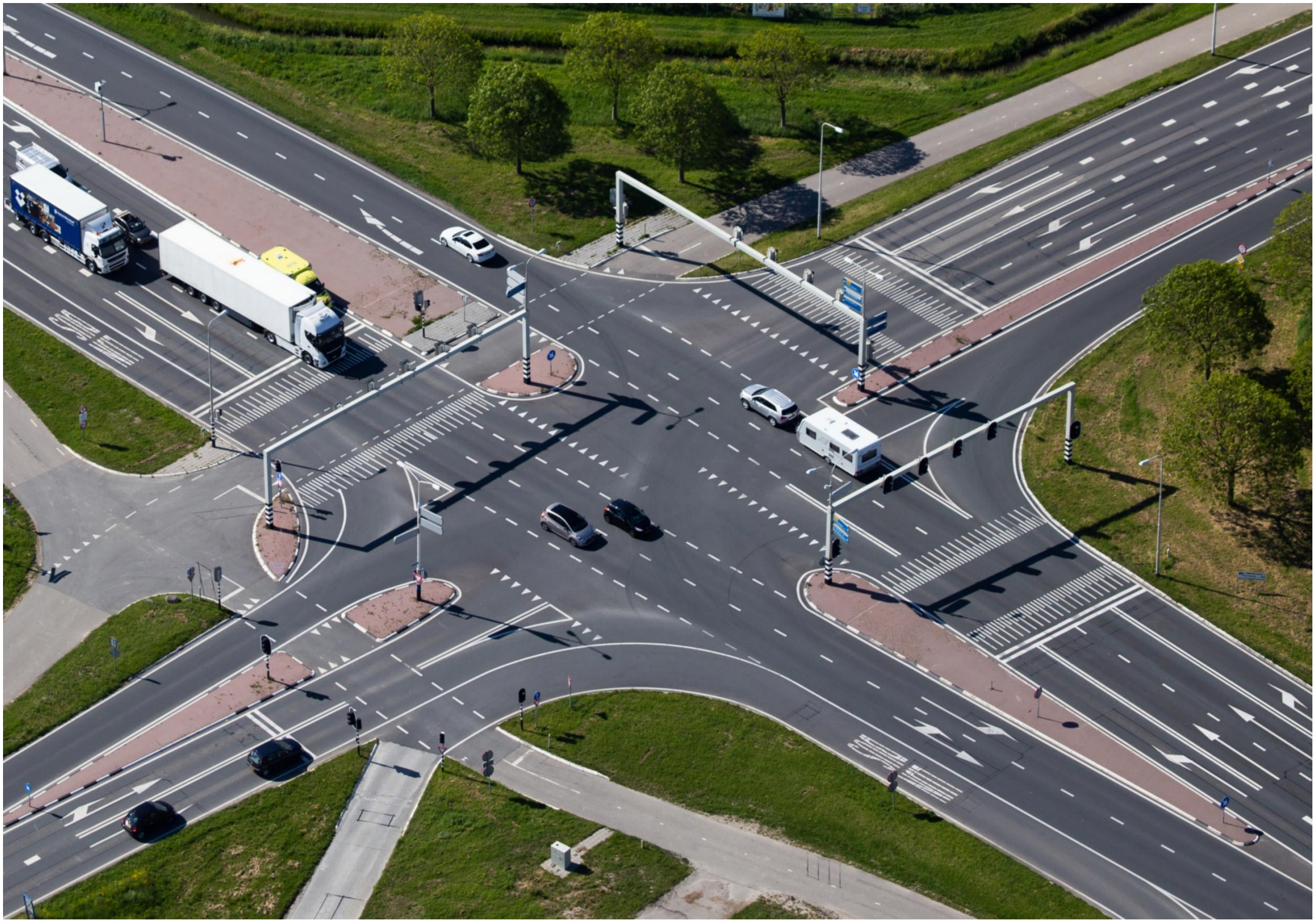
1.3.4 Onderwijs

Elk dorp kent wel een of meerdere basisscholen, zodat kinderen dichtbij hun huis naar school kunnen. De middelbare scholen zijn (op 1 na in Klaaswaal) allemaal in Oud-Beijerland gelegen, dit zorgt ervoor dat veel kinderen behoorlijke grote afstanden moeten afleggen (door het buitengebied) om naar school te gaan. Dat doen zij vaak per fiets, maar soms ook met de bus of ze worden gebracht en gehaald met de auto door de ouders/verzorgers.



Legenda

Woonkernen (inwoners)	Bedrijventerreinen (hectare)	Woningbouw (woningen)	Toerisme (hotspots)	Onderwijs (type)
 >10.000	 >100	 >100	★ Water	 Middelbare school
 5.000-10.000	 50-100	 50-100	★ Natuur	
 2.500-5.000	 10-50	 10-50		
 1.000-2.500	 <10			



2 FEITEN, CIJFERS & TRENDS

In dit hoofdstuk is een beeld geschetst van de huidige en de verwachte toekomstige situatie van de Hoeksche Waard op het gebied van demografie, bereikbaarheid, mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze situatieschets geeft een beeld van de opgaven waar de gemeente voor staat, en de knelpunten die inwoners en andere belanghebbenden ervaren. Daarmee vormt dit een belangrijke gedeelde basis voor de visie en de koers die ontwikkeld is om mobiliteit in de Hoeksche Waard beter te organiseren.

2.1 Demografie en structuur

2.1.1 Bevolkingsgroei en vergrijzing

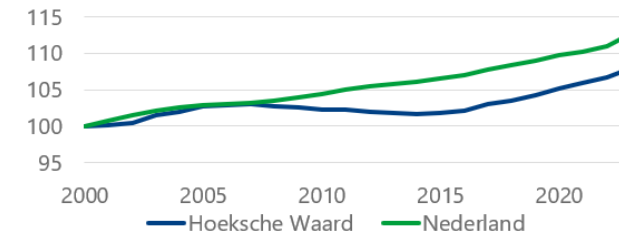
Na een lichte daling van de bevolking in de periode 2007-2014, heeft vanaf 2015 een bevolkingsgroei in de Hoeksche Waard plaats gevonden naar een totaal van bijna 90.000 inwoners in 2023. Het inwonertal van de Hoeksche Waard groeit daarmee minder hard dan de totale Nederlandse bevolking (7% vs. 12%).

De afgelopen jaren is het percentage ouderen (65+) flink toegenomen, de bevolking vergrijst. In 2023 was 23% van de Hoeksche Waardse bevolking 65 jaar of ouder, tegenover 20% landelijk. Daarmee lag de grijze druk¹ in 2020 met 40% ruim boven het Nederlands gemiddelde van 33%. De groene druk (verhouding 0-20 jarigen t.o.v. 20-60 jarigen) van de Hoeksche Waard is redelijk stabiel, en ligt net iets onder het Nederlands gemiddelde.

¹ Grijze druk is de verhouding tussen het aantal personen van 65 jaar of ouder en het aantal personen van 20 tot 65 jaar. Dit cijfer geeft inzicht in de verhouding ouderen tot het werkende deel van de bevolking.

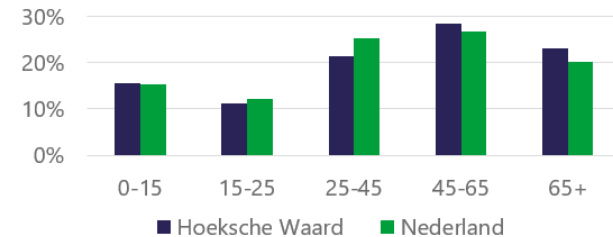
Ontwikkeling aantal inwoners 2007-2023, index

Bron: CBS



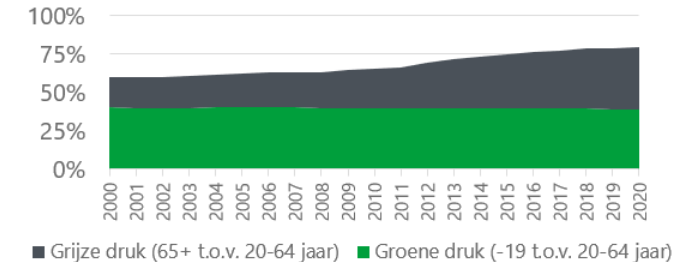
Inwoners naar leeftijd 2023

Bron: Allecijfers.nl



Groene en grijze druk 2000-2020

Bron: CBS

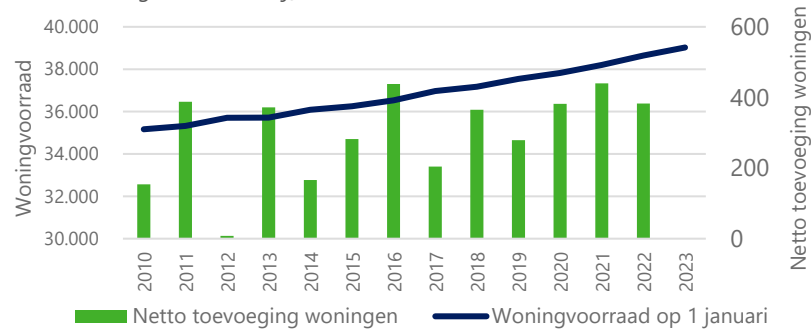


2.1.2 Afgelopen jaren gemiddeld 350 nieuwe woningen erbij

In 2023 waren er totaal 39.000 woningen in de Hoeksche Waard. Door woningbouw neemt dit aantal jaarlijks toe. De afgelopen jaren lag de netto woningtoename op gemiddeld zo'n 350 nieuwe woningen per jaar (2012 niet meegenomen). De ambitie van de gemeente is om de productie de komende jaren op te schroeven naar gemiddeld 500 nieuwe woningen per jaar.

Woningvoorraad en nieuwbouw

Bron: CBS Regionale kerncijfers



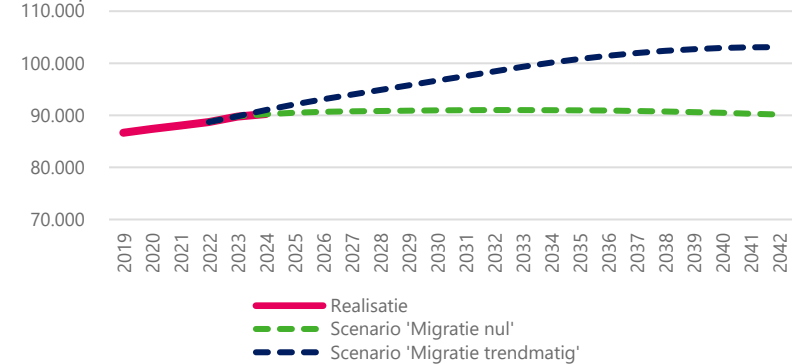
2.1.3 Bevolkingsprognose: groei en vergrijzing zet door

Hoe de bevolking zich gaat ontwikkelen is onzeker. De provincie beschouwt daarom 2 verschillende scenario's. Verwacht wordt dat de bevolking van de Hoeksche Waard groeit naar zo'n 103.000 inwoners in 2040, de bevolking groeit met name door migratie vanuit andere gemeentes naar de Hoeksche Waard. Zonder deze migratie zou de bevolking van de Hoeksche Waard stabiliseren op 90.000 inwoners. Om deze inwoners te huisvesten zijn voldoende woningen nodig. Er zijn ook nieuwe woningen nodig omdat huishoudens steeds kleiner worden. Al jaren is er een trend zichtbaar dat er steeds minder mensen in 1 huis wonen. Voor hetzelfde aantal mensen zijn daardoor op den duur meer woningen nodig. Deze huishoudenverdunding komt mede door het feit dat de bevolking

steeds meer vergrijst. Het aandeel 65-plussers neemt toe van 23% in 2022 naar 28% tot 30% in 2040. Dit heeft ook effecten op het mobiliteitssysteem van de Hoeksche Waard, doordat ouderen/gepensioneerden minder gebonden zijn aan werktijden (en dus spitsuren) maar ook andere reisbehoeftes kennen, en op steeds hogere leeftijd ook minder mobiel worden (toenemende vraag naar aanvullend vervoer).

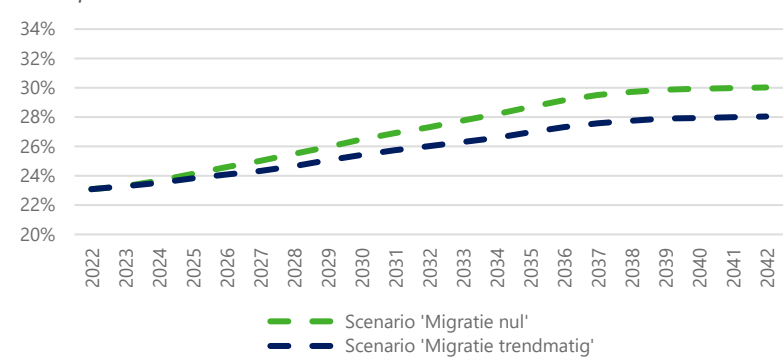
Bevolkingsprognose Hoeksche Waard

Bron: provincie Zuid-Holland



Prognose aandeel 65plussers

Bron: provincie Zuid-Holland



2.1.4 Autobezit

Het autobezit in de Hoeksche Waard is hoog in vergelijking met het gemiddelde in Zuid-Holland. Het gemiddelde autobezit in 2022 in de 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. Verder ligt het autobezit in de Hoeksche Waard iets lager dan in Goeree-Overflakkee en Albrandswaard.

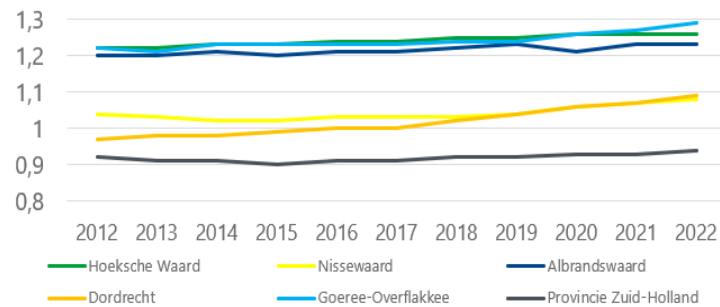
In het buitengebied ligt het gemiddelde autobezit (logischerwijs) hoger dan in de dorpen. Mensen in het buitengebied zijn afhankelijker van de auto doordat voorzieningen verder weg zijn gelegen en alternatieven minder aantrekkelijk zijn of minder beschikbaar.

2.1.5 Bezit van brom- en snorfietsen (scooters)

In de Hoeksche Waard ligt het bezit van brom- en snorfietsen (scooters) sinds enkele jaren hoger dan het landelijk gemiddelde. Er is een stijgende trend te zien in het bezit, terwijl landelijk juist een daling is ingezet sinds 2 jaar, vermoedelijk mede veroorzaakt door een helmplicht voor snorfietsen. In 2024 hadden 75 op de 1.000 inwoners een brom- of snorfiets.

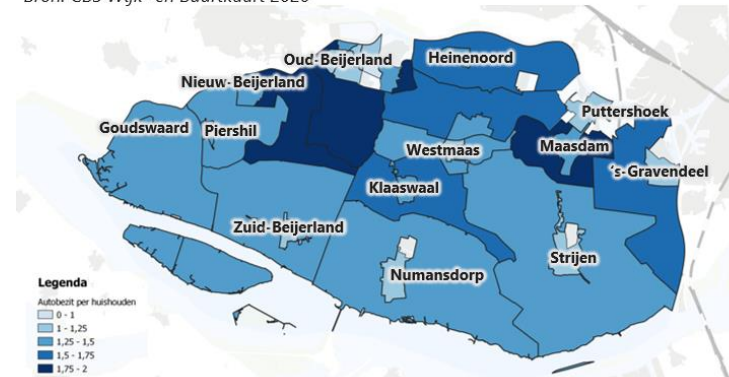
Gemiddeld autobezit per huishouden

Bron: RVO – Regionale klimaatmonitor



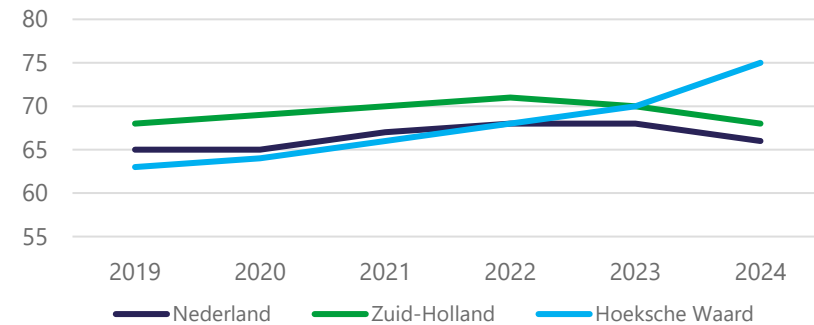
Gemiddeld autobezit per huishouden (wijkindeling CBS)

Bron: CBS Wijk- en Buurtkaart 2020



Brom- en snorfietsen per 1.000 inwoners

Bron: CBS



2.2 Regionale bereikbaarheid

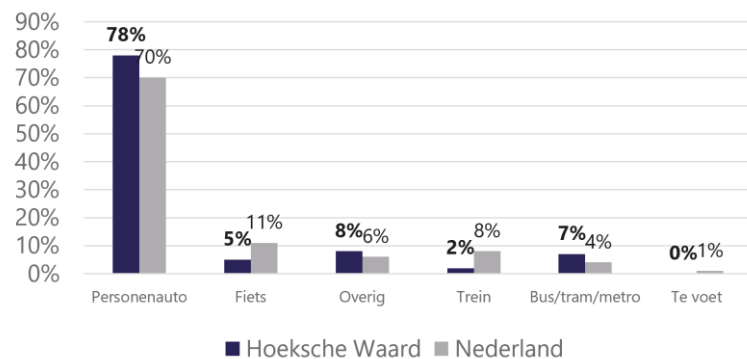
2.2.1 Vervoerwijzekeuze

We zien in de staafgrafiek hier onder dat inwoners uit de gemeente voor regionale verbindingen veel gebruik maken 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 bus-gebruik 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 de Hoeksche Waard is kan het trein-aandeel wel meer dan 0% zijn. Onder 'overig' valt bijvoorbeeld vervoer per motor, bromfiets, snorfiets, scootmobiel, taxi, skateboard en step. Het totale aandeel overig ligt iets hoger dan landelijk.

Verplaatsingen van en naar gemeente per modaliteit

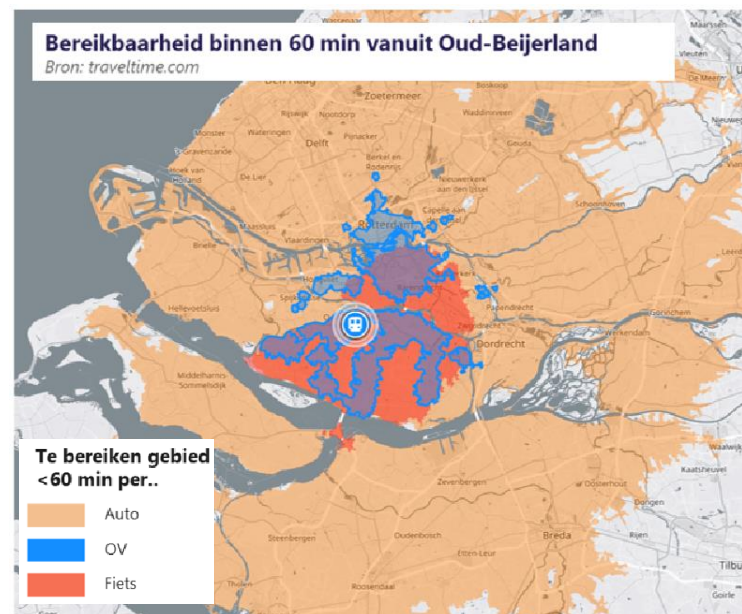
Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN 2018-2019)



2.2.2 Bereikbaarheid per vervoerwijze

Het hoge autogebruik is ook goed te verklaren. Kijkend naar het gebied dat binnen 60 minuten (veel mensen accepteren vaak maximaal 45-60 minuten als reistijd naar werk) bereikt kan worden per auto is fors groter dan het bereik met andere vervoermiddelen. Vrijwel geheel Zuid-Holland en delen van Utrecht, Zeeland en Noord-Brabant zijn binnen 60 minuten te bereiken met de auto. Het te bereiken gebied met openbaar vervoer is heel erg afhankelijk van de lijnvoering en dienstregeling. Sommige plekken zijn wel te bereiken, andere plekken helemaal niet.

Met de fiets kan soms net weer een ander gebied bereikt worden in 60 minuten dan met het openbaar vervoer, omdat niet overal bussen rijden, maar er wel fietspaden zijn. Vanuit Oud-Beijerland zijn binnen 60 minuten grote delen van Barendrecht en Rotterdam-Zuid te bereiken.



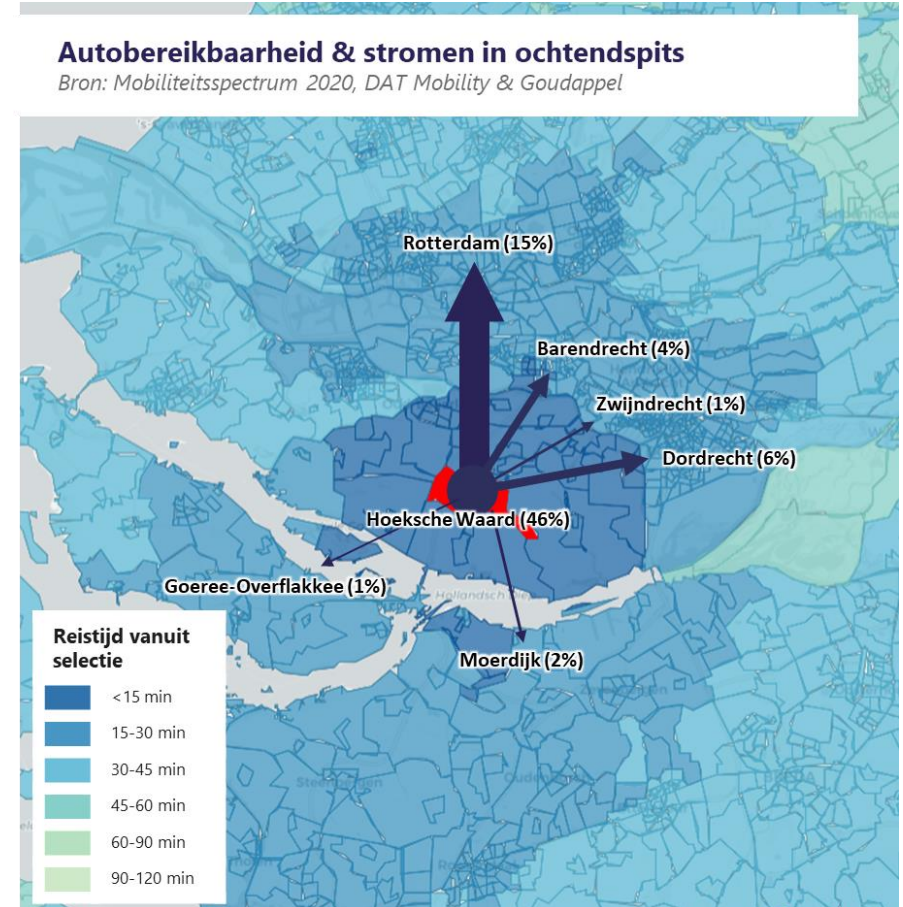
2.2.3 Regionale auto-verbindingen

De Hoeksche Waard is een eiland en heeft een beperkt aantal regionale autoverbindingen naar het omliggende gebied: 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.

Binnen de gemeente zelf zorgt de N217 voor een goede oost-westverbinding voor de noordrand van het eiland. Via de Kiltunnel zijn Dordrecht en de A16 makkelijk en snel te bereiken. Wel dient voor het gebruik van de Kiltunnel tol betaald te worden. Dit kan als drempel worden gezien.

In de Rotterdamse regio zijn veel bovenregionale voorzieningen en werklocaties. Daardoor ligt het zwaartepunt wat betreft extern gericht autoverkeer vanuit de Hoeksche Waard ook logischerwijs in de richting van de Rotterdamse regio. Van het totale autoverkeer in de Hoeksche Waard is 46% intern verkeer: verkeer zowel met een herkomst als bestemming in de Hoeksche Waard. Zo'n 15% van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in Rotterdam, wat daarmee de belangrijkste relatie vormt. Daarna volgen Dordrecht, Barendrecht en Moerdijk. Naar alle andere gemeentes zijn de vervoersaandelen van het totale Hoeksche Waard-verkeer kleiner dan 1%.

In geval van werkzaamheden of incidenten op een van deze regionale autoverbindingen is de Hoeksche Waard kwetsbaar, zo is wel gebleken tijdens de werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel. Het aantal alternatieven is beperkt, waardoor op alternatieve routes vaak veel drukker wordt die dat niet goed aan kunnen met vertragingen tot gevolg.



2.2.4 Doorstroming regionaal wegennet

Op veel regionale wegen is de doorstroming van het autoverkeer over het algemeen goed. Ook in de ochtend- en avondspits kunnen automobilisten veelal goed doorrijden (zie afbeeldingen met typisch verkeersbeeld). Op de N217 en de A29 zijn er enkele trajecten waar de snelheid in de ochtend- en avondspits

omlaag gaat en er soms filevorming optreedt. Er is niet iedere werkdag sprake van filevorming en hevige vertragingen. Dinsdagen en donderdagen zijn drukker dan een maandag, woensdag en vrijdag waar autoverkeer vaak goed kan doorstromen. Ook is er een duidelijke spitsrichting zichtbaar: 's ochtends gaat er een grote verkeersstroom over de N217 richting de A29/Rotterdam, 's avonds is er een grote verkeersstroom naar huis.

Hiernaast zijn 2 beelden opgenomen die de typische verkeerssituatie in een ochtend- en avondspits op een werkdag laten zien. Deze beelden zijn afkomstig van Google Maps. Hierop is te zien dat de doorstroming op de N217 op de meeste delen best goed is. Er zijn nauwelijks rode trajecten te zien. Natuurlijk is dat op momenten ook weleens anders bijvoorbeeld bij slecht weer (hevige regen), in geval van incidenten (pechgeval of verkeersongeval) of bij werkzaamheden. In de ochtendspits zijn enkele rode wegvakken te zien. Dit is onder meer de verkeerssituatie rond de Bosschenrotonde bij Oud-Beijerland, en de N217 vanuit Maasdam naar de A29 toe. De N217 wordt in de toekomst naar verwachting drukker, dit kan de doorstroming onder druk zetten. In paragraaf 2.6 wordt hier nader op ingegaan.

De A29 kende afgelopen tijd beperkingen (en daardoor vertragingen) rond de Haringvlietbrug en Heinoordtunnel. Dit kwam doordat de veiligheid in het geding was door een verouderde constructie en door renovatiewerkzaamheden. Deze werkzaamheden en beperkingen zijn in 2024 opgelost en afgerond. Over het algemeen is de verkeerssituatie op de A29 goed. Er komen geen structurele doorstromingsproblemen voor, maar ook hier varieert de situatie en is soms sprake van filevorming op de A29.

Ook verder weg gelegen wegen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard. Op de beelden is te zien dat de verkeersdruk op de ring van Rotterdam, de A16 en de A15, hoog is en dit tot structurele doorstromingsproblemen leidt.

Typisch verkeersbeeld ochtendspits dinsdag 8u



Typisch verkeersbeeld avondspits dinsdag 17:30u



2.2.5 Fiets

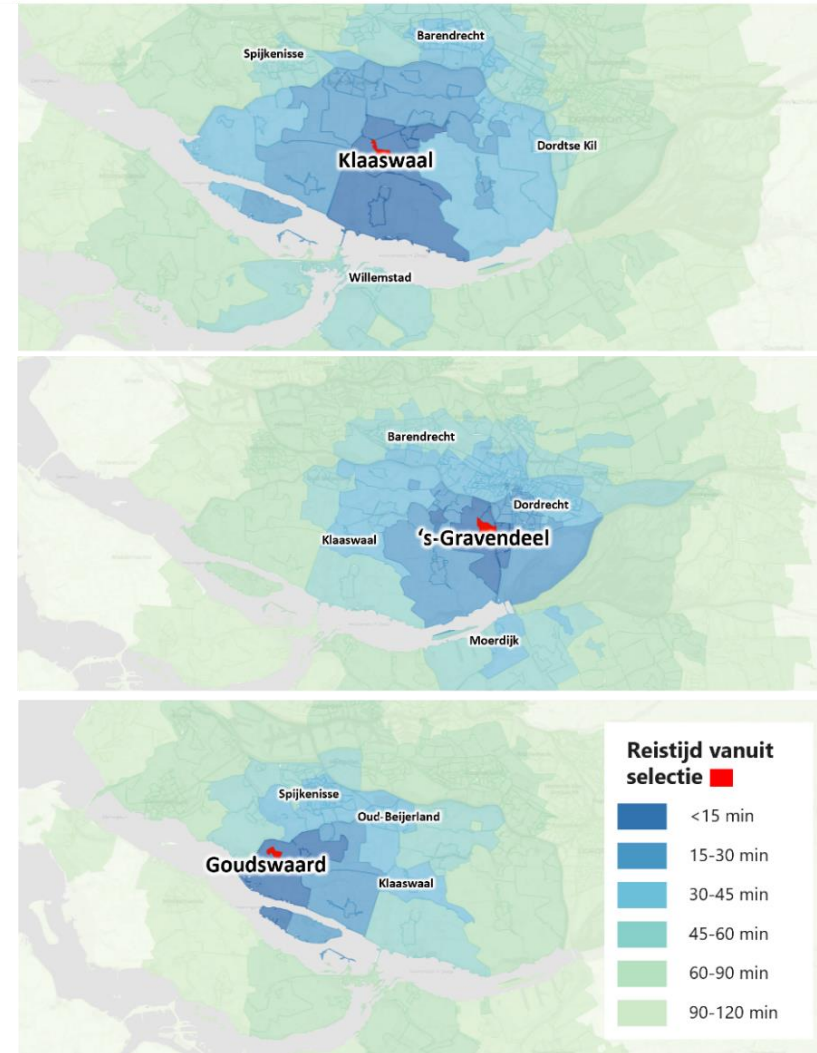
Het gebied dat per fiets te bereiken is vanuit de Hoeksche Waard is fors kleiner dan dat van de auto, en sterk afhankelijk van de locatie binnen de Hoeksche Waard. In 45-60 minuten zijn vanuit Klaaswaal de gehele Hoeksche Waard, Barendrecht, Willemstad en Spijkenisse te bereiken. Vanuit Goudswaard zijn Oud-Beijerland, Klaaswaal en een deel van Spijkenisse te bereiken, en vanuit 's-Gravendeel zijn juist grote delen van Dordrecht te bereiken.

Ook voor de fiets geldt dat er een beperkt aantal regionale fietsverbindingen is naar omliggende gemeenten. Er zijn diverse vaste fietsverbindingen (Heinenoordtunnel, de Kiltunnel, en de Haringvlietbrug) en diverse veerponten (Nieuw-Beijerland – Hekelingen, Puttershoek-Zwijndrecht en Oud-Beijerland-Rhoon). In de zomer vaart ook een pont tussen Strijensas en Moerdijk.

De gespreide ligging van de dorpen en het beperkte aantal oeververbindingen maakt dat het aantal bestemmingen dat per fiets te bereiken is binnen acceptabele reistijd soms beperkt is. Daardoor is de fiets lang niet voor iedereen en elke verplaatsing een optie. De meeste fietsverplaatsingen zijn ritten over korte afstand binnen de eigen gemeente (84%). Slechts 16% van de fietsritten is een externe verplaatsing (over de gemeentegrens heen). De externe fietsritten gaan met name richting Rotterdam, Barendrecht en Dordrecht, en in mindere mate ook naar Spijkenisse en Zwijndrecht. Andere gemeenten liggen veelal te ver weg, waardoor op deze routes nauwelijks gefietst wordt.

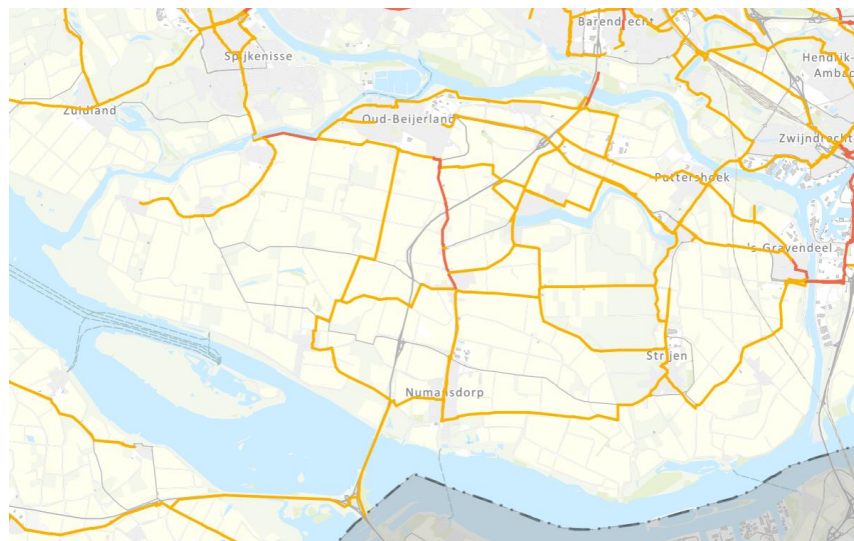
Bereikbaarheid per fiets vanuit verschillende dorpen

Bron: Mobiliteitsspectrum 2020



Provinciaal fietsnetwerk

In 2016 heeft de provincie een regionaal fietsnetwerk met de belangrijkste fietsverbindingen opgesteld. Doel van dit netwerk is om fietsers zo veel mogelijk op deze routes te bundelen, en deze routes veilig en aantrekkelijk in te richten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in plusroutes (>1.500 fietsers per dag) en hoofdnet (>500 fietsers per dag). De provincie helpt gemeentes en andere wegbeheerders met subsidiemogelijkheden om de veiligheid en kwaliteit van routes binnen dit netwerk te verbeteren. In de Hoeksche Waard liggen diverse routes die tot dit provinciale fietsnetwerk behoren. Enkele daarvan behoren tot het plusnet, zoals de Stougjesdijk die als fietsverbinding tussen Oud-Beijerland en Strijen fungeert waar dagelijks veel scholieren fietsen. Maar ook het fietspad langs de N217 tussen Nieuw-Beijerland en Oud-Beijerland, en de regionale verbindingen via de Heinenoordtunnel en Kiltunnel behoren tot dit netwerk.



Fietsroutenet utilitair

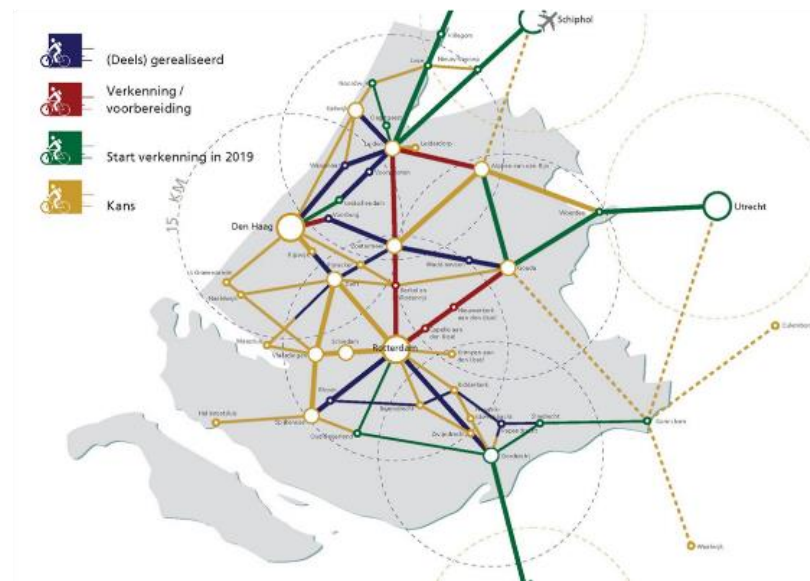
- Utilitair, Bestaande infra
- Utilitair (plusnet), Bestaande infra

Provinciale doorfietsroutes

Provincie Zuid-Holland heeft in 2019 aanvullend ook een toekomstagenda snelfietsroutes opgesteld. Aanleiding was de opkomst van de e-bike, waardoor ook grotere afstanden beter/makkelijker met de fiets zijn te overbruggen. In deze agenda zijn 3 doorfietsroutes opgenomen die een relatie met de Hoeksche Waard hebben. Dit betreft de volgende verbindingen:

- Oud-Beijerland – Barendrecht – Rotterdam zuid
- Oud-Beijerland – Dordrecht
- Oud-Beijerland – Spijkenisse

Op deze verbindingen liggen vaak al bestaande fietspaden. Het doel is juist om deze fietspaden aantrekkelijker en hoogwaardiger te maken volgens de kwaliteitscriteria. Een regionale doorfietsroute wordt namelijk gezien als de belangrijkste regionale fietsverbinding en daar hoort een hoge kwaliteit bij (direct, herkenbaar, veilig en aantrekkelijk).



2.2.6 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer-netwerk van de Hoeksche Waard kent 4 belangrijke regionale hoofdasen met een redelijke frequentie en reizigersstroom:

- Rotterdam-Zuid <-> Oud-Beijerland
- Rotterdam-Zuid <-> Numansdorp (via busstation Heinenoord)
- Rotterdam-Zuid <-> Dordrecht (via Heinenoord, Maasdam, 's-Gravendeel)
- Rotterdam-Zuid <-> Goeree-Overflakkee (over A29, halte bij Numansdorp)

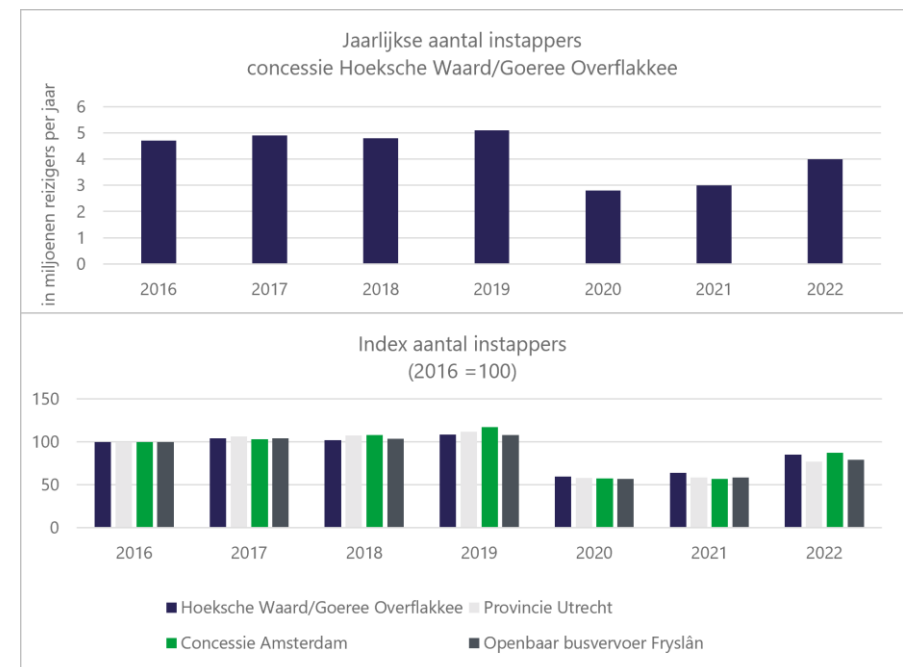


De grootste reizigersstroom is op Rotterdam gericht, zo'n 44% van alle openbaar vervoer-reizigers heeft daar een herkomst of bestemming. Daarna volgen Den Haag, Dordrecht, Amsterdam, Barendrecht en Goeree-Overflakkee met vervoersaandelen van 2% tot 4%. Slechts 13% van de ritten die met openbaar vervoer worden gemaakt zijn intern binnen de gemeente. Nagenoeg alle andere vervoersrelaties op gemeenteniveau zijn kleiner dan 1%.

Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard wordt tot december 2025 uitgevoerd door Connexxion in opdracht van provincie Zuid-Holland. Gedurende het opstellen van het mobiliteitsplan was de provincie bezig met de aanbesteding

voor de nieuwe concessie vanaf 2025 voor een periode van 10 jaar met de optie om maximaal 5 jaar te verlengen. Gemeente Hoeksche Waard heeft geen directe zeggenschap over het openbaar vervoer, maar is wel een belangrijke belanghebbende en gesprekspartner voor de provincie.

Sinds corona staat de exploitatie van het openbaar vervoer 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.



2.3 Lokale bereikbaarheid

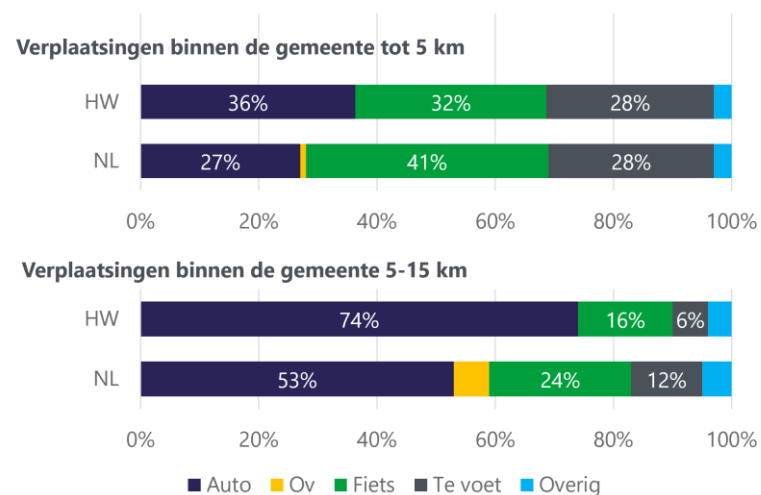
2.3.1 Vervoerwijzekeuze

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 openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt. Voor een deel komt dat 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)



NB. Het 'Onderzoek Onderweg in Nederland' wordt jaarlijks uitgevoerd in opdracht van het CBS. De cijfers zijn gebaseerd op 2018 en 2019, omdat de cijfers van 2020 tot en met 2022 niet representatief zijn door de coronapandemie die het reisgedrag sterk hebben beïnvloed. De cijfers van 2023 waren ten tijde van de analyse nog niet beschikbaar. De verwachting is dat het reisgedrag in 2024 voor wat betreft vervoerwijzekeuze in lijn ligt met dat van 2018 en 2019. Er worden geen grote verschillen verwacht.

2.3.2 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 en diverse werklocaties met werkgelegenheid.

Verder valt ook Heinoord op als een locatie met relatief veel herkomsten of bestemmingen van interne autoritten. Vermoedelijk komt dit door de bedrijven (bedrijventerreinen Reedijk en Boonsweg) die hier zijn gelegen en werkgelegenheid bieden.

Interne autorelaties

Bron: Modaliteitenonderzoek Hoeksche Waard, 2020



2.3.3 Fiets

Op veel fietsroutes in de Hoeksche Waard is sprake van menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Er is een beperkt aantal vrijliggende of gescheiden fietspaden (zie bijgevoegde kaart). Binnen de dorpen zijn er hier en daar wel vrijliggende fietspaden, maar tussen de dorpen ontbreken die ook vaak. Natuurlijk zijn er wel andere wegen waar over gefietst mag worden, maar daar rijden fietsers dus gemengd met het gemotoriseerd verkeer. Voor het lokale fietsnetwerk is de verkeersveiligheid van groot belang gezien fietsroutes tussen dorpen vaak (nog) over krappere dijk- en polderwegen gaan waar ook landbouwverkeer en ander gemotoriseerd verkeer rijdt. De maximumsnelheid op dijk- en polderwegen buiten de kom is 60 km/u, in de praktijk wordt hier ook nog weleens harder gereden.

Alle huidige vrijliggende fietspaden

Bron: NWB 2024, bewerking Goudappel



2.3.4 Openbaar vervoer

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 en 4 van de 5 middelbare scholen zijn gelegen. Het openbaar vervoer rijdt met name door de dorpen. Het buitengebied is beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer. Bijgevoegde kaart geeft de halte-locaties van 2020 weer en de ontsluitingskwaliteit per halte. Diverse buurtschappen worden niet bediend door openbaar vervoer of slechts beperkt (minder dan 1x per uur), dit betreft onder andere buurtschappen zoals Goidschalxoord, Schenkeldijk en Schuring. Ook de bereikbaarheid van bedrijventerreinen per openbaar vervoer is vaak slecht, omdat de bushalte op afstand is gelegen en/of bussen niet vaak rijden zoals in geval van bedrijventerrein Boonsweg.

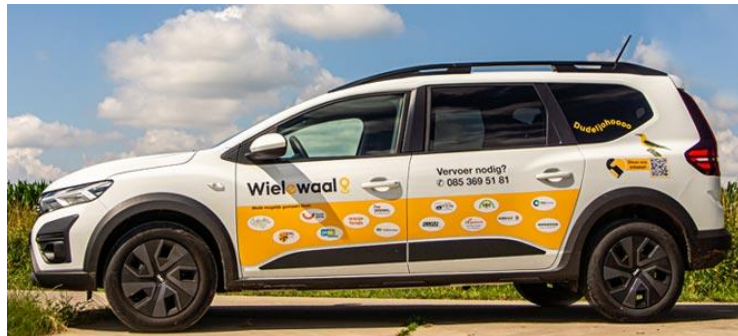
Ontsluitingskwaliteit openbaar vervoer

Bron: PBL, 2020 – Atlas van de Regio



2.3.5 Aanvullende vervoersdiensten

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 openbaar vervoer 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. Vergrijzing geeft ook uitdagingen voor de vrijwilligersdiensten om voldoende vrijwilligers te vinden en te binden. 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. In de Hoeksche Waard zijn er aanvullende vervoersdiensten om deze doelgroepen te bedienen: Wielewaal, AutoMaatje en Valys.



Wielewaal (binnen de kern)

Wielewaal biedt binnen de grootste dorpen van de Hoeksche Waard lokaal vervoer aan die gerund wordt door vrijwilligers. De vrijwilligersdienst rijdt op doordeweekse dagen tussen 9 en 17 uur, en is bedoeld voor vervoer van/naar alledaagse bezigheden binnen de betreffende kern. De dienst is op dit moment (2024) actief in Oud-Beijerland, Zuid-Beijerland, Klaaswaal, Numansdorp, Strijen,

Puttershoek, Maasdam en 's-Gravendeel. De dienst wordt georganiseerd door een stichting die als doel heeft om een bijdrage te leveren aan het voorkomen van eenzaamheid van kwetsbare inwoners door het aanbieden van lokaal gratis vervoer. Uitdagingen waar Wielewaal voor staan zijn het vinden van voldoende betrokken vrijwilligers (vaak gepensioneerden), aantrekken van subsidie en sponsoring ten behoeve van aanschaf en onderhoud van hun voertuigen, het technische onderhoud aan de voertuigen, en het plannen van ritten wat zowel voor de vrijwilliger als de 'klant' past.

