

# Nota beantwoording zienswijzen

Concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Datum: 8 oktober 2025  
Versie: 1.1  
Status: Definitief



## 1. Inleiding

Het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit lag vanaf donderdag 10 juli 2025 tot en met woensdag 3 september 2025 ter inzage. Het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit was/is digitaal raadpleegbaar via de gemeentelijke website [www.gemeentehw.nl/mobiliteitsplan](http://www.gemeentehw.nl/mobiliteitsplan).

Iedereen kon tijdens de inzage termijn een schriftelijke zienswijze indienen. Daarnaast stelden wij onze overlegpartners in de gelegenheid om te reageren op het programma. Tijdens de inzage periode ontvingen wij 28 zienswijzen en 3 overlegreacties.

In deze Nota beantwoording zienswijzen geven wij een reactie op de ontvangen zienswijzen en overlegreacties. De zienswijzen en overlegreacties vatten wij samen en beantwoorden wij. De zienswijzen en overlegreacties geven gedeeltelijk aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Daarnaast is er aanleiding om een ambtelijke aanpassingen door te voeren.

### Overzicht ingediende 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.

| Nummer      | Naam in geval van bedrijf of organisatie             | Datum ontvangst  |
|-------------|------------------------------------------------------|------------------|
| Indiener 1  |                                                      | 14 juli 2025     |
| Indiener 2  |                                                      | 15 juli 2025     |
| Indiener 3  |                                                      | 16 juli 2025     |
| Indiener 4  |                                                      | 16 juli 2025     |
| Indiener 5  |                                                      | 18 juli 2025     |
| Indiener 6  |                                                      | 18 juli 2025     |
| Indiener 7  |                                                      | 21 juli 2025     |
| Indiener 8  |                                                      | 22 juli 2025     |
| Indiener 9  |                                                      | 25 juli 2025     |
| Indiener 10 |                                                      | 28 juli 2025     |
| Indiener 11 |                                                      | 29 juli 2025     |
| Indiener 12 |                                                      | 31 juli 2025     |
| Indiener 13 |                                                      | 8 augustus 2025  |
| Indiener 14 |                                                      | 12 augustus 2025 |
| Indiener 15 | Team Spuidijk Veilig                                 | 13 augustus 2025 |
| Indiener 16 | Vereniging Hoeksche Waard Landschap                  | 19 augustus 2025 |
| Indiener 17 | Bedrijveninvesteringszone De Bosschen                | 21 augustus 2025 |
| Indiener 18 | Reizigersoverleg Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee | 25 augustus 2025 |
| Indiener 19 |                                                      | 1 september 2025 |
| Indiener 20 | Bedrijveninvesteringszone Strijen                    | 3 september 2025 |
| Indiener 21 |                                                      | 3 september 2025 |



|              |                                    |                  |
|--------------|------------------------------------|------------------|
| Indiener 22  | LTO Noord, afdeling Hoeksche Waard | 3 september 2025 |
| Indiener 23* |                                    | 16 juli 2025     |
| Indiener 24* |                                    | 17 juli 2025     |
| Indiener 25* |                                    | 20 juli 2025     |
| Indiener 26* |                                    | 20 juli 2025     |
| Indiener 27* |                                    | 4 augustus 2025  |
| Indiener 28* |                                    | 4 september 2025 |

\* Noot: Indiener 23, indiener 24, indiener 25, indiener 26, indiener 27 en indiener 28 dienden de zienswijze niet op de geldige wijze in, maar namen wij alsnog mee in deze nota en is daarmee ook beantwoord.



## 2. Beantwoording van de zienswijzen

### 2.1. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 1

#### Zienswijze

Indiener meent dat verkeer remmende maatregelen door de Mookhoek, Strijenseweg en Strijensedijk het sluipverkeer naar de platte Schenkel, Boomdijk, Meeuwenoordseweg, Schenkeldijk, Kooilandsdijk en Noord Kavelsdijk verplaatst. Indiener meent dat verkeer remmende maatregelen daar dus ook nodig zijn, zoals weg aanpassen met drempels/slinger zoals op b.v. de Tweede Kruisweg tussen Mookhoek en de N217. Er wordt nu al erg hard gereden op genoemde sluiproutes, fietsers worden op deze smalle dijken de berm in gereden en moeten ook goed opletten op de grote bonken klei. Indiener meent dat het zeer noodzakelijk is het waterschap in de plannen mee te nemen en te wijzen op hun verantwoordelijkheid.

#### Reactie college:

U wijst terecht op het risico dat verkeer remmende maatregelen in de Mookhoek, Strijenseweg en Strijensedijk kunnen leiden tot een toename van sluipverkeer op omliggende wegen. Binnen het uitvoeringsprogramma is nog niet vastgesteld welke concrete maatregelen in verkeersluw gebied 7 worden getroffen. De zone wordt projectmatig opgepakt, vergelijkbaar met de aanpak in Hoeksche Waard Zuidwest. Daarbij wordt ook het waterschap actief betrokken, mede vanwege haar rol als wegbeheerder op een deel van de genoemde wegen. Belangrijk om te benadrukken is dat ook de omliggende wegen nadrukkelijk worden meegenomen in de projectuitwerking. Bij het opstellen van maatregelen wordt gekeken naar de bredere verkeerskundige effecten, waaronder mogelijke verschuiving van verkeersstromen en de impact op verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gehele gebied.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

### 2.2. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 2

#### Zienswijze

Indiener vraagt welke maatregelen er in het centrum van Oud-Beijerland worden getroffen. Daarnaast uit indiener in een aanvulling op de eerste zienswijze, zijn zorgen over de verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluidsoverlast op de Koninginneweg en Beneden Oostdijk. De zienswijze richt zich op het besluit om de maximumsnelheid op deze wegen te behouden op 50 km/u, zoals opgenomen in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

De zienswijze bevat drie inhoudelijke bezwaren tegen het behoud van 50 km/u op deze wegen:

- *Verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers:*  
Indiener meent dat binnen een traject van 750 meter zich zeven intensieve oversteeklocaties voor fietsers bevinden, waaronder bij het tankstation en de Jumbo. De combinatie van brede fietspaden en een snelheid van 50 km/u wordt als onveilig ervaren.
- *Twijfel over functie als ontsluitingsweg:*  
Volgens indiener wordt de Koninginneweg feitelijk gebruikt als randweg, mede doordat de randweg als omrijdroute wordt ervaren. De verkeersfunctie is onvoldoende onderbouwd met data. Daarnaast



wordt gewezen op het beperkte fietsgebruik, mede door de inrichting van de omgeving en het grote aandeel autoparkeerplaatsen bij voorzieningen.

- *Geluidsbelasting te hoog:*

Volgens indiener bestaat er bij bewoners van de Koninginneweg groot ongenoegen over de toename aan geluid vanwege de snelheid van het verkeer. Indiener verwijst daarvoor naar geluidmetingen waarbij in de bocht van de overgang Koninginneweg naar Beneden Oostdijk eenzelfde geluidsniveau wordt bereikt als op de randweg.

Daarnaast bevat de zienswijze vijf concrete voorstellen ter verbetering van de verkeerssituatie:

1. Vervanging van de snelheidsverhogende bocht tussen de Koninginneweg en de Beneden Oostdijk door een rotonde.
2. Aanleg van verkeersdrempels bij de toerit naar de Gravinnelaan en Graaf van Egmondstraat.
3. Plaatsing van een extra rotonde nabij de Sportlaan en het zebrapad.
4. Invoering van éénrichtingsverkeer bij de Jumbo-toerit op de Gravinnelaan.
5. Instellen van een 30 km/u zone vanaf de rotonde Beneden Oostdijk richting Sportlaan, met toegang uitsluitend voor bestemmingsverkeer.

Tot slot doet indiener een beroep op het participatiebeleid van de gemeente en verzoeken om heroverweging van het besluit. Er wordt aangegeven open te staan voor een persoonlijk gesprek met de gemeente.

**Reactie college:**

De oversteeklocaties op zowel de Koninginneweg als de Beneden Oostdijk zijn voorzien van voorzieningen voor fietsers zoals gebruikelijk bij een 50km/h-weg. Dit gaat om zowel verkeersregelinstallaties als een gecombineerde oversteekvoorziening met voetgangers. Bij twee van de genoemde locaties is sprake van afslaand verkeer van de automobilist en niet van een specifieke oversteeklocatie voor fietsers, de fietser blijft immers op het doorgaande vrijliggende voorrangsfietspad. De Koninginneweg en de Beneden Oostdijk zijn gebiedsontsluitingswegen waar 50km/h geldt (GOW50). Dit zijn, zoals indiener ook aangeeft, uitvalswegen voor de omliggende woonwijken. Deze functie zal niet wijzigen, voor deze woonwijken is immers geen alternatief beschikbaar. Met deze functie van de weg als een GOW50 komt ook een bepaalde geluidsbelasting. Zeker op punten die door indiener zijn aangehaald (kruisingen) is de geluidsbelasting hoger dan op delen waar het verkeer geen rem- en optrekkende bewegingen hoeft te maken. Wij brengen de geluidsbelasting op alle wegen in onze gemeente in kaart in de Basiskaart Geluidsemisies. Wanneer hieruit blijkt dat de geluidshinder te hoog is, onderzoeken wij maatregelen om deze geluidshinder te verlagen. Dan wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de functie en inrichting van de weg.

**Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.



### 2.3. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 3

#### Zienswijze

Indiener meent dat hoewel het mobiliteitsplan van de gemeente Hoeksche Waard duidelijke ambities toont op het gebied van lokale bereikbaarheid, het een bredere blik op (inter-)regionale ontwikkelingen mist. De gemeente lijkt haar focus volgens indiener te beperken tot haar eigen grenzen, terwijl de mobiliteit juist niet ophoudt bij de gemeentegrens. In omliggende gemeenten, zoals Rotterdam, Dordrecht en Barendrecht, zijn er volop initiatieven die direct invloed hebben op de inwoners van de Hoeksche Waard. Dit is, juist vanwege de grote hoeveelheid 'Hoeksche Waarders' die in deze regio's werkzaam zijn, van groot belang.

Indiener geeft als goed voorbeeld de veerpontverbinding tussen Puttershoek en Zwijndrecht. Vanaf de veerstoep bestaat er een zeer kansrijke mogelijkheid om aan te haken op de snelfietsroutes die momenteel worden ontwikkeld tussen Rotterdam en de Drechtsteden. Door deze aansluiting actief mee te nemen in het mobiliteitsplan en hier met de betrokken partijen mee in overleg te gaan, kan er een robuuste en toekomstbestendige verbinding voor fietsers en voetgangers worden gecreëerd.

