



# Mobiliteitsplan Hoeksche Waard

Titel rapport	<b>Mobiliteitsplan Hoeksche Waard</b>
Kenmerk	014896.20240726.R1.04
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

# VOORWOORD

Sinds enkele maanden wonen er meer dan 90.000 inwoners op het eiland Hoeksche Waard. De combinatie van het rustige dorpse leven en de drukte van de stad in de buurt zorgt ervoor dat het een fijne gemeente is om te wonen, werken en recreëren. Steeds meer mensen ontdekken en reizen door ons mooie gebied, waardoor het nodig is om de bereikbaarheid van en op het eiland opnieuw te bezien.

In 2013 stelden de toenmalige 5 gemeenten op het eiland het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan vast. Verbeteringen zijn uitgevoerd en verschillende projecten uit dit plan zijn nu onderhanden of in voorbereiding. Niet voorzien in het RVVP, maar de afgelopen jaren wel gerealiseerd zijn de renovaties van Kiltunnel, Haringvlietbrug en Heinenoordtunnel. Deze grote projecten hebben ook van de gemeente veel inspanningen gevraagd om ons eiland en onze dorpen bereikbaar te houden en overlast zoveel als mogelijk te voorkomen.

Binnen onze gemeente is het nodige veranderd, maar dat geldt ook voor het denken over mobiliteit. Bereikbaarheid kan niet meer los worden gezien van leefbaarheid en verkeersveiligheid. En het besef dat een goede ontsluiting ook in een plattelandsgemeente als Hoeksche Waard geen vanzelfsprekendheid meer is, heeft in de gemeenteraad geleid tot de motie 'eerst bewegen, dan bouwen'.

Dit vraagt om een integrale mobiliteitsaanpak. Een aanpak die zich richt op de verschillende vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto- en vrachtovervoer. Maar ook op gedragsverandering en meer aandacht voor veiligheid. Want extra asfalt kan op sommige plekken bijdragen aan het oplossen van een verkeersprobleem, maar als onze inwoners vervolgens bij een volgend knooppunt mogen aansluiten in de rij, is duidelijk dat dit geen goede oplossing biedt. Daarvoor is het nodig om op een andere manier over mobiliteit na te denken.

Dit anders nadenken over mobiliteit wordt ook gevoeld door de brede opgaven van de gemeente om te komen tot een inclusieve samenleving. Een samenleving waarin alle mensen mee kunnen doen en dus ook op de plek van hun bestemming kunnen komen. En een opgave als duurzaamheid die vraagt om minder CO2 uitstoot om zo een bijdrage te leveren aan een minder sterke opwarming van de aarde.

In de gemeenteraad is een start gemaakt met het vaststellen van de keuzenotitie voor het Mobiliteitsplan. Hiermee is richting gegeven aan een aantal principiële keuzes die moeten worden gemaakt. Deze richtinggevende uitspraken zijn verder uitgewerkt en waar nodig aangescherpt in dit concept-mobiliteitsplan. Inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere overheden kunnen nu reageren op dit concept.

Na vaststelling van het mobiliteitsplan willen we hen ook betrekken bij het uitvoeringsprogramma, dat aansluitend wordt opgesteld. Hierin worden de keuzes vertaald in concrete maatregelen en projecten die ook uitgevoerd moeten worden.

Om onze nieuwe visie op mobiliteit straks ook daadwerkelijk te realiseren is het nodig dat Hoeksche Waard de schroom van zich afschudt en zelf de regie pakt voor de inrichting van de wegen en het vervoer op het eiland. Ja, daar zitten risico's aan vast, maar zonder lef en doorzettingsvermogen lossen we de verkeers- en vervoersproblemen in onze gemeente niet op!

Harry van Waveren

Wethouder Mobiliteit





# INHOUDSOPGAVE

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>		
<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>		
1.1	7	Waarom een nieuw mobiliteitsplan?	
1.2	9	Totstandkoming	
1.3	10	Beleidskader	
1.4	10	Leeswijzer	
<b>2. Situatieschets</b>	<b>12</b>		
<b>3. Doelen en ambities</b>	<b>17</b>		
<b>4. Sturingsprincipes en netwerken</b>	<b>20</b>		
4.1	20	Een nieuwe blik op mobiliteit	
4.2	21	Voetganger	
4.3	22	Fiets	
4.4	24	Openbaar vervoer	
4.5	26	Auto & vrachtauto	
4.6	28	Landbouwverkeer	
<b>5. Aantrekkelijke dorpen</b>	<b>31</b>		
5.1	31	Een verkeersveilige omgeving	
5.2	33	Aantrekkelijk voor duurzaam verplaatsen	
<b>6. Leefbare dijken en buurtschappen</b>	<b>36</b>		
6.1	36	Verkeersluwe gebieden	
6.2	37	Stapsgewijze aanpak voor verkeersluwe gebieden	
<b>7. Een verbonden buitengebied</b>	<b>40</b>		
7.1	40	Verkeer op wegen die daarvoor bedoeld zijn	
7.2	42	Veilige en aantrekkelijke fietsroutes	
7.3	43	Publiek vervoer voor iedereen	
<b>8. Een bereikbare gemeente</b>	<b>45</b>		
8.1	45	Vaste oeververbindingen en veren	
8.2	46	De N217 als drager van het netwerk	
8.3	46	Regionale fietsverbindingen	
8.4	47	Openbaar vervoer	
<b>9. Hoe nu verder?</b>	<b>49</b>		
9.1	49	Vertaling naar een uitvoeringsprogramma	
9.2	49	Concrete projecten	
9.3	49	Monitoring en evaluatie	



# 1 INLEIDING

De Hoeksche Waard heeft een uniek agrarisch polderlandschap met 60 polders, elk omringd door dijken. Deze dijken vormen van oudsher de basis van ons wegen- en fietsnetwerk, dat onze dorpen en buurtschappen met elkaar verbindt. Door veranderingen in mobiliteit en toenemende verkeersdruk komen deze traditionele infrastructures onder druk te staan. Dit bedreigt zowel de veiligheid als de leefbaarheid. Ook groeit het aantal inwoners, bedrijven en toeristen, waarvoor een goede bereikbaarheid van groot belang is. Daarom werken we aan een toekomstbestendige aanpak die de verkeersveiligheid verbetert en de leefbaarheid van onze gemeenschappen vergroot. Tegelijk werken we aan een goede bereikbaarheid van onze gemeente en de dorpen in onze gemeente om aantrekkelijk te blijven voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Hoe we dit willen bereiken, beschrijven we in dit mobiliteitsplan.

## 1.1 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

### Tijden veranderen en ook het gebruik van wegen in de Hoeksche Waard

Mobiliteit is over de jaren flink veranderd. Niet alleen is er meer verkeer bij gekomen, ook de voertuigen op de weg worden steeds groter. Ondanks deze veranderingen is het wegennet niet overal meegegaan met de tijd. De smalle dijken hebben niet langer voldoende ruimte voor het gemengde verkeer (fietsers, auto's, vracht- en landbouwverkeer) dat hier van oudsher overheen rijdt. Daarnaast zorgt het zwaardere verkeer voor geluids- en trillinghinder voor omwonenden.



*Vershil in het gebruik van wegen tussen vroeger en nu.*

In de dorpen leidt de toenemende verkeersdruk eveneens tot problemen: drukke wegen zonder goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers zorgen voor onveilige situaties. Bovendien neemt de mobiliteit in de dorpen steeds meer fysieke ruimte in. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor belangrijke voorzieningen zoals bankjes, groen en brede trottoirs.

Naast het effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid op onze wegen zorgt de toename in verkeer er ook voor dat onze externe bereikbaarheid onder druk staat. We zijn voor externe bereikbaarheid sterk afhankelijk van de capaciteit van de Heinenoordtunnel, de Kiltunnel, de Haringvlietbrug en het veer tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen. De afgelopen jaren is gebleken dat deze infrastructuur tijdens de spits soms overbelast is, wat impact heeft op de doorstroming en de druk op de bereikbaarheid vergroot. Dit leidt niet alleen tot verminderde bereikbaarheid voor onze inwoners, maar bedreigt ook onze positie als aantrekkelijk vestigingsgebied.

Het aanpakken van deze knelpunten wordt extra belangrijk in het licht van de groei die de gemeente de komende jaren zal doormaken. Er staan diverse woningbouwprojecten en uitbreiding van bedrijfslocaties op de planning, wat leidt tot een verdere toename van het aantal inwoners en werkenden. Nieuwe bewoners reizen dagelijks voor werk, school en vrijetijdsactiviteiten, wat de

verkeersdruk verhoogt. We willen deze groei mogelijk maken zonder de bestaande problemen te verergeren. Het verbeteren van de verkeerssituatie en het behouden van een goede externe bereikbaarheid zijn essentieel om de leefbaarheid te behouden en onze regio aantrekkelijk te houden voor zowel bewoners als bedrijven.

### We werken aan klimaatneutrale en duurzame Hoeksche Waard

We hebben de ambitie om in 2040 een energieneutraal en klimaatbestendig eiland te zijn. In 2030 willen we de CO<sub>2</sub> uitstoot van mobiliteit al met 25% verminderd hebben ten opzichte van 2020. Dit benadrukt de noodzaak van een mobiliteitsplan dat niet alleen verkeersproblemen aanpakt, maar ook bijdraagt aan een duurzame leefomgeving.

Een van de belangrijkste uitdagingen is om inwoners en ondernemers te stimuleren zoveel mogelijk te kiezen voor de meest duurzame optie. Dit omvat niet alleen het bevorderen van duurzame reisopties en het vermijden van onnodige verplaatsingen, maar ook het ondersteunen van de overstap naar elektrische voertuigen en het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals waterstof.

Daarnaast willen we de impact van verkeersinfrastructuur op het milieu verminderen door verharding waar mogelijk te beperken en meer groen toe te voegen. Minder verharding helpt bij een betere waterafvoer en vermindert de opwarming van bebouwde gebieden. Het integreren van groen, zoals bomen en planten langs wegen, draagt bij aan een klimaatbestendige omgeving. Dit groen biedt verkoeling tijdens warme zomers, fungeert als waterbuffer bij hevige regenval, en versterkt de biodiversiteit in de openbare ruimte.

### Vanuit integrale visie werken aan mobiliteit

Het regionale verkeer- en vervoersplan voor de Hoeksche Waard dateert uit 2013 en is inmiddels verouderd. Het plan biedt onvoldoende antwoord op actuele maatschappelijke kwesties en houdt geen rekening met de huidige trends en innovaties. Daarom is een actualisatie en vernieuwing noodzakelijk.

Daarnaast heeft de gemeente een nieuwe lange termijnstrategie voor de fysieke leefomgeving ontwikkeld: de omgevingsvisie. Deze visie beschrijft op hoofdlijnen de koers hoe we als gemeente om willen gaan met de beschikbare ruimte, maar geeft niet overal antwoord op. Daarom is een gedetailleerd mobiliteitsplan nodig om deze visie verder uit te werken. Het uiteindelijke mobiliteitsplan moet resulteren in een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen, inclusief een financiële raming en planning.



Positie van het mobiliteitsplan in het gemeentelijk beleid



## 1.2 Totstandkoming

### Samen naar een nieuw mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan voor de Hoeksche Waard is ontwikkeld met actieve betrokkenheid van een breed scala aan belanghebbenden. Bewoners, ondernemers en andere betrokkenen zijn in elke fase van het proces geraadpleegd. Ook onze jongste inwoners, zoals de kinderburgemeester en de jeugdraad, hebben hun ideeën gedeeld over de toekomst van mobiliteit. De bijdrage van deze groepen is belangrijk, omdat zij dagelijkse ervaring hebben en direct belang hebben bij een goed werkend mobiliteitsstelsel. De wijze van participatie is bij de start van het traject (eind 2023) besproken en vastgesteld door de gemeenteraad in de vorm van een startnotitie. Een uitgebreid verslag van de participatie is opgenomen in de achtergrondrapportage.