AutoMaatje (buiten de kern)

Voor ritten buiten de eigen kern kan gebruik worden gemaakt van ANWB AutoMaatje. Dit is een vervoersdienst waarbij vrijwilligers tegen een geringe vergoeding (eventueel tijdelijk) minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. De doelgroep betreft onder meer mensen die niet zelf meer kunnen autorijden, niet met het openbaar vervoer kunnen of niet de financiële middelen hebben. Het idee voor deze vrijwilligersdienst komt vanuit Welzijn Hoeksche Waard. Doel is om kwetsbare inwoners te ondersteunen en ervoor te zorgen dat ze mee kunnen blijven doen in de maatschappij. De vrijwilligersdienst is aangesloten bij de ANWB om zeker te zijn dat zaken goed gereld zijn zoals wetgeving en verzekering.



Valys (buiten de regio)

Mensen met een mobiliteitsbeperking die een sociaal-recreatief uitstapje buiten de gemeente willen maken kunnen ook gebruik maken van Valys. Valys is een betaalde taxidienst waar mensen met een Wmo-indicatie gebruik van kunnen maken voor regionale ritten verder dan 25 km vanaf het woonadres. Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is opdrachtgever van Valys.



Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)

Deze wet beoogt om inwoners hulp te bieden vanuit de gemeente met als doel dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis kunnen wonen en kunnen meedoen in de maatschappij. Inwoners met een beperking, ziekte, psychische problemen of beperkingen door ouderdom komen in aanmerking voor hulp via Wmo. Zij kunnen een Wmo-indicatie aanvragen bij de gemeente. Met deze Wmo-indicatie kunnen ze gebruik maken van bijvoorbeeld Valys en kunnen zij een vergoeding krijgen voor kosten voor regulier taxivervoer.

Leerlingenvervoer

Kinderen die naar speciaal onderwijs gaan of niet zelfstandig naar school kunnen, krijgen in bepaalde gevallen een vergoeding voor leerlingenvervoer. Dit kan zowel een vergoeding zijn voor fiets, openbaar vervoer, eigen vervoer of (aangepast) taxi-vervoer. De gemeente besteedt het taxi-vervoer voor leerlingenvervoer uit aan een vervoersbedrijf (in 2024 betrof dit Taxi Noot).

Voor kinderen in de basisschoolleeftijd die extra ondersteuning nodig hebben is er speciaal basisonderwijs (sbo) in Oud-Beijerland: ZML de Ark. Op deze school wordt ook voortgezet speciaal onderwijs (vso) gegeven. Kinderen die specialistische en intensieve ondersteuning nodig hebben is er speciaal onderwijs (so). Voor speciaal onderwijs moeten kinderen naar een buurgemeente, er zijn so-scholen in Spijkenisse, Barendrecht en Dordrecht. De gemeente biedt voor leerlingen die naar speciaal onderwijs gaan leerlingenvervoer aan in de vorm van een taxi-dienst.



2.3.6 Landbouwverkeer

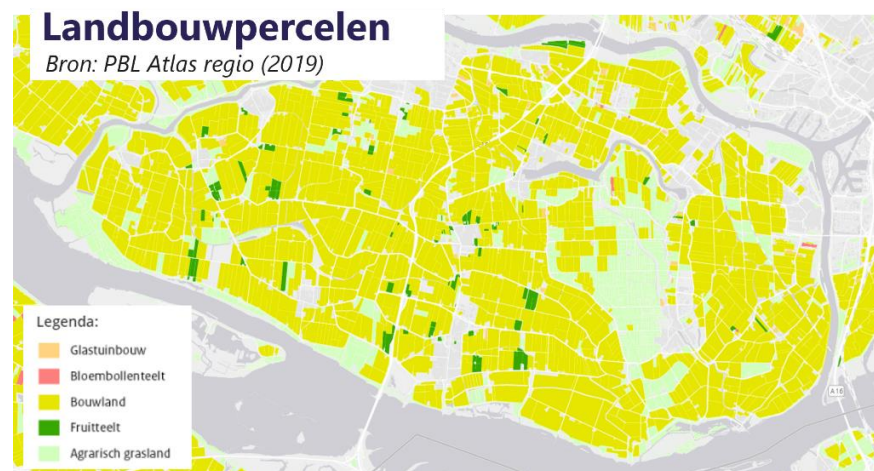
De Hoeksche Waard is van oudsher een landbouwgebied. Grote delen van het grondgebied zijn in gebruik voor intensieve grondgebonden landbouw voor de teelt van bijvoorbeeld aardappelen, granen en suikerbieten. Voor de agrariërs is de bereikbaarheid van de percelen met grote landbouwvoertuigen van essentieel 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/u-dijkwegen voor veiligheidsrisico's. In 2018 hebben de gemeente, het waterschap, de provincie samen met de sector een netwerk van regionale landbouwroutes vastgesteld waar veel (doorgaand) landbouwverkeer rijdt, met als doel deze routes te stimuleren en knelpunten op deze routes op te lossen.

2.3.7 Lopende infrastructuur projecten

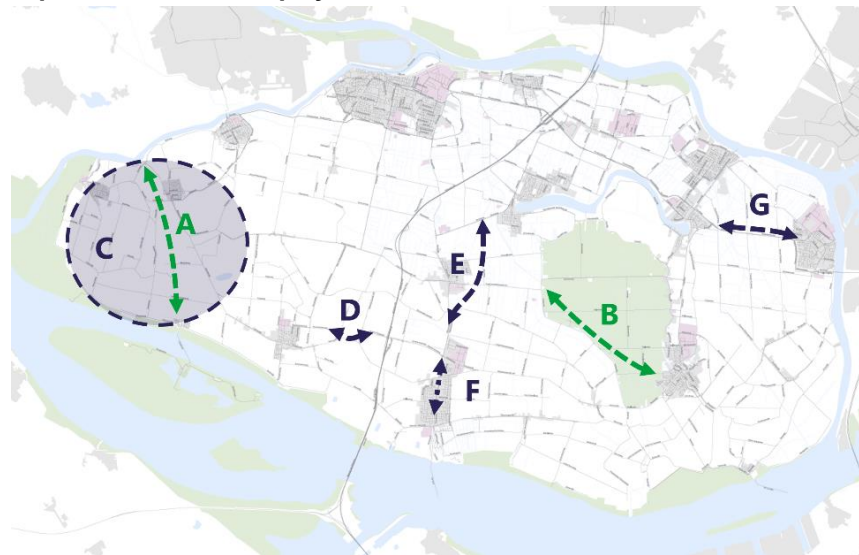
De gemeente werkt momenteel aan diverse infrastructuurprojecten, naast beheer en onderhoud betreft dit ook aanleg van nieuwe infrastructuur. De belangrijkste zijn hiernaast op kaart weergegeven en betreft:

- A. Tiengemetepad (recreatieve fietsverbinding)
- B. Fietspad door Oudeland van Strijen (route Strijen-Oud-Beijerland)
- 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.



Lopende infrastructuur projecten



2.4 Verkeersveiligheid

2.4.1 Verkeersveiligheid in cijfers

Er is stijgende trend te zien in het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Dit is in lijn met het landelijke beeld van verkeersveiligheid: na jaren van verbetering van de verkeersveiligheid, is dit gestagneerd en sinds enkele jaren zelfs sprake van een toename van verkeersongevallen in bepaalde categorieën. Dat is zorgelijk en een ongewenste trend.

Ongeveer 30% van de verkeersslachtoffers zijn jongeren tussen de 12 en 24 jaar, daarmee is deze leeftijdsgroep oververtegenwoordigd in de ongevals cijfers. Dit komt voor een deel omdat kinderen en tieners meer op de fiets zitten en daardoor meer risico lopen (fietsers zijn kwetsbaarder). Maar ook voor een deel omdat zij verkeerssituaties minder goed kunnen inschatten. In veel andere gemeenten is – naast de piek van jongeren - ook in de oudere leeftijdsgroepen (65-80 jarigen) 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. Ruim 50% van de ongevalsslachtoffers betreft kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, voetgangers, en bromfietzers.

2.4.2 Ongevalslocaties

In absolute aantallen vinden de meeste ongevallen plaats binnen de dorpen waar het meeste verkeer rijdt en er veel menging is van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Drukke wegen zonder goede 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. Dit komt onder andere door hoge snelheden van motorvoertuigen en soms de combinatie met grote zware vrachtwagens en

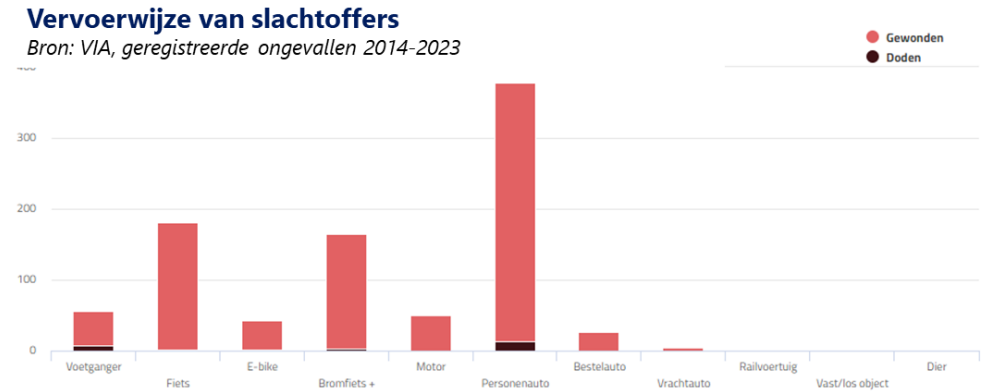
Ontwikkeling in aantal verkeersongevallen

Bron: VIA, geregistreerde ongevallen 2014-2023



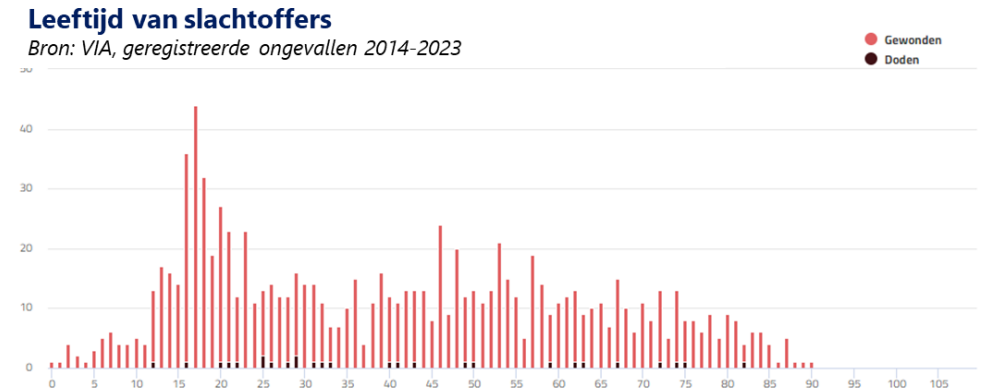
Vervoerwijze van slachtoffers

Bron: VIA, geregistreerde ongevallen 2014-2023



Leeftijd van slachtoffers

Bron: VIA, geregistreerde ongevallen 2014-2023



landbouwvoertuigen. Juist op de 60km-wegen wordt vaak te hard gereden, en vinden ook relatief veel dodelijke verkeersongevallen plaats. In de periode 2014-2023 hebben 20 verkeersongevallen plaatsgevonden met een dodelijke afloop waar een of meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Twee daarvan vonden plaats op de A29, en twee op de N217. De andere dodelijke ongevallen vonden vaak plaats op wegen buiten de bebouwde kom. De toedracht van ongevallen is divers: van noodlottige ongevallen, eenzijdige ongevallen tot ongevallen waarbij alcohol, drugs en/of een hoge snelheid in het spel was.

Op de volgende pagina's zijn kaartbeelden opgenomen van de geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014-2023. Op de ongevallenkaart is duidelijk de A29 te zien waar veel ongevallen plaats vinden. Hier rijdt echter ook het meeste verkeer, waardoor deze weg toch relatief veilig is.

Op de kaart zijn verder veel ongevallen zichtbaar binnen de dorpen, en op de drukkere wegen door het buitengebied, zoals de N217. In Oud-Beijerland vinden – in absolute zin - veruit de meeste ongevallen plaats. Dit is ook logisch gezien dit het grootste dorp is met een bovenlokale functie en veel bezoekers en fietsers aantrekt. De N217 (80 km-weg) is niet overal goed ingericht volgens 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).

Onderzoeksbureau VIA berekent voor de drukste wegen en kruispunten in elke gemeente van Nederland het verkeersveiligheidsrisico op basis van historische ongevalsgegevens en snelheidsgedrag (in welke mate wordt er te hard gereden). Op basis hiervan wordt ieder jaar een top 10 van de meeste onveilige wegen en kruispunten in de gemeente opgesteld. De top 10 onveilige kruisingen en wegvakken in de Hoeksche Waard over de periode 2019-2023 is hiernaast gespecificeerd. Qua wegvakken betreft dit diverse straten binnen dorpen en een aantal wegen in het buitengebied. Alle top 10 onveilige wegvakken liggen in de

noordrand van de Hoeksche Waard. De onveiligere kruispunten kennen in veel gevallen ook een relatief hoge verkeersdruk (meerdere kruispunten op N-wegen in de top 10).

Top 10 onveilige wegvakken:

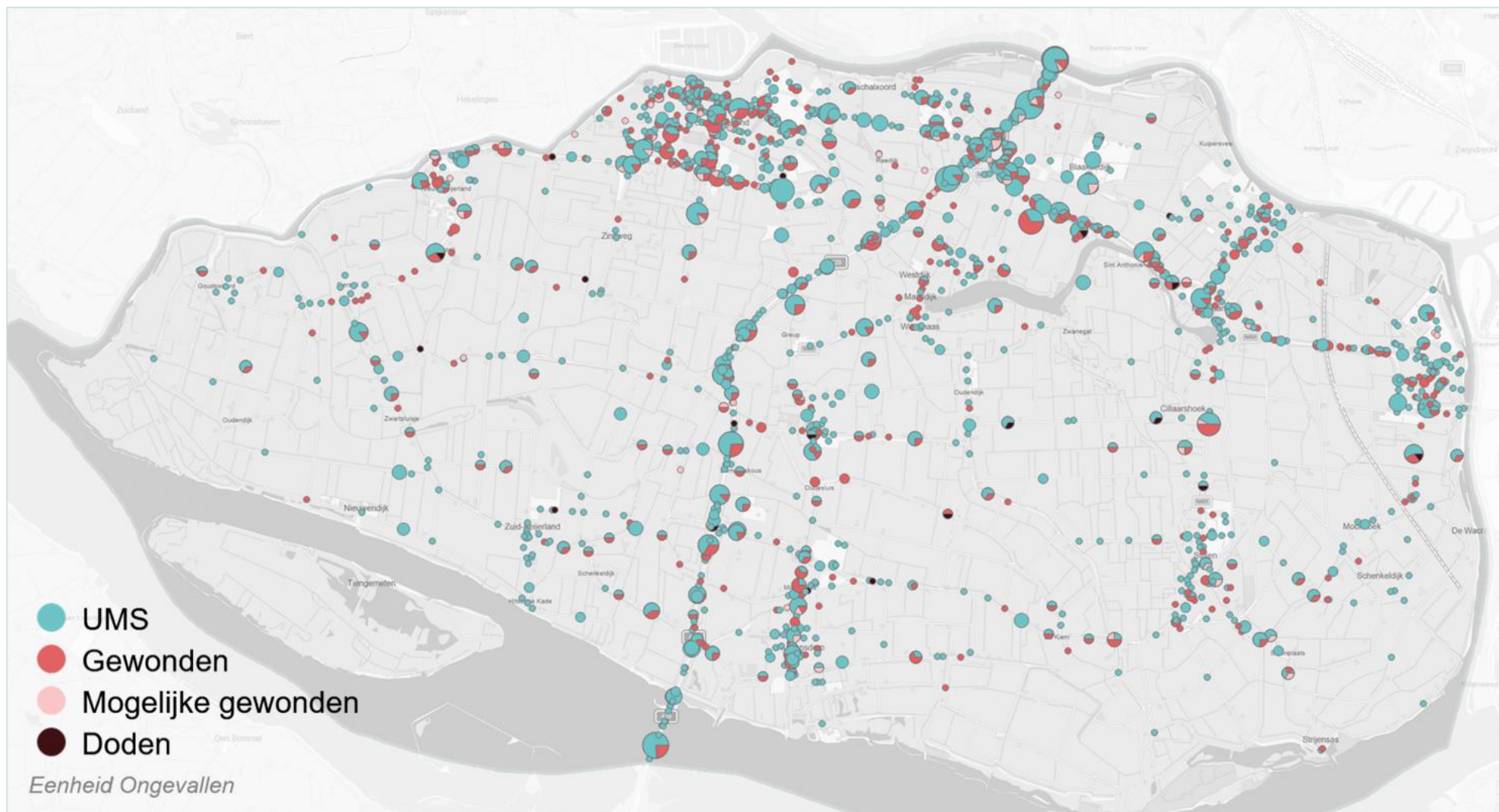
1. Alexanderstraat, Strijensedijk 's-Gravendeel
2. Blaakseweg ten noorden N217, Heinenoord
3. Blaakseweg en Romeinseweg ten zuiden N217, Mijnsheerenland
4. Stougjesdijk ten zuiden N217 (route Oud-Beijerland – Klaaswaal)
5. Dorpsstraat, Heinenoord
6. Bierkade, Oud-Beijerland
7. Zinkweg, Oud-Beijerland
8. Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel
9. Veerpont Nieuw-Beijerland-Hekelingen
10. Dorpsstraat, Oosteinde, Heinenoord

Top 10 onveilige kruispunten:

1. Blaakseweg/Achterweg/Romeinseweg
2. N217/Blaakseweg
3. N491/Hoekseweg
4. Beneden Oostdijk/Sportlaan, Oud-Beijerland
5. Sportlaan/Standermolen, Puttershoek
6. Beneden Oostdijk/Poortlaan, Oud-Beijerland
7. N217/Langeweg, Oud-Beijerland
8. N488/Boomdijk/Bommelskoussedijk, Klaaswaal
9. Buitenom/Oosthoek, Nieuw-Beijerland
10. Rijksstraatweg/Middelsluissedijk, Numansdorp

Geregistreeerde verkeersongevallen 2014-2023

Bron: VIA (2024)



Top 10 onveilige kruispunten en wegvakken (2019-2023)

Bron: VIA (2024)

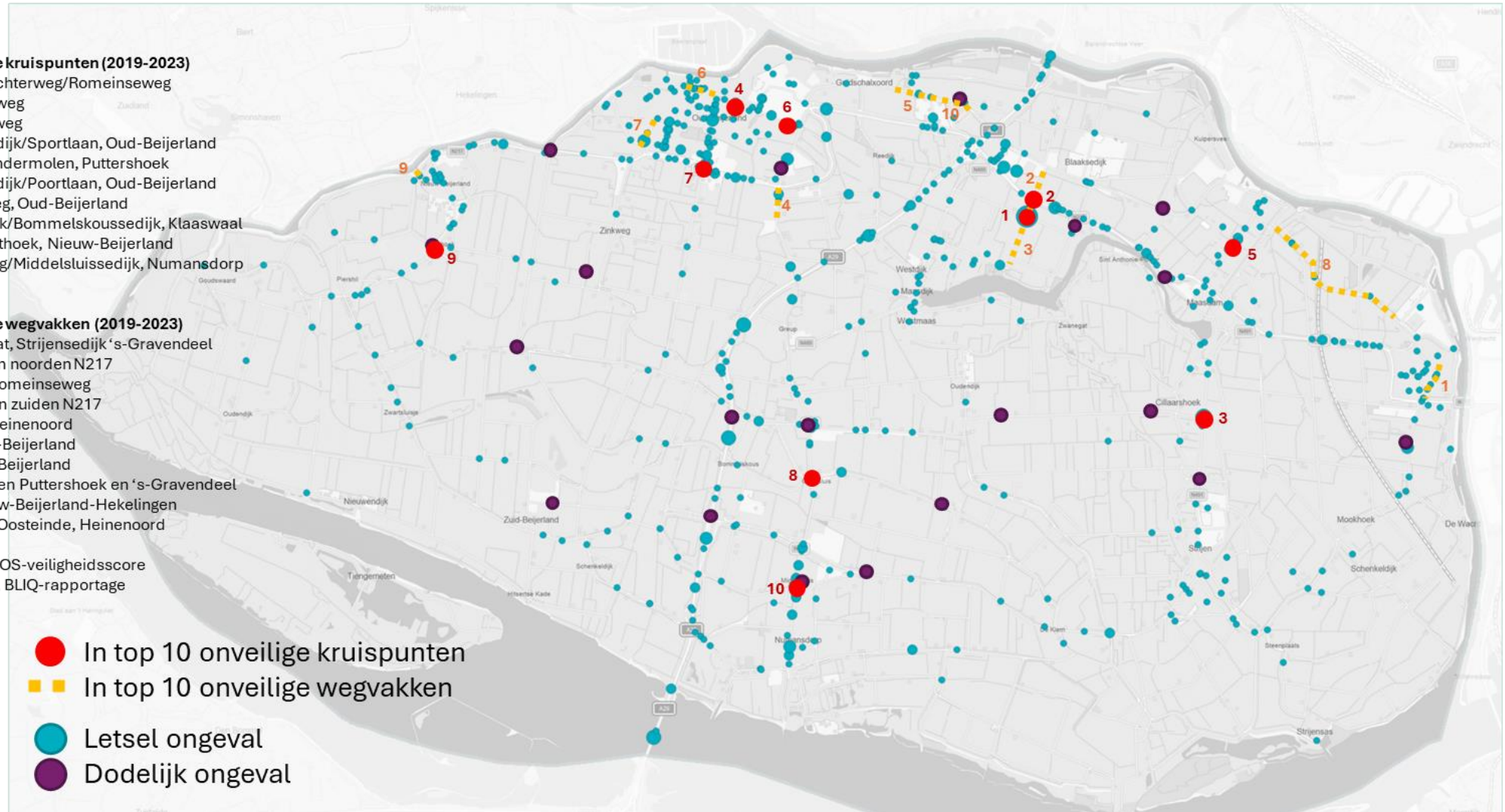
Top 10 onveilige kruispunten (2019-2023)

- 1 Blaakseweg/Achterweg/Romeinseweg
- 2 N217/Blaakseweg
- 3 N491/Hoekseweg
- 4 Beneden Oostdijk/Sportlaan, Oud-Beijerland
- 5 Sportlaan/Standermolen, Puttershoek
- 6 Beneden Oostdijk/Poortlaan, Oud-Beijerland
- 7 N217/Langeweg, Oud-Beijerland
- 8 N488/Boomdijk/Bommelskoussedijk, Klaaswaal
- 9 Buitenom/Oosthoek, Nieuw-Beijerland
- 10 Rijkstraatweg/Middelsslussedijk, Numansdorp

Top 10 onveilige wegvakken (2019-2023)

- 1 Alexanderstraat, Strijensedijk 's-Gravendeel
- 2 Blaakseweg ten noorden N217
- 3 Blaakseweg, Romeinseweg
- 4 Stougjesdijk ten zuiden N217
- 5 Dorpsstraat, Heinoord
- 6 Bierkade, Oud-Beijerland
- 7 Zinkweg, Oud-Beijerland
- 8 Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel
- 9 Veerpont Nieuw-Beijerland-Hekelingen
- 10 Dorpsstraat, Oosteinde, Heinoord

Op basis van CROS-veiligheidsscore
Bron: VIA (2024), BLIQ-rapportage

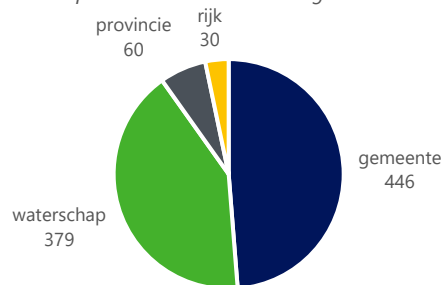


2.4.3 Oorzaken en snelheidsgedrag

Verkeersongevallen kennen een verscheidenheid aan oorzaken en vaak een combinatie van factoren, zoals alcohol- en drugsgebruik, afleiding (smartphone), hoge snelheid en vermoeidheid. Ook de weginrichting, voertuigenmerken en plaatselijke omstandigheden kunnen een rol spelen. De gemeente heeft niet overall invloed op, maar is als wegbeheerder wel verantwoordelijk voor een veilige weginrichting die herkenbaar is voor weggebruikers. De ideale weginrichting moet van nature al zorgen voor het juiste snelheidsgedrag van de weggebruiker. Door het uitgebreide wegennet is dat echter een grote opgave. Het wegennet van de Hoeksche Waard kent 915 kilometer aan weglengte (bron: CBS 2023), waarvan de gemeente iets minder de helft beheert. De rest van de wegen wordt beheerd door het waterschap, provincie of het rijk.

Verdeling wegennet naar wegbeheerder (km)

Bron: CBS op basis van Nationaal Wegen Bestand

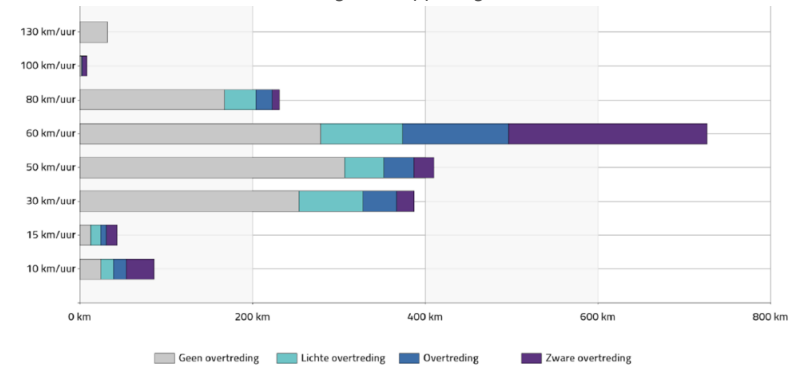


Uit een nadere analyse van het snelheidsgedrag blijkt dat juist op 60 km/u-wegen (die veel voorkomen in de Hoeksche Waard en vaak in beheer zijn bij het waterschap) vaak te hard wordt gereden. Op provinciale wegen en rijkswegen houden weggebruikers zich beter aan de maximumsnelheid. Op 30 km/u- en 50 km/u-wegen binnen de kom houden de meeste weggebruikers zich ook goed aan de maximumsnelheid, maar er zijn wegvakken waar een substantieel deel van het verkeer de maximumsnelheid overschrijdt. Dit kan aangepakt worden door handhaving, lokale snelheidsremmers of het veranderen van de weginrichting. Bij

voorkeur zorgt de inrichting van de weg al tot het juiste en gewenste rijgedrag van weggebruikers zodat handhaving niet nodig is.

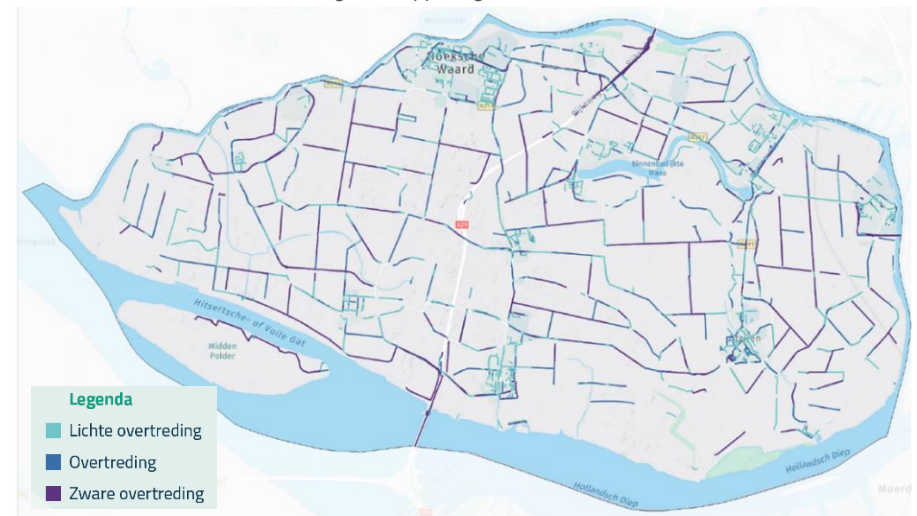
Snelheidsoverschrijding naar weglengte per snelheidslimiet

Bron: VIA (2024), BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard



Snelheidsoverschrijding op wegen in de Hoeksche Waard

Bron: VIA (2024), BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Hoeksche Waard

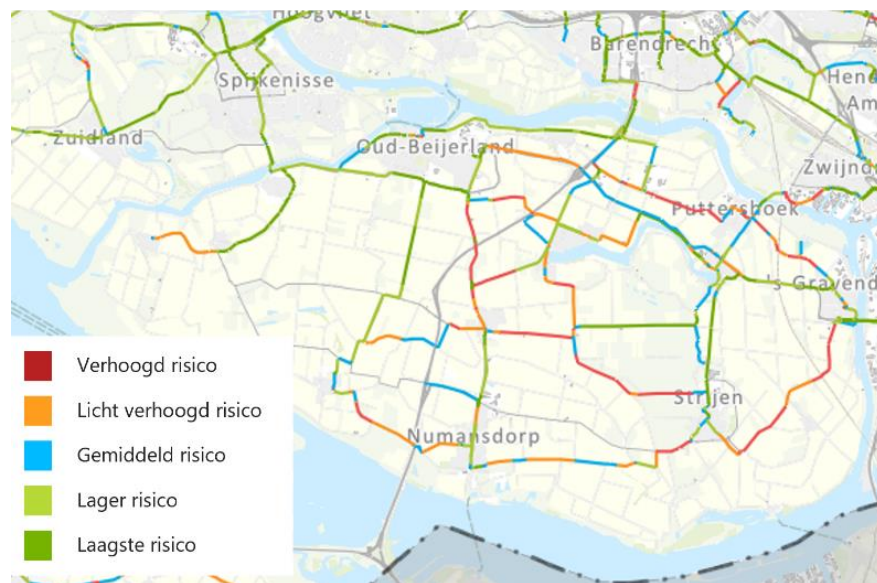


2.4.4 Verkeersveiligheid fietsroutes

Door provincie Zuid-Holland en de fietsersbond is specifiek onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op het provinciale utilitaire fietsroutenetwerk. Voor iedere provinciale fietsroute is het verkeersveiligheidsrisico bepaald op basis van de inrichting en gebruik van fietsroutes. 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 veelal een verhoogd veiligheidsrisico. Met name in het 'middengebied' rond Klaaswaal zijn er veel fietsroutes met een verhoogd risico. Dit zijn ook fietsroutes waar dagelijks scholieren fietsen naar de middelbare scholen in Oud-Beijerland en Klaaswaal. Ook op andere verbindingen zijn er fietsroutes met een verhoogd veiligheidsrisico, zoals Strijen – 's-Gravendeel en Heinenoord-Puttershoek-'s-Gravendeel.

Verkeersveiligheidsrisico van provinciale utilitaire fietsroutes

Bron: Fietsersbond & Provincie Zuid-Holland, Fiets data viewer



Binnen de dorpen zijn er naast lokale veiligheidsknelpunten ook geregeld 50 km/u-wegen die niet optimaal zijn ingericht met vrijliggende fietspaden. Fietsers rijden hier op (soms smalle) fietsstroken naast een drukke stroom van (zwaarder) gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld de Rijksweg in Numansdorp). Dat geeft een (licht) verhoogd veiligheidsrisico voor fietsers.

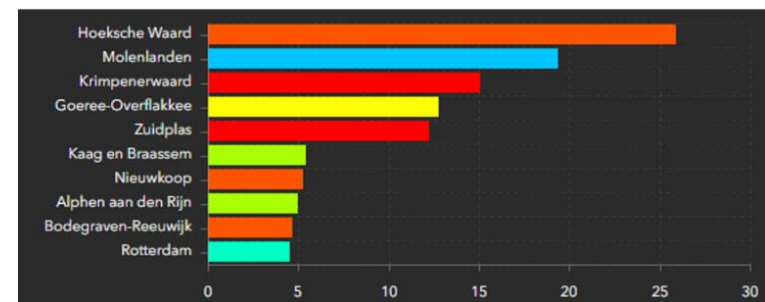
Rijksweg in Numansdorp kent een (licht) verhoogd risico voor fietsers



Het fietsnetwerk van de Hoeksche Waard is door het voorgaande (fietsroutes over gemengde 60 km/u-wegen en drukke 50 km/u-wegen) relatief veel onveilige routes. De Hoeksche Waard heeft van alle gemeentes in provincie Zuid-Holland de meeste kilometer aan hoofdfietsroute met een verhoogd veiligheidsrisico).

Top 10 gemeentes Zuid-Holland qua km fietsroute met verhoogd risico

Bron: Fietsersbond & Provincie Zuid-Holland



2.5.3 Luchtkwaliteit

Schadelijke stoffen in de lucht kunnen negatieve effecten hebben op de gezondheid van mensen. Om de luchtkwaliteit te bepalen wordt vaak gekeken naar de hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. Motorvoertuigen zijn een belangrijke – maar niet de enige - bron van verontreinigingen in de lucht, door de verbranding van fossiele brandstof maar bijvoorbeeld ook door slijtage van remmen en banden. Andere belangrijke bronnen van luchtverontreiniging zijn industrie, huishoudens en landbouw. Wettelijk zijn er vanuit EU-regelgeving grenswaarden vastgesteld om nadelige gezondheidseffecten te beheersen, bijna overal in Nederland wordt aan deze grenswaarden voldaan. De EU werkt aan nieuwe normen, waar in 2030 aan voldaan moet worden.

Uit onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) blijkt dat er ook gezondheidseffecten kunnen optreden bij lagere concentraties dan de grenswaarden. Daarom heeft het WHO advieswaarden opgesteld, deze zijn in 2021 aangescherpt. De advieswaarden liggen lager dan de nieuwe aangescherpte EU-norm voor 2030. Hoe minder fijnstof en stikstofdioxide in de lucht, hoe beter de luchtkwaliteit. De normen en advieswaarden zijn in de tabel gespecificeerd.

Stof	Norm EU-richtlijn luchtkwaliteit	Nieuwe EU-norm zichtjaar 2030	WHO-advieswaarde 2021
Stikstofdioxide (NO2)	40	20	10
Fijn stof PM10	40	20	15
Fijn stof PM2.5	25	10	5

Tabel: grenswaarden en WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit (in µg/m3)

Fijnstof

Overal in de Hoeksche Waard wordt nu voldaan aan de aangescherpte EU norm voor 2030 wat betreft PM10 én PM2.5. Nergens wordt echter voldaan aan de WHO-advieswaarde voor beide stoffen. Hogere fijnstofconcentraties komen vooral voor in stedelijk gebied, bij grote veestallen en industrie. Deels komt fijnstof ook aanwaaien vanuit naastgelegen gebieden.

Concentraties fijnstof (PM10) in de Hoeksche Waard

Bron: Atlas Leefomgeving & RIVM 2022



Concentraties fijnstof (PM2.5) in de Hoeksche Waard

Bron: Atlas Leefomgeving & RIVM 2022



Stikstofdioxide

In de uitlaatgassen van wegverkeer komt stikstofdioxide voor. Naast industrie is het wegverkeer een belangrijke uitstoter van deze stof. Daardoor zijn op de kaart met de concentraties stikstofdioxide de drukke verkeerswegen zichtbaar. In de Hoeksche Waard betreft dit met name de A29. Lokaal zijn ook verhoogde concentraties zichtbaar rond de N217 en enkele drukke 50-km-wegen zoals de Beneden Oostdijk in Oud-Beijerland. Regionaal zijn ook andere autosnelwegen goed zichtbaar als bron van hogere concentraties.

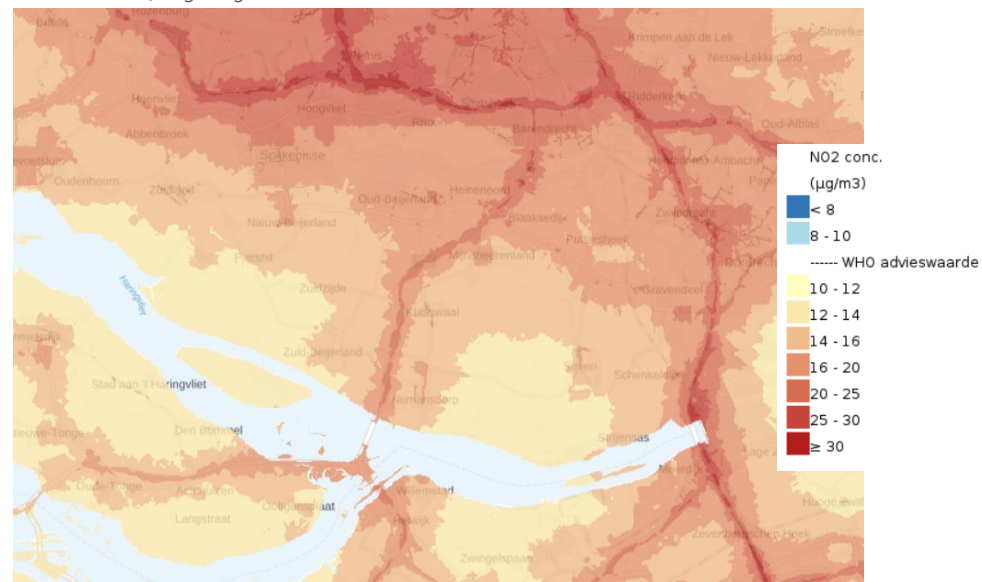
Nergens in de Hoeksche Waard wordt aan de streefwaarden van de WHO voldaan, daarvoor dient de NO₂-concentratie lager dan 10 µg/m³ te zijn (blauwe kleuren in legenda). Wel wordt nu al bijna overal aan de wettelijke grenswaarden voor 2030 voldaan, uitzondering hierop zijn de concentraties rond de A29 en lokale verhoging. Hier ligt de concentratie veelal nog net boven de 20 µg/m³. Door een verdere opkomst van elektrische voertuigen zal de luchtkwaliteit – en specifiek de concentraties NO₂ - de komende jaren naar verwachting verbeteren.

Luchtkwaliteit algemeen

De luchtkwaliteit in Nederland en de Hoeksche Waard is de laatste decennia flink verbeterd, met name door EU-regelgeving met betrekking tot motorvoertuigen en industrie. Auto's zijn steeds schoner geworden en stoten minder schadelijke stoffen uit. In de benchmark luchtkwaliteit van het CROW scoren alle gemeentes een goed of uitstekend als rapportcijfer op luchtkwaliteit. Kijkend naar de gemiddelde blootstelling aan NO₂ en PM₁₀ op gemeenteniveau scoort de Hoeksche Waard met 32,2 net iets boven het Nederlands gemiddelde van 30,6. De luchtkwaliteit voldoet dus aan de wettelijke grenswaarden, maar scoort nog wel relatief slecht ten opzichte van andere gemeentes in Nederland. Dit komt voornamelijk door de ligging nabij de Rotterdamse regio met veel industrie en stedelijk gebied, en de nabijheid van diverse autosnelwegen waar veel verkeer overheen rijdt.

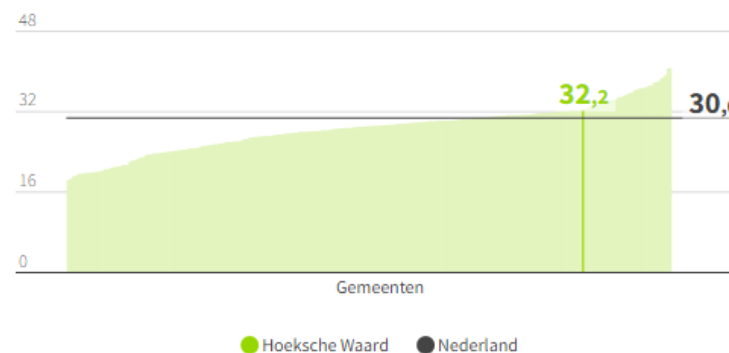
Concentraties stikstofdioxide (NO₂) in de Hoeksche Waard

Bron: Atlas Leefomgeving & RIVM 2022



Benchmark blootstelling NO₂ en PM₁₀ gemeenten NL (in µg/m³)

Bron: CROW Duurzaamheidsscore.nl

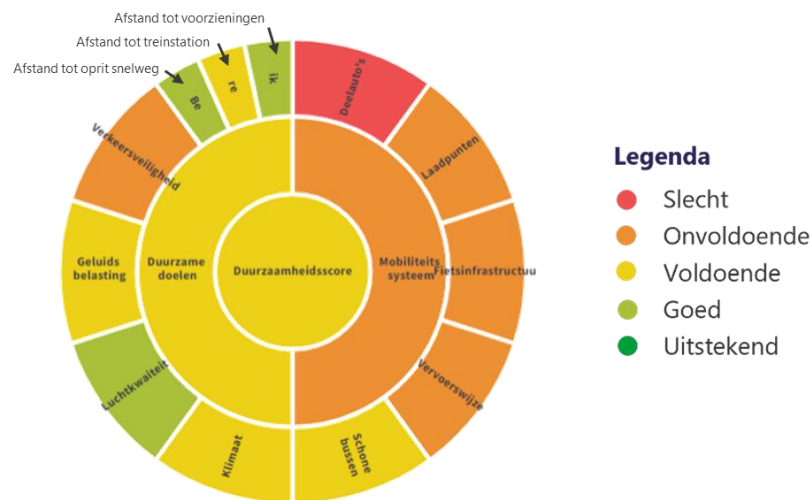


2.5.4 Duurzaamheid

Het totale mobiliteitssysteem van de Hoeksche Waard is door het CROW beoordeeld op verschillende aspecten, de beoordeling is in de cirkel samengevat. De duurzaamheid van het mobiliteitssysteem is breed gedefinieerd en gaat niet alleen over de uitstoot van CO₂, maar gaat ook over verkeersveiligheid en leefbaarheid (in termen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting). De Hoeksche Waard krijgt als beoordeling een voldoende, er is ruimte voor verbetering. Dat zit met name in het achterblijven van duurzame mobiliteit (hoog autogebruik, de suboptimale fietsinfrastructuur (relatief onveilig), achterblijvend aantal laadpunten voor elektrische auto's en de verkeersveiligheid (mede door veel onveilige 60 km-wegen waar kwetsbare verkeersdeelnemers gemengd zijn met gemotoriseerd verkeer).

Duurzaamheidsscore mobiliteitssysteem Hoeksche Waard

Bron: CROW Duurzaamheidsscore.nl, data van wisselende jaren uit periode 2021-2023



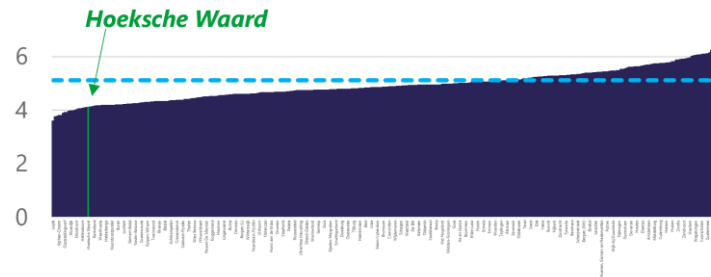
Ondanks dat de Hoeksche Waard een voldoende scoort, staat de gemeente laag in een benchmark met alle gemeentes in Nederland. Daar zit gemeente Hoeksche Waard bij de 10% slechts presterende gemeentes.

Deze lage score komt mede door het hoge autogebruik en lage fietsgebruik onder inwoners van gemeente Hoeksche Waard. Automobilititeit heeft diverse negatieve effecten (luchtkwaliteit, geluidshinder, verkeersveiligheid, uitstoot van CO₂), terwijl fietsen juist allerlei voordelen heeft voor gezondheid, milieu, omgeving en klimaat. Mogelijk speelt dit ook een rol bij het lage percentage van inwoners dat aan de beweegrichtlijn voldoet. Ook is dit 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 (personenauto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen).

Verder 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 en is er meer behoefte aan laadvoorzieningen. Wat betreft de hoeveelheid laadpalen scoort de 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.

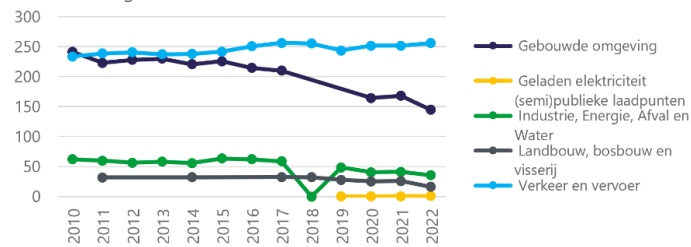
Benchmark duurzaamheid mobiliteitssysteem gemeentes

Bron: duurzaamheidsscore.nl (CROW)



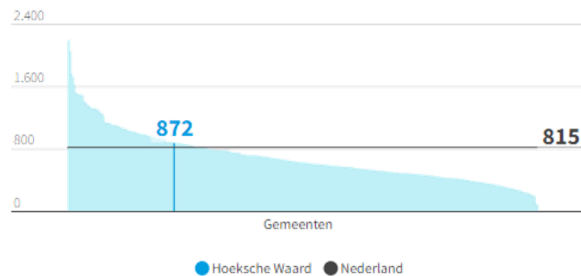
CO2-uitstoot per sector (Hoeksche Waard)

Bron: RVO, Regionale klimaatmonitor



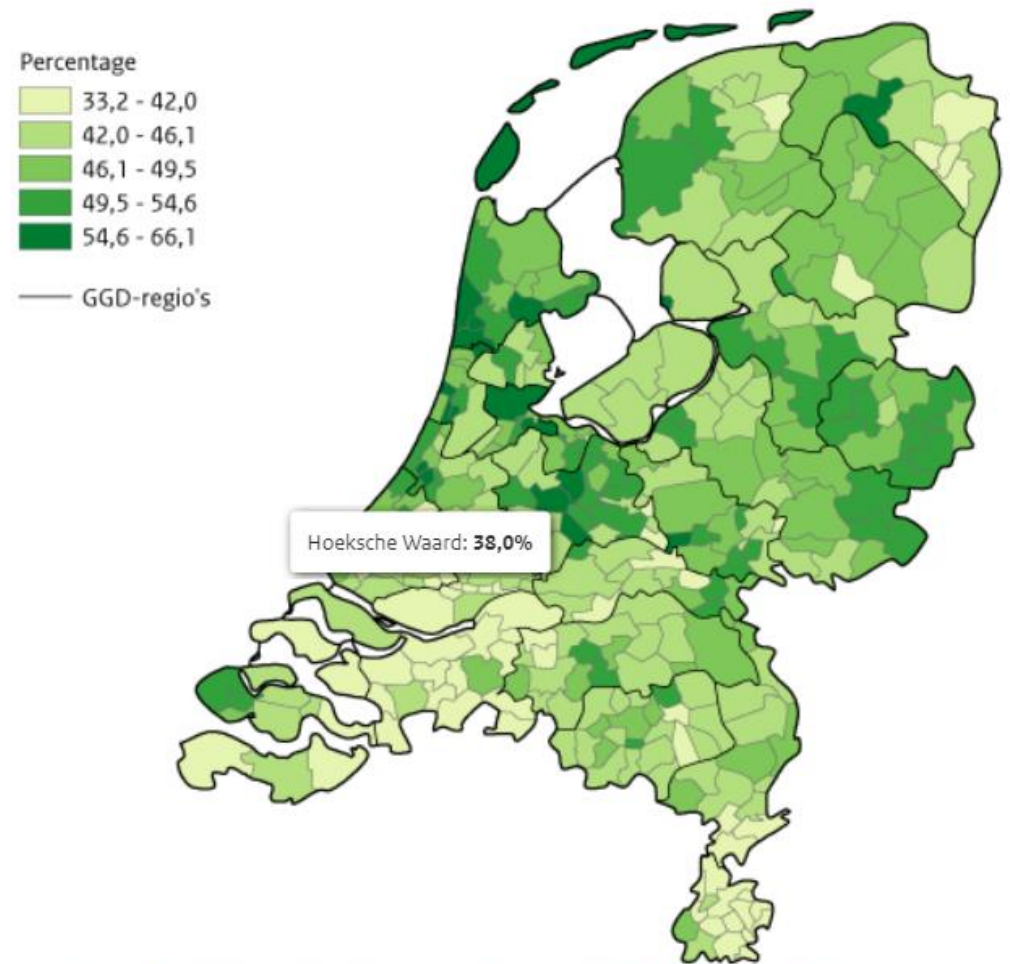
(semi) Publieke laadpunten per 100.000 inwoners (2023)

Bron: duurzaamheidsscore.nl (CROW)



Voldoen aan beweegrichtlijnen 2022

Per gemeente, 18 jaar en ouder



Bron: [Corona Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2022 GGD'en, CBS en RIVM](#)

2.6 Verkeersintensiteiten en prognose

2.6.1 Verkeersintensiteiten o.b.v. verkeersmodel

Van alle wegen en straten in de Hoeksche Waard is een schatting gemaakt van de hoeveelheid verkeer wat daar rijdt op een gemiddelde werkdag. Deze schatting is gemaakt met het gemeentelijke verkeersmodel. In dit model is een groot aantal verkeerstellingen gebruikt die op straat zijn uitgevoerd. Het is echter ondoenlijk om overal verkeerstellingen uit te voeren, en daarom is met het verkeersmodel een compleet beeld verkregen van de verkeersstromen. Met dit model zijn ook prognoses gemaakt van toekomstige verkeerssituaties op basis van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen (zoals de bouw van nieuwe huizen en bedrijventerreinen) en infrastructurele aanpassingen (zoals de aanleg of aanpassing van wegen, fietspaden en buslijnen).

