

# Nota beantwoording zienswijzen

Concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard  
met bijbehorend achtergrondrapport

Datum: 9 december 2024  
Versie: 2.0  
Status: Definitief



## 1. Inleiding

Het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard lag vanaf woensdag 2 oktober 2024 tot en met woensdag 13 november 2024 ter inzage. Het concept mobiliteitsplan en bijbehorend achtergrondrapport waren/zijn digitaal raadpleegbaar via de gemeentelijke website [www.gemeentehw.nl/mobiliteitsplan](http://www.gemeentehw.nl/mobiliteitsplan).

Iedereen kon tijdens de ter inzageperiode een schriftelijke zienswijze indienen. Daarnaast stelden wij onze overlegpartners in de gelegenheid om te reageren op de stukken. Tijdens de ter inzage periode ontvingen wij 11 schriftelijke zienswijzen.

In deze Nota beantwoording zienswijzen geven wij een reactie op de ontvangen zienswijzen. De zienswijzen vatten wij samen en beantwoorden wij. De zienswijzen geven aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard en bijbehorende achtergrondrapportage op een aantal punten aan te passen. Daarnaast is er aanleiding om enkele aanpassingen door te voeren, onder andere naar aanleiding van een informele bijeenkomst met de gemeenteraad op 1 oktober 2024 en aanvullende informatie vanuit derden. Dit noemen we ambtshalve wijzigingen en deze zijn in hoofdstuk 3 toegelicht.

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op de nieuwe concessie. Op het moment van beantwoorden is de inhoud daarvan nog niet bekend. Het college kan naar verwachting eind januari meer duidelijkheid geven over de nieuwe concessie, met als doel om deze informatie vóór 1 februari 2025 aan de gemeenteraad te verstrekken.

### Overzicht ingediende zienswijzen

Hieronder is een overzicht gegeven van alle zienswijzen. Uit de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) volgt dat wij de persoonsgegevens in de stukken anonimiseren. Anonimiseren is niet nodig voor namen van bedrijven en organisaties die een zienswijze indienen.

Nr.	Naam in geval van bedrijf of organisatie	Datum ontvangst
Indiener 1		10 oktober 2024
Indiener 2		24 oktober 2024
Indiener 3	De Zonnebloem, afdeling Oud-Beijerland	25 oktober 2024
Indiener 4	Adviesraad Sociaal Domein Hoeksche Waard	28 oktober 2024
Indiener 5		5 november 2024
Indiener 6		11 november 2024
Indiener 7	Reizigersoverleg Hoeksche Waard Goeree Overflakkee	11 november 2024
Indiener 8		12 november 2024
Indiener 9		13 november 2024
Indiener 10	Stichting Lokaal Vervoer de Wielewaal Hoeksche Waard	13 november 2024
Indiener 11	Behoud Hoeksche Waards Polderlandschap & Collectief Veilige Dijken Hoeksche Waard	13 november 2024



## 2. Beantwoording van de zienswijzen

### 2.1. Indiener 1

#### Zienswijze

*“Wij als agrariër missen te weinig ruimte op de weg voor onze brede en lange werktuigen in het algemeen. De dijken cq wegen worden steeds smaller gemaakt door wegversmallingen of geparkeerde voertuigen om de snelheid van de hard rijdende auto's te verminderen en wij hebben daardoor moeite om onze landbouwpercelen te bereiken. In 2018 is een eindrapport gemaakt door Tridée over landbouwverkeer in Hoeksche Waard. Zo is in het Regionaal netwerk landbouwroute Hoeksche Waard een wegbreedte van 5,5 meter afgesproken voor het landbouwverkeer, waar ook de Stougjesdijk Oud-Beijerland (tussen Beneden Oostdijk-Kwakscheweg) onderdeel van is. Nu rijden we genoodzaakt over de randweg N217 of Koninginneweg.”*

#### Reactie college

Het mobiliteitsplan heeft het landbouwnetwerk van Tridée integraal overgenomen. In het Tridée-onderzoek wordt specifiek ingegaan op de benodigde wegbreedte. Er wordt gesteld dat 60-km/u wegen buiten de bebouwde kom, die onderdeel zijn van het regionaal landbouwnetwerk, ten minste 5,5 meter breed moeten zijn. Idealiter is er daarnaast ook bermverharding aanwezig. Bij deze breedte kunnen twee motorvoertuigen elkaar passeren.

De Stougjesdijk tussen Beneden Oostdijk en de Kwakscheweg (N217) is geen 60-km/u weg buiten de kom, maar een 50 km/u-weg gelegen binnen de bebouwde kom. De landbouwroute loopt hier over een historische bebouwde dijk met woningen. In het Tridée-rapport staat dat landbouwverkeer op dergelijke routes met een gepaste snelheid van 25 km/u moet rijden. Daarnaast wordt aangegeven dat er effectieve snelheidsreducerende maatregelen kunnen worden getroffen. Dit moet gebeuren in overleg met bewoners en de landbouwsector. Op dit deel van de Stougjesdijk zijn in de afgelopen jaren snelheidsremmende maatregelen aangebracht in de vorm van wegversmallingen. De rijbaan van de Stougjesdijk heeft overigens een rijbaanbreedte van 7 à 8 meter, ter hoogte van de versmallingen is tussen de scheidingsbanden 3,5 meter beschikbaar.

Een standaard landbouwvoertuig – die in beginsel maximaal 3,0 meter breed mag zijn – kan hier dus doorheen, maar wel met gepaste snelheid. Landbouwvoertuigen breder dan 3,0 meter (tot maximaal 3,5 m breed) mogen niet zomaar de openbare weg op, en dienen een ontheffing aan te vragen. Een ontheffing geeft echter niet het recht om ook over elke weg te kunnen rijden. Overigens is de gemeente voornemens de Stougjesdijk opnieuw in te richten, daar zullen belanghebbenden bij betrokken gaan worden.

Voor het verder verbeteren van het landbouwnetwerk nemen we de aanbevelingen uit het plan van Tridée mee bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma.

#### Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen. Wel is bij het uitvoeringsprogramma en bij de uitvoering van projecten aandacht voor de maatvoering.



## 2.2. Indiener 2

### Zienswijze

*"In het mobiliteitsplan is de Polderweg Mijnsheerenland niet meegenomen als fietsroute. Volgens de kaarten gaan scholieren over de Blaaksedijk. Onze bevinding is echter anders. De Polderweg wordt aangeduid als kernontsluiting. Er wordt dus vanuit gegaan dat er geen doorgaand verkeer is naar Putterhoek. Echter de inwoners uit de wijken Heeren van Rustenburg 1 en in de toekomst 2, Parc Alcazar, De Biezen en de Wijk van je Leven verlaten Puttershoek richting Rotterdam doorgaans niet via de Sportlaan. Ook de fietsers richting Oud-Beijerland gaan over de Polderweg en niet via de gevaarlijke Blaaksedijk. Het is van groot belang om de snelheid uit de Polderweg te halen of nog beter een fietspad aan te leggen. Er is hier veel recreatie verkeer vanuit Puttershoek. Denk aan wandelaars en fietsers. Ook de werknemers van bedrijventerrein Kristalweg moeten veilig naar het werk kunnen. Gemeente Hoeksche Waard promoot immers het fietsen. Het zijn voornamelijk automobilisten die de Polderweg erg onveilig maken is onze ervaring. Niet uitsluitend het vrachtverkeer. De Polderweg zou in onze beleving meegenomen moeten worden in het mobiliteitsplan als fietsroute. De gemeente heeft in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Suikerunie toegezegd hier een vrijliggend fietspad aan te leggen. Hier is ook geld voor gereserveerd. (zie bijlagen) Volgens de berekeningen wordt de Polderweg in de toekomst te onveilig om te Fietsen."*

### Kernpunt

*De Polderweg zou in onze beleving meegenomen moeten worden in het mobiliteitsplan als fietsroute.*

### **Reactie college**

Het fietsnetwerk toont enkel de hoofdfietsroutes, wat betekent dat niet alle wegen en fietspaden waarover gefietst wordt of kan worden, zijn afgebeeld op de kaart. Er zijn veel meer fietsroutes in de Hoeksche Waard. Uit onze netwerkanalyse en ook in het provinciale fietsnetwerk blijkt dat de fietsverbinding langs de Polderweg geen belangrijke netwerkfunctie heeft. Daarom is de Polderweg niet opgenomen in het (hoofd-)fietsnetwerk. Wel is de Polderweg toegankelijk en berijdbaar voor fietsers.

In het bestemmingsplan Suikerunie (bestemmingsplan bedrijventerrein Puttershoek) is geen toezegging voor een fietspad langs de Polderweg opgenomen, wel zijn er in dat plan uitspraken gedaan over het fietspad op het bedrijventerrein zelf, tussen de Reeweg en het Weverseinde.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen.