Daarnaast heeft gedurende het hele proces een multidisciplinaire ambtelijke projectgroep van de gemeente de inhoud van de visie en het plan mede vormgegeven. Hierdoor zijn de relaties tussen mobiliteit en andere beleidsdomeinen, zoals duurzaamheid, wonen en zorg en welzijn goed beschermd.



*Impressie van een participatiebijeenkomst*

### Van de huidige situatie naar een visie voor de toekomst

Als basis voor het mobiliteitsplan is een situatieschets ontwikkeld die de huidige stand van zaken op het gebied van mobiliteit binnen de gemeente in beeld brengt. Deze situatieschets bestaat uit een combinatie van enquêteresultaten (wat vinden inwoners?), bestaand beleid en een analyse van allerlei mobiliteitsgegevens zoals over het gebruik van de verschillende wegen, fietspaden en OV-lijnen. Op basis van deze situatieschets en de doelstellingen van het mobiliteitsplan, die wij mede formuleerden naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten (zie volgende pagina), zijn strategische hoofdkeuzes gepresenteerd aan de gemeenteraad in het voorjaar 2024. De hoofdkeuzes die de gemeenteraad heeft vastgesteld vormen een belangrijke basis voor de koers van het mobiliteitsplan.

Deze koers hebben we vervolgens vertaald in sturingsprincipes en netwerken voor de verschillende vervoerwijzen (lopen, fiets, OV, auto- & vrachtverkeer, landbouwverkeer) en een visie voor mobiliteit op verschillende schaalniveaus (dorpen, dijken en buurtschappen, lokaal netwerk, regionaal netwerk). Dit onderscheid is gemaakt, omdat elk schaalniveau unieke mobiliteitsbehoeften en -uitdagingen met zich meebrengt:

- **Dorpen:** Verbetering van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van dorpen door de verkeersveiligheid te verhogen en de behoeften van voetgangers en fietsers centraal te stellen.
- **Dijken en buurtschappen:** Verbetering van de leefomstandigheden en veiligheid door verkeersoverlast te verminderen.
- **Lokaal niveau:** Verbetering van de verbindingen tussen de kernen door scherpere keuzes te maken in het netwerk.
- **Regionaal niveau:** Versterking van de regionale bereikbaarheid voor alle vervoersmodaliteiten.

Deze integrale aanpak zorgt voor een samenhangend en toekomstgericht mobiliteitsbeleid dat de diverse vraagstukken binnen de gemeente behandelt.

### 1.3 Beleidskader

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 vervalt de verplichting tot het opstellen van een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan. Gemeenten moeten hun mobiliteitsvisie nu vastleggen binnen de bredere kaders van de Omgevingswet. Dit betekent dat mobiliteit niet langer op zichzelf staat, maar een integraal onderdeel vormt van de omgevingsvisie, waarin alle ruimtelijke en beleidsmatige aspecten van de gemeente samenkomen.

In 2019 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie vastgesteld, waarin de ambities voor mobiliteit globaal zijn beschreven. Deze ambities worden momenteel verder uitgewerkt in beleidsplannen en visies, waaronder het mobiliteitsplan. Dit plan zal dan ook dienen als een belangrijke bouwsteen voor een toekomstige herziening van de omgevingsvisie.

In aansluiting op het mobiliteitsplan wordt er gewerkt aan een uitvoeringsprogramma. Dit programma vertaalt de visie uit het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen, inclusief een financiële raming en planning. Het uitvoeringsprogramma wordt onder de Omgevingswet vastgesteld als een programma en vormt een essentieel onderdeel van de implementatie van de mobiliteitsambities.

Naast de functie binnen de omgevingsvisie, dient het mobiliteitsplan ook als input voor de bredere Toekomstvisie 2040, die de gemeente in samenwerking met inwoners en experts ontwikkelt. Het mobiliteitsbeleid speelt hierbij een cruciale rol door de nadruk te leggen op duurzame en toegankelijke oplossingen die bijdragen aan de leefbaarheid en bereikbaarheid op de lange termijn.

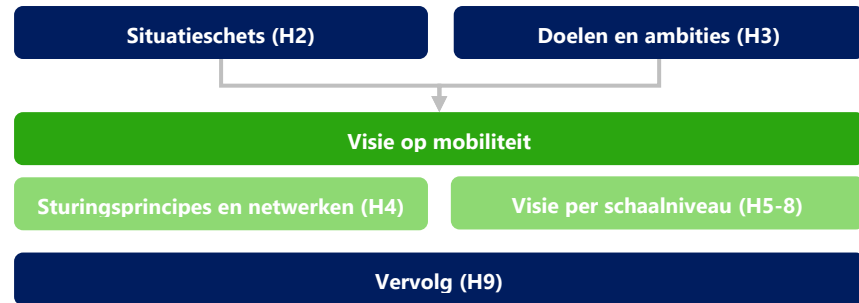
### 1.4 Leeswijzer

In dit document bespreken we eerst de huidige situatie (hoofdstuk 2) en de doelen en ambities voor de toekomst (hoofdstuk 3). Deze twee onderdelen vormen samen de basis voor onze mobiliteitsvisie, die we uiteenzetten in de hoofdstukken 4 tot en met 8.

In hoofdstuk 4 behandelen we de sturingsprincipes voor verschillende vervoersmodaliteiten en presenteren we de gewenste netwerken zoals we die voor ogen hebben in 2040. Dit hoofdstuk biedt een overzicht op hoofdlijnen.

Hoofdstukken 5 tot en met 8 geven vervolgens een gedetailleerde visie voor de aanpak op verschillende schaalniveaus, zoals dorpen, dijken en buurtschappen, het lokale netwerk en het regionale netwerk. Hierin wordt ingegaan op de specifieke aanpak per gebied.

Tot slot wordt in hoofdstuk 9 het verdere verloop van het mobiliteitsplan toegelicht.

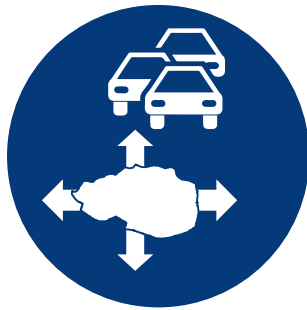




# 2 SITUATIESCHETS

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





### **AUTOBEREIKBAARHEID IS VOLDOENDE, KNELPUNTEN VRAGEN OM OPLOSSING**

De bereikbaarheid van, naar en binnen de Hoeksche Waard met de auto is over het algemeen voldoende dankzij de A29, de N217 en het uitgebreide wegennet binnen de gemeente. Bestemmingen in de zuidelijke Randstad en binnen de Hoeksche Waard zijn met de auto goed te bereiken. De verkeerdruk is de afgelopen jaren alleen flink toegenomen, en recente problemen, zoals werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug, laten zien hoe kwetsbaar de regionale bereikbaarheid kan zijn. Bovendien maakt het beperkte aantal verbindingen met omliggende regio's de Hoeksche Waard extra gevoelig voor verstoringen op deze routes.



### **FIETSGEBRUIK BLIJFT ACHTER OP HET LANDELIJK GEMIDDELDE**

In de Hoeksche Waard wordt minder gefietst dan gemiddeld. De afstanden tussen de dorpen zijn soms groot en fietsroutes over smalle dijkwegen met gemengd verkeer zorgen ervoor dat het niet altijd even prettig en veilig is om te fietsen. Daarnaast is de regionale bereikbaarheid niet optimaal: er zijn maar enkele vaste oeververbindingen naar buurgemeenten en de veerdiensten hebben beperkte vaartijden, waardoor ze niet altijd beschikbaar zijn.



### **GEMENGD VERKEER OP (SMALLE) DIJKWEGEN ZORGT VOOR AANTASTING VAN DE LEEFDAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID**

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



### **OV-BEREIKBAARHEID IS NIET OVERAL GOED, DIENSTREGELING ONDER DRUK**

De openbaar vervoerverbindingen in de Hoeksche Waard zijn voornamelijk gericht op Rotterdam. Hierdoor zijn de dorpen onderling en de omliggende gemeenten minder goed bereikbaar. Tegelijkertijd staat de dienstregeling onder druk door stijgende kosten, personeelstekorten en een afname van het aantal reizigers sinds de coronapandemie. In 2022 lag het aantal reizigers nog 10% onder het niveau van 2019, wat de instandhouding en verdere ontwikkeling van het huidige OV-netwerk bemoeilijkt. De uitdaging is om oplossingen te vinden die de bereikbaarheid verbeteren en het openbaar vervoer op lange termijn betrouwbaar maken.



### **BELANG VAN TOEGANKELIJKHEID (FYSIEK, MAAR OOK SOCIAAL) VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM NEEMT TOE**

Door een concentratie van openbaar vervoer op bepaalde lijnen wordt reizen voor ouderen moeilijker, wat de vraag naar alternatieve mobiliteitsdiensten zoals Wielewaal, Automaatje en WMO verhoogt. Dit leidt tot stijgende kosten en meer druk op bestaande voorzieningen. Daarbij rijst ook de vraag of alle ouderen voldoende bekend zijn met de digitale procedures en mogelijkheden die deze vervoerdiensten bieden. Daarnaast is op diverse plaatsen de kwaliteit van voetpaden en de dekking van het voetgangersnetwerk niet goed genoeg. Dit belemmert de mobiliteit van ouderen en beperkt hun vermogen om zelfstandig te reizen.



### **DRUKKE WEGEN DOOR DORPEN ZETTEN DE LEEFBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID ONDER DRUK**

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



---

### **HET MOBILITEITSSYSTEEM VAN DE HOEKSCHE WAARD SCOORT LAAG OP HET GEBIED VAN DUURZAAMHEID**

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



---

### **GOED BEREIKBARE BEDRIJVENTERREINEN BELANGRIJK VOOR HET VESTIGINGSKLIMAAT**

Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor het aantrekken van bedrijven en werknemers. Op dit moment is de toegang via de weg, met name via de N217 en de A29, redelijk, maar deze staat onder toenemende druk door verkeersdruk. De opkomst van grotere voertuigen, zoals Lange Zware Vrachtwagens (LZV's), zorgt er bovendien voor dat niet alle bedrijventerreinen meer toegankelijk zijn voor alle soorten voertuigen. Daarnaast zijn de OV-verbindingen naar bedrijventerreinen niet ideaal. Bussen stoppen vaak in nabijgelegen dorpen in plaats van direct bij de terreinen, waardoor het openbaar vervoer minder aantrekkelijk wordt. Ook is de verkeersveiligheid en infrastructuur op bedrijventerreinen nog niet overal op orde. Vooral voor fietsers en voetgangers is er veel ruimte voor verbetering.



---

### **EEN TOENAME VAN VERKEER LEIDT TOT BEREIKBAARHEIDSOPGAVEREN**

De komende jaren komt er meer verkeer op onze wegen. Dit komt door een combinatie van autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe woonwijken en bedrijven. Met name op (het middendeel van) de N217 en de aansluiting met de A29 wordt het naar verwachting een stuk drukker. Dit kan tijdens de ochtend- en avondspits grote vertragingen veroorzaken. Bij nieuwe projecten is nauw overleg tussen de gemeente en de provincie nodig om de verkeerseffecten te beheersen. Een belangrijk aandachtspunt is de toenemende druk op alternatieve routes, zoals sluisverkeer over dijk- en polderwegen.