2.6.2 Verkeersintensiteiten in basisjaar 2018

Op de volgende pagina is een kaartbeeld opgenomen van de verkeersintensiteiten op het wegennet van de Hoeksche Waard voor 2018. De dikte van de lijnen geeft de verkeersintensiteit weer, hoe dikker een lijn hoe meer verkeer daar rijdt. De huidige situatie lijkt in belangrijke mate op 2018, omdat er in de tussentijd geen grote infrastructurele wijzigingen hebben plaatsgevonden en de verkeersstromen veelal nog steeds dezelfde routes nemen. Wel zijn er diverse woningbouwplannen gerealiseerd, waardoor het lokaal drukker kan zijn.

Op het beeld is duidelijk het hoofdwegennet te zien. Op de A29 rijdt logischerwijs het meeste verkeer. Ook de vorkstructuur van de Hoeksche Waard is goed zichtbaar, met de N217 als belangrijkste 'drager', en diverse noord-zuidverbindingen zoals het Buitenom, de Langeweg, de N488/N489 (naar Klaaswaal), en de N491 (naar Strijen). Verder valt op dat de noordrand drukker is dan de zuidrand. Wat ook logisch is gezien de concentratie van dorpen en bedrijventerreinen in de noordrand, terwijl de zuidrand opener is, hier minder mensen wonen en minder bedrijvigheid aanwezig is.

Tot slot, ook een interessante constatering is het verschil in drukte op de N217. De drukte op deze weg varieert. De N217 tussen Oud-Beijerland en de A29 is het drukste met zo'n 30.000 verkeersbewegingen per dag in de huidige situatie. Daarna volgt het deel tussen Maasdam en de A29 met zo'n 20.000 verkeersbewegingen per dag. De andere delen van de N217 zijn rustiger.

2.6.3 Twee toekomstscenario's: 2040 Hoog & 2040 Gemiddeld

Er vinden diverse ontwikkelingen plaats die effect hebben op de verkeerssituatie. Zo vindt er op meerdere plekken woningbouw en uitbreiding van bedrijvigheid plaats, maar ook demografische ontwikkelingen hebben invloed op de verkeerssituatie. Aangezien de toekomst onzeker is, zijn 2 verschillende toekomstscenario's beschouwd: 2040 Hoog waarin de bevolking van de Hoeksche Waard groeit van 90.000 inwoners naar 103.000 inwoners in 2040, en 2040 Gemiddeld waarin de bevolking groeit naar 96.000 inwoners. In beide scenario's is verder uitgegaan van zo'n 12% groei van de werkgelegenheid in de gemeente. De 2 scenario's samen geven met een bandbreedte inzicht in de mogelijke toekomstige verkeerssituatie.

De bevolking van de Hoeksche Waard vergrijst. Het aandeel 65-plussers neemt waarschijnlijk toe van 23% nu naar een kleine 30% in 2040. Ouderen verplaatsen zich anders dan mensen in de werkende leeftijd die meer gebonden zijn aan werktijden en voor een piekbelasting zorgen in de ochtend- en avondspits. Vergrijzing zou dus een verlagend effect op de verkeerssituatie kunnen hebben. Het verkeersmodel is echter niet gedetailleerd genoeg om de effecten van vergrijzing mee te nemen, dit kan dus een dempend effect hebben op de prognoses van de toekomstige verkeerssituaties. Voor beide toekomstscenario's zijn de belangrijkste woningbouwlocaties:

- Stougjeswijk in Oud-Beijerland
- Numansdorp-Zuid (Torensteepolder en Molenpolder)
- 's-Gravendeel-West

Verder is in beide prognoses scenario's rekening gehouden met de ontwikkeling en uitbreiding van:

- Bedrijventerrein Weverseinde in Puttershoek (SHIPP21)
- Bedrijventerrein Boonsweg in Heinenoord (ook bekend als Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard)
- Bedrijvenpark Reedijk, Heinenoord

In de toekomstscenario's is nog geen rekening gehouden met grote infrastructurele veranderingen in de Hoeksche Waard omdat deze bij het opstellen van het model nog niet 100% zeker waren. Op dit moment doet de gemeente onderzoek of geeft het nadere uitwerking aan de volgende infrastructuurprojecten:

- Randweg Klaaswaal
- Parallelweg N217 tussen Maasdam en 's-Gravendeel
- Centrale as & Westelijke ontsluitingsroute Numansdorp
- Hoeksche Waard Zuidwest

2.6.4 Verkeersintensiteiten in scenario 2040 Hoog 'niets doen'

In het hoge groeiscenario neemt op veel wegen naar 2040 de verkeersintensiteit toe. Doordat veel ontwikkelingen in de noordrand zijn gelegen, neemt juist ook in de noordrand het verkeer het meeste toe, in de zuidrand zijn veranderingen vooral lokaal rond de locaties waar nieuwe woningen worden gebouwd. In absolute zin vinden de grootste toenames plaats op de A29 en de N217. Zo wordt de N217 – afhankelijk van het wegvak - tussen de 10% en 25% drukker in het hoge scenario. De grootste toename vindt plaats op het deel tussen Oud-Beijerland en de A29 en het deel tussen Maasdam en de Kiltunnel.

We noemen dit scenario 'niets doen' omdat er nog geen grote infrastructuur is opgenomen. Daarmee heeft dit scenario vooral een signaalfunctie. Voorspeld wordt dat er op diverse wegen waar nu al problemen en knelpunten worden

ervaren extra verkeer bij komt, zoals op de centrale as in Numansdorp of de Molendijk door Klaaswaal.

De kaart geeft ook een indruk van de drukke 60 km/u-wegen in het buitengebied. Gezien dit relatief drukke wegen zijn die geen onderdeel zijn van de hoofdwegenstructuur, zijn dit wegen met aandachtspunten voor de veiligheid en leefbaarheid. Dit betreft onder meer:

- Zwartsluisje/Sluisjesdijk (verbinding Piershil – Zuid-Beijerland)
- Middelsluisdijk Oostzijde (onder andere verbinding Numansdorp – Strijen)
- Stougjesdijk (onder andere verbinding Klaaswaal – Oud-Beijerland)
- Strijenseweg & Mookhoek (onder andere verbinding Strijen – Kiltunnel)
- Oud-Cromstrijensedijk West- en Oostzijde
- delen van Blaaksedijk en Blaakseweg/Romeinseweg

Een aantal van deze wegen zijn gezien de functie van deze wegen ook opgenomen in het wensbeeld 'Auto en vrachtauto' als secundaire verbinding. Dit wordt in hoofdstuk 4 nader toegelicht.

2.6.5 Verkeersintensiteiten in scenario 2040 Gemiddeld 'niets doen'

Hierna is ook een beeld opgenomen van de verkeersintensiteiten in scenario 2040 Gemiddeld. Opnieuw vindt op veel wegen een toename plaats van autoverkeer naar de toekomst, maar deze groei is meestal minder groot dan in het hoge scenario. Opnieuw is dit een 'niets doen' scenario omdat geen grote nieuwe infrastructuur is opgenomen. Op hoofdlijnen geeft het gemiddelde scenario een zelfde beeld van de toekomstige situatie als in het hoge scenario, maar in absolute zin iets minder druk.

Verkeersintensiteit gemiddelde werkdag 2018

Bron: verkeersmodel Hoeksche Waard, versie 1.4



Verkeersintensiteit gemiddelde werkdag 2040 Hoog

Bron: verkeersmodel Hoeksche Waard, versie 1.4



Verkeersintensiteit gemiddelde werkdag 2040 Gemiddeld

Bron: verkeersmodel Hoeksche Waard, versie 1.4



2.6.6 Verkeersafwikkeling in de toekomst

Het verkeersprognosemodel geeft ook een eerste indicatie van de verkeersafwikkeling. Op de N217 zijn er momenten in de huidige situatie dat er sprake is van wachtrijvorming en vertragingen. Door meer verkeer zal dit vaker optreden en zullen vertragingen verder oplopen. Het verkeersmodel geeft hiervoor een nadere indicatie in termen van de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding). Wegen met een hoge IC-verhouding in de ochtend- of avondspits – de maatgevende perioden – zijn op de kaarten afgebeeld. Hieruit blijkt dat er op de A29 en op de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29 sprake is van een hoge IC-verhouding. Daarbij is hetzelfde patroon te zien als in de huidige situatie met in de ochtendspits drukte richting de A29 en richting Rotterdam, en in de avondspits juist drukte op de andere richting naar huis toe.

Wel laat dit beeld ook zien dat het probleem niet enkel op de N217 zit, maar ook op de A29. De Heinenoordtunnel kent in 2040 Hoog in de avondspits een hoge IC-verhouding, wat duidt op een verhoogde kans op filevorming. Het verbeteren van de doorstroming op de N217 kan het probleem op de A29 verergeren, doordat er sneller en meer verkeer de A29 op kan stromen in dezelfde tijd (hogere piekbelasting). De Heinenoordtunnel is niet eenvoudig uit te breiden, omdat in de tunnel al het maximale aantal rijstroken ligt wat in de tunnelbuizen past. Vanuit het netwerk gezien, kan een doserende werking van verkeer op de N217 gunstig zijn voor de doorstroming op de A29, om verkeer hier zo lang mogelijk te laten stromen. De A29 heeft een nationale functie, en daarom wordt door provincie en rijk gesteld dat de doorstroming op de A29 belangrijker is dan op de N217.

Verhouding intensiteit/capaciteit in 2040 Hoog in ochtendspits

Bron: Verkeersmodel Hoeksche Waard, versie 1.4

Ochtendspits



Avondspits



2.7 (Technologische) trends en ontwikkelingen in de mobiliteitssector

2.7.1 Elektrische fiets

De opkomst van de elektrische fiets maakt het makkelijker langere afstanden te overbruggen voor woon-werkverkeer en andere doeleinden. Met een normale fiets zonder ondersteuning worden veelal verplaatsingen gemaakt tot 7,5 kilometer. Met een elektrische fiets worden verplaatsingen tot zo'n 15 kilometer al meer geaccepteerd. Daardoor is de (e-)fiets vaker een reëel alternatief. De elektrische fiets biedt kansen om het fietsgebruik te stimuleren en de verkeersdruk op de wegen te verminderen. De gemeente kan investeren in veilige fietspaden en oplaadpunten om het gebruik van elektrische fietsen verder te bevorderen.

2.7.2 Slimmer en schoner vervoer

Er is een groeiende behoefte aan schoner vervoer, zoals elektrische voertuigen. De gemeente kan deze ontwikkeling ondersteunen door laadpalen te faciliteren en initiatieven voor duurzamere brandstoffen te faciliteren. Schonere vervoer draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Ook worden voertuigen steeds slimmer en veiliger door allerlei technologische rijtaakondersteunende systemen. Veel van deze systemen zijn erop gericht om de veiligheid te verbeteren, veelal met als doel om botsingen te voorkomen en als dat niet lukt om de botssnelheid te verlagen. Voorbeelden van dergelijke systemen zijn lane-keeping-assistance, botswaarschuwing en noodremsysteem, dodehoekwaarschuwing, en adaptive cruise control. Gemeentes hebben hier veelal geen invloed op, maar doordat nieuwe auto's steeds vaker dergelijke systemen bevatten zou dit (zonder inspanning van de gemeente) kunnen leiden tot meer verkeersveiligheid.

Verder hebben nieuwe auto's steeds vaker ingebouwde navigatiesystemen die bestuurders helpen hun weg te vinden. Deze navigatiesystemen hebben door een internetverbinding ook steeds vaker actuele kaartlagen, maar hebben vaak ook actuele informatie over de verkeerssituatie en mogelijke snellere (sluip)routes.

2.7.3 Van bezit naar delen (MaaS)

De trend van bezit naar delen, zoals autodelen, kan helpen om de parkeerdruk te verlagen en het aantal voertuigen op de weg te verminderen. Het stimuleren van deelmobiliteit door bijvoorbeeld te investeren in deelhubs of toepassingsmogelijkheden hiervan bij gebiedsontwikkelingen kunnen hieraan bijdragen.

2.7.4 Thuiswerken en thuiswinkelen

De toename van thuiswerken en thuiswinkelen vermindert de druk op het dagelijks woon-werkverkeer, maar kan leiden tot meer lokaal verkeer en leveringen. De gemeente kan inspelen op deze trend door het faciliteren van lokale distributiehubs en het verbeteren van lokale wegen en fietsverbindingen.

2.7.5 Handhavingmogelijkheden

Inwoners doen bij de gemeente veel verzoeken om handhaving van verkeerssituatie, bijvoorbeeld vanwege te hard rijden, foutief parkeren of het negeren van inrijverboden. De gemeente is voor handhaving echter in veel gevallen afhankelijk van de politie en het openbaar ministerie. Opsporingsambtenaren van de gemeente (BOA's) mogen bijvoorbeeld niet controleren op snelheid of inrijdverboden, maar wel op foutief parkeren. Het openbaar ministerie bepaalt in heel Nederland waar flitspalen worden ingezet voor handhaving van de snelheid. Handhaving wordt wel gezien als een sluitstuk, dus een laatste middel om een situatie te verbeteren als andere middelen niet werken.

Sinds 2024 zijn er ook flex-flitspalen in omloop, dit zijn flitspalen die voor een beperkte periode op een locatie worden ingezet en daarna verplaatst worden

naar een nieuwe locatie. Gemeentes kunnen bij het openbaar ministerie een aanvraag indienen voor de inzet van flitspalen.

Gemeente Rotterdam en andere partijen zijn in 2024 een lobby gestart met de oproep om gemeentes meer bevoegdheden voor handhaving te geven. De verkeersveiligheid laat een negatieve trend zien en gaat achteruit. Zij pleiten dan ook voor een nieuwe aanpak, bijvoorbeeld de bevoegdheid voor gemeentes om zelf flitspalen te mogen plaatsen, of de bevoegdheden van BOA's uit te breiden met snelheidshandhaving.

Verder worden er ook steeds vaker camera's ingezet die kentekens kunnen lezen voor het handhaven van inrijdverboden. Echter, inzet hiervan is juridisch niet overal mogelijk, en handhaving kan enkel als er sprake is van een duidelijk afgebakend verbod.



Figuur: voorbeeld van een flex-flitspaal die het openbaar ministerie sinds 2024 voor enkele maanden op een locatie inzet en daarna weer verplaatst

2.7.6 Beïnvloeding van navigatiesystemen en route-adviezen

Sommige verkeersshinder lijkt soms ook veroorzaakt doordat weggebruikers door hun navigatiesysteem over een bepaalde route worden geleid die daar niet altijd voor bedoeld is. Dit kan soms leiden tot lokale verkeersoverlast. Gemeentes hebben echter niet of nauwelijks invloed op route-adviezen die partijen als Google, Waze, Tomtom en Here geven aan hun gebruikers. Deze partijen willen voor hun gebruikers vaak de snelste en kortste route adviseren, ook als deze door een woongebied of over een kwetsbare dijk gaat. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is in gesprek met de belangrijkste navigatiesoftwareleveranciers om te verkennen of overheden meer randvoorwaarden mee kunnen geven voor route-adviezen. Bijvoorbeeld om verkeer zoveel mogelijk buiten schoolomgevingen af te wikkelen, of zo veel als mogelijk over de hoofdwegen die bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. Mogelijk dat op (lange) termijn uit deze gesprekken meer sturingsmogelijkheden voor gemeentes komen.

2.7.7 Snelheidsbegrenzing van motorvoertuigen (ISA)

De laatste technologische ontwikkeling die we willen noemen hier, is Intelligent Speed Assist (ISA). Dit systeem is vanaf 2024 verplicht in alle nieuwe auto's, en waarschuwt de bestuurder als deze te hard rijdt. Dit systeem moet bijdragen aan het beter naleven van de maximumsnelheid, waar de verkeersveiligheid en leefbaarheid bij gebaat zijn. Bij het inschakelen van de auto moet ISA verplicht aan staan, de gebruiker kan ISA echter wel uitschakelen maar dit moet bij iedere rit opnieuw gedaan worden. Op den duur zullen er door deze wetgeving vanzelf steeds meer auto's zijn met ISA, waardoor dit op lange termijn tot een betere naleving van de maximumsnelheid kan leiden.



3 HOEKSCHE WAARDERS DENKEN MEE

Tijdens iedere fase van het proces tot het nieuwe mobiliteitsplan heeft participatie plaatsgevonden. Dit is belangrijk omdat inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden heel veel kennis hebben van de Hoeksche Waard, dagelijkse ervaringsdeskundigen zijn en belang hebben bij een goed mobiliteitssysteem.

3.1 Participatie in iedere fase

Bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan is er in elke fase sprake geweest van een vorm van participatie. De wijze van participatie is bij de start van het traject besproken en vastgesteld door de gemeenteraad in de vorm van een startnotitie. De participatie is per fase als volgt georganiseerd:

Fase 0: Startnotitie	- Inspraak en besluitvorming gemeenteraad (startnotitie)
Fase 1: Inventarisatie	- Digitale enquête
Fase 2: Opgaven en hoofdkeuzes	- Brede bijeenkomsten met bewoners en belangenorganisatie - Collectief Veilige Dijken - Inspraak en besluitvorming gemeenteraad (keuzenotitie)
Fase 3: Wensbeelden	- Brede bijeenkomsten met bewoners en belangenorganisatie - Collectief Veilige Dijken
Fase 4: Rapportage en besluitvorming	- Inloopbijeenkomst - Terinzagelegging en reactiemogelijkheid (concept plan) - Inspraak en besluitvorming gemeenteraad (mobiliteitsplan)

3.1.1 Bijeenkomsten / inloopmomenten

In fase 2 en 3 zijn brede bijeenkomsten georganiseerd op verschillende locaties in de Hoeksche Waard. De eerste ronde van brede bijeenkomsten richtte zich op

het vaststellen van de knelpunten en opgaven, de tweede op het formuleren van de gewenste toekomstsituatie (hoe ziet het wegennet er in de toekomst uit, welke routes zijn voor fietsers en hoe organiseren we het zware verkeer beter?). In fase 2 werd op 4 locaties (Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland, Mijnsheerenland en Strijen) een bijeenkomst georganiseerd, in fase 3 is dit vanwege beperkte animo teruggebracht naar 2 locaties: in Strijen (oost) en in Nieuw-Beijerland (west).

Daarnaast is er in beide fases een bijeenkomst georganiseerd voor belangengroepen (zoals vertegenwoordigers van ondernemers, agrarische sector, fietsersbond, partijen uit het sociaal domein en reizigersoverleg), nood- en hulpdiensten, vervoerspartij Connexion en andere wegbeheerders zoals provincie Zuid-Holland en waterschap Hollandse Delta. Het "Collectief Veilige Dijken" is voor alle bijeenkomsten uitgenodigd, bij iedere bijeenkomst zijn vertegenwoordigers van het collectief aanwezig geweest. Tot slot is er een aparte bijeenkomst georganiseerd voor jeugd en jongeren, specifiek om hun wensen en ideeën op te halen om fietsen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.1.2 Terinzagelegging conceptplan en reactiemogelijkheid

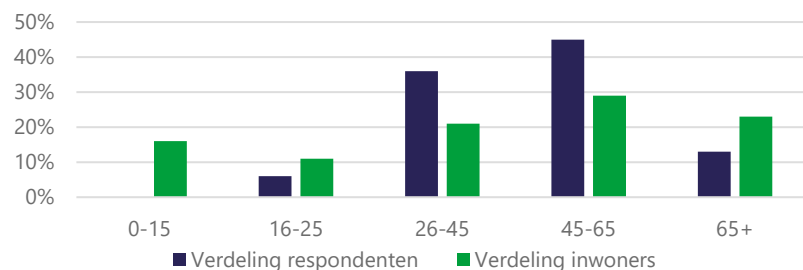
Het concept-Mobiliteitsplan is voor een periode van 6 weken openbaar ter inzage gelegd. Iedereen die dat wil kan een reactie op het plan indienen, waarop het plan zo nodig wordt aangepast. Alle reacties op het conceptplan en de reactie van het college daarop worden als bijlage bij het definitieve mobiliteitsplan bijgevoegd voor besluitvorming door de gemeenteraad. Zo heeft de gemeenteraad ook inzicht in de verschillende belangen en opvattingen die spelen in de gemeente.

3.2 Enquête mobiliteit

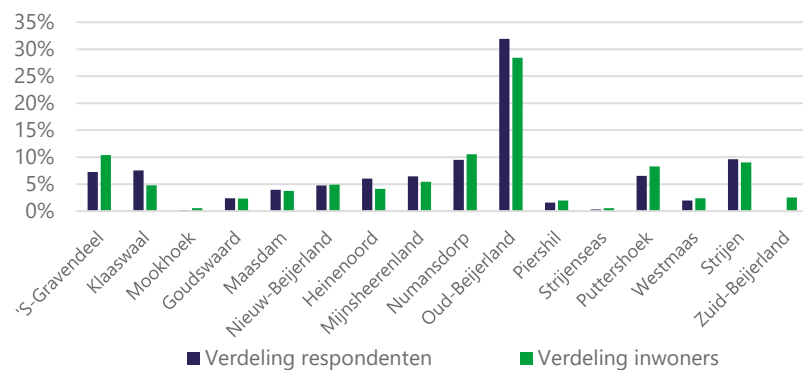
3.2.1 Opzet enquête

Inwoners en andere belanghebbenden hadden van medio december 2023 tot en met medio januari 2024 de mogelijkheid om een digitale enquête over mobiliteits- en bereikbaarheidsaspecten in te vullen. Hierover is breed gecommuniceerd via verschillende kanalen. In totaal waren er 1073 respondenten waarvan 771 de enquête volledig hebben ingevuld. In vergelijking met enquêtes over mobiliteit in andere gemeentes blijkt dit een goede response te zijn.

Representativiteit van respondenten naar leeftijd



Representativiteit van respondenten naar woonlocatie



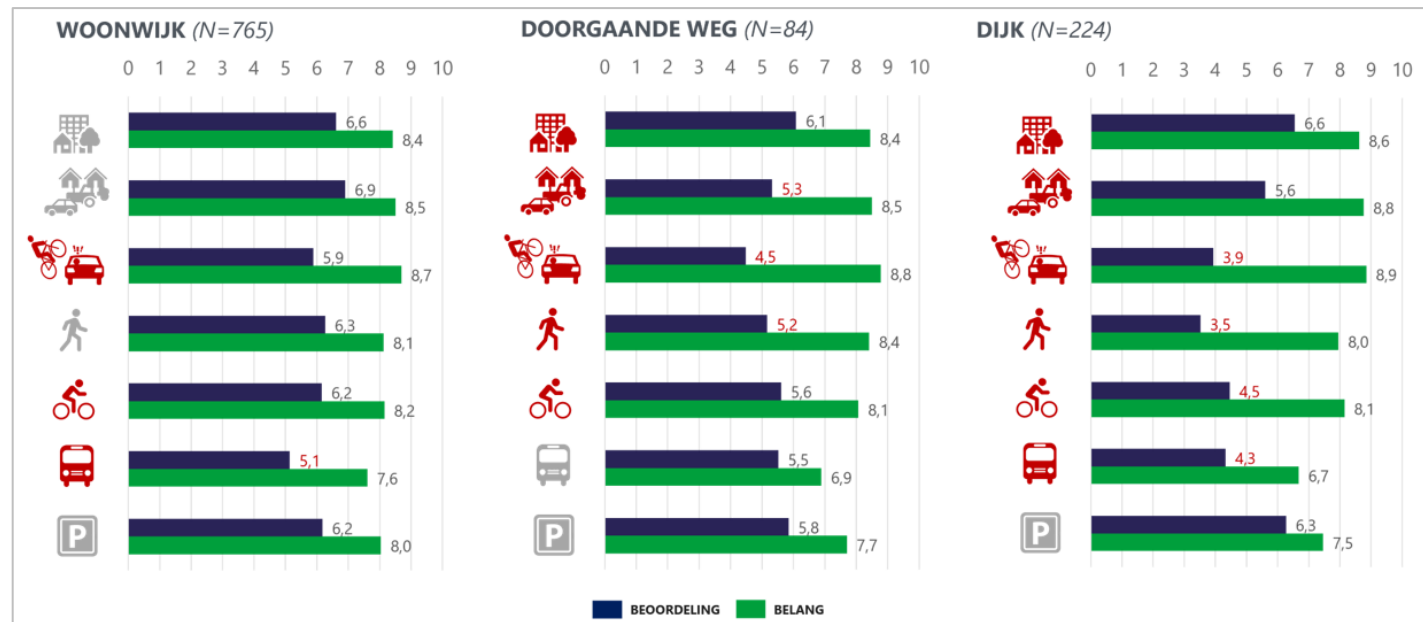
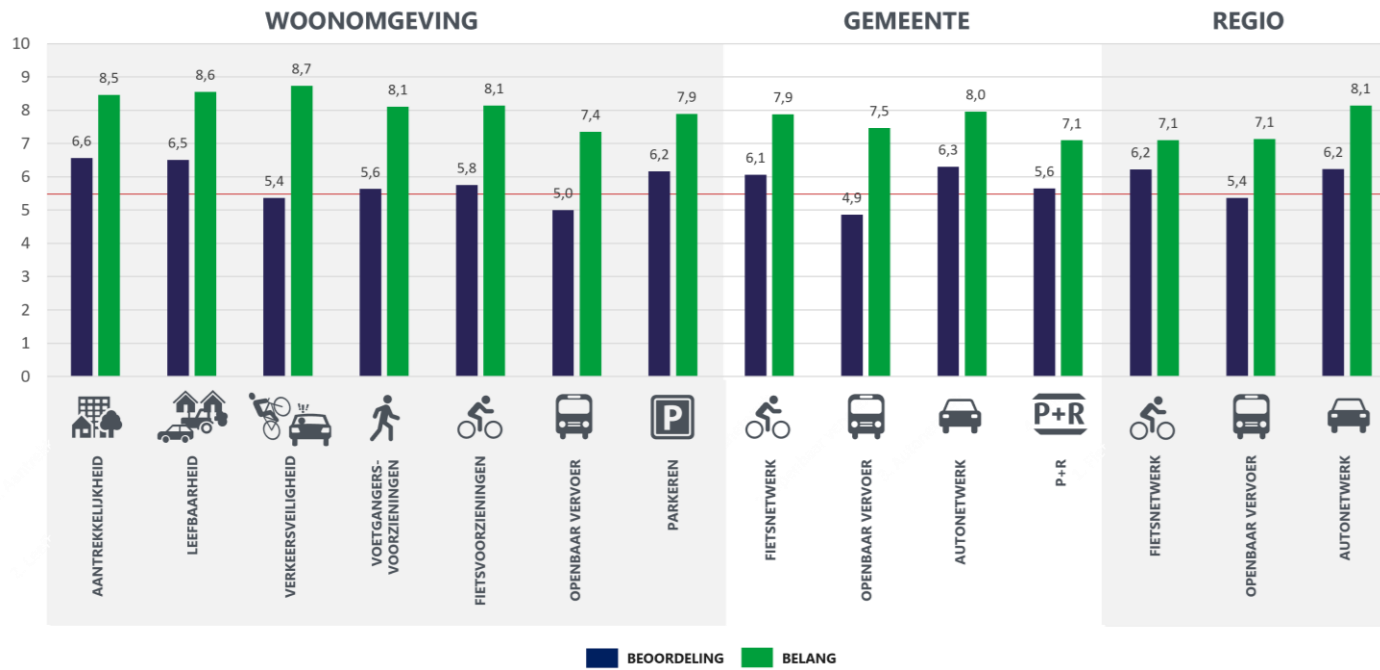
Vooral mensen tussen de 26 en 65 jaar hebben gereageerd. Jongeren en ouderen zijn ondervertegenwoordigd. Dat is een bekend probleem, maar hoeft niet erg te zijn omdat bijvoorbeeld ouders deels ook voor hun kinderen en grootouders reageren voor wat betreft onveilige verkeerssituaties, gebrekkige fietspaden of ontoereikende vervoersmogelijkheden. Wat betreft de woonlocaties is de verdeling van de respondenten representatief: er is een evenwichtige spreiding van de respondenten over de verschillende dorpen.

3.2.2 Beoordeling kwaliteit en belang

Respondenten werd gevraagd om verschillende aspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en aan te geven hoe belangrijk zij die aspecten vinden. Deze aspecten zijn onderverdeeld in thema's die spelen in de directe woonomgeving, gemeente breed of op regionaal niveau. De beoordeling en het belang per aspect is in de grafiek op de volgende pagina weergegeven.

De aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van de woonomgeving worden relatief goed beoordeeld. Laag beoordeeld zijn het openbaar vervoer (zowel in de directe woonomgeving, gemeente breed als regionaal) als ook de verkeersveiligheid, en voetgangersvoorzieningen. Respondenten vinden verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van hun woonomgeving het allerbelangrijkste, daarna volgen goede voet- en fietspaden en een goed lokaal en regionaal wegennet. In absolute zin wordt Park+Ride (P+R) en openbaar vervoer minder belangrijk bevonden.

Er kan ook gekeken worden naar de aspecten die het grootste verschil laten zien tussen beoordeling en belang. Op deze aspecten is sprake van de grootste opgaven. Verkeersveiligheid is dan het belangrijkste thema, gevolgd door openbaar vervoer waar ook een groot verschil te zien is tussen huidige beoordeling en belang. Lang niet iedereen maakt gebruik van het openbaar vervoer, maar er zijn wel mensen van afhankelijk en zij beoordelen de huidige kwaliteit veelal ondermaats.

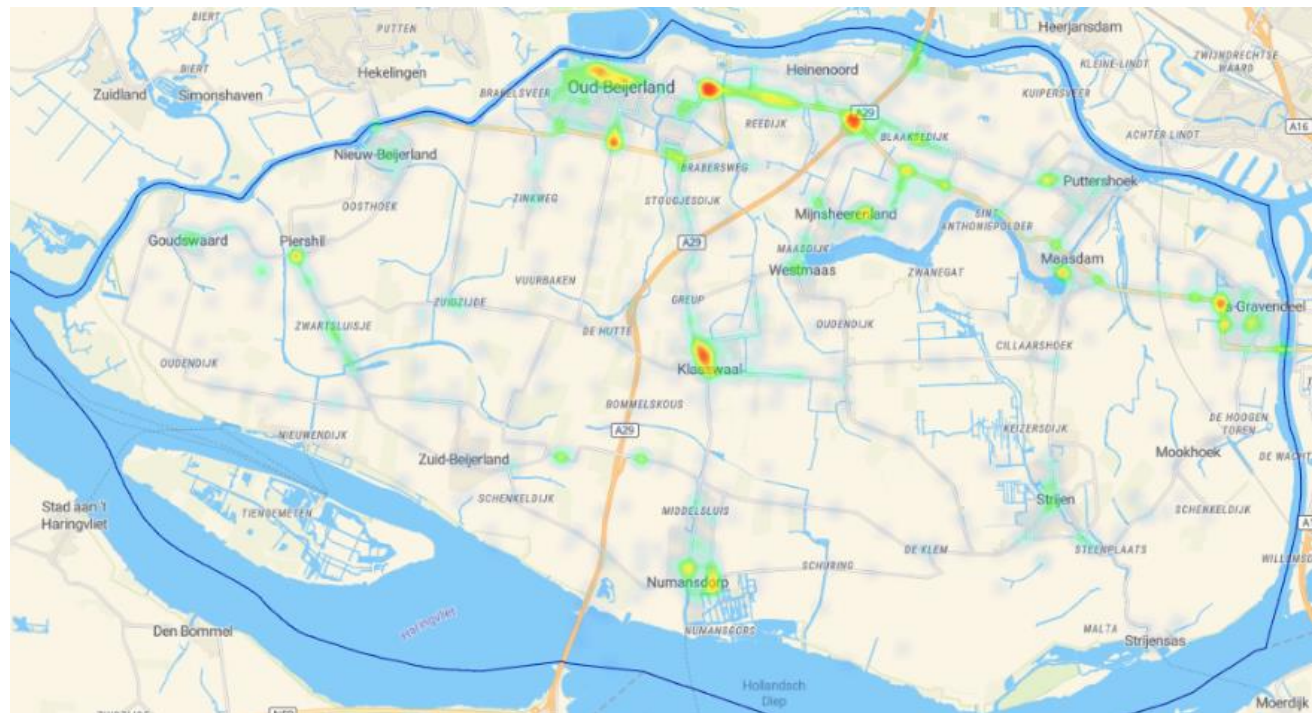


3.2.3 Verschil in woonomgeving

Er is ook onderscheid gemaakt in de beoordeling en het belang van de verschillende aspecten op basis van de woonplek van de respondenten. Daarbij is onderscheid gemaakt naar inwoners woonachtig in een woonwijk, langs een doorgaande weg of aan een dijk. De beoordeling en beleving is sterk afhankelijk van de woonomgeving. Zo zien we dat respondenten die aan een dijk wonen veel meer aspecten onvoldoende beoordelen, terwijl bewoners van een woonwijk positiever zijn. Dijkbewoners zijn met name negatief over: de verkeersveiligheid, de positie van de voetganger en de fietser alsook de bereikbaarheid met openbaar vervoer. Dit geeft aan dat de verkeerssituatie op de dijken een belangrijk aandachtspunt is voor het mobiliteitsplan.

3.2.4 Concrete locaties op kaart

Respondenten werd ook gevraagd locaties aan te geven op de kaart: wat wordt als positief ervaren en waar liggen aandachtspunten? Wat betreft positieve punten zijn respondenten op een aantal plekken vooral blij met maatregelen om motorvoertuigen langzamer te laten rijden of plekken waar een apart fietspad ligt. De aandachtspunten gaan veel over hard rijdend verkeer, slechte doorstroming, onoverzichtelijke kruispunten, lastige oversteeklocaties voor voetgangers, zwaar verkeer op dijken en gevaarlijke verkeerssituaties op dijken door onder andere menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer op smalle wegen. Onderstaand kaartbeeld is een heatmap, dat aangeeft waar de meeste reacties zijn gegeven. In hoofdstuk 6 wordt verder ingezoomd op de dorpen.



3.3 Brede bijeenkomsten

In fase 2 'Opgaven en hoofdkeuzes' en in fase 3 'Wensbeelden' zijn brede bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Totaal zijn 8 brede bijeenkomsten georganiseerd op verschillende plekken in de gemeente. Deze bijeenkomsten werden tijdig aangekondigd en gecommuniceerd via verschillende kanalen, zoals het Kompas, de gemeente website en nieuwsbrieven. Belangengroepen zijn per mail of telefoon benaderd en uitgenodigd. Van iedere 'ronde' met brede bijeenkomsten is hierna de opbrengst in hoofdlijnen samengevat.

3.3.1 Bijeenkomsten fase 2 over de opgaven en hoofdkeuzes

Doel van deze bijeenkomsten was om belanghebbenden mee te nemen in de resultaten van de inventarisatiefase en het gesprek aan te gaan over de belangrijkste keuzes die in het mobiliteitsplan gemaakt moeten worden. Iedere bijeenkomst bestond uit een plenair gedeelte waar de bevindingen en inzichten uit de inventarisatiefase werden gedeeld.

Daarna werd er tijdens een interactieve ronde het gesprek gevoerd en input opgehaald over de hoofdkeuzes op het gebied van mobiliteit waar de gemeente voor staat. Via posters met beeldmateriaal en een toelichting zijn 6 hoofdkeuzes voorgelegd:

1. Extra prioriteit geven aan voetgangers en fietsers of niet?
2. Versneld weginrichting verbeteren en 30km/u invoeren, of huidige aanpak voortzetten?
3. Wegen in het buitengebied: scherper verkeersstromen scheiden of iedereen overal toe blijven staan?
4. Meer aandacht voor de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers door meer verkeersluwe fietsroutes en vrijliggende fietspaden, of huidige fietsnetwerk behouden?
5. Publiek vervoer: gescheiden pijlers houden of meer synergie?

6. Ruimtelijke ontwikkelingen en het hoofdwegennet: inzetten op huidige vorkstructuur of een complete ringstructuur realiseren?



Voorbeeld van een poster met een hoofdkeuze

In februari 2024 hebben 4 bewonersavonden plaatsgevonden:

- Oud-Beijerland (deelgebied Noordwest)
- Nieuw-Beijerland (deelgebied Zuidwest)
- Strijen (deelgebied Oost)
- Mijnsheerenland (deelgebied midden)

Verder is ook een vergelijkbare bijeenkomst gehouden met belangengroepen, zoals vertegenwoordigers van Ondernemersvereniging HW, Stichting Detailhandelsraad HW, provincie Zuid-Holland, waterschap Hollandse Delta, Cumela, LTO, Evofenedex, Connexion, Reizigersoverleg HWGO, Sportraad HW, Veiligheidsregio ZHZ, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Adviesraad Sociaal Domein HW en Collectief Veilige Dijken.



Impressie van de brede bijeenkomsten (plenair deel)

Opgaven en knelpunten waren herkenbaar en werd gedragen

De resultaten van de inventarisatiefase waren voor veel mensen herkenbaar en werden gedragen. Op diverse punten hebben mensen extra aandacht gevraagd en daar input voor geleverd om de situatieschets compleet te maken. Zorgen zijn er vooral over gevaarlijk en hinderlijk rijgedrag, toenemende drukte door ruimtelijke ontwikkelingen, gebrekkige openbaar vervoerverbindingen, hinder van sluisverkeer over dijk- en polderwegen, en het beperkte aantal regionale verbindingen waarmee de Hoeksche Waard bereikbaar is.

Uiteenlopende belangen en visie op vraagstukken

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, anderen pleiten voor het doortrekken van de A4-Zuid.

Reacties op hoofdkeuzes

Per hoofdkeuze zijn de reacties in hoofdlijnen samengevat.

Keuze 1: Ruimte voor voetgangers

De verkeersveiligheid in schoolomgevingen wordt door nagenoeg iedereen belangrijk gevonden. Niet iedereen is het eens over het verder autoluw maken van winkel- en centrumgebieden, anderen 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 van de gemeente vergroot.

Keuze 2: 'Grijze' 50 km/u-wegen in dorpen (veiligheid, 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 is (of zelfs onmogelijk) om een ieders rijgedrag aan te passen. Fysieke aanpassingen aan de weg worden vaak wenselijk geacht, maar de uitdaging zit hem in een geloofwaardige inrichting met

voldoende snelheidsremmende elementen. Veel inwoners willen geen verkeersdrempel voor de eigen deur vanwege 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 wenselijk bevonden (ook gezien de beweegrichtlijn, gezondheidsvoordelen en kansen voor recreatie). Beter fietsroutes zijn in het bijzonder wenselijk op schoolroutes, waar scholieren nu soms over 60 km/u-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. Wat natuurlijk ook komt doordat deze doelgroep afhankelijk is van aanvullende vervoersdiensten, en daardoor dergelijke bijeenkomsten lastiger kunnen bereiken. Bij de bijeenkomst met belangenorganisaties is ook gesproken met Welzijn Hoeksche Waard, die aangaf vooral uitdagingen te hebben met voldoende vrijwilligers te vinden. Verder is er een versnipperd aanbod van diensten. Sommige aanwezigen zien een deeloplossing in een beter aanbod aan openbaar vervoer. Een enkeling pleitte voor het doortrekken van de metro, anderen stelden nooit met het openbaar vervoer te reizen.

Keuze 6: Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer

Een veelbesproken keuze, waarbij veel inwoners zorgen hebben over de toenemende drukte door ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn 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. Wat betreft grote nieuwe infrastructuur zijn er zowel voor- als tegenstanders.

Resultaat fase 2: richtinggevende uitspraken middels keuzenotitie

De hoofdkeuzes en overwegingen daarbij zijn uitgeschreven in een keuzenotitie. Deze notitie is voorgelegd aan de gemeenteraad ter vaststelling. De gemeenteraad heeft op 23 april 2024 ingestemd met de hoofdkeuzes zoals voorgesteld door het college, met daarop een aanvulling die middels een amendement is aangenomen. De 6 hoofdkeuzes kunnen gezien worden als richtinggevende uitspraken voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan.

De gemaakte keuzes – die de raad heeft vastgesteld – betreft:

1. Meer prioriteit voor lopen en fietsen in dorpen en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen (soms ten kosten van de auto)
2. Wegen versneld herinrichten conform Duurzaam Veilig en de mogelijkheid om onveilige 50 km/u-wegen aan te passen naar 30 km/u (GOW30)
3. Verkeerssoorten meer scheiden in het buitengebied door scherpere keuzes te maken in het huidige netwerk
4. Extra investeren in meer fietsvoorzieningen en fietsveiligheid
5. Inzetten op het bundelen van publiek vervoer en een centraal loket
6. Ontwikkelen zodanig dat het verkeer binnen de huidige vorkstructuur afgewikkeld kan worden (in plaats van inzetten op een complete ringstructuur van hoofdwegen rond het eiland)

Met het amendement besloot de raad – ter aanvulling op keuze 6 – ook om de bestaande, veelgebruikte, doorgaande routes in de zuidrand van de Hoeksche Waard waar nodig aan te passen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.3.2 Bijeenkomsten fase 3 over de wensbeelden en netwerken

Aan het einde van fase 2 heeft de gemeenteraad de hoofdkeuzes vastgesteld. Gegeven deze hoofdkeuzes heeft de projectgroep uitwerking gegeven aan de gewenste mobiliteitsnetwerken en de gewenste toekomstige situatie. Doel van de brede bijeenkomsten in deze fase was dan ook het presenteren van deze uitwerking en daarop reactie op te halen bij belanghebbenden.

Daarvoor zijn opnieuw brede bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Iedere bijeenkomst begon met een plenair gedeelte waarin de concept uitwerking werd gepresenteerd, gevolgd door een interactief deel waarbij aan de hand van posters met de thema's en concept uitwerkingen het gesprek met de aanwezigen werd gevoerd. Deze bijeenkomsten vonden in mei 2024 plaats, er zijn 2 bewonersbijeenkomsten (oost en west) en één bijeenkomst met belangengroepen georganiseerd.

Uiteenlopende belangen, maar gesprek leidt tot wederzijds begrip

Opnieuw geldt dat de visie en meningen van mensen en belanghebbenden uiteen lopen. De aanwezige bewoners pleitten vooral voor een veilige en leefbare situatie in hun woonomgeving. Agrariërs pleitten voor een goede bereikbaarheid van hun percelen, maar ook voor een veilige situatie op de wegen in het buitengebied waar ook fietsers rijden. Ondernemers zien vooral een opgave in een goede autobereikbaarheid, en zien daarvoor graag een goede doorstroming op de N217 en nieuwe hoofdwegen ter ontlasting van dijken.

Gaandeweg de bijeenkomsten ontstond er vaak meer begrip voor elkaars standpunten, en ook inzicht in de complexiteit van de opgaven waar de gemeente voor staat. De Hoeksche Waard beslaat een grote oppervlakte met een uitgebreid wegennet, maar de gemeente heeft niet oneindige middelen om alle opgaven tegelijk aan te pakken. Ook is de oplossing voor knelpunten niet eenvoudig op bijvoorbeeld de dijkwegen vanwege alle verschillende belangen en problemen die daar spelen (bewoners, agrariërs, ondernemers, hulpdiensten, fietsers).



Reacties per thema: dorpen, netwerk, fiets, dijken

Bij het interactieve deel is het gesprek gevoerd met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan de hand van 4 thema's: aantrekkelijke dorpen, het fietsnetwerk, een verbonden buitengebied, en leefbare dijken en buurtschappen. Deze thema's geven ook de verschillende schaalniveaus van de opgaven weer: dorpen, dijken en buurtschappen, buitengebied en regionaal. De opbrengst van de gesprekken zijn hierna per thema op hoofdlijnen samengevat.

Thema 1: aantrekkelijke dorpen

Aanwezigen werd gevraagd welke straten gewenst en kansrijk zijn om terug te brengen qua snelheidslimiet en inrichting van 50 km/u naar 30 km/u om de leefbaarheid, veiligheid en fietsaantrekkelijkheid te verbeteren. Veel bewoners zijn voorstander van lagere snelheidslimieten in woongebieden, een deel stelt echter ook dat dat alleen nodig is als 50 km/u niet veilig is en dat in sommige gevallen het ontvlechten van fiets- en autoverkeer door de aanleg van vrijliggende fietspaden beter is.



Ook is gesproken over de parkeersituatie in de dorpen, ook daar zijn de meningen uiteenlopend. Enerzijds is er de roep om betaald parkeren weer in te voeren om de parkeersituatie beter te kunnen reguleren, anderzijds zijn er mensen die de huidige situatie prima vinden en het belangrijk vinden dat iedereen met de auto dicht bij de winkels kan komen. Ook ondernemers vinden de autobereikbaarheid van de centrum- en winkelgebieden over het algemeen heel belangrijk.

Het strekken van buslijnen, waardoor sommige mensen soms verder moeten lopen of fietsen naar bushaltes, wordt als een aandachtspunt gezien met het oog op de bereikbaarheid voor ouderen. Ouderen zijn soms minder mobiel, waardoor dit voor hen nadelig kan zijn. Ook kan dit extra druk leggen op andere (vrijwilligers-)vervoersdiensten, die ook opgaven kennen.

Andere zaken die ingebracht zijn: het vestigingsbeleid van bedrijven (niet meer in woonwijken toestaan), oplossingen voor lokale veiligheidsknelpunten, en meer

duidelijkheid over verkeersregels en de confrontatie van hardrijders met hun eigen gedrag.