### 2.3. Indiener 3: De Zonnebloem, afdeling Oud-Beijerland

#### Zienswijze

*Namens deelnemers van De Zonnebloem, een afdeling in Oud-Beijerland die zich richt op mensen van alle leeftijden met een lichamelijke beperking.*

*Na het Mobiliteitsplan serieus doorgenomen te hebben, met de focus op: onze specifieke zorgen, hebben we het volgende gevonden:*

1. *Centraal loket voor ouderen en niet-mobielen*  
*Het plan noemt de overweging om een centraal loket of gebruiksvriendelijke website op te richten voor informatie over vervoersmogelijkheden. Er worden echter geen specifieke details gegeven over hoe dit voor ouderen en mensen met een mobiliteitsprobleem wordt geregeld. We hopen dat bij de uitwerking een centraal loket wordt geadviseerd en opgericht, dat niet alleen informatie verstrekt maar ook het vervoer regelt, zodat het ook voor mensen die niet goed overweg kunnen met internet en websites, een oplossing biedt. Het is zeer wenselijk dat alle vormen van vervoer, zeker voor ouderen en mensen met een beperking, goed gecoördineerd en uitgevoerd wordt.*
2. *Beschikbaarheid van Wielewaal en wachttijden*  
*Wielewaal wordt genoemd als een van de aanvullende mobiliteitsdiensten, maar er worden geen specifieke details gegeven over de beschikbaarheid of het aanpakken van lange wachttijden.*
3. *Automaatje binnen de dorpskernen*  
*Automaatje wordt genoemd als een van de beschikbare diensten, maar er worden geen specifieke details gegeven over de mogelijkheden binnen de eigen dorpskernen.*
4. *WMO-vervoer*  
*WMO-vervoer wordt kort genoemd als een van de bestaande voorzieningen, maar er worden geen specifieke plannen genoemd om dit te vergemakkelijken.*
5. *Betaalsysteem*  
*Er wordt in het plan niets specifiek genoemd over het vergemakkelijken van het betaalsysteem voor WMO vervoer.*

#### Kernpunt:

*Hoewel het plan de intentie toont om de mobiliteit voor ouderen en minder mobiele inwoners te verbeteren, worden er weinig concrete details gegeven over onze genoemde zorgen. Mogelijk dat deze specifieke punten meer aandacht krijgen in de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan of in het uitvoeringsprogramma dat nog opgesteld moet worden.*

#### **Reactie college:**

Het mobiliteitsplan stelt de doelen en principes vast. Specifieke punten en uitvoering krijgen in het uitvoeringsprogramma meer aandacht. We onderschrijven het belang van deze mobiliteitsdiensten voor deze inwoners en ondersteunen deze aanvullende vervoersdiensten waar mogelijk.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen.



## 2.4. Indiener 4: Adviesraad Sociaal Domein Hoeksche Waard

### Zienswijze

*De Adviesraad Sociaal Domein Hoeksche Waard vindt dat het Concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard niet getuigt van consistent denken en beleid en vindt het te veel een technisch verhaal en te weinig een menselijk verhaal. Wij adviseren u nadrukkelijk dit Mobiliteitsplan inhoudelijk aan te laten sluiten op de nu actuele Discussienota Samenleven waarin op pagina 8 te lezen is Wanneer inwoners ons nodig hebben, willen (we) met ons beleid vooral de mensen bereiken die het (het) hard(ste) nodig hebben". In het Mobiliteitsplan geeft u bij doelen en ambities aan dat de mens centraal staat (bladzijde 18), maar het moge duidelijk zijn dat de uitwerking daarvan in het plan voor de Adviesraad onvoldoende is. In het plan van 50 bladzijden komt het woord "sociaal" slechts 2 maal voor.*

### Kernpunten

- 1. Uw plan getuigt van veel aandacht voor situaties in onze gemeente die het verdienen aangepakt te worden. Prima dat er veel aandacht is voor de zwakkeren in het verkeer, de fietsers en voetgangers, en dat het verkeer in dorpen en op dijken aan een nadere beschouwing onderworpen wordt.*
- 2. De Adviesraad is daarnaast van mening dat u in uw plan veel te weinig aandacht besteedt aan het sociale aspect van mobiliteit; voor inwoners in met name de zwakkere groepen is mobiliteit een basisbehoefte om volwaardig mee te kunnen doen in de samenleving. En omdat veel mensen, deels als gevolg van overheidsbeleid, langer zelfstandig wonen zijn onderstaande vragen voor hen relevant:*
  - o Hoe kom ik op werk of school? Hoe kan ik als oudere of gehandicapte bij de dokter of de kapper komen? Hoe kan ik zelfstandig mijn boodschappen doen? Hoe kan ik naar mijn familie of mijn vereniging toe?**Vragen die soms binnen de woonkernen en buurtschappen kunnen worden opgelost, maar waarvoor men ook vaak naar locaties elders in onze gemeente moet reizen.*
- 3. Op pagina 24 schrijft u dat bewoners in gebieden met lagere bevolkingsdichtheid (de buurtschappen en buitengebieden) aangewezen zijn op buurtbussen en aanvullende diensten als De Wielewaal en Automaatje. De consequentie daarvan op zich is dat zij minder mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen dan inwoners van de 14 kernen. Dit zou vanuit een puur economisch standpunt te begrijpen zijn, maar vanuit een sociaal oogpunt is dit niet wenselijk: vervoersvoorzieningen in onze gemeente dienen in gelijke mate beschikbaar te zijn voor alle inwoners van onze gemeente.*

### **Reactie op 1,2,3:**

De gemeente vindt het belangrijk dat iedereen mee kan doen aan de maatschappij. Daarvoor zijn verschillende vervoerwijzen denkbaar (auto, fiets, lopen, openbaar vervoer), waar in de gemeente passende netwerken voor aanwezig zijn en waar nodig worden verbeterd. Sommige doelgroepen hebben aanvullende vervoersdiensten nodig, omdat zij minder mobiel zijn. De gemeente hecht daarom grote waarde aan aanvullende vervoersdiensten. De mate waarin we vervoersdiensten kunnen aanbieden of ondersteunen verschilt echter wel van kern tot kern. Er zijn keuzes nodig en binnen de mogelijkheden die we hebben proberen wij in een zo optimaal mogelijk aanbod te voorzien, daar is het voorliggende mobiliteitsplan een eerste resultaat van. In de volgende stap gaan we aan de slag met het Uitvoeringsprogramma waarin we opnieuw afwegingen moeten maken en tot concrete projecten en maatregelen komen, onder andere ook met betrekking tot aanvullende vervoersdiensten.



4. *Wij zien ook inconsistenties in uw visie/beleid; op bladzijde 43 van het plan stelt u dat De Wielewaal in buurtschappen en buitengebieden rijdt; dit is apert onjuist. De Wielewaal rijdt nu in 8 kernen maar 6 kernen hebben deze faciliteit niet. Of lezen wij een kennelijk voornemen De Wielewaal in buitengebieden in te zetten? Zo ja, dan is dat in tegenspraak tot wat de Adviesraad leest in uw brief van 18 september 2024 aan onze raad met kenmerk Z/24/254560 waarin u schrijft De Wielewaal te adviseren alleen binnen een aantal dorpen te laten rijden. Wat is hierin precies uw standpunt?*

#### **Reactie op 4:**

Wij erkennen de inconsistentie die u aangeeft met betrekking tot de vermelding op bladzijde 43 van het plan. De Wielewaal rijdt momenteel inderdaad niet in de buurtschappen en buitengebieden. De tekst was hier niet goed en helder. De tekst wordt aangepast om de situatie correct weer te geven.

5. *Op dezelfde bladzijde 45 schrijft u dat u dat de mogelijkheid van één publiek vervoerssysteem gaat onderzoeken. Vanuit onze opdracht als Adviesraad adviseren wij u hiermee zeer terughoudend te zijn. Juist voor de eerdergenoemde zwakkere groepen (waaronder ouderen en gehandicapten) is elke verandering lastig. Overigens weten wij ons, gelet op de inbreng die door een vertegenwoordiger van dit overleg tijdens één van de inspraakavonden geleverd is, op dit punt gesteund door het Reizigersoverleg Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee.*

#### **Reactie op 5:**

Vooralsnog gaan we dit onderzoeken waarbij we oog houden voor risico's en de complexiteit van deze opgave. Gezien de verwachte vergrijzing en toenemende druk op de verschillende vervoersdiensten maar ook de huidige versnippering, zien we hierin wel een kans om het mobiliteitssysteem te verbeteren en drempels juist weg te nemen door oprichting van een centraal loket. Een belangrijk aspect in het nadere onderzoek en de afweging is de begrijpbaarheid en de kwaliteit voor de eindgebruikers, onze inwoners.

6. *Wij vragen ons verder af waarom u op 25 september 2024 schrijft dat de teksten van het Mobiliteitsplan afhankelijk zijn van de aanbesteding van het Openbaar Vervoer terwijl bekend is dat de uitkomsten hiervan niet eerder dan in november 2024 zijn te verwachten. Dat werpt de vraag op hoe belangrijk u de uitkomst van de aanbesteding vindt voor het verder vormgeven van beleid.*

#### **Reactie op 6:**

Wij hebben het beleid beschreven zoals past bij de gemeentelijke visie. Dit beleid is en wordt niet bepaald door de aanbesteding van het openbaar vervoer. Dat staat ook niet in het conceptmobiliteitsplan geschreven. Openbaar vervoer wordt aanbesteed door de provincie Zuid-Holland, en niet door de gemeente zelf. Dit maakt dat we als gemeente niet volledige zeggenschap hebben over het openbaar vervoernetwerk in de gemeente. Als gemeente praten wij wel mee over het Programma van Eisen, geven wij wensen op voor het nieuwe openbaar vervoer, en zijn wij jaarlijks in gesprek met provincie en de busvervoerder over mogelijke verbeteringen.