# 3 DOELEN EN AMBITIES

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van onze samenleving en gaat over meer dan alleen het mogelijk maken om te kunnen verplaatsen van A naar B. Als we mobiliteit benaderen als een instrument voor positieve verandering, kunnen we ons concentreren op diverse doelen die niet alleen de mobiliteit of bereikbaarheid zelf verbeteren, maar ook de levenskwaliteit van mensen en de gezondheid van onze planeet bevorderen. Gegeven de situatieschets, de omgevingsvisie en de concrete opgaven zijn 5 hoofddoelen geformuleerd voor het mobiliteitsplan, met daaronder diverse subdoelen:





## MENS CENTRAAL

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



## VERKEERSVEILIG

Onze ambitie is om een verkeersveilige omgeving te creëren voor alle weggebruikers. We willen ervoor zorgen dat iedereen zich veilig voelt op de weg en dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen. Dit doen we door bewust rijgedrag te stimuleren, respect voor elkaar te bevorderen en te zorgen voor betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Ook richten we ons op het verminderen van risicofactoren zoals te hoge snelheden en afleiding tijdens het rijden, zodat weggebruikers zich aan de verkeersregels houden.



## BEREIKBAAR

Bereikbaarheid gaat verder dan alleen het verplaatsen van mensen en goederen. Het gaat ook om het verzekeren van toegang tot belangrijke voorzieningen, het bevorderen van een gezond economisch klimaat en het bieden van verschillende vervoersmogelijkheden, zodat iedereen kan komen waar die wil (inclusieve samenleving). Hiervoor streven we naar netwerken die goed om kunnen gaan met veranderingen en verstoringen, en die zorgen voor goede toegang tot belangrijke voorzieningen.



## AANTREKKELIJK

Om de leefbaarheid en het welzijn van de Hoeksche Waard te verbeteren zetten we in op het verminderen van geluids- en trillingoverlast door wegverkeer, het behouden en verbeteren van de landschappelijke kwaliteit van de gemeente en het versterken van levendige dorpen waar het prettig is om te verblijven. Ook zetten we ons in voor het verbeteren van het reactieve netwerk, om het aantrekkelijk te maken om een stuk te gaan fietsen of wandelen.



## DUURZAAM

We willen concrete stappen zetten om het mobiliteitssysteem te verduurzamen. Dit betekent het verminderen van schadelijke uitstoot door verkeer, het actief bijdragen aan klimaatverandering, het verminderen van onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en het aanmoedigen van het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmogelijkheden (lopen, fietsen, ov, deelmobiliteit, zero-emissie voertuigen). Ook stimuleren we thuiswerken en faciliteren we werkgelegenheid om de noodzaak van mobiliteit te verminderen.



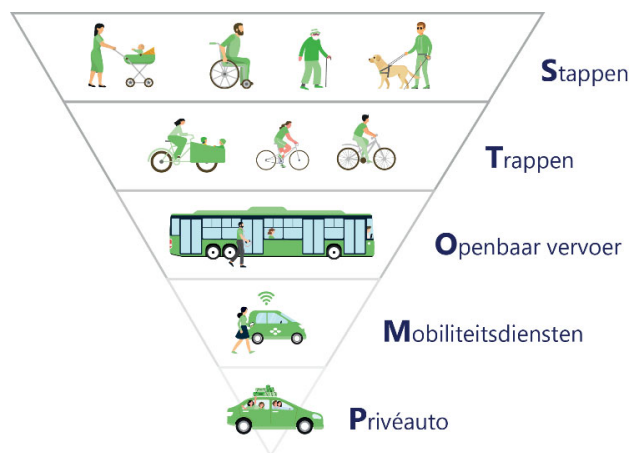
# 4 STURINGSPRINCIPES EN NETWERKEN

Hoeksche Waard streeft naar een goede bereikbaarheid om aantrekkelijk te blijven voor wonen, werken en ondernemen. Door veranderingen in mobiliteit en een toenemende verkeersdruk is er echter niet overal voldoende ruimte om het verkeer op dezelfde manier te beheren als voorheen. Daarom zijn aanpassingen noodzakelijk om mobiliteitsnetwerken te creëren die aansluiten bij de behoeften van alle gebruikers en modaliteiten. In dit hoofdstuk bespreken we de nieuwe sturingsprincipes voor mobiliteit en gaan we in op kwaliteitseisen die we stellen aan de netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer.

## 4.1 Een nieuwe blik op mobiliteit

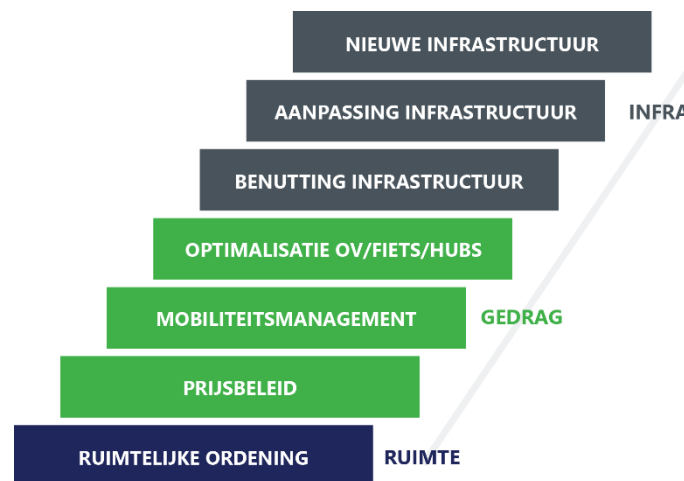
### Inzetten op actieve, gezonde en schone vervoerswijzen

De verkeersveiligheid en leefbaarheid staan onder druk door de overvloed aan gemotoriseerd verkeer. Om de leefbaarheid te verbeteren willen we dominante positie van gemotoriseerd verkeer terugdringen. Daarom zetten we in op het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto). Volgens dit ordeningsprincipe wordt bij de verdeling van de openbare ruimte eerst gekeken naar de ruimte voor voetgangers (Stappen), gevolgd door fietsers (Trappen), openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten zoals deelauto's, en als laatste de privéauto.



### Nieuwe infrastructuur als laatste stap

Het aanleggen van nieuwe wegen of andere infrastructuur is kostbaar en kan ingrijpend zijn voor het landschap en de omgeving. Daarom is het van belang te bepalen of dergelijke maatregelen echt nodig zijn of dat er alternatieve oplossingen beschikbaar zijn. Hiervoor hanteren we het principe van de Ladder van Verdaas. Door te beginnen op de onderste trede van de ladder en deze stapsgewijs te doorlopen, onderzoeken we eerst oplossingen die mobiliteit bij de bron aanpakken en om duurzame mobiliteit te bevorderen, en pas als laatste overwegen we de aanleg van nieuwe infrastructuur.



Ladder van Verdaas

**Ruimtelijke ordening** begint met het concentreren van nieuwe ontwikkelingen op goed bereikbare plekken. Dit helpt om lange ritten te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van woonwijken en bedrijventerreinen in de buurt van bestaand openbaar vervoer en bij bestaande hoofdwegen.

**Prijsbeleid** richt zich op het beïnvloeden van verkeersgedrag door financiële prikkels. Voorbeelden hiervan zijn het reguleren van parkeerplaatsen bij drukke locaties en het stimuleren van elektrisch rijden door laadpaalvoorzieningen.

**Mobiliteitsmanagement** bevordert slim reisgedrag door lokale reisinformatie te verbeteren via apps en digitale borden, en door fietsgebruik en carpoolen te stimuleren via campagnes.

De **optimalisatie van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en hubs** zorgt ervoor dat het aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van het openbaar vervoer en de fiets. Deze stap omvat het verbeteren van directe busverbindingen, het aanleggen van veilige en kwalitatieve fietspaden, en het creëren van multimodale overstappunten.

**Benutting van bestaande infrastructuur** omvat het efficiënt gebruiken van huidige wegen en systemen, zoals het implementeren van slimme verkeerslichten om de doorstroming te verbeteren.

Als deze maatregelen niet voldoende zijn, kan **aanpassing van de infrastructuur** nodig zijn, zoals het verbreden van wegen of het verbeteren van kruispunten om verkeersopstoppingen te verminderen.

Als laatste stap kan **nieuwe infrastructuur** worden aangelegd, zoals nieuwe wegen of bruggen, om afgelegen gebieden beter bereikbaar te maken en de verkeersdruk te verlagen.

## 4.2 Voetganger

Voetgangers krijgen volgens het STOMP-principe de hoogste prioriteit in de verdeling van de openbare ruimte. Omdat de behoeften per gebied verschillen, passen we het STOMP-principe niet overal op dezelfde manier toe, maar maken we onderscheid tussen drie typen gebieden:

- **A-Gebied: Centrumgebieden en locaties met veel voetgangers**  
Op plaatsen waar veel voetgangers samenkomen of veel kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, zoals in centrumgebieden, schoolomgevingen, speeltuinen en zorglocaties, hebben voetgangers de hoogste prioriteit. We zorgen voor een veilige en aantrekkelijke omgeving om te lopen, met voldoende ruimte voor ontmoeting en sociale interactie. Verkeersmaatregelen zoals verkeersdrempels, zebra's en autovrije zones worden ingezet om de veiligheid van voetgangers te waarborgen.
- **B-gebied: Woonwijken in dorpen**  
Bij de inrichting van openbare ruimtes in woongebieden moeten voldoende brede en toegankelijke voetpaden aanwezig zijn voor voetgangers. Daarnaast is het essentieel om de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren, zodat alle inwoners, inclusief mensen met mobiliteitsbeperkingen, deze gemakkelijk kunnen bereiken. Op bedrijventerreinen richten we ons op het verbeteren van voetgangersvoorzieningen, met speciale aandacht voor de toegang vanaf bushaltes en de inrichting van interne looproutes.
- **C-gebied: Buitengebied**  
Op wegen in het buitengebied ontbreekt vaak de ruimte voor vrijliggende wandelpaden, terwijl fietspaden soms te smal zijn voor gedeeld gebruik door voetgangers en fietsers. Langs de wegen in het buitengebied gaan we niet standaard voetpaden aanleggen, wel onderzoeken we mogelijkheden om bijvoorbeeld ommetjes vanuit dorpen en buurtschappen te faciliteren.

### 4.3 Fiets

Gemeente Hoeksche Waard streeft ernaar dat zowel de voorzieningen binnen de eigen gemeente 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. We onderscheiden 4 typen fietsroutes, elk met specifieke functie- en kwaliteitseisen.

- **Regionale doorfietsroutes**

Regionale doorfietsroutes verbinden ons met de grote steden in de regio, zoals Rotterdam en Dordrecht. Ze zijn uitgevoerd in asfalt, extra breed, voorzien van duidelijke bewegwijzering en voor zover mogelijk vrijliggend. Bovendien maken ze gebruik van vaste oeververbindingen.

- **Utilitair netwerk**

Het utilitair netwerk bestaat uit belangrijke fietsroutes naar werk, school en winkels. Deze routes zijn meestal gescheiden van auto's, maar als dat niet kan, delen fietsers de weg. Voorwaarden hiervoor zijn een beperkte verkeersintensiteit, veilige snelheid en vermijding van landbouwroutes.

- **Verbindend netwerk**

Het verbindend netwerk koppelt dorpen die maximaal 7,5 kilometer van elkaar liggen en vormt een aanvulling op het utilitaire netwerk. Door het lagere gebruik gelden er minder strenge eisen voor de inrichting. Deze routes lopen vaak over wegen met gemengd verkeer.