Thema 2: een verbonden buitengebieden (netwerkkeuzes)

Veel aanwezigen vinden een goede doorstroming op de N217 belangrijk en stellen dat dit prioriteit moet hebben. Diverse aanwezigen stellen dan ook dat de N217 zo snel als mogelijk verbreed moet worden, zo nodig door gebruik te maken van de busbaan tussen Oud-Beijerland en de A29. Een goede doorstroming op de N217 is belangrijk voor andere opgaven, zodat verkeer niet gaat sluipen en door dorpen en over dijken gaat rijden. Ook de bereikbaarheid van bedrijven is gebaat bij een goede doorstroming. Veel aanwezigen stellen dat de druk op de N217 nu al te hoog is. De verkeerssituatie op de N217 varieert en is niet overal en niet elke dag hetzelfde. Er zijn trajecten en dagen dat het druk is met oplopende vertragingen, maar op veel delen van de N217 is vaak niets aan de hand en is de doorstroming goed.



Wat betreft de verkeersluwe gebieden, lopen de meningen uit een, en verschilt ook de kansrijkheid per gebied. Veel mensen snappen de zorgen en belangen van de bewoners die in deze gebieden aan een dijk wonen, of de veiligheid van fietsers die over dijken moeten rijden waar ook veel verkeer rijdt en/of met een hoge snelheid rijdt. Gesprekken gingen vaak over de vraag of automobilisten bereid zijn of gedwongen kunnen worden om een andere en vaak langere route te nemen (waar verkeer minder overlast veroorzaakt). In sommige gevallen valt de omrijdtijd mee, maar niet altijd. Er zijn een aantal suggesties gedaan voor extra verkeersluwe gebieden (zoals ten noorden van de N217: Goidschalxoord & Molendijk Puttershoek 's-Gravendeel).

Thema 3: fietsnetwerk

Bij het fietsnetwerk is aanwezig gevraagd of zij zich herkennen in de belangrijkste fietsroutes die op kaart zijn weergegeven. Het netwerk toont overigens enkel de fietsroutes die een belangrijke verbindende functie hebben én waar vaak nu al relatief veel fietsers rijden. Natuurlijk zijn er nog veel meer fietspaden en befietsbare wegen in de Hoeksche Waard, maar deze behoren tot het basisnetwerk die niet op de kaart is weergegeven. In grote lijnen herkennen mensen de fietsroutes, maar er ontbraken ook nog wat hoofd fietsroutes op de versie die gepresenteerd is. Zo is ook de Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde onderdeel van de fietsroute vanuit Strijen naar de middelbare school in Klaaswaal. Ook zijn er nog tal van recreatieve fietsroutes die niet op de kaart zijn weergegeven, waaronder het nog aan te leggen Tiengemetepad.

Veel gesprekken gingen ook over de veiligheid en aantrekkelijkheid van de fietsroutes door het buitengebied, waar fietsers op dezelfde rijbaan rijden als gemotoriseerd verkeer en waar vaak geen straatverlichting is. Soms mogen kinderen van ouders niet zelf op de fiets over dergelijke dijken vanwege de verkeersveiligheid, door veel, zwaar en/of hardrijdend verkeer. Aanwezig brachten punten / ideeën in met betrekking tot handhaving van snelheid of verkeersregels, en het instellen van lengte en/of breedte beperkingen. Ook waren

er diverse aanvullingen op de geïdentificeerde knelpunten van het fietsnetwerk zoals de Oudendijk. En werden ideeën ingebracht voor ontbrekende schakels: zoals een nieuw weg vanuit Strijen naar de Eerste Kruisweg (met nieuwe brug of tunnel om de HSL-lijn te kruisen) als alternatief voor de Strijensedijk en de dijk daarmee veiliger te maken voor fietsers.



Op fietsroutes met gemengd gebruik en veel en/of hardrijdend verkeer is er vooral de roep om het rijgedrag te verbeteren met lokale maatregelen, gedragscampagnes (gericht op hardrijders en sluijverkeer), handhaving, lagere snelheid, en alternatieve routes voor landbouw en/of vrachtverkeer. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van deze routes voor fietsers. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan verbetering van het leefklimaat van bebouwde dijken.

Thema 4: leefbare dijken en buurtschappen

Op de diverse bijeenkomsten zijn ook veel bewoners van dijken en buurtschappen aanwezig geweest. Dat lijkt ook logisch omdat daar de grootste en meeste knelpunten door verkeer worden ervaren (zie ook de uitkomsten van de enquête). De beleving van de situatie is divers: sommige mensen zijn tevreden met kleinschalige maatregelen die snel zijn uit te voeren, andere aanwezigen bepleiten nieuwe hoofdwegen en een volwaardige ringstructuur om dijken te ontlasten.

Er is vooral de wens voor lokale maatregelen om het gedrag van weggebruikers te verbeteren. Zo wordt gepleit om overal gedragsmaatregelen zoals snelheidsdisplays/smiley's op te hangen, waarmee bestuurders van voertuigen op hun snelheid worden geattendeerd. Ook de communicatie en lokale inrichting kan beter, om beter aan te geven naar weggebruikers dat ze een bebouwd gebied (een woongebied) in rijden, en zo nodig borden met de limiet ook te herhalen.

Op dijkwegen lopen ook geregeld mensen voor een recreatieve wandeling of een blokje om met de hond. Voetgangers zijn erg kwetsbaar en hebben op dijken geen eigen plek, en lopen dus langs de rijbaan, waar soms veel verkeer rijdt met een hoge snelheid. Dat wordt geregeld als gevaarlijk en spannend ervaren. Het idee werd ingebracht om tussen de dorpen vrijliggende wandelpaden aan te leggen.



3.3.3 Gesprek met jeugd over fietsen en verkeersveiligheid

Verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietsnetwerk is een veelgenoemd thema. Wie anders dan jongeren, die vaak dagelijks op de fiets zitten naar school, hobby's en sportclubs kunnen daar goed over meedenken. Daarom is in mei 2024 een aparte bijeenkomst georganiseerd voor jeugd om kansen voor het verbeteren van het fietsnetwerk en de verkeersveiligheid te bespreken. Daarvoor is een interactieve sessie georganiseerd met een aantal creatieve opdrachten.

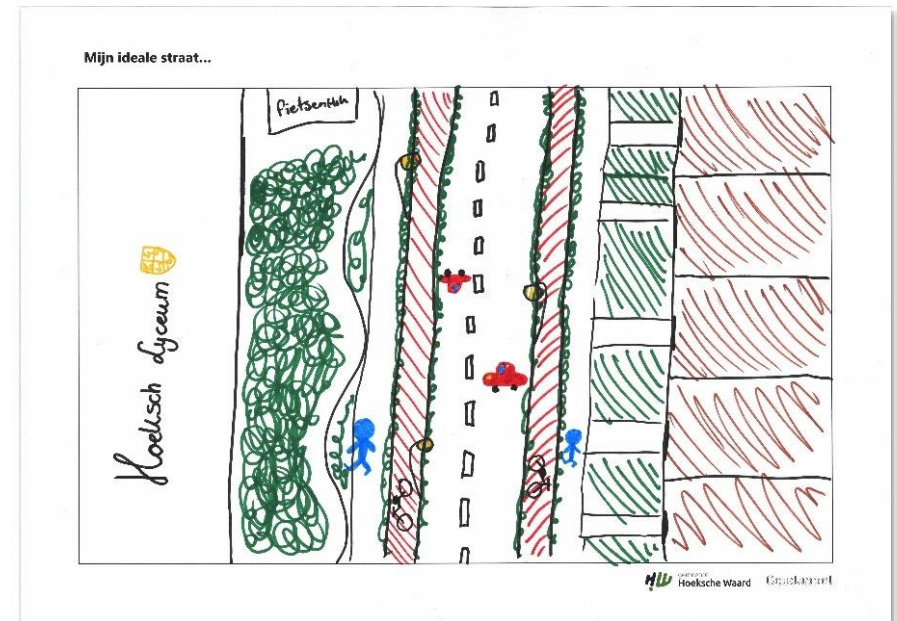


De jongeren werd allereerst gevraagd hun route van huis naar school te tekenen (customer journey), hierbij was van belang: wat komen ze tegen, waar is het fijn fietsen, en waar niet? Hieruit kwam – zonder enige beïnvloeding of sturing – hoe kinderen de huidige situatie ervaren. Vervolgens werd de jeugd gevraagd een fietsroute die ze vaak fietsen in te tekenen op een kaart en opvallende situatie daarbij aan te geven. Hier kwamen diverse lokale knelpunten en praktische oplossingen uit naar voren, zoals: dijken die smal en slecht onderhouden zijn,

soms slechte zichtbaarheid op dijken en kruispunten (spiegels?), fietsstroken die overgroeid zijn door struiken (snoeien?).

Een laatste opdracht was het tekenen van de ideale straat. Daarbij hadden jongeren goed oog voor de verschillende aspecten die ruimte vragen: zoals het autoverkeer, parkeren, loop- en fietspaden en groen. Het beeld wat we uit deze opdracht halen is dat kinderen en jongeren vooral behoefte hebben aan:

- Aparte/gescheiden fietspaden (veiliger en fijner dan fietsstroken)
- Meer kleur en meer groen in het straatbeeld
- Goede straatverlichting



3.4 Collectief Veilige Dijken

Dijkbewoners van diverse dijken in de Hoeksche Waard hebben zich georganiseerd om hun krachten te bundelen. Op een groot aantal dijken worden verkeersproblemen ervaren, met name op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid door: te veel, te zwaar, en/of te hard rijdend verkeer. Dit zorgt namelijk voor gevaarlijke situatie, ook gezien de dijkwegen soms een smal profiel kennen en niet zijn berekend op de huidige verkeersintensiteiten. Ook zorgt het verkeer voor leefbaarheidsproblemen door geluids- en trillinghinder. Soms staan dijkwoningen heel dicht op de rijbaan, waardoor er op korte afstand van de woning verkeer voorbij rijdt. Ook zijn dijkwoningen vaak niet onderheid, waardoor er sneller trillingen worden ervaren.

Gezien de vele ervaren problemen op dijken in de Hoeksche Waard, is het collectief op diverse manieren betrokken om mee te denken en input te leveren voor het mobiliteitsplan. Het collectief is op alle brede bijeenkomsten uitgenodigd en aanwezig geweest, daarnaast hebben aparte gesprekken plaatsgevonden over specifiek de dijkproblematiek.

3.4.1 Aangesloten dijken bij collectief

Bij het collectief zijn circa 20 groepen/dijken aangesloten, inclusief ook de stichting Behoud Polderlandschap (BHWP). Het collectief heeft een eigen website voor meer informatie: www.collectiefveiligedijkenhw.nl/

3.4.2 Actiepunten lijst

Het collectief heeft een 10 punten plan opgesteld om de verkeersveiligheid op dijken te verbeteren. De 10 punten die het collectief aandraagt zijn:

1. **Vestigingsbeleid van logistiek intensieve bedrijven.** Sta geen nieuwe bedrijven meer toe op slecht bereikbare locaties, en stimuleer verhuizingen van bestaande bedrijven naar terreinen.

2. **Handhaaf actief, stel extra BOA's aan, extra flitspalen.** Vrachtverkeer houdt zich vaak niet aan de diverse inrijdverboden die al op tal van plekken zijn ingesteld. Daarom is snel actieve handhaving nodig om dit gedrag aan te pakken.
3. **Pluk laaghangend fruit en neem concrete aanpassingen.** Breidt het team verkeer bij de gemeente uit om de vele verkeersvragen op te kunnen pakken, en doorlooptijden van projecten te verkorten. De uitvoering van projecten verloopt traag en gebrekkig.
4. **Richt dijken in conform regeling voor max. 25 km/u.** Verlaag de snelheid waar dat kan, pas de weginrichting aan en communiceer de planning en mogelijkheden duidelijk en actief naar bewoners. Zet voor lange termijn in op meer scheiding van verkeersstromen.
5. **Verbeter routing gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer.** Dit vervoer rijdt nu over smalle dijk en bebouwde polderwegen. Duidelijke en veilige routes moeten hiervoor gerealiseerd worden.
6. **Zet bestemmingsplanwijzigingen in voor integrale oplossingen.** Kijk verder dan enkel de stoep van het project, om integraal tot oplossingen te komen.
7. **Werk aan cultuuromslag, plan vooruit, werk samen.** Burgers zijn de voelspriet in de gemeente. Maar daar gebruik van, benut dat.
8. **Stel omgevingsvisie op met concreet meerjarenplan en helderheid over verkeersoplossingen.**
9. **Versterk samenwerking gemeente, provincie en rijk.**
10. **Transparantie en informatieplicht.** Wees transparant en biedt actief informatie aan zodat burgers op de hoogte kunnen blijven.



4 NETWERKANALYSES

In het Mobiliteitsplan zijn toekomstbeelden geschetst van de gewenste mobiliteitsnetwerken. Waar willen we dat in de toekomst het autoverkeer, vrachtverkeer, landbouwverkeer en fietsverkeer rijdt? Diverse netwerkanalyses liggen ten grondslag aan de voorgestelde mobiliteitsnetwerken, die in dit hoofdstuk zijn toegelicht. Bij het opstellen van de gewenste mobiliteitsnetwerken zijn de 6 hoofdkeuzes die eerder door de gemeenteraad zijn vastgelegd als uitgangspunt genomen.

4.1 Fiets

Het fietsgebruik in de Hoeksche Waard blijft achter ten opzichte van het landelijk gemiddeld, terwijl fietsen vele voordelen kent voor gezondheid, milieu, klimaat en de leefomgeving. Een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk met aantrekkelijke, directe, snelle en veilige fietsroutes kan bijdragen aan het verder stimuleren van het fietsgebruik in de Hoeksche Waard. De gemeente streeft ernaar dat zowel de voorzieningen binnen de Hoeksche Waard als in de omliggende kernen goed bereikbaar zijn via een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk. Het is belangrijk dat fietsen op een veilige en aantrekkelijke manier mogelijk is, zowel voor functionele verplaatsingen zoals naar werk, school en winkels, als voor recreatieve doeleinden. Het wensbeeld fiets maakt onderscheid in verschillende typen fietsroutes, elk met specifieke functie- en kwaliteitseisen. Als gemeente onderscheiden we de volgende type fietsroutes:

- Provinciale doorfietsroutes
- Utilitaire fietsroutes
- Verbindende fietsroutes
- Recreatieve fietsroutes
- Overige fietspaden en befietsbare wegen

4.1.1 Functionele eisen

Provinciale doorfietsroutes

Doorfietsroutes zijn gericht op grote fietsstromen op bovenregionale schaal. Deze fietsroutes verbinden de grote dorpen (>20.000 inwoners) met de grote steden (>100.000 inwoners) in de regio. De maximale afstand per verbinding is tussen de 20 en 30 kilometer, afhankelijk van de bestemmingen die tussen de grote kernen en steden liggen. Voor de analyse is ook gekeken naar de omrijdfactor. Dat is de verhouding tussen de hemelsbrede verbinding en de werkelijke route. Richtwaarde voor deze omrijdfactor voor het regionale netwerk is maximaal 1,2 (gebaseerd op CROW ontwerpwijzer fiets).

Deze doorfietsroutes worden ontwikkeld volgens snelfietsroute-kwaliteit, wat betekent dat ze extra breed zijn, herkenbaar door duidelijke bewegwijzering en andere voorzieningen kennen die het comfort en de veiligheid van de fietsers vergroten. Bovendien maken deze routes altijd gebruik van vaste oeververbindingen of veerponten met een hoge frequentie, wat zorgt voor een betrouwbare en goede fietsverbinding door de regio.



Utilitaire fietsroutes

Het utilitair fietsnetwerk bestaat uit de belangrijke fietsroutes naar werk, school en winkels. Deze fietsroutes gaan meestal over vrijliggende fietspaden gescheiden van auto's. Verbindingen met andere gemeenten zijn via bruggen of veerponten. De utilitaire routes zijn belangrijke fietsverbindingen waar nu al redelijk veel gefietst wordt. Richtlijn is dat er tenminste zo'n 500 fietsers per dag fietsen. Dit zijn dan ook veelal de fietsroutes waar scholieren veel gebruik van maken die vanuit de verschillende dorpen op de fiets naar de middelbare scholen in Oud-Beijerland of Klaaswaal gaan, en deels fietsroutes met forenzen. De maximale afstand per verbinding bedraagt 7,5 kilometer. De omrijdfactor is maximaal 1,4x de hemelsbrede afstand. Het netwerk verbindt ook scholen, bedrijventerreinen en openbaar vervoer-knooppunten, zoals busstation Heinenoord en de R-net bushalte aan de A29 bij Numansdorp.



Verbindende fietsroutes

Tussen dorpen (en andere bestemmingen) is er lang niet altijd een grote vervoerwaarde wat tot voldoende fietsers leidt (>500 fietsers/dag). Echter om alle dorpen onderling met elkaar te verbinden hebben we aanvullend ook nog 'Verbindende fietsroutes'. Dit zijn alle resterende fietsroutes – naast de utilitaire fietsroutes – om alle dorpen die op maximaal 7,5 kilometer van elkaar zijn gelegen te verbinden, maar waar de vervoerwaarde lager is en waar doorgaans de 500 fietsers per dag niet gehaald wordt. Gegeven het lagere gebruik worden ook

lagere eisen gesteld aan de inrichting. Wat betreft directheid bedraagt ook voor verbindende fietsroutes de maximaal wenselijk omrijdfactor 1,4.

Recreatief fietsnetwerk

De Hoeksche Waard is een aantrekkelijk gebied (open, uitgestrekt, dijken- en polders) voor recreanten om te fietsen. Recreanten dragen bij aan de lokale economie (horeca, overnachtingen), en daarom wil de gemeente recreatief fietsen ook faciliteren en verder stimuleren. Er zijn verschillende soorten recreatieve fietsers met uiteenlopende wensen om rekening mee te houden, zo zoeken wielrenners veelal naar routes waar ze lekker door kunnen fietsen met een strak wegdek, voldoende breedte en routes waar ze niet te vaak hoeven stoppen. Andere recreanten houden juist van smalle en semi-verharde fietsroutes met kronkelende paadjes die langs een gevarieerd landschap gaan met leuke bezienswaardigheden langs de route. Voor het recreatieve fietsnetwerk gelden dan ook geen harde eisen op basis van de ruimtelijk-economische structuur, omrijdfactoren of maaswijdte van het netwerk. De eisen zijn afgeleid uit factoren die fietsen aantrekkelijk maken, de functionele eisen betreffen:

- Aantrekkelijke omgeving: een fietstocht dient een beleving te zijn;
- Toegankelijkheid: een ruim aanbod aan wegen en fietspaden;
- Voorzieningen: rustpunten, horeca en overnachtingen aanwezig;
- Communicatie: bewegwijzering, informatie over routes.

Overige fietspaden en befietsbare wegen

Naast fietsroutes die tot een van de voorgaande categorieën behoort zijn er nog tal van andere fietspaden en befietsbare wegen. Deze paden en wegen hebben geen belangrijke netwerkfunctie maar zijn vaak wel nodig voor de ontsluiting van woningen, bedrijven en andere bestemmingen. Voor deze fietspaden en wegen gelden geen generieke eisen, behalve dan dat de verkeersveiligheid niet in het geding mag zijn. Voor het bepalen van de gewenste inrichting van deze paden en wegen sluit de gemeente zo veel mogelijk aan bij de ontwerprijlijnen van het CROW.

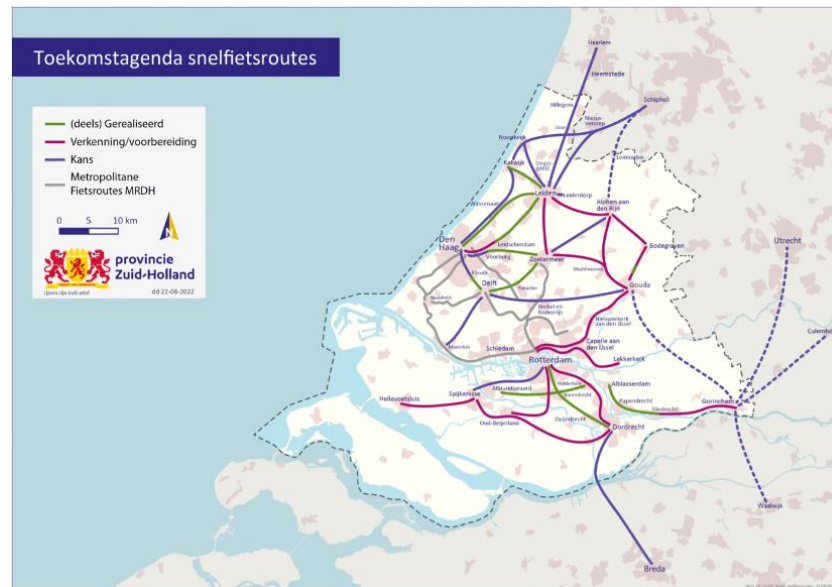
4.1.2 Analyse verbindingen

Provinciale doorfietsroutes

Gegeven de hiervoor beschreven uitgangspunten en functionele eisen zijn er 3 verbindingen die in aanmerking komen als provinciale doorfietsroutes:

- doorfietsroute van Oud-Beijerland naar Rotterdam
- doorfietsroute van Oud-Beijerland naar Spijkenisse
- doorfietsroute van Oud-Beijerland naar Dordrecht

Deze routes zijn ook benoemd in de 'Toekomstagenda Doorfietsroutes' van de provincie Zuid-Holland. De provincie biedt voor deze doorfietsroutes medefinanciering aan om deze op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen en/of ontbrekende schakels aan te leggen. Het initiatief en de uitvoering daarvan ligt bij de afzonderlijke gemeentes.

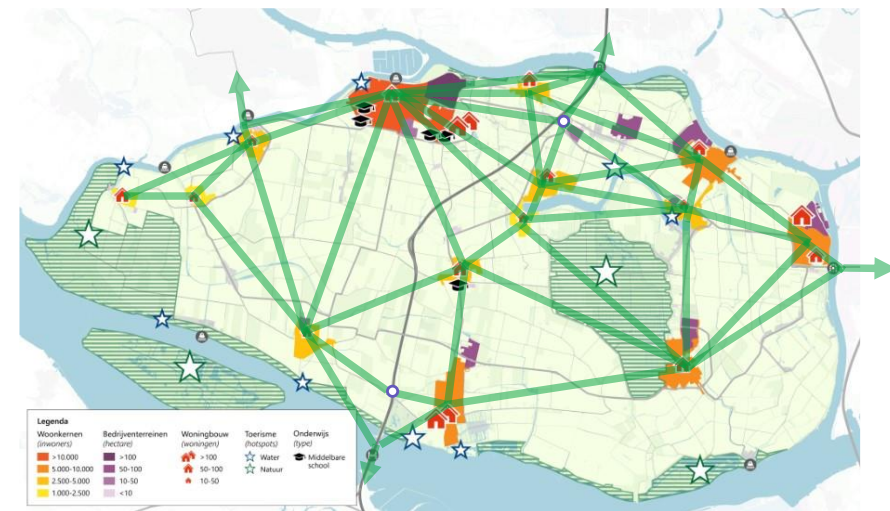


Figuur: toekomstagenda snelfietsroutes naar status (bron: PZH)

Uit een eerste verkenning van de bestaande fietsroutes tussen Oud-Beijerland enerzijds en Rotterdam-Zuid, Dordrecht en Spijkenisse anderzijds blijkt dat er op het beoogde tracé reeds een goed fietspad is gelegen wat geschikt is als doorfietsroute. Wel kennen de routes aandachtspunten die aangepakt dienen te worden om de veiligheid, aantrekkelijkheid, vindbaarheid en het comfort van de route te verbeteren. Concreet gaat het hier om de voorrangssituatie (fietsers bij voorkeur in voorrang), de wegdekverharding (asfalt ipv klinkers), staat van het wegdek (slecht onderhouden: scheuren en gaten), ontbrekende verlichting en bewegwijzering. Ook voldoet de breedte niet altijd aan de gewenste breedte van veelal 4 meter of meer.

Dorpen onderling verbinden

Dorpen (met tenminste 1.000 inwoners) worden met utilitaire fietsroutes of verbindende fietsroutes met elkaar verbonden als de onderlinge afstand maximaal 7,5 kilometer is. In onderstaande kaart zijn alle verbindingen die hieraan voldoen globaal weergegeven.



Figuur: verbindingen die met fietsnetwerk bediend moeten worden

Voor elk van deze verbindingen is vervolgens gekeken wat de daadwerkelijke logische fietsroute is over het bestaande wegen- en fietsnetwerk. Deze concrete fietsroutes vormen in de basis het netwerk van utilitaire en verbindende fietsroutes zoals dat in het wensbeeld fiets is opgenomen. Dit fietsnetwerk is compleet gemaakt door middelbare scholen, bedrijventerreinen en openbaar vervoer-knooppunten in het netwerk op te nemen.



Figuur: het wensbeeld fiets (zie hoofdrapport voor grote versie)

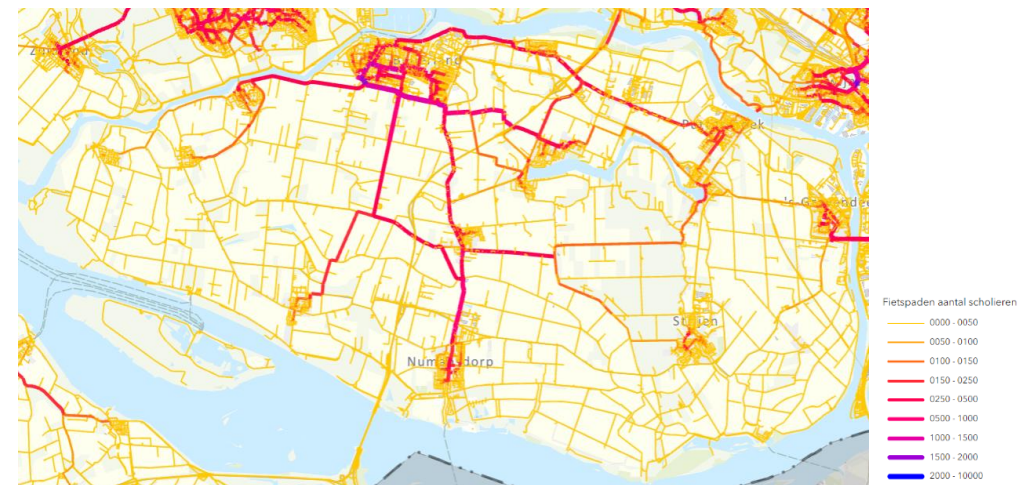
Onderscheid in utilitair en verbindend

De utilitaire fietsroutes zijn grofweg de routes waar nu al zo'n 500 fietsers per dag rijden, de verbindende routes kennen veelal een (fors) lager gebruik. Het onderscheid in utilitair en verbindend is gemaakt op basis van het provinciale utilitaire fietsnetwerk en de schattingen van het aantal fietsende scholieren per

route. Deze gegevens zijn in de volgende kaarten weergegeven. De provincie ondersteunt gemeentes om fietsroutes die onderdeel uitmaken van het provinciale utilitaire fietsnetwerk veiliger en aantrekkelijker te maken.



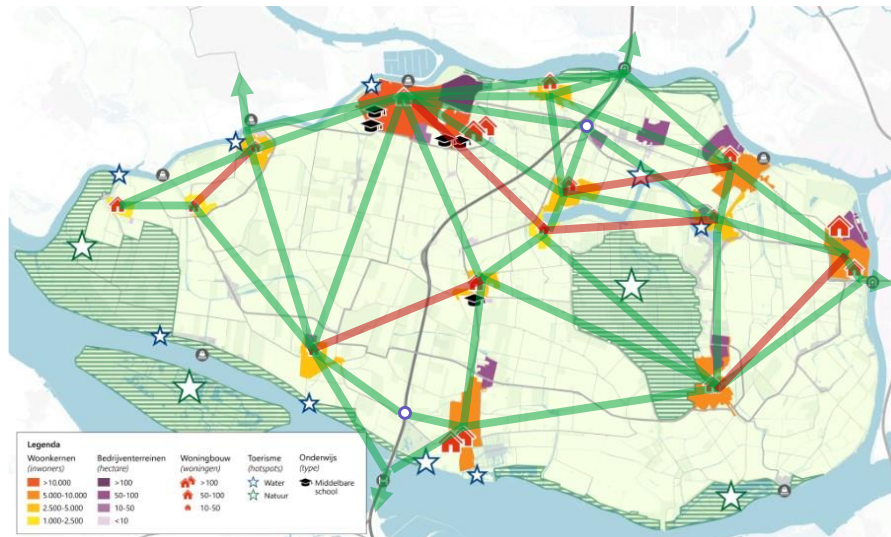
Figuur: provinciale utilitaire fietsnetwerk (routes met meer dan 500 fietsers per dag)



Figuur: indicatie van het aantal scholieren op de fiets per route

Beoordeling omrijdfactor en opsporen ontbrekende schakels

Vervolgens zijn de utilitaire en verbindende routes beoordeeld op omrijdfactor, die maximaal 1,4x de hemelsbrede afstand mag bedragen. Daar komen enkele verbindingen als aandachtspunt uit naar voren (rode lijnen op onderstaande kaart), die niet aan dit criterium voldoen. Deze verbindingen kunnen een aanknopingspunt zijn voor ontbrekende schakels. De routes met een hogere omrijdfactor dan wenselijk zijn echter vaak niet eenvoudig te verkorten. In bijna alle gevallen liggen er barrières in het landschap (zoals binnenwateren, de hogesnelheidslijn, de snelweg A29 of de provinciale weg N217) die voor extra omrijdafstanden zorgen. Extra passages over dergelijke barrières zijn vaak erg kostbaar en lastig inpasbaar. In de voorkomende gevallen accepteert de gemeente dan ook de hogere omrijdfactor.



Figuur: fietsverbindingen die niet aan de omrijdfactor van 1.4x voldoen

Recreatief fietsnetwerk

De basis van het recreatieve fietsnetwerk dat in het wensbeeld is opgenomen betreft het fietsknooppuntennetwerk en het provinciale recreatieve fietsnetwerk. Deze netwerken samen voldoen aan de gestelde functionele eisen voor het recreatieve fietsnetwerk. Natuurlijk zijn er nog meer fietsroutes buiten dit netwerk waar recreatief gefietst wordt, maar hiervoor worden geen aparte eisen gesteld of maatregelen getroffen.

De gemeente werkt op dit moment aan de aanleg van het Tiengemetenpad om een aantrekkelijke recreatieve fietsroute tussen Voorne-Putten en Tiengemeten te realiseren in de zuidwesthoek van de Hoeksche Waard. Ook wordt gewerkt aan het Zomerlandenpad wat een recreatieve fietsroute langs de windmolens aan de noordelijke oevers mogelijk maakt. In de omgevingsvisie is verder de ambitie gesteld om het recreatieve fietsnetwerk te versterken mede ter verbetering van het uitzicht op de rivier en grasgorzen. Deels kun je al op de buitenste dijken fietsen rond het eiland fietsen, maar soms ontbreken hier fietspaden. We zien kansen voor enkele nieuwe recreatieve fietspaden, met name in de zuidrand.



Figuur: het fietsknooppuntennetwerk dat vele recreatieve routes mogelijk maakt

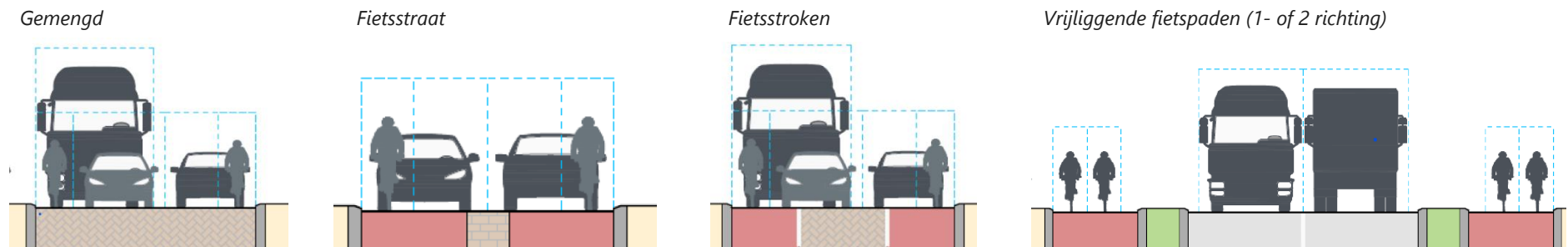
4.1.3 Kwaliteitseisen inrichting

Om het fietsnetwerk goed te laten functioneren zijn er richtlijnen nodig waar het de inrichting van fietspaden aan moet voldoen. Voor de inrichting sluit de gemeente aan bij de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW, deze zijn in diverse publicaties zoals de Ontwerpwijzer fietsverkeer opgenomen. De verschillende type fietsroutes verschillen qua richtlijnen in het kwaliteitsniveau.

Provinciale doorfietsroutes kennen de hoogste kwaliteitseisen. Voor doorfietsroutes is de ambities dat deze volledig uit vrijliggende fietspaden bestaan waar zo min mogelijk autoverkeer tegengekomen of gekruist wordt, en die als doorgaande fietsroute herkenbaar zijn (kleur, verlichting, bewegwijzering). Een kwaliteitsniveau lager betreft de utilitaire fietsroutes en vervolgens de verbindende en recreatieve fietsroutes. Verschillen zitten in het type voorziening (vrijliggend fietspad, fietsstroken, gemengd of fietsstraat), de breedte, de uitstraling en de eventuele aanwezigheid van aanvullende voorzieningen (bewegwijzering, verlichting, rustpunten, recreatiemogelijkheden).

Wat betreft het type fietsvoorziening (vrijliggend fietspad, fietsstroken, gemengd of fietsstraat) wordt bijgevoegd keuzeschema gebruikt als hulpmiddel. Er is een keuzeschema voor fietsroutes binnen de bebouwde kom, en buiten de bebouwde kom. Deze laatste is indicatief omdat deze fietspaden en wegen vaak in beheer zijn bij het waterschap.

Illustraties van type fietsvoorzieningen



Wegcategorie	Snelheidslimiet autoverkeer [km/u]	Intensiteit autoverkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Utilitair (> 500 fts/etm)	Verbindend, recreatief of Overige
Erftoegangsweg	Stapvoets	<1.000	N.v.t.	Woonerf
	30	<4.000	Fietsstraat	Gemengd
		4.000-6.000	Fietspad	
Gebiedsontsluitingsweg	30	<10.000	Fietsstroken	
		>10.000	Vrijliggend fietspad	
	50	N.v.t.	Vrijliggend fietspad	
	70	N.v.t.	Vrijliggend fiets-/bromfietspad	

Tabel: keuzeschema type fietsvoorziening **binnen de bebouwde kom**

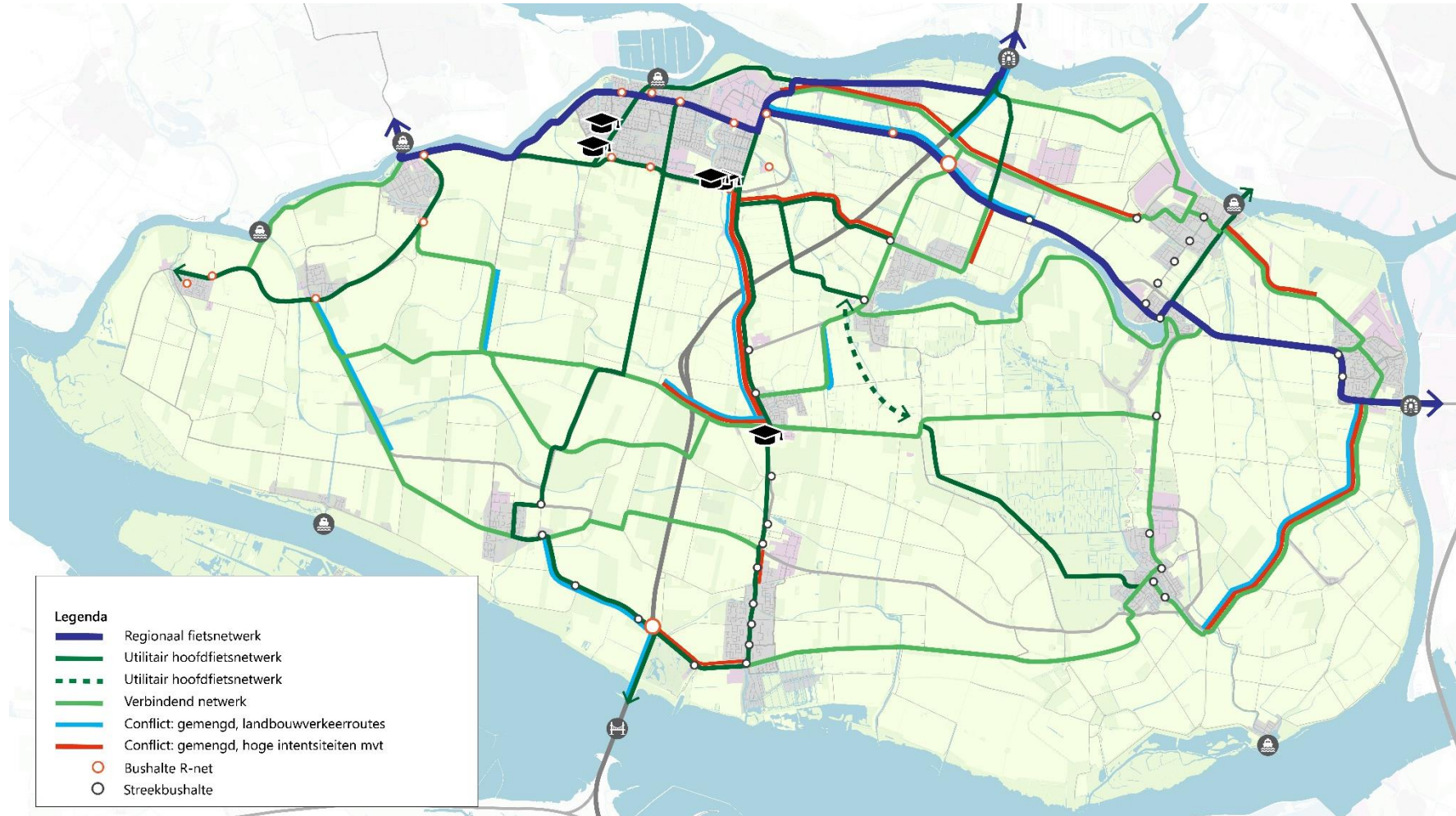
Wegcategorie	Snelheidslimiet autoverkeer [km/u]	Intensiteit autoverkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Utilitair (> 500 fts/etm)	Verbindend, recreatief of Overige
Erftoegangsweg	60	<2.500	Fietsstroken of fietsstraat	Gemengd
	60	2.500-3.000	Fietsstroken of vrijliggend fietspad	
		>3.000	Vrijliggend fietspad	
Gebiedsontsluitingsweg	80	N.v.t.	Vrijliggend fiets-/bromfietspad	
Stroomweg	100-130	N.v.t.	N.v.t.	

Tabel: keuzeschema type fietsvoorziening **buiten de bebouwde kom**

4.1.4 Eerste toets van inrichtingseisen fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is in een eerste toets beoordeeld aan de kwaliteitseisen. Per route is bekeken of het type fietsvoorziening voldoet aan het keuzeschema mede in relatie tot de verkeersintensiteit en de wegcategorie. Aanvullend is ook gekeken waar het fietsnetwerk samenvalt met regionale landbouwroutes. Dit is

niet als functionele eis gesteld, maar voor de veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsroutes is het fijner en beter om hoofdfietsroutes te scheiden van regionale landbouwroutes. De kaart hieronder geeft diverse opgaven weer, en deze zijn een vertrekpunt voor maatregelen.



4.2 Openbaar vervoer

Voor het opstellen van het wensbeeld openbaar vervoer is allereerst het huidige openbaar vervoer-net beschouwd, en is geanalyseerd hoe dat gebruikt wordt. Vervolgens is een analyse op hoofdlijnen uitgevoerd van de dekkingsgraad van het wensbeeld openbaar vervoer waarin gekeken is hoeveel inwoners van de Hoeksche Waard op loop- en fietsafstand van een bushalte wonen. Verder is voor het wensbeeld ook nadrukkelijk aangesloten bij het programma van eisen van de nieuwe openbaar vervoer-concessie die na 2025 in gaat.

4.2.1 Achtergrond bij het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard wordt aanbesteed door provincie Zuid-Holland. De gemeente heeft daardoor niet direct invloed op de lijnvoering en kwaliteit van het openbaar vervoer, wel kan het in gesprek met de provincie wensen uiten. Tijdens het opstellen van dit mobiliteitsplan loopt de concessie Hoeksche Waard-Goeree-Overflakkee 2016-2025 op zijn einde, en is het aanbestedingstraject voor de volgende concessieperiode (na 2025) gaande. Voor deze aanbesteding heeft de provincie met alle betrokken partijen, waaronder gemeente Hoeksche Waard, gesprekken gevoerd om tot een gedragen programma van eisen te komen. Belangrijke doelstellingen daarin zijn in zijn algemeenheid om het openbaar vervoer te verbeteren zodat meer mensen met de bus gaan reizen, en om de verbindingen tussen de grote plaatsen en kleine kernen te verbeteren. Concreet zijn de volgende principes gesteld:

- De busverbinding tussen Rotterdam-Zuid en Oud-Beijerland wordt verbeterd tot R-net.
- De drukste buslijnen worden stap voor stap versneld en in aantal busritten (frequentie) verhoogd.

Verder geldt het principe dat elk dorp en bushalte tenminste 1x per uur bedient wordt en verbonden met belangrijke bestemmingen als grote(re) kernen en overstappunten om een basisbereikbaarheid te garanderen.

4.2.2 Uitgangspunten

De Hoeksche Waard dient door middel van buslijnen verbonden te zijn met de grote plaatsen en belangrijke bestemmingen buiten de gemeente: Rotterdam, Dordrecht en Barendrecht. Hier zijn bovenregionale voorzieningen gelegen zoals werkgelegenheid, treinstations, hoger onderwijs, winkelgebieden en ontspanning- en cultuuraanbod en daarmee zijn dit belangrijke bestemmingen voor inwoners van de Hoeksche Waard. De dorpen binnen de Hoeksche Waard dienen via buslijnen op een passende en rendabele wijze met elkaar verbonden te zijn. In het openbaar vervoer netwerk wordt in verschillende kwaliteitsniveaus onderscheid gemaakt:

- **R-net**
Oud-Beijerland wordt via R-net verbonden met Rotterdam. In de nieuwe concessie is dat als eis met een specifieke lijnvoering voorgeschreven. Deze service staat bekend om haar betrouwbaarheid, comfort en frequentie. De hoogwaardige bussen van R-net rijden vaker en stoppen bij minder haltes. Dit verkort niet alleen de reistijd, maar verhoogt ook het comfort voor passagiers.
- **Reguliere bussen**
Voor de bredere regio bieden we streekbussen aan, die zorgen voor een essentiële verbinding tussen verschillende dorpen binnen de Hoeksche Waard en aansluiting op omliggende gebieden. Deze bussen opereren volgens een vaste dienstregeling, waardoor reizigers kunnen vertrouwen op regelmatige vertrek- en aankomsttijden. De exacte lijnvoering wordt niet voorgeschreven door de provincie, vervoerders maken een plan hoe ze de dorpen zo goed mogelijk kunnen bedienen.
- **Buurtbussen en aanvullend vervoer**
Voor gebieden met lagere bevolkingsdichtheid en specifieke behoeften zetten we in op buurtbussen en aanvullende mobiliteitsdiensten zoals Wielewaal, Automaatje en Valys. Hierdoor hebben mensen in deze gebieden ook toegang tot essentiële diensten, sociale activiteiten en medische voorzieningen.

4.2.3 Analyse huidig netwerk en openbaar vervoer-gebruik

Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard bestond in 2024 uit een netwerk van buslijnen dat uitgevoerd werd door Connexxion. Het lijnennetwerk kan omschreven worden als een vorkstructuur, waarbij busstation Heinenoord als een belangrijk overstappunt fungeert en vanwaar een 'dikke' bundel met buslijnen van/naar Rotterdam rijdt.

Op de volgende pagina is met verschillende kaartbeelden het huidige netwerk en het huidige gebruik geanalyseerd. Uit de eerste kaart is op te maken, dat de meeste bussen tussen Oud-Beijerland en Rotterdam rijden. Hier is sprake van een belangrijke vervoersrelatie, wat ook logisch is gezien Oud-Beijerland de grootste kern is. Over de A29 rijdt ook een R-net bus tussen Goeree-Overflakkee en Rotterdam die halteert langs de A29 bij Numansdorp. Voor inwoners van Numansdorp (en Zuid-Beijerland) biedt dit een snelle verbinding naar Rotterdam. Verder is ook de N217 een belangrijke corridor voor openbaar vervoer-bussen, via de N217 rijden de bussen vanaf de noordrand via diverse noord-zuidverbindingen naar de dorpen in de zuidrand.

De tweede kaart laat het aantal reizigers per bushalte zien. De haltes met een goede busbediening (frequent en verschillende windrichtingen) worden logischerwijs het meeste gebruikt. Busstation Heinenoord is de belangrijkste halte in de gemeente die ook een overstapfunctie heeft. Verder zijn er belangrijke bushaltes in Oud-Beijerland, waarbij de bushaltes bij de middelbare scholen opvallen in aantallen.

De derde kaart laat de belangrijkste externe vervoerrelaties zien. De pijlen geven de herkomst-en-bestemmingsrelaties weer van openbaar vervoer-reizigers. Hieruit blijkt dat er hoofdzakelijk vervoersstromen van/naar Rotterdam gaan. Naar Spijkenisse, Dordrecht, of in zuidelijke richting naar Goeree-Overflakkee of Brabant zijn er niet of nauwelijks mensen die met het openbaar vervoer reizen. Deels komt dit omdat daar geen openbaar vervoer-verbindingen zijn, maar ook

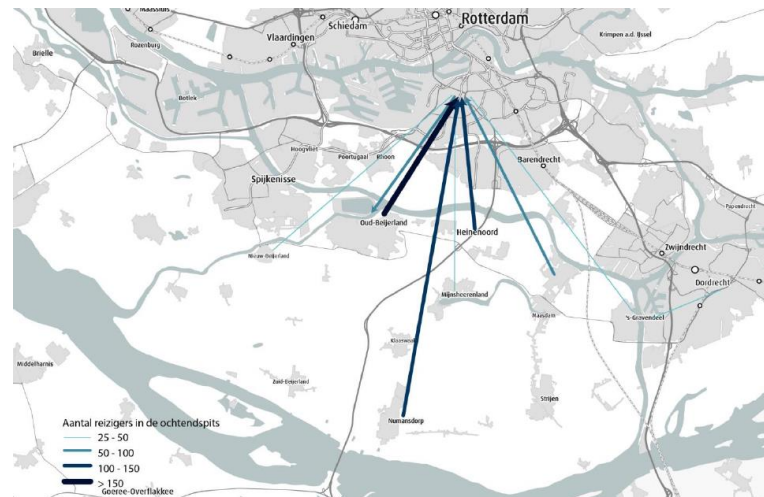
omdat veel bovenregionale voorzieningen juist in Rotterdam zijn gelegen, en er dus van/naar Rotterdam een vervoerswaarde is.