7. *Tenslotte adviseert de Adviesraad nog eens de eis te overwegen dat binnen de kernen een halte van het Openbaar Vervoer binnen een straal van 800 meter aanwezig moet zijn. Daar bent u bij het opstellen van de eisen voor een nieuwe concessie van het openbaar vervoer, afwijkend van eerder aan u uitgebrachte adviezen, mee akkoord gegaan. Maar de Adviesraad blijft van mening dat deze afstand voor veel*



*inwoners letterlijk een “brug te ver” is en de noodzaak van goed lokaal vervoer extra onderstreept. Juist dat aspect ontbreekt in uw plan.*

#### **Reactie op 7:**

Net als u hecht de gemeente veel belang aan een toegankelijk openbaar vervoer voor zo veel mogelijk doelgroepen. Mobiliteit is immers een belangrijke voorwaarde om te kunnen participeren in de samenleving.

In het mobiliteitsplan zijn nergens eisen opgenomen over de maximale afstand tot bushaltes. Daar is het mobiliteitsplan niet het juiste document voor, omdat we hierin enkel principes vastleggen en niet de exacte maatvoering van bijvoorbeeld straten, fietspaden of de maximale loopafstand tot bushaltes. De maximale afstand tot bushaltes is een eis in de aanbesteding van de nieuwe openbaar vervoer-concessie vanuit de provincie Zuid-Holland. Het Programma van Eisen (PvE) is definitief vastgesteld.

In dit Programma van Eisen staat overigens dat voor 100% van de woonadressen binnen woonkernen geldt dat binnen een hemelsbrede afstand van 400 meter een door maatwerkbediende bushalte moet zijn gelegen, en/of binnen een hemelsbrede afstand van 800 meter een door vast vervoer bediende halte, en/of binnen een hemelsbrede afstand van 1.200 meter een door R-net/HOV bediende halte. Tot slot is de doelstelling opgenomen in het PvE van de concessie dat alle bestaande bushaltes behouden en bediend moeten blijven.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft wel aanleiding om concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen. Het gaat daarbij om een correctie van de omschrijving van de dienstverlening van Wielewaal op bladzijde 43 van het concept mobiliteitsplan.





## 2.5. Indiener 5

Deze zienswijze is door de gemeente samengevat en de kernpunten zijn hieronder beantwoord.

### Samenvatting zienswijze:

1. (4.4) R-net "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 verhoogt."
  - o "rijden vaker" niet correct: van 6 bussen/u worden het 4 bussen/u
  - o "stoppen bij minder haltes" niet correct: voor 1 R-net lijn komen er vanaf het centrum méér haltes. Toename met 2 haltes vanaf centrum Oud-Beijerland (halte Bierkade) naar Zuidplein.
  - o "wat niet alleen de reistijd verkort" niet correct: de reistijd wordt langer voor 1 R-net lijn. Toename met 30% van de reistijd vanaf/naar centrum Oud-Beijerland (halte Bierkade) voor één R-net lijn. Namelijk i.p.v. 20 minuten met lijn 171/172 worden dit 26 minuten met R-net lijn via Heinoord

### **Reactie:**

De kaders voor R-Net worden vastgesteld door de provincie. In het mobiliteitsplan zijn geen specifieke uitspraken gedaan over, of eisen gesteld aan de frequentie of lijnvoering. Dat komt omdat het openbaar vervoer in Hoeksche Waard wordt aanbesteed door de provincie. Daarvoor is in 2024 een aanbesteding doorlopen. De exacte lijnvoering en dienstregeling die de winnende inschrijver gaat uitvoeren is nog niet bekend. Pas na bekendmaking van de lijnvoering en dienstregeling door de provincie kan worden beoordeeld wat de effecten zijn voor het openbaar vervoer in Hoeksche Waard.

2. (4.4) Hub Heinoord: "Daarbovenop zijn bij de haltes A29/Molendijk en Busstations Heinoord ook parkeerplekken voor de auto beschikbaar, waardoor ze als hub fungeren voor reizigers die vanuit de omliggende gebieden komen"
  - o Huidige busstation/hub ligt 3 stoplichten van A29 af en biedt per bus overdag een halfuurdienst en 's avonds een uurdienst. Dit is niet erg aantrekkelijk voor een hub. Vooral 's avonds niet
  - o Voorstel: Wanneer een hub aangelegd zou worden direct langs de A29 te Heinoord, dan kan met het R-net van Flakkee, samen met het R-net van Oud-Beijerland overdag een 7,5 minuten dienst geboden worden en 's avonds een kwartierdienst. Dit zou een goed alternatief voor de auto zijn.

### **Reactie:**

De nadere invulling van hubs is geen onderdeel van het mobiliteitsplan. De suggestie wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van projecten in het uitvoeringsprogramma. Vooralsnog zijn er geen initiatieven bekend om de hub Heinoord anders in te richten dan wel deze te verplaatsen.

3. (7.3) Publiek vervoer voor iedereen:
  - o Voorstel om eerst onderzoek te doen naar de mogelijke vraag voor busvervoer op bedrijventerreinen voordat de frequentie van de veel gebruikte halte Poortwijk Noord daaraan wordt opgeofferd. Immers op bedrijventerreinen werken de mensen overdag en zitten ze niet in de bus. 's Avonds en in weekeinde zullen er helemaal geen of weinig busklanten zijn. Dit in tegenstelling tot een woonwijk waar de hele dag (winkelen - bezoek- uitjes) en ook in het weekeinde gebruik gemaakt wordt van de bus.



#### Reactie:

In het mobiliteitsplan wordt geen uitspraak gedaan over de bediening van halte Poortwijk-Noord. Daar gaat het mobiliteitsplan ook niet over (zie punt 1). Overigens heeft de gemeente afgelopen jaar onderzoek uit laten voeren naar de bereikbaarheid van onze bedrijventerreinen, en specifiek de mogelijkheden voor de inzet van deelmobiliteit. De resultaten van dit onderzoek gebruiken we voor nadere afwegingen rond de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

4. *(8.4) We verbeteren de aansluiting met de metro en trein: "met de uitbreiding van het R-netwerk versterken we de verbinding met Rotterdam-Zuidplein"*

*Deze conclusie is **onjuist**, met de komst van het R-net **verslechterd** de verbinding van Oud-Beijerland (waar het R-net gaat rijden) met Rotterdam-Zuidplein. Bovendien **neemt het aantal ritten overdag af van 6 per uur naar 4 per uur**, doordat lijn 160 komt te vervallen.*

- o Door de 6 minuten extra benodigde reistijd van 1 R-netlijn kunnen de twee R-netlijnen niet in "patroon" ingelegd worden. Een "mooie" kwartierdienst per R-net van en naar Oud-Beijerland-Zuidplein is niet meer mogelijk.*
- o Het **voordeel** voor reizigers uit de andere dorpen is **niet meer dan een luxere bus voor een deel van hun reis**, Heinenoord- Zuidplein v.v. Het **nadeel** voor 30% van de Hoeksche Waardse reizigers is een gemiddelde reistijdverlenging van gem. **30%** t.o.v. de huidige situatie met de dure R-net bussen.*

#### Reactie:

In het mobiliteitsplan zijn geen specifieke uitspraken gedaan over of eisen gesteld aan de frequentie of lijnvoering. Dat is ook nog niet bekend, en daar gaat het mobiliteitsplan ook niet over. Dat komt omdat het openbaar vervoer in Hoeksche Waard wordt aanbesteed door de provincie. Tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan liep parallel het aanbestedingstraject voor de nieuwe openbaar vervoer concessie die vanaf december 2025 ingaat. Op dit moment is de exacte lijnvoering en de frequentie van buslijnen nog niet bekend.

5. *"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."*

*Voorstel om hier vooraf onderzoek te laten doen, b.v. door een ambtenaar van de gemeente naar de kosten van frequentieverhoging van de pontdienst en het aantal fietsers dat nu van de metro te Spijkenisse gebruik maakt. Zo kan snel een inschatting worden gemaakt of dit zinvol zou zijn.*

#### Reactie:

We gaan inderdaad onderzoeken of dit effectief is. In het uitvoeringsprogramma nemen we op hoe we dit gaan doen en op welke termijn.

6. *"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 Dorrecht."*



*Opmerking: Er rijden nu **geen bussen** vanuit de Hoeksche Waard **naar Barendrecht** station. Voor een levensvatbare verbinding zou minimaal een halfuurdienst, ook 's avonds gewenst zijn. Gezien de opstelling van de Provincie lijkt me dit onhaalbaar. Voorstel: "Barendrecht" schrappen in de tekst. Hopelijk is de Provincie bereid om de bestaande busdienst naar Lombardijen Station uit te breiden naar een halfuurdienst, ook 's avonds.*

#### **Reactie:**

Er rijdt nu 1x per uur een buurtbus tussen busstation Heinenoord en station Barendrecht. Ook hier wachten we op de definitieve lijnvoering vanuit de aanbesteding van de nieuwe concessie.