- **Recreatief netwerk**

Het recreatieve fietsnetwerk moet voor een brede doelgroep aantrekkelijke, afwisselende en veilige fietsroutes bieden om het landschap en de gemeente te kunnen beleven. De eisen voor recreatieve fietsroutes zijn minder strak, gezien er uiteenlopende wensen en doelgroepen zijn en de routes zich aan passen aan het gebied waar ze doorheen lopen.





**Legenda**

-  Regionale doorfietsroute
-  Utilitair netwerk
-  Ontbrekende schakels utilitair netwerk (indicatief)
-  Verbindend netwerk
-  Recreatief netwerk
-  Ontbrekende schakels recreatief netwerk (indicatief)

## 4.4 Openbaar vervoer

De Hoeksche Waard is een uitgestrekte gemeente met gebieden waar relatief weinig inwoners wonen. Hierdoor is het niet haalbaar om overal hoogfrequent openbaar vervoer aan te bieden. Daarom hanteren we in ons plan 3 kwaliteitsniveaus, elk afgestemd op specifieke gebieden binnen de gemeente. Naast de buslijnen willen we ook zorgen voor een goede verbinding met de trein- en metrostations in de omgeving (Dordrecht, Barendrecht en Zuidplein)

- **R-net**

De Hoeksche Waard wordt via R-net verbonden met Rotterdam en Goeree-Overflakkee. De hoogwaardige en toegankelijke bussen van R-net rijden vaker en stoppen bij minder haltes, wat niet alleen de reistijd verkort maar ook het comfort voor de passagiers aanzienlijk verhoogd. Bij R-net haltes zijn goede stallingsvoorzieningen aanwezig voor fietsen. Daarbovenop zijn bij de haltes A29/Molendijk en Busstation Heinenoord ook parkeerplekken voor de auto beschikbaar, waardoor ze als hub fungeren voor reizigers die vanuit omliggende gebieden komen.

- **Reguliere bussen (streekbussen)**

Voor de bereikbaarheid van de grote dorpen en de onderlinge verbindingen zijn reguliere buslijnen voorzien. Deze streekbussen zorgen voor een betrouwbare en frequente verbinding tussen de belangrijkste kernen, waardoor inwoners eenvoudig toegang hebben tot lokale voorzieningen en belangrijke bestemmingen.

- **Buurtbussen en aanvullend vervoer**

Voor gebieden met lagere bevolkingsdichtheid en specifieke doelgroepen zetten we in op buurtbussen en aanvullende mobiliteitsdiensten zoals scholierenvervoer en vrijwilligersdiensten zoals Wielewaal en Automaatje. Hierdoor hebben mensen in deze gebieden ook toegang tot noodzakelijke diensten, sociale activiteiten en medische voorzieningen.



R-net



Reguliere bussen



Buurtbus





**Legenda**

-  R-Net
-  Streekbussen
-  P+R / hub

## 4.5 Auto & vrachtauto

Een goed ingerichte wegenstructuur volgens een heldere hiërarchie zorgt ervoor dat verkeer op een veilige en efficiënte manier kan worden afgewikkeld over wegen die daarvoor geschikt zijn. We onderscheiden 5 wegtypen.

- **Stroomwegen**  
De stroomwegen, zoals de A29, zijn bedoeld om grote stromen doorgaand verkeer snel en efficiënt te verwerken. Op deze wegen geldt een snelheidslimiet van 100 km/u tot 130 km/u en zijn meestal geschikt voor LZV's en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- **Hoofdwegen**  
De hoofdwegen zijn de doorgaande verbindingen op het eiland. Ze vormen een vorkstructuur, met de N217 als centrale oost-westverbinding. Deze wegen hebben meestal een snelheidslimiet van 80 km/u en zijn doorgaans ook geschikt voor LZV's en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- **Secundaire wegen**  
Doordat het hoofdwegennet een vorkstructuur heeft (en geen complete ringstructuur), blijven sommige wegen als verbindende schakel fungeren. Afhankelijk van de inrichting kunnen deze secundaire wegen beperkt zijn tot enkel autoverkeer of ook vrachtverkeer toelaten.
- **Kernontsluitingen**  
De kernontsluitingen zorgen voor de verbinding tussen de hoofdwegen en de dorpen en bedrijventerreinen. Op deze wegen zit doorgaans geen regionaal doorgaand verkeer meer.
- **Overige wegen**  
De overige wegen omvatten de tussenliggende wegen die niet tot de andere wegtypen behoren. Ze spelen geen hoofdrol in het netwerk en zijn bedoeld voor verkeer met een bestemming in de directe omgeving, zoals woonwijken, lokale bedrijven of agrarische percelen.





**Legenda**

-  Stroomweg
-  Hoofdwegen
-  Secundaire wegen
-  Kernontsluiting

## 4.6 Landbouwverkeer

De Hoeksche Waard is van oudsher een landbouwgemeente en tot op de dag van vandaag speelt landbouw een grote rol in de gemeente. De Hoeksche Waard is de grootste landbouwgemeente van Zuid-Holland en landbouw is dan ook beeldbepalend in het landschap van de Hoeksche Waard.

Landbouw gaat vanzelfsprekend gepaard met landbouwverkeer; agrariërs bewerken hun land met machines en de gewassen moet vervoerd worden richting verwerkingslocaties. Landbouwvoertuigen zijn in de loop der jaren steeds groter geworden, wat bijdraagt aan (gevoel van) verkeersonveiligheid of hinder in woonomgevingen en op dijkwegen. Daarom is het belangrijk om het landbouwverkeer een zo goed en duidelijk mogelijke plek op het wegennet te geven. We onderscheiden hiervoor twee typen wegen:

- **Landbouwnetwerk**

Het regionale landbouwnetwerk, dat in 2018 door Tridee in samenwerking met de landbouwsector is opgezet, vormt de basis voor het gewenste landbouwnetwerk. Dit netwerk is gebaseerd op de meest gebruikte routes voor doorgaand landbouwverkeer en is afgestemd op het huidige gebruik. Het doel van dit netwerk is om de doorgaande verkeersstromen te laten rijden op wegen die daar geschikt voor zijn. Rond Strijen en Klaaswaal is het eerdere landbouwnetwerk geoptimaliseerd.

- **Fijnmazige ontsluiting van percelen**

Buiten het regionale landbouwnetwerk rijden landbouwvoertuigen ook over andere wegen. Verspreid over de hele gemeente liggen landbouwpercelen die agrariërs regelmatig moeten bereiken. Op veel wegen rijdt geen doorgaand landbouwverkeer, maar enkel verkeer dat naar de percelen gaat. Het is belangrijk dat alle percelen goed bereikbaar blijven voor agrariërs en hun voertuigen. Tegelijkertijd moet de ontsluiting zo worden ingericht dat hinder voor andere weggebruikers en inwoners beperkt blijft.

Landbouwnetwerk



Fijnmazige ontsluiting





**Legenda**  
— Landbouwnetwerk



# 5 AANTREKKELIJKE DORPEN

De ontmoetings- en verblijfsfunctie in dorpen staat onder druk rond wegen met veel gemotoriseerde verkeer die door woongebieden gaan. Dit leidt tot slechte oversteekbaarheid, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Om een aantrekkelijke woonomgeving te creëren waar mensen graag verblijven en zich veilig voelen, zetten we ons in om de verkeersveiligheid te verbeteren en de behoeften van voetgangers en fietsers centraal te stellen. We doen dit door de snelheid te verlagen, doorgaand verkeer te weren en bij de inrichting van wegen en openbare ruimte voetgangers en fietsers centraal te stellen. Zo creëren we een aantrekkelijke, veilige en leefbare omgeving waar inwoners en bezoekers met plezier kunnen bewegen en verblijven.

## 5.1 Een verkeersveilige omgeving

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema binnen de gemeente. Drukke wegen zonder goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers zorgen voor onveilige situaties en/of een onveilig gevoel. Daarom zetten wij ons in voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit doen we zowel door middel van infrastructurele maatregelen als door het bevorderen van gedragsverandering.

### We zetten versneld in op de herinrichting duurzaam veilig

We willen de wegen binnen de gemeente versneld herinrichten volgens de Duurzaam Veilig filosofie. In 2022 hebben we een nieuwe wegencategorisering opgesteld (zie achtergrondrapportage), waarbij wegen zijn ingedeeld op basis van functie, gebruik, snelheidslimiet en omgeving. Deze categorisering vormt de basis voor het ontwerp en de inrichting van wegen.

Op dit moment voldoen diverse wegen nog niet aan deze categorisering. De herinrichting van wegen is gekoppeld aan regulier beheer en onderhoud, waarbij elke straat gemiddeld eens in de 30 of 40 jaar wordt aangepakt. Vaak beperkt dit zich tot noodzakelijk onderhoud zonder herziening van het ontwerp. Daarom willen we onveilige wegen versneld inrichten volgens de nieuwe wegencategorisering en duurzaam veilig. We gaan in kaart brengen waar de grootste knelpunten liggen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze wegen zullen we prioriteit geven in de herinrichting volgens de Duurzaam Veilig filosofie. Hierbij houden we rekening met het feit dat niet

alle wegen voldoende ruimte bieden om de richtlijnen volledig te volgen. Waar ruimte beperkt is, zullen we keuzes maken en kunnen afwijkingen van de richtlijnen noodzakelijk zijn. Hierbij zorgen we dat de wegen toegankelijk blijven voor nood- en hulpdiensten.



Voorbeelden van wegen die ingericht zijn volgens duurzaam veilig.

## We benutten het nieuwe 30 als kans om verkeersveiligheid te verbeteren

Binnen de bebouwde kom zijn er ook veel 'grijze wegen', waarbij de functie niet duidelijk is (verkeersfunctie of verblijven/wonen) en waar vaak onvoldoende ruimte is voor een veilige 50 km/u inrichting. Denk aan drukke winkelstraten waar auto's en voetgangers elkaar kruisen, of 50 km/u wegen zonder aparte fietspaden zoals de centrale as in Numansdorp. We willen de snelheid op deze wegen verlagen naar 30 km/u om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Dit vereist echter meer dan alleen het plaatsen van een bord; het vraagt om een veilige en geloofwaardige weginrichting passend bij het gebruik van de weg.

Om wegen met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie geschikt te maken voor 30 km/u, hebben het ministerie en CROW een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30). In de onderstaande figuur wordt uitgelegd hoe dit wegtype verschilt van andere wegtypen en hoe we dat inpassen in de categorisering van wegen binnen de bebouwde kom.



Overzicht van de verschillende wegencategorieën. Links zonder de toepassing van GOW30 en rechts met.



Voorbeeld van een GOW30 inrichting (Maliesingel, Utrecht)

Om te bepalen welke straten geschikt zijn voor een aanpassing van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u, maken we gebruik van het landelijke afweegkader '30 km/h als leidend principe' (zie bijlage). In dit kader worden de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie tegen elkaar afgewogen, waarbij de doorstroming van het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten in de overweging worden meegenomen. Het is zeker niet de bedoeling alle 50km-wegen aan te passen, er blijft behoefte aan 50km-wegen voor de bereikbaarheid en doorstroming. Wegen die op een veilige manier als 50km/u ingericht zijn/kunnen worden, blijven 50km/u.

## We zetten ons in voor verkeersveilige schoolomgevingen

Kinderen zijn kwetsbaar en het is belangrijk dat ze op een veilige manier naar school kunnen gaan. Een schoolomgeving die rekening houdt met de fouten en onvoorspelbaarheid van kinderen is daarom essentieel. Om schoolomgevingen veiliger te maken, kan het helpen om soms straten autovrij of autoluw te maken en de snelheid te beperken tot 15 km/uur. Een herkenbare weginrichting draagt ook bij aan een veilige omgeving. Een bijkomend voordeel is dat, wanneer schoolomgevingen veilig zijn, ouders en kinderen er eerder voor kiezen om



lopend of fietsend naar school te gaan. Dit draagt bij aan de verkeerservaring van kinderen en helpt hen op jonge leeftijd om veilig te leren bewegen in het verkeer. Daarom onderzoeken we – samen met scholen - de mogelijkheden om schoolomgevingen veiliger te maken. Onze inspanningen richten zich zowel op infrastructurele verbeteringen als op bewustwordingscampagnes.