De vierde kaart toont de interne vervoerrelaties binnen de Hoeksche Waard met het openbaar vervoer. Hieruit blijkt dat er vooral een vervoerswaarde is vanuit de wat grotere (en verder weg gelegen) dorpen naar Oud-Beijerland. Deze drukke interne openbaar vervoer-relaties betreft waarschijnlijk met name scholieren die vanuit dorpen als Puttershoek, Strijen en Numansdorp met de bus naar school gaan. Deze dorpen liggen op behoorlijke fietsafstand van Oud-Beijerland. Vanwege de afstand, de verkeersveiligheid of het weer (als het regent of hard waait) gaan scholieren met de bus in plaats van de fiets. Terwijl scholieren uit dichterbij gelegen dorpen mogelijk wel vaker de fiets pakken. Vanuit 's-Gravendeel is er maar beperkt sprake van een vervoerswaarde. Kinderen woonachtig in 's-Gravendeel gaan ook vaak in Dordrecht naar school. Deze liggen op een goed befietsbare afstand, waardoor de vervoersrelatie hier naar verwachting ook kleiner is.

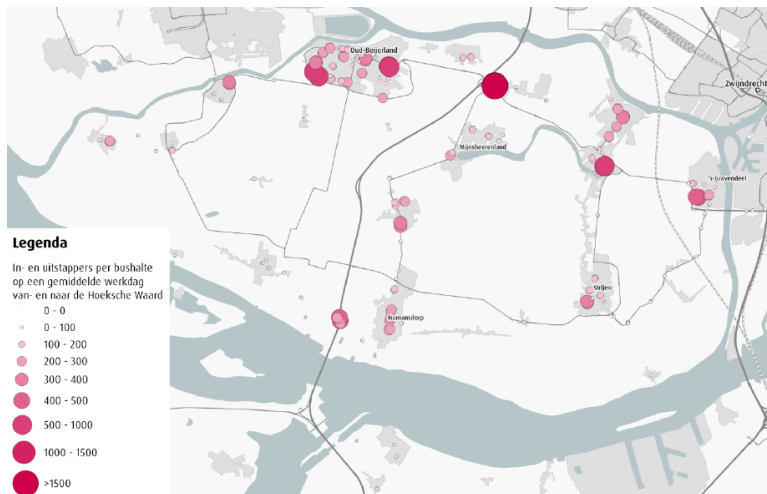
Gezien de beperkte interne vervoersrelaties is het ook logisch dat er nauwelijks directe openbaar vervoer-lijnen zijn tussen alle dorpen in de Hoeksche Waard. Gezien de exploitatie en vervoerswaarde kan ook niet op elke onderlinge verbindingen minimaal 1x per uur gereden worden.



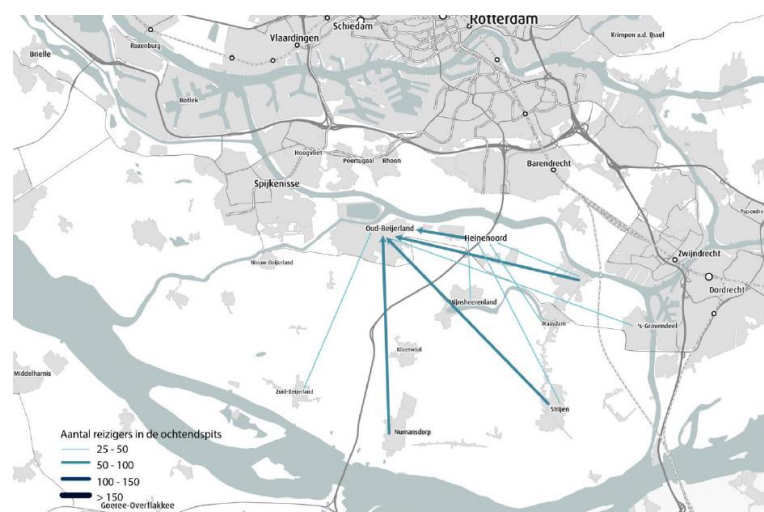
Figuur: aantal bussen per dag per wegdeel (bron: Modaliteitenonderzoek)



Figuur: externe vervoerrelaties per openbaar vervoer (bron: Modaliteitenonderzoek)



Figuur: aantal reizigers per bushalte (bron: Modaliteitenonderzoek)



Figuur: interne vervoerrelaties per openbaar vervoer (bron: Modaliteitenonderzoek)

4.2.4 Wensbeeld en dekingsgraad

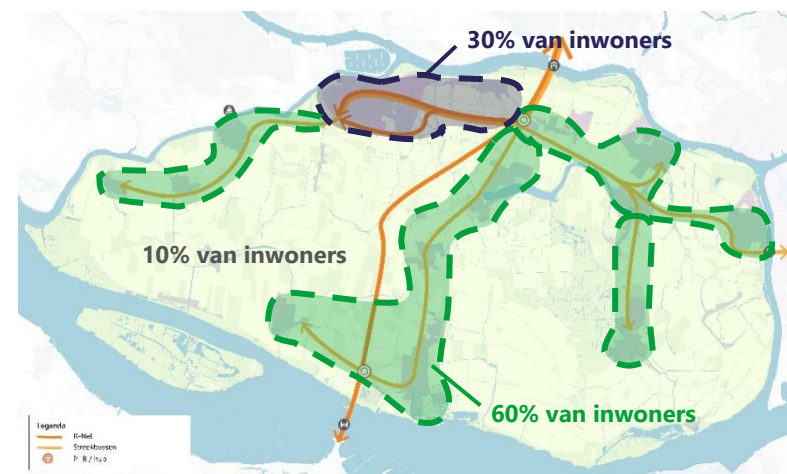
Gegeven de analyse van de huidige situatie wordt vooral ingezet op het behouden van het huidige lijnennet. Verbeteringen worden vooral gezocht in het versnellen van buslijnen door deze te strekken, waardoor bussen veelal beter door kunnen rijden en bussen ook vaker kunnen gaan rijden. Daarvoor is het wel belangrijk dat men goed te voet of te fiets bij de bushalte kan komen, en dat er goede alternatieven zijn voor ouderen als de bushalte verder weg komt te liggen. Voor ouderen en minder-validen moeten er daarom ook goede alternatieven zijn, zoals aanvullende vervoersdiensten. Dergelijke vervoersdiensten kunnen beter maatwerk leveren (gewenst tijdstip en directe reisroutes) en meer reiscomfort voor ouderen bieden (deur-tot-deur). Verder blijkt uit de analyse dat het huidige lijnennetwerk logisch is opgebouwd en rendabel uitgevoerd kan worden.

Het strekken van buslijnen vindt in het wensbeeld met name plaats in Oud-Beijerland waar 2 R-netlijnen geïntroduceerd worden. Deze lijnen vormen samen een ring rond Oud-Beijerland en verbinden deze hoogfrequent met busstation Heinenoord en Rotterdam-Zuidplein. Verder zetten we in op het behouden van de buslijnen ter ontsluiting van de dorpen (met meer dan 1.000 inwoners). Uit een analyse van de dekingsgraad van inwoners, blijkt ook dat de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer past bij de ruimtelijke structuur van de Hoeksche Waard. Oud-Beijerland en Heinenoord waar totaal 30% van de inwoners van de gemeente wonen, worden bediend door R-net met de hoogste kwaliteit. Daarna volgen de reguliere streekbussen die alle dorpen ontsluiten. In de andere dorpen (buiten Oud-Beijerland en Heinenoord) woont 60% van de bevolking. In het buitengebied en in de buurtschappen woont slechts 10% van de inwoners van de Hoeksche Waard. Voor dit gebied is het veelal niet rendabel om met vaste buslijnen te rijden met een vast frequentie, daarom wordt hier ingezet op aanvullende vervoersdiensten zoals buurtbus, spitslijnen, of belbus.

Het verder uitbreiden van het openbaar vervoer met nieuwe lijnen naar Spijkenisse of het doortrekken van metrolijnen worden niet realistisch geacht.

Een bus over de pont naar Spijkenisse zou erg langzaam zijn en reed in het verleden ook, maar is door beperkte vervoerswaarde opgedoekt. Wel zijn hier kansen om het aantrekkelijker te maken om met de fiets via de pont bij de metro van Spijkenisse te komen. Doortrekken van de metro vanaf Zuidplein naar busstation Heinenoord of Oud-Beijerland zou de bereikbaarheid per openbaar vervoer van het eiland flink verbeteren. Een dergelijk project vraagt door de grote barrières (woonwijken, A15, Oude Maas) die doorkruist moeten worden echter om een investering van miljarden euro's. In de regio staat deze metro-uitbreiding nergens op de agenda, en daarom achten we dit ook niet kansrijk.

In het wensbeeld zijn verder 2 belangrijke openbaar vervoer-punten opgenomen. Dit betreft busstation Heinenoord en bushalte/P+R-locatie A29 Numansdorp. Gezien de goede bediening van deze R-nethaltes en directe en snelle verbindingen naar Rotterdam zijn en blijven dit aantrekkelijke plekken om op te stappen. De gemeente zet daarom in op het behoud en versterking hiervan, zoals het uitbreiden van parkeervoorzieningen voor auto of fiets.



Figuur: Bediening van inwoners met het wensbeeld Openbaar Vervoer

4.3 Auto- en vrachtverkeer

De Hoeksche Waard kent een uitgebreid wegennet. Per hoofd van de bevolking zijn er in de Hoeksche Waard relatief veel wegen. Echter, dit zijn niet allemaal wegen waar veel gemotoriseerd verkeer overheen kan rijden, bijvoorbeeld omdat er aan gewoon wordt (bebouwde dijk) of omdat er ook fietsers en landbouwvoertuigen rijden (veiligheid). De afgelopen decennia zijn op diverse plaatsen in de Hoeksche Waard nieuwe hoofdwegen aangelegd waarmee een vorkstructuur van hoofdwegen is gerealiseerd. Uitgangspunt van het wensbeeld voor auto- en vrachtverkeer is deze vorkstructuur. Dit is tevens bevestigd door de gemeenteraad bij het vaststellen van de hoofdkeuzes in het voorjaar 2024.

De vorkstructuur is echter geen complete ringstructuur, op een aantal plekken mist er dan ook een hoofdweg en moet verkeer over lagere orde wegen rijden wat soms tot knelpunten leidt. Het is echter niet realistisch – mede gezien de landschappelijke waarde van het gebied en de benodigde financiële middelen - om binnen afzienbare tijd tot een complete ringstructuur van goede hoofdwegen te komen. Dat is ook niet nodig, omdat er ook over dijk- en polderwegen tot zekere hoogte verkeer afgewikkeld kan worden. Ook zou het tientallen jaren duren voor een complete ringstructuur uitgevoerd is, terwijl veel inwoners daar niet op kunnen wachten en nu om maatregelen vragen voor de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen die zij ervaren. Daarom is in het wensbeeld geredeneerd vanuit de huidige vorkstructuur van hoofdwegen, en is gekeken waar maatregelen wenselijk of nodig zijn om lokale knelpunten op te lossen.

Verder is gekeken waar het huidige netwerk leidt tot overlast en knelpunten enerzijds door menging van zwaar, snel en langzaam verkeer, anderzijds doordat soms ook doorgaand verkeer gebruik maakt van lokale wegen en voor drukte zorgt. Ook zijn er wegen die een dubbelfunctie hebben, zoals de bebouwde dijken waar zowel aan gewoon wordt als die een verkeersfunctie hebben.

4.3.1 Functionele eisen: indeling in wegcategorieën

Het gewenste netwerk voor het gemotoriseerde verkeer (auto- en vrachtverkeer) is opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een door professionals (waaronder het CROW en het SWOV) breed gedragen veiligheids- en inrichtingsvisie. In deze visie is een duidelijke hiërarchie in het wegennet van groot belang, waarbij de verschillende type straten en wegen elk een andere functie én bijpassende inrichting hebben. In dit principe worden verkeersstromen enkel gemengd als dat veilig kan, anders is een scheiding van stromen in richting, massa en snelheid nodig. In Duurzaam Veilig wordt onderscheid gemaakt in verschillende wegtypen:

- **Stroomweg:** hoogste orde wegcategorie, dit betreft de snelwegen zoals de A29. Een stroomweg heeft als doel het verkeer zo veel mogelijk te laten stromen, met zo min mogelijk interactie met de omgeving.
- **Gebiedsontsluitingsweg:** heeft als doel dorpen en bedrijventerreinen onderling en met het stroomwegennet te verbinden (zoals de N217). Deze wegen hebben daarmee een netwerkfunctie op gemeentelijk niveau.
- **Erftoegangsweg:** biedt toegang tot woningen, bedrijven, scholen, winkels. Deze wegen hebben primair een verblijfsfunctie en geen verkeersfunctie. Straten in woonwijken (in een 30km-zone) zijn typische erftoegangswegen. Buiten de kom komen wel erftoegangswegen voor met enige verkeersfunctie.

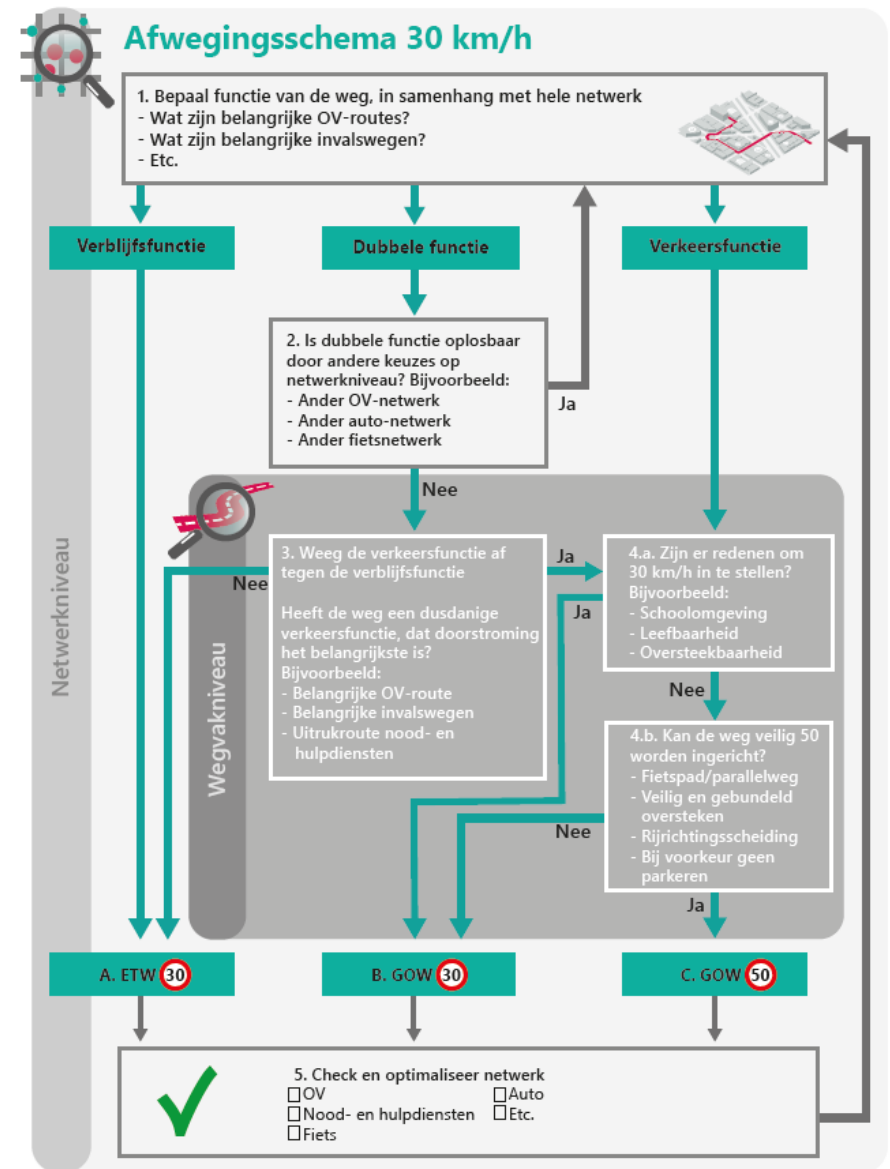
Voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen wordt bij de verdere inrichtingskenmerken onderscheid gemaakt in wegen binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. De overgangen zijn gemarkeerd door komgrenzen (plaatsnaamborden). De ligging van komgrenzen zijn niet willekeurig gekozen maar ingegeven door richtlijnen met betrekking tot de bebouwingsdichtheid en zichtrelaties op bebouwing/verstedelijking vanaf de weg. In de Hoeksche Waard markeert de komgrens veelal ook een overgang van de wegbeheerder. De gemeente beheert alle wegen binnen de bebouwde kom, en het waterschap en de provincie beheren (op dit moment) de wegen buiten de bebouwde kom.

4.3.2 Nieuw wegtype (GOW30) en afweegkader 30 km/u

Na decennia verbetering van de verkeersveiligheid stagneert de daling van het aantal ernstige verkeersongevallen, en is zelfs sprake van een lichte toename. De huidige aanpak is daarom niet voldoende om de verkeersveiligheid te verbeteren. Duurzaam Veilig is een theorie die in de praktijk niet overal antwoord voor heeft, dit geldt met name voor 'grijze wegen' die niet goed in een van de standaard wegtypes zijn in te delen. Dit betreft vaak drukke 50km-wegen waar geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden (fysieke scheiding), terwijl de richtlijn dat wel voorschrijft voor deze wegen. Juist op deze wegen zien we een verhoogd veiligheidsrisico, mede door de menging van gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers als fietser en bromfietzers.

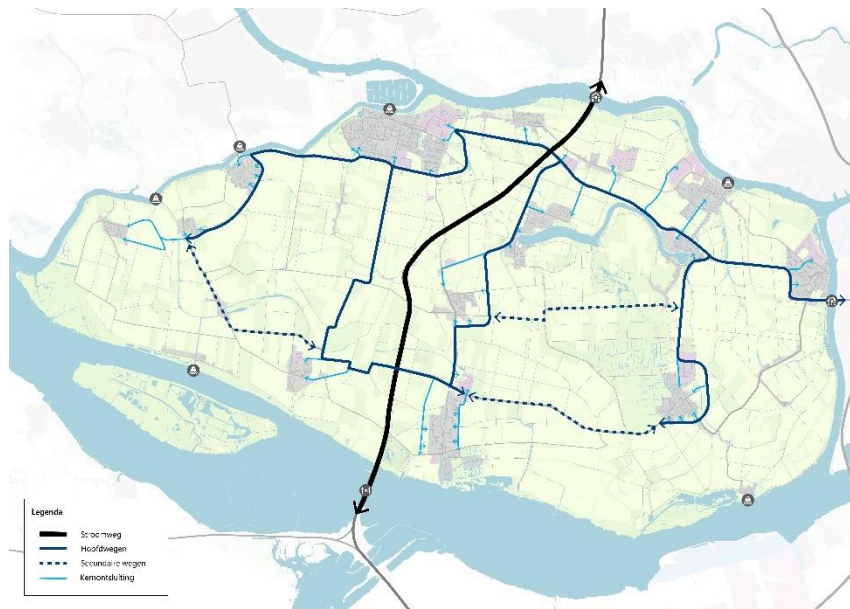
Een maatregel die de verkeersveiligheid kan verbeteren is het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/u. Deze snelheidsverlaging vermindert aanzienlijk het risico op dodelijke verkeersongevallen, waarbij de kans op overlijden met een factor 3 afneemt in vergelijking met wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Daarnaast draagt het bij aan een gezondere en schonere omgeving door minder uitstoot en geluidsoverlast. Dit bevordert de luchtkwaliteit, vermindert verkeerslawaai en creëert een rustiger en aangenamer leefklimaat waarin de mens centraal staat.

De wens om op meer wegen 30 km/u in te voeren wordt steeds breder gedragen, en is ook door het ministerie, het SWOV en het CROW omarmt. Daarop is in 2022 een nieuw wegtype geïntroduceerd om juist de veiligheid en leefbaarheid op grijze 50 km/u-wegen te verbeteren, het nieuwe wegtype is de gebiedsontsluitingsweg 30. Dit betekent echter niet dat iedere 50 km/u-weg 30 km/u wordt of kan worden, er blijft behoefte aan veilige 50 km/u-wegen voor de bereikbaarheid (en ook de leefbaarheid). Als een weg op een veilige manier voor 50 km/u ingericht kan worden heeft dat de voorkeur. Om te bepalen welk wegtype van toepassing is past de gemeente het afweegkader van het CROW toe, deze is hiernaast weergegeven.



4.3.3 Wensbeeld en analyse verbindingen

Hieronder is het wensbeeld van het auto- en vrachtwagenennetwerk gepresenteerd, in het hoofdrapport is deze in het groot opgenomen. Doel van het netwerk is een toereikend, robuust en veilig hoofdwegenet te bieden waarmee de dorpen en bedrijventerreinen goed bereikt kunnen worden, deze onderling te verbinden, en aan te sluiten op de autosnelwegen (A29 en A16). Daarmee moet ook verkeer over lagere orde wegen zoveel mogelijk voorkomen worden. Het wensbeeld gaat uit van de vorkstructuur, met de N217 als belangrijkste drager die in de noordrand van west naar oost loopt. Vanaf de N217 zijn er meerdere noord-zuidverbindingen ter ontsluiting van de dorpen in de zuidrand. Ten opzichte van het huidige wegennet zijn er 2 belangrijke wijzigingen opgenomen: realisatie van de randweg Klaaswaal, en een westelijke ontsluitingsroute als alternatief voor de centrale as in Numansdorp.



Figuur: wensbeeld auto- en vrachtverkeer (zie hoofdrapport voor grote versie)

Vorkstructuur van hoofdwegen en ontsluitingswegen naar dorpen

De vorkstructuur is geen complete ringstructuur, op een aantal plekken ontbreken er eigenlijk hoofdwegen. Een aantal dijkwegen vervullen deze netwerkfunctie. Dit zijn echter wegen met een krappere inrichting dan de provinciale wegen, dus er is wel een grens aan de hoeveelheid verkeer die over deze wegen kan. Deze verbindingen noemen we de secundaire wegen. Deze zijn vaak ingericht als erftoegangsweg 60 km/u, waar vaak ook fietsers en voetgangers van dezelfde rijbaan als het autoverkeer gebruik maken. Vanwege behoud van het landschap, de kenmerkende dijk- en polderstructuur, hoge kosten en beperkte verkeersintensiteiten zijn op deze verbindingen ook geen nieuwe hoofdwegen wenselijk en nodig. De gemeenteraad heeft ingestemd met het vasthouden aan de vorkstructuur, met de voorwaarden dat de doorgaande routes in de zuidrand (enkele van de secundaire wegen) waar nodig aangepakt worden als sprake is van veiligheids- of leefbaarheidsproblemen.

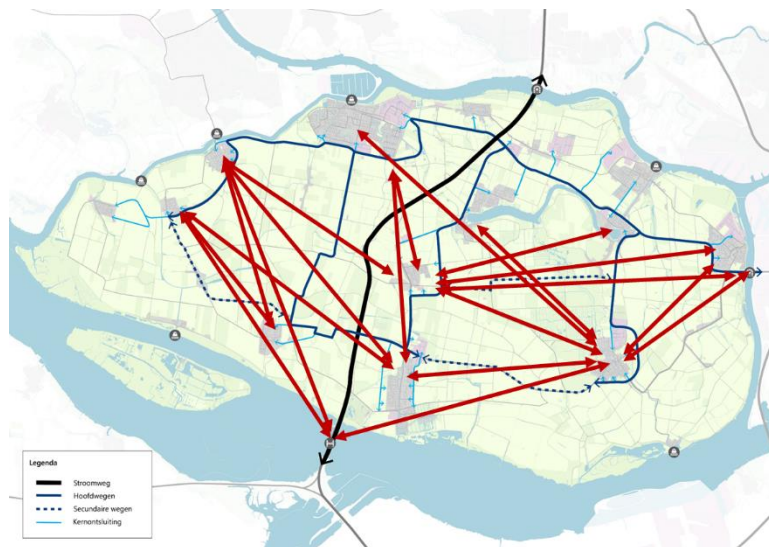
Idealiter rijdt verkeer zo veel en lang mogelijk over de veilige hoofdwegen

Doel van het hoofdwegenet is om zoveel mogelijk autoverkeer via deze wegen af te wikkelen. De hoofdwegen kennen (over het algemeen) een ruime opzet als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u, met vrijliggende fietspaden voor fietsers en waar niet of nauwelijks directe erfaansluitingen van woningen of bedrijven zijn gelegen. Deze wegen zijn daardoor het meest geschikt om op een veilige manier veel verkeer af te wikkelen en hinder voor fietsers of woongebieden te voorkomen. Idealiter rijden motorvoertuigen zo veel en zo lang mogelijk over de hoofdwegen, om via de kortst mogelijke route naar de eindbestemming te rijden.

In de huidige praktijk is dat echter niet overal het geval omdat een complete ringstructuur ontbreekt, en er dus op diverse relaties kortere routes zijn over secundaire wegen of andere lagere orde wegen. Dit betreft meestal de erftoegangswegen 60 km/u buiten de kom. Deze wegen zijn eigenlijk niet bedoeld om (veel) niet-bestemmingsverkeer af te wikkelen. Dit kan door bewoners ook ervaren worden als sluipverkeer.

Relaties waar verkeer vaak niet-hoofdwegen gebruikt

Het beoogde hoofdwegennet is nader geanalyseerd door voor alle relaties tussen de dorpen en regionale verbindingen te onderzoeken welke vervoersstromen over het hoofdwegennet afgewikkeld worden, en op welke relaties automobilisten geneigd zijn om via niet-hoofdwegen te rijden naar hun bestemming. Daarvoor is simpelweg een route gepland in Google Maps en is gekeken of deze route zoveel mogelijk via hoofdwegen en stroomwegen gaat of ook over lagere orde wegen. In de onderstaande kaart zijn op de vervoersrelaties schematisch weergegeven waar het verkeer veelal over niet-hoofdwegen rijdt. Dit betreft bijvoorbeeld verkeer tussen Strijen en Numansdorp. Hier is geen volwaardige hoofdweg gelegen, de Middelsluisdijk Oostzijde is namelijk een erftoegangsweg 60 km/u. In diverse gevallen gaan de routes over de secundaire wegen, dit zijn dijk- en polderwegen die een netwerkfunctie blijven hebben en die we tot op zekere hoogte ook faciliteren.



Figuur: relaties waarop verkeer via niet-hoofdwegen wordt geleid en voor sluijverkeer kan zorgen op lagere orde wegen

4.3.4 Opgaven: niet-bestemmingsverkeer, doorstroming en veiligheid

Gegeven de analyse van de relaties waar verkeer ook vaak over niet-hoofdwegen rijdt, kan een goed beeld worden gevormd van de routes waar relatief veel niet-bestemmingsverkeer rijdt over niet-hoofdwegen. Dit kan soms lokaal als sluijverkeer worden ervaren, maar hoeft niet altijd een probleem te zijn, sommige dijk- en polderwegen kunnen prima wat verkeer afwikkelen. We kiezen er voor om dit niet-bestemmingsverkeer in bepaalde gevallen te faciliteren ook omdat er geen goed alternatief is, bijvoorbeeld doordat een route via hoofdwegen voor omrijafstanden zorgt. Echter, er zijn ook routes waar relatief veel niet-bestemmingsverkeer rijdt wat we niet gewenst vinden en willen verminderen of voorkomen. Dit betreft bijvoorbeeld niet-bestemmingsverkeer door het buurtschap Zuidzijde en doorgaand verkeer over dijken parallel aan de N217 op momenten dat de N217 druk is. Uit de enquête en bij de bewonersbijeenkomsten worden veel van deze routes en dijkwegen ook aangedragen als knelpunt, omdat mensen hier hinder ondervinden van de verkeersdruk, het snelheidsgedrag, of het zware verkeer dat voor onveilige situaties zorgt en geluids- en trillinghinder.



Figuur: routes over niet-hoofdwegen met relatief veel niet-bestemmingsverkeer

Voor elk van deze routes willen we maatregelen treffen om de situatie te verbeteren. Daarbij maken we onderscheid in drie categorieën:

A. Niet-hoofdwegen met prima alternatieve routes voor doorgaand verkeer

Voor de volgende routes zien we prima alternatieve routes voor het afwikkelen van doorgaand verkeer, en daarom gaan we deze routes minder aantrekkelijk maken voor niet-bestemmingsverkeer. De routes/wegen die in deze categorie vallen betreft:

- **Route door Zuidzijde**, doorgaand verkeer kan als alternatief over de N217 en Langeweg rijden.
- **Route door Mookhoek**, verkeer tussen Strijen en Kiltunnel dient via de hoofdwegen (N491 en N217) te rijden. Vanuit de zuidelijke woonwijken van Strijen is dit slechts 2 minuten extra reistijd. Vanuit het noorden van Strijen is de route via de hoofdwegen nu al de snelste route.
- **Stougjesdijk**. Dit vormt een verbinding tussen Klaaswaal en Oud-Beijerland. Parallel hieraan liggen de Langeweg en N489 die deels als alternatief kunnen fungeren. Met de realisatie van de randweg Klaaswaal wordt een deel van de verkeersstroom op de Molendijk en Stougjesdijk reeds omgebogen. Daarmee wordt de netwerkfunctie van de Stougjesdijk minder belangrijk.

B. Niet-hoofdwegen zonder goed alternatief (=secundaire wegen)

In deze categorie vallen niet-hoofdwegen waarvoor geen goed alternatief is. Deze wegen hebben veelal een redelijk ruime opzet als erftoegangsweg (type 1'), en daarom gedogen we het gebruik van deze wegen door niet-bestemmingsverkeer. Waar nodig nemen we maatregelen om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De routes in deze categorie betreft:

- **Middelsluisdijk Westzijde**, als verbinding tussen Strijen en Numansdorp. Hier ligt geen acceptabele alternatief over hoofdwegen. Omrijden over de N217 en N489 zou tot substantiële extra reistijd en rijdafstanden leiden. Daarom wordt niet-bestemmingsverkeer op deze route tot zekere hoogte

gefaciliteerd door lokaal veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten aan te pakken.

- **Zwartsluisje/Sluisjesdijk**, deze dijk is de verbinding tussen Goudswaard en Piershil enerzijds en Zuid-Beijerland en de A29 anderzijds. Er is geen redelijk alternatief over hoofdwegen. Om de hinder van niet-bestemmingsverkeer – van met name vrachtverkeer - op de dijk aan te pakken loopt reeds een project om tot effectieve en haalbare maatregelen te komen.
- **Route Hoekseweg**, deze weg heeft een ruim wegprofiel met een vrijliggend fietspad. Deze route wordt veelvuldig gebruikt door verkeer van/naar Klaaswaal en omgeving. De wegen tussen de Hoekseweg en de nieuwe randweg (Oud-Cromstrijensedijk Oostzijde, Oudendijk, Kreupeleweg) zijn belangrijke aandachtspunten om de veiligheid te borgen.

C. Niet-hoofdwegen met risico op sluipverkeer door drukte elders

De N217 is (na de A29) de drukste weg in de Hoeksche Waard, waar op sommige momenten vertragingen kunnen optreden door filevorming of incidenten. Op dat soort momenten neemt de neiging bij weggebruikers toe om alternatieve routes over dijk- en polderwegen op te zoeken en te gaan 'sluipen'. Het risico op sluipverkeer neemt toe als de drukte op de N217 toeneemt. Op deze wegen en routes willen we dan ook maatregelen treffen om sluipverkeer te voorkomen of te verminderen, en daarmee de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. De wegen/routes die in deze categorie vallen betreft:

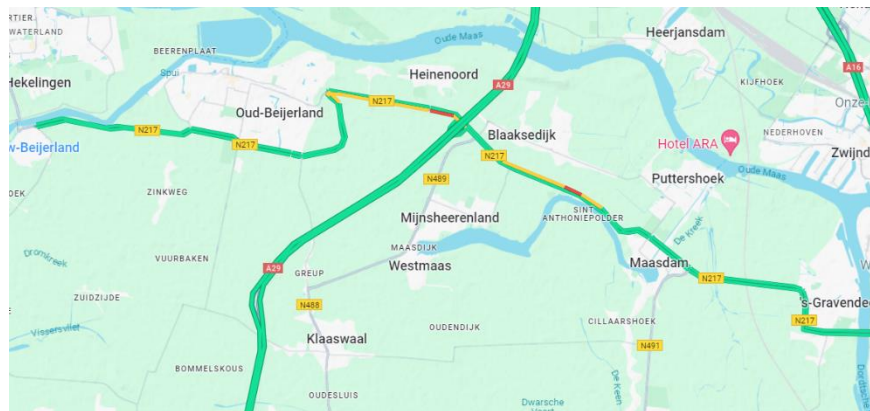
- **Blaaksedijk**, als parallelle route voor de N217 tussen Maasdam en de A29.
- **Goidschalxsoordsedijk en Dorpsstraat Heinenoord**, als parallelle route voor de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29.
- **Brabersweg en Buijensweg**, dit is (met name in de ochtendspits) een sluiproute voor verkeer tussen Oud-Beijerland en het oostelijk deel van de Hoeksche Waard zoals Maasdam, Puttershoek, 's-Gravendeel.

Doorstroming: enkele aandacht trajecten maar nu nog acceptabel

Wat betreft de doorstroming op de N217 - waarbij het doel is dat verkeer hier zo goed mogelijk door kan blijven rijden zodat dit een aantrekkelijke hoofdweg is - zien we twee aandachtstrajecten:

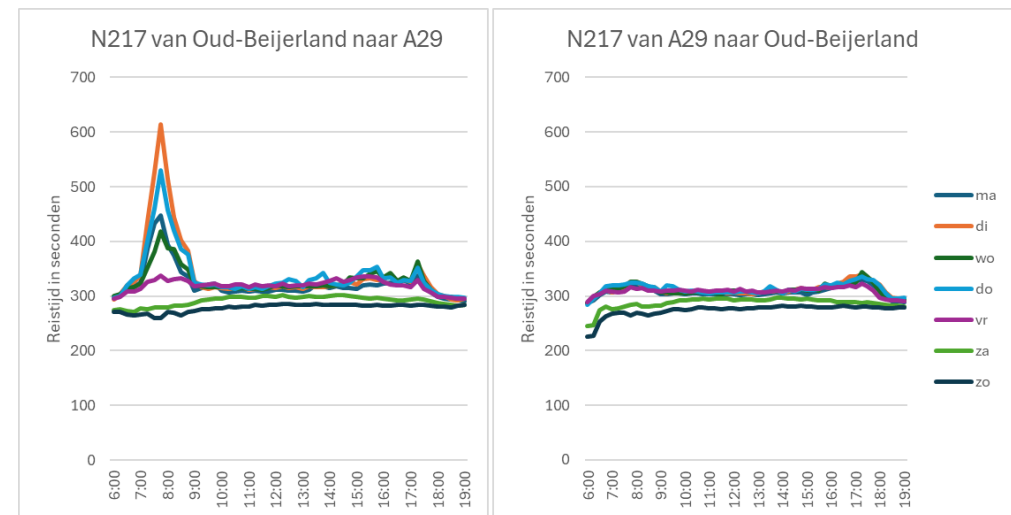
- de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29
- en de N217 tussen Maasdam en de A29

Op het bijgevoegde kaartje is te zien dat op deze trajecten enige vertragingen optreden in de ochtendspits. De vertragingen blijven nog binnen de gestelde kaders (van de provincie) en daarom is hier nog geen sprake van een (structureel) knelpunt. Ook is de situatie op een maandag, woensdag en vrijdag (met doorgaans minder verkeer) beter, en rijdt het verkeer veelal prima door (zie grafiek met reistijden). Wel kan door ruimtelijke ontwikkelingen de drukte en daarmee de vertragingen toe nemen. Daarvoor blijven we aandacht trajecten en capaciteitsknelpunten agenderen bij de provincie om deze gezamenlijk aan te pakken.



Figuur: typische verkeerssituatie tijdens de dinsdag ochtendspits (bron: Google Maps)

Naast de twee wegvakken kunnen er ook afwikkelingsproblemen gaan opspelen rondom kruispunten en rotondes. De kruisingen zijn vaak maatgevend voor de doorstroming, bij kruispunten en rotondes stroopt het verkeer vaak als eerste op. Vaak kan er op kruispuntniveau nog extra capaciteit toegevoegd worden om de doorstroming te verbeteren. Zo kent de N217 nog diverse enkelstrooksrotondes die mogelijk op termijn een turborotonde moeten worden om de doorstroming op peil te houden. Een turborotonde heeft een hogere afwikkelingscapaciteit, waardoor er meer verkeer over heen kan.



Figuur: gemiddelde reistijd per weekday in 2023 op het drukste deel van de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29 (bron: NDW-data, bewerking Goudappel)

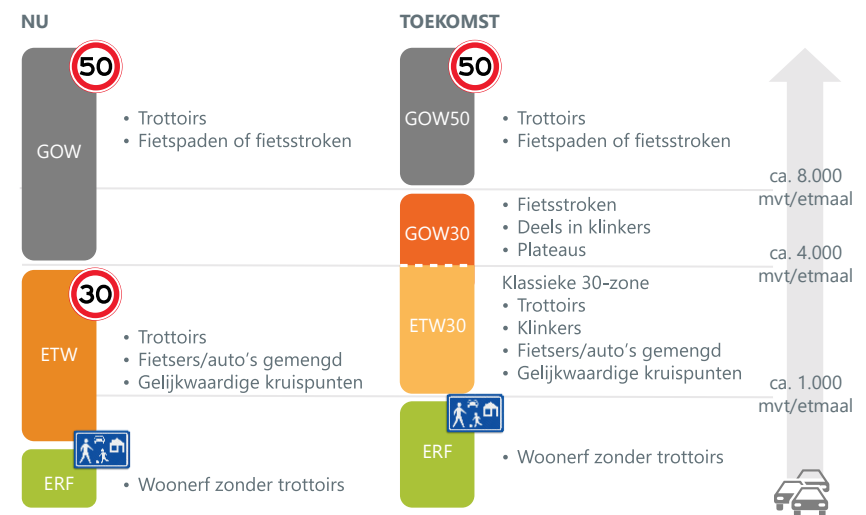
4.3.5 Vertaling van wensbeeld naar wegencategorisering

In het wensbeeld 'auto en vrachtverkeer' is gespecificeerd welke wegen een verkeers-/netwerkfunctie hebben. De wegen die niet expliciet zijn weergegeven hebben veelal geen of maar een beperkte verkeersfunctie. Dat is een belangrijk aspect voor het bepalen van de uiteindelijke wegcategorie. De wegcategorie bepaalt veelal hoe een weg eruit moet zien. Wegen met een verkeersfunctie zien er anders uit dan wegen/straten waar voornamelijk aan gewoond worden en/of die percelen en bestemmingen ontsluiten.

Na vaststelling van het mobiliteitsplan wordt de wegencategorisering van alle wegen opnieuw bepaald. Daarvoor worden de volgende principes gehanteerd:

- In beginsel richten we wegen in volgens Duurzaam Veilig en landelijke CROW-richtlijnen met een standaard onderscheid in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de kom geldt voor gebiedsontsluitingswegen standaard 50 km/u en voor erftoegangswegen 30 km/u. Daar voegen we het nieuwe wegtype GOW30 aan toe als extra mogelijkheid (ten opzichte van de eerdere wegencategorisering).
- Het wensbeeld 'auto en vrachtverkeer' geeft aan welke wegen een belangrijke verkeers- en netwerkfunctie kennen (dit zijn de stroomwegen, hoofdwegen, en kernontsluitingen). Alle hoofdwegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (met enkele lokale uitzonderingen).
- We passen het 'afweegkader 30 km/u' toe voor wegen binnen de kom om te bepalen welke categorie (en bijbehorende inrichting) de weg moet krijgen. Wegen mét een verkeers- /netwerkfunctie maar waar niet voldoende ruimte is voor een optimale 50 km/u-inrichting komen in aanmerking voor inrichting als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30).
- De wegcategorie van kernontsluitingen kan verschillen: soms zijn dit gebiedsontsluitingswegen en soms erftoegangswegen. Dat is afhankelijk van de verkeersintensiteit en eventuele aanwezigheid van openbaar vervoer bussen. Tot waar de verkeersfunctie de kern in loopt wordt per kernontsluiting nader beoordeeld. De 2 criteria zijn:

- Als de verkeersintensiteit lager dan 4.000 mvt/etm is dan categoriseren we de straat als ETW30, bij hogere intensiteiten is sprake van een gebiedsontsluitingsweg (50 of 30 km/u).
- Wegen binnen de kom waar R-netbussen rijden hebben een belangrijke netwerkfunctie en zijn altijd gebiedsontsluitingsweg en blijven 50 km/u, wegen waar streekbussen rijden komen in aanmerking voor 30 km/u (bij voorkeur als GOW30).
- Erftoegangswegen buiten de kom – de vele dijk- en polderwegen – zijn de laagste orde wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, percelen en andere bestemmingen. Deze wegen zijn veelal in beheer bij het waterschap. Deze wegen kennen (vaak van oudsher) een verschillende inrichting en gebruik. Daarom wordt hier onderscheid gemaakt in type I en type II. Op ETW type I faciliteren we de verkeersfunctie meer dan op type II.
- Straten met maximaal 1.000 motorvoertuigbewegingen per dag komen in aanmerking voor inrichting als woonerf waar spelen op straat het uitgangspunt is. Een passend inrichting is hiervoor belangrijk.



Figuur: wegencategorisering voor binnen de bebouwde kom

4.3.6 Inrichtingskenmerken per wegcategorie

Iedere weg categorie kent zijn eigen bijbehorende weginrichting. Om het netwerk goed te laten functioneren, en lokaal de veiligheid en leefbaarheid te borgen is het wenselijk de wegen zoveel mogelijk volgens de ontwerprichtlijnen in te richten. Deze richtlijnen zijn niet bedoeld als harde eis, maar als uitgangspunt. Op basis van maatwerkomsstandigheden of ruimtelijke beperkingen kan gemotiveerd worden afgeweken.

In onderstaande afbeelden zijn voorbeelden gegeven van de typische weginrichting per weg categorie. De inrichtingen verschillen op diverse aspecten zoals de breedte, wegdekverharding, markering, type fietsvoorziening en toegestane snelheid. Maar ook de omgeving waar de wegen in liggen en de aanwezigheid van erfaansluitingen en parkeren is een belangrijk verschil. Links zijn met name de straten en wegen weergegeven waar aan gewoond wordt en erfaansluitingen hebben, rechts zijn de weg types met een sterke verkeersfunctie.

Binnen de kom



Woonerf 15 km/u



Erftoegangsweg 30 km/u



Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u



Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u

Buiten de kom



Erftoegangsweg type I 60 km/u



Erftoegangsweg type II 60 km/u



Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u

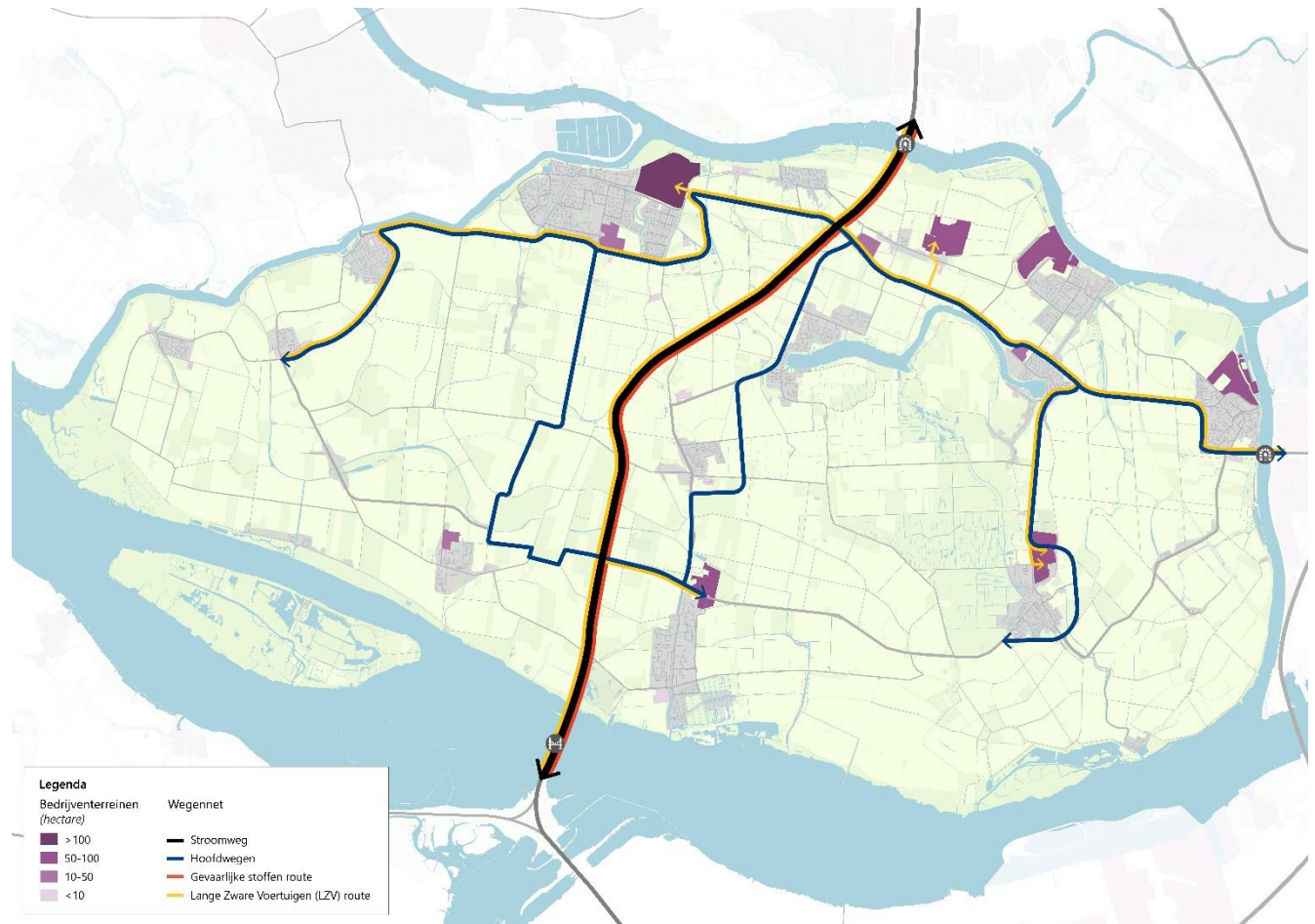


Stroomweg 100 km/u

4.3.7 Bedrijventerreinen, logistiek en bewegwijzering

Veel van de bedrijventerreinen zijn goed aangesloten op het hoofdwegennet. Met name in de noordrand van de Hoeksche Waard zijn veel en relatief grote bedrijventerreinen gelegen, zoals de Bosschen, Reedijk, Boonsweg, Puttershoek en Mijlpolder. Ook in de zuidrand liggen enkele grotere bedrijventerreinen met een goede aansluiting op het hoofdwegennet (Zuid-Beijerland, Numansdorp en Strijen). Vrachtverkeer naar de bedrijventerreinen zal daardoor in veel gevallen via het hoofdwegennet rijden.