#### 7. (blz 48) Kaartje Hoeksche Waard met buslijnen

*Aan de zuidkant van Oud-Beijerland rijdt de bus niet door de bebouwing maar er langs. Dit is de laatste jaren een trend. Het wordt gestaafd met studies, waarbij men rekent zonder voor- en natransporttijden van en naar de haltes. **Dit is onjuist.** Uit onderzoek is gebleken dat de meeste openbaar vervoer (OV) reizigers per inwoner komen uit de eerste kring van 500 meter rond een halte. Hoe verder weg de halte, des te minder OV reizigers per inwoner. Op grond hiervan zou een zo effectief en efficiënt lijnennet moeten worden ontworpen voor de diverse plaatsen. Wanneer bussen ten zuiden van Oud-Beijerland via de Randweg, Groeneweg en Kwakseweg gaan rijden, zoals op het kaartje is getekend, dan is dit een slechte zaak. Het zal aanzienlijk reizigersverlies opleveren.*

*Voorstel:*

- 1) Bij studies met reële reistijden rekenen waarbij voor- en natransport (lopen van en naar de halte) wordt meegenomen.*
- 2) Een klantvriendelijker route ontwerpen, waarbij de bussen wel door Oud-Beijerlandzuid gaan rijden. Daarnaast is het voortbestaan van halte Sportlaan (bij Sabina) voor de reguliere bus van belang vanwege de vele ouderen die daar wonen en de wijk Croonenburgh met ook veel potentële busgebruikers.*

#### **Reactie:**

In het mobiliteitsplan geven we slechts een globale weergave van de gewenste lijnvoering van het openbaar vervoer. Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend over de exacte lijnvoering en routes van buslijnen in de Hoeksche Waard. Opnieuw komt dit omdat het openbaar vervoer wordt aanbesteed door de provincie, en niet door de gemeente. Zie ook voorgaande punten.

#### 8. (9.3) Monitoring, evaluatie

*Hier ontbreekt naar mijn mening het vastleggen wat er gemonitord en bijgestuurd wordt en wanneer en wie daarvoor verantwoordelijk is/wordt. Voor de busdienst van een naar de Hoeksche Waard zou men kunnen monitoren en bijsturen:*

- 1. Betrouwbaarheid: uitval van ritten, op tijd rijden.*
- 2. Aantallen reizigers per dorp t.o.v. "oude" dienstregeling, groei of afname?*
- 3. Bezetting van de carpool te Numansdorp en Heinenoord, toename?*
- 4. Wijzigingen in routes en frequenties: hebben die de beoogde verbeteringen opgeleverd? Zo niet, dan besluiten zo spoedig mogelijk bij te sturen.*

#### **Reactie:**



Het college vindt monitoring en evaluatie zeker belangrijk, zodat we zicht krijgen op behaalde resultaten, trends en ontwikkelingen. Dit kan gedurende de looptijd van het mobiliteitsplan aanleiding zijn om plannen bij te stellen. Wat we exact gaan monitoren en hoe we gaan evalueren wordt nog nader uitgewerkt. We zijn van plan hiervoor een Monitorings- en Evaluatieplan op te stellen, waarin we indicatoren vastleggen. Daarbij nemen wij ook indicatoren op met betrekking tot het openbaar vervoer. Uw suggesties nemen we bij het opstellen van dit M&E-plan mee.

#### ***Samenvatting slechter OV Oud-Beijerland n.a.v. concept plannen.***

9. *Busdienst van en naar Zuidplein wordt fors minder. Gaat van 6 naar 4 bussen per uur, die niet in een 15 minuten patroon kunnen rijden, zoals nu lijn 171/172.*
10. *De veel gebruikte halte Poortwijk Noord gaat van 6 naar 2 bussen per uur voor bestemming Zuidplein v.v.*
11. *De haltes Sportlaan (nabij Sabina, veel ouderen wonen daar) en Koninginneweg vervallen voor de "normale" busdienst.*
12. *Het P&R terrein te Stougjesdijk, dat aanvankelijk was opgenomen in de plannen, wordt niet meer genoemd.*
13. *Circa 70% van de inwoners van Oud-Beijerland woont straks meer dan 250 meter van een bushalte. Dat was bij de busdienst voor Corona nog geen 20%, met voor alle haltes minstens elk half uur een bus van en naar Zuidplein (belangrijkste bestemming).*

#### **Reactie:**

In zijn algemeenheid geldt dat de indiener in gaat op zaken waar het mobiliteitsplan niet over gaat. Het betreft veelal aspecten ten aanzien van de exacte lijnvoering en dienstregeling van het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard. Dit wordt aanbesteed door de provincie Zuid-Holland. In het mobiliteitsplan beschrijven we wel welke visie we als gemeente hebben op het openbaar vervoer netwerk binnen de gemeente, binnen de mogelijkheden die we reëel achten. Om het OV-netwerk te verbeteren dragen we deze visie uit naar de provincie, maar uiteindelijk wordt de lijnvoering en dienstregeling bepaald door de provincie en de bus vervoerder.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen.



## 2.6. Indiener 6

Deze zienswijze is door de gemeente samengevat en de kernpunten zijn hieronder beantwoord.

### Samenvatting van de zienswijze:

*Indiener stelt dat niets is opgenomen met betrekking tot de hinder die zij ondervinden op het traject Volgerlandseweg – Middelsluissedijk Westzijde – Derde Dwarsweg, een route door het buitengebied aan de westkant van Numansdorp die parallel is gelegen aan de A29. Door tal van redenen is de verkeersdruk op dit traject extreem toegenomen en ervaart de indiener een hoge mate van verkeersoverlast welke op diverse vlakken de nodige negatieve impact op hen heeft, in termen van woonplezier en leefbaarheid. Door de soms hoge verkeersdruk ervaren zij een stuk meer verkeer over een krappe en kwetsbare dijk waar zij aan wonen. De woning van de indiener staat dicht op de weg, waardoor voorbijrijdend verkeer hinder geeft op het gebied van trillingen, geluid, stank en onveiligheid. Indiener vraagt de gemeente om, samen met wegbeheerder waterschap Hollandse Delta, maatregelen te treffen om de situatie te verbeteren.*

### **Reactie college:**

Gezien de geconstateerde toegenomen intensiteiten waarvan het merendeel doorgaand verkeer is dat alternatieven heeft en de hinder dat dit veroorzaakt voor de omwonenden gaan we dit meenemen het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan. Door samenloop van omstandigheden zijn er inderdaad situaties geweest met heel veel sluipverkeer over de parallelweg van de Haringvlietbrug en de Middelsluissedijk Westzijde waar de indiener woonachtig is. Dit is zorgelijk en hier willen we wat aan doen. We gaan onderzoeken of een extra verkeersluw gebied hier een oplossing kan zijn.

We zijn op dit moment ook bezig met een tracékeuze voor een westelijke ontsluitingsweg voor Numansdorp, mede vanwege de beoogde ontwikkeling Molenpolder. Realisatie van een westelijke ontsluitingsweg helpt op langere termijn dit gebied (en specifiek de Middelsluissedijk Westzijde) ook verkeersluwer te maken. Dit kost echter nog wel een aantal jaren om daadwerkelijk te realiseren. Voor een korte termijn richten we ons op andersoortige maatregelen die uitgevoerd kunnen worden, in samenspraak met Waterschap Hollandse Delta en Rijkswaterstaat.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen. Het onderzoek naar de mogelijkheden om dit gebied verkeersluwer te maken, wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma.



## 2.7. Indiener 7: Reizigersoverleg HWGO

Deze zienswijze is door de gemeente samengevat en de kernpunten zijn hieronder beantwoord.

### Samenvatting van de zienswijze:

1. *Blz. 14. Helaas moet het Reizigersoverleg constateren dat u de afgelopen jaren een aantal malen akkoord gegaan bent (tegen de adviezen van het Reizigersoverleg in) met het "strekken van lijnen" waardoor mede de situatie van een niet goed bereikbaar openbaar vervoer is ontstaan.*

### **Reactie:**

De gemeente hecht veel belang aan een toegankelijk openbaar vervoer voor zo veel mogelijk doelgroepen. Mobiliteit is immers een belangrijke voorwaarde om te kunnen participeren in de samenleving. Het doel is om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te behouden en waar mogelijk te versterken. Dat doen we soms door het strekken van lijnen. Dat is soms nodig om openbaar vervoer te houden, maar ook om de buslijn te verbeteren in termen van rijtijden waardoor het OV aantrekkelijker wordt. Verder is een belangrijke doestelling van de nieuwe concessie dat alle bestaande bushaltes behouden en bediend blijven.

2. *Blz. 21. Oplossing in de optimalisatie van het OV, fietsvoorzieningen en hubs. Hoe OV optimaliseren is ons niet helder.*
3. *Blz. 24. Beschrijft u de huidige situatie. Naar ons idee zit daar geen optimalisatie in.*

### **Reactie:**

De visie van de gemeente op het openbaar vervoer is beschreven in het mobiliteitsplan. Dit lijkt in de basis sterk op het huidige openbaar vervoer-netwerk, waarbij we de grotere kernen ontsluiten met reguliere bussen, en deze via busstation Heinenoord met elkaar verknopen. Regionaal zien we belangrijke verbindingen naar Rotterdam Zuid en Dordrecht. Een belangrijke verbetering is de invoering van R-Netbussen tussen Rotterdam Zuidplein en Oud-Beijerland/Goudswaard.

Hoe wijzigingen er concreet uit komen te zien is niet aan het mobiliteitsplan. Het OV in Hoeksche Waard wordt namelijk aanbesteed door de provincie Zuid-Holland. Tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan liep tegelijkertijd het aanbestedingstraject voor een nieuwe concessie, die vanaf december 2025 ingaat. In de concessie worden de nadere details van het openbaar vervoer verder afgesproken. De gemeente draagt haar visie uit richting provincie, en geeft eisen en wensen door waar de provincie rekening mee houdt. Een belangrijke optimalisatie in het openbaar vervoer is de invoering van R-net-lijnen tussen Rotterdam Zuidplein en Oud-Beijerland/Goudswaard.

De kaart op bladzijde 24 geeft een globaal beeld weer van de lijnvoering van het openbaar vervoer, omdat de exacte lijnvoering niet in het mobiliteitsplan wordt bepaald maar in de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie en de jaarlijkse vervoersplannen.