Indiener meent dat het (mogelijk) toekomstige station Dordrecht Amstelwijck van enorm groot belang is. Wanneer buslijnen vanuit de Hoeksche Waard hierop worden afgestemd, ontstaat er een directere, snelle verbinding richting Breda en Brabant (tot wel +/- 20 min sneller). Dat is niet alleen een verbetering voor de dagelijkse forens/ reiziger, maar ook voor de algemene ontsluiting van de regio. De ontwikkeling van dit station is complex en verloopt moeizaam, juist daarom is het van belang dat de gemeente Hoeksche Waard haar stem laat horen en samen met de gemeente Dordrecht een front vormt in de lobby hiervoor. Dat betekent niet dat de gemeente HW zelf verantwoordelijk is voor de financiering, maar wél dat ze actief meedenken, onze regionale belangen onderstreept en zich inzet in gesprekken met andere betrokken partijen zoals ProRail, NS, en het Rijk.

#### Reactie college:

De gemeente Hoeksche Waard erkent het belang van regionale samenwerking en afstemming, zeker gezien de verwevenheid van mobiliteitsvraagstukken met omliggende gemeenten. In het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan is daarom een regionale samenwerkingsagenda opgenomen, evenals maatregelen die gericht zijn op het versterken van de bestaande afstemming. Hiermee wordt voortgebouwd op de praktijk waarin de gemeente reeds actief participeert in regionale overleggen. Wat betreft de concrete voorstellen:

- De verbetering van veerpontverbindingen in relatie tot het fietsnetwerk is als maatregel opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Dit betreft onder meer de veerpontverbinding tussen Puttershoek en Zwijndrecht.
- De mogelijke realisatie van station Dordrecht Amstelwijck wordt door de gemeente met belangstelling gevolgd, gezien de potentie voor verbeterde regionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd valt de ontwikkeling van dit station en de afstemming van buslijnen hierop buiten de directe invloed van de gemeente. Openbaar vervoer wordt door de provincie Zuid-Holland aanbesteed. De gemeentelijke visie op het OV-netwerk is opgenomen in het mobiliteitsplan en wordt actief uitgedragen richting de provincie. Concrete maatregelen zijn daarom niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.



## 2.4. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 4

### Samenvatting zienswijze

Indiener uit zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Raadhuisstraat in Maasdam. De zienswijze richt zich op het feit dat de herinrichting van deze straat in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is gepositioneerd als een lange termijn project. Volgens indiener is dit niet in lijn met eerdere beleidskeuzes, toezeggingen en wettelijke kaders.

De zienswijze bevat zes inhoudelijke bezwaren tegen het positioneren van de herinrichting als lange termijn project:

1. Niet in lijn met eerdere toezeggingen: Indiener stelt dat in 2023 aan bewoners is toegezegd dat in 2025 budget beschikbaar zou komen voor een volledige herinrichting van de Raadhuisstraat. Het uitstellen van deze herinrichting wordt als strijdig ervaren met die toezegging.
2. Beleidsmatige inconsistentie: Indiener stelt dat het fietspad in 2023 is verwijderd, waardoor fietsers op de rijbaan zijn geplaatst. Dit zou niet overeenkomen met het raadsbesluit van april 2024, waarin het scheiden van verkeerssoorten (auto en fiets) als beleidswens is uitgesproken.
3. Strijd met BABW 2.4.1: De inrichting van de Raadhuisstraat zou onvoldoende zijn aangepast aan de beoogde maximumsnelheid van 30 km/u. Indiener verwijst naar metingen van Veilig Verkeer Nederland die wijzen op veelvuldig te hard rijden.
4. Strijd met BABW 2.4.4, eis 2: Indiener stelt dat de verkeersintensiteit op de Raadhuisstraat te hoog is voor een verblijfsgebied en dat de inrichting onvoldoende is aangepast om deze intensiteit te beheersen. De Raadhuisstraat is niet bedoelt als route voor doorgaand verkeer. Er wordt verwezen naar een telling van voertuigbewegingen.
5. Strijd met BABW 2.4.4, eis 3: Indiener wijst erop dat een zebrapad op de looproute van schoolgaande kinderen is verwijderd, wat volgens hem de verkeersveiligheid verslechtert. Dit zou in strijd zijn met de verplichting om extra aandacht te besteden aan potentieel gevaarlijke punten in een 30 km/u-zone.
6. Indiener stelt dat er sinds de jaren '80 herhaaldelijk is verzocht om een trottoir aan de oneven zijde van de Raadhuisstraat, maar dat hier tot op heden geen gehoor aan is gegeven. Volgens indiener is dit de enige dorpskern in de Hoeksche Waard waar bewoners direct vanuit hun woning op een raapstrook terechtkomen, die deels wordt gebruikt voor parkeren. Dit zou leiden tot onveilige situaties voor voetgangers, met name voor mensen die slecht ter been zijn, en is volgens indiener niet in lijn met de gemeentelijke ambitie om meer aandacht te geven aan voetgangers.

Indiener ervaart een gebrek aan communicatie en participatie vanuit de gemeente. Hij geeft aan dat eerdere toezeggingen over herinrichting in 2025 niet zijn nagekomen en dat gedeelde informatie over verkeersveiligheid onvoldoende is opgevolgd.

### Reactie college:

Na de herinrichting van de kruising Dorpsstraat/Raadhuisstraat en inrichting van een 30km/uur-zone op de 's-Gravendeelseweg zijn in 2023 maatregelen getroffen aan de kruising Hoeksedijk/Raadhuisstraat in het kader van het 'Duurzaam Veilig-principe'. Rode fietssuggestiestroken in de Raadhuisstraat zijn doorgetrokken tot de kruising met de Dorpsstraat en de kruising is gelijkwaardig ingericht. De voetgangersoversteekplaats is komen te vervallen omdat dit niet passend is in een erftoegangsweg 30 km/uur.



Het doel van deze werkzaamheden was om het geldende 30 km/uur verblijfsgebied te onderstrepen. In een verblijfsgebied mogen fietsers en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbaan.

Afgezien is in 2023 om de gehele Raadhuisstraat te herinrichten omdat de staat van de weg (het asfalt) nog in uitstekende staat was, daarom besloten wij tot enkele kleinere maatregelen in plaats van een volledige herinrichting. Wij namen een volledige reconstructie van de Raadhuisstraat op in ons maatregelenpakket voor de korte termijn. Dat betekent dat deze werkzaamheden in de eerstvolgende 5 jaar worden uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuisstraat naar de korte termijn.

## **2.5. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 5**

### Zienswijze

Indiener reageert met deze zienswijze op de positionering van de herinrichting van de Raadhuisstraat-Maasdam als lange termijnproject in het uitvoeringsplan mobiliteit.

1. Urgentie wordt structureel onderschat De verkeerssituatie in de Raadhuisstraat is al jaren gevaarlijk: kinderen kunnen niet veilig over straat, er vinden bijna- aanrijdingen plaats, en bewoners maken hier herhaaldelijk melding van. De tijdelijke maatregelen (30 km/u en verkeersslingers) hebben nauwelijks effect gehad: uit recente metingen van Veilig Verkeer Nederland blijkt dat 65% van de weggebruikers te hard rijdt (snelheden tot 92 km/u in een 30-zone).
2. In strijd met landelijke richtlijnen (BABW) Het wegbeeld is niet aangepast aan de ingestelde snelheid (BABW 2.4.1). De inrichting nodigt niet uit tot 30 km/u, wat wettelijk wel vereist is. Daarnaast is de intensiteit van het verkeer veel te hoog voor een verblijfsgebied: met 87.000 voertuigbewegingen per maand wordt de verblijfsfunctie ernstig aangetast (BABW 2.4.4).
3. Veiligheid voetgangers en fietsers wordt genegeerd De scheiding tussen fietsers en auto's, zoals gewenst door de raad in april 2024, is in Maasdam juist losgelaten: fietsers worden gedwongen op de rijbaan te rijden. Tegelijkertijd is het enige zebrapad verwijderd, waardoor veilige oversteekplaatsen ontbreken — in strijd met eisen rond snelheidsbeperking bij oversteekpunten van kwetsbare groepen (BABW 2.4.4).
4. Aandacht voor voetgangers blijft structureel uit Aan de oneven zijde van de straat ontbreekt een doorlopend trottoir — uniek binnen de dorpskernen van de Hoeksche Waard. Voetgangers worden gedwongen over een onveilige raapstrook te lopen of over te steken op een drukke, te hard bereiden weg zonder veilige oversteekpunten. Dit is in strijd met het mobiliteitsbeleid van de gemeente, dat meer aandacht voor voetgangers en kwetsbare verkeersdeelnemers belooft.

Conclusie en verzoek: Gelet op de structureel onveilige situatie, strijdigheid met wettelijke richtlijnen en de eigen beleidskaders van de gemeente, verzoeken wij met klem om de herinrichting van de Raadhuisstraat niet als lange termijnproject te beschouwen, maar deze op zeer korte termijn op te pakken.





#### Reactie college:

Na de herinrichting van de kruising Dorpsstraat/Raadhuisstraat en inrichting van een 30km/uur-zone op de 's-Gravendeelseweg zijn in 2023 maatregelen getroffen aan de kruising Hoeksedijk/Raadhuisstraat in het kader van het 'Duurzaam Veilig-principe'. Rode fietssuggestiestroken in de Raadhuisstraat zijn doorgetrokken tot de kruising met de Dorpsstraat en de kruising is gelijkwaardig ingericht. De voetgangersoversteekplaats is komen te vervallen omdat dit niet passend is in een erftoegangsweg 30 km/uur. Het doel van deze werkzaamheden was om het geldende 30 km/uur verblijfsgebied te onderstrepen. In een verblijfsgebied mogen fietsers en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbaan.

Afgezien is in 2023 om de gehele Raadhuisstraat te herinrichten omdat de staat van de weg (het asfalt) nog in uitstekende staat was, daarom besloten wij tot enkele kleinere maatregelen in plaats van een volledige herinrichting. Wij namen een volledige reconstructie van de Raadhuisstraat op in ons maatregelenpakket voor de korte termijn. Dat betekent dat deze werkzaamheden in de eerstvolgende 5 jaar worden uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuisstraat naar de korte termijn.

## **2.6. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 6**

### Zienswijze

Indiener reageert met deze zienswijze op de maatregel Raadhuisstraat Maasdam

1. Zienswijze 1: In het uitvoeringsplan mobiliteit is op basis van een inventarisatie besloten om aanpak van de verkeerssituatie Raadhuisstraat-Maasdam als "lange termijn project" op te nemen. Naar mijn mening is de totstandkoming van deze keuze onjuist: meerdere keren is door zowel wethouder van Waveren als de dienstdoende ambtenaren toegezegd dat in 2027 de drempel voor BN zou worden verlegd. De drempel voor EW veroorzaakt ongewenste trillen wat op termijn in schade zal resulteren. Uitstel is dus zeer ongewenst.
2. Zienswijze 2: het positioneren van herinrichting van de BN «'s tenge-termijn project is strijdig met wettelijke eisen aan een 30-Km zone zoals vastgelegd in paragraaf 2.4.1 BABW. Deze stelt dat: "de in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de (geanonimiseerd) inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving." Op basis van de door VVN gemeten snelheden stel ik dat de inrichting van de weg niet in lijn is met de beoogde snelheid.
3. Zienswijze 3: het positioneren van herinrichting van de Raadhuisstraat-Maasdam als lange-termijn project is strijdig met wettelijke eisen aan een 30-Km zone zoals vastgelegd in paragraaf 2.4.4 BABW omdat zij niet voldoet aan eis 2 van gebruik Bord A1: 'Bord A1 mag (voor 30 km/uur binnen de bebouwde kom, red.) op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen: 2. om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;



Maasdam heeft een rondweg, de Raadhuisstraat is dus niet bedoeld als route voor doorgaand verkeer. Aangezien VVN 87.194 voertuigbewegingen in 1 maand telde is het aannemelijk dat ten aanzien van het beheersen van de gebruiksiteit onvoldoende maatregelen zijn toegepast

#### Reactie college:

Na de herinrichting van de kruising Dorpsstraat/Raadhuisstraat en inrichting van een 30km/uur-zone op de 's-Gravendeelseweg zijn in 2023 maatregelen getroffen aan de kruising Hoeksedijk/Raadhuisstraat in het kader van het 'Duurzaam Veilig-principe'. Rode fietssuggestiestroken in de Raadhuisstraat zijn doorgetrokken tot de kruising met de Dorpsstraat en de kruising is gelijkwaardig ingericht. De voetgangersoversteekplaats is komen te vervallen omdat dit niet passend is in een erftoegangsweg 30 km/uur. Het doel van deze werkzaamheden was om het geldende 30 km/uur verblijfsgebied te onderstrepen. In een verblijfsgebied mogen fietsers en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbaan.

Afgezien is in 2023 om de gehele Raadhuisstraat te herinrichten omdat de staat van de weg (het asfalt) nog in uitstekende staat was, daarom besloten wij tot enkele kleinere maatregelen in plaats van een volledige herinrichting. Wij namen een volledige reconstructie van de Raadhuisstraat op in ons maatregelpakket voor de korte termijn. Dat betekent dat deze werkzaamheden in de eerstvolgende 5 jaar worden uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuisstraat naar de korte termijn.

### **2.7. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 7**

#### Samenvatting Zienswijze

Het is voor indiener onbegrijpelijk dat de snelheidsremmers aan de Dorpsstraat/Oosteinde pas over 10 jaar in de planning staat. Indiener woont hier bijna 40 jaar en in die 40 jaar hebben meerdere omwonenden en indiener zelf de gemeente verzocht om snelheidsremmers te voorzien. Waarom moet dit zo lang duren, dit zijn de quick-wins om de verkeersveiligheid op deze dijk te vergroten. Nu parkeren bewoners bewust hun auto op de dijk om zo dan maar de snelheid te temperen, het resultaat 11 keer schade aan hun auto met als 'hoogtepunt' 1x total loss. Gemeente...bedankt!

#### Reactie college:

De Dorpsstraat en het Oosteinde in Heinenoord maken deel uit van het verkeersluwe gebied 4 'Goidschalxoordsedijk & Dorpsstraat Heinenoord', zoals opgenomen in het maatregelpakket voor de korte termijn van het uitvoeringsprogramma. Voor dit gebied is een gebiedsgerichte aanpak voorzien, vergelijkbaar met het project Hoeksche Waard Zuidwest. Dit betekent dat in samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden, waaronder waterschap Hollandse Delta, wordt gekeken naar passende maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De start van het project is voorzien binnen een termijn van vijf jaar.



## Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het verwijderen van de maatregel 'snelheidsremmende maatregelen Dorpsstraat/Oosteinde' in Heinenoord uit de tabel voor werk-met-werk of lange termijn. Deze maatregel is onderdeel van het verkeersluwe gebied 4, waarbij de start van dit project voorzien is binnen een termijn van vijf jaar.

## 2.8. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 8

### Samenvatting zienswijze

Indiener uit zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Raadhuisstraat in Maasdam. De zienswijze richt zich op het feit dat de herinrichting van deze straat in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is gepositioneerd als een lange termijn project, terwijl volgens indiener eerder is toegezegd dat hiervoor in 2025 budget beschikbaar zou komen.'

De zienswijze bevat twee hoofdpunten:

1. Gebrek aan voetgangersvoorzieningen:

Indiener stelt dat aan de oneven zijde van de Raadhuisstraat geen doorlopend trottoir aanwezig is, ondanks herhaalde verzoeken sinds de jaren '80. Voetgangers worden daardoor gedwongen over raapstroken te lopen, die deels worden gebruikt voor parkeren. Dit zou leiden tot onveilige situaties, vooral voor mensen die slecht ter been zijn, en is volgens indiener niet in lijn met de gemeentelijke ambitie om meer aandacht te geven aan voetgangers.

2. Participatie bij toekomstige herinrichting:

Indiener vraagt of bewoners actief betrokken zullen worden bij de toekomstige herinrichting van de Raadhuisstraat, en benadrukt het belang van inspraak gezien de langdurige problematiek en eerdere meldingen.

### Reactie college:

Na de herinrichting van de kruising Dorpsstraat/Raadhuisstraat en inrichting van een 30km/uur-zone op de 's-Gravendeelseweg zijn in 2023 maatregelen getroffen aan de kruising Hoeksedijk/Raadhuisstraat in het kader van het 'Duurzaam Veilig-principe'. Rode fietssuggestiestroken in de Raadhuisstraat zijn doorgetrokken tot de kruising met de Dorpsstraat en de kruising is gelijkwaardig ingericht. De voetgangersoversteekplaats is komen te vervallen omdat dit niet passend is in een erftoegangsweg 30 km/uur. Het doel van deze werkzaamheden was om het geldende 30 km/uur verblijfsgebied te onderstrepen. In een verblijfsgebied mogen fietsers en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbaan.

Afgezien is in 2023 om de gehele Raadhuisstraat te herinrichten omdat de staat van de weg (het asfalt) nog in uitstekende staat was, daarom besloten wij tot enkele kleinere maatregelen in plaats van een volledige herinrichting. Wij namen een volledige reconstructie van de Raadhuisstraat op in ons maatregelenpakket voor de korte termijn. Dat betekent dat deze werkzaamheden in de eerstvolgende 5 jaar worden uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.



## Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuisstraat naar de korte termijn.

## 2.9. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 9

### Zienswijze

Indiener uit zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Raadhuisstraat in Maasdam. De zienswijze richt zich op het feit dat de herinrichting van deze straat in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is aangemerkt als een lange termijn project, terwijl volgens indiener eerder is toegezegd dat hiervoor in 2025 budget beschikbaar zou komen.

De zienswijze bevat vijf inhoudelijke punten:

1. Verkeersveiligheid en leefbaarheid:

Indiener stelt dat de verkeerssituatie al jarenlang onveilig is, met name voor kinderen. Ondanks meldingen vanuit bewoners is volgens hem onvoldoende actie ondernomen. De tijdelijke snelheidsverlaging naar 30 km/u in 2023 zou onvoldoende zijn, mede gezien het verplaatsen van fietsers naar de rijbaan.

2. Niet in lijn met beleidskeuzes:

De verwijdering van het fietspad en het mengen van fietsers met gemotoriseerd verkeer zou niet passen bij het raadsbesluit van april 2024, waarin het scheiden van verkeerssoorten en het stimuleren van fietsgebruik als uitgangspunt is benoemd.

3. Afwijking van wettelijke eisen (BABW):

Indiener verwijst naar metingen van Veilig Verkeer Nederland die wijzen op veelvuldig te hard rijden en een hoge verkeersintensiteit. Volgens hem voldoet de inrichting van de Raadhuisstraat niet aan de eisen voor een 30 km/u-zone zoals vastgelegd in het BABW.

4. Ontbrekende voetgangersvoorzieningen:

Aan de oneven zijde van de Raadhuisstraat ontbreekt een doorlopend trottoir. Voetgangers moeten gebruikmaken van raapstroken die deels worden gebruikt voor parkeren, wat leidt tot onveilige situaties, vooral voor mensen die slecht ter been zijn.

5. Verzoek tot participatie:

Indiener vraagt of bewoners actief betrokken zullen worden bij de toekomstige herinrichting van de Raadhuisstraat, en benadrukt het belang van inspraak gezien de langdurige problematiek.

### Reactie college:

Na de herinrichting van de kruising Dorpsstraat/Raadhuisstraat en inrichting van een 30km/uur-zone op de 's-Gravendeelseweg zijn in 2023 maatregelen getroffen aan de kruising Hoeksedijk/Raadhuisstraat in het kader van het 'Duurzaam Veilig-principe'. Rode fietssuggestiestroken in de Raadhuisstraat zijn doorgetrokken tot de kruising met de Dorpsstraat en de kruising is gelijkwaardig ingericht. De voetgangersoversteekplaats is komen te vervallen omdat dit niet passend is in een erftoegangsweg 30 km/uur. Het doel van deze werkzaamheden was om het geldende 30 km/uur verblijfsgebied te onderstrepen. In een verblijfsgebied mogen fietsers en auto's gebruikmaken van dezelfde rijbaan.



Afgezien is in 2023 om de gehele Raadhuisstraat te herinrichten omdat de staat van de weg (het asfalt) nog in uitstekende staat was, daarom besloten wij tot enkele kleinere maatregelen in plaats van een volledige herinrichting. Wij namen een volledige reconstructie van de Raadhuisstraat op in ons maatregelenpakket voor de korte termijn. Dat betekent dat deze werkzaamheden in de eerstvolgende 5 jaar worden uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuisstraat naar de korte termijn.

## **2.10. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 10**

### Samenvatting zienswijze

Indiener uit zorgen over de verkeersveiligheid op de Blaaksedijk. Hoewel in het verleden al maatregelen zijn genomen (zoals wegversmallingen, plateaus en een inrijverbod voor vrachtverkeer), ervaart men nog steeds overlast van sluipverkeer en te hoge snelheden. De huidige inrichting wordt als ineffectief en soms zelfs risicovol ervaren.

De zienswijze bevat drie concrete verzoeken:

1. Structurele verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u, passend bij het karakter van de dijk als woongebied met kwetsbare verkeersdeelnemers.
2. Aanpassing van de weginrichting om deze snelheid af te dwingen, met prioriteit voor fietsers en voetgangers.
3. Aanwijzing van de Blaaksedijk als verkeersluw gebied, inclusief aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer actief te weren.

Indiener verwijst naar de uitgangspunten van het mobiliteitsplan, waarin het centraal stellen van fietsers en voetgangers en het weren van doorgaand verkeer expliciet zijn benoemd.

### Reactie college:

De Blaaksedijk is opgenomen als verkeersluw gebied 5 in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit betekent dat de gemeente, samen met wegbeheerder waterschap Hollandse Delta en lokale belanghebbenden, een gebiedsgerichte aanpak zal ontwikkelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De exacte invulling van deze aanpak wordt in een later stadium uitgewerkt, waarbij ook de effectiviteit van reeds genomen maatregelen wordt geëvalueerd.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het verwijderen van de maatregel 'snelheidsremmende Blaaksedijk' uit de tabel voor werk-met-werk of lange termijn. Deze maatregel is namelijk onderdeel van het verkeersluwe gebied 5, waarbij de start van dit project voorzien is binnen een termijn van vijf tot tien jaar.



## 2.11. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 11

### Zienswijze

Indiener heeft met aandacht het mobiliteitsplan gelezen met daarin het goede voornemen om de dijken binnen de dorpen veiliger te maken. Over de jaren zijn meldingen gemaakt over de verkeersonveiligheid op het Oosteinde in Heinenoord en verzoeken gedaan voor maatregelen, o.a. om de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km per uur. Indiener vraagt zich af waarom er binnen het plan geen aanpassingen worden gedaan voor het Oosteinde in Heinenoord. Indiener meent dat de situatie de afgelopen jaren in snel tempo nog verder is verslechterd. Door nieuwbouw en drukte op de provinciale weg wordt de dijk als sluiproute gebruikt en rijden auto's hard over de dijk. Waarbij er veel frustratie en getoeter is als auto's zich vast rijden. Maar hier gaat het volgens indiener niet om en ook niet om het feit dat de auto's van de bewoners op de dijk herhaaldelijk worden aangereden met schade tot gevolg. Waar het volgens indiener wel om gaat is het feit dat er kleine kinderen aan de dijk wonen en er veel scholieren fietsen waarvoor het echt gevaarlijk is. Indiener wil graag een toelichting op de risicotaxatie en het besluit om voor deze dijk, aan het begin van de Hoeksche Waard waar veel woningen bij zijn gekomen en de dijk een aantrekkelijke route voor sluiptverkeer is geworden, niets te doen in het mobiliteitsplan. Indiener vreest dat er eerst iets ergs moet gebeuren, voordat er iets "simpels" als een aanpassing van de snelheid mogelijk is.

### Reactie college:

Het Oosteinde in Heinenoord maakt onderdeel uit van het verkeersluwe gebied 'Goidschalxoordsedijk & Dorpsstraat Heinenoord', zoals opgenomen als maatregel voor de korte termijn (0-5 jaar) in het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan. Voor dit gebied is een gebiedsgerichte aanpak voorzien, vergelijkbaar met het project Hoeksche Waard Zuidwest. Dit betekent dat in samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden, waaronder waterschap Hollandse Delta, wordt gekeken naar passende maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het verwijderen van de maatregel 'snelheidsremmende maatregelen Dorpsstraat/Oosteinde' in Heinenoord uit de tabel voor werk-met-werk of lange termijn. Deze maatregel is onderdeel van het verkeersluwe gebied 4, waarbij de start van dit project voorzien is binnen een termijn van vijf jaar.

## 2.12. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 12

### Samenvatting zienswijze

Indiener uit zijn zorgen over de voorgenomen maatregelen van de gemeente om de Havenstraat af te sluiten en verkeersbepenkende maatregelen te nemen op de rotonde Dr. Van de Bijlplein 's-Gravendeel. Indiener meent dat wanneer de Havenstraat wordt afgesloten voor verkeer, bewoners van de Gorsdijk niet meer met de auto bij hun huis kunnen komen en in geval van nood hulpdiensten zoals brandweer en ambulance de huizen/bewoners op de Gorsdijk niet kunnen bereiken, de RAD de diverse containers (zwart, groen en geel) op de Gorsdijk niet kunnen legen en geen PDM zakken kan ophalen. Ook de pakketbezorger kan geen pakketten meer bezorgen op de Gorsdijk. Door dit voornemen wordt de gezond-



heid, veiligheid en welzijn van de bewoners Gorsdijk ernstig aangetast. Dit is voor de bewoners van de Gorsdijk een zeer onwenselijke situatie. Dit geldt trouwens ook voor de bewoners van de Havenstraat.

#### Reactie college:

De afsluiting van de Havenstraat en verkeersmaatregelen op de rotonde Dr. Van de Bijlplein zijn geen onderdeel zijn van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit maar van het lopende project 'Dorp aan het Water' in 's-Gravendeel. In het kader van dat project wordt een integrale afweging gemaakt over dit plangebied waar ook de verkeersstructuren van de Gorsdijk en de Havenstraat onderdeel van uitmaken.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

### **2.13. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 13**

#### Zienswijze

Indiener uit zorgen over de verkeersveiligheid bij twee oversteeklocaties in de gemeente Hoeksche Waard, namelijk:

- De oversteek van de N217 met de 1e Kruisweg bij 's-Gravendeel.
- De oversteek van de N217 met de Hendrik Hamerstraat.

In het concept-uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard (26 juni 2025) zijn deze twee locaties benoemd als aandachtspunten en opgenomen in de uitvoeringsagenda op de middellange termijn (5-10 jaar). In de optiek van de indiener is deze fasering te laat gezien de urgente verkeersveiligheidsproblematiek op beide locaties.

Indiener geeft aan waarom versnellen noodzakelijk is:

1. Aantoonbare verkeersrisico's en ongevallenhistorie. De N217 is een 80 km/u weg waar in het verleden meerdere aanrijdingen hebben plaatsgevonden. De oversteekbaarheid is al jaren een knelpunt. Uit analyses in het uitvoeringsprogramma blijkt dat dit tot de risicovolle locaties behoort.
2. Toenemend fiets- en voetgangersverkeer. De N217 wordt steeds vaker overgestoken door fietsers en voetgangers, onder andere recreanten, scholieren en forensen. In het plan wordt erkend dat op deze plekken fietsveiligheid en comfort verbeterd moeten worden, onder meer door aanleg van middeneilanden of tunnels.
3. Woningbouwontwikkeling in plan West ('s-Gravendeel). De komende jaren worden hier circa 290 woningen gerealiseerd, wat zal leiden tot een toename van fietsers en voetgangers bij beide oversteeklocaties. Dit maakt het noodzakelijk om de infrastructuur hierop tijdig aan te passen.
4. Recreatief gebruik en gezondheid. Er worden in de omgeving veel rondjes gewandeld in de polder, waarbij men de N217 moet oversteken. Veilig oversteken is belangrijk om actief, gezond gedrag te stimuleren en ongelukken te voorkomen.
5. Verkeersdrukke en snelheid nemen toe. De verkeersintensiteit op de N217 blijft stijgen. Door de huidige inrichting en snelheid (80 km/u) is er onvoldoende bescherming voor langzaam verkeer. Dit verhoogt de kans op ernstige ongevallen.

Verzoek: Indiener verzoekt dringend om de oversteeklocaties N217-1e Kruisweg en N217-Hendrik Hamerstraat te herschalen naar de korte termijn (uitvoering binnen 5 jaar), en waar nodig financiële en



ambtelijke middelen te reserveren om dit mogelijk te maken. Gezien de urgentie en risico's is het niet verantwoord deze maatregelen pas na 2030 te realiseren.

#### Reactie college:

De noodzaak tot aanpassing van de fietsoversteek N217-Eerste Kruisweg wordt door wegbeheerders provincie Zuid-Holland en waterschap Hollandse Delta erkend. Zij startten inmiddels met voorbereidende werkzaamheden om deze oversteek opnieuw in te richten. Herinrichting van deze oversteek is echter afhankelijk van de aanleg van de parallelweg tussen Maasdam en 's-Gravendeel. Door de aanleg van deze parallelweg ontstaat ter hoogte van deze oversteek fysieke ruimte om middeneilanden te plaatsen. De aanleg van deze parallelweg is voorzien op de korte termijn (0-5 jaar), aangezien de maatregel op deze kruising hierop volgt, past dit vooralsnog in het pakket voor de middellange termijn. Wanneer de planning bij wegbeheerders provincie en waterschap wijzigt, kan deze maatregel verschuiven naar het pakket voor de korte termijn. Hierop heeft de gemeente echter beperkte invloed.

Voor alle projecten bij provinciale wegen die zijn opgenomen gaan wij het gesprek met de provincie Zuid-Holland aan om te komen tot een uitvoeringsagenda. Vanuit de provincie horen wij geluiden dat de financiële middelen voor de korte termijn beperkt zijn. Daarom is de oversteek Hendrik Hamerstraat op de middellange termijn opgenomen. Wij blijven de provincie wel vragen om aandacht te hebben voor deze oversteek, al dan niet met tijdelijke maatregelen.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van een aanpassing van de oversteek Eerste Kruisweg – N217 naar de korte termijn.

## **2.14. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 14**

#### Samenvatting zienswijze

Indiener pleit voor het toevoegen van gezondheid als expliciet doel in het mobiliteitsbeleid, naast veiligheid, leefbaarheid en doorstroming. De zienswijze bevat inhoudelijke argumenten en voorstellen gericht op het stimuleren van actieve mobiliteit. Inhoudelijke punten:

- Gezondheid als beleidsdoel:  
Slechts 40% van de inwoners voldoet aan de beweegnorm, lager dan het landelijk gemiddelde van 44%. Indiener stelt dat het stimuleren van lopen en fietsen voor korte ritten (zoals naar school, sportverenigingen en winkels) een positief gezondheidseffect heeft.

#### Reactie college:

De zienswijze benadrukt terecht het belang van gezondheid als doelstelling binnen het mobiliteitsbeleid. In het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard is gezondheid opgenomen als één van de subdoelen. In het uitvoeringsprogramma is dit vertaald naar maatregelen die actieve mobiliteit stimuleren, zoals de aanleg van vrijliggende fietspaden, autoluwe centrumgebieden, schoolzones en verbeterde bushaltes.

- Voetgangers als volwaardige modaliteit:  
Een aparte uitwerking voor voetgangers ontbreekt. Verzoek om dit op te nemen, met verwijzing naar het Nationaal Masterplan Lopen.
- Voorstellen voor voetgangersbeleid:





- Ontwikkel een voetgangersnetwerk en loopminutenkaart.
- Ontwikkel een verbeterprogramma voor ontbrekende of suboptimale verbindingen.
- Hanteer 2m obstakelvrije ruimte op trottoirs (volgens CROW-richtlijnen).
- Voer voetgangersgebieden in winkelgebieden.
- Voer 30 km/u in (en onderzoek 15 km/u in woonstraten).
- Verbeteren en onderhouden van oversteekplaatsen.

#### Reactie college:

In het uitvoeringsprogramma is *de wijkscan toegankelijke en veilige leefomgeving opgenomen*. Deze scan moet inzichtelijk maken waar in de dorpen knelpunten bestaan op het gebied van toegankelijkheid, oversteekbaarheid en de kwaliteit van looproutes. Daarbij wordt onder meer gekeken naar obstakelvrije trottoirs, veilige oversteekplaatsen en de bereikbaarheid van voorzieningen zoals winkels, scholen en bushaltes. De uitkomsten van de scan vormen input voor een verbeterprogramma, waarin het aanleggen van ontbrekende verbindingen, het verbeteren van oversteeklocaties en het aanpakken van trottoirs kunnen worden opgenomen. Bij herinrichting van straten wordt de voetganger expliciet meegenomen in de uitwerking.

Wat betreft snelheden geldt dat op een groot deel van de wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u wordt ingevoerd. Voor wegen met een belangrijke verkeersfunctie en een veilige 50 km/u inrichting blijft deze snelheid gehandhaafd. Bij de afweging is gebruikgemaakt van het landelijke afweegkader '30 km/h als leidend principe', waarin verkeersfunctie, verblijfsfunctie en bereikbaarheid (onder andere voor hulpdiensten en openbaar vervoer) worden meegewogen. 15 km/u geldt wordt alleen toegepast op woonerven.

- Openbaar vervoer en loopafstanden:  
Indiener wijst op te grote loopafstanden van woningen naar bushaltes, met name in Oud-Beijerland. Verzoek om een actie op te nemen om deze afstanden te onderzoeken en te verkleinen, conform de richtlijn van 200–500 meter uit de Ontwerpwijzer Voetganger.

#### Reactie college:

In het pakket voor de korte termijn namen wij het opstellen van een haltevisie voor onze bushaltes op. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan aspecten als bereikbaarheid te voet en per fiets, toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel of met rollator. Daarbij geven wij wel mee dat de afstand tot openbaar vervoer door de concessieverlener (de provincie Zuid-Holland) wordt bepaald. Wij hebben daar slechts zeer beperkt invloed op, net als op de hoeveelheid haltes die langs een buslijn worden gerealiseerd.

- Beheer en onderhoud als kans:  
Indiener stelt dat ook zonder herinrichting al verbeteringen mogelijk zijn via beheer. Prioriteit zou moeten liggen bij het onderhoud van voet- en fietspaden boven rijbanen.

#### Reactie college:

Bij onderhoudswerkzaamheden wordt veelal het volledige wegdek meegenomen wat betekent dat ook fietsstroken/fietspaden daar onderdeel van zijn. Op sommige locaties, bijvoorbeeld de Koninginneweg in Oud-Beijerland, zijn de fietsvoorzieningen gescheiden van de hoofdrijbaan. Hier is het niet vanzelfsprekend dat de fietsvoorzieningen worden meegenomen wanneer aan de hoofdrijbaan onderhoud wordt gepleegd. Wij namen voor deze specifieke situatie overigens wel de maatregel op dat wij de



ventwegen van de Koninginneweg inrichten als fietsstraten. Al onze wegen en openbare ruimte moet voldoen aan het niveau dat specifiek voor die staat of openbare ruimte is vastgesteld. Wanneer het niet voldoet wordt het beoordeeld en opgenomen in het onderhoudsprogramma.

- Autoluw centrum en experimenten:

Indiener ondersteunt de ambitie voor een autoluw centrum en verwijst naar het succes van de woensdagmarkt in Oud-Beijerland. Suggestie om te starten met experimenten en innovatieve maatregelen, onder de noemer "Proeftuin OBL", als voorbeeld voor andere dorpskernen.

Reactie college:

De suggestie om het autoluw maken van centrumgebieden te koppelen aan experimenten en gebieds-gerichte aanpakken sluit aan bij de aanpak in het uitvoeringsprogramma. Voor vier centrumgebieden wordt onderzocht of en hoe een autoluwe inrichting haalbaar is. Ideeën zoals "Proeftuin OBL" passen goed bij de wens om lokaal maatwerk en innovatieve oplossingen toe te passen in de uitvoering.

**Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

## **2.15. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 15: Team Spuidijk Veilig**

Samenvatting zienswijze

Indieners uiten zorgen over de verkeersveiligheid op de Spuidijk, met name sinds de verwijdering van de beweegbare fysieke afsluiting (BFA) door Waterschap Hollandse Delta (WSHD) na de dijkversterking in 2016. Zij stellen dat de huidige inrichting onvoldoende bescherming biedt tegen ongewenst gemotoriseerd verkeer en dat eerdere adviezen van onder andere de politie, Fietsersbond en gemeente om de weg fysiek af te sluiten niet zijn opgevolgd.

De weg wordt gebruikt door recreanten, fietsers, wandelaars en schoolgaande jeugd, maar kent volgens indieners risicovolle kenmerken zoals een smalle rijbaan, onoverzichtelijke bochten, het ontbreken van verlichting en beperkte handhaafbaarheid. Er worden regelmatig gevaarlijke situaties en bijna-ongevallen gesignaleerd. De huidige snelheidsmetingen zouden volgens indieners geen representatief beeld geven vanwege de locatie van het meetpunt.

Daarnaast is er bezwaar tegen de positionering van de Spuidijk als maatregel op de middellange termijn (>5 jaar). Indieners pleiten voor opname in het korte termijn pakket, gezien de urgentie en het recreatieve karakter van de route. Ook wordt kritiek geuit op de voorgestelde doorfietsroute, die volgens hen niet realistisch is vanwege de ligging en kruispunten. Alternatieve routes worden aangedragen.

Tot slot wordt gepleit voor het terugdringen van gemotoriseerd verkeer op de Spuidijk.

Reactie college:

De door indiener genoemde beweegbare fysieke afsluiting (BFA) was aanwezig op de Spuidijk Oud-Beijerland tussen de Randweg en de kruising met de Ruisscheweg (N217). Voor het wegvak buiten de bebouwde kom is eerder door waterschap Hollandse Delta een besluit genomen, inclusief een afspraak voor een evaluatie. Daarmee is sprake van een lopende opgave vanuit waterschap Hollandse Delta, die



wij niet opnemen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Wij brengen de reactie van indiener onder de aandacht bij waterschap Hollandse Delta. In het kader van de doorfietsroute Oud-Beijerland – Nieuw-Beijerland – Spijkenisse staat de Spuidijk in Oud-Beijerland nog op de agenda.

In ons uitvoeringsprogramma namen wij de 'Herinrichting Spuidijk' op als maatregel voor de korte termijn (0-5 jaar). Dit betreft de Spuidijk binnen de bebouwde kom in de kern Nieuw-Beijerland. Hoe de inrichting er exact uit komt te zien is op dit moment niet bekend, wel gaan we de snelheid verlagen van 50km/u naar 30km/u met een daarbij behorende weginrichting. Daarbij richten we ook de kruisingen opnieuw in zodat deze passend zijn bij dit snelheidsregime.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

## **2.16. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 16: Vereniging Hoekschewaards Landschap**

### Zienswijze

Vereniging Hoekschewaards Landschap spreekt haar waardering uit voor ons streven naar een goede en veilige verkeersdoorstroming. Haar belangstelling gaat vooral uit naar recreatieve fietsroutes en een ecologische inrichting van het wegennet.

Het Mobiliteitsplan vermeldt dat wij de impact van verkeersinfrastructuur op het milieu willen verminderen door verharding waar mogelijk te beperken en meer groen toe te voegen. Verder stelt dit plan dat minder verharding helpt bij een betere waterafvoer en de opwarming van bebouwde gebieden vermindert. 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, aldus het Mobiliteitsplan.

Vereniging Hoekschewaards Landschap verwijst ook naar het Integrale Beleidsplan Openbare ruimte en het Uitvoeringsprogramma Biodiversiteit, waarin onze gemeente de ambitie heeft uitgesproken om het groen-blauwe netwerk te versterken. Dijken, bermen en aanliggende watergangen zijn daarbij belangrijke dragers. Kortom, uit de beleidsdocumenten blijkt duidelijk dat wij het beste voor hebben met een groene en ecologische inrichting van het wegennet.

Dat blijkt ook uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Op pagina 20 lezen wij dat er bij de inrichting van de openbare ruimte meer rekening wordt gehouden met klimaatadaptatie en biodiversiteit. Dat past in de bovengenoemde ambitie, maar hoe dit gestalte zal krijgen wordt in het uitvoeringsprogramma echter niet verduidelijkt. Zo zou op de plattegronden in bijlage 3 aangegeven kunnen worden welke wegen zijn ingericht of kunnen worden ingericht als ecologische verbindingszone. Wij refereren hierbij met name aan het zandhommel-zuidasproject.

In de projectenagenda (pagina 25 e.v.) is een kolom duurzaamheid opgenomen. Uit de tekst van het uitvoeringsprogramma blijkt dat het hierbij kan gaan om duurzaam gebruik van middelen en materiaal, klimaatadaptatie of biodiversiteit. Het zou duidelijker zijn als deze begrippen afzonderlijk zouden worden aangeduid.



Al met zouden wij het op prijs stellen als uw college in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit duidelijker maakt hoe het zijn ambities op het gebied van ecologie en biodiversiteit wil concretiseren.

**Reactie college:**

Onze ambities op het gebied van ecologie en biodiversiteit zijn onder meer benoemd in het uitvoeringsprogramma biodiversiteit. Bij voorbereidingen van de aanpak van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit betrekken wij onze doelen uit verschillende disciplines waaronder ook onze doelen op het gebied van ecologie en biodiversiteit. Binnen het uitvoeringsprogramma mobiliteit nemen wij geen aparte ambities op die specifiek zijn gericht op ecologie en biodiversiteit.

**Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

**2.17. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 17: Bedrijveninvesteringszone De Bosschen (BIZ De Bosschen)**

Zienswijze

BIZ De Bosschen geeft aan dat op de Jan van der Heijdenstraat (in Oud-Beijerland) regelmatig te hard wordt gereden, wat leidt tot gevaarlijke situaties voor zowel automobilisten als fietsers/voetgangers. Er hebben hier in het verleden ook ongelukken plaatsgevonden. Dit vormt niet alleen een veiligheidsrisico, maar schaadt ook de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat van het bedrijventerrein.

De BIZ De Bosschen verzoekt ons om de Jan van der Heijdenstraat expliciet mee te nemen in het mobiliteitsplan en passende maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

**Reactie college:**

Bij bestaande bedrijventerreinen wordt beoordeeld of de indeling in hoofd- en toegangswegen nog passend is, en of aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Een van de maatregelen op korte termijn is een onderzoek naar 30 km/u op bedrijventerreinen. De Jan van der Heijdenstraat blijft wel een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u gezien de verkeersfunctie.

**Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

**2.18. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 18: Reizigersoverleg Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee (RO HWGO)**

Zienswijze

Het RO HWGO beperkt haar zienswijze tot de teksten die over het openbaar vervoer gaan.

De concept uitvoeringsprogramma bevat voor het openbaar vervoer zowel goede als minder goede punten. Zo kan de aanleg van een HOV-viaduct over de A29 op hun steun rekenen. Ook steunen zij on-idee om met een haltevisie op te stellen met aandacht voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltes en de aanwezigheid van voorzieningen bij haltes.



RO HWGO ziet en ervaart de problemen met de doorstroming van het ov. Om deze problemen op te lossen ziet RO HWGO graag infrastructurele ingrepen in plaats van ingrepen in de lijnvoering van het openbaar vervoer. Zij is geen voorstander van het plan om het openbaar vervoer in Maasdam te splitsen in een snelle en een langzame lijn. Hierdoor worden reizigers uit Maasdam benadeeld doordat zij verder moeten reizen om bij een doorgaande lijn van het OV te komen. Ook ziet zij een probleem ontstaan doordat de overstap van de lijnen 166 en 167 op een andere plek komt te liggen. Hoe gaat dit vorm gegeven worden? Met dit idee lijkt u doorgaande reizigers te helpen omdat ze sneller kunnen reizen, maar u benadeelt tegelijkertijd de inwoners en daarmee reizigers uit Maasdam. We steunen dit niet.

Tijdens een inspraakavond over het concept Mobiliteitsplan heeft een vertegenwoordiger van RO HWGO zich uitgesproken tegen de komst van één publiek vervoerssysteem. Door ons voorstel om de raad of model A of model B te laten kiezen is dit punt in het definitieve plan gekomen. Helaas was het voor de raad niet mogelijk voor delen uit model A en delen uit model B te kiezen en zo te komen tot een andere uitkomst. Uiteraard kan het verkennen leiden tot het niet overgaan tot één publiek vervoerssysteem. RO HWGO herhaalt haar eerdergenoemde standpunt om niet over te gaan tot één publiek vervoerssysteem. Het is geen bewezen betrouwbare werkwijze. Wacht tot het elders bewezen goed en foutloos werkt.

#### Reactie college:

Het voorstel om het openbaar vervoer in Maasdam te splitsen in een snelle en een langzame lijn is geen onderdeel van het uitvoeringsprogramma. Eventuele wijzigingen in lijnvoering worden in overleg met de provincie en de vervoerder uitgewerkt. De gemeentelijke invloed hierop is beperkt.

Het publiek vervoerssysteem wordt in het uitvoeringsprogramma verkend. Dit betreft een onderzoek naar haalbaarheid en betrouwbaarheid, waarbij de uitkomst ook kan zijn dat niet wordt overgegaan tot invoering.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

## **2.19. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 19**

### Zienswijze

Indieneren uitend zorgen over de verkeersveiligheid op de kruising Randweg/Schenkeldijk en het aangrenzende deel van de Schenkeldijk tot aan de Land van Esseweg. Zij verwijzen naar eerdere signaleringen van knelpunten in het achtergrondrapport van het mobiliteitsplan, waarin onder andere wordt benoemd dat de verplichte rijrichting op de kruising niet wordt nageleefd en dat de Schenkeldijk een kwetsbare dijkweg is met een smal profiel en hoge verkeersintensiteit.

Kruising Randweg/Schenkeldijk:

- De verplichte rijrichting wordt volgens indieners structureel genegeerd vanuit meerdere richtingen.
- Er is sprake van onoverzichtelijkheid door hoogteverschillen, wat leidt tot gevaarlijke situaties en materiële schade.
- De kruising wordt ook als onveilig ervaren voor schoolgaande kinderen.
- Eerdere aanpassingen aan de kruising worden als onvoldoende en zelfs verslechterend beoordeeld.



- Er is onduidelijkheid waarom dit knelpunt niet expliciet is opgenomen in het uitvoeringsprogramma, ondanks eerdere toezeggingen.

Schenkeldijk (tussen Randweg en Land van Esseweg):

- De weg is smal, kent gemengd verkeer en wordt gebruikt als sluiproute richting de Kiltunnel.
- Er is regelmatig schade aan bermen en eigendommen door vracht- en landbouwverkeer.
- De route wordt intensief gebruikt door fietsers en wandelaars.
- Verkeersdruk is toegenomen sinds de aanleg van de Randweg.
- In eerdere communicatie (2017) is eenrichtingsverkeer als mogelijke maatregel genoemd.

Verzoek buurtbewoners:

- Aanpassing van de kruising met zwaardere fysieke maatregelen om naleving van de verplichte rijrichting af te dwingen.
- Instellen van eenrichtingsverkeer op het betreffende deel van de Schenkeldijk.
- Verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u.
- Opname van deze locatie als maatregel in het korte termijn pakket van het uitvoeringsprogramma.

#### Reactie college:

De Schenkeldijk maakt onderdeel uit van verkeersluwe gebied 7 'Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats', zoals opgenomen in het maatregelpakket voor de korte termijn van het uitvoeringsprogramma. Voor dit gebied is een gebiedsgerichte aanpak voorzien, vergelijkbaar met het project Hoeksche Waard Zuidwest. Dit betekent dat in samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden, waaronder waterschap Hollandse Delta, wordt gekeken naar passende maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De start van het project is voorzien binnen een termijn van 5 jaar. De input van indieners nemen wij mee wanneer dit project start.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

## **2.20. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 20: Bedrijveninvesteringszone Strijen (BIZ Strijen)**

### Zienswijze

De BIZ Strijen heeft kennisgenomen van het Mobiliteitsplan en het concept UVP. Gelezen dat het auto-luw maken van het centrumgebied van Strijen op de planning staat voor uitvoering over 5-10 jaar. Dat is zeker voor de ondernemers/winkeliers in de Kerkstraat een behoorlijk lange horizon. Bovendien heeft de BIZ Strijen een sterke voorkeur voor het afsluiten van de Kerkstraat (het gedeelte dat nu wordt aangegeven als voetgangersgebied) voor autoverkeer. Er treden nu regelmatig voor de voetgangers onveilige situaties op. Handhaven helpt, maar is — zoals terecht in het Mobiliteitsplan opgemerkt — het sluitstuk. De gewenste afsluiting ziet zij door middel van verzinkbare palen, welke met bijv. een QR-code kunnen worden geactiveerd. O.i. relatief eenvoudige ingreep tegen redelijke kosten, maar wel met een groot effect voor de veiligheid van de voetgangers.



#### Reactie college:

Wij herkennen de zorgen die worden geuit over de huidige verkeerssituatie in de Kerkstraat en de wens om deze straat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De geschetste onveilige situaties voor voetgangers zijn ons bekend en worden serieus genomen. Wij besloten de maatregel 'Autoluw hart van Strijen' naar voren te halen in het uitvoeringsprogramma. Dit betekent dat de maatregel niet pas over 5 tot 10 jaar wordt opgepakt, maar binnen 5 jaar.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de maatregel 'Autoluw hart van Strijen' naar de korte termijn.

### **2.21. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 21**

#### Zienswijze

De indiener woont aan de rand van de N217-corridor en maakt zich zorgen over de toename van verkeersdruk door de geplande woningbouw in Stougjeswijk. Er wordt gevraagd om harde garanties op het gebied van fasering, capaciteit en monitoring, om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Poortwijk te waarborgen.

De indiener steunt de voorgestelde maatregelen zoals de verbreding van de N217, het HOV-viaduct, en de aanleg van veilige fietsvoorzieningen, maar benadrukt dat deze gepaard moeten gaan met concrete waarborgen.

Verzoek op hoofdlijnen:

1. **Fasering & omleidingen:** Koppel woningbouwfasering aan infrastructuurmaatregelen. Voorkom gelijktijdige hinder in Poortwijk via een werkvakkalender.
2. **Monitoring & maatregelen:** Stel drempelwaarden vast voor verkeer op de corridor én in de wijk. Koppel hieraan maatregelen zoals VRI-optimalisatie, verkeersregelaars en wijkbescherming (zoals snelheidsverlaging of tijdelijke knip).
3. **Prestatie-eisen N217/A29:** Leg verkeersprestatie-eisen vast en koppel woningbouwvergunningen aan het behalen van deze eisen.
4. **Kind-veilige fietsontwerpen:** Zorg voor veilige oversteekplaatsen en een goed ontworpen fietstunnel bij Stougjesdijk, met aandacht voor zicht, verlichting en sociale veiligheid.
5. **Doorstroming A29 zonder wijkshade:** Ontwikkel scenario's voor incidentmanagement om sluipverkeer door Poortwijk te voorkomen.
6. **Leefbaarheid Stougjeswijk:** Ontwerp busbaan en N217-aansluitingen met geluids- en trillingsbeperking, en zorg dat verkeer via de N217 blijft rijden.
7. **OV-toegang & haltevisie:** Betrek loop- en fietsroutes vanuit Poortwijk bij de halteplanning en tijdelijke omleidingen.
8. **Governance & communicatie:** Benoem per project een omgevingsmanager en zorg voor één publiek portaal met informatie over fasering, maatregelen en financiering.

De indiener vraagt om het UVP conform bovenstaande punten aan te passen, zodat de bereikbaarheid en veiligheid gewaarborgd blijven, zowel tijdens de uitvoering als na oplevering.



#### Reactie college:

De genoemde maatregelen en waarborgen raken aan de integrale gebiedsontwikkeling van Stougjeswijk. Deze worden daarom meegenomen en verder uitgewerkt binnen dat ontwikkeltraject. De afstemming over fasering, bereikbaarheid en communicatie verloopt via de daarvoor ingerichte projectstructuur.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

### **2.22. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 22: LTO Noord, afdeling Hoeksche Waard**

#### Samenvatting zienswijze

LTO Noord, afdeling Hoeksche Waard onderschrijft het belang van het uitvoeringsprogramma voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid, en is bereid hieraan bij te dragen. Tegelijkertijd wordt kritiek geuit op de manier waarop het landbouwverkeer wordt behandeld in het UVP en in lopende projecten.

Belangrijkste zorgen en punten:

1. **Belang van landbouwverkeer:** De Hoeksche Waard profileert zich als landbouwgebied, maar het UVP houdt onvoldoende rekening met de praktische behoeften van agrariërs. Door schaalvergroting zijn landbouwmachines groter, zwaarder en sneller geworden, wat leidt tot meer landbouwverkeer op de wegen.
2. **Problemen met verkeersremmende maatregelen:** Obstakels zoals drempels, vluchtheuvels en plateaus zijn schadelijk voor landbouwmachines, die vaak niet geveerd zijn. Stapvoets rijden is onveilig en inefficiënt. Personenauto's ondervinden nauwelijks hinder van deze maatregelen, waardoor het beoogde effect op verkeersveiligheid beperkt is.
3. **Pleidooi voor handhaving boven fysieke obstakels:** In plaats van obstakels wordt gepleit voor betere handhaving van verkeersregels en bestemmingsverkeer, wat effectiever zou zijn voor veiligheid én doorstroming. Concrete voorbeelden van knelpunten:
  - I. Zwartsluisje (Zuid-West): Verkeersluw gemaakt met vrachtwagenverbod en drempels, terwijl het een route is binnen het landbouwnetwerk.
  - II. Stougjesdijk (Oud-Beijerland): Versmallingen maken het moeilijk voor landbouwverkeer, terwijl auto's er nog steeds snel rijden. Handhaving op bestemmingsverkeer zou hier beter werken.
4. **Vrachtverkeer:** Er wordt ook aandacht gevraagd voor vrachtverkeer dat essentieel is voor de aan- en afvoer van landbouwproducten.

Slotopmerking: De indiener vraagt om een heroverweging van de maatregelen in het UVP, zodat landbouwverkeer op een veilige en werkbare manier gebruik kan blijven maken van het wegennet.

#### Reactie college:

Groter verkeer op smalle dijkwegen blijft een aandachtspunt. In gebieden met niet-onderheide bebouwing en diverse, ook kwetsbare verkeersdeelnemers, zijn maatregelen nodig om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Verkeersremmende ingrepen zijn bedoeld om gewenst gedrag te stimuleren, maar we begrijpen dat deze niet altijd geschikt zijn voor landbouwverkeer. Bij herinrichting van wegen maken we een zorgvuldige afweging tussen de belangen van alle gebruikers. Daarbij hante-





ren we de inrichtingsprincipes uit de bijlage van het uitvoeringsprogramma als leidraad. Waar mogelijk zoeken we naar landbouwroutes via wegen die hiervoor beter geschikt zijn, al lukt dat niet overal. In sommige gevallen zal breed verkeer zich moeten aanpassen aan de omstandigheden. Handhaving wordt daarbij gezien als sluitstuk van het beleid en is geen eerste prioriteit.

In autoluwe zones analyseren we de verkeersstromen en kijken we hoe deze van elkaar gescheiden kunnen worden. Ook landbouwverkeer wordt hierin meegenomen. Daarnaast wordt bekeken of percelen bereikbaar kunnen blijven via alternatieve toegangswegen. Het uitgangspunt is dat percelen bereikbaar blijven.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

## **2.23. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 23**

### Samenvatting zienswijze

De indiener en buurtbewoners ervaren regelmatig te hoge snelheden op de Molendijk. Dit leidt tot zorgen over veiligheid en schade aan niet-onderheide woningen.

Indiener deelt observaties:

- Vroeger stonden er flitspalen op de Molendijk en Dorpsstraat, die effectief waren in het verlagen van snelheid.
- De Dorpsstraat is smal en vol geparkeerde auto's, waardoor hoge snelheid daar minder voorkomt.
- De Molendijk is breder en minder druk geparkeerd, waardoor er vaak harder gereden wordt dan toegestaan.
- Er zijn voorbeelden van zware voertuigen die met hoge snelheid passeren (bijv. een truck met 30 ton aardappels reed 71 km/u zoals indiener zelf gemeten heeft).

Verzoek:

- Snelheidsbeperkende maatregelen op de Molendijk
- Gelijke behandeling ten opzichte van de Dorpsstraat, waar eerder al maatregelen zijn genomen vanwege niet-onderheide woningen.

### Reactie college:

Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Molendijk is opgenomen in het uitvoeringsprogramma en wordt uitgevoerd met werk-met-werk. Dit betekent dat deze maatregelen worden meegenomen bij regulier onderhoud of herinrichting van de weg. Bij de uitwerking zal rekening gehouden met de fysieke kenmerken van de Molendijk, waaronder de aanwezigheid van niet-onderheide woningen.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.



## 2.24. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 24

### Samenvatting zienswijze

De indiener geeft een kritische reflectie als aanvulling op de eerder ingediende zienswijze op het concept Mobiliteitsplan Hoeksche Waard.

De indiener meent dat het concept uitvoeringsprogramma op enkele punten operationele verdieping biedt, maar dat het in de kern een strategische visie en systematische verankering mist. Die zijn noodzakelijk om de mobiliteitsopgaven voor de Hoeksche Waard toekomstbestendig aan te pakken. Indiener benoemt de volgende punten;

1. Regionale integratie blijft achterwege;
2. Participatie niet inhoudelijk benut;
3. Geen onderbouwde prioritering of KPI's;
4. Klassieke autogerichte structuur blijft dominant;
5. Economie en logistiek ontbreken volledig.

Samenvattend oordeel van de indiener: het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard (juni 2025) is op operationeel en lokaal niveau degelijk, maar mist de strategische verankering die nodig is om mobiliteit in samenhang met economische ontwikkeling, regionale afstemming en duurzaamheid te organiseren. Het gevolg is een plan dat volgens indiener vooral symptoombestrijding biedt, zonder structurele oplossingen voor de lange termijn. Een heroverweging op hoofdlijnen is dringend gewenst, indiener geeft hiervoor een aantal aanbevelingen mee.

### Reactie college:

Het vastgestelde mobiliteitsplan (visie) voorziet voor een groot deel op de lokale problematiek in de Hoeksche Waard, maar heeft zeker ook aandacht voor de regionale ontwikkelingen. Wij stemmen verschillende opgaven/ontwikkelingen met onze partners in de regio af. Wij namen al meerdere maatregelen in het concept uitvoeringsprogramma mee om deze samenwerking de komende jaren te verbeteren en te versterken.

Met het uitvoeringsprogramma willen wij ons meer richten op voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, maar het autogebruik blijft ook hoog in de Hoeksche Waard. Hierdoor ontstaan knelpunten op de hoofdwegen in onze gemeente waar oplossingen voor nodig zijn. Maar we namen ook maatregelen op om juist andere vormen van vervoer te bevorderen. Deze maatregelen pakken wij samen met onze mede-wegbeheerders op.

Ten aanzien van goederenvervoer, besloten wij in het werkpakket van de korte termijn op te nemen dat wij een goederenvervoerstrategie op stellen.

De meegegeven aanbevelingen voorzien vooral aanbevelingen voor de visie. Doordat deze al is vastgesteld, heeft dat voor het uitvoeringsprogramma geen gevolgen.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Wij voegen toe dat wij een goederenvervoerstrategie opstellen in het pakket van de korte termijn.



## 2.25. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 25

### Samenvatting zienswijze

De indiener geeft meerdere adviezen voor tekstuele wijzigingen in het concept uitvoeringsprogramma.

Onder paragraaf B2.8 geeft de indiener aan dat een deel van de tekst een onjuiste weergave van de situatie is. Indiener meent dat het in de avondspits elke dag vaststaat richting Maasdam met een terugslag tot voorbij de benzinepomp. Wat als resultaat heeft dat het doorgaande verkeer komende vanaf het viaduct dat lokaal bekend is over de Blaaksedijk gaat, want die zien het verkeer stilstaan ter hoogte van de benzinepomp. Het is daardoor elke dag ontzettend druk op de dijk met sluipverkeer volgens indiener. Het is dus zeker wel structureel want dit gebeurt iedere werkdag in de avondspits. Het is niet elke ochtend dat er file staat richting de A29. Het advies van de indiener is om de stukken tekst aan te passen.

Ook bij paragraaf B2.6, kop 'Blaaksedijk en omgeving' geeft de indiener advies voor tekstuele wijzigingen. In het stuk daar staat "bij vertragingen op de N217 verkeer soms gaat sluipen over deze krappere dijk". Indiener geeft aan dat dit alleen het geval is wanneer vertraging is op de N217 Maasdam en het viaduct over de A29, niet op andere punten van de n217. En dat het niet soms, maar altijd is.

### Reactie college:

Filevorming in de spitsperiodes op de N217 komt steeds vaker voor. Ook tussen de A29 en Maasdam. Ook geldt dat er bij filevorming steeds meer (lokaal) verkeer de bekende 'sluipwegen' neemt om de vertragingen te vermijden, waarmee er overlast ontstaat op het lokale weggenet. Dit zijn veelal wegen die daar niet of minder geschikt voor zijn. De voorgestelde tekstuele aanpassingen nemen wij dan ook mee in het uitvoeringsprogramma.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. De voorgestelde tekstuele aanpassingen voerden wij door.

## 2.26. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 26

### Samenvatting zienswijze

De indiener woont nabij de Spuidijk in Nieuw-Beijerland en wil graag hulp aanbieden bij de nieuwe verkeersplannen op deze weg.

De indiener meent dat in het verleden scheuren in gevels zijn ontstaan door drempels en wil deze situatie in de toekomst voorkomen. Volgens indiener valt het met het hardrijden van de auto's wel mee sinds de wegversmallingen zijn aangebracht. De wegversmalling ter hoogte van de Voorstraat zou volgens de indiener veiliger kunnen worden als daar voorrangsregels aangepast worden.

Indiener meent dat vrachtwagens wel regelmatig voor gevaarlijke situaties zorgen. Volgens indiener moeten vrachtwagens via Buitenom rijden, maar dat gebeurt niet altijd. Een vrachtwagenverbod op de Spuidijk tussen de Voorstraat en de Maximastraat zou volgens indiener het beste zijn.