Het is met name het vrachtverkeer naar bedrijven die buiten de bedrijventerreinen liggen die lokaal voor hinder zorgen. Het doel van het wensbeeld auto en vrachtverkeer is dat ook dit verkeer zoveel mogelijk de hoofdwegen volgt. We kunnen echter weggebruikers niet dwingen zolang routes open blijven voor alle autoverkeer en men daar gebruik van kan blijven maken. We kunnen wel met bebording, gedragsmaatregelen en via navigatiesystemen trachten het verkeer zoveel mogelijk over de gewenste routes over het eiland te geleiden.



Gevaarlijke stoffen transport is enkel toegestaan over de A29. Lange Zware Voertuigen (LZV's) zijn toegestaan op de N217, N491 naar Bonaventura in Strijen, en de N487 naar bedrijventerrein Middelsluis in Numansdorp. Vanaf de N217 mogen LZV's bedrijventerreinen de Bosschen en Boonsweg betreden. Buiten deze routes dienen vervoerders die met LZV's willen rijden ontheffing aan te vragen.

Bedrijvennummeringsysteem?

Diverse mensen hebben geopperd een bedrijvennummeringsysteem in te stellen. Het idee is dat ieder bedrijf een eigen nummer krijgt en ingedeeld is in enkele deelgebieden, en dat deze nummers op de bewegwijzering worden aangegeven om verkeer over de gewenste routes te sturen.

Bedrijvennummering wordt (enkel) toegepast in grote haven- en/of industriegebieden, zoals de Rotterdamse haven, Moerdijk en Chemelot.



Figuur: links voorbeeld bedrijvennummering, rechts standaard bewegwijzering

Bedrijvennummering is echter geen standaard bewegwijzering op gemeenteniveau. Op de standaard bewegwijzering die langs de hoofdwegen staat worden bestemmingen bewegwijzerd zoals de dorpen, recreatiegebieden en bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen worden hierop reeds bij naam vermeld, dus er is al geleiding van vrachtverkeer over de hoofdwegen. Verder is er op een bedrijventerrein zelf soms ook bewegwijzering naar de individuele bedrijven (met naam, geen nummer).

Een bedrijvennummeringsysteem zien we niet als oplossing voor het geleiden van vrachtverkeer over de gewenste routes, omdat dit systeem niet effectief en niet nodig is. Het overgrote deel van het vrachtverkeer rijdt niet op borden, maar op navigatiesystemen. Ook vraagt een bedrijvennummeringsysteem een zeer goede en uitvoerige communicatie en informatie over de specifieke nummers van de betreffende bedrijven. In de praktijk is dit heel lastig, waardoor een bedrijvennummeringsysteem voor veel weggebruikers niet zal werken ("Welk nummer heeft het bedrijf waar ik moet zijn?").

In geval van hinder door vrachtverkeer zijn er wel maatwerk oplossingen mogelijk, zoals in het geval van de routing naar de voormalige PKF-locatie in Goidschalxoord of vrachtverkeer in Hoeksche Waard Zuidwest. Ook blijft de gemeente alert op mogelijkheden om navigatiesystemen te beïnvloeden.



Figuur: bewegwijzering bedrijventerrein (links) en naar individueel bedrijf (rechts)

4.4 Landbouwverkeer

Hoeksche Waard is een gemeente met relatief veel landbouw. Een groot deel van het grondoppervlakte wordt gebruikt voor de teelt van gewassen (zoals bieten en aardappelen). Over heel de gemeente zijn akkers/landbouwpercelen gelegen die bereikbaar moeten zijn voor agrariërs en loonwerkers om met landbouwvoertuigen te kunnen komen. Door de gemeente en ook naar buurgemeenten is dus sprake van landbouwverkeer. Dit verkeer willen we op een goede, efficiënte en veilige manier afwikkelen. Met als doel dat agrariërs goed hun werk kunnen blijven doen, maar ook om de impact en hinder voor bewoners, fietsers, voetgangers en andere weggebruikers te minimaliseren. Diverse mensen ervaren soms hinder en klachten van landbouwverkeer, bijvoorbeeld als landbouwvoertuigen door woongebieden of over smalle bebouwde dijken rijden. Maar ook fietsers kunnen in de verdrukking komen op weg met landbouwverkeer of zich onveilig voelen door de grote omvang van de voertuigen.

4.4.1 Regionale routes landbouwverkeer

Vertrekpunt voor het mobiliteitsplan is het regionale netwerk landbouwroutes zoals dat in 2018 door Tridee in opdracht van de gemeente en in samenwerking met waterschap en de sector is opgesteld. Dit netwerk bevat de routes waar nu relatief veel landbouwvoertuigen rijden, omdat dit ook voor landbouwers verbindende wegen zijn tussen de verschillende delen op het eiland. Natuurlijk zijn er ook buiten dit netwerk wegen waar landbouwvoertuigen rijden, aangezien overal op het eiland percelen zijn gelegen. Doel van het regionale landbouwnetwerk is om:

- doorgaand landbouwverkeer te concentreren op een beperkt aantal routes, waar landbouwvoertuigen vlot en veilig afgewikkeld kunnen worden;
- het gebruik van deze routes door landbouwers te stimuleren;
- knelpunten op dit netwerk zoveel mogelijk op te lossen (wegbeheerders) en tot die tijd daar op een gepaste manier op te anticiperen (landbouwbranche).

4.4.2 Opgaven en knelpunten

In het hoofdrapport is het wensbeeld landbouwverkeer opgenomen. Dit wensbeeld is geconfronteerd met het gewenste fietsnetwerk en de ruimtelijke structuur om opgaven op netwerk niveau te identificeren. Soms gaat er een doorgaande landbouwroute door een woongebied zoals een dorp of buurtschap, of valt een landbouwroute samen met een utilitaire fietsroute. Idealiter zijn de belangrijkste fietsroutes en belangrijkste landbouwroutes gescheiden, en volgen deze andere wegen. Daar waar de routes samenvallen is de wens om het landbouwverkeer en fietsverkeer zoveel mogelijk fysiek te scheiden, bijvoorbeeld door aanleg van een vrijliggend fietspad. Het fietsnetwerk en netwerk voor landbouwverkeer voldoen al in belangrijke mate aan deze netwerkcriteria, maar nog niet overal.

In het landbouwnetwerk van 2018 zijn de volgende opgaven geconstateerd:

- Zwartsluisje/Sluisjesdijk (landbouwroute over bebouwde dijk)
- Zuidzijde (landbouwroute door buurtschap)
- Stougjesdijk (geen fysieke scheiding van landbouwvoertuigen en fietsers)
- Klaaswaal (landbouwroute door dorp)
- Parallelweg N217 Oud-Beijerland – A29 (menging van landbouwvoertuigen en fietsers)
- Steenplaats, Schenkeldijk, Mookhoek (landbouwroute door buurtschap)

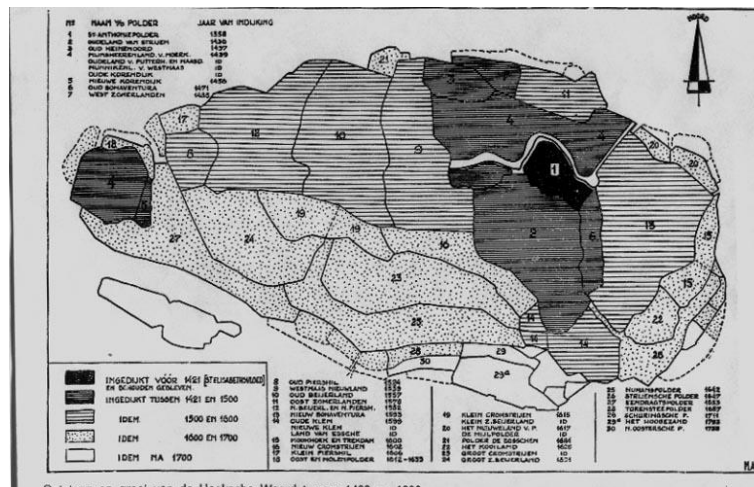
Voor elk van deze opgaven is gekeken naar mogelijke optimalisaties, maar dat is niet altijd mogelijk omdat een goed en reëel alternatief voor de fiets of het landbouwverkeer niet voorhanden is. Daarom is soms geconcludeerd dat het niet anders kan dat een doorgaande landbouwroute door een woongebied gaat, of samenvalt met een hoofd fietsroute. In het wensbeeld landbouwverkeer zijn 2 optimalisaties voorzien: de routing rond Klaaswaal door aanleg van de randweg, en rond Strijen door openstelling van de randweg (voor landbouwvoertuigen). Op de andere locaties is het zaak om de weginrichting waar nodig te verbeteren en bestuurders te attenderen op veilig rijgedrag.



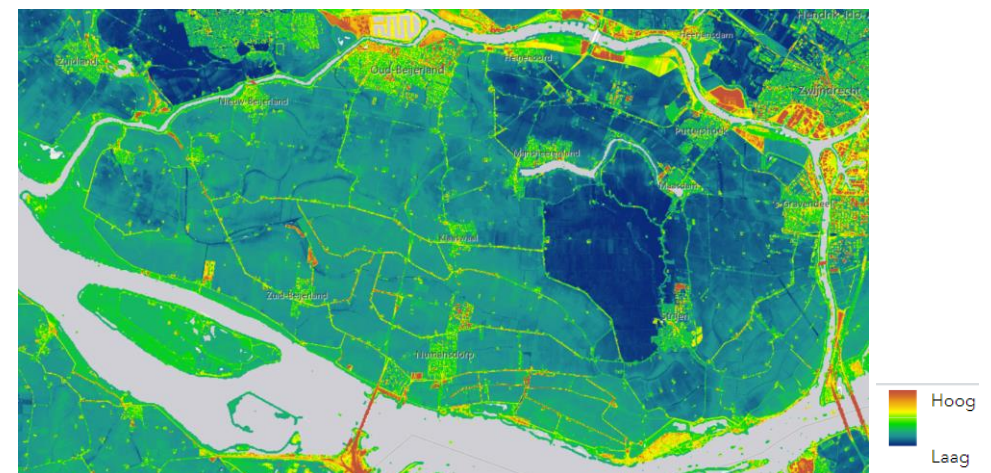
5 DIJKENPROBLEMATIEK

De Hoeksche Waard bestaat uit circa 60 polders met daaromheen dijken die vroeger het water buiten moesten houden. Van oudsher volgt het wegennet de historische dijkstructuur die in de 15^e, 16^e en 17^e eeuw is ontstaan. In de 20^e en 21^e eeuw is het ruimtegebruik flink veranderd en is het aantal inwoners en andere activiteiten flink toegenomen. Het wegennet is deels meegegroeid, maar er zijn ook nog plekken waar het wegennet de dijkstructuur volgt. Een dijkweg is vaak niet goed ingericht om veilig veel en verschillende soorten verkeer af te kunnen wikkelen. Ook zijn er diverse knelpunten op het gebied van leefbaarheid bij bebouwde dijken, waar dijkwoningen soms dicht op de weg staan. Gezien veel dijkbewoners knelpunten ervaren en dit op een groot aantal plekken in de Hoeksche Waard speelt, is hier speciale aandacht aan besteed om tot een plan te komen de situatie te verbeteren.

Voordat de Hoeksche Waard één aaneengesloten eiland werd, was het een rivierdelta bestaande uit verschillende eilanden en wateren. In de 15^e tot en met de 18^e eeuw is het huidige Hoeksche Waard grotendeels ontstaan door de inpoldering van de verschillende gebieden. Bijna alle dijken zijn nu nog aanwezig, en geven het landschap een unieke en typerende uitstraling. Dit is ook goed te zien in de hoogtekaart van de Hoeksche Waard. De contouren van de polders zijn goed zichtbaar. Van oudsher liggen er op deze dijken ook wegen. In de loop der tijd zijn nieuwe wegen door de polders heen aangelegd. Sommige daarvan zijn ook goed op de hoogtekaart te zien zoals de snelweg A29 die verhoogd in het landschap ligt.



Ontstaan en groei van de Hoeksche Waard tussen 1400 en 1900
 Figuur: de polders van de Hoeksche Waard (bron: W. Huisman)



Figuur: de dijken zijn goed zichtbaar in het landschap, wat ook te zien is op deze hoogtekaart (bron: Actueel Hoogtebestand Nederland)

5.1 Ervaren problemen: veiligheid en leefbaarheid

Uit de enquête, de bijeenkomsten met bewoners en belangengroepen, en de gesprekken met het Collectief Veilige Dijken blijkt dat er heel breed problemen worden ervaren door het verkeer dat over de dijken rijdt (te hard, te zwaar, te veel). Dit kan voor onveilige situaties zorgen voor voetgangers, fietsers en scooterrijders, maar ook voor een aantasting van het woongenot. Dijkbewoners ervaren geregeld ook geluids- en trillingshinder, dit laatste met name door zwaar verkeer dat voorbij rijdt. Daarbij speelt mee dat veel dijkwoningen niet zijn onderheid, en gevoeliger zijn voor trillingen. Niet alle dijkwegen zijn hetzelfde ingericht, maar geregeld hebben de dijkwegen een krap profiel: een smalle rijbaan, bomen in de berm, en/of woningen dicht op de weg.

Dijkwegen hebben soms een dubbele functie

In Duurzaam Veilig wordt onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Een gebiedsontsluitingsweg heeft een verkeers- of netwerkfunctie en dient zo ingericht te zijn dat op een veilige manier veel verkeer afgewikkeld kan worden. Erftoegangswegen dienen met name voor de ontsluiting van woningen, bedrijven en percelen en hebben normaliter geen verkeersfunctie. Voor de wegen in het buitengebied wordt nader onderscheid gemaakt in type I en type II erftoegangswegen. Bij type I is nog wel sprake van enige verkeersfunctie die gefaciliteerd wordt. In het wensbeeld auto en vrachtverkeer zijn enkele dijken opgenomen die nadrukkelijk een netwerkfunctie vervullen. Vanwege de inrichting als dijkweg zijn dit geen hoofdwegen maar secundaire wegen. Deze wegen hebben een dubbelfunctie, ze dienen zowel ter ontsluiting van aanliggende woningen, bedrijven en percelen en dienen als doorgaande verkeersroute. Ook buiten de secundaire wegen zijn er dijkwegen waar relatief veel niet-bestemmingsverkeer op rijdt, waardoor het gebruik van deze wegen niet strookt met de functie van een erftoegangsweg en niet strookt met de gewenste situatie volgens het wensbeeld. Op de dijken met een

netwerkfunctie of waar veel niet-bestemmingsverkeer rijdt worden doorgaans de grootste problemen ervaren, voornamelijk op stukken waar gewoond wordt of waar ook veel fietsers rijden.

Een dijkweg binnen de kom is een 'grijze weg'

Strikt genomen moet een erftoegangsweg dat binnen de kom ligt ingericht worden met een 30km-profiel met een gemengde rijbaan, klinkerverharding, aparte voetpaden, snelheidsremmers (zoals drempels) en parkeren langs of op de rijbaan. Op dijkwegen is een dergelijke inrichting vaak niet mogelijk en niet nodig. Daarom zijn bebouwde dijken 'grijze weg' omdat de inrichting vaak niet 100% in lijn te brengen zijn met de ontwerprichtlijnen. Voor deze wegen is dan ook maatwerk / andere aanpak nodig. Voor de inrichting van een bebouwde dijk dat binnen de kom zijn de ontwerprichtlijnen voor erftoegangswegen buiten de kom vaak passender.



Figuur: voorbeeld van ideale inrichting van een erftoegangsweg 30 km/u binnen de kom zoals hier in Mijnsheerenland, wat op veel dijken niet haalbaar is

Op meerdere van voorgaande aspecten wijkt de inrichting van een dijkweg af van de ideale inrichting voor een erftoegangsweg binnen de kom. Het zal ook niet

mogelijk zijn een dijkweg 100% volgens deze richtlijn in te richten. Zo is er vanwege geluidshinder, onderhoud en civieltechnische redenen vaak voor asfalt gekozen in plaats van klinkers. Ook is er bijna nooit ruimte om een voetpad aan te leggen, omdat de kruin van de dijk niet breed genoeg is en hier vaak bomen staan die behouden dienen te blijven. Daarom zullen we voor de inrichting van dijkwegen veelal de ontwerprichtlijnen voor erftoegangswegen buiten de kom gebruiken (geen voetpad vereist, asfalt), maar wel met extra aandacht voor voldoende snelheidsremming ten behoeve van de verkeersveiligheid.



Figuur: veel voorkomende inrichting van een dijkweg met asfalt, fietsstroken, geparkeerde auto's in de wegwand, en dijkwoningen dicht op de weg

5.2 Mogelijke oplossingsrichtingen

Grofweg zijn er 3 denkrichtingen om de situatie op dijken te verbeteren:

1. Verminderen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer
2. Verbeteren/stimuleren veiliger rijgedrag of weginrichting
3. Verminderen overdracht geluid en trillingen

5.2.1 Verminderen gemotoriseerd verkeer

In de eerste stap wordt de hinder bij de bron aangepakt: als er minder gemotoriseerd verkeer rijdt, zal dat veelal ook leiden tot minder hinder voor aanwonenden en minder gevaar voor voetgangers en (brom)fietsers. Minder verkeer kan bereikt worden door ofwel alternatieve routes aantrekkelijker te maken ("pull"-maatregelen) ofwel de route over de dijk minder aantrekkelijk of zelfs onmogelijk te maken ("push"-maatregelen). Voorbeelden van push-maatregelen zijn bijvoorbeeld snelheidsbeperkende maatregelen, selectieve toegang (bestemmingsverkeer, vrachtverkeerverbod, doseerpunt) of fysieke afsluitingen van wegen voor gemotoriseerd verkeer. Pull-maatregelen zijn bijvoorbeeld maatregelen om de doorstroming op de N217 te verbeteren.



Figuur: voorbeeld van selectieve toegang bij de Stougjesdijk, enkel bestemmingsverkeer mag over deze dijk rijden (maar is niet 100% 'waterdicht')

Het nemen van "push-maatregelen" kan complex zijn omdat hier tegenstrijdige belangen zijn, namelijk de bereikbaarheid enerzijds en veiligheid en leefbaarheid anderzijds. Ook zijn elders gangbare maatregelen zoals wegversmallingen of drempels niet altijd mogelijk op dijkwegen, omdat er ook brede landbouwvoertuigen moeten blijven rijden, of omdat drempels juist trillingen in

woningen verergeren. Verder moet voorkomen worden dat knelpunten verschuiven naar alternatieve routes waar verkeer naar toe gedrukt wordt.

Een andere complexiteit is de handhaafbaarheid van verkeersregels. We kunnen niet zomaar inrijdverboden instellen of doelgroepen gaan verbieden met verkeersborden, omdat dit niet goed te handhaven is en in de praktijk dergelijke regels dan ook vaak genegeerd worden door weggebruikers. Dit levert vervolgens weer irritatie op bij aanwonenden en fietsers, omdat er wel een verbod is maar deze aan de laars wordt gelapt met vele klachten bij de gemeente of andere wegbeheerder tot gevolg. Inrijverboden zoals bestemmingsverkeer zijn lastig te handhaven omdat vanaf de buitenkant niet te bepalen is of een weggebruiker bestemmingsverkeer betreft. Ook is er niet voldoende capaciteit bij de politie om al deze verkeersregels op al deze wegen (frequent) te handhaven. Bij het geheel afsluiten van een weg geldt het bezwaar over handhaving niet. Een wegafsluiting kan ook middels een landbouwsluis waarbij landbouwvoertuigen en fietsers wel doorgang houden (zie voorbeeld).

Permanente handhaving door middel van camera's met kentekenherkenning is heel effectief om niet-bestemmingsverkeer te weren. Inzet hiervan kan alleen niet zomaar en dit wordt als een zwaar middel gezien. Veelal is namelijk een ontheffingensysteem nodig waarin is opgenomen wie wel doorgang houdt, dit zijn echter kostbare en arbeidsintensieve systemen zijn. Het ontheffingenbeleid kan vaak niet 100% geautomatiseerd worden, dus is er veel mankracht nodig om de juiste personen en bedrijven een ontheffing te geven. Ook moet het openbaar ministerie hierachter staan. Het Openbaar Ministerie stelt strikte voorwaarden voor de inzet van camerahandhaving. Het Openbaar Ministerie behandelt namelijk eventuele bezwaren bij boetes, en heeft daar dus een administratieve last aan. Om dat beheersbaar te houden, moet een locatie en situatie aan bepaalde criteria voldoen voordat dit middel ingezet mag worden. Hiermee willen we aangeven dat toegangsbeleid niet overal haalbaar zal zijn. Dergelijke

handhavingssystemen zijn dan ook een laatste sluitstuk als andere maatregelen niet werken en de situatie onacceptabel blijft.



Figuur: voorbeeld van een push-maatregelen, een doseerpunt waar niet-bestemmingsverkeer enige tijd moet wachten (bij groen: 1 voertuig tegelijk)



Figuur: voorbeeld van een landbouwsluis, hier houden landbouwvoertuigen en fietsers doorgang, personenauto's en vrachtwagens mogen hier niet door

5.2.2 Stimuleren veiliger rijgedrag en een veilige weginrichting

Onderdeel van de ervaren hinder is ook het rijgedrag, en dan met name het hard rijden en het inhalen op krappe wegen. De maximumsnelheid van een weg is vaak afgestemd op de inrichting en omgeving. Harder rijden dan de limiet doet het risico op ongevallen en het letselrisico vergroten. Er is immers minder tijd om te reageren en de botssnelheid is hoger. Te hard rijden is een hardnekkig probleem. De Hoeksche Waard heeft een uitgestrekt wegennet in het buitengebied, waarbij met name op 60 km/u-wegen door veel automobilisten en andere weggebruikers te hard worden gereden. Opnieuw geldt dat hier niet overal en altijd gehandhaafd kan worden, vanwege beperkte capaciteit en afhankelijkheid hiervoor van politie en openbaar ministerie. De gemeente en het waterschap kunnen wel gedragsmaatregelen of aanpassingen aan de weginrichting uitvoeren om veiliger rijgedrag te stimuleren of af te dwingen, zoals het plaatsen van borden, smileys, snelheidsremmers en/of een duidelijkere weginrichting.



Figuur: voorbeeld van een goed vormgegeven komgrens en overgang van 60 naar 30 km/u door toepassing van horizontale en verticale elementen (o.a. groen)

De ervaren hinder op bebouwde dijkwegen is groot en om de verkeersveiligheid een nieuwe boost te geven willen we het rijgedrag en de drukte op bebouwde dijken verbeteren. Daarvoor is een duidelijk overgang en komgrens gewenst en een bijpassende weginrichting waardoor automobilisten van nature zich zoveel mogelijk aan de limiet houden en rustiger rijden dan ze nu doen.

De inrichting van een dijkweg kent dilemma's. Er zijn snelheidsremmende elementen wenselijk om het rijgedrag te verbeteren zoals drempels en klinkers. Klinkers zijn echter vaak niet mogelijk vanwege verhoogd risico op verzakkingen, en drempels zijn vaak niet wenselijk vanwege trillingen. Het CROW stelt gelet op deze praktische uitdagingen het principe van 'Natuurlijk sturen' voor qua weginrichting op dijkwegen. Bij dit ontwerpprincipie wordt met horizontale en verticale elementen de uitstraling van de weg zo aangepast dat de meeste automobilisten van nature rustiger gaan rijden. In onderstaand voorbeeld zijn brede fietsstroken en kruispuntvlakken in een afwijkende kleur (ter onderbreking van het lengteprofiel) toegepast om het snelheidsgedrag te verbeteren.



Figuur: herinrichting van een dijkweg in Andel volgens het natuurlijk sturen principe (bron: Streetsmart Cyclomedia)

5.2.3 Verminderen van geluids- en trillingshinder

Een laatste denkrichting is om de beleving van de verkeerssituatie te verbeteren door maatregelen te treffen die de geluids- en trillingshinder aanpakt. Geluid en trillingen ontstaan onder andere door oneffenheden in het wegdek. Het egaler maken van het wegdek kan helpen. Trillingshinder kan aangepakt worden door de fundering van woningen te verbeteren, dit is echter zeer kostbaar en complex. Trillingen kunnen ook verminderd worden door de fundering van de weg aan te pakken en/of door trillingsschermen te plaatsen in de ondergrond tussen de weg en woning. Dit zorgt voor minder overdracht van trillingen.

5.3 Stapsgewijze aanpak verkeersluwe gebieden

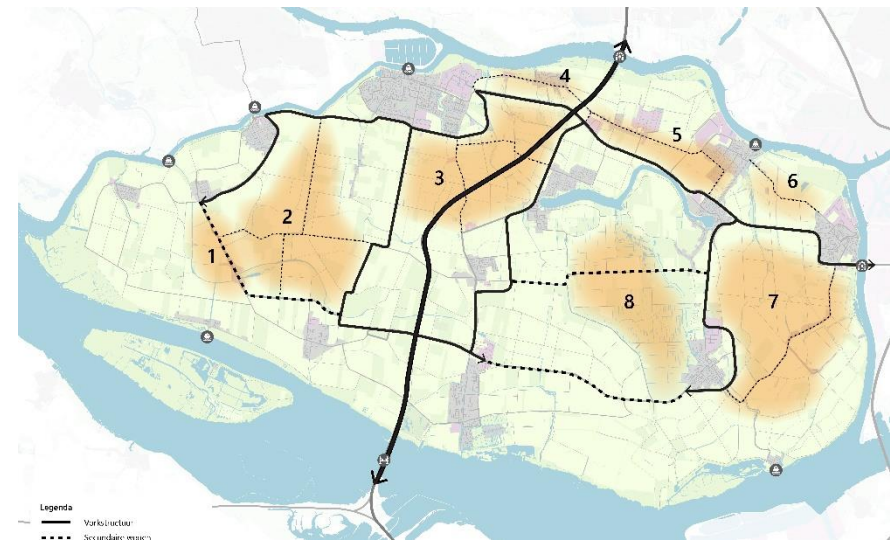
In de vorige paragraaf zijn in zijn algemeenheid mogelijke oplossingsrichtingen geschetst. In deze paragraaf worden die verder geconcretiseerd naar de specifieke knelpuntlocaties in de Hoeksche Waard. Daarvoor zijn allereerst gebieden gedefinieerd waar we willen streven naar een meer verkeersluwe situatie, om vervolgens per gebied nader in te gaan op de beoogde stapsgewijze aanpak.

Verkeersluwe gebieden

In paragraaf 4.3.5 is een analyse naar het gewenste hoofdwegennet uitgevoerd waaruit diverse dijkwegen volgen waar relatief veel niet-bestemmingsverkeer rijdt. Lokaal zorgt dit voor hinder en knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Hier zien we dan ook grote opgaven waar maatregelen gewenst zijn. We willen echter voorkomen dat problemen naar andere (kwetsbare) dijk- en polderwegen verschuiven, daarom zoeken we een oplossing om grotere gebieden verkeersluwer te maken, en niet-bestemmingsverkeer gaan ontmoedigen om door dit gebied te rijden. Gegeven de wegen met relatief veel niet-bestemmingsverkeer uit 4.3.4 zien we de volgende verkeersluwe gebieden:

1. Zuidwest: Sluisjesdijk-Zwartsluisje
2. Zuidzijde & Zinkweg

3. Stougjesdijk en omgeving
4. Goidschalxoordsedijk
5. Blaaksedijk
6. Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel
7. Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats
8. 't Oudeland van Strijen



Figuur: overzicht van de beoogde verkeersluwe gebieden

Stapsgewijze aanpak

We hanteren een stapsgewijze aanpak waarmee op korte termijn maatregelen op veel dijken tegelijk kunnen worden genomen. In het mobiliteitsplan is hiervoor een aanpak geschetst, bestaande uit vier stappen:

- Stap 1: Gedragsmaatregelen
- Stap 2: Verkeersregels (bebording)
- Stap 3: Inrichting / snelheidsbeperking
- Stap 4: Afsluiting / selectieve toegang

Aanpak per verkeersluw gebied

Voor ieder verkeersluw gebied is hierna een beschouwing gegeven van de problematiek, eventuele maatregelen die nu al worden genomen, en de kansrijke vervolgstappen gegeven de generieke aanpak.

1. Zuidwest: Sluisjesdijk-Zwartsluisje

Hier loopt op dit moment een project om de situatie op de Sluisjesdijk-Zwartsluisje te verbeteren. Hiervoor is een projectteam opgezet vanuit de gemeente en het waterschap om samen met belanghebbenden tot passende maatregelen te komen. Het project kijkt zowel naar mogelijkheden om de routing van vrachtverkeer aan te passen, als naar maatregelen om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen en daarmee de veiligheid voor fietsers te verbeteren, als ook naar de algehele bereikbaarheid waarvoor nieuwe korte verbindingen worden overwogen en waarmee alternatieve routes aantrekkelijker worden gemaakt. Wel blijft de Sluisjesdijk-Zwartsluisje een secundaire weg in het wensbeeld auto- en vrachtverkeer en heeft daarmee een netwerkfunctie voor personenautoverkeer en landbouwverkeer.

2. Zuidzijde & Zinkweg

Uit analyse volgt dat er sprake is van bovengemiddeld veel niet-bestemmingsverkeer door dit middengebied. Dit betreft verkeer tussen Nieuw-Beijerland (en deels de pont vanuit Hekelingen) en de A29. Medio 2024 zijn al inrichtingsmaatregelen genomen, zoals extra wegversmallingen, drempels, bebording en aanpassing van kruispuntvlakken. De eerstvolgende stap is om de situatie te monitoren, in termen van de verkeersintensiteit, mate van niet-bestemmingsverkeer dat door het buurtschap blijft rijden, de snelheid, en de beleving van de situatie door bewoners. Na evaluatie van de maatregelen en de mogelijk reeds gesorteerde effecten, dient beoordeeld te worden of aanvullende maatregelen nodig of wenselijk zijn.

Op de Zinkweg worden met name problemen ervaren van te hard rijden. Op de Zinkweg rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer. Daarom zijn hier met name lokale gedrags- en inrichtingsmaatregelen wenselijk om rijgedrag te verbeteren. Reeds in 2024 wordt gestart met de herinrichting van de Zinkweg dat binnen de kom ligt (en in beheer is bij de gemeente).



Figuur: de komgrens kan meer aangekleed worden om te benadrukken dat men een woongebied in rijdt, en de snelheidslimiet terug gaat van 60 naar 30 km/u

3. Stougjesdijk en omgeving

De Stougjesdijk fungeert als verbinding tussen Klaaswaal en Oud-Beijerland, terwijl dit geen hoofdweg is (geen gebiedsontsluitingsweg 80 km/u met vrijliggende fietspaden). Op de dijk komen veel verschillende vervoersstromen samen: doorgaand autoverkeer, bestemmingsverkeer, scholieren op de fiets en landbouwvoertuigen. Om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren willen we inzetten op een meer verkeersluwe situatie en veiligere inrichting. We zien mogelijkheden om de verkeersintensiteit te verminderen door aanleg van de randweg Klaaswaal, maar ook door de aansluiting op de N217 te veranderen. Verkeer tussen het zuiden van de Hoeksche Waard en Oud-Beijerland – wat nu via deze route rijdt – willen we zoveel mogelijk omleiden via hoofdwegen zoals

de Langeweg en de nieuwe randweg Klaaswaal. Daarmee moet het ook op de Molendijk in Klaaswaal rustiger worden. Het waterschap kijkt reeds of de inrichting van de dijk aangepast kan worden dat het voor fietsers veiliger en aantrekkelijker wordt.



Figuur: de Stougjesdijk heeft een brede rijbaan met smalle fietsstroken, waardoor autoverkeer hier vaak hard rijdt, en het minder prettig fietsen is

Bij drukte op de N217 is er in dit gebied ook sprake van enig sluipverkeer. Met name over de wegen parallel aan de N217 zoals de Brabersweg en Buijensweg, waar dagelijks ook scholieren fietsen. Het risico op sluipverkeer kan toenemen als de N217 zwaarder belast wordt, daarom overwegen en onderzoeken we hier maatregelen om sluipverkeer te voorkomen of ontmoedigen. Volgens de stapsgewijze aanpak beginnen we met gedragsmaatregelen, daarna lokale snelheidsbeperkingen om als sluitstuk daadwerkelijke afsluitingen te overwegen.

Voor de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Stougjeswijk is mogelijk een aanpassing van de rotonde N217-Stougjesdijk nodig, daarbij betrekken we ook de wens om de Stougjesdijk tussen Oud-Beijerland en Klaaswaal verkeersluser

en veiliger te maken. Mogelijk kan een andere inrichting van deze aansluiting daar aan bij dragen.

4. Goidschalxoordsedijk

Bij filevorming op de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29 is er een risico dat verkeer over de Goidschalxoordsedijk gaat rijden door de kern van Heinenoord en het buurtschap Goidschaloord. Dat is niet wenselijk voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid, aangezien dit zeer krappe wegen zijn. Er lijkt nu nog geen structureel probleem te zijn, sluipverkeer doet zich nu voornamelijk voor bij incidenten – zoals verkeersongevallen - op de N217. Echter het risico kan toenemen als de verkeersintensiteit op de N217 oploopt.

5. Blaaksedijk

Ook op de Blaaksedijk wordt sluipverkeer ervaren, opnieuw met name bij vertragingen of incidenten op de N217. Het risico op sluipverkeer kan toenemen als de verkeersdruk op de N217 verder oploopt. Ook verkeer van/naar het bedrijventerrein rijdt soms via de Blaaksedijk om een deel van de N217 (en verkeerslichten daar) te ontwijken. Verkeer van en naar de bedrijventerreinen rijden idealiter via de aangewezen route over de N217. We monitoren de situatie, indien de drukte en frequentie van sluipverkeer te hoog oploopt, dan nemen we maatregelen (bijvoorbeeld een spitsafsluiting). Ook is in dit geval een goede doorstroming op de N217 van belang, daarvoor blijven we in gesprek met de provincie om vroegtijdig knelpunten te constateren en waar nodig maatregelen te treffen.

6. Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel

De Molendijk wordt nu door sommigen gebruikt als verbindingsweg tussen Puttershoek en 's-Gravendeel, ook wordt op de dijk soms hard gereden. Verkeer dat geen bestemming heeft aan de Molendijk rijdt idealiter over de N217. Dat is een prima alternatief, en kost in veel gevallen niet veel extra reistijd of rijdafstand. De Molendijk is tevens een verbindende fietsroute, waar we de

verkeersveiligheid en het fietscomfort belangrijk vinden. Ook hier geldt dat we beginnen met communicatie, als dat niet werkt met snelheidsbeperking, en als sluitstuk zo nodig een verdere beperking zoals een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer overwegen.



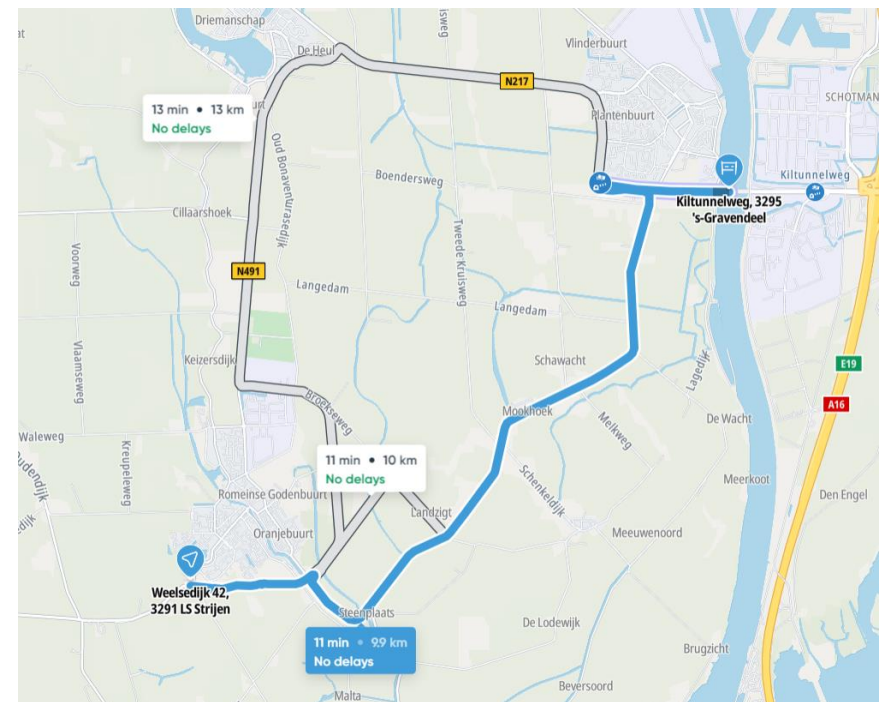
Figuur: de alternatieve route voor de Molendijk over de N217 is slechts 1 minuut langer

7. Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats

Over de dijk door het buurtschap Mookhoek rijdt behoorlijk veel gemotoriseerd verkeer, terwijl dit ook een hoofdfietsroute en landbouwroute is. Deze route wordt onder andere gebruikt als verbinding tussen de zuidkant van Strijen en de Kiltunnel (A16). De alternatieve route over de hoofdwegen (N491 en N217) is doorgaans slechts 2 minuten extra omrijden. Dat afgezet tegen knelpunten op het vlak van veiligheid en leefbaarheid is het daarom te overwegen beperkingen in te stellen voor niet-bestemmingsverkeer door Mookhoek. Aandachtspunt is

de bereikbaarheid van de buurtschappen in deze zuidoosthoek, zoals Strijensas, Steenplaats en Schenkeldijk. Voor inwoners en bedrijven in deze buurten leiden beperkingen tot grotere omrijafstanden dan vanuit Strijen.

Ten tijden van de renovatie Heinenoordtunnel is het kruispunt van de N217 en De Havelaar tijdelijk afgesloten geweest om de doorstroming op de N217 te verbeteren. Daardoor waren inwoners en ondernemers in dit gebied al verplicht andere routes te nemen om op bestemming te komen. De dijkwegen waren in die tijdelijke situatie waarschijnlijk een stuk rustiger. Deze ervaringen nemen we mee in het nader afwegen van maatregelen om verkeer meer naar de hoofdwegen te krijgen en het gebied verkeersluwer te maken.



Figuur: route over N491 en N217 is vanaf Strijen-Zuid beperkt langer

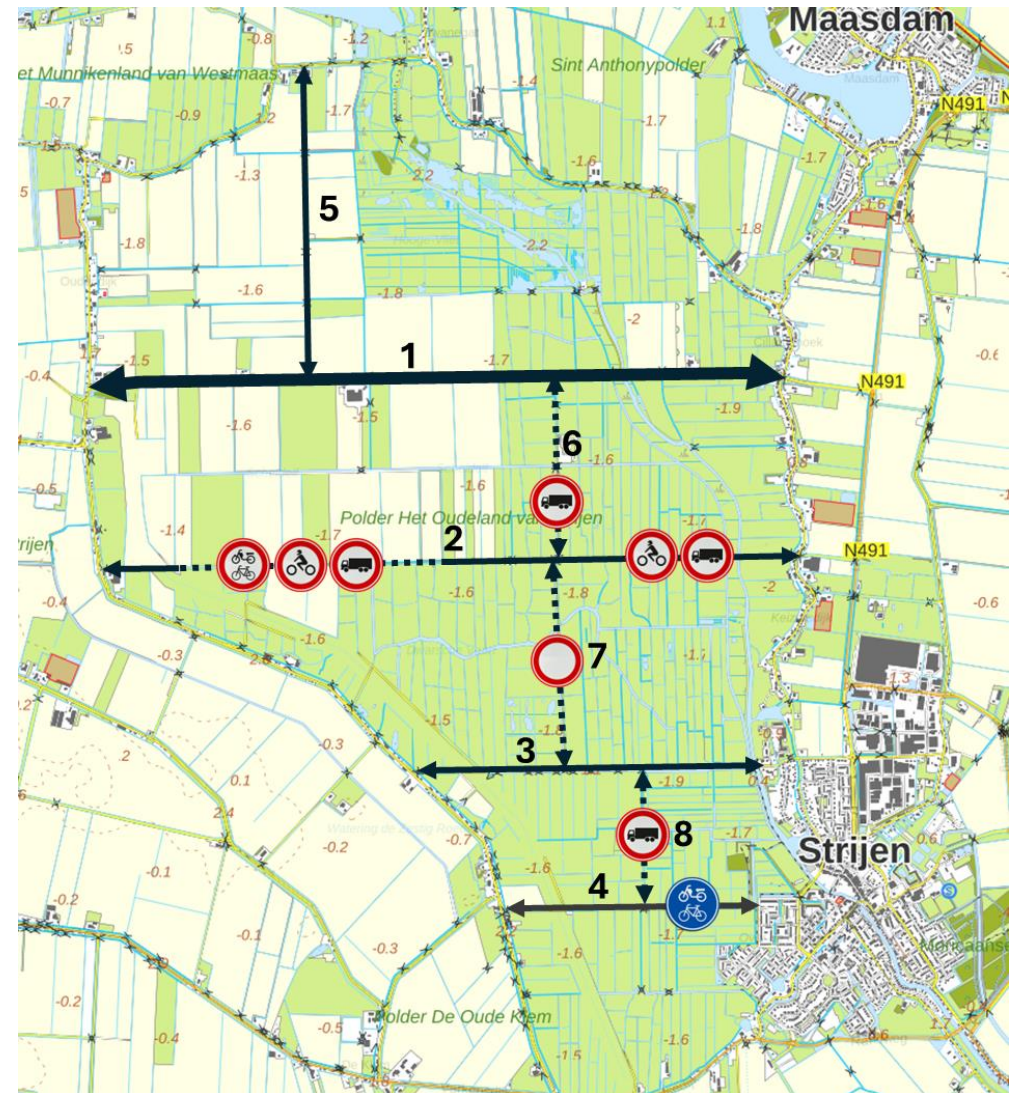
8. 't Oudeland van Strijen

Het Oudeland van Strijen is een Natura2000-gebied en onderdeel van een Stillegebied. Het is een uniek stukje landschap en een belangrijk gebied voor doortrekkende en overwinterende ganzen en smienten. Het gebied wordt zowel van noord naar zuid, als van oost naar west door een aantal wegen doorkruist. Het Natura-2000 beheerplan beschrijft dit als volgt:

“De oost-west wegen door het Oudeland van Strijen zijn, van noord naar zuid: Hoekseweg (1), Molenweg (2), Waleweg (3) en Bovenweg (4). Van de Molenweg is het westelijke deel half verhard. De overige wegen hebben een asfaltverharding. Het onverharde deel van de Molenweg is autovrij, met ontheffing voor landbouwverkeer. Van de genoemde wegen is de Hoekse weg de belangrijkste als het gaat om de verkeersafwikkeling in oost-west richting. De andere wegen zijn daarvoor te smal, maar worden wel als sluiproute gebruikt.

In noord-zuid richting liggen door het Oudeland van Strijen ook een aantal wegen. Dit zijn de Groeneweg (5), Voorweg (6), Vlaamseweg (7) en Kreupeleweg (8). Alleen de Groeneweg is geasfalteerd; de overige zijn half-verharde wegen met steenslag.”

Om de waarden van het gebied te versterken is de gemeente voorstander van het verder autovrij maken van het Oudeland van Strijen, met uitzondering van de Hoekseweg en landbouwverkeer. Doorgaand verkeer (bijvoorbeeld van/naar Strijen, Westmaas of Klaaswaal) over de smalle wegen door het gebied willen we geheel tegengaan. De Hoekseweg blijft wel toegankelijk en heeft ook een netwerkfunctie die deze weg prima aan kan. In overleg met het waterschap sturen we aan op passende maatregelen aan de randen van het gebied bij de betreffende wegen om autoverkeer te weren en landbouwverkeer waar nodig wel toe te staan.



Figuur: het Oudeland van Strijen



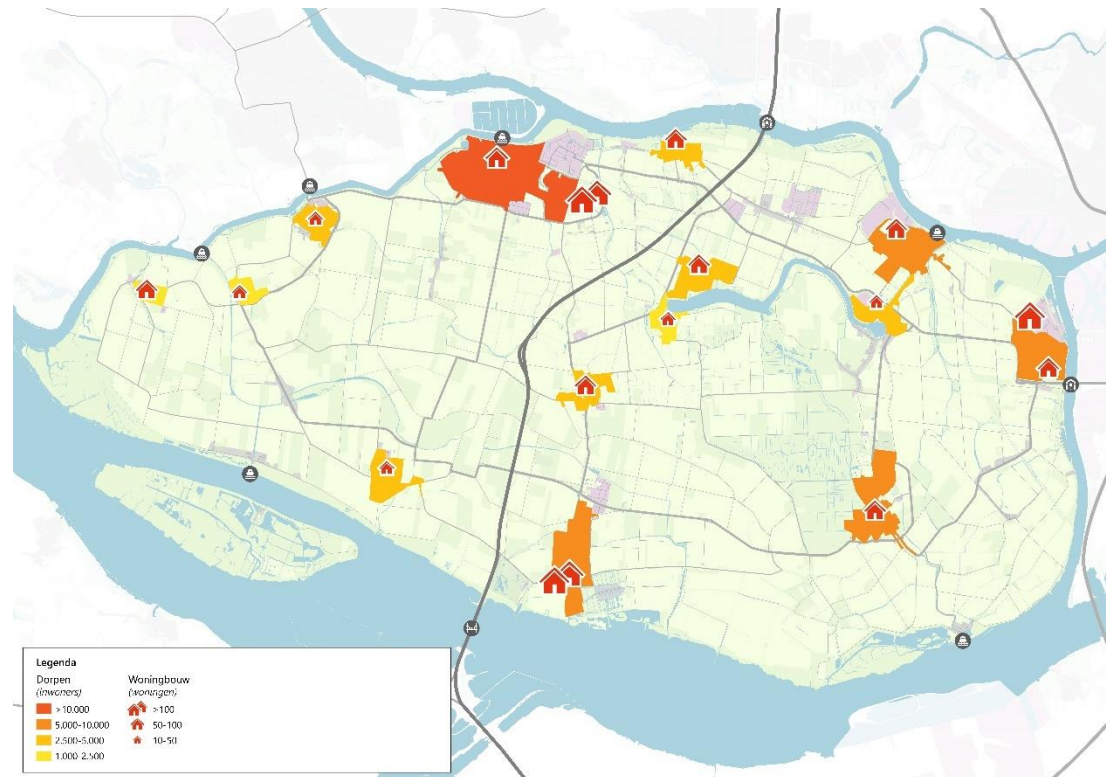
6 FACTSHEETS PER DORP

De verschillende dorpen in de gemeente hebben elk hun eigen aandachtspunten. Er is voor elk dorp gekeken naar de ligging en bereikbaarheid alsook de knelpunten en kansen. De knelpunten zijn geïnventariseerd op basis van de enquête en de inbreng via de verschillende participatiebijeenkomsten. Daarnaast is er voor elk dorp een factsheet met relevante informatie over de demografie, voorzieningen en mobiliteit.

6.1 Overzicht dorpen

Voor de analyses en de factsheets is er specifiek gekeken naar de verkeerssituatie en het wegennet in de 14 dorpen (kernen met meer dan 1.000 inwoners). De volgende dorpen worden besproken:

1. Oud-Beijerland
2. Nieuw-Beijerland
3. Goudswaard
4. Piershil
5. Zuid-Beijerland
6. Heinenoord
7. Numansdorp
8. Klaaswaal
9. Mijnsheerenland
10. Westmaas
11. Maasdam
12. Puttershoek
13. 's-Gravendeel
14. Strijen



6.2 Numansdorp

6.2.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Numansdorp ligt in het zuiden van de Hoeksche Waard. De ligging nabij de A29, de N487 en de N488 zorgt voor een goede autobereikbaarheid.