4. *Blz. 34. schrijft u dat u goede wandel- en fietsverbindingen naar bushaltes wilt realiseren. Een voorname waar het Reizigersoverleg mee eens is.*
5. *Blz. 43 komt u met het voorstel van één publiek vervoersysteem. Uit de tekst blijkt dat dit systeem niet geldt voor het openbaar vervoer. Op dit punt heeft u het advies van het Reizigersoverleg in een commissievergadering van uw raad ter harte genomen.*



6. *Uw voornemen opgeschreven op blz. 43 om bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer kan op de steun van het Reizigersoverleg rekenen.*

**Reactie op 4,5,6:**

Wij hebben hiervan kennisgenomen en blijven graag met u in gesprek. Wat betreft punt 5 is de tekst in het concept mobiliteitsplan niet helemaal gelukkig geformuleerd. Ook het regulier openbaar vervoer zien we als onderdeel van het totale publieke vervoerssysteem. We passen dit aan in het mobiliteitsplan.

7. *Het is het Reizigersoverleg niet helder hoe u denkt het openbaar vervoer beter bereikbaar te maken, naast de hiervoor genoemde maatregelen. U bent op een eerder moment akkoord gegaan met de eis dat een halte van het openbaar vervoer binnen een straal van 800 meter moet liggen. Hiermee heeft u in de visie van het Reizigersoverleg uw bereikbaarheidsprobleem gecreëerd. Het Reizigersoverleg vindt deze afstand te groot. Zij is voorstander van maximaal 500 meter over de gebruikelijke weg.*

**Reactie:**

De gemeente hecht veel belang aan een toegankelijk openbaar vervoer voor zo veel mogelijk doelgroepen. Mobiliteit is immers een belangrijke voorwaarde om te kunnen participeren in de samenleving.

In het mobiliteitsplan zijn nergens eisen opgenomen over de maximale afstand tot bushaltes. Daar is het mobiliteitsplan niet het juiste document voor, omdat we hierin enkel principes vastleggen en niet de exacte maatvoering van bijvoorbeeld straten, fietspaden of de maximale loopafstand tot bushaltes. De maximale afstand tot bushaltes is een eis in de aanbesteding van de nieuwe openbaar vervoer-concessie vanuit de provincie Zuid-Holland. Het Programma van Eisen daarvoor is reeds definitief vastgesteld.

In dit Programma van Eisen staat overigens dat voor 100% van de woonadressen binnen woonkernen geldt dat binnen een hemelsbrede afstand van 400 meter een door maatwerkbediende bushalte moet zijn gelegen, en/of binnen een hemelsbrede afstand van 800 meter een door vast vervoer bediende halte, en/of binnen een hemelsbrede afstand van 1.200 meter een door R-net/HOV bediende halte. Tot slot is de doelstelling opgenomen in het PvE van de concessie dat alle bestaande bushaltes behouden en bediend moeten blijven.

8. *In uw plan geeft u niet aan hoe u aankijkt tegen de huidige dienstregeling van het openbaar vervoer. U constateert alleen dat deze onder druk staat. Bent u bereid extra geld in het reguliere openbaar vervoer te stoppen, zoals u doet met de nachtbus? Hiermee kunt u bijdragen aan een beter openbaar vervoer.*

**Reactie:**

Ook bij dit punt geldt dat het openbaar vervoer aanbesteed (en betaald) wordt door de provincie Zuid-Holland. Als gemeente hebben we dus geen directe invloed op de dienstregeling, en in beginsel zijn we niet de aangewezen partij om openbaar vervoer te bekostigen. Wel zijn we als gemeente periodiek in overleg met provincie en de bus vervoerder over hoe de dienstregeling verbeterd kan worden.

Het mobiliteitsplan gaat nu niet over geld of investeringen. In de volgende stap gaan we een uitvoeringsprogramma opstellen, waarin we aan geven welke maatregelen of investeringen we willen doen en op welke termijn.

**Conclusie**

*Meer dan waard.*



De zienswijze geeft aanleiding om concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen ten aanzien van de tekst op bladzijde 43 over het publiek vervoersysteem en dat ook regulier OV daarbij hoort.





## 2.8. Indiener 8

### Zienswijze:

*In het concept mobiliteitsplan staat in de tekening op pagina's 27, 29, 36 en 40 de randweg Klaaswaal ingetekend alsof deze al gerealiseerd is. In het raadsbesluit van 19 december 2023 heeft de raad dit echter alleen nog maar als voorkeursalternatief benoemd wat verder uitgewerkt moet gaan worden. Het intekenen ervan alsof deze weg er al ligt is dan mi. erg voorbarig en niet aan de orde. Deze tekeningen zouden mi. dan ook aangepast moeten worden.*

### **Reactie college:**

De kaarten van de mobiliteitsnetwerken (fiets, openbaar vervoer en auto) zijn de gewenste situaties in 2040 waar we komende jaren naartoe willen werken. Doel is dat de randweg Klaaswaal er in 2040 ligt en daarom staat deze op de kaart. Hier ligt inderdaad nog de opgave om deze randweg daadwerkelijk te realiseren, waar we als gemeente op dit moment hard aan werken. De raad heeft de voorkeur uitgesproken voor een korte oostelijke variant (als fase 1). Op termijn is echter ook de ambitie om de randweg door te trekken (fase 2) naar de Energieweg/N487 bij Numansdorp parallel aan de Rijksstraatweg/N488. In de uitwerking van de eerste fase houden we rekening met de mogelijke latere doortrekking. Dat de randweg Klaaswaal nog aangelegd moet worden is in de tekst beschreven. De kaart laat nog niet de gewenste doortrekking naar Numansdorp zien. Dit passen we aan om dit te verduidelijken als onze ambitie.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen. Het gaat daarbij om de weergave van de nog aan te leggen randweg Klaaswaal op diverse kaartbeelden. De randweg Klaaswaal kent 2 fases, waarbij de gemeenteraad voor fase 1 reeds een voorkeursvariant heeft benoemd. Op de kaart geven we ook de ambitie aan om de randweg (in een fase 2) door te trekken naar Numansdorp, de gewenste ligging van fase 2 is echter nog niet bekend en dient nog nader onderzocht te worden.



## 2.9. Indiener 9

### Zienswijze:

*In het mobiliteitsplan is te zien dat het voornemen is om vrachtverkeer over de Waleweg door het Oudeland van Strijen te verbieden. Hoera! Onbegrijpelijk echter dat autoverkeer ook niet geweerd gaat worden. Het tracé oost-west (of west-oost) Numansdorp — Strijen-s'Gravendeel wordt steeds vaker via kleine daarop niet ingerichte dijken als de Oude Klemsedijk -Oudendijk-Waleweg-Walewegje — Trambaan gereden (ook in navigatie systemen). Dit terwijl de verkeersstromen geleid kunnen worden over bestaande veilige routes die daarop ingericht zijn; zuidelijk via de Weelsedijk-Randweg Strijen – Trambaan of noordelijk via Hoekseweg – Trambaan.*

*Het afsluiten van de Waleweg voor zowel auto's als vrachtverkeer en verkeersstromen leiden via de daarvoor bestemde routes zorgt voor:*

- o Veiligheid.*
- o Ontlasting van Oude Klemsedijk-Oudendijk-Waleweg-Walewegje voor sluipverkeer.*
- o Borging van het Natura 2000 stiltegebied Oudeland van Strijen*
- o Natuurrecreatie voor Wandelaars, Fietsers, Vissers, Vogelspotters.*

### **Reactie college:**

In het achtergrondrapport van het concept mobiliteitsplan op bladzijde 90 is opgenomen dat de gemeente voorstander is van het verder autoluw maken van het Oudeland van Strijen. Wij sluiten aan bij uw wens om ook autoverkeer door dit kwetsbare en waardevolle gebied te verminderen. Mogelijk komt dit nog niet duidelijk naar voren uit de tekst en het plaatje, omdat deze ook de huidige situatie beschrijven. We scherpen de tekst aan om dit duidelijker te maken.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen, al blijft de essentie hetzelfde. We scherpen de tekst op bladzijde 90 van het achtergrondrapport van het concept Mobiliteitsplan aan waar nodig om onze ambitie over het verder autoluw maken van het Oudeland van Strijen (met uitzondering van de Hoekseweg) te verduidelijken.



## 2.10. Indiener 10: Stichting Lokaal Vervoer de Wielewaal Hoeksche Waard

### Zienswijze:

1. *Wij hebben vastgesteld dat met name op bladzijden 24 en 43 iets staat vermeld over de Wielewaal in diverse kernen in de Hoeksche Waard. Wij constateren dat het nut en het doel van een Wielewaal in een kern onderbelicht is.*

*(...) Echter, ons doel is, zoals eerder geschreven, een bijdrage leveren ter voorkoming van eenzaamheid bij kwetsbare ouderen en het bevorderen van zelfredzaamheid. Dat wordt in het plan niet benoemd, terwijl het voor velen heel belangrijk is. Op basis van onze ervaring en het aantal Wielewaal-gebruikers in de afgelopen jaren blijkt dat Wielewaal in een belangrijke behoefte voorzien.*

### Reactie:

De Wielewaal heeft een grote toegevoegde waarde voor inwoners van onze gemeente. Onze inwoners die minder mobiel zijn kunnen door Wielewaal gemakkelijker onder de mensen komen en bij afspraken en voorzieningen komen. Daarmee is Wielewaal een belangrijke toevoeging op regulier openbaar vervoer. We erkennen dat het doel van Wielewaal niet zo letterlijk is benoemd in het mobiliteitsplan, en voegen dit toe aan het mobiliteitsplan.