#### Reactie college:

In het uitvoeringsprogramma namen wij de herinrichting van de Spuidijk, met een snelheidsverlaging van 50km/uur naar 30km/uur, op voor de korte termijn. Dit geldt ook voor de herinrichting van het kruispunt Spuidijk – Maximastraat in Nieuw-Beijerland. Over de exacte inrichting en verkeersmaatregelen gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

### **2.27. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 27**

#### Samenvatting zienswijze

De indiener was aanwezig bij de inloopbijeenkomst over het concept uitvoeringsprogramma. Indiener constateerde dat de Lageweg in Maasdam de eerste 10 jaar niet aangepast gaat worden. Dit is volgens indiener onacceptabel omdat de indiener en overburen menen dagelijks veel overlast te ervaren van zwaar verkeer en streekbussen die door de straat rijden.

De indiener geeft een aantal feiten mee waarom de huidige inrichting Lageweg niet aan de CROW richtlijnen voldoen. Daarnaast zijn er tijdens de aanleg aanpassingen gedaan aan o.a. de rijbaanafscheiding, deze is veel smaller geworden, zodat er een hele brede rijbaan is ontstaan. Dit nodigt vooral zwaar verkeer uit om gas te geven, bovendien meent indiener dat er niets wordt aangegeven met borden waardoor regelmatig vrachtverkeer wordt verrast. De indiener hoopt ook dat er door het nieuwe mobiliteitsplan de ingestuurde klachten en meldingen opgelost gaan worden.

#### Reactie college:

In 2020 vond een gedeeltelijke herinrichting plaats van de Lageweg in Maasdam. Hierbij zijn twee kruisingen voorzien van drempelplateau's met nieuwe bestrating, zijn de voet- en fietspaden vernieuwd en is de gehele weg opnieuw geasfalteerd inclusief de aanleg van een nieuwe middenberm. De Lageweg is nu nog een weg met een snelheidslimiet van 50km/uur. In het concept uitvoeringsprogramma namen wij op om deze weg af te waarderen naar 30km/u, gelijk aan de Raadhuistraat. Deze werkzaamheden worden in de eerstvolgende 5 jaar uitgevoerd. Over de exacte inrichting gaan wij tijdens de voorbereiding in gesprek met bewoners en andere belanghebbenden.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Het gaat daarbij om het herprioriteren van de herinrichting van de Lageweg/Raadhuistraat naar de korte termijn.

### **2.28. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 28**

#### Samenvatting zienswijze

De indiener vraagt om volledige afsluiting van de Waleweg in Strijen voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer voor direct aangrenzende percelen. De weg ligt in een Natura 2000-



gebied én een stiltegebied, en wordt steeds vaker gebruikt als sluiproute, wat leidt tot verstoring van natuur en aantasting van veiligheid.

Indiener draagt hiervoor de volgende argumenten aan:

1. **Uniciteit en ecologische waarde:** Het Oudeland van Strijen is een uniek open veenlandschap en Natura 2000-gebied, belangrijk voor beschermde vogelsoorten zoals grutto, smient en brandgans. Verkeer verstoort deze kwetsbare natuur.
2. **Mobiliteit en toenemende verkeersdruk:** De Waleweg wordt steeds intensiever gebruikt als sluiproute, mede door woningbouw en bedrijvengroei in Strijen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor wandelaars, fietsers en recreanten.
3. **Voorbeeldmaatregel elders:** Op de Bovenweg bij Strijen is eerder gemotoriseerd verkeer geweerd vanwege vergelijkbare problematiek. Dit toont aan dat afsluiting een effectief middel is voor veiligheid en natuurbescherming.
4. **Welzijn en toekomstwaarde:** De Hoeksche Waard dankt haar kwaliteit van leven aan rust en natuur. Bescherming van het Oudeland is niet alleen juridisch verplicht, maar ook een investering in leefbaarheid voor huidige en toekomstige generaties.

Verzoek: Neem in zowel het Mobiliteitsplan als het Ontwerpbeheerplan Natura 2000 expliciet op dat de Waleweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van landbouwverkeer.

#### Reactie college:

De Waleweg is onderdeel van het verkeersluwe gebied 8: 't Oudeland van Strijen. In dit gebied is waterschap Hollandse Delta reeds bezig met het verder autovrij maken van de wegen in het gebied, uitgezonderd de Hoekseweg. Het afsluiten van de Waleweg maakt deel uit van deze aanpak.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.



### 3. Beantwoording van de overlegreacties

#### 3.1. Samenvatting en reactie op overlegreactie van indiener 1: Rijkswaterstaat

##### Samenvatting overlegreactie

Kijkend naar de belangen van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, ziet zij geen aanleiding voor een reactie op dit plan. De onderwerpen die genoemd worden waar raakvlakken zijn met Rijkswaterstaat zijn reeds bekend en zij blijft dan ook graag betrokken bij de verdere uitwerking van deze plannen.

Rijkswaterstaat blijft in de toekomst graag op de hoogte van ruimtelijke plannen in de gemeente die een relatie hebben met het hoofd(vaar)wegennet en hoofdwatersysteem.

##### Reactie college:

Onze werkwijze voorziet bij (ruimtelijke/infrastructurele) ontwikkelingen in het betrekken van onze partners, waaronder Rijkswaterstaat. Dit zal in het vervolg, en zeker bij verschillende maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, gecontinueerd worden. Als lopend project (en nogmaals genoemd in het uitvoeringsprogramma) namen wij op om een regionale samenwerkingsagenda op te stellen met de verschillende wegbeheerders in Hoeksche Waard. Dit richt zich op het maken van nadere afspraken over de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma die toezien op projecten die primair bij de desbetreffende wegbeheerder liggen, dan wel waarvoor meerdere partijen verantwoordelijk zijn.

##### **Conclusie**

De overlegreactie geeft geen aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen.

#### 3.2. Samenvatting en reactie op overlegreactie van indiener 2: provincie Zuid-Holland

##### Samenvatting overlegreactie

De provincie geeft meerdere constructieve en opbouwende adviezen, gericht op versterking van de samenhang tussen gemeentelijke uitvoering en provinciale beleidskaders. Dit gaat onder meer in op de volgende aspecten;

- Toepassing STOMP-principe en prioritering;
- Relatie met stedelijke en regionale ontwikkelingen;
- Integraal en gebiedsgericht werken;
- Wegencategorisering N217 tussen de Bosschenrotonde en Nieuw-Beijerland;
- Fiets en verkeersveiligheid scholieren;
- Goederenvervoer en Clean Energy Hubs;
- Parkeerbeleid;
- Openbaar Vervoer (OV).

De provincie geeft daarnaast als advies om bij provinciaal gerelateerde maatregelen altijd de kanttekening op te nemen dat deze slechts kunnen worden uitgevoerd na afzonderlijke besluitvorming en bin-



nen de kaders van provinciaal beleid en beschikbare middelen. Hiermee wordt volgens de provincie voorkomen dat verwachtingen ontstaan die op dit moment niet juridisch en/of financieel gedekt zijn. De provincie ziet uit naar de verdere samenwerking en staat klaar om samen de volgende stappen te zetten.

#### Reactie college:

Ten aanzien van de prioritering van maatregelen menen wij met het uitvoeringsprogramma mobiliteit een goede balans te hebben in maatregelen die wij treffen om duurzamere vormen van mobiliteit te stimuleren (voor voetgangers, fietsers, ov-gebruikers) en maatregelen om het gemotoriseerd verkeer beter te geleiden (conform het STOMP-principe). Daarbij maken wij altijd een afweging tussen de belangen van alle verkeersdeelnemers waarbij wij de verkeersveiligheid altijd prioriteit geven. Ook als dit betekent dat een maatregel nadelig kan zijn voor bijvoorbeeld het comfort van de ov-reiziger.

In het uitvoeringsprogramma nemen wij op de korte termijn op dat wij een goederenvervoerstrategie opstellen en een beleid Clean Energyhubs.

Onze werkwijze voorziet bij (ruimtelijke/infrastructurele) ontwikkelingen in het betrekken van onze partners, waaronder provincie Zuid-Holland. Dit zal in het vervolg, en zeker bij de maatregelen in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, gecontinueerd worden. Als lopend project (en nogmaals genoemd in het uitvoeringsprogramma) namen wij op om een regionale samenwerkingsagenda op te gaan stellen met de verschillende wegbeheerders in de Hoeksche Waard. Dit richt zich op het maken van nadere afspraken over de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma die toezien op projecten die primair bij de desbetreffende wegbeheerder liggen, dan wel waarvoor meerdere partijen verantwoordelijk zijn.

#### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Wij benadrukken (algemene tekst) dat wij goede afstemming zoeken met de provincie maar ook onze andere partners wanneer wij maatregelen treffen op wegen die uitkomen op wegen van andere wegbeheerders dan wel op wegen waar openbaar vervoer overheen rijdt. Daarnaast voegen wij toe dat wij een goederenvervoerstrategie en een beleid Clean Energy Hubs opstellen in het pakket van de korte termijn.

### **3.3. Samenvatting en reactie op overlegreactie van indiener 3: waterschap Hollandse Delta**

#### Samenvatting overlegreactie

Het waterschap geeft complimenten voor de opzet van het programma. Volgens het waterschap is het een goede basis, samen met de visie, voor het te voeren beleid en de uitvoering. Ook voor de samenwerking met de gemeente. Het waterschap geeft een aantal gedetailleerde opmerkingen door voor tekstuele aanpassingen – toevoegingen en/of verduidelijkingen.

#### Reactie college:

Onze werkwijze voorziet bij (ruimtelijke/infrastructurele) ontwikkelingen in het betrekken van onze partners, waaronder waterschap Hollandse Delta. Dit zal in het vervolg, en zeker bij de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, gecontinueerd worden. Als lopend project (en nogmaals ge-



noemd in het uitvoeringsprogramma) namen wij op om een regionale samenwerkingsagenda op te gaan stellen met de verschillende wegbeheerders in de Hoeksche Waard. Dit richt zich op het maken van nadere afspraken over de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma die toezien op projecten die primair bij de desbetreffende wegbeheerder liggen, dan wel waarvoor meerdere partijen verantwoordelijk zijn.

### **Conclusie**

De zienswijze geeft aanleiding om het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit aan te passen. Wij scherpen de tekst bij autoluwe gebieden zodanig aan dat niet de verwachting wordt gewekt dat de wegen met een verkeersfunctie in die autoluwe gebieden, ook autoluw worden gemaakt. Deze wegen blijven hun verkeersfunctie behouden (bv. de Hoekseweg in het verkeersluwe gebied 't Oudeland van Strijen). Op een aantal punten verduidelijkten wij ook de kaarten en tabellen.





#### **4. Ambtshalve wijzigingen**

Er is aanleiding om de onderstaande ambtshalve aanpassing in het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit te verwerken en/of op de volgende onderdelen aan te passen.

1. Wij voegden het voorwoord inclusief foto toe van wethouder Verbiest.