De nabijheid van de Haringvlietbrug biedt directe verbindingen naar Goeree-Overflakkee en Noord-Brabant. Dit maakt het een strategische locatie voor forenzen en bedrijven die snel toegang willen tot omliggende regio's. Door de omliggende wegen en oeververbindingen zijn er snelle aansluitingen naar Rotterdam, het Rijnmondgebied, de Drechtsteden, Moerdijk en Antwerpen. Ook de verbinding per openbaar vervoer naar Goeree-Overflakkee en Rotterdam is goed dankzij de R-net buslijnen. Voor verplaatsingen per openbaar vervoer binnen de gemeente moet men echter eerst naar Heinenoord reizen.

6.2.2 Knelpunten en kansen

Zoals aangegeven op de factsheet op de volgende pagina, is er een aantal knelpunten maar ook kansen wat betreft de verkeerssituatie in het dorp. De verkeersdruk op de 'centrale as' (Rijksstraatweg, Burgemeester de Zeeuwstraat en Voorstraat) leidt tot klachten en hinder bij aanwonenden over geluid, leefbaarheid en verkeersveiligheid (met name voor voetgangers en fietsers). Ook op andere plekken worden onveilige verkeerssituaties ervaren, zoals in schoolomgevingen. Op de dijk- en polderwegen buiten het dorp zorgt de combinatie van langzaam rijdend verkeer en autoverkeer op 60 km/u wegen voor gevaarlijke situaties. Door woningbouwontwikkelingen wordt het drukker, waardoor de zorgen toenemen en het belang van een betere verkeersstructuur onderstreept.

Uit eerder onderzoek en het uitvoeren van een verkeersproef is duidelijk geworden dat de centrale as in Numansdorp aangepast kan worden naar een 30 km/u weg conform de inrichtingsprincipes van GOW30. Op de lange termijn biedt een westelijke ontsluitingsweg verdere kansen om de verkeerssituatie in

het dorp en met name op de centrale as te verbeteren. Een nieuwe westelijke ontsluitingsweg kan de verkeersfunctie van de centrale as grotendeels overnemen. De ontwikkeling van de Molenpolder biedt kansen om deze nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken. Het ingetekende tracé is indicatief, nader onderzoek en een afweging van verschillende varianten is nodig om tot een voorkeursalternatief te komen.



Figuur: Centrale as in Numansdorp

Factsheet

NUMANSDORP



INWONERS

9225 inwoners

Demografische druk

22% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

40% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,1 km
- Supermarkt 1,0 km
- Kinderdagverblijf 0,9 km
- Basisschool 1,0 km
- Middelbare school 4,1 km

(leefbarometer.nl, 2020)



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

164 0-2x/u 174 1-2x/u
194 0-2x/u 669 0-2x/u

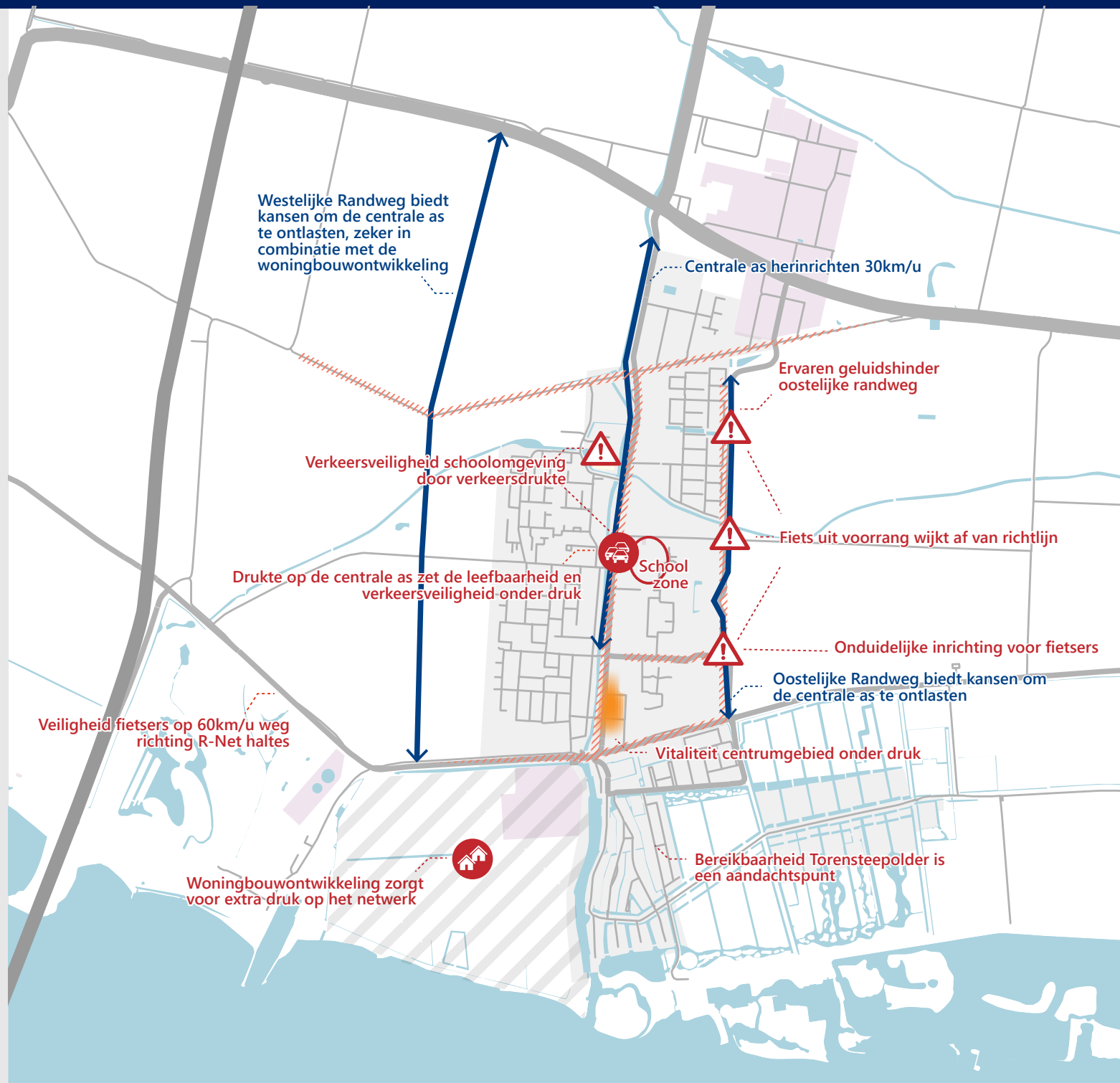
Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland	16m	25m
Rotterdam-Zuidplein	22m	38m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

- Burgemeester de Zeeuwstraat
- Hoekstraat x Voorstraat



6.3 Zuid-Beijerland

6.3.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Zuid-Beijerland ligt in het zuidwesten van de Hoeksche Waard. Het dorp heeft een gunstige ligging nabij de N487, wat zorgt voor een snelle verbinding naar de A29 en Numansdorp. Voor openbaar vervoer is er een R-net halte op tien minuten fietsen, die directe verbindingen biedt naar Goeree-Overflakkee en Rotterdam. Bij deze halte bevindt zich ook een P+R-terrein, waardoor reizigers ook hun auto kunnen parkeren en vervolgens het openbaar vervoer kunnen gebruiken. Lokale bussen verbinden het dorp met Oud-Beijerland en Numansdorp, hoewel deze niet altijd even frequent rijden. De nabijheid van het water en de plaatselijke watersportvereniging bieden aantrekkelijke toeristische mogelijkheden en trekken watersportliefhebbers aan.

6.3.2 Knelpunten en kansen

Op de kwetsbare dijklinten in en rond het dorp wordt overlast ervaren van zwaar en hard rijdend verkeer. De combinatie van langzaam rijdend verkeer en autoverkeer op 60 km/u wegen zorgt voor gevaarlijke situaties. Zeker voor fietsers op dijkwegen zonder fietspad.

Bij de Korteweg is de verkeersveiligheid een aandachtspunt vanwege de scherpe bochten en het ontbreken van een apart fietspad. Fietsers rijden hier momenteel naast de rijbaan, waar veel gemotoriseerd verkeer rijdt. In de toekomst wordt hier een vrijliggend fietspad aangelegd om de veiligheid voor fietsers te verbeteren.



Figuur: Korteweg Zuid-Beijerland

Factsheet

ZUID-BEIJERLAND



INWONERS

3620 inwoners

Demografische druk

22% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

40% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,1 km
- Supermarkt 1,2 km
- Kinderdagverblijf 1,0 km
- Basisschool 1,3 km
- Middelbare school 7,8 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

164 0-2x/u 662 2x/dag
711 1-2x/u 711 1-2x/u

Reistijd per auto & bus

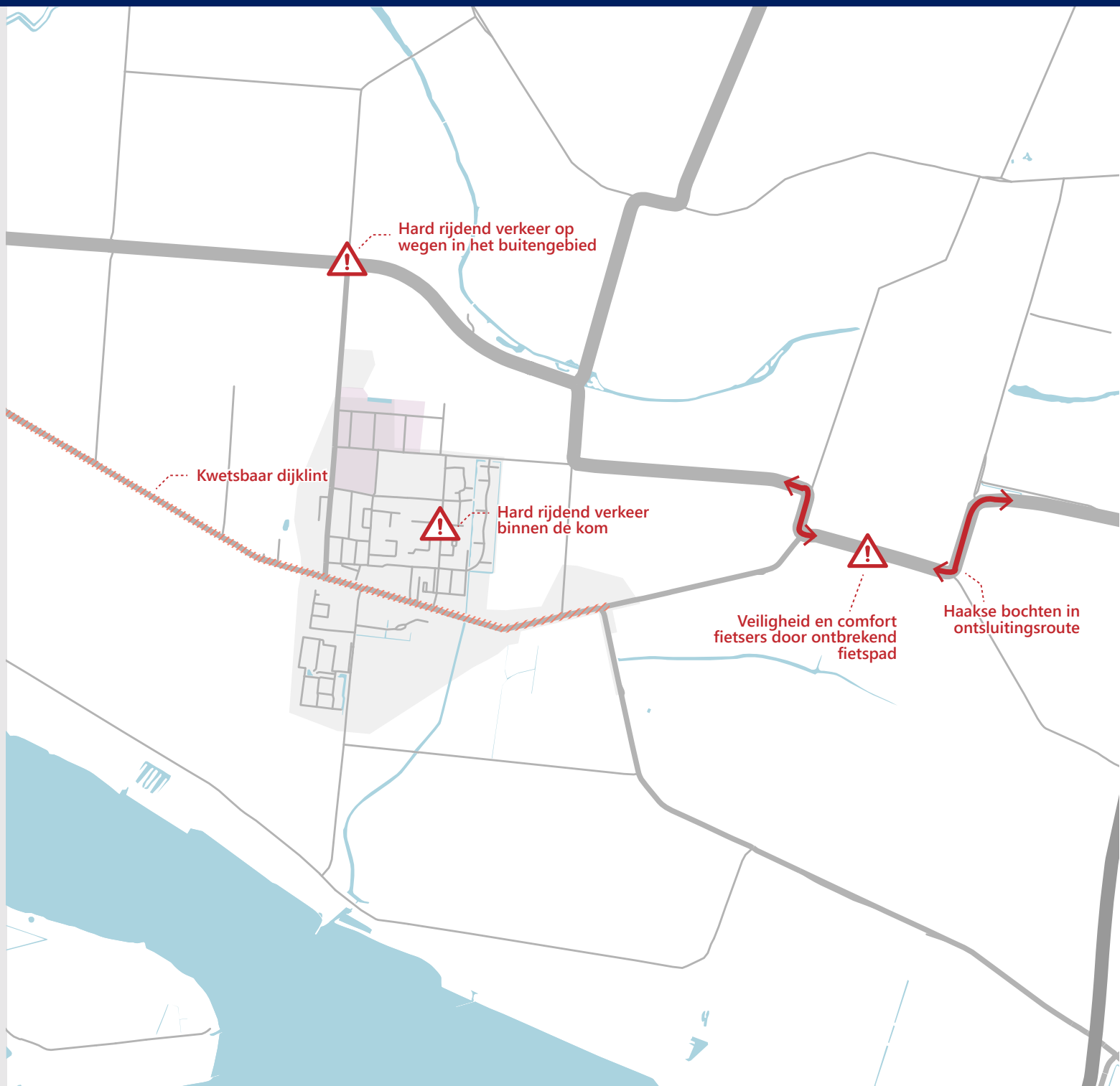
Oud-Beijerland	18m	31m
Rotterdam-Zuidplein	24m	37m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



6.4 Goudswaard

6.4.1 Ligging en bereikbaarheid van Goudswaard

Goudswaard is een klein dorp in het westen van de Hoeksche Waard. Het dorp is enkel verbonden door dijk- en polderwegen (met een beperkte breedte). De autobereikbaarheid is hierdoor suboptimaal. Vanuit Goudswaard is er een goede openbaar vervoer-verbinding naar de regio Rotterdam: een directe buslijn via Oud-Beijerland zonder overstap.

6.4.2 Knelpunten en kansen Goudswaard

Er zijn zorgen over de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling bij de Leenheerenpolder. Er is een aantal plekken met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico door menging van fietsers en harder rijdend verkeer binnen de kom en op de dijken; op onder andere de Westdijk, de Molendijk en de Dorpsstraat. De bereikbaarheid vanuit het zuidwesten van de gemeente is niet optimaal en voert over kwetsbare dijkwegen. De ontsluiting van de aardappelhandelaar wordt als suboptimaal bevonden. In het project Bereikbaarheid Hoeksche Waard Zuidwest wordt onderzoek gedaan naar mogelijke verbeteringen voor de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van het gebied. Dit project zal tot concrete maatregelen leiden die uitgevoerd gaan worden.

6.5 Piershil

6.5.1 Ligging en bereikbaarheid van Piershil

Piershil ligt tussen Goudswaard en Nieuw-Beijerland gesitueerd in het westen van de Hoeksche Waard. Het dorp ligt aan de dijkweg Buitenom, die een noordelijke verbinding vormt naar de N217 richting Oud-Beijerland en de A29. Naar het zuiden is Piershil verbonden door de Sluisjesdijk, een dijk die door het nabijgelegen buurtschap Zwartsluisje gaat en een verbinding vormt richting Zuid-Beijerland.

6.5.2 Knelpunten en kansen Piershil

Op de Sluisjesdijk wordt er hinder ondervonden van zwaar en hard rijdend verkeer. Bij de kruising met Buitenom wordt de verkeerssituatie soms onduidelijk gevonden door weggebruikers, ondanks herinrichting van dit kruispunt. Een kans op het verbeteren van de verkeerssituatie op de Sluisjesdijk ligt bij het project Hoeksche Waard Zuidwest.

Factsheet

GOUDSWAARD



INWONERS

2030 inwoners

Demografische druk

23% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

32% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

25% éénpersoonshuishoudens

39% zonder kinderen

35% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,0 km
- Supermarkt 1,0 km
- Kinderdagverblijf 0,9 km
- Basisschool 0,9 km
- Middelbare school 10 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,4 per huishouden

160 2x/u 711 1-2x/u

Reistijd per auto & bus

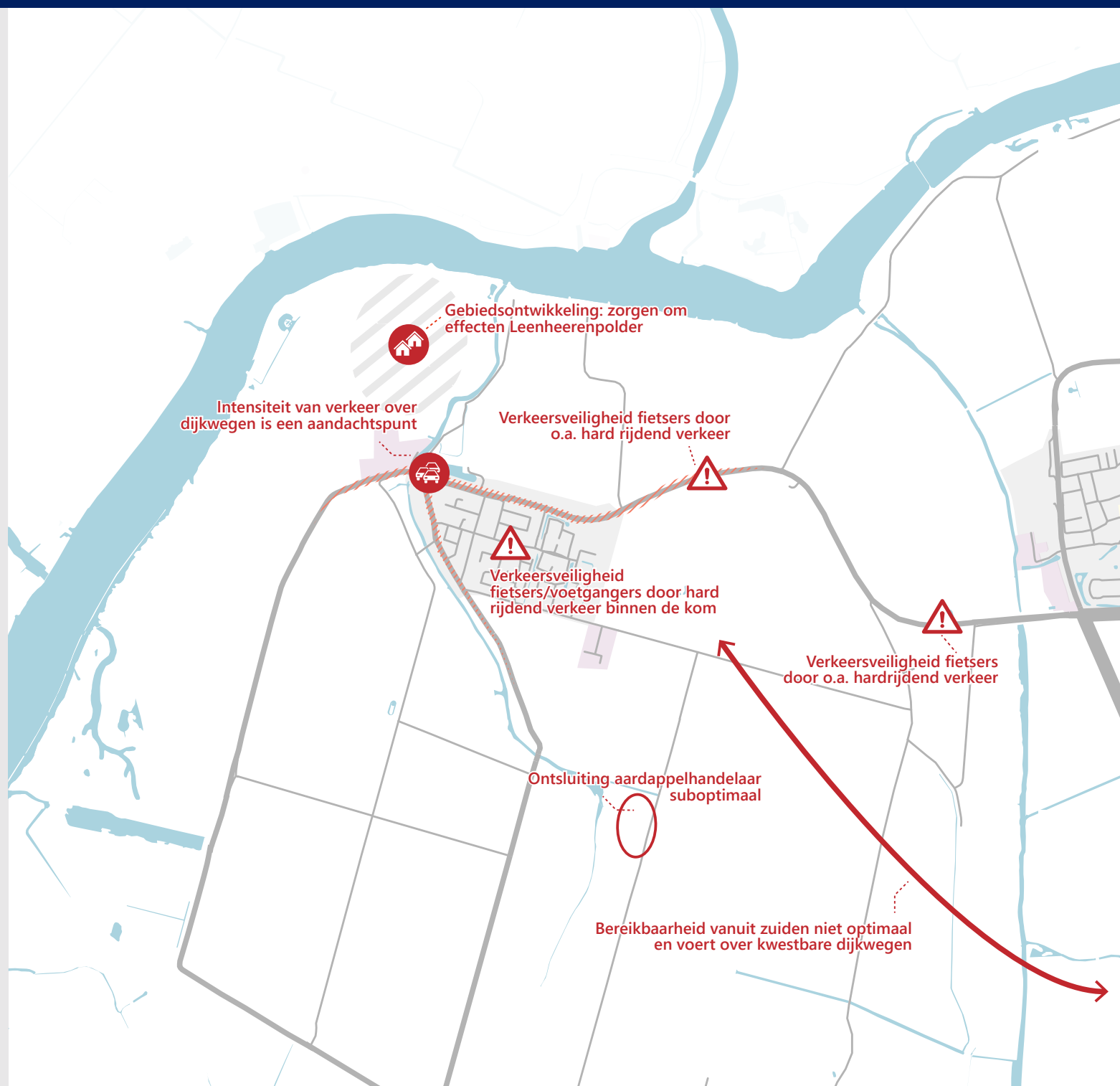
Oud-Beijerland **20m** 39m

Rotterdam-Zuidplein **39m** 45m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



Factsheet PIERSHIL



INWONERS

1725 inwoners

Demografische druk

26% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

28% Grijze druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

28% éénpersoonshuishoudens

34% zonder kinderen

38% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 3,6 km
- Supermarkt 0,7 km
- Kinderdagverblijf 0,6 km
- Basisschool 0,6 km
- Middelbare school 7,9 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

160 2x/u 711 1-2x/u

Reistijd per auto & bus

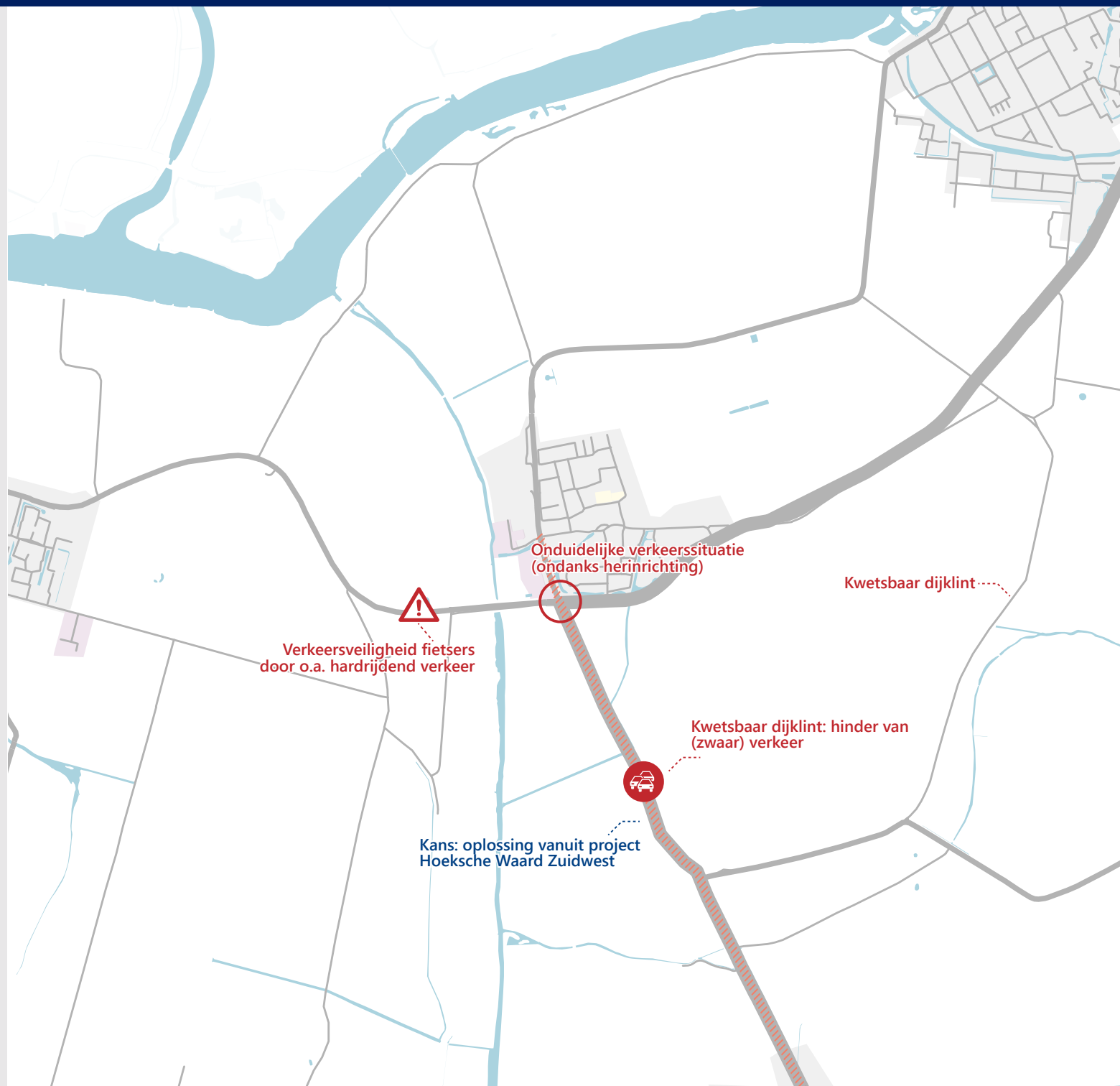
Oud-Beijerland **18m** 38m

Rotterdam-Zuidplein **35m** 45m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



6.6 Nieuw-Beijerland

6.6.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

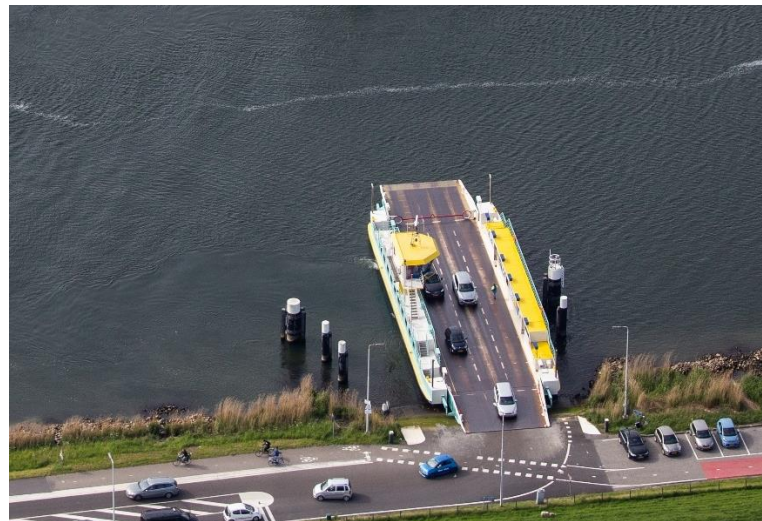
Nieuw-Beijerland ligt in het westen van de Hoeksche Waard aan het Spui. Het dorp is deels omringd door de weg Buitenom en ligt aan het einde van de N217 die een verbinding vormt met Oud-Beijerland en de A29. Dit maakt de autobereikbaarheid van Nieuw-Beijerland vooral goed van en naar de noordelijke regio.

Een veerpont biedt verbinding over het Spui naar Spijkenisse, waar zowel een winkelgebied als een metroverbinding te vinden zijn. Daarnaast is er een goede openbaar vervoerverbinding naar de regio Rotterdam met een directe busverbinding via Oud-Beijerland, zonder overstappen.

6.6.2 Knelpunten en kansen

De huidige inrichting van de N217 wordt als niet optimaal ervaren door de krappe wegindeling, de beperkte erfaansluitingen en de smalle bermen. Daarnaast wordt het gebruik van de pont over het Spui als matig beschouwd. Zo is het huidige betalingsproces niet optimaal; vaak zijn de slagbomen gesloten terwijl de pont al aan de overkant is, doordat de pontbaas nog niet alle betalingen heeft geïnd. Dit veroorzaakt vertragingen en ongemak voor de gebruikers. Het optimaliseren van dit betalingsproces kan de doorstroming verbeteren en de gebruikerservaring aanzienlijk verhogen. Daarnaast rijden incidenteel voertuigen het water in bij de pont. Het verduidelijken van de situatie kan helpen om dergelijke incidenten te voorkomen.

Een kans voor Nieuw-Beijerland is de geplande opwaardering van de buslijn naar R-net kwaliteit. Dit betekent dat de reistijd per bus aanzienlijk zal worden verkort en dat de bus vaker zal rijden, wat de bereikbaarheid en het openbaar vervoer ten goede zal komen.



Figuur: Veerverbinding tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen (Spijkenisse)

Factsheet

NIEUW-BEIJERLAND



INWONERS

4285 inwoners

Demografische druk

34% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

33% Grijze druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

24% éénpersoonshuishoudens

33% zonder kinderen

43% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,9 km
- Supermarkt 0,7 km
- Kinderdagverblijf 0,9 km
- Basisschool 0,9 km
- Middelbare school 4,8 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

160 2x/u 711 1-2x/u

Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland **14m** 43m

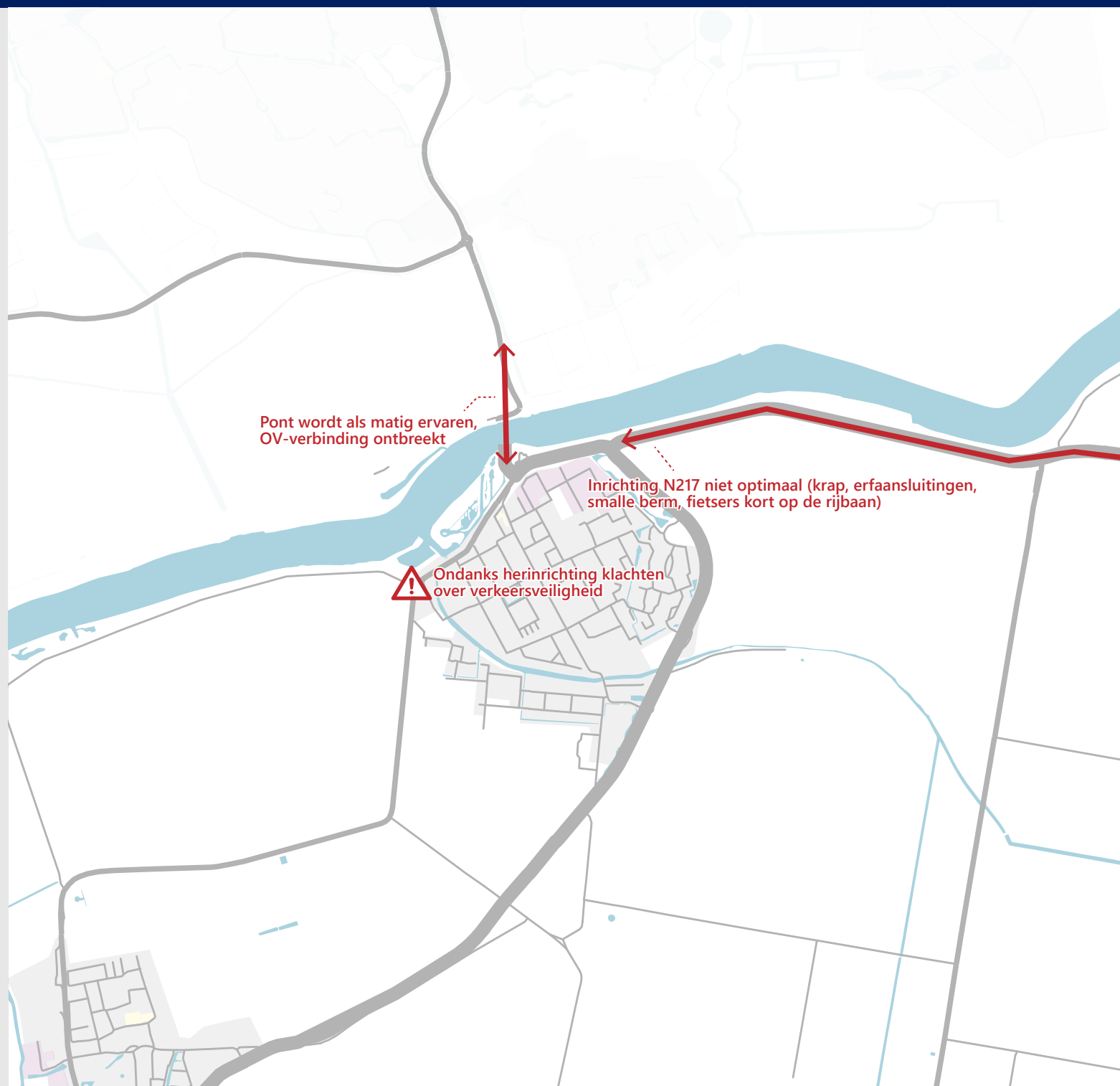
Rotterdam-Zuidplein **26m** 49m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



N217



6.7 Oud-Beijerland

6.7.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Oud-Beijerland is met ongeveer 25.000 inwoners het grootste dorp in de gemeente. Deze kern ligt in het noorden van de Hoeksche Waard en is goed verbonden door de ligging nabij de N217 die een snelle verbinding vormt naar de nabijgelegen A29. Een snelle buslijn (met eigen baan parallel aan de N217 en eigen op- en afritten bij de A29) zorgt voor een goede openbaar vervoer-verbinding met Rotterdam.

6.7.2 Knelpunten en kansen

Knelpunten worden met name ervaren op en rond de wat drukkeren wegen in het dorp. Met name de wegen waar de inrichting krap is en fietsers op de rijbaan met het autoverkeer rijden. Verschillende oversteekplaatsen worden als matig of onveilig ervaren voor zowel voetgangers en fietsers. Specifiek wordt de oversteekbaarheid van de N217 als aandachtspunt gezien, en een gevaarlijke oversteek op de Koninginneweg vlak na een bocht.

Ook zijn er enkele doorstromingsknelpunten gemeld waar verkeer in de ochtend- en avondspits (soms of geregeld) vertraging oplopen: onder andere bij de Bosschenrotonde en de Langeweg-N217 rotonde. De kruising Spuidijk-Zinkweg wordt als onoverzichtelijk ervaren door alle soorten weggebruikers. In het algemeen is de leefbaarheid in het centrumgebied en de veiligheid van fietsers op 50 km/u wegen in de bebouwde kom een aandachtspunt. De ontwikkeling van Stougjeswijk, de nieuwe woonwijk tussen Poortwijk en de N217 in, geeft zorgen over de extra verkeersdrukke en bereikbaarheid van het dorp.

In de nieuwe openbaar vervoer-concessie wordt R-net geïntroduceerd wat de bereikbaarheid per openbaar vervoer verbetert. Deze zorgt voor snellere en frequentere bussen van/naar Heinenoord en Rotterdam. De bus gaat over een vrijliggende busbaan door de nieuwe woonwijk rijden.



Figuur: Locatie woningbouwontwikkeling Stougjeswijk

Factsheet

OUD-BEIJERLAND



INWONERS

24825 inwoners

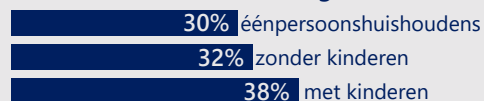
Demografische druk

27% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

36% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,9 km
- Supermarkt 0,8 km
- Kinderdagverblijf 0,6 km
- Basisschool 0,8 km
- Middelbare school 1 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,2 per huishouden

160 2x/u 163 2x/u
172 2x/u 711 1-2x/u

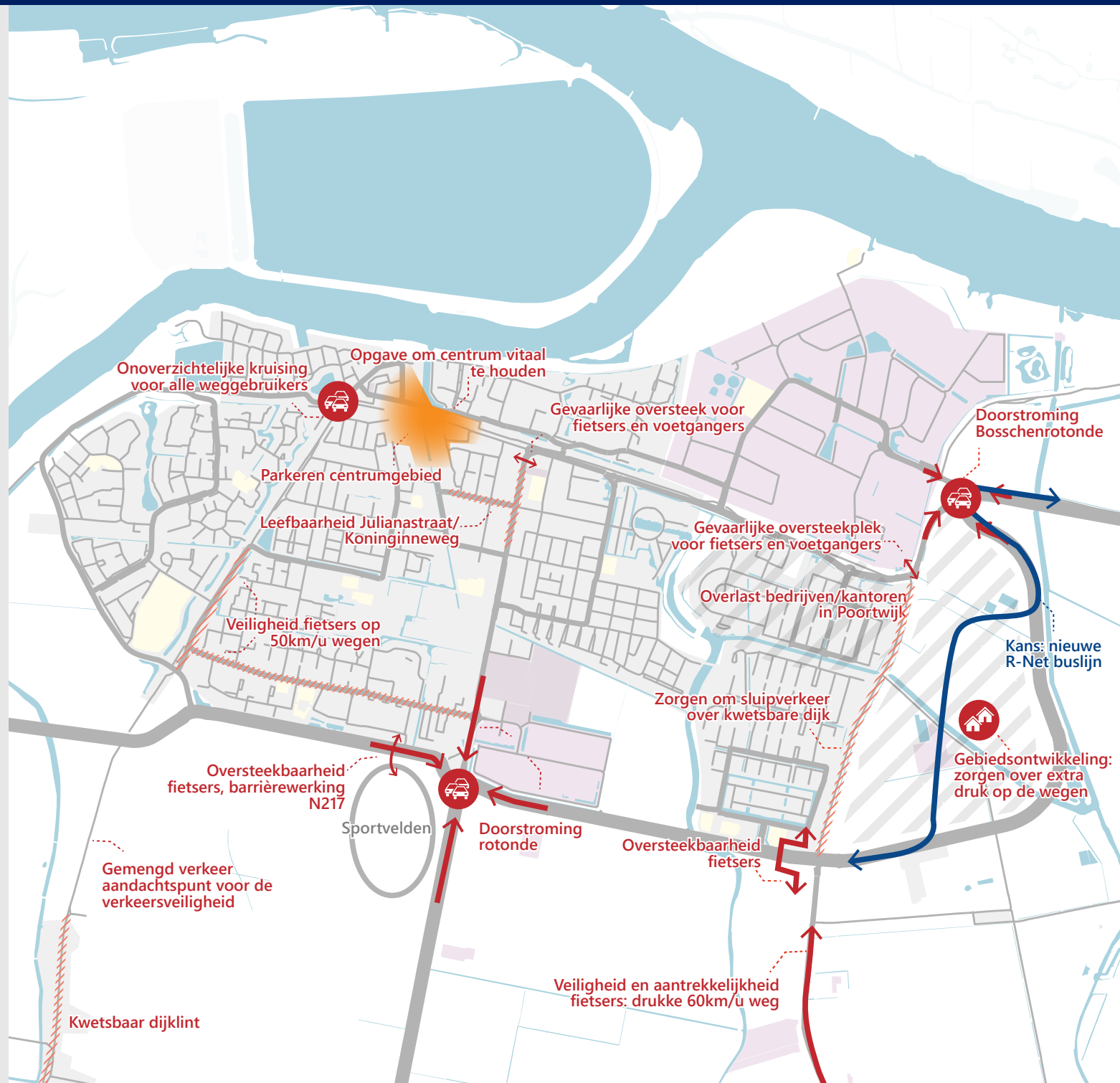
Reistijd per auto & bus

Rotterdam-Zuidplein

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

- Zinkweg
- Achter Spuistoep
- Beneden Oostdijk x Poortlaan
- Beneden Oostdijk x Sportlaan
- Rembrandtstraat x Zinkweg



6.8 Heinoord

6.8.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Heinoord ligt in het noorden van de Hoeksche Waard tussen Oud-Beijerland en de A29. De nabijheid van de A29 biedt directe toegang tot het regionaal netwerk naar bijvoorbeeld Rotterdam. De N217 zorgt voor verbinding met omliggende dorpen richting Dordrecht. Daarnaast is er goed openbaar vervoer beschikbaar, met regelmatige busdiensten vanuit busstation Heinoord naar nabijgelegen stedelijke gebieden. Ten zuiden van het dorp, langs de N217, bevindt zich een R-net halte met een rechtstreekse verbinding naar Rotterdam.

6.8.2 Knelpunten en kansen

Voor Heinoord zijn zowel in het dorp zelf als in de omgeving een aantal knelpunten vastgesteld. In Heinoord is de Dorpsstraat als een belangrijk knelpunt aangeduid. Deze hoofdweg door het dorp is aan de westkant bijzonder smal, onder andere door de dicht op de weg gebouwde woningen. Daarnaast wordt ook de verkeersdruk op de John F. Kennedystraat als een knelpunt ervaren. Het openstellen van de Ducheminlaan is een kans om deze te ontlasten.

Op het knooppunt van de N217 en de A29 wordt de doorstroming als matig beoordeeld. Bij bewoners van de Blaaksedijk zijn er zorgen over de extra druk op de omliggende wegen en de doorstroming bij nabijgelegen knooppunt door de uitbreiding van de bedrijventerreinen in de omgeving, en de mogelijke toename daarvoor van sluipverkeer.



Figuur: Knooppunt van de N217 en de A29

Factsheet

HEINENOORD



INWONERS

3615 inwoners

Demografische druk

25%

Groene druk

Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

31%

Grijze druk

Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

28% éénpersoonshuishoudens

35% zonder kinderen

37% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,2 km
- Supermarkt 0,8 km
- Kinderdagverblijf 0,8 km
- Basisschool 0,6 km
- Middelbare school 5,4 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,5 per huishouden

160 2x/u 163 2x/u
171 4x/u 172 2x/u

Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland

8m	9m
----	----

Rotterdam-Zuidplein

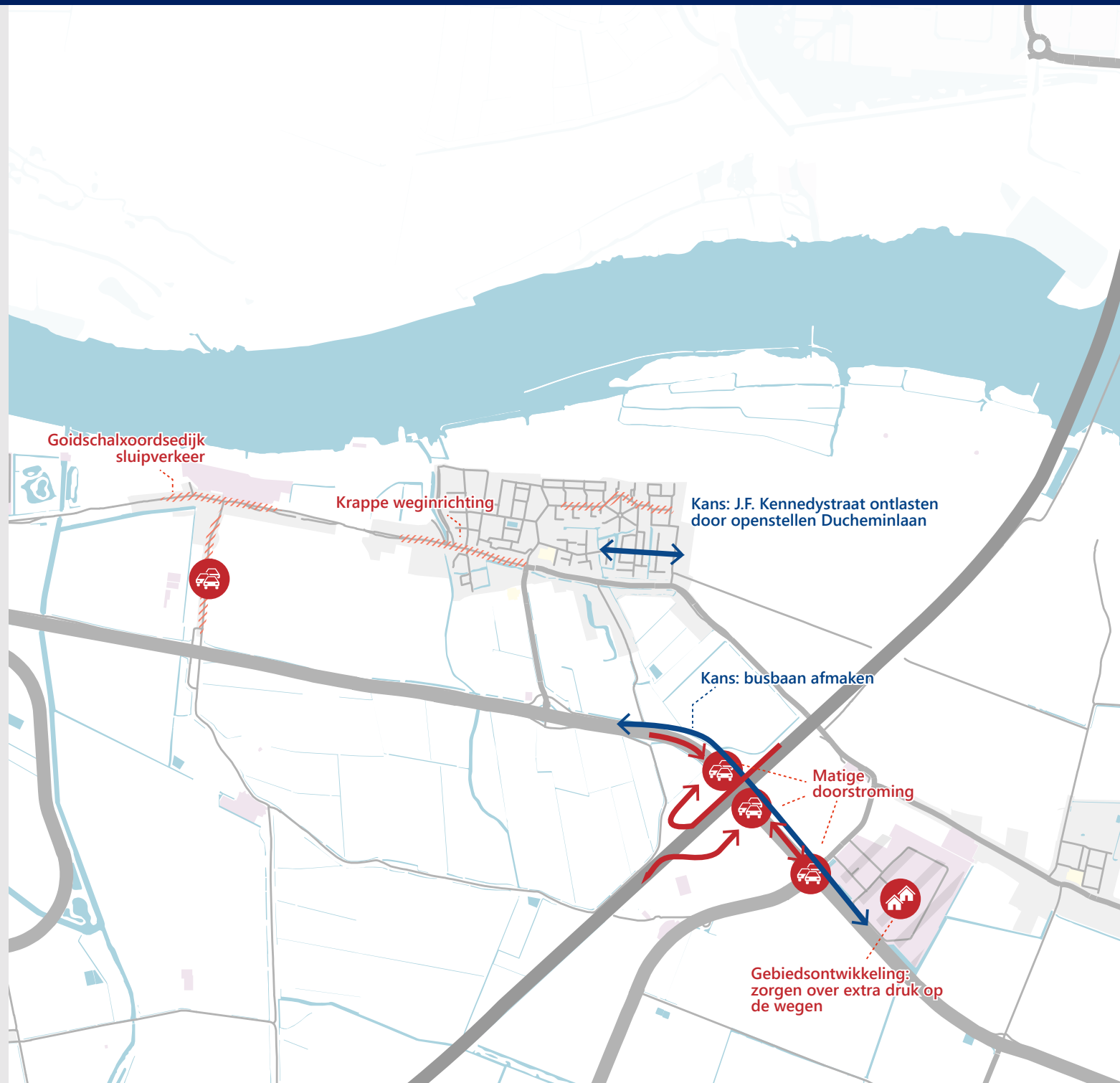
16m	18m
-----	-----

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



Dorpsstraat, Sluisdijk



6.9 Mijnsheerenland

6.9.1 Ligging en bereikbaarheid van Mijnsheerenland

Mijnsheerenland ligt in het oostelijk deel van Hoeksche Waard aan de westkant van de Binnenbedijkte Maas. Het dorp ligt aan de N489 die een verbinding vormt naar de N217 en de nabijgelegen A29. Dit zorgt voor een goede autobereikbaarheid. Aan de provinciale weg is een bushalte gelegen, waarvandaan directe busverbindingen zijn naar Heinenoord. Daar is een overstapmogelijkheid naar openbaar vervoer-verbindingen met de regio.

6.9.2 Knelpunten en kansen Mijnsheerenland

Voor Mijnsheerenland zijn er op verschillende locaties aandachtspunten aangegeven. Zo zijn er klachten over sluipverkeer op Raadhuislaan – Laan van Westmolen en de Romeinseweg naar de Raadhuislaan. De smalle doorgang op de Hoflaan, veroorzaakt door het wegprofiel, wordt ook als een aandachtspunt beschouwd, evenals de oversteekplaats op de Raadhuislaan ter hoogte van de Laan van Moerkerken.

6.10 Westmaas

6.10.1 Ligging en bereikbaarheid van Westmaas

Westmaas ligt net ten zuiden van Mijnsheerenland, aan de westkant van de Binnenbedijkte Maas. Het dorp bevindt zich langs de N489 en is via deze weg verbonden met andere provinciale wegen in de omgeving (N488 en N217) en de A29. Dit maakt de autobereikbaarheid goed. Voor openbaar vervoer moeten inwoners van Westmaas gebruik maken van de bushalte aan de provinciale weg, vanwaar een paar keer per uur bussen naar busstation Heinenoord rijden. Daar is een overstapmogelijkheid naar openbaar vervoer-verbindingen met de regio.

6.10.2 Knelpunten en kansen Westmaas

In Westmaas ervaren bewoners aanzienlijke overlast door het zware verkeer op de Maasdijk en de Nieuwstraat. De huizen langs deze routes staan dicht op de weg, wat de impact van het verkeer extra voelbaar maakt. Een kans voor Westmaas is de aanleg van een nieuw fietspad tussen Strijen en Oud-Beijerland. Dit zorgt voor een verbeterde fietsbereikbaarheid.