2. *Blz 24. wordt de huidige werkwijze gecontinueerd (OV, met voor de buitengebieden buurtbussen en vrijwilligersorganisaties Automaatje en Wielewaal. Het is onjuist dat Wielewaal de buitengebieden bedient. Daarnaast rijdt niet in alle kernen een Wielewaal, Het is wel een wens vanuit Wielewaal om dit ooit te realiseren, maar het ontbreekt Wielewaal hiervoor momenteel aan de financiële middelen en daarnaast hebben wij het uitgangspunt te participeren op een burgerinitiatief vanuit een kern/dorp.*

### Reactie:

De Wielewaal rijdt momenteel inderdaad niet in de buurtschappen en buitengebieden, en dit is ook niet de boodschap die we wilden overbrengen. Op pagina 24 staat: "Voor gebieden met lagere bevolkingsdichtheid en specifieke doelgroepen zetten we in op buurtbussen en aanvullende mobiliteitsdiensten zoals scholierenvervoer en vrijwilligersdiensten zoals Wielewaal en Automaatje." De Wielewaal valt onder de categorie specifieke doelgroepen. We begrijpen dat dit in het hoofdrapport niet helemaal duidelijk is en passen de tekst hieraan. In het achtergrondrapport staat een uitgebreidere toelichting op de diensten en uitdagingen van Wielewaal, hier stond het wel correct en duidelijker beschreven.

3. *Blz. 48 staat het plan om te komen tot één vervoerssysteem voor alle vervoersmogelijkheden, waarbij het uitgangspunt is om tot een flexibeler en veelzijdiger vervoerssysteem te komen. Wij zijn Wielewaal met als uitgangspunt lokaal vervoer, waarbij wij mensen binnen een kern vervoeren van A naar B en weer terug. Wij zijn dan ook benieuwd op welke wijze u denkt dat Wielewaal invulling zou kunnen geven aan dit plan.*

### Reactie:

Het voorstel voor één vervoerssysteem voor alle vervoersmogelijkheden gaan we eerst nader onderzoeken. Daarbij zien we Wielewaal als een van de vervoersdiensten, die samen een breed vervoerssysteem vormen. Daarbij hebben de verschillende diensten hun eigen doelstelling en functie in het grotere geheel. Wielewaal dient inderdaad als lokaal vervoer om mensen die zelf minder mobiel zijn binnen een kern van deur tot deur te vervoeren en weer terug.

*Meer dan waard.*



#### 4. Aanvulling zienswijze (27 november 2024)

*Er is afgesproken dat wij nog aanvullende informatie verstrekken over het aantal ritten per maand en het belang van de financiële bijdrage van de gemeente.*

*Het aantal ritten van alle Wielewalen bedraagt ongeveer 2.250 per maand. Wij brengen onze passagiers geen kosten in rekening. De financiële medewerking van de gemeente is noodzakelijk en is van essentieel belang om deze dienst (de haal- en brengservice) gratis te blijven doen.*

#### **Reactie:**

Wij nemen deze informatie tekstueel op in het plan.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen. Het gaat daarbij om de tekst over het openbaar vervoer – en specifiek de tekst over Wielewaal - op pagina 24 van het hoofdrapport. We verduidelijken hier dat Wielewaal in een aantal kernen rijdt en niet in het buitengebied. Ook de tekst over Wielewaal in het achtergrondrapport op pagina 21 wordt tekstueel aangescherpt n.a.v. deze zienswijze.



## 2.11. Indiener 11: Behoud Hoeksche Waards Polderlandschap & Collectief Veilige Dijken Hoeksche Waard

### Zienswijze:

Concept mobiliteitsplan:

1. *Voorwoord: Geen benoeming door wethouder dat veel niet-agrarische bedrijven gevestigd zijn in de polder en het vrachtvervoer van en naar die bedrijven veel overlast geven op de dijken. Naast het gebrek aan handhaving is dit de roze olifant die in het rapport niet genoemd wordt.*
2. (1.1) blz. 7 en 8
  - *staat dat er diverse woningbouwprojecten en uitbreiding van bedrijfslocaties op de planning staan. Er staat dat deze nieuwe projecten de bestaande problemen niet mogen verergeren.*
  - *Nergens in het concept rapport wordt iets genoemd over het verplaatsen van gevestigde bedrijven uit de polder naar bedrijventerreinen. Toch zou het verplaatsen van bedrijven veel gevaarlijke situaties voorkomen en veel verkeersproblemen op de dijken oplossen.*

### **Reactie op punt 1 & 2:**

De wethouder stelt in zijn algemeenheid dat bereikbaarheid niet meer los gezien kan worden van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit komt in onze gemeente op verschillende manieren tot uiting. Bijvoorbeeld in bepaalde situaties op dijken, maar ook in onze woonkernen. Hier ervaren diverse bewoners hinder van (te hard rijdend) gemotoriseerd verkeer. Dit leidt tot trillingen, geluidshinder en verkeersonveiligheid. Dit betreft zowel personenverkeer als zwaarder vracht- en landbouwverkeer. Wel wordt de situatie op de dijken negatiever ervaren dan binnen de kernen (zo blijkt onder meer uit de enquête, de diverse bewonersbijeenkomst en de gesprekken die gevoerd zijn met het collectief veilige dijken), en lijkt daar ook een belangrijke bijdrage van het zware verkeer te zijn.

De situatie op veel dijken in de Hoeksche Waard hebben volgens het college juist extra aandacht gekregen in het proces én in het concept mobiliteitsplan. Juist omdat we zien dat veel van onze inwoners hier hinder van ervaren en de situatie op verscheidene dijken op zijn zachtst gezegd niet ideaal is. In hoofdstuk 6 hebben we een apart hoofdstuk gewijd aan de problematiek en mogelijke oplossingen om tot leefbare dijken en buurtschappen te komen. Daar staat onder meer beschreven dat de overlast op de dijken wordt veroorzaakt door de veelheid aan gemotoriseerd verkeer, en de soms hoge snelheid.

Ja, de verkeersproblematiek komt soms ook doordat in de polder (in beperkte mate overigens) ook niet-agrarische bedrijven gevestigd zijn die vrachtverkeer aantrekken. Dit kan lokaal een bijdrage leveren aan de ervaren hinder. In het mobiliteitsplan is het principe opgenomen – wat reeds vastgesteld is door de raad bij de behandeling van de keuzenotitie – dat we ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren die met de huidige vorkstructuur veilig afgewikkeld kan worden. Dit betekent dus ook dat we niet overal ruimtelijke ontwikkelingen meer toestaan. Dat wordt per ontwikkeling beoordeeld op basis van een onderbouwing van de mobiliteitseffecten.

Verder zijn in het mobiliteitsplan verkeerssluwe gebieden opgenomen. Per verkeerssluw gebied gaan we bekijken hoe de hinder verminderd kan worden. Daarbij is ook een optie om te verkennen of het haalbaar is om overlastgevende bedrijven te verplaatsen. Dit is eerder ook gedaan bij Goidschalxoord. Onze ervaring daaruit is dat dit zeer complex is omdat er niet eenvoudig geschikte alternatieve locaties gevonden kunnen worden en het uitkopen/verplaatsen hoge kosten met zich mee brengt.

*Meer dan waard.*



3. (h5) wegeanalyse

- wegeanalyse maar niets over 60km/u wegen buiten de bebouwde kom. Er staat erg weinig tot niets concreets over de inrichting van deze 60 km wegen dus graag meer aandacht daarvoor.
- Wij pleiten ervoor om de komgrenzen zodanig op te rekken zodat de rotondes die aan de bebouwde kom grenzen opgenomen worden binnen de kom en de fietsers op dergelijke rotondes voorrang krijgen.
- Ook pleiten wij ervoor om korte delen van dijken die liggen tussen twee kommen te transformeren naar gemeente wegen met bijbehorende inrichting voor 30km/uur. Dit vooruitlopend op de overdracht van waterschap wegen naar de gemeente. Een voorbeeld is het stuk van de Zinkweg tussen de N217 en het buurtschap Zinkweg.
- Wij ondersteunen het STOMP principe. Bij 'Trappen' is het ook wenselijk dat er veilige, goed verlichte fietsenstallingen komen waarbij er vaker BOA's langskomen om diefstal te verminderen.

4. (h6) mooi dat de gemeente en waterschap inzetten op verkeersluwe gebieden: Echter hoe ga je handhaven dat er geen ander verkeer komt dan bestemmingsverkeer? En hoe ga je handhaven dat vrachtverkeer niet meer over deze dijken gaat? Daarnaast is er nog het probleem van verkeer dat wel een bestemming heeft in een verkeersluw gebied. Neem nu bijvoorbeeld de voetbal vereniging Zinkwegse Boys op de Zinkweg. Op de trainingsavonden en de wedstrijddagen zijn er veel auto's op het eerste stuk van de Zinkweg en het buurtschap en de snelheidsregels worden dikwijls overtreden. Hoe rijmt zich dit met een verkeersluw gebied en hoe gaat u handhaven? Stap 4 juichen wij toe, met bijbehorende handhaving.

**Reactie college op punt 3 & 4:**

In het mobiliteitsplan zijn de doelstellingen en belangrijkste principes vastgelegd hoe daar te komen. In het mobiliteitsplan wordt dus niet vastgelegd hoe een 60 km/u-weg er exact uit moet te zien. In het uitvoeringsprogramma werken we de inrichtingsprincipes uit, en gaan we ook kijken welke wegen hier wel en niet aan voldoen. Zo sporen we ook nog gericht de wegen op die we aan willen pakken.