### **Betere voorzieningen voor voetgangers en fietsers op bedrijventerreinen**

Op sommige bedrijventerreinen zijn er geen goede fiets- en wandelpaden, waardoor voetgangers en fietsers zich onveilig kunnen voelen en kwetsbaar zijn. Dit zal voor ieder bedrijventerrein anders zijn, op terreinen met weinig verkeer wordt dit anders ervaren dan op terreinen met veel verkeer. Dit heeft ook invloed op het gebruik van het openbaar vervoer, omdat werknemers die verderop bij haltes in- en uitstappen vaak dezelfde wegen moeten gebruiken als vrachtwagens, omdat er geen veilige alternatieven zijn. Daarom zetten wij ons in om de voorzieningen voor voetgangers en fietsers op bedrijventerreinen – in samenspraak en samenwerking met ondernemers - te verbeteren.

### **We bekijken de mogelijkheden om de komgrenzen te optimaliseren**

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, willen we de bebouwde komgrenzen uniformer inrichten. Hierdoor wordt het duidelijker wanneer de bebouwde kom begint en de snelheidslimiet verandert. Dit helpt weggebruikers beter te anticiperen en hun gedrag aan te passen naar de omgeving en andere weggebruikers. Bovendien bekijken we of we de komgrenzen op bepaalde plekken kunnen verplaatsen om ze beter aan te laten sluiten op de omgeving.

### **We zetten extra in op gedragsverandering**

Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen, zetten we naast infrastructurele maatregelen ook in op gedragsverandering. We streven ernaar de bewustwording van verkeersrisico's te vergroten en mensen te stimuleren respectvoller en veiliger te rijden. Daarom richten we ons op gedragsverandering door middel van gerichte bewustwordingscampagnes en educatieve programma's.



*Verkeersplein om kinderen te leren veilig aan het verkeer deel te nemen*

Dit doen we onder andere via het Meerjaren Programma Verkeersveiligheid, waarin we verkeerseducatie voor diverse doelgroepen aanbieden. In nauwe samenwerking met de politie, scholen, werkgevers en verkeersveiligheidsorganisaties vergroten we de bewustheid van de risico's van asociaal rijgedrag en de impact daarvan op anderen. Aanvullend zetten we samen met de politie in op gerichte handhavingsacties, zoals snelheidscontroles op risicolocaties. Ook onderzoeken we mogelijkheden om onze BOA's meer bevoegdheden voor verkeershandhaving te geven.

## **5.2 Aantrekkelijk voor duurzaam verplaatsen**

### **We stellen de voetganger centraal in centrum- en winkelgebieden**

We willen de voetganger en fietser meer ruimte geven in de centrum- en winkelgebieden door bredere trottoirs, aangename zitplekken en meer fietsparkeerplaatsen te creëren. Dit maakt de gebieden aantrekkelijker en veiliger, en bevordert duurzame mobiliteit. Volgens het STOMP-principe is de auto te gast en zullen automobilisten zich moeten aanpassen, zowel qua routes als bij het parkeren.

### We zorgen voor goede wandel- en fietsverbindingen naar scholen, voorzieningen en bushaltes

Om duurzame verplaatsingen te bevorderen, richten we ons op het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers volgens de gestelde kwaliteitseisen. Dit betekent veilige, goed verlichte wandel- en fietspaden die verbindingen bieden naar onder anderen naar scholen, bushaltes, zorgvoorzieningen en sportvoorzieningen. Daarnaast realiseren korte doorsteken en verbindingroutes, om ervoor te zorgen dat voetgangers en fietsers snel en gemakkelijk hun bestemming kunnen bereiken.

### We zetten in op het STOMP principe bij nieuwbouw en herinrichting

Om duurzame vervoerswijzen in de Hoeksche Waard beter te faciliteren, passen we het STOMP-principe toe bij het ontwerp van nieuwe en herinrichting van bestaande woonwijken (zie ook alinea 4.1). Dit houdt in dat we bij de opzet van een wijk eerst kijken naar de voetganger (Stappen), dan de fiets (Trappen), gevolgd door openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten zoals bijvoorbeeld deelauto's, en als laatste de privéauto. Het STOMP-principe passen we toe door in elke fase van de gebiedsontwikkeling telkens vijf opeenvolgende stappen te doorlopen:

- **Stappen:** hoe zorgen we voor voorzieningen op loopafstand en aantrekkelijke looproutes en verblijfsruimtes voor verschillende doelgroepen?
- **Trappen:** hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen met de fiets bereikbaar zijn? Hoe zorgen we voor directe en comfortabele fietsroutes?
- **Openbaar vervoer:** hoe sluiten we een gebied aan op het ov-netwerk?
- **Mobiliteitsdiensten:** welke mobiliteitsdiensten bieden we aan? Komen er hubs, en waar?
- **Privéauto:** moet het gebied bereikbaar zijn voor privéauto's? En op welke manier? Wat betekent dat voor parkeervoorzieningen?

### We verbeteren de fietsparkeervoorzieningen

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen van belang. Er wordt daarom ingezet op voldoende fietsparkeerplaatsen op locaties zoals sportcomplexen en winkelgebieden. Daarnaast creëren we extra fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes om zo de combinatie van fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Dit zal reizigers aanmoedigen om hun auto te laten staan en gebruik te maken van duurzamere vervoersopties.

### We zorgen voor genoeg laadpalen voor elektrische voertuigen

Steeds meer mensen stappen over op elektrische vervoermiddelen, en ook in de Hoeksche Waard neemt het aantal gebruikers snel toe. Door prognose- en plankaarten op te stellen, krijgen we inzicht in waar de vraag naar laadpalen zal ontstaan. Om aan deze vraag te voldoen, werken laadpaalbedrijven samen met de gemeente om een compleet netwerk van laadpalen te maken. Daarnaast worden er beleidsregels opgesteld om het gebruik van deze laadpalen goed te reguleren.



Voorbeeld van een publieke laadplek.



# 6 LEEFBARE DIJKEN EN BUURTSCHAPPEN

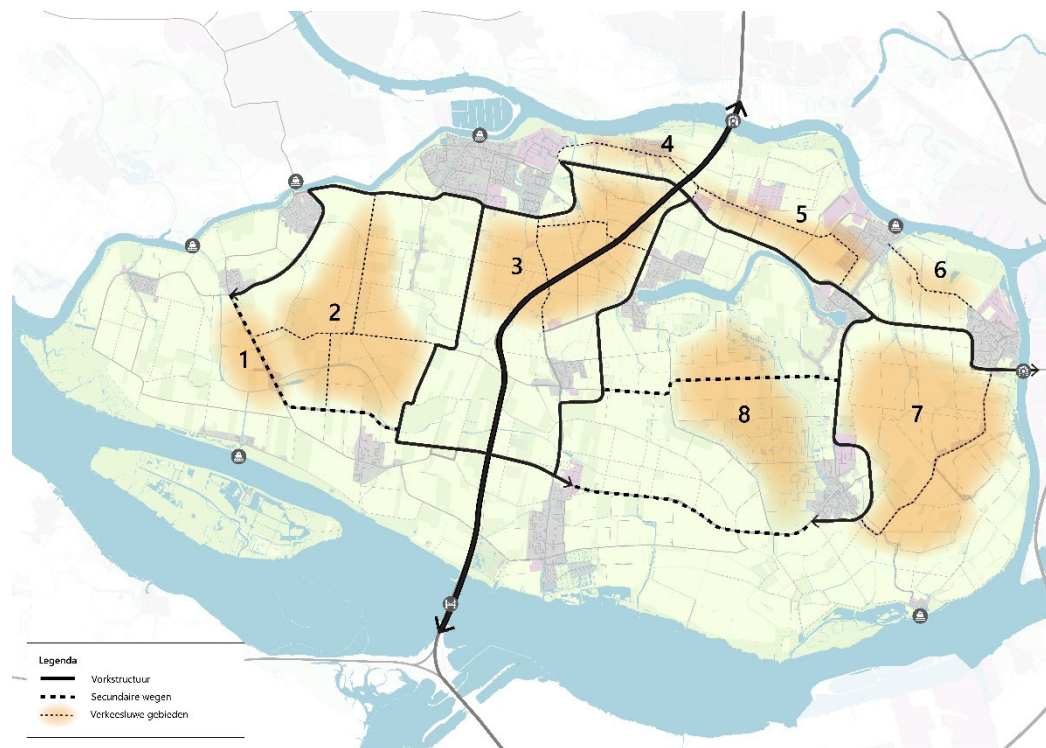
Bewoners van dijken en buurtschappen ervaren op diverse plekken overlast door het aanhoudende zware en doorgaande verkeer, inclusief sluipverkeer dat wegen door het buitengebied gebruikt. De combinatie van verkeersdruk, hardrijdende voertuigen en zware voertuigen resulteert in trillingen en geluidsoverlast, wat de levenskwaliteit van de bewoners negatief beïnvloedt en kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarbij komt dat parkeren op de dijk door bewoners, de uitritten die daar op uitkomen, en de beperkte ruimte om al deze functies te faciliteren, bijdragen aan de problematiek. Om deze kwesties aan te pakken, introduceren we verkeersluwe gebieden waarin de focus ligt op het verminderen van verkeer dat er geen bestemming heeft, het bevorderen van een veilige en rustige leefomgeving voor de bewoners, en het creëren van aantrekkelijke en veilige fietsroutes.

## 6.1 Verkeersluwe gebieden

Uit de vergelijking van de huidige situatie met de gewenste verkeersomstandigheden zijn verschillende gebieden geïdentificeerd waar maatregelen nodig zijn om het verkeer te verminderen. Hierbij is bewust gekozen voor gebieden, omdat we de ervaren problemen op de ene dijk niet willen verschuiven naar een andere dijk. Er moet dus voor het gehele gebied een passende aanpak zijn zodat het autoverkeer zoveel mogelijk rijdt op de wegen die daar geschikt voor zijn, en er in het gebied leefbare woongebieden en veilige fietsroutes zijn. We zetten in op de volgende verkeersluwe gebieden:

1. Zuidwest: Sluisjesdijk-Zwartsluisje
2. Zuidzijde & Zinkweg
3. Stougjesdijk en omgeving
4. Goidschaloord
5. Blaaksedijk
6. Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel
7. Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats
8. 't Oudeland van Strijen

Hierna volgt een uitleg van de stapsgewijze aanpak die we volgen om deze gebieden aan te pakken. De strategie per gebied is terug te vinden in de achtergrondrapportage.

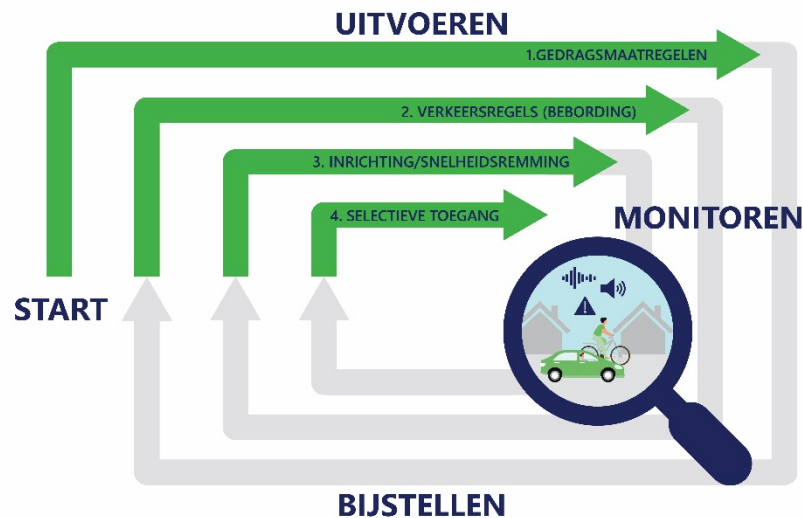


Overzicht van de voorziene verkeersluwe gebieden

## 6.2 Stapsgewijze aanpak voor verkeersluwe gebieden

De uitdaging om de leefbaarheid en veiligheid langs bewoonde dijken en in buurtschappen te verbeteren is aanzienlijk en vereist maatwerk. Elke locatie heeft unieke knelpunten, oorzaken en mogelijke oplossingen, waardoor een uniforme aanpak veelal niet mogelijk is.

We hanteren daarom een stapsgewijze aanpak waarbij op korte termijn op veel plekken tegelijk maatregelen kunnen worden genomen. We beginnen met eenvoudige en snelle maatregelen, zoals gedrags- en communicatiemaatregelen en lokale kleinschalige maatregelen. Tegelijkertijd gaan we de situatie monitoren en evalueren. Als de tot dan genomen maatregelen nog niet het gewenste effect hebben, schalen we op naar ingrijpendere opties, zoals extra snelheidsbeperkende maatregelen of het afsluiten van wegen voor gemotoriseerd verkeer of bepaalde doelgroepen.



### Stap 1: Gedragsmaatregelen

Een veel gehoorde klacht is het rijgedrag en de snelheid van weggebruikers. Om het omgevingsbewustzijn van weggebruikers te vergroten, stellen we als eerste stap kleinschalige gedragsmaatregelen voor. Deze maatregelen zijn kosteneffectief en kunnen snel worden geïmplementeerd, maar zullen naar verwachting niet alle problemen volledig oplossen. Denkbare maatregelen zijn onder andere:

- Verbeterde bebording en markering
- Bewustwordingscampagnes (in de lokale krant, en langs de weg)
- Gebruik van snelheidsdisplays (zoals smileys)

### Stap 2: Verkeersregels (bebording)

Als tweede stap overwegen we aanpassingen van verkeersregels, waarvoor doorgaans verkeersbesluiten nodig zijn die voldoen aan juridische eisen en voorschriften. Dit omvat onder andere het verlagen van de maximumsnelheid op bebouwde dijken van 50 km/u naar 30 km/u (mits deze geen belangrijke verkeersfunctie hebben en geen onderdeel uitmaken van het hoofdwegennet/vorkstructuur). Daarnaast willen we de verkeersstromen beter scheiden door middel van circulatormaatregelen. Dit houdt in dat we verplichte rijroutes zullen instellen met behulp van bebording. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat op bepaalde wegen uitsluitend auto's zijn toegestaan, terwijl vrachtwagens van deze routes worden uitgesloten.

Andere mogelijke ingrepen die we overwegen zijn:

- Invoeren van een inhaalverbod op smalle dijken.
- Plaatsen van adviessnelheden op locaties met verhoogd veiligheidsrisico, om weggebruikers te attenderen op naderende risicosituaties.

### Stap 3: Inrichting/snelheidsremming

In de praktijk blijkt dat enkel een bord plaatsen vaak niet voldoende om het gedrag van alle weggebruikers te veranderen. Dit komt mede doordat de inrichting en omgeving van de weg niet altijd strookt met de verwachting van de weggebruiker en de snelheidslimiet. Door verschillende factoren, zoals een breed wegbeeld met bebouwing aan slechts één zijde, asfalt en beperkte snelheidsremmers. Hierdoor ervaren weggebruikers het niet als vanzelfsprekend om 30 km/u te rijden. Om 30 km/u geloofwaardig te maken is het dan ook van belang dat er een duidelijke verandering in de omgeving waarneembaar is. Daarom willen we als derde stap aan de slag met aanpassingen in de inrichting zoals een andere bestrating, wegversmallingen en bebouwingskenmerken die de omgeving visueel smaller en afwisselender maken. Bij het plaatsen van deze snelheidsremmers houden we rekening met landbouwverkeer dat gebruik moet kunnen maken van de weg, zodat deze geen obstakel vormen.



*Voorbeeld van een duidelijke verandering in de omgeving door middel van een wegversmalling, afwisselende bestrating en natuurlijke elementen langs de weg.*

### Stap 4: Afsluiting/selectieve toegang

Met selectieve toegangsmaatregelen kunnen we nog verder gaan en op een meer dwingende manier zorgen dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de dijkwegen verbeterd. Door afsluitingen of selectieve toegang kunnen we er namelijk voor zorgen dat mensen de gewenste route volgen en geen gebruik maken van de wegen waar we dit verkeer niet willen hebben. Hierbij kan zowel gestuurd worden op doelgroep als op periode (bijvoorbeeld in de spits).

Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

- Elektronisch doseerpunt: met extra wachttijd voor niet-bestemmingsverkeer
- Landbouwsluis: niet toegankelijk voor regulier auto- en vrachtverkeer
- 'Digitale' afsluiting: permanente camerahandhaving met kentekenherkenning en ontheffingenbeleid (wie mag nog wel door?)

Aangezien dit ingrijpende maatregelen zijn zien we deze als een laatste middel dat ingezet kan worden wanneer we met eerdere maatregelen niet het gewenste effect kunnen bereiken. Randvoorwaarden hierbij is dat er acceptabele alternatieven moeten zijn voor de huidige gebruikers en dat de maatregel juridisch houdbaar en handhaafbaar is.

### Monitoring en evaluatie

Voor de stapsgewijze aanpak is een monitorings- en evaluatieprogramma nodig. Hiervoor willen we in elk van de gebieden metingen uitvoeren om de stand van zaken te monitoren, zoals metingen van de verkeersintensiteit, snelheid, en de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld het aantal verkeersongevallen). Daarnaast is het ook wenselijk om periodiek de beleving van bewoners te peilen om te zien of bewoners gaandeweg vinden en/of ervaren dat de verkeerssituatie verbeterd en daarmee de leefbaarheid en veiligheid. Een mogelijke aanpak is het ontwikkelen van een standaard enquête die periodiek wordt uitgezet. Deze tevredenheidspeilingen bieden waardevolle inzichten, waarop gerichte acties kunnen worden ondernomen om verdere verbeteringen door te voeren.



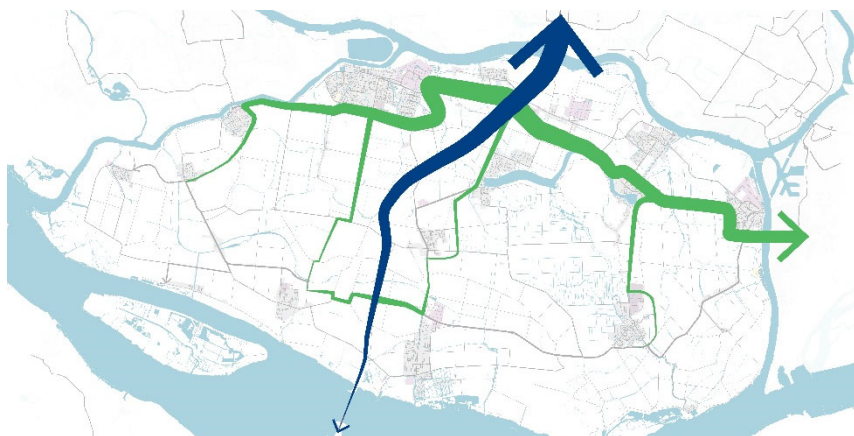
# 7 EEN VERBONDEN BUITENGEBIED

De Hoeksche Waard is een groot gebied met een uitgebreid netwerk van (dijk- en polder)wegen. Dit uitgestrekte wegennet maakt het mogelijk om op veel verschillende manieren van A naar B te reizen, maar het leidt ook tot hinder voor fietsers en bewoners van deze wegen. Bovendien zijn deze wegen niet altijd optimaal ingericht om al dit gemengde verkeer (fietsers, auto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen) op een veilige manier af te wikkelen. Daarom zetten we in om verkeer zo veel mogelijk te leiden naar wegen die daarvoor bedoeld zijn en om veilige en aantrekkelijke fietsroutes te creëren. Daarnaast streven we naar toegankelijk publiek vervoer zodat de gemeente ook voor diegenen die niet met de auto of fiets kunnen reizen toegankelijk blijft.

## 7.1 Verkeer op wegen die daarvoor bedoeld zijn

### We zorgen voor voldoende capaciteit op de hoofdwegen

De hoofdwegen in de Hoeksche Waard zijn de belangrijkste routes op het eiland. Ze vormen een vorkstructuur die de verbinding legt tussen de A29 en de grotere kernen. Om te voorkomen dat verkeer gaat sluipen over wegen die daar niet voor bedoeld zijn, zetten we ons actief in voor voldoende capaciteit op de hoofdwegen. Dit is niet alleen van belang voor de bereikbaarheid van inwoners en bedrijven, maar zorgt er ook voor dat nood- en hulpdiensten de verschillende delen van de gemeente vlot en gemakkelijk kunnen bereiken. Aangezien de provincie en waterschap medeverantwoordelijk zijn voor het beheer van deze wegen, werken we nauw met hen samen met om knelpunten op deze wegen aan te pakken.



Vorkstructuur (groen) als verbinding tussen de A29 (blauw) en de grotere kernen

### We maken onderscheid in wegen met en zonder verkeersfunctie

Door de vorkstructuur van ons hoofdwegennet maakt gebiedsvreemd verkeer gebruik van wegen buiten deze structuur om lange omrijdroutes te vermijden. Hoewel we dit niet volledig kunnen voorkomen, willen we wel een bewuste keuze maken op welke wegen we dit wel en niet toestaan en de inrichting hier ook op aanpassen. Daarom maken we onderscheid naar 2 typen wegen: secundaire wegen, waar enige mate van gebiedsvreemd verkeer is toegestaan, en wegen die voor enkel bestemmingsverkeer.

- De secundaire wegen worden zo ingericht dat ze verkeer op een veilige manier kunnen verwerken. Om te zorgen dat dit voor zo min mogelijk overlast zorgt kan dit kan betekenen dat we ervoor kiezen om deze wegen alleen open te stellen voor autoverkeer en niet voor vrachtverkeer. De maximumsnelheid op deze wegen blijft 60 km/u, en we streven ernaar doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken.
- Op de overige wegen ligt de nadruk op het creëren van een veilige en rustige omgeving voor lokaal bestemmingsverkeer. Wegen met een verhoogde kans op gebiedsvreemd verkeer maken we verkeersluw (zie ook alinea 6.1 en 6.2).

Door dit onderscheid en de bijbehorende maatregelen hopen we de balans te vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, en het verkeer op een veilige en verantwoorde manier te verdelen over ons wegennet.



### We sturen met de inrichting van de wegen

Dijkwegen buiten de bebouwde kom worden vaak gestandaardiseerd ingericht voor een snelheidslimiet van 60 km/u, met geasfalteerde wegen en soms fietssuggestiestroken in zwart of rood asfalt. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, worden traditionele verkeerstechnische maatregelen zoals verkeersdrempels, versmallingen, paaltjes en verkeersborden toegepast. Hoewel deze maatregelen soms effectief zijn, kunnen ze ook leiden tot frequent remmen en optrekken van auto's, schade aan bermen door gebrek aan passeerruimte en trillingen in nabijgelegen huizen.

Een alternatieve aanpak, genaamd "Natuurlijk Sturen", maakt gebruik van diverse landschapselementen zoals brugleuningen, hekjes, struiken, bloemrijke bermen en verschillende kleuren verharding om de omgeving visueel smaller en afwisselender te maken. Deze aanpassingen zorgen ervoor dat automobilisten onbewust hun snelheid verlagen door de manier waarop ze de weg waarnemen. Door beide benaderingen te combineren streven we naar een veilige en aantrekkelijke verkeersomgeving die past bij het karakter van het landschap.



Voorbeeld van natuurlijk sturen: een visuele versmalling met brugleuningen en andere bestrating op de Abbekesdoel in Bleskensgraaf.

### We geleiden vrachtverkeer naar de gewenste wegen

Om vrachtverkeer via de juiste route te leiden wordt geregeld een bedrijvensnummeringssysteem geopperd. De afgelopen 20 jaar is het gebruik van navigatiesystemen echter aanzienlijk toegenomen, de laatste jaren vooral ook via apps op smartphones zoals Google Maps, Flitsmeister en Waze. Ook zijn steeds meer voertuigen uitgerust met ingebouwde navigatie. Zowel vrachtwagenchauffeurs als automobilisten vertrouwen steeds meer op hun navigatiesystemen in plaats van op traditionele verkeersborden. Een bedrijvensnummeringssysteem is daarnaast niet altijd praktisch, vooral wanneer het specifieke nummer van een bedrijf niet bekend is. Daarnaast vermindert de grote hoeveelheid (landbouw)bedrijven en het aantal kilometers wegen de begrijpelijkheid van de bewegwijzering aanzienlijk. Chauffeurs die lokaal bekend zijn kiezen bovendien vaak op basis van eigen inzicht de 'beste' route.

Gezien de huidige ontwikkelingen en de uitdagingen bij het invoeren van bedrijvensnummering, blijven we voorlopig vasthouden aan het principe om in eerste instantie alleen bedrijventerreinen bij naam te bewegwijzeren en enkel in uitzonderlijke gevallen individuele bedrijven. Bovendien zullen we zowel via fysieke bewegwijzering als door verkeersverboden het vrachtverkeer naar de gewenste routes geleiden. In geval van overlast gaan we met bedrijven in gesprek en kijken we of duidelijke bewegwijzering de situatie kan verbeteren.

Tegelijkertijd streven we naar verbeteringen in de route-adviezen van navigatiesystemen, ondanks de complexiteit door de verscheidenheid aan aanbieders. Een belangrijke uitdaging hierbij is dat digitale kaarten niet altijd actueel zijn en het soms onduidelijk is welke informatie, zoals snelheidslimieten en inrijverboden, is opgenomen. Desondanks zien we een positieve ontwikkeling in de samenwerking tussen overheid en navigatiebedrijven. Op dit moment worden er landelijk gesprekken gevoerd om de uitwisseling van informatie te optimaliseren, wat zal bijdragen aan verbetering van route-adviezen door navigatiesystemen.

## 7.2 Veilige en aantrekkelijke fietsroutes

### We pakken de belangrijkste fietsroutes met prioriteit aan

De veiligste oplossing is om fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden, maar dit vraagt om grote investeringen en is niet overal haalbaar. Het tegelijkertijd aanpakken van alle buitenwegen is bovendien onrealistisch. Daarom richten we ons eerst op verbindingen met veel fietsers, zoals woon-werkverbindingen, scholierenroutes en hoofd fietsroutes met veel verkeer of landbouwverkeer. Uit de analyse van het fietsnetwerk (zie de achtergrondrapportage) zijn de volgende routes als prioriteit naar voren gekomen:

- **Strijen ↔ Klaaswaal/Oud-Beijerland**  
Iedere dag fietsen er gemiddeld 200 scholieren vanaf Strijen naar de middelbare scholen in Klaaswaal en Oud-Beijerland. Zij gaan vaak over smalle dijken met gemengd verkeer. Daarom willen wij een vrijliggend fietspad realiseren tussen Strijen en Oud-Beijerland, zodat fietsers de weg niet hoeven te delen met het drukke auto- en vrachtverkeer.
- **Klaaswaal ↔ Oud-Beijerland**  
De fietsroute over de Stougjesdijk wordt intensief gebruikt door zowel scholieren als ander verkeer. De hoge verkeersintensiteit, de smalle fietsstroken en het gemengde verkeer maken deze route minder veilig en aantrekkelijk voor fietsers. We onderzoeken mogelijkheden om de verkeersdruk hier te verminderen en/of een apart fietspad aan te leggen.
- **Mijnsheerenland ↔ Oud-Beijerland**  
Ook de fietsroute tussen Mijnsheerenland en Oud-Beijerland wordt intensief gebruikt door zowel scholieren als ander verkeer. Om te zorgen dat deze route veiliger wordt kijken we naar de mogelijkheden om deze route verkeersluw te maken. Deze route is onderdeel van het verkeersluwe gebied Stougjesdijk en omstreken (zie ook 6.1 en de achtergrondrapportage).

- **Puttershoek ↔ Heinenoord ↔ Oud-Beijerland**

De fietsroute over de Blaaksedijk wordt gebruikt door zowel scholieren als gemotoriseerd verkeer, waaronder vrachtverkeer. Om deze route veiliger te maken kijken we ook hier naar de mogelijkheden om de route verkeersluw te maken. Deze route is onderdeel van het verkeersluwe gebied Blaaksedijk/Goidschalxoord (zie ook 6.1 en de achtergrondrapportage).

- **'s-Gravendeel ↔ Mookhoek ↔ Strijen**

De fietsroute over de Strijensedijk loopt over een gemeente weg met hoge intensiteiten en landbouwverkeer. Om te zorgen dat deze route veiliger wordt kijken we naar de mogelijkheden om deze route verkeersluw te maken. Deze route is onderdeel van het verkeersluwe gebied Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats (zie ook 6.1 en de achtergrondrapportage).

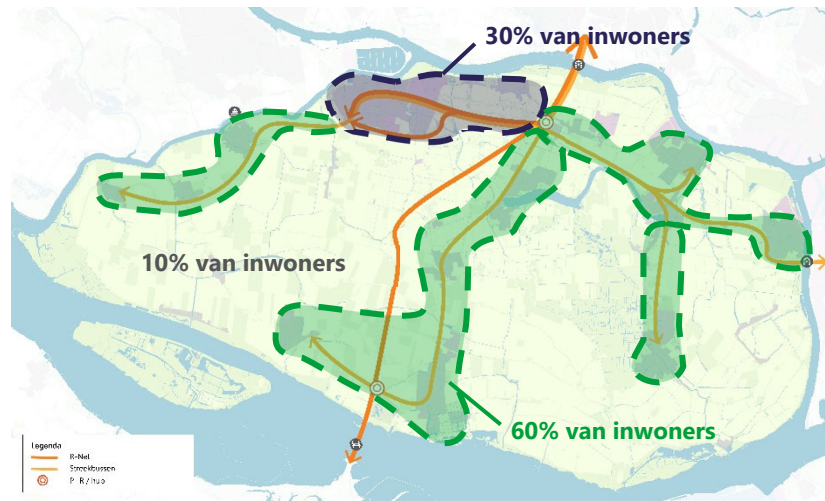
### We verbeteren de kwaliteit van het fietsnetwerk

Naast het verbeteren van de belangrijkste routes kijken we ook naar de andere delen van het fietsnetwerk om het aantrekkelijker te maken voor fietsers. Dit doen we door lokale knelpunten aan te pakken, zoals onveilige kruispunten, smalle paden en slecht onderhouden stukken. We zorgen er ook voor dat overwoekerd groen, dat de doorgang kan belemmeren, wordt verwijderd, zodat iedereen veilig en comfortabel kan fietsen. Bovendien onderzoeken we de mogelijkheden om fietspaden op bepaalde plekken ook als voetpad te gebruiken, bijvoorbeeld voor een korte wandeling in de buurt.

### 7.3 Publiek vervoer voor iedereen

#### We onderzoeken de mogelijkheden van een publiek vervoerssysteem.

Met het openbaar vervoernetwerk heeft 90% van de inwoners toegang tot vaste ov-lijnen: 30% via R-net lijnen en 60% via reguliere streekbussen. De overige 10% woont in het buitengebied of in kleine buurtschappen, waar buurtbussen en aanvullende diensten zoals Wielewaal en Automaatje beschikbaar zijn.



Om iedereen goede reismogelijkheden te bieden, overwegen we een publiek vervoerssysteem met een divers en compleet aanbod aan vervoersmogelijkheden. Dit omvat flexvervoer met taxibusjes, deelvervoer zoals deelfietsen en deelauto's en meerijden via vrijwilligersdiensten. Dit bredere concept van publiek vervoer biedt een flexibeler en veelzijdiger vervoerssysteem dat beter aansluit bij de diverse behoeften van de inwoners, en benut kansen om het totale systeem efficiënter in te richten. Mogelijk kunnen busjes voor leerlingenvervoer ook ingezet worden als buurtbus of belbus.

Een belangrijk aspect van dit systeem is de informatievoorziening aan de reizigers. Een goed geïntegreerd publiek vervoerssysteem vereist een centrale plek waar reizigers alle benodigde informatie kunnen vinden en hun reizen kunnen plannen. We overwegen de oprichting van een centraal loket of een gebruiksvriendelijke website waar inwoners eenvoudig toegang hebben tot dienstregelingen, boekingsmogelijkheden en real-time informatie over verschillende vervoersopties.

#### We werken aan een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen

De lokale ov-verbindingen van- en naar de bedrijventerreinen is een aandachtspunt. De verbindingen stoppen meestal in nabijgelegen dorpen en niet op de bedrijventerreinen. Daarom onderzoeken we de mogelijkheden om de ov-lijnen over de bedrijventerreinen te laten lopen, om zo de bereikbaarheid van deze gebieden te verbeteren. Ook onderzoeken we of deelmobiliteit een geschikt alternatief kan zijn.



# 8 EEN BEREIKBARE GEMEENTE

De gemeente is afhankelijk van de Heinenoordtunnel, Kiltunnel, Haringvlietbrug en veerdiensten voor de externe bereikbaarheid. Om de regionale bereikbaarheid op lange termijn te waarborgen zetten we ons in voor robuuste vaste oeververbindingen en veerdiensten en zorgen we voor een goede doorstroming op de N217, de belangrijkste verkeersader voor regionale bereikbaarheid binnen de gemeente. Daarnaast richten we ons op het verbeteren van regionale fietspaden en openbaar vervoer. Dit omvat het versterken van de verbindingen met Rotterdam en Dordrecht, het optimaliseren van overstapmogelijkheden op trein en metro, en het ontwikkelen van multimodale knooppunten voor een efficiënter en toegankelijker vervoersnetwerk.

## 8.1 Vaste oeververbindingen en veren

### We zetten ons in om de overlast bij renovatiewerkzaamheden te beperken

Met het oog op de regionale bereikbaarheid zijn vaste oeververbindingen van essentieel belang. Recent is groot onderhoud afgerond aan de Heinenoordtunnel en de Kiltunnel, waardoor er tientallen jaren geen groot onderhoud meer nodig is aan deze verbindingen. Daarnaast staat het onderhoud aan de Haringvlietbrug op de planning; het beweegbare deel is recent gerenoveerd, het vaste deel moet na 2025 worden aangepakt. Daarna zal ook de A29 zelf nog vernieuwd worden. Om de hinder tijdens deze renovaties tot een minimum te beperken, blijven we in nauw overleg met provincie, waterschap en Rijkswaterstaat over infrastructurele en gedragsbeïnvloedende maatregelen. Hierbij waarborgen we ook de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, zodat zij snel kunnen ingrijpen in geval van een noodsituatie.



Gedragscampagne rondom de renovatie van de Heinenoordtunnel.

### We bevriezen de toltarieven voor de Kiltunnel

De Kiltunnel vormt de verbinding tussen het eiland van Dordrecht en het eiland Hoeksche Waard. De tunnel dient als lokale hoofdverkeersader voor zowel autoverkeer als (brom)fietsers. Om de Kiltunnel toegankelijk te houden voor iedereen, hebben we – samen met Dordrecht en de provincie – besloten de toltarieven te bevriezen. Daardoor wordt het gebruik van de tunnel over de jaren heen relatief goedkoper en daarmee aantrekkelijker (minder 'drempel').

### We staan onder voorwaarden open voor de aanleg van de A4-zuid

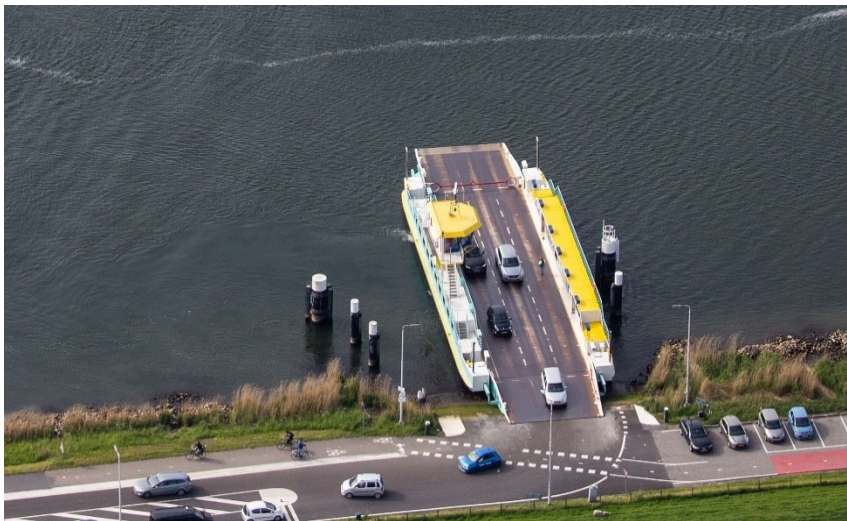
Door de toenemende verkeersdruk is de vraag naar een alternatieve ontsluiting gegroeid, waarbij de A4-zuid tussen Klaaswaal en knooppunt Benelux als mogelijke nieuwe verbinding wordt gezien. De realisatie van de A4-zuid met een aansluiting in de Hoeksche Waard kan ervoor zorgen dat verkeer in de Hoeksche Waard beter wordt verdeeld en de druk op de Heinenoordtunnel, A29 en de N217 wordt verminderd. Hiermee wordt de robuustheid en bereikbaarheid van het verkeerssysteem in Hoeksche Waard vergroot, vooral bij calamiteiten.

Echter, zonder aanvullende maatregelen kan de A4-Zuid de verkeersdruk op de A29 ten zuiden van Klaaswaal verhogen, wat kan leiden tot grotere congestie en sluipverkeer. Indien de A29 ten zuiden van de A4-Zuid niet wordt verbreed en er geen tunnel of andere significante verbetering van de Haringvlietoversteek wordt gerealiseerd, zullen we nog steeds geconfronteerd worden met ernstige files en sluipverkeer op ons eiland. Daarnaast maken wij ons zorgen over de

mogelijke impact van de aanleg van de A4-Zuid op het landschap en de natuur van de Hoeksche Waard. Wij beschouwen de A4-Zuid daarom alleen als een haalbare oplossing als de aanleg geen negatieve gevolgen heeft voor het landschap en het woongenot van de inwoners, als de A29 ten zuiden van de A4-Zuid wordt verbreed, en als er een tunnel of andere significante verbetering van de Haringvlietoversteek wordt gerealiseerd om ernstige fileproblemen en sluisverkeer te voorkomen. Vooralsnog zijn er vanuit de Rijksoverheid echter geen signalen dat het aantal oeververbindingen wordt uitgebreid dan wel dat oeververbindingen anders worden ingericht.

### **We houden de utilitaire fiets- en voetveren in stand en stimuleren het gebruik**

Het in stand houden van de auto-, fiets- en voetveren voor woon-werkverkeer blijft noodzakelijk voor de regio. Deze veren bieden kortere verbindingen naar omliggende gemeenten, wat de reistijd verkort en de bereikbaarheid vergroot. Om de veren in stand te houden stimuleren we het gebruik en grijpen we mogelijke verbeteringen aan om de kwaliteit en beleving te verbeteren.



*Veerpont tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen (Spijkenisse).*

## **8.2 De N217 als drager van het netwerk**

### **We zetten ons in voor een goede doorstroming op de N217**

Voor de regionale bereikbaarheid van onze gemeente is een goede doorstroming van de N217 van groot belang. Deze weg vormt een cruciale verbinding voor zowel inwoners als bedrijven en is de drager van het hoofdwegennetwerk binnen de gemeente. Daarom werken we samen met de provincie aan een goede doorstroming. We richten ons op het identificeren en aanpakken van knelpunten die de doorstroming belemmeren, met de focus op het optimaliseren van kruisingen en rotondes.

Naast het verbeteren van de doorstroming, hechten wij ook veel waarde aan de veiligheid van fietsers en voetgangers. Een veilige inrichting van de weg en goede oversteekmogelijkheden zijn hierbij van cruciaal belang. Dit betekent dat we niet alleen kijken naar het autoverkeer, maar ook zorgen voor veilige oversteeklocaties over de provinciale weg voor fietsers en voetgangers.

## **8.3 Regionale fietsverbindingen**

### **We werken aan regionale doorfietsroutes**

Dankzij de opkomst van elektrische fietsen neemt de acceptabele fietsafstand toe, waardoor het steeds gemakkelijker wordt om omliggende gemeenten per fiets te bereiken. Daarom werken wij, samen met de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten, aan de opwaardering van belangrijke regionale fietsroutes. Hiermee bieden wij zowel onze inwoners als bezoekers een veilige en aantrekkelijke fietsmogelijkheid voor zowel woon-werkverkeer als recreatief gebruik.

## 8.4 Openbaar vervoer

### We verbeteren de aansluiting met de metro en trein

We zetten ons in voor een goede regionale bereikbaarheid door het verbeteren van de verbindingen met de metro- en treinstations in de omgeving. Met de uitbreiding van het R-net netwerk versterken we de verbinding met Rotterdam-Zuidplein, waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen op metro- en busdiensten voor verdere bestemmingen in Rotterdam. Ook richten we ons ook op het verbeteren van de verbindingen naar de metro in Spijkenisse. Vanaf de pont tussen Nieuw-Beijerland en Hekelingen is het nog maar 10 tot 15 minuten fietsen naar metrostation De Akkers of Heemraadlaan in Spijkenisse. Om deze verbinding aantrekkelijker te maken zetten we ons in om de stallingsmogelijkheden bij de metro te verbeteren en onderzoeken we de mogelijkheden om de frequentie van de pontdiensten te verhogen.

Daarnaast verbeteren we de aansluiting op het treinverkeer door aan te sturen op een dienstregeling die is afgestemd op de treinverbindingen vanaf Barendrecht, Rotterdam-Lombardijen en Dordrecht. Vanaf Rotterdam-Lombardijen en Barendrecht rijden er elke tien minuten sprinters naar Rotterdam en Den Haag. In Dordrecht zijn er overstapmogelijkheden op zowel intercity's als sprinters in verschillende richtingen.

### We realiseren goede multimodale overstapplaatsen

De Hoeksche Waard is een uitgestrekt gebied met variërende bevolkingsdichtheden, wat betekent dat sommige regio's te dunbevolkt zijn voor het aanbieden van hoogwaardig of regulier openbaar vervoer. Om toch efficiënt vervoer te bieden, is het van belang om multimodale overstapplaatsen te creëren op knooppunten waar de belangrijkste vervoerslijnen samenkomen. Deze overstapplaatsen maken het mogelijk om van het ene vervoermiddel naar het andere over te stappen, zoals van de fiets of auto naar de bus of carpoolopties. Het is belangrijk dat dit sociaal veilige en aantrekkelijke plekken zijn, dit zijn basisrandvoorwaarden voor mensen om hier überhaupt gebruik van

te maken. Waar kansrijk voegen we extra faciliteiten toe, zoals pakketkluisjes, deelvervoer, laadvoorzieningen en voldoende, veilige en goede stallingsvoorzieningen voor fietsen.



Multimodale overstaplocaties: P+R Heinenoord (boven) en de P+R Molendijk in Numansdorp (onder)





# 9 HOE NU VERDER?

**Met het vaststellen van dit mobiliteitsplan zijn we nog niet klaar; we moeten ervoor zorgen dat onze ambities ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Om dit te realiseren, gaan we aan de slag met een uitvoeringsprogramma. In dit programma beschrijven we de te nemen maatregelen, voorzien van een kostenindicatie en een duidelijke fasering. Dit uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de uitvoering van concrete projecten in de komende jaren.**

## 9.1 Vertaling naar een uitvoeringsprogramma

Na de vaststelling van het mobiliteitsplan starten we met het opstellen van een uitvoeringsprogramma. Dit programma vertaalt het mobiliteitsplan in een concreet stappenplan met de maatregelen die nodig zijn om onze ambities te realiseren. Het uitvoeringsprogramma zal inzicht bieden in de kosten van de maatregelen, de beoogde effecten en de fasering van de uitvoering.

Aangezien het mobiliteitsplan onze visie tot 2040 schetst, zal de uitvoering tijd vergen. Dit komt door het grote aantal opgaven en ambities, de complexiteit van de projecten en grenzen op het gebied van de financiële middelen en uitvoeringscapaciteit. Daarnaast moeten we rekening houden met voortschrijdend inzicht; wat we nu vastleggen hoeft over 10 jaar niet meer zo te zijn, terwijl dat wel binnen de looptijd van het uitvoeringsprogramma zal vallen. Bovendien willen we bestaande onderhoudswerkzaamheden combineren met geplande verbeteringen om efficiëntie te bevorderen.

## 9.2 Concrete projecten

Na vaststelling van het uitvoeringsprogramma, kan de ambtelijke organisatie aan de slag met het opstarten van projecten. Op dit moment lopen al diverse projecten die ook in het uitvoeringsprogramma opgenomen worden, en die we succesvol tot uitvoering en oplevering willen brengen. Voorbeelden hiervan zijn de realisatie van de randweg Klaaswaal, de verbetering bereikbaarheid Hoeksche Waard Zuidwest, de fietsverbinding Oudeland-Strijen en het

Tiengemetenpad. Bij de meeste projecten zal met de omgeving gesproken gaan worden om concrete uitwerkingen voor te leggen en te bespreken, en om mensen actief te informeren over geplande werkzaamheden, de beoogde veranderingen en eventuele hinder die kan optreden bij de uitvoering.

## 9.3 Monitoring en evaluatie

Het mobiliteitsplan gaat over de periode tot 2040. Dat is een lange periode, waarin er veel kan gebeuren wat nu niet allemaal te overzien is. Daarom is het ook van belang om te monitoren en op gezette tijden te evalueren: zijn we met de juiste dingen bezig en liggen we op koers? Op basis van monitoring en evaluatie zal tussentijds bijgestuurd kunnen worden. Hoe we gaan monitoren en evalueren wordt nader uitgewerkt als onderdeel van het uitvoeringsprogramma. Evident is dat de gemeente geregeld verkeerstellingen (en andere data en informatie) zal uitvoeren en inwinnen om de 'vinger aan de pols' te kunnen houden.