Factsheet

MIJNSHEERENLAND



INWONERS

4750 inwoners

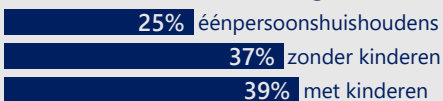
Demografische druk

31% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

41% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,0 km
- Supermarkt 0,9 km
- Kinderdagverblijf 0,7 km
- Basisschool 0,8 km
- Middelbare school 5,1 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

164 2x/u 174 2-4x/u

Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland **7m** **14m**

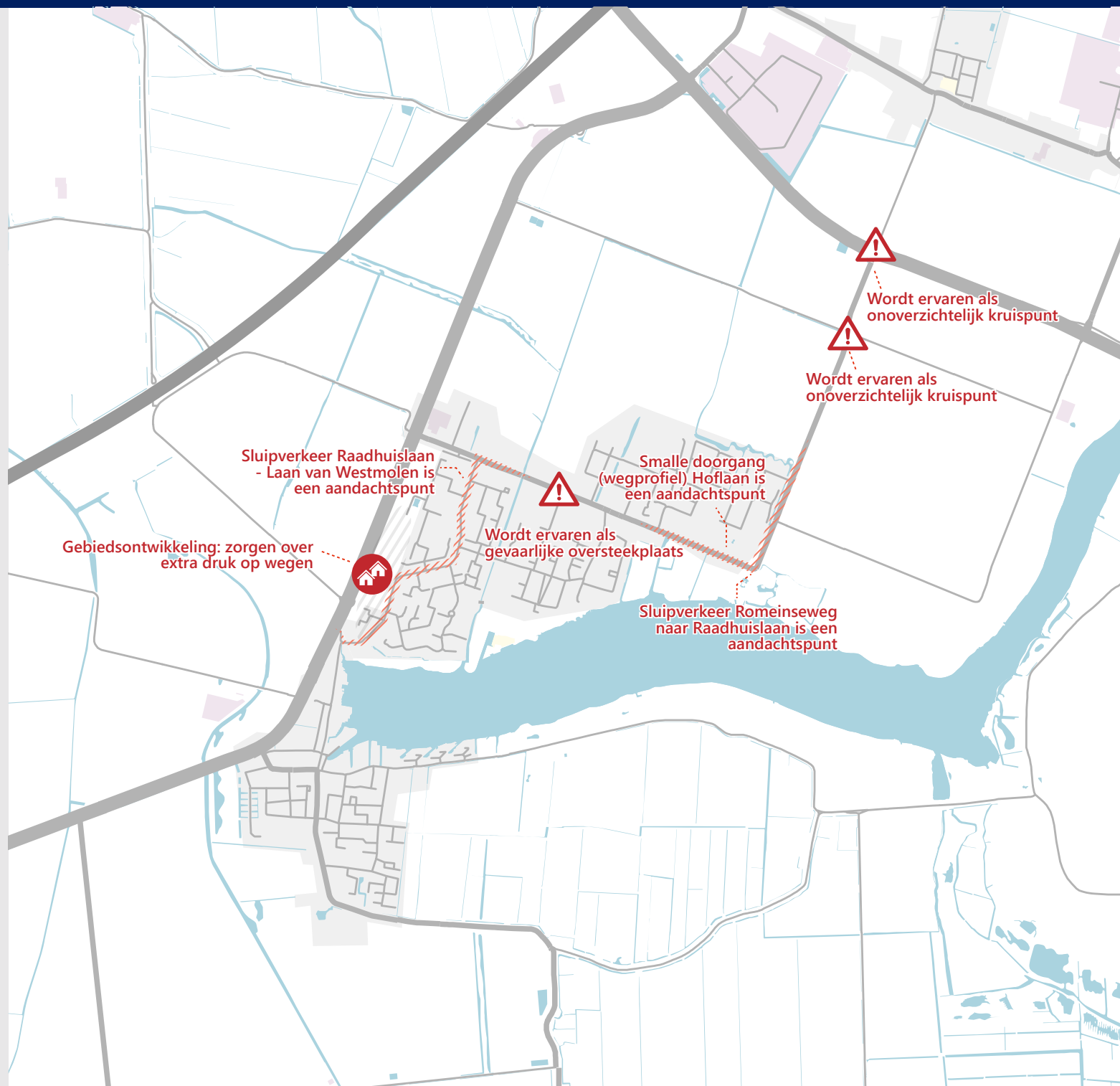
Rotterdam-Zuidplein **18m** **24m**

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



Achterweg x Blaakseweg x Romeinseweg
Blaakseweg, Romeinseweg




Factsheet WESTMAAS

INWONERS

 2070 inwoners

Demografische druk

 **Groene druk**
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

 **Grijze druk**
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

 **29%** éénpersoonshuishoudens

 **37%** zonder kinderen

 **34%** met kinderen


VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,7 km
- Supermarkt 0,6 km
- Kinderdagverblijf 0,7 km
- Basisschool 0,8 km
- Middelbare school 4,7 km

MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

 1,3 per huishouden

 164 2x/u 174 2-4x/u

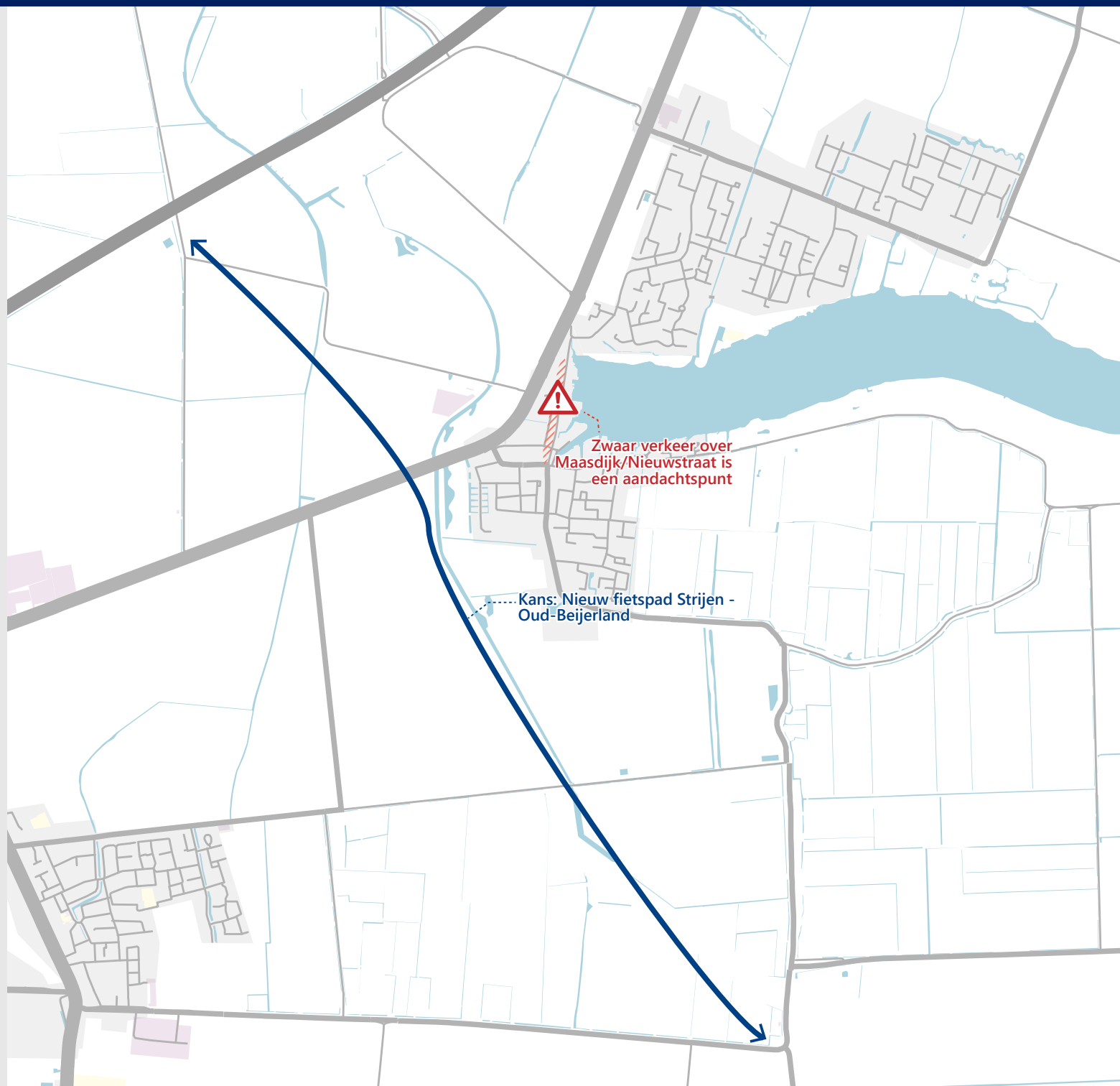
Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland  10m
Rotterdam-Zuidplein  20m 33m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

 Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



6.11 Maasdam

6.11.1 Ligging en bereikbaarheid van Maasdam

Maasdam ligt in het oosten van de Hoeksche Waard aan de oostkant van de Binnenmaas. Het dorp ligt aan de N491 en de N217 en is op deze manier goed verbonden met de A29 en dus de rest van de regio. Er zijn 2 bushaltes in het dorp met busverbindingen naar Heinenoord busstation, Rotterdam Zuidplein en Dordrecht.

6.11.2 Knelpunten en kansen van Maasdam

Verkeersveiligheid op de Raadhuisstraat wordt aangegeven als aandachtspunt, alsook de oversteekbaarheid van de N217 voor langzaam verkeer. Bij de rotonde van de N217 met de N491 geeft men aan dat het verkeer vastloopt. Tot slot is de verkeersveiligheid op het oostelijk deel van de N217 een aandachtspunt, mede door een slechte oversteekveiligheid, landbouwverkeer dat op de rijbaan rijdt en een suboptimale weginrichting. Een kans voor het verbeteren van de verkeersveiligheid hier is de aanleg van een parallelweg.

6.12 Puttershoek

6.12.1 Ligging en bereikbaarheid van Puttershoek

Puttershoek ligt in het noordoosten van de Hoeksche Waard aan de Oude Maas. Het dorp ligt niet aan een hoofdweg, maar is via een kernontsluiting verbonden aan de N217. De Blaaksedijk vormt ook een verbinding tussen Puttershoek, het buurtgenootschap Blaaksedijk en in de richting van de A29. Hier wordt overlast ondervonden door het vele gemengde verkeer van zowel doorgaand verkeer, schoolgaande jeugd op de fiets en vrachtverkeer richting bedrijventerreinen. Er zijn directe busverbindingen naar Rotterdam Zuidplein en Dordrecht CS.

6.12.2 Knelpunten en kansen van Puttershoek

Binnen Puttershoek zijn er verschillende aandachtspunten, zoals de parkeersituaties in de Biezenbuurt en het centrumgebied, en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer rondom schooltijden. Ook het kruispunt van de Blaaksedijk met de Groeneweg wordt als onoverzichtelijk ervaren. Voor SHIPP21 is een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd die het vrachtverkeer van het nieuwe bedrijventerrein zal afhandelen. Desondanks blijven er zorgen bestaan over de extra belasting van de omliggende wegen, zoals de Blaaksedijk en de N217.

Factsheet

MAASDAM



INWONERS

3275 inwoners

Demografische druk

22% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

40% Grijze druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

26% éénpersoonshuishoudens

40% zonder kinderen

34% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,8 km
- Supermarkt 1,0 km
- Kinderdagverblijf 0,8 km
- Basisschool 0,9 km
- Middelbare school 9,9 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,4 per huishouden

166 2x/u 167 2x/u
666 4x/dag 668 2x/dag

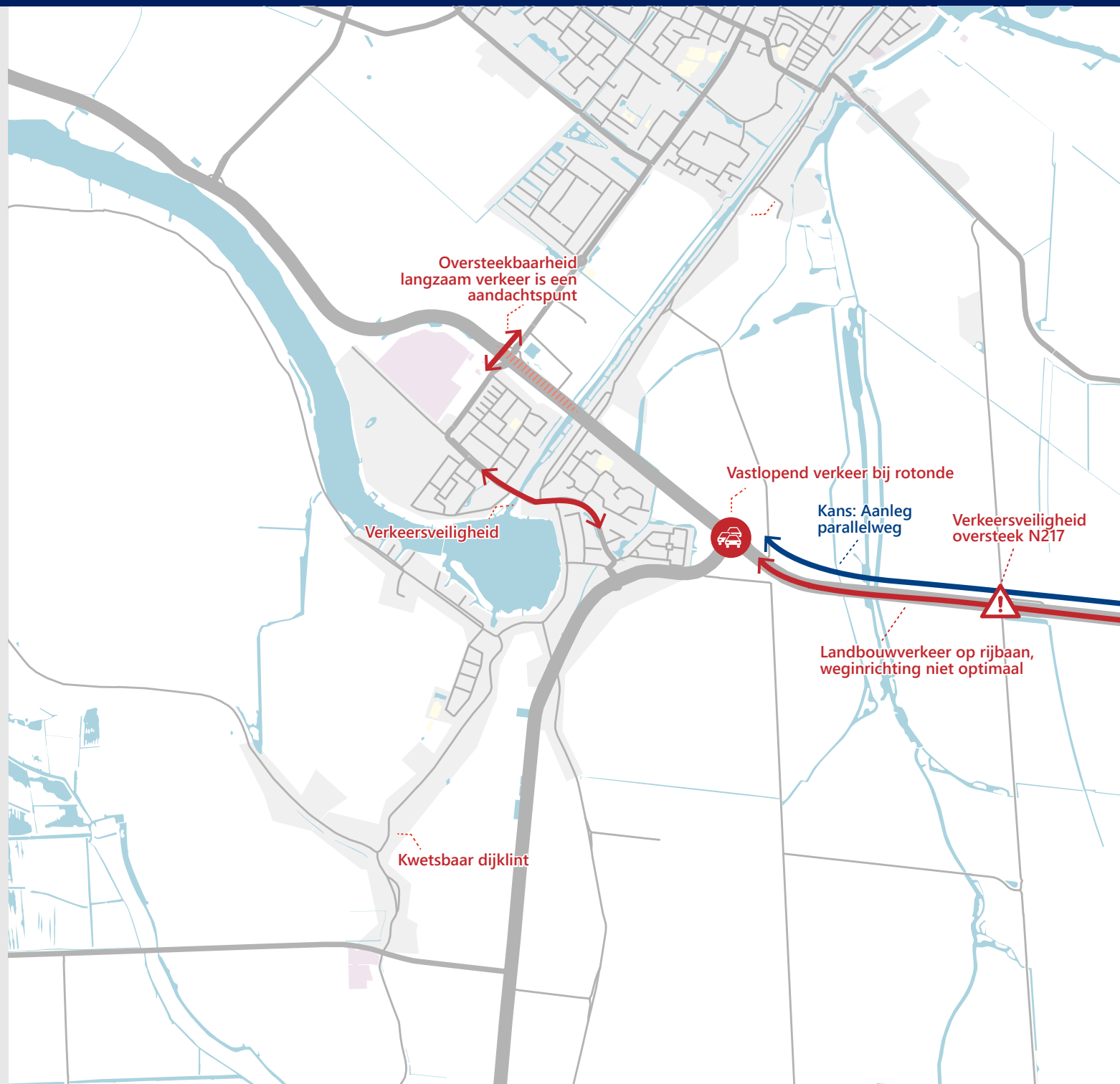
Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland	16m	36m
Rotterdam-Zuidplein	22m	31m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



Factsheet

PUTTERSCHOEK



INWONERS

7240 inwoners

Demografische druk

25% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

42% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,9 km
- Supermarkt 0,8 km
- Kinderdagverblijf 0,6 km
- Basisschool 0,6 km
- Middelbare school 10,7 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,2 per huishouden

166 2-4x/u 176 0-2x/u

Reistijd per auto & bus

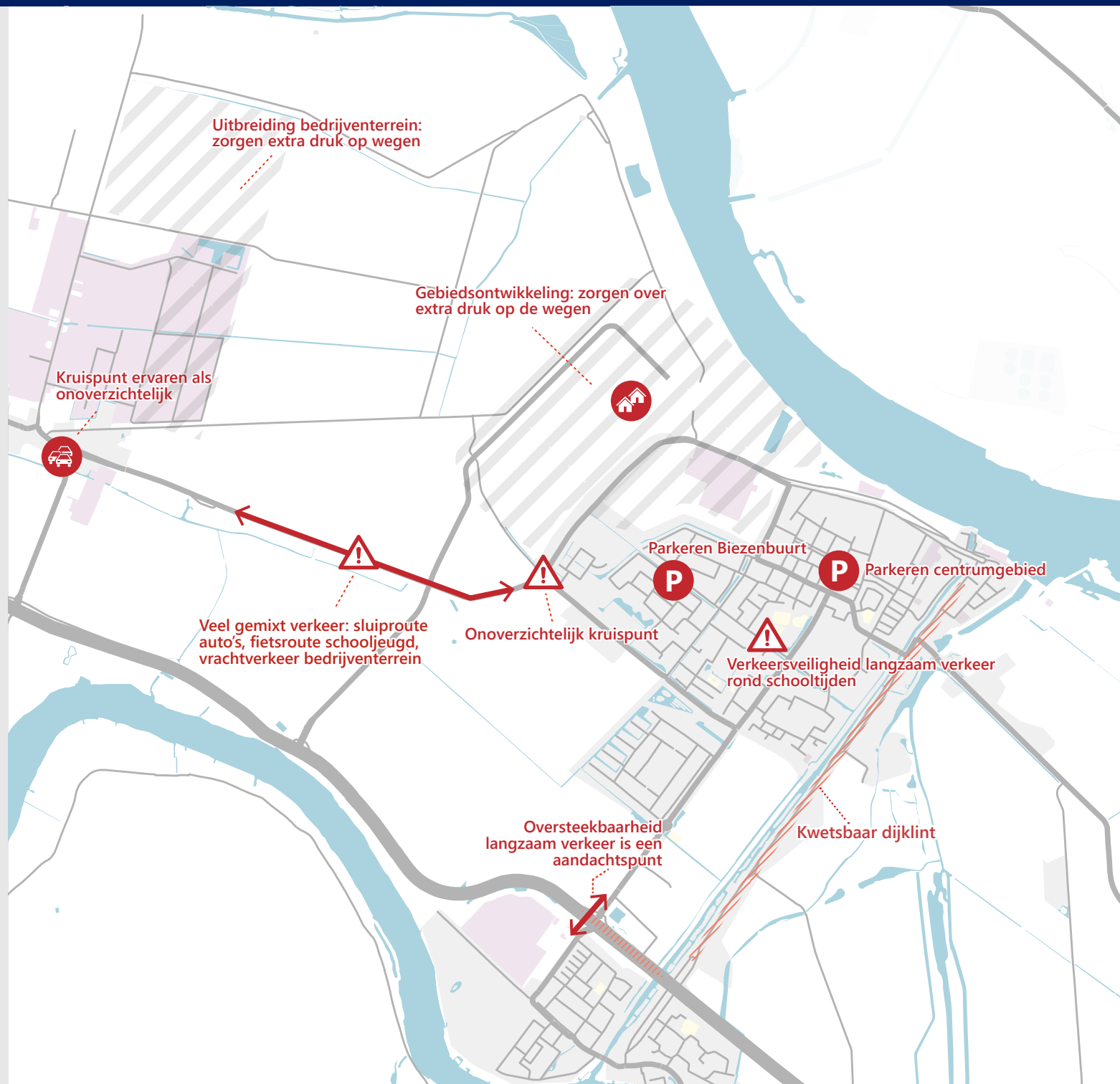
Oud-Beijerland 18m 30m

Rotterdam-Zuidplein 22m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



6.13 's-Gravendeel

6.13.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

's-Gravendeel ligt in het oosten van Hoeksche Waard aan de Oude Maas. Het dorp is gelegen aan de N217 vlakbij de vaste oeververbinding de Kiltunnel. De autobereikbaarheid is daardoor zeer goed naar de omliggende steden. Er is een busverbinding naar Heinenoord busstation, station Dordrecht en naar Rotterdam Zuid.

6.13.2 Knelpunten en kansen

De verkeersveiligheid is op verschillende plekken een aandachtspunt: op oversteekpunten voor fietsers bij de N217 en bij de kruising van de Maasdamseweg met de Molendijk door de kruising van zwaar en langzaam verkeer. Er is aangegeven dat de inrichting en veiligheid van de Strijensedijk niet optimaal is. Op de Boendersweg ten zuiden van de N217 ondervindt men hinder van zwaar verkeer. Gebiedsontwikkelingen in het noordwesten van 's-Gravendeel geven zorgen over extra druk op de wegen, met name op het stuk N217 dat ten westen van het dorp loopt. Hier ondervindt men al hinder door vastlopend verkeer en landbouwverkeer op de rijbaan. Een kans voor de verbetering van deze verkeerssituatie is de aanleg van een parallelweg.

Factsheet

'S-GRAVENDEEL



INWONERS

9055 inwoners

Demografische druk

25% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

39% Grijze druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijze druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,1 km
- Supermarkt 1,1 km
- Kinderdagverblijf 1,1 km
- Basisschool 0,9 km
- Middelbare school 7,0 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,4 per huishouden

166 2-4x/u 668 2x/dag
715 1x/u

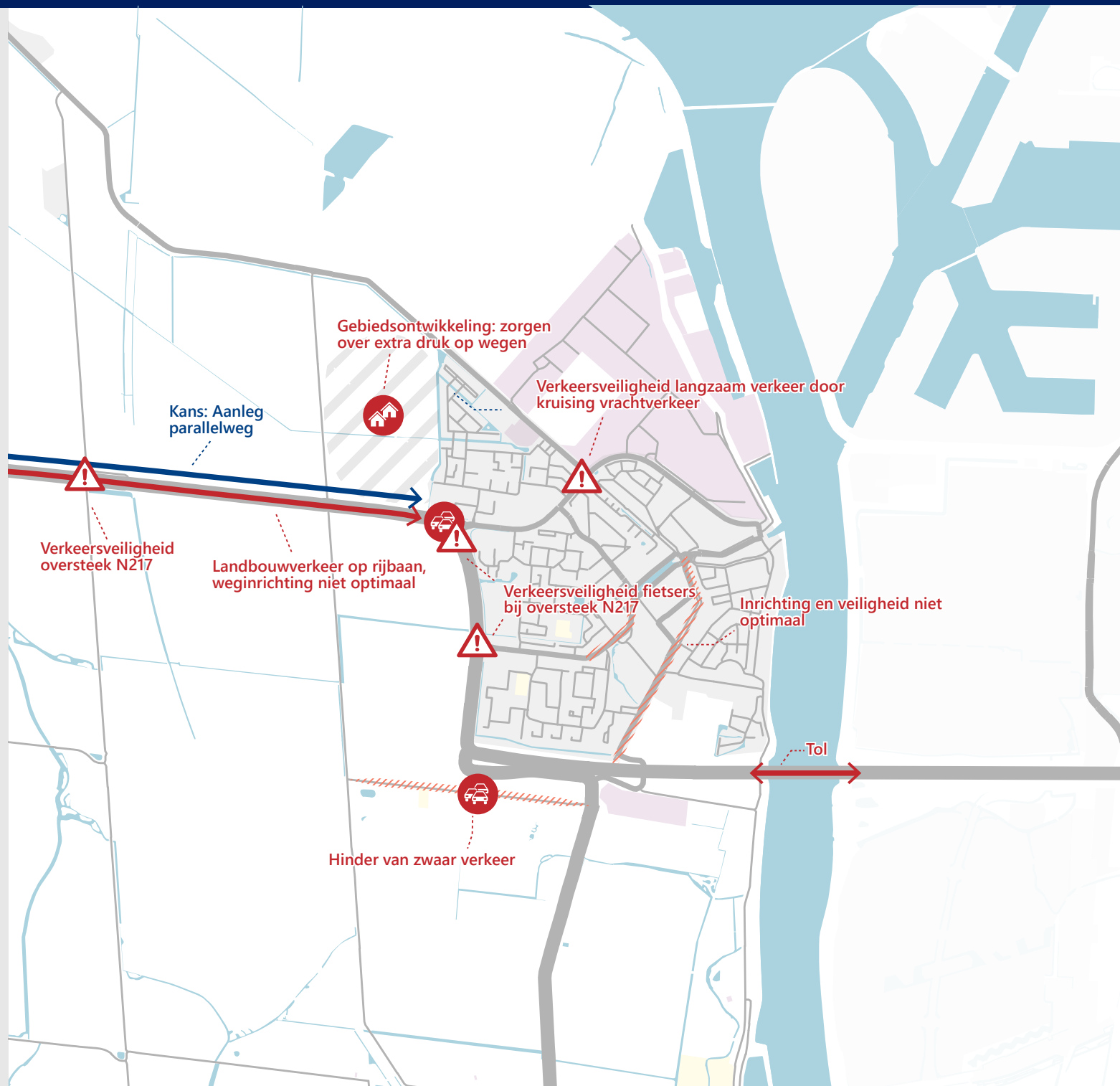
Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland	20m	32m
Rotterdam-Zuidplein	26m	45m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ

Geen top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten van Hoeksche Waard



6.14 Klaaswaal

6.14.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Klaaswaal ligt centraal gelegen in de Hoeksche Waard aan de N488. De autobereikbaarheid is goed mede door de verbinding van de N488 met de N487 en N489 die Klaaswaal verbinden met de A29. Op de provinciale wegen zijn 2 bushaltes gelegen, vanwaar bussen naar Heinenoord, Oud-Beijerland en Numansdorp rijden. Bij busstation Heinenoord kan overstapt worden op bussen naar Rotterdam.

6.14.2 Knelpunten en kansen

De Molendijk is een smalle dijk met een relatief hoge verkeersdruk. De Molendijk vormt nu namelijk nog een verbinding tussen Klaaswaal/Numansdorp en Oud-Beijerland. Op de dijk zijn geen vrijliggende fietspaden en is er gemengd verkeer. Autoverkeer rijdt bovendien soms een stuk harder dan toegestaan, wat de leefbaarheid en veiligheid beïnvloedt.

Net buiten de bebouwde kom komt de veiligheid van en aantrekkelijkheid voor fietsers in het gedrang door het gebrek aan vrijliggende fietspaden op de Stougjesdijk.

Een ander aandachtspunt is de hogere parkeerdruk in de oudere woonwijken. Daarnaast is de toegankelijkheid van de bushaltes een aandachtspunt: er zijn nu 2 bushaltes aanwezig op de drukker weg die voor mensen die verder wonen of minder mobiel zijn, minder goed bereikbaar zijn.

Met name om de situatie op de Molendijk te verbeteren, werkt de gemeente hard aan het realiseren van een oostelijke randweg. Doel is om daarmee doorgaand verkeer over de Molendijk te verminderen en buiten het dorp om af te wikkelen. Zodra de randweg is gerealiseerd zijn meer verkeersremmende maatregelen op de Molendijk wenselijk.



Figuur: Molendijk Klaaswaal

Factsheet

KLAASWAAL



INWONERS

4165 inwoners

Demografische druk

25% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

37% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

28% éénpersoonshuishoudens

36% zonder kinderen

36% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 0,8 km
- Supermarkt 0,8 km
- Kinderdagverblijf 0,7 km
- Basisschool 0,7 km
- Middelbare school 1,2 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,4 per huishouden

164 2x/u 174 2-4x/u

Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland **10m**

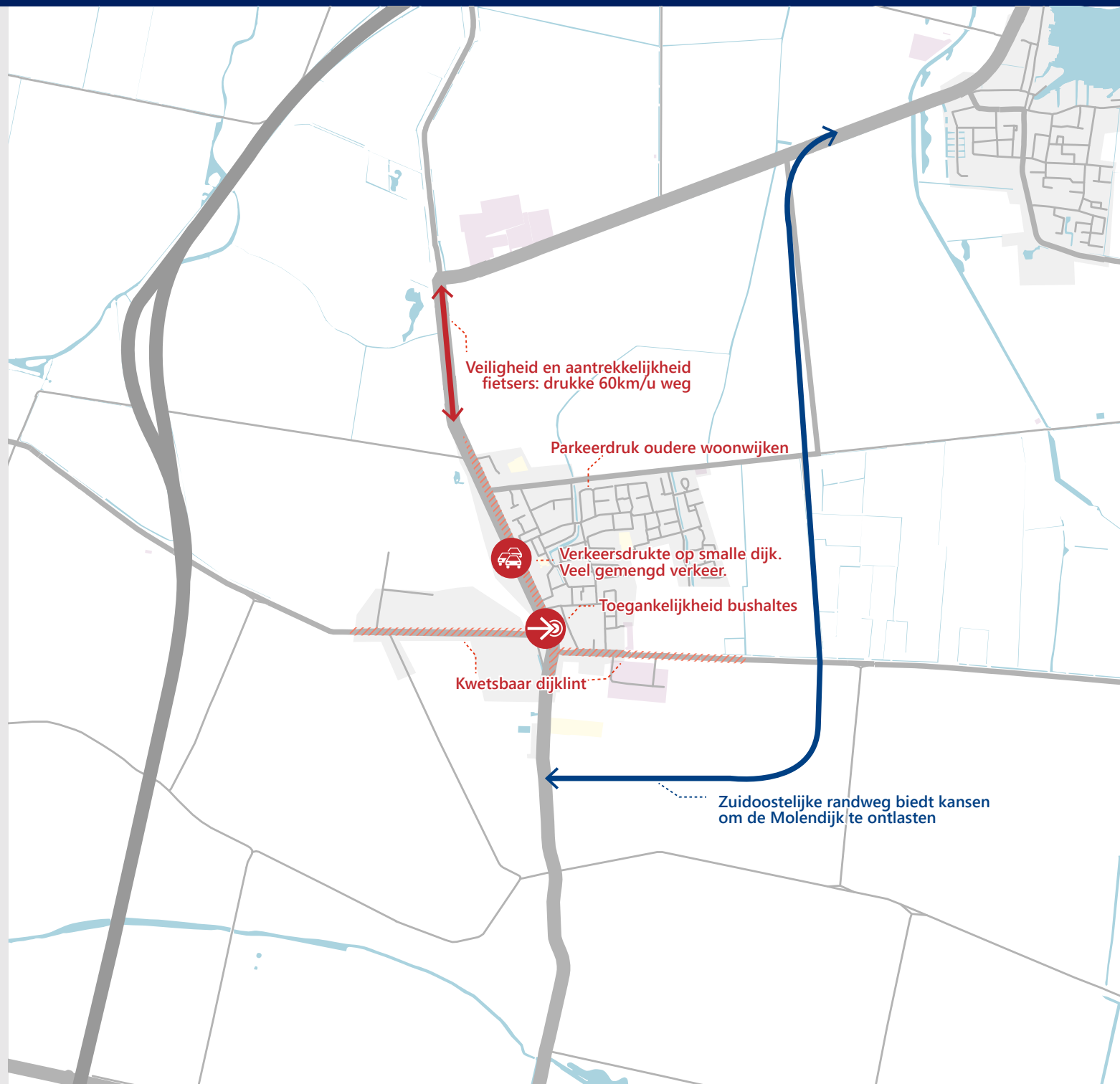
Rotterdam-Zuidplein **22m 32m**

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



N48 x Oud-Cromstrijensedijk OZ



6.15 Strijen

6.15.1 Ligging en bereikbaarheid van het dorp

Strijen ligt in het zuidoosten van de Hoeksche Waard aan de N491. Deze weg zorgt voor een noordelijke verbinding naar de N217, die ofwel richting Dordrecht gaat in het oosten, ofwel naar de A29 in het westen voor een snelle verbinding met de regio. Dit maakt de autobereikbaarheid van Strijen goed. De openbaar vervoerbereikbaarheid is minder goed. Er is een enkele busverbinding naar busstation Heinenoord waar overstapt moet worden voor andere richtingen in de regio.

6.15.2 Knelpunten en kansen

De N491, ofwel de Trambaan, steekt recht door Strijen en de verkeersdruk is hier hoog. Om de verkeersdruk op deze route die in het centrum uitkomt te ontlasten is een oostelijke randweg aangelegd. Deze kan alleen nog beter benut worden om de Trambaan te ontlasten. Daarnaast leidt de gemakkelijke toegang vanuit het zuiden van Strijen naar Mookhoek tot ongewenst verkeer op de Strijensedijk, dat via deze route richting de N217 gaat. Dit creëert extra belasting op deze kwetsbare dijk, die onvoldoende is ontworpen voor dergelijke verkeersintensiteiten. Naast de Strijensedijk zijn er nog enkele kwetsbare dijklinten, zoals bij de Boompjesstraat, de Schenkeldijk en de Schelpweg, waar het smalle profiel en de hoge verkeersintensiteiten een onveilige situatie voor langzaam verkeer met zich meebrengen.

Factsheet STRIJEN



INWONERS

8835 inwoners

Demografische druk

20% Groene druk
Verhouding personen <15 tot personen tussen de 15-64

37% Grijs druk
Verhouding personen 65+ tot personen tussen de 15-64

NL: 36% groene druk, 34% grijs druk (CBS, 2023)

Huishoudens samenstelling

29% éénpersoonshuishoudens

37% zonder kinderen

34% met kinderen



VOORZIENINGEN

Gemiddelde afstand tot:

- Huisarts 1,3 km
- Supermarkt 1,4 km
- Kinderdagverblijf 1,3 km
- Basisschool 1,1 km
- Middelbare school 9,5 km



MOBILITEIT

Autobezit & bus frequentie

1,3 per huishouden

167 2x/u 715 1x/u
667 2x/dag

Reistijd per auto & bus

Oud-Beijerland **22m** 33m

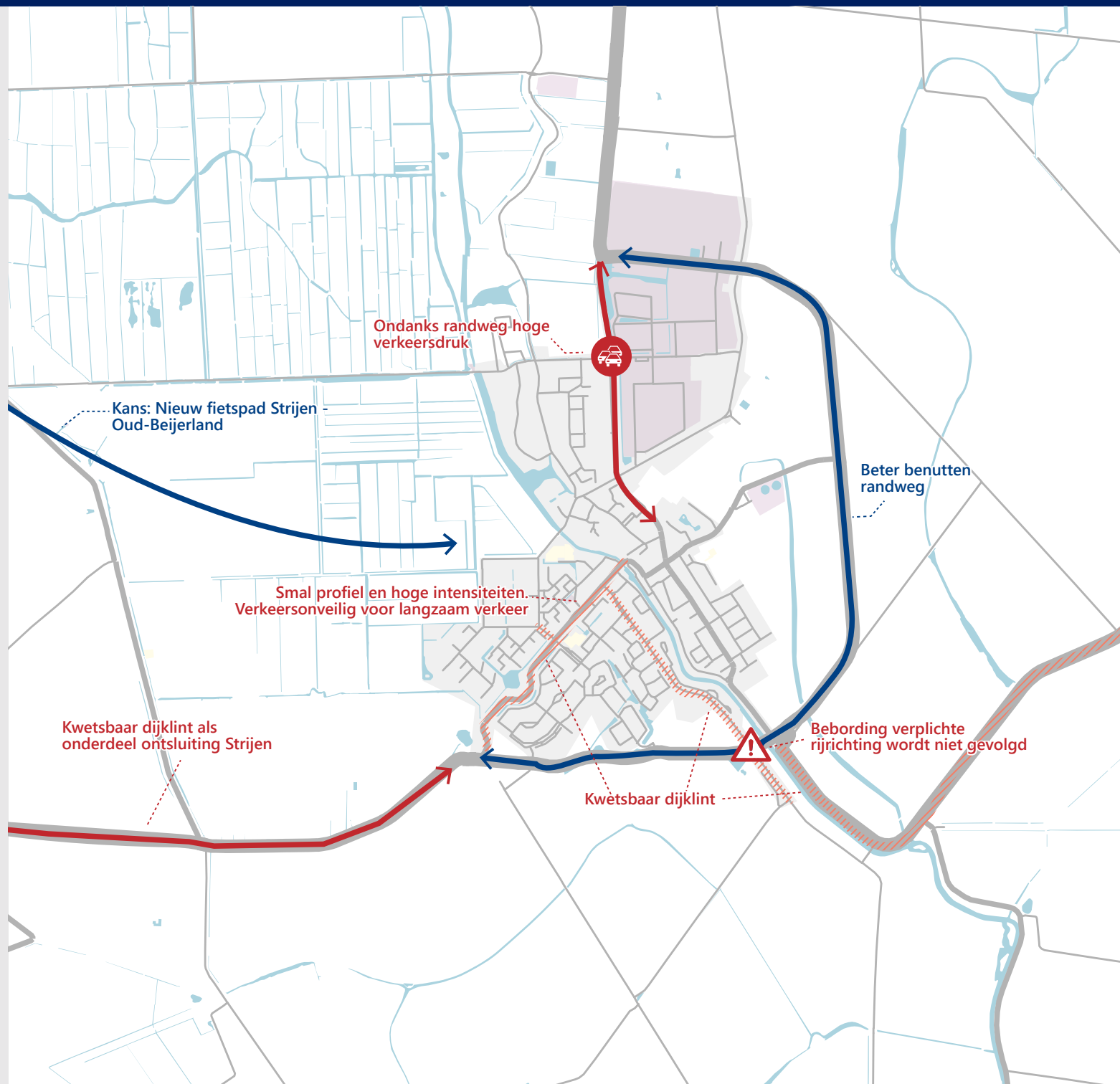
Rotterdam-Zuidplein **26m** 77m

Verkeersveiligheid

Wegvakken of kruisingen in top 10 BLIQ



Oudendijk, Varkensdijk



BIJLAGE 1: VRAGENLIJST ENQUÊTE

In de inventarisatiefase is een digitale enquête uitgezet onder de inwoners van de Hoeksche Waard. Ook andere belanghebbenden konden de enquête invullen. De resultaten van deze vragenlijst zijn in hoofdstuk 3 van deze achtergrondrapportage beschreven. In deze bijlage is de vragenlijst opgenomen ter info.

Enquête mobiliteit Hoeksche Waard

Uw mening over mobiliteit in de Hoeksche Waard

Welkom bij de vragenlijst over mobiliteit in de Hoeksche Waard. Deze vragenlijst is één van de manieren waarop we de ideeën uit de gemeente ophalen.

- De vragenlijst bestaat uit 16 vragen en het invullen duurt ongeveer 15 minuten.
- Deelname is anoniem.
- U kunt deze vragenlijst op ieder moment stoppen en op een later moment opnieuw openen. U gaat dan automatisch verder waar u gebleven bent.
- U kunt deze vragenlijst invullen tot en met 14 januari. Klik op de pijl om door te gaan naar de volgende pagina.

Hartelijk bedankt voor uw deelname!

Algemeen

Achtergrondgegevens

Met de antwoorden op onderstaande vragen krijgen we inzicht in hoe verschillende doelgroepen in de Hoeksche Waard denken over mobiliteit. Ingevulde gegevens worden anoniem behandeld.

Wat is op u van toepassing? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Inwoner van gemeente Hoeksche Waard
- Ondernemer in gemeente Hoeksche Waard
- Werknemer in gemeente Hoeksche Waard
- Anders

Wat is uw leeftijdscategorie?

- Jonger dan 16 jaar
- 16-25 jaar
- 25-45 jaar
- 45-65 jaar
- Ouder dan 65 jaar

Hoe identificeert u zich?

- Man
- Vrouw
- Anders/wil niet zeggen

Wat is de postcode (bijv. 1234AB) van uw woonadres?

Welke typering past het beste bij uw woonomgeving?

- In een woonwijk binnen de bebouwde kom
- Aan een doorgaande weg binnen de bebouwde kom
- Op een dijk binnen de bebouwde kom
- Op een dijk buiten de bebouwde kom
- Elders in het buitengebied

Manier van reizen

Op welke manier reist u meestal naar de volgende bestemmingen?

	Auto	Fiets	Openbaar vervoer	Lopen	N.v.t.
Werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
School/opleiding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dagelijkse boodschappen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrije tijd (sport, hobby, bezoek)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hoe vaak per week reist u met:

	0	1	2	3	4	5+
Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Woonomgeving

Voor elk van de volgende vragen konden respondenten een cijfer van 1 tot 10 invullen of 'Geen mening / niet van toepassing'. Bij ieder aspect kregen respondenten de mogelijkheid hun antwoord toe te lichten via een open antwoordveld.

1. Aantrekkelijkheid woonomgeving

Denk hierbij aan voldoende ruimte voor groen, spelen op straat, verblijven en overlast van geparkeerde auto's.

1a. Welk cijfer geeft u de aantrekkelijkheid van uw woonomgeving?

1b. Hoe belangrijk vindt u de aantrekkelijkheid van uw woonomgeving?

Toelichting:

2. Leefbaarheid woonomgeving

Denk hierbij aan hinder zoals geluid, luchtkwaliteit, stank en trillingen veroorzaakt door verkeer.

2a. Welk cijfer geeft u de leefbaarheid van uw woonomgeving?

2b. Hoe belangrijk vindt u de leefbaarheid van uw woonomgeving?

Toelichting:

3. Verkeersveiligheid woonomgeving

Denk hierbij aan oversteekvoorzieningen, de combinaties van auto en fiets op dezelfde weg, inrichting van kruisingen, fietsvoorzieningen.

3a. Welk cijfer geeft u de verkeersveiligheid in uw woonomgeving?

3b. Hoe belangrijk vindt u de verkeersveiligheid in uw woonomgeving?

Toelichting:

4. Voetgangersvoorzieningen woonomgeving

Denk hierbij aan de aanwezigheid van voetpaden, oversteekplaatsen, de breedte van de voetpaden en de staat van onderhoud.

4a. Welk cijfer geeft u de voetgangersvoorzieningen in uw woonomgeving?

4b. Hoe belangrijk vindt u de voetgangersvoorzieningen in uw woonomgeving?

Toelichting:

5. Fietsvoorzieningen woonomgeving

Denk hierbij aan de aanwezigheid van fietspaden, de breedte van fietspaden, aanwezigheid van verlichting en stallingsmogelijkheden.

5a. Welk cijfer geeft u de fietsvoorzieningen in uw woonomgeving?

5b. Hoe belangrijk vindt u de fietsvoorzieningen in uw woonomgeving?

Toelichting:

6. Openbaar vervoer woonomgeving

Denk hierbij aan de aanwezigheid van fietspaden, de breedte van fietspaden, aanwezigheid van verlichting en stallingsmogelijkheden.

6a. Welk cijfer geeft u de openbaar vervoer voorzieningen in uw woonomgeving?

6b. Hoe belangrijk vindt u de openbaar vervoer voorzieningen in uw woonomgeving?

Toelichting:

7. Parkeren woonomgeving

Denk hierbij aan het vinden van een parkeerplek op loopafstand van uw woning.

7a. Welk cijfer geeft u de parkeervoorzieningen in uw woonomgeving?

7b. Hoe belangrijk vindt u de parkeervoorzieningen in uw woonomgeving?

Toelichting:

8. Deelmobiliteit woonomgeving

Hoe groot acht u de kans dat u gebruik zou maken van de onderstaande typen deelmobiliteit in het geval deze op loopafstand beschikbaar zouden zijn in uw woonomgeving?

Deelauto	<i>Voer waarde in tussen 0 (laag) en 100 (hoog)</i>
Deelfiets	<i>Voer waarde in tussen 0 (laag) en 100 (hoog)</i>
Deelbakfiets	<i>Voer waarde in tussen 0 (laag) en 100 (hoog)</i>
Deelscooter	<i>Voer waarde in tussen 0 (laag) en 100 (hoog)</i>

Gemeente & regio

Met binnen de gemeente bedoelen we hier fietsen van dorp naar het buitengebied of van dorp naar dorp. Met regionale verbindingen bedoelen wij van de Hoeksche Waard naar een andere gemeente.

Opnieuw konden respondenten per vraag antwoorden met een cijfer van 1 (zeer onbelangrijk) tot 10 (zeer belangrijk) of ' Geen mening / niet van toepassing'. Bij ieder aspect konden mensen hun reactie toelichten via een open antwoordoptie.

9. Fietsnetwerk

Denk hierbij aan de mogelijkheid om gemakkelijk, veilig en comfortabel van A naar B te fietsen.

- 9a. Welk cijfer geeft u het fietsnetwerk binnen de gemeente?
- 9b. Hoe belangrijk vindt u het fietsnetwerk binnen de gemeente?

- 9c. Welk cijfer geeft u de regionale fietsverbindingen?
- 9d. Hoe belangrijk vindt u de regionale fietsverbindingen?

10. Openbaar vervoernetwerk

Denk hierbij aan de mogelijkheid om u met het openbaar vervoer te verplaatsen binnen de Hoeksche Waard.

- 10a. Welk cijfer geeft u het openbaar vervoer binnen de gemeente?
- 10b. Hoe belangrijk vindt u het openbaar vervoer binnen de gemeente?

- 10c. Welk cijfer geeft u de regionale openbaar vervoer?
- 10d. Hoe belangrijk vindt u de regionale openbaar vervoer?

11. Autonetwerk

Denk hierbij aan de mogelijkheid om u per auto te verplaatsen binnen de Hoeksche Waard.

- 11a. Welk cijfer geeft u het autonetwerk binnen de gemeente?
- 11b. Hoe belangrijk vindt u het autonetwerk binnen de gemeente?

- 11c. Welk cijfer geeft u de regionale autoverbindingen?
- 11d. Hoe belangrijk vindt u de regionale autoverbindingen?

12. P+R-voorzieningen

Een P+R is een parkeerplaats bij een openbaar vervoer halte waar je je auto parkeert om verder te reizen met het openbaar vervoer. Denk hierbij aan Heinenoord (busstation) en A29 (afrit Numansdorp).

- 12a. Welk cijfer geeft u de P+R-voorzieningen in de gemeente?
- 12b. Hoe belangrijk vindt u de P+R-voorzieningen in de gemeente?

Beoordeling en belang thema's

Welk van de voorgaande thema's vindt u het belangrijkste?

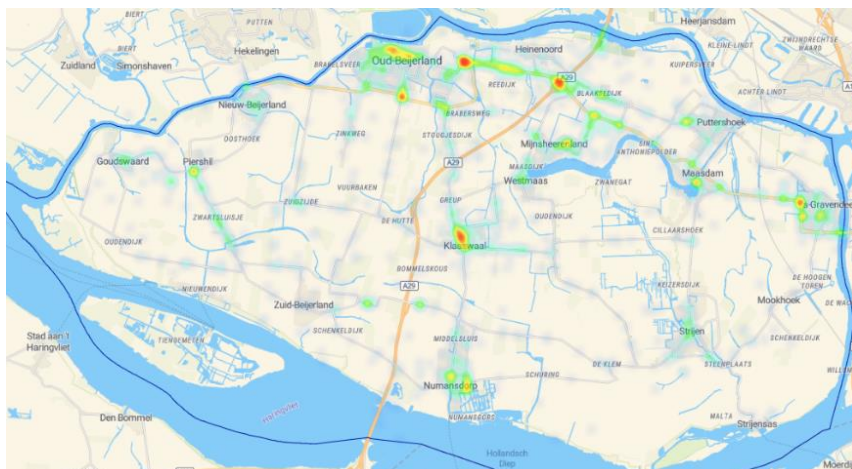
U kunt drie opties aanvinken

	Aantrekkelijkheid woonomgeving	Parkeren woonomgeving
	Leefbaarheid woonomgeving	Deelmobiliteit woonomgeving
	Verkeersveiligheid woonomgeving	Fietsnetwerk
	Loopvoorzieningen woonomgeving	Openbaar vervoernetwerk
	Fietsvoorzieningen woonomgeving	Autonetwerk
	Openbaar vervoer woonomgeving	P+R voorzieningen

Knelpunten op kaart

Waar gaat het goed? Waar kan het beter?

Met onderstaande markeerknoppen geeft u op de kaart aan waar volgens u sprake is van een aandachtspunt of juist van een positief punt. U kunt meerdere punten toevoegen. Nadat u de locatie op de kaart hebt gemarkeerd, volgt een invulvenster. In dat venster kunt u uw antwoord toelichten. Tip: zoom in om de locatie nauwkeuriger te kunnen kiezen.



Figuur: heatmap van locaties die door respondenten zijn opgegeven

De aandachtspunten die u op de kaart aangeeft kunnen we niet van de ene op de andere dag allemaal voor u oplossen. Ze geven ons een scherp beeld van thema's die vaak terugkomen (op bepaalde plekken) in de gemeente. Zo geeft u ons de goede handvatten om de toekomstvisie mobiliteit te gaan vormgeven.

Bedankt

Bedankt voor het invullen van de vragenlijst.

Heeft u nog een opmerking over verkeer en vervoer in gemeente Hoeksche Waard? Dan kunt u die hieronder neerzetten.

Wilt u op de hoogte blijven van dit onderzoek? Vul dan hier uw e-mailadres in:

*Uw e-mailadres gebruiken we enkel in het kader van communicatie rondom het mobiliteitsplan Hoeksche Waard.



gemeente
Hoeksche Waard

in samenwerking met

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS