

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Hoeksche Waard

heeft gelezen de tekstinhoud van "Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard" d.d. 07 oktober 2025

Besloten het mobiliteitsprogramma vast te stellen.

Artikel I

"Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 23-01-2026

Aldus vastgesteld door Gemeente Hoeksche Waard, **07 oktober 2025**

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard

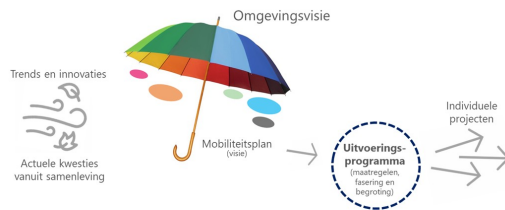
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoeksche Waard staat voor een mobiliteitsopgave. Door veranderingen in mobiliteit, toenemende verkeersdruk en een groeiend aantal inwoners, bedrijven en bezoekers komt de bestaande infrastructuur onder druk te staan. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente. Om hierop in te spelen is het mobiliteitsplan opgesteld. In dit plan staat beschreven hoe de gemeente de komende jaren de Hoeksche Waard verkeersveiliger, meer leefbaar en beter bereikbaar wil maken. Om de ambities uit het plan te vertalen naar concrete acties, is dit uitvoeringsprogramma opgesteld. Het bevat een overzicht van maatregelen, inclusief fasering en een globale kosteninschatting, en dient als leidraad voor de planning in de komende jaren.

Hoeksche Waard is volop in ontwikkeling. Er komen meer inwoners, bedrijven en verkeer bij, terwijl het bestaande wegennet daar niet altijd op is ingericht. Smalle dijken, drukke dorpswegen en beperkte oeververbindingen vormen knelpunten voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Tegelijkertijd willen we een bijdrage leveren aan een duurzame toekomst, met minder uitstoot van vervuilende stoffen en meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Om deze uitdagingen aan te pakken, heeft de gemeenteraad op 18 februari 2025 het mobiliteitsplan Hoeksche Waard vastgesteld. Dit plan biedt een integrale aanpak voor alle vormen van vervoer en verbindt mobiliteit met bredere thema's zoals duurzaamheid, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. Het uitvoeringsprogramma vertaalt deze visie naar concrete maatregelen die de komende jaren worden uitgevoerd.



Figuur 1.1 Positionering uitvoeringsprogramma

1.2 Proces om tot het uitvoeringsprogramma te komen

Het uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen via een stapsgewijs proces, waarin inhoudelijke analyse, bestuurlijke kaders en participatie hand in hand zijn gegaan. Het doel was om te komen tot een realistisch, uitvoerbaar en breed gedragen pakket aan maatregelen binnen de kaders van het mobiliteitsplan.

In 3 stappen naar maatregelenpakketten

Het proces verliep in 3 opeenvolgende inhoudelijke stappen:

1. Opstellen van een totaaloverzicht van maatregelen

Op basis van de analyse van de huidige situatie en het gewenste toekomstbeeld is een brede lijst opgesteld met maatregelen die nodig zijn om de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid aan te pakken.

2. Keuzemoment

In deze fase stelden we de kaders vast voor een uitvoerbaar programma, onder andere op het gebied van beschikbare middelen en beleidsprioriteiten. Tegelijkertijd vond de eerste bijeenkomst plaats met een focusgroep van circa 25 inwoners uit verschillende dorpen, buurtschappen en leeftijdsgroepen. In deze sessie namen zij deel aan een interactief spel, waarin zij met een beperkt budget een eigen pakket aan maatregelen samenstelden. Tijdens deze sessie gingen we in gesprek over afwegingen tussen ver-

schillende typen maatregelen en locaties. Dit vergrootte het bewustzijn van de complexiteit, dilemma's en afhankelijkheden, en bood inzicht in de gewenste prioritering.

Ook de gemeenteraad speelde dit spel, wat raadsleden en burgerleden op interactieve wijze inzicht gaf in de keuzes en dilemma's die bij het opstellen van het programma komen kijken. De uitkomsten van deze sessies zijn gebruikt om de maatregelen te prioriteren.

3. Opstellen van uitvoeringspakketten

De geselecteerde maatregelen zijn ingedeeld in pakketten voor de korte, middellange en lange termijn. Deze indeling is gebaseerd op urgentie, kaders, participatie-uitkomsten en inhoudelijke analyses. Dit vormt de basis voor een gestructureerde en tegelijkertijd flexibele uitvoering.

De pakketten zijn besproken tijdens een tweede bijeenkomst met de focusgroep, waarin gerichte feedback werd gegeven op zowel de inhoud als de volgorde van de maatregelen. Ook is een bijeenkomst gehouden met vertegenwoordigers van belangengroepen en mede overheden, hiervoor waren partijen uitgenodigd zoals de Ondernemersvereniging, Cumela, Fietsersbond, Reizigersoverleg Hoeksche Waard, Adviesraad Sociaal Domein, Detailhandelsraad, Collectief Veilige Dijken, waterschap Hollandse Delta en provincie Zuid-Holland. De aanwezigen dachten actief mee over de inhoud en prioritering van de maatregelen.

De ontvangen feedback is verwerkt in het uitvoeringsprogramma, dat van 10 juli tot en met 3 september ter inzage lag. Inwoners konden schriftelijk reageren. Alle reacties zijn beantwoord en afhankelijk van de inhoud wel of niet verwerkt in het definitieve uitvoeringsprogramma.



Figuur 1.2 Impressie van de eerste bijeenkomst met de focusgroep

1.3 Doelstellingen en uitgangspunten

Het uitvoeringsprogramma (UVP) sluit direct aan op de doelstellingen uit het mobiliteitsplan Hoeksche Waard. Bij maatregelen moet de mens centraal staan, en ze moeten bijdragen aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en de aantrekkelijkheid van onze dorpen. Daarnaast is het UVP gebaseerd op bestuurlijke uitgangspunten van het college en op prioriteiten die naar voren kwamen uit participatie met inwoners, belanghebbenden en raadsleden.



Figuur 1.3 De hoofd- en subdoelen van het mobiliteitsplan

Uitgangspunten college

Het college formuleerde de volgende uitgangspunten voor het uitvoeringsprogramma:

1. Eerst maatregelen verkeersveiligheid, dan leefbaarheid, en tot slot doorstroming.
2. Eerst maatregelen met grote positieve bijdrage en voor grote groep gebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten, bewoners, etc.).
3. Werk met werk maken, maar urgente projecten zo nodig eerder uitvoeren

4. Extra financiering om sneller stappen te zetten.
5. Geen uiterste datum om doelen bereikt te hebben.

Prioriteiten vanuit participatie

Tijdens het opstellen van zowel het mobiliteitsplan als het uitvoeringsprogramma is op meerdere momenten input opgehaald bij inwoners en belanghebbenden. Uit de participatie voor het mobiliteitsplan bleek dat de meeste inwoners verkeersveiligheid het allerbelangrijkste beoordelen, gevolgd door leefbaarheid en de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers (zie hoofdstuk 3 van het achtergrondrapport). Ook de autobereikbaarheid vinden mensen belangrijk, maar deze wordt wel al beter beoordeeld, en als er echt keuzes gemaakt moeten worden dan wordt aan de andere doelen prioriteit gegeven. Al geldt natuurlijk ook dat mensen hierin eigen en persoonlijke afwegingen in maken, en visies op wat moet gebeuren soms uiteenlopen.

Tijdens het participatieproces voor het uitvoeringsprogramma werd deze lijn doorgezet. In focusgroepen gaven deelnemers via een spel richting aan de prioritering van maatregelen. Daarbij ging de meeste aandacht uit naar de veiligheid van schoolgaande kinderen en de kwaliteit van de woonomgeving. Met name maatregelen in woongebieden, de verkeerscirculatie op dijk- en polderwegen en voorzieningen voor fietsverkeer werden veel gekozen.

Prioriteiten vanuit de gemeenteraad

Ook met de gemeenteraad is het prioriteitenspel gespeeld. Daarbij kwam duidelijk naar voren dat de raad veel waarde hecht aan maatregelen die bijdragen aan de veiligheid en leefbaarheid in woongebieden, een goede verkeerscirculatie op dijk- en polderwegen, en goede fietsvoorzieningen, met bijzondere aandacht voor de schoolgaande jeugd. De raad benadrukte daarnaast het belang van een evenwichtige spreiding van maatregelen over de verschillende kernen en voor alle doelgroepen.

1.4 Programma onder de Omgevingsvisie

Zoals op pagina 7 al geïllustreerd vallen het mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma onder de 'paraplú' van de Omgevingsvisie. Het mobiliteitsplan is in de terminologie van de Omgevingswet een zogeheten deelprogramma dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Het uitvoeringsprogramma is op zijn beurt weer een niet-verplicht programma. Conform de Omgevingswet wordt middels een inspraakprocedure een ieder gelegenheid gegeven op het programma te reageren. Bij het college ligt de bevoegdheid om dit programma vast te stellen en te wijzigen.

1.5 Leeswijzer

Dit document bestaat uit vier hoofdonderdelen. Hoofdstuk 1 geeft een toelichting op de aanleiding van het uitvoeringsprogramma, het gevolgde proces en de belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten. In hoofdstuk 2 worden de verschillende maatregelen per thema toegelicht. Hoofdstuk 3 bevat de uitvoeringsagenda, waarin de maatregelen zijn gefaseerd naar korte, middellange en lange termijn. Hoofdstuk 4 gaat in op de vervolgstappen, waaronder de uitvoering, monitoring, samenwerking met andere partijen en de financiering. De bijlagen bieden verdiepende informatie over de inrichtingsprincipes en de onderliggende analyses voor de prioritering.

2 Maatregelen

2.1 Wat is nodig om de doelen te behalen?

Dit hoofdstuk geeft het totaaloverzicht van de maatregelen die nodig zijn om de doelen uit het mobiliteitsplan te halen. Voor het bepalen van de benodigde maatregelen zijn de gewenste mobiliteitsstructuren (toekomstbeelden) zoals in het mobiliteitsplan vastgelegd vergeleken met de huidige situatie. Dit leidt tot diverse maatregelen om nieuwe wegen of fietspaden aan te leggen of te verbeteren. Ook zijn diverse analyses gedaan op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming om te beoordelen waar maatregelen nodig zijn om de Hoeksche Waard in de toekomst verkeersveiliger, leefbaarder en beter bereikbaar te maken. De maatregelen worden in dit hoofdstuk per categorie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 zijn de individuele maatregelen verder geprioriteerd.

Diverse analyses zijn gedaan om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de gestelde doelen te behalen. De ingezette koers en principes zijn in hoofdlijnen reeds vastgelegd in het mobiliteitsplan, dat in februari 2025 is vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin zijn onder meer beelden opgenomen van de gewenste structuren voor voetgangers, voor fietsers, voor openbaar vervoer, voor gemotoriseerd verkeer en landbouwverkeer.

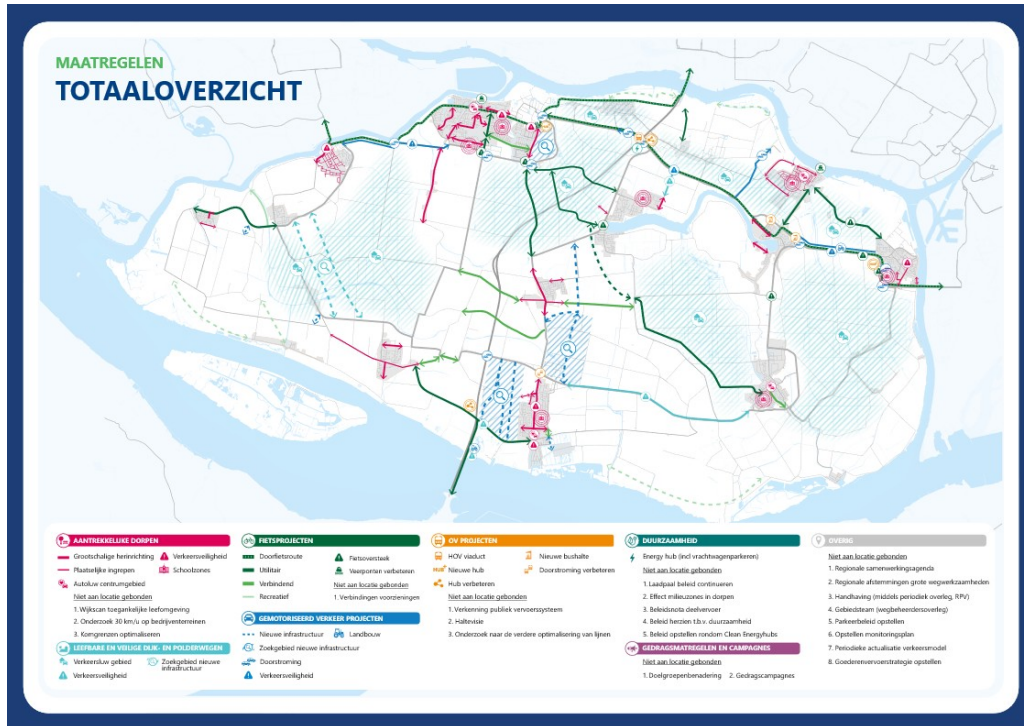
Door de confrontatie van deze wensbeelden met de huidige situatie volgt een groot deel van de benodigde maatregelen. Voor het wegennet is voor deze confrontatie voor iedere weg in de Hoeksche Waard – ter verdieping op het wensbeeld - opnieuw de gewenste wegcategorie vastgesteld. In de netwerken zijn verschillende soorten wegen en verbindingen gedefinieerd die elk hun eigen inrichtingskenmerken hebben, deze zijn in bijlage 1 beschreven.

Voorbeeld van een analyse (zie verder bijlage 2): in het fietsnetwerk zijn de belangrijkste fietsroutes aangemerkt die dagelijks door relatief veel fietsers (o.a. scholieren) worden gebruikt, en waarbij we de ambitie stellen om deze fietsroute geheel te scheiden van het autoverkeer door de aanleg van vrijliggende fietspaden. Daarmee wordt fietsen veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker, en draagt het bij aan meerdere doelen zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid (gedragsverandering) en stimuleert het actieve mobiliteit, wat goed is voor de gezondheid van mensen. Ook zijn aparte fietspaden van belang voor mensen die afhankelijk zijn van een scootmobiel of gehandicaptenvoertuig en van het fietspad gebruik maken, waarmee de maatregel ook bijdraagt aan toegankelijkheid en een inclusieve samenleving.

De maatregelen zijn in verschillende categorieën ingedeeld, met daaronder weer verschillende type maatregelen. De categorieën betreft:

- Aantrekkelijke dorpen
- Leefbare en veilige dijk- en polderwegen
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Gemotoriseerd verkeer (incl. vrachtverkeer en landbouwverkeer)
- Duurzaamheid
- Gedrag
- Overige maatregelen (veelal van beleidsmatige of organisatorische aard)

Op de volgende pagina is een kaart opgenomen van het totaal overzicht met alle benodigde maatregelen. Alle locatie gebonden maatregelen zijn op de kaart afgebeeld. Daarnaast zijn er ook meer maatregelen die niet aan 1 locatie zijn gebonden zoals gedragscampagnes die zich meer richten op de gehele Hoeksche Waard. Deze zijn linksonder weergegeven met iconen. De kleuren van iedere maatregel corresponderen met een van de maatregelcategorieën.



2.2 Aantrekkelijke dorpen

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskernen te verbeteren, willen we verschillende maatregelen nemen. Deze richten zich op het aantrekkelijker en veiliger maken van de openbare ruimte voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen. De belangrijkste typen maatregelen zijn:

Grootschalige herinrichting van straten

Hierbij gaat het om een volledige herinrichting van een straat binnen de dorpskernen, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, groen, verblijfskwaliteit en een veilige inrichting voor alle weggebruikers. Denk daarbij aan het vervangen van asfalt door klinkers (mits acceptabel voor geluid en trillingen), het versmallen van rijbanen, het toevoegen van fietsstroken of bredere trottoirs, en het aanbrengen van meer groen. Dit betreft onder meer de herinrichtingen van de centrale as in Numansdorp en de Stougjesdijk in Oud-Beijerland.