Verplaatsen van de komgrenzen is als principe benoemd, en gaan we op een aantal locaties ook uitvoeren. Op welke locaties en op welke termijn dit gebeurt bepalen we in het uitvoeringsprogramma. Echter, bij rotondes buiten de bebouwde kom die grenzen aan de bebouwde kom is het college van mening – op basis van adviezen van verkeersexperts – dat fietsers hier voor hun eigen veiligheid uit de voorrang moeten blijven. Dat is ook de standaard in de rest van Nederland, waarmee we bijdragen aan een uniform en herkenbaar wegbeeld. Op het moment dat de rotonde binnen de bebouwde kom te liggen, passen we de voorrangssituatie aan conform de standaard voor binnen de bebouwde kom.

Bij de verkeersluwe gebieden is onze visie dat we per gebied kijken welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeersintensiteit effectief te verlagen, maar wel alle bestemming bereikbaar te houden. Het ultieme doel is dat in deze gebieden enkel bestemmingsverkeer rijdt, maar om dat daadwerkelijk voor elkaar te krijgen is zeer lastig. We beginnen in elk van de gebieden dan ook met snelheidsbeperkende maatregelen om routes door deze gebieden minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer en om lokaal een veiligere snelheid af te dwingen. Waar nodig schalen we deze maatregelen op conform de werkwijze van het mobiliteitsplan als dit nog niet voldoende resultaat geeft. In sommige gebieden zijn waarschijnlijk nog meer sturende maatregelen nodig zoals afsluitingen, verkeersfilters, toegangsdoosering of landbouwsluizen. Dit zijn verregaande maatregelen waarvoor een zorgvuldige belangenafweging nodig is, omdat er mogelijk ook partijen zijn die hiervan nadeel ervaren.



5. *(h7) wordt gesproken over 'natuurlijk sturen': Wij denken dat vaste gebruikers van deze wegen daar snel aan gewend zijn. Wij pleiten daarom voor echte verkeer belemmerende maatregelen.*

**Reactie college:**

Natuurlijk sturen stimuleert onbewust rijgedrag, waarbij weggebruikers hun snelheid aanpassen aan de fysieke kenmerken van de weg. Hoewel sommige weggebruikers zich wellicht sneller aanpassen, blijkt uit voorbeelden zoals op bochtige wegen dat de meeste bestuurders automatisch hun snelheid verlagen, zonder dat zij zich daar bewust van zijn. Dit is een van de mogelijke maatregelen die we overwegen bij de herinrichting van wegen, naast meer fysiek sturende verkeersmaatregelen.

6. *(h8.1) staat dat de gemeente onder voorwaarden open staat voor de aanleg van de A4- zuid: BHWP ziet liever dat de gemeente duidelijk stelling neemt en NEE zegt tegen deze weg.*

**Reactie college:**

De nieuwe coalitie heeft het standpunt dat we op dit moment geen serieuze ontwikkelingen rond de A4 zien, en we onze aandacht hier nu niet op richten. Er is geen/nauwelijks provinciale of landelijke steun en aandacht voor de aanleg van de A4-zuid. Zonder die steun of aandacht zal de A4-zuid er niet komen. Als gemeente zetten we hier dan ook niet actief op in, en voeren hier ook niet actief lobby voor. Wel houden we de ontwikkelingen in de gaten, zoals de initiatieven van onze buurgemeente Nissewaard.

Mocht de komende 10 à 20 jaar toch blijken dat er ontwikkelingen zijn op dit vlak, dan hebben we als Hoeksche Waard wel een aantal belangrijke voorwaarden voor we instemmen met de aanleg van de A4. Daarom zijn deze voorwaarden wel nadrukkelijk in het mobiliteitsplan opgenomen. Ook zal dan gelden dat dit een dermate groot project is met effecten voor onze gemeente dat de dan zittende coalitie daar een nieuw standpunt over in zal nemen.

Achtergrond Mobiliteitsplan

1. *Blz. 17 staat dat de Stougjesdijk een belangrijke regionale fietsverbinding is. De provincie heeft dit zelf benoemd in het provinciaal fietsnetwerk uit 2016. Toch staat het wegvak tussen Oud-Beijerland en Klaaswaal in de Top 10 van onveilige wegvakken. Hoe bestaat het dat de gemeente HW en het Waterschap de Provincie al jarenlang weg laten komen met zo'n slechte weg en zo'n onveilige fietsverbinding? Ook het oversteekpunt van de N217 ter hoogte van de Nieuw-Beijerlandse Langeweg is bedroevend slecht aangelegd. Dit is ook een steek die de provincie heeft laten vallen. Zegt de gemeente daar niets van?*

**Reactie college:**

Verbetering van de Stougjesdijk voor fietsers is een belangrijk speerpunt wat uit het mobiliteitsplan naar voren komt. Uit analyses blijkt hier inderdaad een opgave te liggen om de veiligheid en aantrekkelijkheid van deze fietsroute te verbeteren. Op veel verbindingen zijn de afgelopen decennia al vrijliggende fietspaden aangelegd, maar nog niet langs de Stougjesdijk. De Stougjesdijk is in beheer bij het waterschap, zij zijn verantwoordelijk voor een goede en veilige weginrichting. Het waterschap is op dit moment aan het onderzoeken of het wegvak tussen Klaaswaal en Oud-Beijerland aangepakt kan worden en of hier een vrijliggend fietspad ingepast kan worden. Provincie Zuid-Holland voert overigens zelf geen maatregelen uit aan provinciale fietsroutes, maar stelt subsidies beschikbaar voor fietsmaatregelen op routes die tot dit netwerk behoren om de veiligheid en aantrekkelijkheid te verbeteren.



De oversteek over de N217 bij de Langeweg staat inderdaad in de top 10 van meest onveilige kruispunten in de Hoeksche Waard. In het uitvoeringsprogramma gaan we projecten en maatregelen opnemen om dergelijke locaties aan te pakken, en kijken we welke locaties of wegen we als eerste gaan oppakken en wie we daarvoor nodig hebben. Voor de N217 is het inderdaad uiteindelijk aan de provincie om maatregelen te treffen, en sporen we als gemeente hen daarvoor aan als dat nodig is.

2. *Blz. 28 Uit een nadere analyse van het snelheidsgedrag blijkt dat juist op 60 km/u-wegen (die veel voorkomen in de Hoeksche Waard en in beheer zijn bij het waterschap) vaak te hard wordt gereden. 'Deze wegen leveren veel onveilige situaties en klachten van bewoners op. Het is onduidelijk in het concept-mobiliteitsplan wat WSHD en de gemeente hieraan gaan doen en welke inrichting hierbij hoort.*

#### **Reactie college:**

Uit de analyses en reacties van bewoners ontstaat inderdaad het beeld dat er veelvuldig te hard wordt gereden. Dat is helaas een hardnekkig probleem, en we hebben niet de illusie dat we overal het hard rijden kunnen aanpakken. Wel gaan we hier op risicovolle locaties nadrukkelijk werk van maken. Zo zijn we al gestart met een gedragscampagne om mensen te wijzen op hun rijgedrag op onze kwetsbare dijken. Ook voorzien we met de aanpak van de verkeersluwe gebieden dat we op grootste probleemlocaties maatregelen gaan treffen om de hinder te verminderen. De exacte maatregelen worden per gebied in projecten nader uitgewerkt. De maatregelen kunnen zowel als doel hebben om de verkeersintensiteit te verminderen (zoals landbouwsluizen, knips, inrijverboden of snelheidsbeperkingen) als maatregelen om lokaal de snelheid te verlagen met snelheid reducerende maatregelen (zoals drempels, plateau's, wegversmallingen, snelheidsdisplays en andere visuele elementen). Meest effectief om de snelheid te remmen zijn drempels en plateau's, echter zijn deze op dijken vaak niet gewenst vanwege de trillingen die dit oplevert. In het uitvoeringsprogramma werken we ook samen met het waterschap de gewenste inrichtingsprincipes voor alle wegen in het buitengebied uit.

3. *Blz. 29 is te zien dat de gemeente HW met stip bovenaan de top 10 van meest onveilige fietsroutes staat. Wat is dit schandalig! Een reden te meer om op zeer korte termijn de fietsroutes veiliger te maken.*

#### **Reactie college:**

Op deze bladzijde is te lezen dat binnen provincie Zuid-Holland de Hoeksche Waard de meeste kilometers fietsroutes heeft met een verhoogd veiligheidsrisico. Dit zegt overigens nog niets over het daadwerkelijk aantal verkeersongevallen dat hier plaatsvindt, maar enkel dat de risico's relatief hoog zijn. De aanpak van fietspaden is een belangrijk thema van het mobiliteitsplan. In het uitvoeringsprogramma leggen we vast welke maatregelen we op welke termijn gaan treffen om deze te verbeteren.

4. *Blz. 47, kopje 2. 7. 5 gaat over handhaving. Het is inderdaad zo dat burgers veelvuldig vragen om handhaving. Wij bepleiten dat de gemeente met spoed inzet op het uitbreiden van de bevoegdheden van BOA's en op het aanvragen en plaatsen van zoveel mogelijk flex-flitspalen.*

#### **Reactie college:**

Beiden zijn principes die we in het mobiliteitsplan benoemen. Goed om te horen dat u deze ook belangrijk vindt. Wel zijn we voor beide maatregelen afhankelijk van andere instanties. Voor het uitbreiden van de bevoegdheden van BOA's zijn we afhankelijk van landelijke instanties zoals het ministerie van Justitie en de politie. Waar flitspalen of flex-flitspalen worden geplaatst wordt bepaald door het Openbaar Ministerie (OM). Als gemeente kunnen wij bij het OM locaties aandragen. Het OM maakt op basis van de





motivering en verzoeken van andere gemeentes dan een afweging waar flitspalen worden geplaatst. Dat mogen we als gemeente niet zelf doen. Op moment van schrijven heeft het OM 1 locatie vastgesteld waar met enige regelmaat een flex-flitspaal wordt ingezet: langs de N217 bij Maasdam. Verder staan op circa 16 locaties in de Hoeksche Waard vaste flitspalen. Voor locaties waar we een aanvraag kansrijk achten dienen we een verzoek in bij het OM.

- Blz. 50 , keuze 3 wegen in het buitengebied; Veel wegen moeten toegankelijk blijven voor landbouwverkeer omdat over heel de gemeente akkerbouwpercelen zijn gelegen. Dit is een gegeven waar we niet omheen kunnen. Echter , de landbouwmachines worden steeds groter en zwaarder. Dit wordt niet meegenomen in de analyse. In het landbouwmuseum van Tiengemeten is te zien voor welke voertuigen de dijken indertijd ontworpen zijn. Veel vrachtverkeer in het buitengebied is van bedrijven die veel beter op een bedrijventpark gevestigd kunnen worden. Dit wordt ook niet genoemd. Op deze buitenwegen geldt een snelheid van 60 km/uur en dit is al veel te hard en vaak wordt er nog harder gereden.*

#### **Reactie college:**

Als gemeente kunnen we helaas weinig doen tegen steeds groter wordende voertuigen. Ook bij personenauto's zien we deze trend: personenauto's worden steeds groter en zwaarder. Dit geeft risico's voor de verkeersveiligheid, omdat grotere en zwaardere voertuigen een langere remweg kunnen hebben en het risico op letsel groter is bij zwaardere voertuigen. Om deze trend te keren is op een ander niveau, bijvoorbeeld landelijk of Europees, beleid nodig.

Landbouwvoertuigen mogen standaard maximaal 3,0 meter breed zijn. Bij de inrichting van onze wegen – en specifiek de regionale landbouwroutes - houden we daar rekening mee. Agrariërs kunnen ook ontheffing aanvragen om met extra brede voertuigen de weg op te gaan, dan zijn voertuigen met een breedte tot maximaal 3,5 meter mogelijk. Deze ontheffing dient aangevraagd te worden bij het RDW. Hier gelden ook diverse randvoorwaarden voor. Deze ontheffing geeft echter niet het recht aan een agrariër dat die ook meteen overal met een extra breed voertuig mag en kan rijden. Het blijft een uitzonderingssituatie. Bij de inrichting van onze wegen en de waterschapswegen wordt dit per situatie afgewogen en beoordeeld. Er kan dan ook besloten worden om wegversmallingen toe te passen waar extra brede landbouwvoertuigen niet gemakkelijk tussendoor kunnen.

Met onze aanpak van de verkeersluwe gebieden gaan we maatregelen treffen, waarbij we ook inzetten op een gepaste snelheid door landbouwverkeer. Een maximumsnelheid op wegen in het buitengebied van 60 km/u is de norm in Nederland, daar willen we niet van afwijken. Op trajecten waar de maximumsnelheid te vaak en te veel wordt overschreden en risico's op ongevallen groot zijn, willen we maatregelen treffen om de situatie veiliger en leefbaarder te maken. Dit doen we in samenspraak met het Waterschap en andere stakeholders zoals aanwonenden en agrariërs.

- Blz. 56 bij punt 9 van de actiepuntenlijst van het Collectief Veilige Dijken missen we de samenwerking met het waterschap. De samenwerking tussen de gemeente en het waterschap is van enorm belang om de wegen in de HW veiliger te maken. Ons collectief pleit voor EEN loket waarbij burgers hun problemen op de wegen en dijken in de HW kunnen aankaarten. Tot nu toe voelen veel burgers zich vaak van het kastje naar de muur gestuurd.*

#### **Reactie college:**

We nemen de samenwerking met het waterschap over in dit lijstje. Dit is immers uw actiepuntenlijst.



Er wordt een onderzoek opgestart naar de overdracht van de wegen van het waterschap naar de gemeente, en onder welke condities dit kan plaatsvinden. Als deze overdracht ook daadwerkelijk plaatsvindt, dan is de gemeente voor het overgrote deel van het wegennet hét aanspreekpunt en dé verantwoordelijke voor verkeersvragen, klachten en het uitvoeren van maatregelen. Dat is de ideale situatie waarin we naar toe willen werken. Tot die tijd is een goede samenwerking met het waterschap inderdaad van belang om gezamenlijk op te trekken voor een betere verkeersveiligheid.

7. *Blz. 79, hoe denkt u de voorstelde landbouwroutes te stimuleren en hoe gaat u handhaven als daar toch vanaf geweken wordt?*

#### **Reactie college:**

Het netwerk met landbouwroutes is in 2017 door bureau Tridée opgesteld in samenspraak met de sector. Dit netwerk is in belangrijke mate overgenomen in het voorliggende mobiliteitsplan. Het netwerk geeft de belangrijkste routes weer waar landbouwverkeer – nu al - over langere afstand gebruik van maakt. Buiten dit netwerk zijn nog veel meer wegen waar ook landbouwvoertuigen mogen rijden en moeten kunnen rijden, omdat er overal door de Hoeksche Waard agrarische bedrijven en percelen zijn gelegen die bereikbaar moeten zijn. Bij de inrichting van de wegen van deze landbouwroutes houden we rekening met landbouwvoertuigen, dat deze hier fysiek overheen kunnen rijden. Wel dienen ook landbouwvoertuigen op diverse plekken rustiger te rijden om hinder voor aanwonenden of fietsers te beperken. Daardoor zijn deze routes in beginsel een aantrekkelijke route voor landbouwverkeer over langere afstand. Waar nodig en passend kunnen we op andere wegen meer belemmerende maatregelen overwegen om landbouwvoertuigen op de juiste wegen te krijgen. Handhaving is een slotstuk, we hebben beperkte handhavingscapaciteit, en om echt op te kunnen treden dient een handhaver een overtreding ook ter plekke waar te nemen. Wel kunnen we gerichte handhavingsacties inzetten.

8. *Blz.87, aanpak verkeersluwe gebied Zuidzijde/Zinkweg; bewoners van de Zinkweg en 1 Kruisweg pleiten ervoor dat het extra verkeer van voetbalvereniging Zinkwegse Boys ook gemonitord wordt, vooral 's avonds en op zaterdag. En daarnaast alvast snelheidsbeperkende maatregelen genomen worden op het stuk Zinkweg tussen het buurtschap en de N217.*

#### **Reactie college:**

In de nadere uitwerking van het verkeersluwe gebied worden de exacte maatregelen bepaald. Verkeer van/naar de voetbalclub is ook bestemmingsverkeer en moet hier kunnen rijden, maar natuurlijk wel met een gepaste snelheid. Snelheidsbeperkende maatregelen kunnen daaraan bijdragen.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard aan te passen.





### 3. Overzicht ambtshalve wijzigingen

Er is aanleiding om de onderstaande aanpassingen in concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard en/of het bijbehorende achtergrondrapport te verwerken.

1. In het voorwoord: 'concept-mobiliteitsplan' aangepast naar 'mobiliteitsplan'.
2. Op de kaart van het fietsnetwerk: Schoutsdijk en Scheidweg toevoegen als verbindend netwerk. Alle kaarten met het fietsnetwerk zijn hierop aangepast.
3. In het achtergrondrapport is er een aanvulling gedaan in de tekst bij landbouwroutes en knelpunten. In het achtergrondrapport wordt genoemd dat er geconcludeerd is dat sommige knelpunten niet opgelost kunnen worden en sommigen nog niet opgepakt zijn.
4. In de inleiding van het mobiliteitsplan is opgenomen waarom de gemeente 2040 neemt als streefjaar en niet later zoals die van het Rijk tot 2050.
5. In hoofdstuk 8 voegden wij toe dat de gemeente betrokken is bij (boven)regionale initiatieven/projecten (en dit in de toekomst alleen maar toeneemt).
6. Hoofdstuk 3 van het achtergrondrapport is aangevuld met de uitkomsten van de inloopbijeenkomst voor het concept mobiliteitsplan en de bijbehorende inzageperiode, waar deze zienswijzenota de opbrengst van laat zien.
7. In de factsheets over de dorpen zijn bij ieder dorp ook de locaties van sportvelden aangegeven net zoals eerder al wel bij Oud-Beijerland is gedaan.
8. In de achtergrondrapportage zijn er extra vergelijkingen toegevoegd als benchmark met data van andere meer landelijke gemeenten.
9. Naast de push-factoren om gemotoriseerd verkeer op de juiste wegen te krijgen is er meer toelichting gegeven aan de pull-factoren in het plan.
10. Op het kaartje van het OV zijn twee hubs (P+R) locaties weergegeven. We namen ook een hub in de buurt van/vlakbij 's-Gravendeel op. De exacte locatie wordt nader bepaald.
11. Bij het voetgangersbeleid namen we op dat er bij speeltuinen en scholen extra aandacht wordt besteed om het voor voetgangers veiliger en aantrekkelijker te maken.
12. Wij verduidelijken de tekst op pagina 43 waarbij openbaar vervoer ook onderdeel blijft van het publiek vervoersysteem.