Figuur 2.1 Impressie van de beoogde herinrichting van de Stougjesdijk (binnen de bebouwde kom)

Plaatselijke ingrepen voor goede 30km/u-inrichting

In sommige woonwijken zijn 30-straten sober ingericht zonder goede snelheidsremmende maatregelen, en is het wenselijk om deze alsnog toe te voegen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Concreet gaat het om het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen zoals drempels, plateaus en versmallingen. Bijvoorbeeld in diverse woonstraten in noordelijke buurten in Puttershoek. De projecten volgen uit de confrontatie van de huidige situatie met de gewenste inrichting volgens de inrichtingsprincipes uit bijlage 1.



Figuur 2.2 Voorbeeld van een kruispuntplateau in Mijnsheerenland

Andere verkeersveiligheidsmaatregelen

Deze maatregelen richten zich op het verbeteren van verkeersonveilige situaties, zoals kruispunten, oversteken en wegvakken. Mogelijke ingrepen zijn het aanpassen van de kruispuntinrichting, het aanbrenge van drempels of plateaus, het versmallen van rijbanen, het afsluiten van wegen voor doorgaand verkeer en het verbeteren of verplaatsen van komgrenzen. Dit betreft bijvoorbeeld de fietsoversteken bij de rotondes op de Beneden Oostdijk in Oud-Beijerland, de kruising Molendijk-Havenstraat-Strijensedijk in 's-Gravendeel en het afsluiten van de Fortlaan in Numansdorp voor gemotoriseerd verkeer.

Schoolzones en speeltuin-omgevingen

Schoolzones zijn gebieden rondom scholen met extra maatregelen die speciaal gericht zijn op de verkeersveiligheid van kinderen. Denk aan duidelijke markeringen, lagere snelheidslimieten, veilige oversteekplaatsen en het weren van gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten. De maatregelen stimuleren kinderen en ouders om te voet of op de fiets te komen. Ook wijzen zij automobilisten op de aanwezigheid van scholen en kinderen, zodat ze hun rijgedrag aanpassen en extra alert zijn. Rond de meeste scholen in de Hoeksche Waard zijn reeds schoolzones ingericht, maar deze zijn niet altijd afdoende, niet uniform ingericht of voldoen niet meer aan de huidige richtlijnen. Ook in de omgeving van speeltuinen zijn dergelijke maatregelen wenselijk om het juist voor kinderen veiliger en makkelijker te maken (zelfstandig) naar de speeltuin te gaan. De maatregelen betreffen een nieuwe beoordeling van de situatie en het opnieuw of beter inrichten van schoolzones en speeltuin-omgevingen.



Figuur 2.3 Voorbeeld van een schoolzone met attentie verhogende maatregelen

Autoluw centrumgebied

De maatregelen zijn gericht op het versterken van de verblijfsfunctie van centrumgebieden door het beperken van autoverkeer in deze gebieden. Dit kan door het instellen van éénrichtingsverkeer, afsluitingen voor doorgaand verkeer, venstertijden of het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de randen van het centrum. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en ontmoeting. Daarmee willen we ook de centrumgebieden in de toekomst vitaal houden, zodat het voorzieningenniveau op peil blijft.

Er zijn vier gebieden in de Hoeksche Waard waar we willen onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is om een autoluw gebied in te stellen. Dit betreft het centrum van Oud-Beijerland (o.a. Oost-Voorstraat), de Voorstraat in Numansdorp, het hart van Strijen (met o.a. Kerkstraat, Boompjesstraat, Molenstraat), en rond het Oranjeplein Puttershoek.

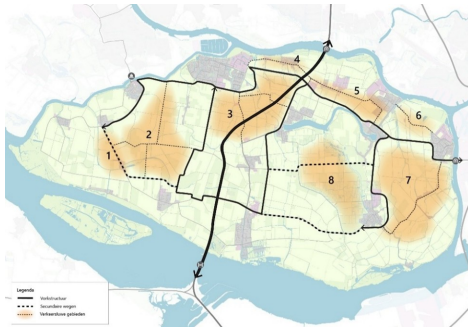


Figuur 2.4 Voorbeeld van een autoluw centrumgebied in Nijkerk

2.3 Leefbare & veilige dijk- en polderwegen

Verkeersluwe gebieden

In het mobiliteitsplan zijn acht verkeersluwe gebieden aangewezen. Uit analyses en reacties via de enquête en participatie blijkt dat er binnen deze gebieden behoorlijk wat klachten en knelpunten zijn op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit heeft verschillende oorzaken zoals relatief veel doorgaand verkeer, veel groot en zwaar vracht- of landbouwverkeer, menging van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer op een smalle weg, en dijkwoningen die dicht op de weg staan en gevoelig zijn voor trillingen, doordat ze niet onderheid zijn.



Figuur 2.5 Overzicht van de beoogde verkeersluwe gebieden

Om deze knelpunten gebiedsgericht aan te pakken en het waterbedeffect te voorkomen, zijn de verkeersluwe gebieden samen met het Waterschap Hollandse Delta (WSHD) geïnventariseerd en opgenomen in de wegcategorisering van gemeente en waterschap. WSHD is in beginsel verantwoordelijk voor de inrichting van de wegen, maar maatregelen worden in gezamenlijkheid onderzocht en afgestemd, met oog voor de samenhang in het gebied.

Het doel van verkeersluwe gebieden is om verkeer te stimuleren gebruik te maken van de hoofdwegen, en tegelijkertijd de verkeerssituatie binnen de gebieden te verbeteren door middel van aangepaste weginrichting en het bevorderen van gewenst rijgedrag. Niet alle wegen binnen een verkeersluw gebied worden autoluw gemaakt; wegen met een verkeersfunctie (ETW1) behouden hun rol. De focus ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied als geheel.

Het project Hoeksche Waard Zuidwest betreft een van deze gebiedsgerichte aanpakken. Voor dit gebied willen waterschap en gemeente binnen afzienbare tijd maatregelen treffen. Voor de andere gebieden stellen we een vergelijkbare aanpak voor, waarbij er per gebied een projectteam en participatieproces wordt opgezet om samen met de lokale belanghebbenden te bespreken welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn. Voor de gebieden wordt een flexibele aanpak voorzien, waarbij eerst relatief kleinschalige maatregelen worden genomen die snel uitgevoerd kunnen worden. Daarna wordt op basis van monitoring en evaluatie bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn. In bijlage 2 zijn analyses van elk gebied gemaakt en is een aanzet gedaan van denkbare maatregelen.

Andere verkeersveiligheidsmaatregelen buitengebied

Buiten de verkeersluwe gebieden, zijn er nog meer wegen in het buitengebied waar de verkeerssituatie niet altijd optimaal is en waar veiligheidsrisico's zijn. Daarom hebben we een analyse uitgevoerd waar verhoogde verkeersveiligheidsrisico's zijn, bijvoorbeeld door een hoge verkeersintensiteit op een smalle weg, veelvuldig te hard rijden, en/of menging van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers met gemotoriseerd verkeer. Op basis van deze analyse zijn meerdere wegen geïdentificeerd

waar maatregelen wenselijk zijn. Deze locaties worden geagendeerd bij het waterschap en waar mogelijk meegenomen in lopende of geplande werkzaamheden (werk-met-werk).

De benodigde maatregelen verschillen per locatie. In sommige gevallen volstaat het plaatsen van duidelijke bebording of het inzetten op gedragsverandering. Waar dat niet voldoende is, kunnen aanvullende snelheidsremmende voorzieningen nodig zijn, zoals drempels of wegversmallingen. In complexere situaties kan een herinrichting van het wegprofiel noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Daarnaast kan het in bepaalde situaties wenselijk zijn om verkeersstromen van elkaar te scheiden of de verkeersintensiteit te beperken. Dit kan worden bereikt door het instellen van eenrichtingsverkeer, het toepassen van selectieve toegang of het aanbrengen van verkeersfilters.

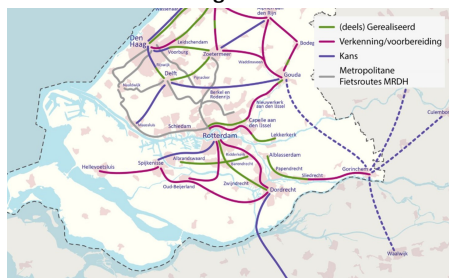
Per risicolocatie worden de maatregelen nader uitgewerkt en afgestemd op de lokale situatie. Voorbeelden van locaties waar dergelijke maatregelen worden toegepast zijn de Romeinseweg/Blaakseweg bij Mijnsheerenland, de Varkensdijk/Weelsedijk bij Strijen en het westelijk gebied bij Numansdorp, inclusief de mogelijke sluiproute via de ventweg van de Haringvlietbrug.

2.4 Fiets

Om het fietsgebruik te stimuleren en de veiligheid en doorstroming voor fietsers te verbeteren, worden verschillende maatregelen genomen. Deze richten zich op het opwaarderen van bestaande routes, het verbeteren van oversteeklocaties over (drukke) wegen, de verkeersveiligheid en het comfort.

Fietsroute opwaarderen naar doorfietsroute

Doorfietsroutes zijn regionale fietsverbindingen tussen grotere kernen met voldoende fietsers om grotere investeringen te doen om fietsen over langere afstanden te stimuleren. Om een doorfietsroute te realiseren dienen veelal bestaande fietsroutes te worden opgewaarderd, zodat de doorstroming voor fietsers verbeterd. Bijvoorbeeld door vrijliggende fietspaden, bredere fietspaden, minder obstakels en een hogere kwaliteit van het wegdek. Ook kan het gaan om het aanleggen van ontbrekende schakels om de directheid van fietsverbindingen te verbeteren en omrijdafstanden te verminderen.



Figuur 2.6 Uitsnede uit de toekomstige snelfietsroutes van de provincie Zuid-Holland (kaartbeeld 2024)

Concreet gaat het om drie doorfietsroutes, die alle starten in Oud-Beijerland en gericht zijn op Spijkenisse, Rotterdam en Dordrecht. Bij de uitwerking van deze routes werken we intensief samen met buurgemeenten, de provincie Zuid-Holland en het waterschap Hollandse Delta, zodat de infrastructuur goed aansluit op het regionale netwerk en de uitvoering zorgvuldig wordt afgestemd over de verschillende beheerders.

Realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk

Om het fietsnetwerk te versterken realiseren we ontbrekende verbindingen. Deze maken fietsroutes directer, veiliger en aantrekkelijker voor zowel functionele als recreatieve fietsers. Voorbeelden zijn het nieuwe fietspad door 't Oudeland van Strijen en de voltooiing van het Tiengemetepad. Daarnaast onderzoeken we waar nog kansen liggen om fietsverbindingen te verbeteren, met speciale aandacht voor de veiligheid en toegankelijkheid van routes richting belangrijke voorzieningen zoals scholen, sportaccommodaties, winkelgebieden, bushaltes en zorginstellingen.

Fietsoversteken verbeteren

Op diverse plekken moeten fietsers op hun route soms een drukke weg oversteken of een weg waar hard wordt gereden. Juist dit zijn risicovolle locaties. Daarom nemen we maatregelen om deze locaties veiliger in te richten, waar dit nu nog niet altijd het geval is. Voorbeelden zijn de aanleg van midden-eilanden (voor een gefaseerde oversteek), het verminderen van de snelheid van het autoverkeer of – indien nodig – het realiseren van een fietstunnel. Oversteeklocaties die we aan willen pakken zijn onder meer de

oversteek bij de rotonde N217-Langeweg in Oud-Beijerland, bij het kruispunt N217-Blaakseweg bij Mijnsheerenland en over de N489 bij de Blauwesteenweg bij Westmaas.

Fietsveiligheid en fietscomfort verbeteren

Het gaat om maatregelen die gericht zijn op het verhogen van de veiligheid voor fietsers. Afhankelijk van het type route worden brede rode fietsstroken, vrijliggende fietspaden of fietsstraten aangelegd. Concrete projecten zijn onder meer aanleg fietspad Korteweg, fietsstroken Molendijk Klaaswaal, vrijliggend fietspad Stougjesdijk en verbetering van Oud-Cromstrijensedijk West- en Oostzijde. Maar ook herinrichting van de parallelwegen van de Koninginneweg naar fietsstraten en het asfalteren van tegelfietspaden langs de Langeweg.



Figuur 2.7 Voorbeeld van een fietsstraat op een parallelbaan in Den Bosch

2.5 Openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker en efficiënter te maken, worden zowel beleidsmatige verkenningen als fysieke maatregelen uitgevoerd. Het openbaar vervoer in onze regio wordt uitgevoerd in opdracht van Provincie Zuid-Holland. De gemeente heeft hierin geen directe zeggenschap maar is wel doorlopend in gesprek met de provincie over mogelijke verbeteringen. Om deze gesprekken te onderbouwen en te agenderen, voeren we zelf onderzoeken uit. Daarnaast zijn we wél direct verantwoordelijk voor goed toegankelijke en bereikbare bushaltes en voor een goede doorstroming van bussen binnen de bebouwde kom.

Bushaltes verbeteren (inrichting, toegankelijkheid, bereikbaarheid)

We gaan een haltevisie opstellen voor onze bushaltes. Niet alle haltes hebben namelijk hetzelfde kwaliteitsniveau of dezelfde functie. Zo stellen we bij een R-net halte andere eisen dan bij een halte voor vervoer op maat. In de visie besteden we aandacht aan aspecten zoals bereikbaarheid te voet en per fiets, toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel of met rollator, en de aanwezigheid van voorzieningen zoals wachtgelegenheid en fietsenstallingen. Onderdeel hiervan zijn ook de OV-knooppunten in de Hoeksche Waard: busstation Heinenoord, P+R Numansdorp, en nieuw te realiseren hubs.



Figuur 2.8 Voorbeeld van een fietsenstalling bij een OV-knooppunt

Doorstroming OV-bussen verbeteren

Uit analyses van de provincie blijkt dat de doorstroming van OV-bussen op sommige plekken onder druk staat door drukte op de weg en bij kruispunten. Dat heeft invloed op de aantrekkelijkheid van het OV. Samen met de provincie en de vervoerder werkt de gemeente aan verbetering van de doorstroming voor OV-bussen. Zo willen we een HOV-viaduct over de A29 van/naar busstation Heinenoord waardoor OV-bussen sneller doorstromen. Het overige wegverkeer profiteert hier ook van.

Verder wordt bij de ontwikkeling van Stougjeswijk een vrijliggende busbaan door de wijk voorzien, zodat de bus hier goed kan doorstromen. Ook op andere plekken voorzien we maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren, zoals bij rotonde Provincialeweg (N487)/Rijksstraatweg in Numansdorp waar

de bus soms lang moet wachten om de rotonde over te komen. Daarnaast onderzoeken we hoe het optimaliseren van lijnen kan bijdragen aan een betere doorstroming. Een voorbeeld hiervan is het voorstel om de buslijn die nu door Maasdam rijdt te splitsen in een lokale bus en een snellere, doorgaande bus over de N217. Hiervoor zou mogelijk een nieuwe bushalte aan de N217 gerealiseerd moeten worden.

Publiek vervoerssysteem verkennen

Het openbaar vervoer vervult niet alle vervoerswensen. Sommige mensen zijn dan ook afhankelijk van, en hebben baat bij aanvullende vervoersdiensten, zoals Wielewaal en ANWB Automaatje. De aanvullende vervoersdiensten kennen ook opgaven, en de diensten worden door aparte organisaties uitgevoerd waardoor informatie versnipperd is en er geen centrale regie is. We verkennen daarom samen met de uitvoerders en de provincie welke mogelijkheden er zijn voor een publiek vervoerssysteem. Onze eerste insteek is gericht op het verbeteren van de informatievoorziening en het vergroten van de samenhang tussen bestaande vervoersdiensten. We streven naar één centraal platform waarop informatie wordt gebundeld, waarmee we inwoners beter kunnen informeren over de beschikbare mogelijkheden en tegelijkertijd kansen benutten voor een efficiëntere inzet van mensen, middelen en voertuigen. Daarnaast verbreden we onze blik en kijken we met nieuwsgierigheid naar de aanpak in Zeeland, waar wordt gewerkt aan een fijnmazig en flexibel vervoerssysteem dat verder gaat dan alleen het klassieke openbaar vervoer of aanvullende diensten.

2.6 Gemotoriseerd verkeer

Om de doorstroming te verbeteren, verkeersveiligheid te verhogen en dorpskernen te ontlasten, zijn diverse infrastructurele maatregelen voorzien gericht op het wegennet voor het gemotoriseerd verkeer. Deze variëren van nieuwe wegen tot aanpassingen van bestaande kruispunten en rotondes.

Nieuwe wegen en bypasses

De gemeente werkt hard om de randweg Klaaswaal te realiseren. Samen met de provincie wordt de aanleg van de parallelweg langs de N217 tussen Maasdam en 's-Gravendeel voorbereid die de doorstroming op de N217 moet verbeteren. Voor de leefbaarheid en veiligheid in het zuidwesten van de Hoeksche Waard gaan we samen met het waterschap bypasses aanleggen om (vracht-)verkeer over andere routes te geleiden. Verder doen we onderzoek naar een nieuwe westelijke ontsluitingsweg in Numansdorp ter ontlasting van de centrale as en ter ontsluiting van de Molenpolder waar plannen voor een nieuwe woonwijk zijn. Tot slot, gaan we een studie doen naar de mogelijkheden voor een nieuwe weg tussen Buitenom en de Hogeweg parallel aan Zwartslusje en Sluisjesdijk.



Figuur 2.9 Impressie van de parallelweg tussen Maasdam en 's-Gravendeel

Verbetering doorstroming hoofdwegen

Een goede doorstroming op hoofdwegen is belangrijk om sluipverkeer door onze dorpen en ons buitengebied te voorkomen/verminderen. Op basis van het Masterplan N217 hebben we inzicht in de opgaven voor deze hoofdweg. We maken werk van verbetering van de doorstroming rond de aansluiting N217-A29 door aanleg van een HOV-viaduct en verbreding van de weg tussen Tienvoet en de A29 naar 2x2 rijstroken. Voor de ontwikkeling van Stougjeswijk zijn aanpassingen aan de rotondes bij de Stougjesdijk en De Bosschen nodig. Daarnaast kan de doorstroming vaak al lokaal worden verbeterd door de capaciteit bij kruispunten en rotondes uit te breiden. Voorbeelden hiervan zijn de rotonde N217-Langeweg (in Oud-Beijerland), het kruispunt N217-Vrouwe Huisjesweg (nabij Recreatieoord Binnenmaas), en rotonde N217-'s-Gravendeelweg (bij Maasdam).

Landbouwroutes voor doorgaand landbouwverkeer

Voor landbouwverkeer is in het mobiliteitsplan opnieuw het netwerk vastgesteld. Dit zijn de routes waar (vaak nu al) landbouwverkeer veel gebruik van maakt voor verplaatsingen over langere afstand. Uiteraard

rijden er ook op andere wegen landbouwvoertuigen, maar die wegen hebben meer een ontsluitende dan een verbindende functie.

Het netwerk is in samenwerking met het Waterschap Hollandse Delta (WSHD) en andere betrokkenen opgesteld. WSHD beheert het grootste deel van de kilometers binnen dit landbouwroutenetwerk en streeft daarbij naar een minimale verhardingsbreedte van 5,5 meter. Als wegbeheerder is het waterschap verantwoordelijk voor de inrichting van deze wegen.

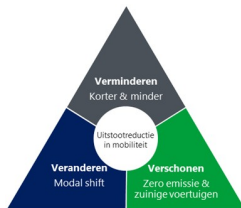
Waar de doorgaande routes door woongebieden of over bebouwde dijken lopen, kunnen snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. Daarbij wordt gezocht naar een balans tussen bereikbaarheid en verkeersveiligheid: landbouwvoertuigen moeten doorgang kunnen vinden, maar wel met gepaste snelheid.

2.7 Duurzaamheid

Verkeer en vervoer is in de Hoeksche Waard de sector met de grootste uitstoot van CO₂ (wat bijdraagt aan klimaatverandering). Ook zorgt gemotoriseerd verkeer voor de uitstoot van schadelijke stoffen wat slecht is voor de luchtkwaliteit. Verder is voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van wegen en fietspaden materiaal en energie nodig. Ook vanuit mobiliteit moet een bijdrage worden geleverd aan onze klimaat- en duurzaamheidsdoelen.

Duurzaam vervoer stimuleren: voorkomen, veranderen, verschonen

We stimuleren duurzaam vervoer allereerst door een goede ruimtelijke ordening door nieuwe woningen met name te bouwen in bestaande kernen bij bestaande voorzieningen, waardoor we verplaatsingen over langere afstanden voorkomen. We proberen mobiliteitsgedrag te veranderen door lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken door te investeren in nieuwe en betere fietspaden en sneller en hoogwaardig openbaar vervoer. Als derde principe, stimuleren we het gebruik van elektrische voertuigen door het aanbieden van laadpalen in de openbare ruimte en het realiseren van een energyhub in combinatie met vrachtwagenparkeren om de logistieke sector te helpen verduurzamen.



Figuur 2.10 Duurzaamheid stimuleren aan de hand van de 3V's

Duurzame principes en duurzame uitvoering

Duurzaamheid zit verder niet zo zeer in het realiseren van maatregelen op straat, maar meer in principes, beleidskeuzes en in de uitvoering die we door de gehele organisatie en gemeente doorvoeren. Zo passen we het STOMP-ordeningsprincipe toe bij nieuwe gebiedsontwikkelingen om lopen en fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Ook zijn we terughoudend met de aanleg van nieuwe wegen, maar kijken we eerst hoe we bestaande wegen beter kunnen benutten (volgens de Ladder van Verdaas). Verder houden we in de inrichting van de openbare ruimte meer rekening met klimaatadaptatie (groen en waterberging), biodiversiteit (flora en fauna) en circulair materiaalgebruik (reductie van CO₂-uitstoot).

2.8 Gedrag

Veel klachten over verkeer hebben uiteindelijk betrekking op gedrag van mensen. Mensen rijden te hard, houden zich niet aan de regels of letten niet goed op. Gedrag van mensen is echter lastig te beïnvloeden, mensen zijn gewoontedieren en zie maar eens alle 90.000 inwoners te bereiken met een treffende boodschap waardoor ze hun gedrag aanpassen. Ook houden natuurlijk veel mensen zich wel gewoon aan de regels, en zijn het soms enkelingen die voor excessief veel hinder zorgen. Als wegbeheerder richten we onze wegen, straten en paden zo in dat weggebruikers al zo veel mogelijk worden gestimuleerd het gewenste gedrag te vertonen. Een 30 km/u-weg ziet er immers anders uit dan een 80 km/u-weg. Toch kan op beide wegen alsnog fors harder gereden worden, en daarom zijn maatregelen gericht op gedrag in de vorm van campagnes, educatie en handhaving nodig.

Campagnes

Via gedragscampagnes proberen we bestuurders en andere weggebruikers bewust te maken van risicovol rijgedrag in het verkeer en hen aan te zetten tot veiliger rijgedrag. De campagnes zetten we op verschillende thema's in zoals snelheid ("Dijk op, gas eraf"), rijden onder invloed ("BOB") en afleiding zoals door telefoongebruik ("Mono"). Ook zetten we campagnes in bij de start van het nieuwe schooljaar ("Scholen zijn weer begonnen"). Maar ook op specifieke plekken kunnen we aandacht vragen voor gedrag, zoals richting aangeven op rotondes. Voor de campagnes maken we gebruik van onze sociale media, website, affiches langs de weg, en soms interventies op de weg in samenwerking met de politie en andere wegbeheerders.



Figuur 2.11 Voorbeeld van de thematische campagne 'Dijk op? Gas eraf!'

Verkeerseducatie

Inzet hiervan heeft als doel het aanleren van kennis en vaardigheden die nodig zijn om veilig deel te nemen aan het verkeer. We richten ons daarbij op verschillende doelgroepen, zoals kinderen (bv. verkeersexamen op scholen), jongeren (bv. dodehoeklessen), volwassenen en senioren (bv. rijvaardigheidstraining en e-bike training). Hiervoor werkt de gemeente samen met Veilig Verkeer Nederland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Verschillende vormen van verkeerseducatie passen we al geruime tijd toe in Hoeksche Waard. Doel is dan ook om dit te continueren en verder door te ontwikkelen om de effectiviteit te vergroten.



Figuur 2.12 Verkeerseducatie 'Veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer'

Handhaving

Handhaving is gericht op het controleren en corrigeren van verkeersgedrag door toezicht en het opleggen van sancties bij overtredingen. Doel is om naleving van verkeersregels af te dwingen en zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Handhaving zien we als sluitstuk. Voor handhaving zijn we afhankelijk van politie en openbaar ministerie. Onze boa's (Buitengewoon Opsporingsambtenaren) mogen namelijk niet overal op handhaven, maar zijn bevoegd voor "lichte verkeersovertredingen", zoals foutparkeren, stilstaan waar dat niet mag, parkeercontroles, en handhaving van voetgangersgebieden waar enkel voertuigen met een ontheffing mogen komen.

De politie is verantwoordelijk voor dynamische handhaving, zoals de controle op snelheid, rijden onder invloed, telefoongebruik en gevaarlijk rijgedrag. Het openbaar ministerie is verantwoordelijk voor de juridische afhandeling van verkeersovertredingen, en bepaalt ook waar gehandhaafd wordt op naleving van de snelheidslimiet middels de inzet van flitspalen. Daarvoor stelt het OM prioriteiten, omdat er beperkingen zijn qua kosten, beheer en verwerkingscapaciteit om flitspalen in te zetten. Het OM richt zich dan ook op risicovolle locaties. Gemeentes kunnen aanvragen voor nieuwe locaties voor flitspalen bij het OM indienen, die deze aanvragen afwegen aan hun kaders.

Door handhaving slim te combineren met educatie en infrastructuur-maatregelen (de zogeheten 'drie E's': Educatie, Engineering en Enforcement), kan handhaving structureel bijdragen aan veiliger en leefbaarder verkeer. Daarvoor werken we samen met de politie. In een periodieke, gebiedsgerichte verkeersveiligheidstafel stemmen we de prioriteiten af voor gerichte verkeerscontroles en handhavingsacties. Ook betrekken we de nood- en hulpdiensten als klankbord bij de herinrichting van wegen om te borgen dat bereikbaarheid van de politie, brandweer en ambulance op peil blijft.

Toch blijft handhaving een sluitstuk in de oplossing bij knelpunten, omdat we als gezamenlijke instanties niet oneindige handhavingscapaciteit hebben en niet ieder moment van de dag en op iedere straat aanwezig kunnen zijn. Een goede weginrichting, goede educatie en gerichte campagnes blijven belangrijk voor de naleving van verkeersregels door weggebruikers.

Tot slot, op het gebied van handhaving houden we ook de landelijke ontwikkelingen in de gaten. Zo worden al flexibele flitspalen ingezet in de Hoeksche Waard (langs de N217). Vanuit de grotere gemeenten vindt een lobby plaats om de handhavingsbevoegdheid van gemeentes uit te breiden. Dit biedt kansen om meer regie te voeren op handhaving.

2.9 Overig

Het laatste thema maatregelen "Overig" betreft meer organisatorische en beleidsmatige projecten en maatregelen om de maatregelen uit het UVP uit te voeren en grip te houden op de effecten. Concrete maatregelen die dit betreft zijn onder meer:

- het opstellen en uitvoeren van een monitorings- en evaluatieplan, om inzicht te houden in ontwikkelingen en effecten, en zo nodig plannen bij te sturen;
- het actueel houden van verkeersmodellen om betrouwbare prognoses van toekomstige situaties te kunnen blijven maken;
- het opstellen van nieuw parkeerbeleid;
- en samen met provincie en waterschap een regionale samenwerkingsagenda te formuleren.

3 Uitvoeringsagenda

3.1 Uitgangspunten voor fasering

In het UVP zijn circa 160 projecten en maatregelen opgenomen. Gezien de omvang van dit aantal en de beperkingen op het gebied van financiën en uitvoeringscapaciteit, is het niet haalbaar om alles op korte termijn te realiseren. Het UVP is dan ook opgezet als een meerjarenprogramma, waarin stapsgewijs wordt gewerkt aan de beoogde verbeteringen. Dit vraagt om heldere keuzes: welke maatregelen zijn op korte termijn wenselijk én haalbaar, en welke kunnen op een later moment worden opgepakt? Daarbij speelt de gemeente een belangrijke rol, maar zij is niet de enige partij die aan zet is. Ook andere wegbeheerders zijn onmisbaar om gezamenlijk tot een samenhangende en uitvoerbare aanpak te komen. In dit hoofdstuk lichten we de indeling van de maatregelen in pakketten toe.

Het is niet haalbaar om alle maatregelen uit het UVP gelijktijdig uit te voeren. Daarom is het noodzakelijk om te prioriteren: welke maatregelen moeten op korte termijn van start, en welke maatregelen zijn minder urgent en kunnen later? Daarvoor zijn de uitgangspunten van het college en de prioriteiten vanuit de raad en participatie als leidraad gebruikt.

Indeling in 4 pakketten

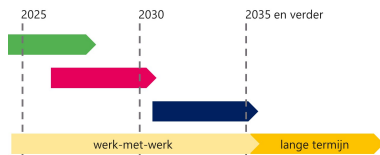
Gegeven de doelstellingen en uitgangspunten voor het uitvoeringsprogramma (paragraaf 1.3) zijn nadere analyses gedaan om de maatregelen te kunnen prioriteren. Er is gekeken naar de urgentie van de maatregelen en naar de mogelijkheden om deze gelijktijdig met groot onderhoud op te pakken (werk-met-werk). De maatregelen zijn vervolgens ingedeeld in 4 pakketten:

- Lopende projecten;
- Maatregelen die binnen nu en 5 jaar worden uitgevoerd;
- Maatregelen die binnen 10 jaar aan de beurt zijn;
- en maatregelen die ofwel met werk-met-werk opgepakt kunnen worden, ofwel op de lange termijn (over 10 jaar en verder).

De termijnen geven een indicatie van de voorziene uitvoeringstermijn. Hier kan in geschoven worden als er bijvoorbeeld extra geld ter beschikking gesteld wordt of als er juist tegenvallers zijn.

Werk met werk maken bij groot onderhoud

Wegen worden gemiddeld eens in de 30 a 40 jaar aangepakt voor groot onderhoud. Welke wegen en straten aan de beurt zijn wordt periodiek bepaald op basis van een inventarisatie van de huidige staat van de verharding. Daarbij wordt enkele jaren vooruit gekeken. Een andere kans voor werk-met-werk maken betreft vervanging van het riool. Dit zijn grootschalige projecten waar vaak ook de bovengrondse inrichting volledig wordt vernieuwd, en wat dus een goede kans biedt om de nieuwste inrichtingsprincipes toe te passen.



Figuur 3.1 Overzicht van de indeling van de maatregelenpakketten

Uitgevoerde analyses voor de prioritering

Voor de indeling van de maatregelen naar de pakketten zijn analyses uitgevoerd van de urgentie van een opgave/knelpunt, en de effectiviteit van mogelijke ingrepen. Daarbij zijn volgens 6 invalshoeken analyses uitgevoerd:

- Risicolocaties – Wat zijn de onveiligste wegen en kruispunten in de Hoeksche Waard op basis van snelheid en ongevallen?
- Scholierenroutes – Zijn fietsroutes naar middelbare scholen veilig ingericht? Specifiek: is de fietsroute gescheiden van de rijbaan voor het autoverkeer? Zijn oversteken over hoofdwegen veilig ingericht?
- Grijsse wegen – Waar liggen drukke 50 km-wegen in woongebieden met een krappe inrichting? Rond deze wegen leven veelal bovengemiddeld veel klachten over de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De centrale as in Numansdorp is een voorbeeld van een dergelijke grijsse weg.
- Bebouwde dijken buitengebied – Welk van de verkeersluwe gebieden heeft de hoogste prioriteit, mede gelet op de omvang van de knelpunten en het aantal mensen dat kan profiteren van maatregelen?
- Overige wegen buitengebied – Wat zijn andere risicovolle wegen in het buitengebied, bijvoorbeeld door een smalle inrichting, hoge intensiteit of menging van fietsers met ander verkeer?
- Doorstroming hoofdwegen – Op welke hoofdwegen loopt het verkeer nu al geregeld vast? Waar zien we dat naar de toekomst de drukte toeneemt? Wat kan er aan gedaan worden? En waar moeten we als eerste aan de slag?

Een overzicht van de uitkomsten van deze analyses is te vinden in Bijlage 2.

Kostenramingen op basis van kengetallen

Voor alle voorgestelde maatregelen is een globale indicatie gemaakt van de benodigde investeringskosten. Deze ramingen zijn opgesteld aan de hand van kengetallen waar ook de rijksoverheid en de provincie mee werken. Dit betreft bijvoorbeeld de kosten per strekkende meter voor de herinrichting van een weg naar GOW30. Ook zijn kosten gebaseerd op vergelijkbare projecten binnen en buiten de regio. Deze kostenindicaties zijn belangrijk om zicht te krijgen op de benodigde financiering om de projecten te realiseren, en zo nodig hiervoor extra budget aan te vragen bij de gemeenteraad. De kostenschattingen zijn echter ook indicatief. Bij de nadere uitwerking van de maatregelen worden de kosten nauwkeuriger bepaald.

Onderscheid tussen gemeentelijke wegen en andere wegbeheerders

Niet alle maatregelen liggen op wegen van de gemeente. Een aanzienlijk deel betreft wegen van de andere wegbeheerders: waterschap Hollandse Delta en provincie Zuid-Holland. Maatregelen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, kunnen we relatief makkelijk zelf oppakken, omdat de gemeente zelf de regie en besluitvorming in handen heeft. Voor maatregelen op wegen van andere wegbeheerders geldt een complexer proces. Deze maatregelen moeten eerst worden geagendeerd en besproken met de betreffende partij. Het is daarbij niet altijd zeker of deze partijen de maatregelen daadwerkelijk zullen uitvoeren, omdat zij hun eigen prioriteiten, budgetten en beleidskaders hanteren.

Om hierin duidelijkheid te scheppen, is in de uitvoeringsagenda onderscheid gemaakt tussen drie typen maatregelen:

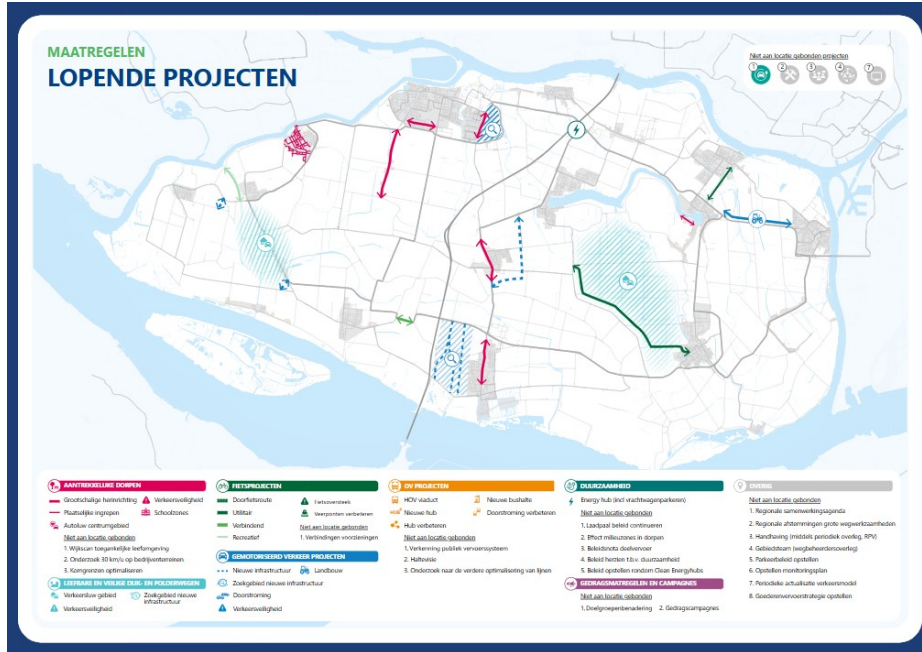
- **Uitvoering:** maatregelen die onder directe verantwoordelijkheid van de gemeente vallen en waarover de gemeente zelf de regie voert.
- **Onderzoek:** maatregelen waarvoor eerst een nadere verkenning of studie nodig is, bijvoorbeeld naar haalbaarheid of effectiviteit, voordat tot uitvoering kan worden overgegaan.
- **Agenderen:** maatregelen op wegen van andere wegbeheerders, waarbij de gemeente actief het gesprek aangaat om samenwerking te zoeken en de uitvoering mogelijk te maken.

Door dit onderscheid wordt inzichtelijk welke stappen nodig zijn per maatregel en welke mate van invloed de gemeente daarbij heeft.

3.2 Lopende projecten

In onderstaande tabel staan de lopende projecten weergegeven, inclusief hun bijdrage aan de gestelde doelen. Groen = positief effect. Lichtgroen = licht positief effect. Oranje = licht negatief effect. Rood = negatief effect.

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	HERENIGENING MIDDELS	BEREIKBAAR MIDDELS	BEREIKBAAR MIDDELS	BEREIKBAAR MIDDELS	BEREIKBAAR MIDDELS	AANTREKKELIJKE	LEEFOMGEVENING	DUURZAAMHEID
Aantrekkelijke dorpen											
Herinrichting Molendijk (korte termijn)	Klaaswaal	Uitvoering	●	●						●	●
Herinrichting centrale as: Rijksstraatweg en Burg. de Zeeuwstraat	Numansdorp	Uitvoering	●	●						●	●
Herinrichting Zinkweg	Buurtschap Zinkweg	Uitvoering	●	●						●	●
Herinrichting Rembrandtstraat	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●						●	●
Herinrichting Stougjesdijk	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●	●					●	●
Snelheidsremmers Polderdijk	Maasdam	Uitvoering	●	●						●	●
Herinrichting woonstraten Nieuw-Beijerland	Nieuw-Beijerland	Uitvoering	●	●						●	●
Leefbare en veilige dijk- en polderwegen											
Verkeersluw gebied Hoeksche Waard Zuidwest (gebied 1)	Zuidwest	Uitvoering	●	●	●					●	●
Verkeersluw gebied 't Oudeland van Strijen (gebied 8)	Oudeland van Strijen	Uitvoering	●	●	●			●		●	●
Fiets											
Aanleg fietspad door 't Oudeland van Strijen	Oudeland van Strijen	Uitvoering		●	●						
Fietsroute centrale as (onderdeel van herinrichtingsproject)	Numansdorp	Uitvoering		●	●						
Vrijliggend fietspad Korteweg	Zuid-Beijerland	Uitvoering		●	●						
Tiengemetepad (fase 1)	Zuidwest	Uitvoering		●	●					●	●
Fietsroute Hoeksedijk/Maasdamsdijk verbeteren	Puttershoek	Uitvoering		●	●					●	●
Gemotoriseerd verkeer											
Aanleg randweg Klaaswaal (fase 1)	Klaaswaal	Uitvoering	●	●						●	●
Parallelweg Maasdam - 's-Gravendeel	Maasdam	Uitvoering	●	●						●	●
Doorsteken Hogeweg/Lange Eendrachtsweg & Steegjesdijk/Vaartweg	Zuidwest	Uitvoering	●	●						●	●
Ontsluiting Stougjeswijk	Oud-Beijerland	Onderzoek	●	●	●					●	●
Westelijke ontsluitingsroute Numansdorp	Numansdorp	Onderzoek	●	●						●	●
Duurzaamheid											
Energy hub (i.c.m. vrachtwagenparkeren)	Heinenoord	Uitvoering	●	●						●	●
Laadpaal beleid continueren	Hele gemeente	Uitvoering	●	●						●	●
Overig											
Regulier onderhoud aan straten en riolering (doorlopend)	Hele gemeente	Uitvoering		●						●	●
Regionale afstemming grote wegwerkzaamheden (doorlopend)	-	Afstemming	●	●	●					●	●
Afstemming handhaving en wegbeheerdersoverleg (doorlopend)	-	Afstemming	●	●						●	●
Periodieke actualisatie verkeersmodel (doorlopend)	-	Uitvoering	●	●						●	●



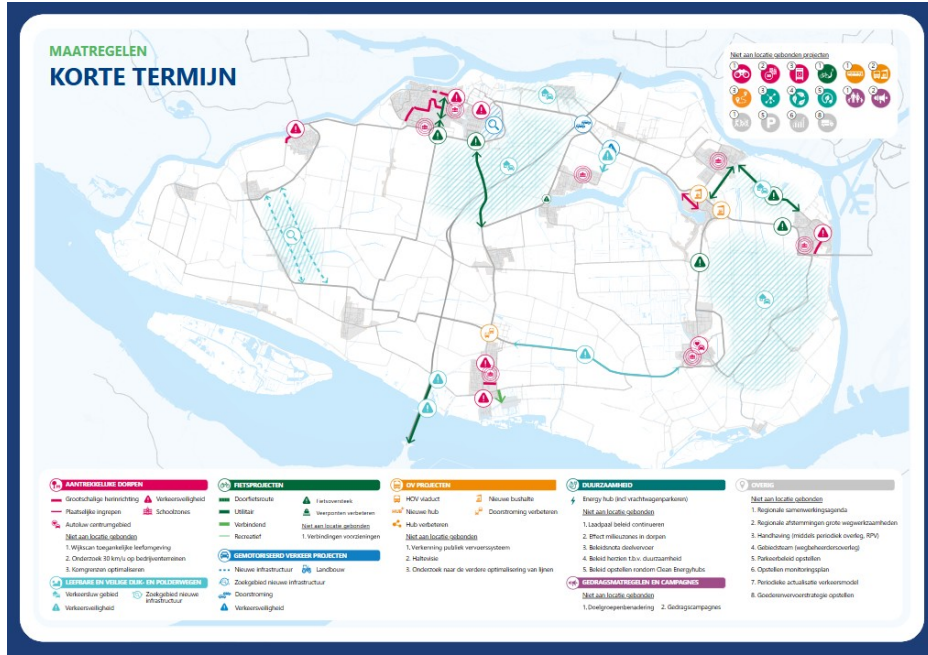
3.3 Korte termijn projecten (<5 jaar)

In onderstaande tabel staan de korte termijn projecten weergegeven. Hierbij zijn per thema zoals 'Aantrekkelijke dorpen' ook subthema's (groene balken) aangehouden om maatregelen te ordenen.

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Aantrekkelijke dorpen								
<i>Snelheidsverlaging 50 naar 30 km/u</i>								
Herinrichting Lageweg/Raadhuisstraat	Maasdam	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Spuidijk	Nieuw-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Wethouder van der Veldenweg (oost-west deel)	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Burgemeester Diepenhorstingel	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Zinkweg	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting W. van Vlietstraat, van Ghentstraat, Abel Tasmanstraat	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Karel Doormanstraat, Oost-Voorstraat, Steenenstraat	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Alexanderstraat, Strijensdijk	's-Gravendeel	Uitvoering	●	●			●	●
Voetganger								
Aanpak school- en speeltuinzones (10 locaties)	Alle dorpen	Uitvoering	●	●	●		●	
Wijkscan toegankelijke en veilige leefomgeving	Alle dorpen	Onderzoek	●	●	●		●	
Autoluw hart van Strijen	Strijen	Uitvoering	●	●	●	●	●	
Verkeersveiligheid								
Herinrichting kruispunt Spuidijk - Maximastraat	Nieuw-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Knip Middelweg (nabij Burgemeester de Zeeuwstraat)	Numansdorp	Uitvoering	●	●	●	●	●	
Knip t.b.v. ontlasting Voorstraat, Centrale as en Molendijk	Numansdorp	Uitvoering	●	●	●	●	●	
Aanpak rotonde Beneden Oostdijk - Sportlaan	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Aanpak rotonde Beneden Oostdijk - Poortlaan	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Verkeersveiligheidsanalyse Bierkade	Oud-Beijerland	Onderzoek	●	●			●	●
Verkeersveiligheidsanalyse kp. Molendijk - Havenstraat - Strijensdijk	's-Gravendeel	Onderzoek	●	●			●	●
Onderzoek naar 30 km/u op bedrijventerreinen	Hele gemeente	Onderzoek	●	●			●	●
Kongrezen optimaliseren	Hele gemeente	Uitvoering	●	●			●	●

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Leefbare en veilige dijk- en polderwegen								
<i>Verkeersluw gebied</i>								
Gebiedsaanpak Goidschalvoord & Dorpsstraat Heinenoord (gebied 4)	Goidschalvoord	Uitvoering	●	●	●	Ntb	●	
Gebiedsaanpak Molendijk (Puttershoek - 's-Gravendeel) (gebied 6)	Noordoost	Uitvoering	●	●	●	Ntb	●	
Gebiedsaanpak Stougjesdijk en omgeving (gebied 3)	Mijnshereerland	Uitvoering	●	●	●	Ntb	●	
Gebiedsaanpak Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats (gebied 7)	Zuidoost	Uitvoering	●	●	●	Ntb	●	
<i>Overige maatregelen</i>								
Herinrichting Blaakseweg - Achterweg - Romeinseweg (kruising/wegvak)	Mijnshereerland	Agenderen	●	●	●			
Kruising Molendijk - Derde Dwarsweg	Numansdorp	Agenderen	●	●	●			
Onderzoek parallelweg Haringvlietbrug / Molendijk / Volgerlandseweg	Numansdorp	Onderzoek	●	●	●		●	
Aanpak Middelsluisdijk Oostzijde - Varkensdijk - Weesdijk	Zuidoost	Agenderen	●	●	●			
Tracéstudie verbinding Buitenom – Hogeweg (alternatieve ontsluiting bij druk N217)	Zuidwest	Onderzoek	●	●	●	●	●	
Fiets								
<i>Utiliteir netwerk</i>								
Aanleg fietspad Stougjesdijk (buiten de bebouwde kom)	Midden	Agenderen	●	●	●			
Fietsverbinding Molendijk verbeteren (onderdeel verkeersluw gebied)	Noordoost	Agenderen	●	●	●			
Aanleg fietstunnel onder N217 bij Stougjesdijk	Oud-Beijerland	Agenderen	●	●	●			
Oversteek bij rotonde N217 – Langeweg verbeteren	Oud-Beijerland	Agenderen	●	●	●			
Parallelwegen langs Koninginneweg herinrichten als fietsstraat	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●	●			
Asfalteren fietspaden Langeweg	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●	●			
Fietsverbinding Hoeksedijk/Maasdamsdijk verbeteren	Puttershoek	Uitvoering	●	●	●			
Oversteek kruispunt N217 – 1e Kruisweg verbeteren	's-Gravendeel	Agenderen	●	●	●			
Fietsverbinding Blauwesteenweg - N217 verbeteren	Westmaas	Agenderen	●	●	●			
Selectieve toegang parallelweg Haringvlietbrug	Zuid	Onderzoek	●	●	●			
<i>Verbindend netwerk</i>								
Verbeteren kruispunt N491 - Hoekseweg	Oost	Onderzoek	●	●	●			
<i>Overig</i>								
Aanleg fietspad Torensteelaan	Numansdorp	Uitvoering	●	●	●			
Onderzoek fietsverbindingen en fietsveiligheid richting voorzieningen	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Openbaar vervoer								
<i>Fysieke maatregelen</i>								
Keerlus Zinkweg aanleggen	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●	●			
R-Nethaltes inrichten volgens R-Net standaard	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●			
<i>Onderzoeken</i>								
Onderzoek OV - doorstroming rotonde Energieweg-Rijkstraatweg	Numansdorp	Onderzoek	●	●	●			
Verkenning publiek vervoersysteem	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			
Opstellen van een haltevisie	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			
Onderzoek naar de verdere optimalisering van lijnen	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●		●	
Gemotoriseerd verkeer								
<i>Doorstroming</i>								
Onderzoek kruispunt N217/Reedijk (in samenhang met aansluiting A29)	Heinenoord	Onderzoek	●	●	●	●		
Rotonde N217 - Stougjesdijk aanpassen (t.b.v. Stougjeswijk)	Oud-Beijerland	Agenderen	●	●	●	●		
Nieuwe kruispunten N217 ter ontsluiting van Stougjeswijk	Oud-Beijerland	Agenderen	●	●	●	●		
<i>Verkeersveiligheid</i>								
Onderzoek kruispunt N217 – Blaakseweg	Mijnshereerland	Agenderen	●	●	●			
Duurzaamheid								
Beleidsnota deelvervoer	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			●
Beleid herzien tov duurzaamheid	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			●
Beleid opstellen rondom Clean Energyhubs	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●			●
Gedrag								
Doelgroepenbenadering	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●			
Thematische gedragscampagnes	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●			
Overig								
Regionale samenwerkingsagenda opstellen en uitvoeren	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●			
Parkeerbeleid opstellen	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●		●	●
Monitoring- en evaluatieplan opstellen en uitvoeren	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●		●	●
Bedrijvenbenadering	Hele gemeente	Uitvoering	●	●	●			●
Goederenvervoerstrategie opstellen	Hele gemeente	Onderzoek	●	●	●		●	●

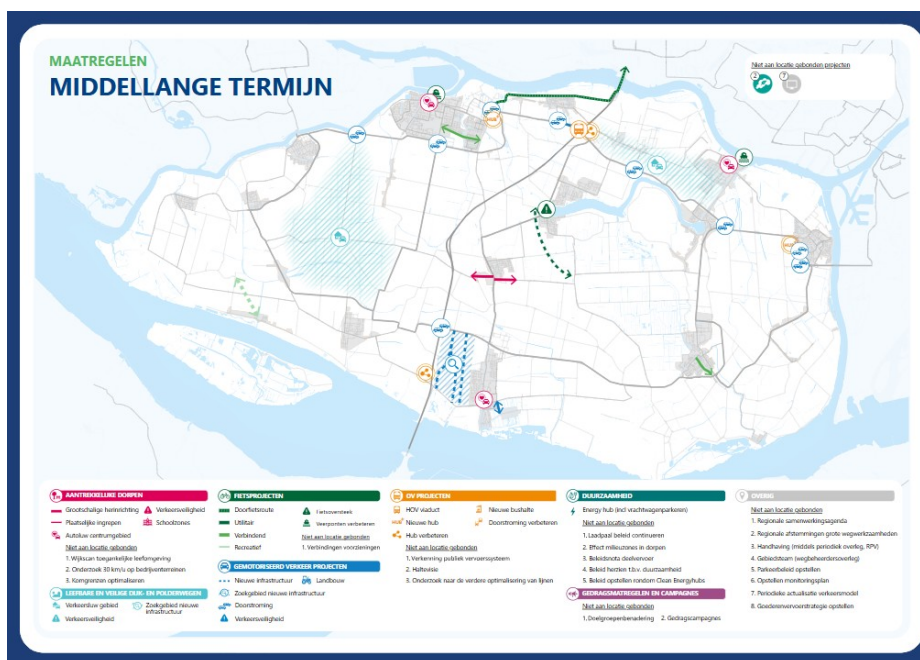


3.4 Middellange termijn projecten (5-10 jaar)

In onderstaande tabel staan de middellange termijn projecten weergegeven, inclusief hun bijdrage aan de gestelde doelen. Groen betekent dat het project een positief effect heeft. Rood betekent een negatief effect.

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Aantrekkelijke dorpen								
<i>Snelheidsverlaging 50 naar 30 km/u</i>								
Herinrichting Molendijk na aanleg randweg Klaaswaal	Klaaswaal	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Oud-Cromstrijensedijk Westzijde	Klaaswaal	Uitvoering	●	●			●	●
Voetganger								
Autoluw winkelstraat Voorstraat	Numansdorp	Uitvoering	●	●	●	●	●	●
Autoluw centrum Oud-Beijerland	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●	●	●	●	●
Autoluw Oranjeplein	Puttershoek	Uitvoering	●	●	●	●	●	●
Leefbare en veilige dijk- en polderwegen								
<i>Verkeersluwe gebieden</i>								
Snelheidsremmende maatregelen Blaaksedijk (gebied 5)	Blaaksedijk	Uitvoering	●	●	●	●	●	●
Herinrichting wegen gebied Zuidzijde en Zinkweg (gebied 2)	Zuidzijde	Uitvoering	●	●	●	●	●	●
Fiets								
<i>Doorfietsroute</i>								
Doorfietsroute Oud-Beijerland - Rotterdam	Noord	Agenderen		●	●			●
<i>Utiliteir netwerk</i>								
Aanleg vrijliggend fietspad tussen Oudendijk en Westmaas	Westmaas	Uitvoering		●	●			
Fietsoversteek N489 Westmaas – Blauwesteenweg verbeteren	Westmaas	Agenderen		●	●			
Veerpunten in relatie tot fietsnetwerken verbeteren	Noord	Uitvoering		●	●			
<i>Verbindend netwerk</i>								
Fietspad langs Hoogenwerf oost	Oud-Beijerland	Uitvoering		●	●			
Schenkeldijk	Strijen	Uitvoering		●	●			
Overig								
Tiengemetepad fase 3 – aansluiting Nieuwendijk	Zuidwest	Uitvoering	●	●			●	

MAATREGEL			TYPE						
			MENS CENTRAAL	VERENIGELIJKHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AANTREKLIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Openbaar vervoer									
Fysieke maatregelen									
HOV-viaduct aansluiting N217/A29 + busstation	Heinoord	Uitvoering	●			●			
Verbeteren hub Heinoord	Heinoord	Uitvoering	●					●	
Verbeteren hub Numansdorp	Numansdorp	Uitvoering	●					●	
Nieuwe hub Oud-Beijerland	Oud-Beijerland	Onderzoek	●					●	
Nieuwe hub 's-Gravendeel	's-Gravendeel	Uitvoering	●			●		●	
Gemotoriseerd verkeer									
Nieuwe infrastructuur									
Westelijke randweg Numandorp aanleggen	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●	●
Doortrekken Torensteelaan naar Ambachtsheerenlaan	Numansdorp	Uitvoering		●			●	●	
Doorstroming									
Extra opstelstroken kruispunt N217 - Vrouwe Huisjesweg	Nabij Binnenmaas	Agenderen				●	●		
Verbreding N217 tussen Tienvoet en A29 naar 2x2	Heinoord	Uitvoering					●		
Rotonde N217 – N491 uitbreiden naar een turbotronde	Maasdam	Agenderen				●	●		
Onderzoek rotondes N487	Numansdorp	Agenderen				●	●		
Rotonde N217 - Langeweg uitbreiden naar een turbotronde	Oud-Beijerland	Agenderen		●		●	●		
Bosschenrotonde ombouwen naar kruispunt met verkeerslichten	Oud-Beijerland	Agenderen				●	●		
Onderzoek kruispunten N217/De Havelaar & N217/Hendrik Hamerstraat	's-Gravendeel	Agenderen		●		●	●		
Overig									
Periodieke actualisatie verkeersmodel	-	Uitvoering							

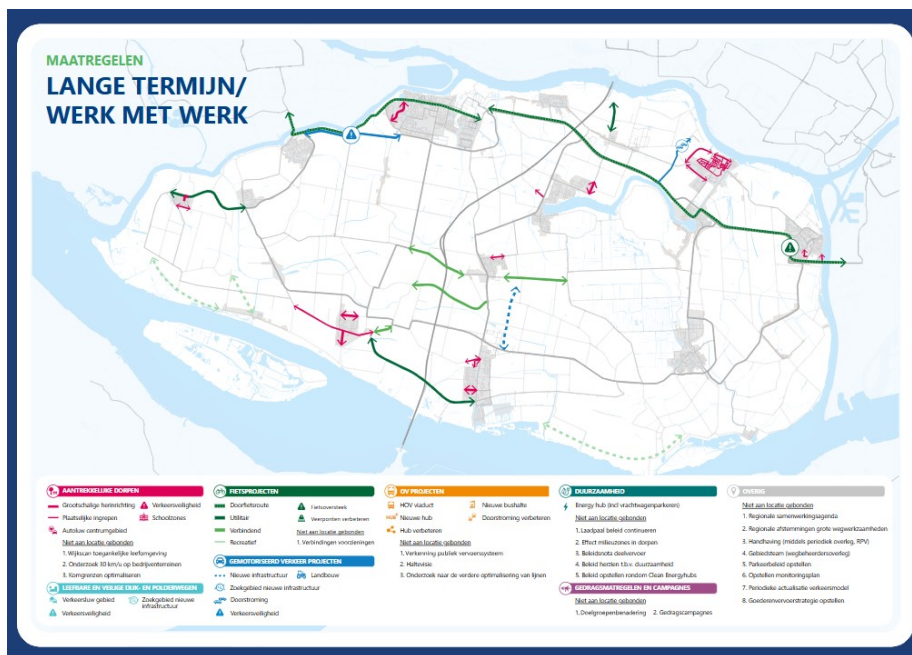


3.5 Werk-met-werk of lange termijn (>10 jaar)

In onderstaande tabel staan projecten die ofwel via werk-met-werk worden opgepakt, ofwel op de lange termijn (na 10 jaar) worden gerealiseerd. Met name de herinrichtingsprojecten, snelheidsremmers en verbeteringen van fietsroutes op wegen die opnieuw ingericht worden zijn maatregelen die via werk-met-werk op te pakken zijn. De projecten op de gemeentelijke wegen via werk-met-werk gerealiseerd worden zijn aangegeven met een *.

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AAKTEKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Aantrekkelijke dorpen								
<i>Snelheidsverlaging 50 naar 30 km/u</i>								
Herinrichting Nicolaas van Puttenstraat/Molendijk*	Goudswaard	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Sportlaan	Maasdam	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Romeinseweg	Mijnsheerenland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Vlielandstraat	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Middelsluisdijk Westzijde tussen Zijpiaan/Rijksstraatweg	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Zoomwijklaan	Oud-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Noord-Achtenweg	Zuid-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Herinrichting Koninginneweg*	Zuid-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Vaartweg	Goudswaard	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Kreupelweg (tussen Acacialaan en komgrens)	Klaaswaal	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Westdijk (vanaf komgrens tot N489)	Mijnsheerenland	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Zijpiaan	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Middelsluisdijk Westzijde tussen Zijpiaan/komgrens	Numansdorp	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Groeneweg	Puttershoek	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Arent van Lierstraat	Puttershoek	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Rustenburgstraat/Weverseinde	Puttershoek	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers woonstraten Puttershoek*	Puttershoek	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Alexanderstraat, Van Groningenstraat	s-Gravendeel	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Kilweg (noordelijk deel)	s-Gravendeel	Uitvoering	●	●			●	●
Snelheidsremmers Molendijk/Dorpsstraat/Schoutdijk*	Zuid-Beijerland	Uitvoering	●	●			●	●

MAATREGEL	TYPE	MENS CENTRAAL	VERKEERSVEILIGHEID	BEREIKBAARHEID FIETS	BEREIKBAARHEID OV	BEREIKBAARHEID AUTO	AAKTEKELIJKE LEEFOMGEVING	DUURZAAMHEID
Fiets								
<i>Doorfietsroute</i>								
Doorfietsroute Oud-Beijerland - Spijkenisse	Noord	Agenderen	●	●			●	●
Doorfietsroute Oud-Beijerland - Dordrecht	Noord	Agenderen	●	●			●	●
<i>Utiliteir netwerk</i>								
Fietsverbinding Mollekade verbeteren	Blaaksedijk	Agenderen	●	●			●	●
Fietsverbinding Steegsedijk – Molendijk verbeteren	Goudswaard	Agenderen	●	●			●	●
Oversteek kruispunt N217 – Hendrik Hamerstraat verbeteren	s-Gravendeel	Agenderen	●	●			●	●
Fietsverbinding Schenkeldijk – Molendijk verbeteren	Zuid-Beijerland	Agenderen	●	●			●	●
<i>Verbindend netwerk</i>								
Oud-Cromstrijensedijk (oost en westzijde)	Klaaswaal	Agenderen	●	●			●	●
Bommelskoussedijk	Klaaswaal	Agenderen	●	●			●	●
Schoutdijk (tussen Korteweg en kom Zuid-Beijerland)	Zuid-Beijerland	Agenderen	●	●			●	●
<i>Oversij</i>								
Aanleg ontbrekende schakel (recreatief) Nieuwendijk-Westdijk	Goudswaard	Uitvoering	●	●			●	●
Aanleg fietspad Buitenzomerlanden	Heinenoord	Uitvoering	●	●			●	●
Aanleg fietspad Ambachtshierijkheid	Numansdorp-Strijen	Agenderen	●	●			●	●
Gemotoriseerd verkeer								
<i>Nieuwe infrastructuur</i>								
Aanleg randweg Klaaswaal (fase 2)	Klaaswaal	Uitvoering	●	●		●	●	●
<i>Verkeersveiligheid</i>								
Aanpak 'kleine' kruispunten N217	Diverse locaties	Agenderen	●	●			●	●
Verbetering profiel N217+fietspad Nieuw-Beijerland-Oud-Beijerland	Nieuw-Beijerland	Agenderen	●	●			●	●
Aanpassen wegcategorisering Polderweg	Puttershoek	Agenderen	●	●		●	●	●



4 Vervolg

4.1 Uitvoering van het programma

Na vaststelling van het UVP door het college gaan we aan de slag om de eerste concrete projecten op te pakken. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe de verdere uitvoering van het UVP eruit ziet. Het mobiliteitsplan is een lange termijn programma met een looptijd van meerdere decennia. Monitoring en evaluatie van het programma - en met name bijdragen aan de doelen die we nastreven – is daarom extra belangrijk. Het UVP is niet 'in beton gegoten'. Het plan zal komende jaren waar nodig aangepast worden om zo goed mogelijk met voortschrijdend inzicht en de beperkte middelen om te gaan. Tot slot, geven we aan hoe we komende jaren willen samenwerken met medeoverheden zoals het waterschap en de provincie, omdat zij een belangrijke rol hebben in het behalen van onze doelstellingen.

De eerste projecten van het UVP zullen in 2026 worden opgestart. Projecten dienen veelal eerst verder uitgewerkt te worden binnen de kaders van het mobiliteitsplan, waarbij soms ook nog een nadere integrale afweging nodig is over aspecten als groen, cultuurhistorie en stedenbouw. De eerste maatregelen van het mobiliteitsplan zullen naar verwachting vanaf 2027 tot uitvoering komen. De lopende projecten worden nu al voorbereid, volgen hun eigen planning, en zullen vaak al eerder tot uitvoering komen.

Bij de verdere uitwerking van maatregelen worden belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers en agrariërs opnieuw betrokken om mee te praten over de concretere plannen. De participatie wordt per project georganiseerd.

Bij grotere, complexere en/of maatschappelijk-gevoelige maatregelen is in veel gevallen extra/aparte besluitvorming door de gemeenteraad nodig zijn. Diverse projecten overstijgen het UVP omdat deze vragen om een zorgvuldige afweging van belangen en het veelal gaat om substantiële investeringen waar buiten het UVP om extra financiering voor nodig is. Dit betreft bijvoorbeeld de tweede fase van randweg Klaaswaal en de Westelijke ontsluitingsweg Numansdorp.

4.2 Monitoring en evaluatie

Het UVP is een meerjarenprogramma. De toekomst kan echter altijd anders uitpakken dan nu voorzien. Daarom is het belangrijk dat het UVP ook later aangepast kan worden om op een goede manier met nieuwe ontwikkelingen en inzichten om te gaan. Hiervoor is monitoring en evaluatie van de voortgang van het UVP en de effecten die maatregelen opleveren van belang.

Daarom is een van de maatregelen die wordt uitgevoerd het opstellen van een monitorings- en evaluatieplan (M&E-plan). In dit plan worden meetbare indicatoren en een aanpak uitgewerkt, en waarin is opgenomen hoe de gemeente de komende jaren inzicht krijgt en grip houdt op de uitvoering en effecten van het mobiliteitsbeleid. In het M&E-plan wordt vastgelegd welke indicatoren (bv. intensiteiten autoverkeer, aantallen fietsers, verkeersongevallen, leefbaarheid) worden gemeten, op welke manier (bv. verkeerstellingen, enquêtes, openbare data), en met welke frequentie. Per indicator wordt aangegeven welke databron gebruikt wordt en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering. Zo geeft de gemeente transparant en onderbouwd inzicht in de voortgang en effecten van het mobiliteitsplan.

Periodiek wordt het mobiliteitsplan uitvoeriger geëvalueerd en worden de plannen zo nodig bijgesteld. Daarbij zal afstemming met de gemeenteraad plaatsvinden om inzichten uit de evaluatie te delen en zo nodig financiële kaders aan te passen.

4.3 Samenwerking met andere overheden

Een behoorlijk aantal maatregelen heeft ook betrekking op wegen en fietspaden die in beheer zijn bij andere wegbeheerders: het waterschap, de provincie en het rijk. Goede samenwerking met deze overheden is dan ook cruciaal om stappen te zetten, maatregelen tot uitvoering te brengen en effecten te realiseren. Op diverse wijzen wordt nu al samengewerkt met de andere overheden, zoals in gezamenlijke projectteams (zoals in Hoeksche Waard Zuidwest, randweg Klaaswaal of fietspad Korteweg) of via periodieke afstemmingsoverleggen (zoals het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid). Ook bij grotere gebiedsontwikkelingen, zoals Stougjeswijk, is uitvoerig afstemming met de provincie over de kaders en mogelijkheden van nieuwe woonwijken en de ontsluiting daarvan per auto, fiets en openbaar vervoer.

Wanneer wij maatregelen treffen op wegen die uitkomen op provinciale wegen of op wegen waar een openbaar vervoer-route overheen rijdt, zoeken wij daarnaast goede afstemming met de provincie Zuid-Holland en het waterschap Hollandse Delta. Bij de beoordeling van deze maatregelen hanteren wij de

door de gemeenteraad vastgestelde volgorde van belangen: eerst verkeersveiligheid, vervolgens leefbaarheid, en tot slot doorstroming.

Belangrijk in de samenwerking is om nadere afspraken te maken met de andere wegbeheerders om beleid op elkaar af te stemmen, en gezamenlijk tot een gedragen prioritering van maatregelen te komen. Dat kan eventueel geformaliseerd worden middels gezamenlijke uitvoeringsagenda's of samenwerkingsovereenkomsten. Overigens kan dit op een later moment nog leiden tot een andere prioriteitstelling van maatregelen, mochten partijen hier toch andere belangen of verschil van inzicht bij hebben. Daar is dus nog geen uitsluitel over bij alle beoogde maatregelen, omdat besluitvorming en afweging bij de mede-wegbeheerders via andere processen plaatsvinden dan het gemeentelijk mobiliteitsplan.

4.4 Financiën: bekostiging van de maatregelen

Het uitvoeringsprogramma wordt uit verschillende bronnen bekostigd. Diverse projecten zullen bij de andere wegbeheerders geagendeerd worden, waarbij we in beginsel ook verwachten dat de medeoverheden maatregelen treffen om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de Hoeksche Waard te verbeteren.



Figuur 4.1: maatregelen uit het UVP worden op verschillende manieren bekostigd

Uitvoering koppelen aan beheer en onderhoud (werk-met-werk)

Voor de uitvoering van maatregelen wordt zo veel mogelijk werk-met-werk gemaakt door aan te sluiten bij bestaande middelen binnen de gemeente vanuit wegonderhoud en rioolvervanging. Gemiddeld moet een straat standaard eens in de 30 à 40 jaar opnieuw ingericht worden omdat de verharding is versleten. Dit is dan een mooie kans om de inrichting grootschaliger aan te pakken, zodat we de beschikbare middelen zo goed mogelijk inzetten.

Extra financiële middelen door opzet van mobiliteitsfonds

Toch kunnen we niet altijd werk-met-werk maken en zijn extra financiële middelen nodig om uiteindelijk alle projecten uit te kunnen voeren. Bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma wordt dan ook een investeringsfonds aangevraagd bij de gemeenteraad om het eerste pakket met maatregelen voor de korte termijn mogelijk te maken.

Financiering vanuit ruimtelijke ontwikkelingen

Een andere bron van financiering zijn ruimtelijke ontwikkelingen. Op meerdere plekken in de gemeente worden nieuwe woonwijken aangelegd, die ook om maatregelen vragen om de wijk te ontsluiten en om extra verkeer op te kunnen vangen op omliggende wegen. Met de ontwikkelaars van deze nieuwe gebieden maakt de gemeente afspraken over (financiële) bijdragen aan maatregelen. Dit is aan de orde bij onder meer Stougjeswijk en de benodigde maatregelen aan de N217, en bij de Molenpolder in Numansdorp waarvoor de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute van belang is.

Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om bij te dragen aan een goede verkeerskundige inpassing. Dit betreft enerzijds de ontsluiting van het gebied op het bestaande wegennet, en anderzijds het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving van de ontwikkeling.

Subsidie vanuit andere overheden

Tot slot, zijn er ook subsidiemogelijkheden die we kunnen benutten om maatregelen uit te voeren en een deel van de kosten te dekken. Zowel bij de provincie als het rijk zijn er verschillende subsidieregelingen

met specifieke doeleinden waar medefinanciering aangevraagd kan worden voor projecten om bijvoorbeeld de verkeersveiligheid te verbeteren, regionale fietspaden aan te leggen, het openbaar vervoer te versnellen of woningbouw mogelijk te maken. De gemeente benut deze subsidiemogelijkheden waar kan zo goed mogelijk.

5 Bijlage 1. Inrichtingsprincipes

5.1 Landelijke richtlijnen als uitgangspunt

In het mobiliteitsplan zijn de gewenste mobiliteitsnetwerken voor auto, fiets, OV en landbouwverkeer opgesteld. In deze netwerken is onderscheid gemaakt naar verschillende type verbindingen. Ieder type verbinding heeft zijn eigen functie, bijbehorend gebruik en daarmee ook een bijpassende inrichting. In deze bijlage zijn voor elk van de verschillende type verbindingen van de mobiliteitsnetwerken inrichtingsprincipes gespecificeerd. Deze principes geven aan hoe een weg of een fietspad in de ideale situatie ingericht wordt.

De inrichtingsprincipes zijn grotendeels gebaseerd op de standaard ontwerprichtlijnen van het CROW, het landelijke kennisinstituut voor verkeer, mobiliteit en infrastructuur. Er zijn diverse publicaties waarin ontwerprichtlijnen zijn opgenomen. De belangrijkste betreft de ASVV, het handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom, en de ontwerpwijzer fietsverkeer.

De inrichtingsprincipes en ontwerprichtlijnen zijn gebaseerd op Duurzaam Veilig richtlijnen van het CROW. Duurzaam Veilig is een ontwerpfilosofie met als doel om zo veilig mogelijke mobiliteitsnetwerken in te richten. Belangrijke aspecten daarbij zijn onder meer:

- functionaliteit (indeling naar verschillende type wegen/paden),
- homogeniteit in snelheid, massa en richting (grote snelheids- en massaverschillen voorkomen),
- herkenbaarheid en voorspelbaarheid (een weggebruiker weet hoe die zich moet gedragen en wat die kan verwachten)
- en vergevingsgezindheid (een menselijke fout leidt niet meteen tot een ernstig ongeval).

De inrichtingsprincipes geven de ideale situatie weer. De praktijk blijkt echter vaak weerbarstig, waardoor de ideale inrichting niet altijd haalbaar is. Daarom moeten deze principes worden gezien als richtlijnen en niet als absolute eisen. Afwijken van deze principes doen we alleen bij aantoonbare, zwaarwegende redenen, zoals ruimtelijke beperkingen, disproportionele kosten of het behoud van cultuurhistorische waarden.

5.2 Inrichting wandel- en looproutes

Niet ieder gebied is hetzelfde. Een centrumgebied vraagt een andere inrichting van straten en verdeling van de openbare ruimte dan een plek in het buitengebied met dikkere verkeersaders. Ook verschilt per gebied wie de hoofdgebruiker is. Dit verschil passen we toe – met het STOMP-principe als vertrekpunt – door heel Hoeksche Waard in ABC-gebieden in te delen:

- A-gebied: centrumgebied en locaties met veel voetgangers zoals schoolomgevingen of zorginstellingen. Fietsers en voetgangers zijn het belangrijkste, autoverkeer en ov zijn ondergeschikt of geheel afwezig.
- B-gebied: woonwijken. Fietsers en voetgangers zijn belangrijk, maar er moet ook voldoende ruimte voor veilige afwikkeling van autoverkeer en ov.
- C-gebied: buitengebied en bedrijventerreinen. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk om verschillende verkeerssoorten – zoals langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer – zoveel mogelijk van elkaar te scheiden.



Figuur B1.1 Onderscheid in wegprofiel tussen ABC-gebieden

A-TOPKWALITEIT

INRICHTINGSPRINCIPES

Voetgangersgebieden
Duidelijke afbakening van gebied
Voldoende ruimte voor verblijven
Fietsparkeervoorzieningen aan de rand
Ruimte voor groen en klimaatadaptatie
Toegankelijk voor mindervaliden
Mindervalide parkeren dichtbij voorzieningen

Extra bij voorzieningen:
Hoogwaardig materiaalgebruik
Toegankelijke bushaltes met passende voorzieningen
Laden en lossen binnen gereguleerd tijdslot
Extra bij onderwijs:
Extra brede voetpaden (wachtruime voor ouders)
Veilige Kiss & Ride voorzieningen
Auto meer op afstand (bv. middels schoolstraat)

Voetgangersgebied



Voetgangersgebied



B - BASIS

INRICHTINGSPRINCIPES

Goede oversteekbaarheid van wegen
Voetpaden zo veel mogelijk obstakelvrij
Fijnmazig netwerk voetpaden ten behoeve van korte looproutes naar voorzieningen, groen en bushaltes
Meer ruimte voor de auto dan in A-gebied

Goede oversteekbaarheid



Zo veel mogelijk obstakelvrij



Fijnmazige structuur



C - OVERIG

INRICHTINGSPRINCIPES

Meer gescheiden structuren voor auto en fiets op (drukke) hoofdladers
Bij rustige wegen menging mogelijk, mits intensiteit en snelheid voldoende laag
Beperkt belang voor voetgangers. Aparte voetpaden niet vereist, binnen de kom op bedrijventerrein wel gewenst.
Medegebruik fietspad door voetgangers.

Scheiding tussen vervoerswijzen



Medegebruik fietspad



Op rustige wegen op rijbaan



5.3 Inrichting fietsroutes

In het mobiliteitsplan is bijgevoegd wensbeeld fiets opgenomen. In dit fietsnetwerk wordt onderscheid gemaakt naar 4 verschillende soorten routes:

- Regionale doorfietsroute: voor verplaatsingen over langere afstand tussen de grootste kernen in Zuid-Holland (onderdeel provinciaal doorfietsnetwerk).
- Utilitair netwerk: dit betreft de belangrijke fietsroutes binnen de gemeente om de dorpen en belangrijkste voorzieningen met elkaar te verbinden (utilitair betreft forenzen en scholieren).
- Verbindend netwerk: bevat de aanvullende fietsroutes binnen de gemeente om tot een netwerk te komen waarbij alle dorpen en belangrijke locaties zijn verbonden (lager gebruik dan het utilitair netwerk).
- Recreatief netwerk: fietsroutes gericht op recreatief gebruik om het landschap en de gemeente te beleven. Deze routes kennen minder strakke eisen, belangrijk is de aantrekkelijkheid, variatie en veiligheid.



Figuur B1.2 Wensbeeld fiets

Deze netwerken vormen samen de hoofdroutes voor fietsverkeer binnen en tussen de dorpen. Daarnaast wordt er ook buiten deze hoofdroutes gefietst, bijvoorbeeld binnen dorpen of naar specifieke voorzieningen. Een nadere uitwerking van de fietsvoorzieningen op lokaal niveau – zoals verbindingen naar voorzieningen als scholen, winkels en ontmoetingsplekken – is daarom opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma.

Inrichtingsprincipes fietsvoorzieningen

Om het fietsnetwerk goed te laten functioneren hanteren we richtlijnen voor de inrichting van fietspaden. Daarvoor sluiten we veelal aan bij de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW, deze zijn in diverse publicaties zoals de Ontwerpwijzer fietsverkeer vastgelegd.

De verschillende type fietsroutes verschillen qua gewenste inrichtingsprincipes in het kwaliteitsniveau. Voor de doorfietsroutes hanteren we het hoogste kwaliteitsniveau: deze bestaan idealiter volledig uit vrijliggende, extra brede fietspaden waar fietsers zo min mogelijk autoverkeer tegengekomen en die als doorgaande fietsroute herkenbaar zijn (kleur, verlichting, bewegwijzering). Een kwaliteitsniveau lager betreft de utilitaire fietsroutes en vervolgens de verbindende en recreatieve fietsroutes. Verschillen zitten in het type fietsvoorziening (vrijliggend, fietsstroken, fietsstraat, gemengd), de breedte, de uitstraling en de eventuele aanwezigheid van aanvullende voorzieningen (bewegwijzering, verlichting, rustpunten). Voor het recreatieve netwerk zijn geen inrichtingsprincipes opgenomen, omdat we hier meer vrijheid in de inrichting aanhouden gezien de verschillende behoeftes van recreatieve fietsers.

Op de volgende pagina is een overzicht te zien van de inrichtingsprincipes voor de verschillende types fietsroutes.



Figuur B1.3 Voorbeelden van inrichtingen per type fietsroute

	Doorfietsroute	Utilitair netwerk		Verbindend netwerk	
	Buiten de kom	Binnen de kom	Buiten de kom	Binnen de kom	Buiten de kom
Minimale breedte	1,2	1,4	1,4	1,4	1,4
Type voorziening	Vrijliggend	Vrijliggend, tenzij..	Afhankelijk van intensiteit vrijliggend of fietsstroken	ETW30: gemengd GOW30: fietsstrook GOW50: vrijliggend	ETW60: afhankelijk van intensiteit GOW80: vrijliggend
Voorrangmaatregel op kruispunten	ETW: voorrang fiets GOW: voorrang auto+ middengeleider fiets SW: ongelijkvloers	ETW: bij voorkeur voorrang fiets GOW: voorrang auto + middengeleider fiets SW: ongelijkvloers	ETW: rechts gaat voor GOW: voorrang auto, middengeleider fiets SW: ongelijkvloers	ETW: rechts gaat voor GOW: voorrang auto + middengeleider fiets SW: ongelijkvloers	ETW: rechts gaat voor GOW: voorrang auto, middengeleider fiets SW: ongelijkvloers
Breedte	Fietsstrook: minimaal 1,7 m breed. Fietspad 1-richting: min. 2,0 m. Fietspad 2-richtingen: min. 2,5 m. Afhankelijk van intensiteit fietsverkeer, in geval van bromfietsers geldt een breedtetoeslag, zie tabel volgende pagina.				
Verkeersmaatregel (rood)	Rood (of roodachtig)	Bij voorkeur rood	Geen eis	Geen eis	Geen eis
Verkeersmaatregel (aanwezig)	Aanwezig	Geen eis	Aanwezig	Geen eis	Geen eis
Verkeersmaatregel (asfalt)	Asfalt	Bij voorkeur asfalt	Asfalt	Asfalt of klinkers	Bij voorkeur asfalt
Verkeersmaatregel (verlichting)	Bij voorkeur aanwezig	Reguliere straatverlichting	Niet, tenzij..	Reguliere straatverlichting	Niet, tenzij..

Tabel B1.1 Inrichtingsprincipes per type fietsroute

Type fietsvoorziening

Wat betreft het type fietsvoorziening wordt het keuzeschema hieronder gebruikt als hulpmiddel. Er is een keuzeschema voor fietsroutes binnen de bebouwde kom, en buiten de bebouwde kom. Deze laatste is indicatief omdat deze fietspaden en wegen vaak in beheer zijn bij het waterschap.

Wegcategorie	Snelheidslimiet autoverkeer [km/u]	Intensiteit autoverkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Hoofd fietsroute (regionaal + utilitair)	Basisnetwerk (verbindend + overig)
Erftoegangsweg	30	<1.000	N.v.t.	Woonerf
		<4.000	Fietsstraat	Gemengd
Gebiedsontsluitingsweg	30	4.000-6.000	Fietsstroken of fietspad	
		<10.000	Fietsstroken of vrijliggend fietspad	
		> 10.000	Vrijliggend fietspad	
	50	N.v.t.	Vrijliggend fietspad	

Tabel B1.2 keuzeschema type fietsvoorziening binnen de bebouwde kom

Wegcategorie	Snelheidslimiet autoverkeer [km/u]	Intensiteit autoverkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Hoofd fietsroute (regionaal + utilitair)	Basisnetwerk (verbindend + overig)
Erftoegangsweg	60	<2.000	Fietsstraat of fietsstroken	Gemengd of fietsstroken
		2.000-3.000	Fietspad of fietsstroken	Fietsstroken
		> 3.000	Fietspad	Fietspad
Gebiedsontsluitingsweg	80	N.v.t.	Fietspad	Fietspad

Tabel B1.3 keuzeschema type fietsvoorziening buiten de bebouwde kom

Breedte fietsvoorziening

De benodigde breedte van een fietspad hangt af van de intensiteit van het fietsverkeer en het type voorziening (één- of tweerichtingsverkeer). In

onderstaande tabel zijn de richtlijnen weergegeven:

Intensiteit fietsverkeer [per uur]	Tweerichtingsfietspad		Einrichting fietspad
	Solitair fietspad [m]	Vrijliggend fietspad [m]	Vrijliggend fietspad [m]
0-50	1,50	2,50	-
50-150	2,50	2,5-3,5	2,00
150-350	3,50	3,5-4,0	2,50-3,00
>350	4,50	4,50	3,50-4,00

Tabel B1.4 Richtlijnen voor de breedtes van fietspaden

Let op: wanneer het fietspad ook wordt gebruikt als bromfietspad, geldt een breedtetoeslag van circa 0,5 meter. Deze toeslag is bedoeld om voldoende ruimte te bieden voor de hogere snelheden en grotere voertuigen. Deze aanbeveling en de ontwerprijrichtlijnen zijn overeenkomstig de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW.

5.4 Inrichting OV-routes en -haltes

Het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard wordt aanbesteed door de provincie. De gemeente heeft op de OV-lijnvoering dan ook geen directe invloed. De gemeente heeft wel een taak bij een goede inpassing van openbaar vervoer, zoals de inrichting van wegen waar OV-bussen overheen rijden, en de inrichting, toegankelijkheid en bereikbaarheid van busstations en bushaltes.

In het mobiliteitsplan is het hieronder weergegeven wensbeeld openbaar vervoer opgenomen. De buslijn tussen Rotterdam en Oud-Beijerland wordt opgewaardeerd naar R-net waarbij sommige ritten worden doorgetrokken richting Goudswaard. De andere dorpen worden bediend met streekbussen (vaste lijnen met vaste haltes en vaste tijden). Het buitengebied en de kleinere buurtschappen worden bediend met buurtbussen en/of maatwerkvervoer met of zonder dienstregeling.



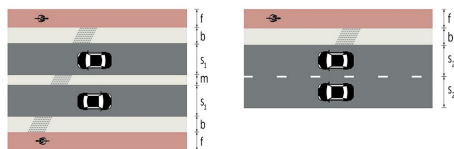
Figuur B1.4 Wensbeeld openbaar vervoer

Inrichtingsprincipes ov-routes

Waar binnen de bebouwde kom bussen rijden, ligt bij de gemeente als wegbeheerder de taak om te zorgen voor een passende inrichting. Een bus moet kunnen doorrijden, maar de situatie moet ook veilig zijn voor andere weggebruikers zoals voetgangers en fietsers. In beginsel hanteert de gemeente de standaard ontwerprichtlijnen zoals beschreven in de ASVV maar specifiek wordt ook de richtlijn 'Wegontwerp voor openbaar vervoer' gehanteerd.

Wegen waar bussen rijden dienen soms net wat meer breedte te hebben dan normaal. Daar dient dan goed rekening mee gehouden te worden om negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer te voorkomen. De benodigde breedtes per wegtype bij belangrijke ov-routes betreft:

- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u, bus op rijbaan, minimaal 3.5 m per rijstrook (S1 / S2)
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u, bus op rijbaan, totaal gewenste breedte 6.5 à 7.0 m
- Erftoegangsweg 30 km/u, bus op rijbaan, totaal gewenste breedte is 6.5 m



Figuur B1.5 Maatvoering ov-routes

Andere inrichtingsprincipes zoals richtlijnen voor kruisingen en snelheidsremmende maatregelen zijn opgenomen in de verschillende CROW-richtlijnen. Specifiek voor R-net routes wordt ten behoeve van de doorstroming van de bus gestreefd deze zo veel mogelijk als veilige 50 km/u-weg in te richten. Als dat niet veilig kan, dan is GOW30 bespreekbaar.

Inrichtingsprincipes ov-haltes

Een bushalte is een herkenbare plek waar bussen stoppen om reizigers in en uit te laten stappen. Haltes zijn te herkennen aan een haltepaal en worden afhankelijk van het wegtype op verschillende manieren ingericht.

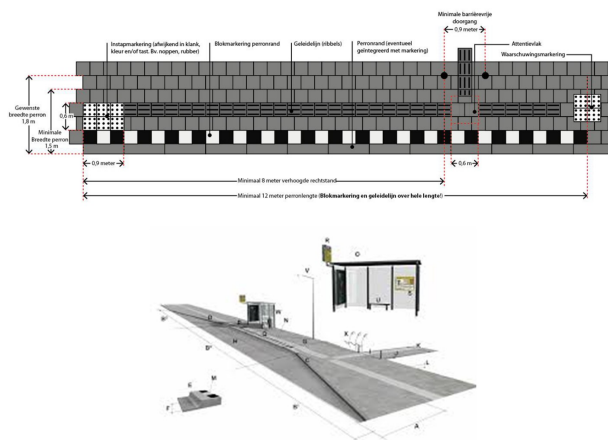
Wegtype	OV-haltering
GOW50	In haltekomp
GOW30	Haltekomp of rijbaan
ETW30	Op rijbaan

Tabel B1.5 Halteringsvorm per wegtype

Bushaltes moeten goed toegankelijk en bereikbaar zijn, zodat iedereen (ook mensen met een mobiliteitsbeperking) gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Goed toegankelijk openbaar vervoer bestaat volgens het CROW uit de volgende aspecten:

- De route naar de halte moet toegankelijk zijn (o.a. geleidelijnen, veilige oversteeklocaties);
- Een toegankelijke halte (voldoende breedte, hellingbanen tbv rolstoeltoegankelijkheid);
- Een goede instap (perron op hoogte voor gelijkvloerse instap).

Verder is bij bushaltes ook behoefte aan aanvullende voorzieningen zoals een beschutte wachtmogelijkheid (bushokje / abri), fietsparkeervoorziening, actuele reisinformatie (lijnnetaan) en bij heel belangrijke OV-haltes soms ook digitale schermen met vertrektijden. Wat per halte gewenst / nodig is, wordt bepaald door het type halte. Provincie Zuid-Holland onderscheidt 6 verschillende types: uitstaphalte, reguliere halte, drukke reguliere halte, HOV-halte, klein knooppunt, groot knooppunt. De gemeente sluit hierbij zo veel mogelijk aan om de kwaliteit van bushaltes te verbeteren.



Figuur B1.6 Overzicht inrichting halteplaatsen



Figuur B1.7 Impressie van een R-net halte

5.5 Inrichting wegennet

In het wensbeeld gemotoriseerd verkeer (personenauto's en vrachtverkeer) is een vorkstructuur zichtbaar, waarbij de A29 de steel is, de N217 een belangrijke drager, en de verschillende noord-zuid hoofdwegen

(zoals het Buitenom, Langeweg, N489/N488 en N491) de ‘tanden’. Deze hoofdwegen hebben een ruime passende inrichting.

Daarnaast zijn er in de Hoeksche Waard vele dijk- en polderwegen ten behoeve van het ontsluiten van de buurtschappen, dijkwoningen en landbouw-percelen. Een enkele dijk- en polderweg heeft ook een verkeersfunctie, deze noemen we secundaire wegen (zoals Zwartsluisje/Sluisjesdijk, Middelsluisdijk Oostzijde/Varkensdijk/Weelsedijk).

Vanaf de hoofdwegen zijn er allerlei in- en uitvalsroutes naar de dorpen. Dit noemen we de kernontsluitingen. Deze wegen hebben ook een verkeersfunctie waar rekening mee gehouden moet worden bij de inrichting van deze wegen.



Figuur B1.8 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer

Het wensbeeld is vertaald naar de standaard wegcategoryën zoals landelijk aangehouden conform Duurzaam Veilig en zoals het CROW deze ook onderscheid. Van oudsher wordt binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt in 50 km-wegen (de gebiedsontsluitingswegen) en 30 km-wegen (erftoegangswegen). De eerste heeft nadrukkelijk een verkeers-/netwerkfunctie, de tweede niet en is juist gericht op het ontsluiten van woningen.

Enkele jaren geleden hebben het CROW en het ministerie ook de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u geïntroduceerd. In het nieuwe mobiliteitsplan heeft ook de gemeente Hoeksche Waard dit nieuwe wegtype omarmd en opgenomen in haar beleid. Elk van deze wegtypen kent een eigen specifieke en bijpassende weginrichting.



Figuur B1.9 Wegcategorisering binnen de bebouwde kom

Inrichtingsprincipes voor wegen binnen de bebouwde kom

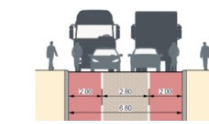
	Binnen de bebouwde kom		
CROW-categorie	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Primaire functie	Verkeersfunctie	Dubbel functie: zowel verkeers- als verblijfsfunctie	Verblijfsfunctie
Snelheid	50 km/u	30 km/u	30 km/u
Fysieke rijrichtingscheiding	Nee, middenberm mag wel	Nee	Nee
Fietsers	Vrijliggend fietspad	Fietsstroken	Gemengd
Bromfietsers op rijbaan	Ja	Ja	Ja
Snelheidsremmers	Nee, tenzij...	Ja, op kruispunten	Ja, op kruispunten en wegvakken
Voetgangersoversteek	Bij kruispunten/via middengeleider	Bij kruispunten en op wegvakken (zebra)	Overal
Woning ontsloten op weg	Bij voorkeur niet	Ja	Ja
Voorrang	Ja	Per situatie beoordelen	Gelijkwaardig, bij voorkeur op plateau
Parkeren	Bij voorkeur niet	Ja, in vakken (langsparkeren)	Ja, in vakken of op de rijbaan
Verharding	Asfalt	Asfalt of klinkers	Klinkers
Openbaar Vervoer	Haltekom	Halteren op rijbaan R-net: haltekom	Halteren op rijbaan R-net: haltekom
Wegbeheerder (doorgaans)	Gemeente	Gemeente	Gemeente

Typische profielen van een..

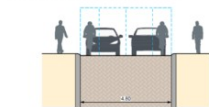
Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50)



Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)



Erftoegangsweg 30 km/u (ETW30)



Tabel B1.6 Inrichtingsprincipes voor wegen binnen de bebouwde kom

Inrichtingsprincipes voor wegen buiten de bebouwde kom

	Buiten de bebouwde kom		
CROW-categorie	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg type 1	Erftoegangsweg type 2
Primaire functie	Verkeersfunctie	Erfontsluiting en enige verkeersfunctie	Erfontsluiting (max 2.000 mv/etm)
Snelheid	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Fysieke rijrichtingscheiding	Bij voorkeur wel	Nee	Nee
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad	Afhankelijk van intensiteit en functie in fietsnetwerk	Afhankelijk van intensiteit en functie in fietsnetwerk
Bromfietsers op rijbaan	Nee	Ja	Ja
Snelheidsremmers	Nee	Ja	Ja
Voetgangersoversteek	Bij kruispunten	Nee	Nee
Woning ontsloten op weg	Nee	Ja	Ja
Lengtemarkering	Kantmarkering	Per situatie beoordelen	Geen
Voorrang	Voorrangsweg	Gelijkwaardig, tenzij...	Gelijkwaardig
Parkeren	Nee	Nee, tenzij...	Nee, tenzij...
Verharding	Asfalt	Asfalt, tenzij...	Asfalt, tenzij...
Openbaar Vervoer	Haltekom	Halteren op rijbaan	Halteren op rijbaan
Wegbeheerder (doorgaans)	Provincie	Waterschap	Waterschap

Typische profielen van een..

Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (GOW80)



Erftoegangsweg 60 km/u type 1 (ETW60-I)



Erftoegangsweg 60 km/u type 2 (ETW60-II)



Tabel B1.7 Inrichtingsprincipes voor wegen buiten de bebouwde kom

Bijzondere categorie: dijkwegen binnen de kom

De Hoeksche Waard is ontstaan door inpoldering. Van oudsher liggen er wegen boven op de polderdijken, waarlangs op diverse plekken woningen en soms hele buurtschappen zijn gebouwd. Sommige huizen staan letterlijk op de weg. Dergelijke dijkwegen zijn zogeheten 'grijze wegen' omdat deze niet goed aansluiten bij de huidige ontwerprichtlijnen, en veelal ook niet 100% passend zijn te maken vanwege de bebouwing, beperkte beschikbare ruimte, aanwezige bomen en soms historische waarde van een dijkweg.

Dijkwegen hebben meestal geen belangrijke verkeersfunctie en worden daarom vaak als erftoegangsweg aangemerkt, met een snelheidslimiet van 30 km/u binnen de kom. Tegelijkertijd zijn dijkwegen niet in te richten zoals een typische woonstraat in een 30-km zone. Er rijdt regelmatig verkeer zonder bestemming en ook landbouwvoertuigen maken gebruik van deze wegen, wat niet past bij het karakter van een erftoegangsweg. Daarom vormen dijkwegen een bijzondere weg categorie, waar vaak maatwerk nodig is.

Een reguliere erftoegangsweg heeft vaak een voetpad, klinkerverharding en drempels. Op dijkwegen is dit meestal niet haalbaar vanwege ruimtegebrek, trillingsgevoelige woningen en landbouwverkeer. Daarom worden ze vaak ingericht met asfalt, zonder voetpad en met terughoudend gebruik van drempels. Wel is het belangrijk dat de inrichting veilig fietsen mogelijk maakt en weggebruikers stimuleert om 30 km/u te rijden.

Voor dijkwegen hanteren we daarom de volgende principes:

- Pas waar mogelijk verticale snelheidsremmers zoals drempels en plateaus toe. Als dat niet kan, zorg voor wegversmallingen of as verspringingen.

- Zorg voor een goed ingerichte komgrens die de overgang naar een lagere snelheidslimiet en de woonomgeving duidelijk maakt.
- Pas waar mogelijk wél klinkers of klinkerachtige verharding toe.
- Zorg voor onderbrekingen van rechtstanden met plateaus of pleinen.

Voorbeelden van goed ingerichte dijkwegen binnen de kom



Bijzondere categorie: Wegen op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen zijn er 2 type wegen:

- Hoofdwegen: ontsluiten grotere gebieden en hebben bijna altijd gescheiden loop- en fietsvoorzieningen (bijv. Jan van der Heijdenstraat). Deze kan goed als GOW 50 km/u gecategoriseerd worden.
- Toegangswegen: geven directe toegang tot bedrijven en hebben vaak een gemengd profiel zonder aparte fiets- en/of voetpaden. Toegangswegen hebben geen netwerkfunctie, en zouden dus erftoegangswegen 30 km/u moeten zijn volgens duurzaam veilig.

In de huidige situatie zijn beide type wegen 50 km/u. Bij toegangswegen delen fietsers en soms voetgangers de rijbaan met gemotoriseerd verkeer, wat bij een snelheid van 50 km/u risico's met zich meebrengt. Dit is niet volgens Duurzaam Veilig die stelt dat grote verschillen in massa en snelheid voorkomen moeten worden. Ook kennen toegangswegen vaak vele erfaansluitingen waar voertuigen op en afrijden. Omdat er vaak onvoldoende ruimte is voor aparte fiets- en voetpaden, kan een verlaging van de snelheid naar 30 km/u bijdragen aan een veiligere verkeerssituatie. Dit vergroot niet alleen de veiligheid, maar maakt bedrijventerreinen ook beter bereikbaar voor fietsers en voetgangers

Om de doorstroming voor vrachtverkeer niet te veel te hinderen, kunnen specifieke snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus worden toegepast. Deze zijn minder hinderlijk dan drempels. Een doordachte inrichting van toegangswegen draagt zo bij aan zowel verkeersveiligheid als een goede bereikbaarheid.

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. Bij nieuwe bedrijventerreinen sturen we vanaf het begin op een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet.



Figuur B1.10 Voorbeelden van weginrichtingen op bedrijventerreinen

5.6 Inrichting landbouwroutes

Door heel de Hoeksche Waard zijn in het buitengebied landbouwpercelen gelegen, waar agrariërs met hun voertuigen moeten kunnen komen. Voor verplaatsingen over langere afstand is hiernaast het wensbeeld landbouwverkeer weergegeven. Dit zijn routes die relatief veel gebruikt worden door landbouwers. Daarom is het wenselijk – ook voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid – dat deze wegen daar ook geschikt voor zijn. De kans dat 2 landbouwvoertuigen elkaar tegenkomen is op deze wegen ook groter.

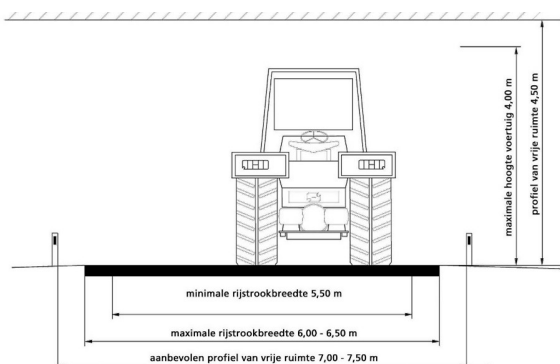


Figuur B1.11 Wensbeeld landbouwroutes

Voor de landbouwroutes opgenomen in het wensbeeld hanteren we in de basis de volgende inrichtingsprincipes:

- Asfaltverharding
- Verhardingsbreedte 5,5 meter (kan ook middels bermverharding)
- Enige obstakelvrije berm en vrije doorrijdhoogte ten behoeve van een profiel van vrije ruimte
- Op bebouwde dijken zeer terughoudend met drempels en plateaus om trillinghinder (en scheurvorming te voorkomen).
- Lokale versmallingen toegestaan
- Bij lage intensiteiten is een smalle rijbaan met passeerhavens ook denkbaar, i.p.v. een rijbaanbreedte van 5,5 meter.

Voor de andere wegen in het buitengebied waar landbouwverkeer kan rijden gelden geen speciale inrichtingsprincipes, maar hanteren gemeente en het waterschap de standaard inrichtings-kenmerken voor een erftoegangsweg 60 km/u type 1 of type 2.



Figuur B1.12 Afmetingen profiel van vrije ruimte voor landbouwvoertuigen

6 Bijlage 2. Analyses prioritering

6.1 Analyses gericht op verschillende aspecten

In deze bijlage zijn de analyses toegelicht die gebruikt zijn om prioriteiten te kunnen stellen. Welke opgaven en maatregelen zijn het meest urgent en dienen als eerste opgepakt te worden? En welke opgaven zijn relatief gezien minder problematisch en kunnen meer op de lange termijn uitgevoerd worden? De verschillende analyses leiden tot inzichten van benodigde maatregelen en de urgentie daarvan, waarmee maatregelen zijn ingedeeld in de pakketten voor de korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

Voor de prioritering van de maatregelen in de verschillende pakketten zijn de volgende analyses uitgevoerd:

Wat vinden inwoners belangrijk? Op basis van enquête-onderzoek.

Risicolocaties verkeersveiligheid: wat zijn de meest risicovolle locaties?

Veiligheid fietsroutes naar scholen: waar kunnen scholenroutes veiliger?

Grijze wegen met dubbelfunctie (wonen en verkeer): wat zijn drukke verkeerswegen met krappe inrichting die door woongebieden gaan?

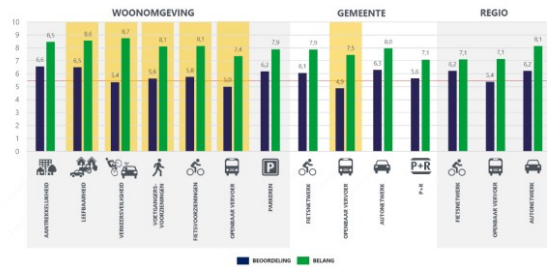
Bebouwde dijken buitengebied: waar is de hinder op bebouwde dijken het grootst en zijn maatregelen het snelste nodig?

Overige wegen in buitengebied: waar is de verkeersveiligheid op andere wegen het meest in het geding?

Doorstroming autoverkeer: welke knelpunten moeten als eerste aangepakt worden ten aanzien van de doorstroming voor het autoverkeer?

6.2 Wat vinden inwoners belangrijk?

Voor het mobiliteitsplan is een enquête uitgezet onder inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Daarin zijn mensen gevraagd welk belang zij hechten aan thema's zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, autobereikbaarheid, fietsnetwerk op drie verschillende schaalniveaus (in hun directe woonomgeving, op gemeentelijk niveau, en op regionaal niveau). Daaruit volgt het beeld dat in figuur B2.1 is opgenomen. Zo'n 1.000 mensen hebben hun reactie gegeven. In de resultaten vallen ons met name de thema's op die relatief erg belangrijk worden gevonden, en waarvan de huidige situatie slecht wordt beoordeeld, hier liggen dan ook de grootste opgaven. Dit betreft de thema's die geel gearceerd zijn, en deze gaan over de leefbaarheid, verkeersveiligheid, loop- en fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer.

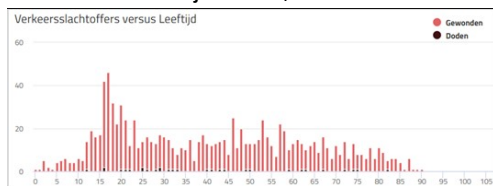


Figuur B2.1: beoordeling en belang van thema's volgens inwoners

6.3 Risicolocaties verkeersveiligheid

Risicogroepen: kinderen, tieners, jongvolwassenen, senioren

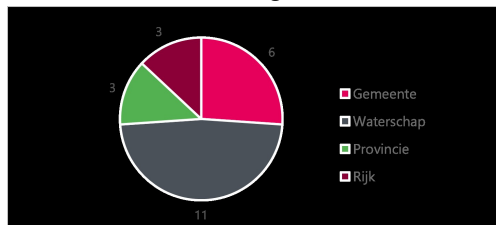
Risicogroepen wat betreft verkeersveiligheid betreft kinderen en tieners (veel op de fiets), jonge mannelijke autobestuurders (beginnend bestuurders), en senioren (fysiek soms minder fit). Dit blijkt deels ook uit de ongevallen-statistieken waarin is te zien dat tieners en jongvolwassenen tussen de 15 en 25 oververtegenwoordigd zijn. Deze doelgroepen zijn het vaakst als slachtoffer betrokken bij ongevallen. Soms zijn dit ongevallen met botsingen met andere verkeersdeelnemers, maar het betreft ook geregeld eenzijdige ongevallen (zoals een fietser die uit balans raakt en valt, of tegen een paaltje fietst, of een automobilist die van de weg raakt en tegen een boom aanrijdt). Senioren lijken op het oog niet uit deze tabel te springen, maar als deze aantallen worden afgezet tegen het aantal senioren en het aantal verplaatsingskilometers dat zij maken, dan kent ook deze groep een hoger veiligheidsrisico.



Figuur B2.2: leeftijd van mensen die als slachtoffer zijn betrokken bij verkeersongevallen (data: ongevallen in Hoeksche Waard, 2014-2024)

Dodelijke ongevallen vaak op 60 km/u-wegen in buitengebied

Gevolgd door gemeentelijke wegen en daarna provinciale wegen. De ongevallen op Rijkswegen betreft de A29. De oorzaak van elk van deze ongevallen is niet onderzocht en soms ook niet goed te achterhalen, vaak is er sprake van meerdere oorzaken en een noodlottig samenspel van factoren. In diverse gevallen is er bijvoorbeeld ook sprake van te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik, afleiding door telefoongebruik en vermoeidheid. Wel zijn de wegen in het buitengebied risicovoller omdat bij een fout de weginrichting minder vergevingsgezind is. Op een smallere dijkwegen staan geregeld ook bomen dicht langs de weg waar automobilisten tegenaan kunnen botsen, wat de afloop van een ongeval ernstig kan verergeren



Figuur B2.3: verdeling dodelijke ongevallen naar wegbeheerder (2014-2024)

Risicolocaties

Op basis van data-analyse door bureau VIA waarbij voor ieder wegvak en ieder kruispunt een risicofactor wordt bepaald, is een top 10 van meest onveilige wegvakken en een top 10 van meest onveilige kruispunten samengesteld (zie figuur B2.4). Het veiligheidsrisico van een weg en kruispunt zijn bepaald door een combinatie van de ongevallenscore en de snelheidsscore. Daarbij wordt per locatie het aantal ongevallen, het aantal ernstig gewonden en aantal doden meegewogen, naast het aandeel snelheidsoverschrijders

en de mate van snelheidsoverschrijding. De top 10 onveilige locaties willen we met prioriteit aanpakken, en nemen we daarom op als project voor de korte termijn. In diverse gevallen betreft dit ook wegen en kruispunten die in beheer zijn bij het waterschap, de provincie of Rijkswaterstaat. Daarom agenderen we deze knelpunten bij de andere overheden om samen te werken om hier maatregelen te treffen.



Figuur B2.4: top 10 onveilige wegvakken en top 10 onveilige kruispunten (op basis van BLIQ-rapportage Verkeersveiligheid Hoeksche Waard, uitgave 2020-2024)

6.4 Fietsveiligheid scholieren

Veel mensen hebben in de participatie aangegeven de veiligheid van schoolgaande kinderen op de fiets extra belangrijk te vinden. Drie van de vier middelbare scholen zijn gelegen in Oud-Beijerland, een in Klaaswaal. Vanuit de verschillende dorpen moeten kinderen dus dagelijks op de fiets (of een andere vervoermiddel) naar school, waarbij hun fietsroute geregeld ook over de dijk- en polderwegen gaan waar (groot en zwaar) gemotoriseerd verkeer rijdt en waar 60 km/u of harder wordt gereden. Daarom zijn hier nadere analyses naar gedaan.

Scholierenroutes: waar wordt veel gefietst door scholieren?

In figuur B2.5 is een indicatie gegeven van het aantal scholieren per fietsroute. De donkerdere kleuren wijzen op fietsroutes met meer scholieren. Logischerwijs gaan veel routes vanuit de verschillende dorpen richting Oud-Beijerland en soms ook richting Klaaswaal. Vanuit 's-Gravendeel gaan daarentegen juist ook veel scholieren via de Kiltunnel in Dordrecht naar school.



Figuur B2.5: schatting aantal scholieren per route (bron: Provincie Zuid-Holland)

Inrichting en oversteeklocaties per scholierenfietsroute

Vervolgens is de inrichting van de scholierenfietsroute nader bekeken. Rijden fietsers samen met gemotoriseerd verkeer op dezelfde rijbaan, zijn er fietsstroken naast de rijbaan of is er een vrijliggend fietspad? Voor de verkeersveiligheid van fietsers zijn vrijliggende fietspaden doorgaans het meest gewenst. Verder is gekeken naar waar scholieren een drukke weg over moeten steken of een weg waar hard wordt gereden. Dit zijn in potentie risicovolle locaties vanwege de drukte en snelheid. Daar waar de inrichting van deze oversteeklocaties niet optimaal is willen we deze met prioriteit aanpakken en zijn deze in het korte termijn pakket opgenomen.

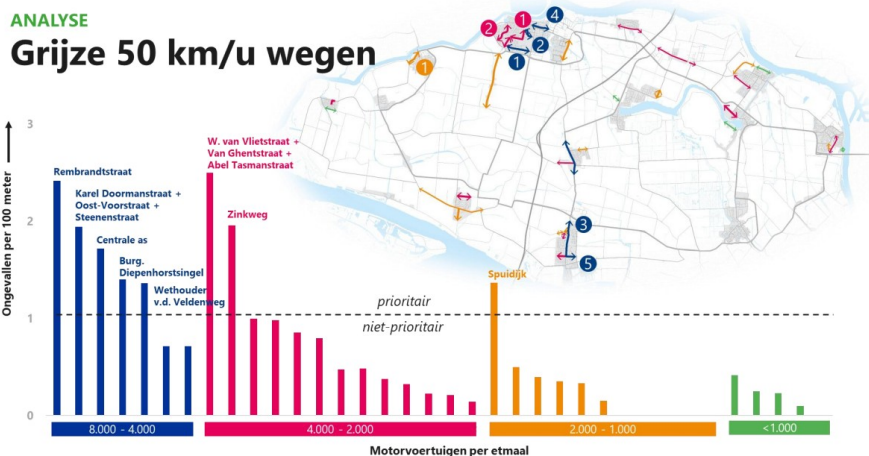


Figuur B2.6: analyse van de inrichting van fietsroutes van middelbare scholieren en potentieel risicovollere oversteeklocaties over autowegen

6.5 Grijs wegen

Hinder door verkeer voor aanwonenden ontstaat vaak langs wegen met een dubbele functie. Wegen die zowel een netwerk-/verkeersfunctie hebben (en waar dus veel verkeer rijdt) als waar aan gewoond wordt. Dergelijke wegen noemen we grijs wegen. Dit betreft bijvoorbeeld de Centrale as in Numansdorp. Van oudsher is dit de in- en uitvalsweg naar het dorp, maar deze weg en diens omgeving leent zich echter niet goed om het vele verkeer af te wikkelen. Dit leidt lokaal tot veel klachten over de leefbaarheid. Het verkeer zorgt voor geluidshinder en trillinghinder. Vaak is er bij dergelijke wegen tegelijkertijd ook sprake van een mindere verkeersveiligheid, omdat de inrichting van de weg krap is, omdat verkeer (te) hard rijdt, en fietsers hier gemengd of op smalle fietsstroken op de rijbaan fietsen. Deze knelpunten kunnen aangepast worden door ofwel er een veilige 50-weg van te maken (waar vaak niet de ruimte voor is, en vaak geen oplossing is voor de leefbaarheids-opgave), ofwel door de intensiteit en snelheid van het verkeer te verlagen. Daarvoor richten we deze wegen in volgens de GOW30 principes.

We hebben geïnventariseerd waar grijs 50-wegen in de Hoeksche Waard voorkomen, en geanalyseerd waar het risico het grootste is. Om de problemen op deze wegen aan te pakken zijn vaak grootschalige herinrichtingen nodig, die veel tijd kosten en erg kostbaar zijn. We willen deze herinrichtingen dan ook zo veel mogelijk combineren door werk-met-werk te maken op de momenten dat er ook groot onderhoud nodig is. Echter, als de veiligheid te veel onder druk staat dan willen we deze straten eerder aanpakken. In figuur B2.7 zijn alle grijs 50-wegen in de Hoeksche Waard ingedeeld naar de intensiteit (hoeveel auto-verkeer rijdt er) en is aangegeven hoeveel ongevallen hebben plaatsgevonden. Alle wegen waar meer dan 1 ongeval per 100 meter is geregistreerd afgelopen jaren gaan we met prioriteit aanpakken en zijn daarom opgenomen in het korte termijn pakket. Overigens komen uit deze analyse ook diverse wegen waar we al druk mee bezig zijn (Centrale as, Rembrandtstraat).



Figuur B2.7: analyse van grijze 50 km/u-wegen met indeling naar verschillende intensiteitsklassen en het aantal ongevallen dat daar heeft plaats gevonden

6.6 Bebouwde dijken buitengebied

De Hoeksche Waard bestaat uit zo'n 60 polders, omringd door dijken, waar van oudsher vaak ook de wegen zijn gelegen en waar aan gewoond wordt. In sommige gebieden zijn in de loop der jaren nieuwe hoofdwegen aangelegd om de toenemende aantallen verkeersbewegingen af te wikkelen. Dat is echter niet overal het geval, waardoor er dijkwegen zijn waar relatief veel verkeer rijdt, en geregeld ook geen herkomst of bestemming heeft aan de dijk zelf of het direct omliggende gebied. Dijkwegen worden soms dus ook door meer doorgaand verkeer gebruikt. Dat is gezien de weginrichting en functie van een dijkweg minder wenselijk en kan lokaal voor knelpunten zorgen op het gebied van verkeersveiligheid en ten aanzien van leefbaarheid voor aanwonenden. In de participatie zijn de opgaven op de bebouwde dijken veelvuldig benoemd. Bij dijkbewoners leven veel zorgen over de leefbaarheid en verkeersveiligheid.



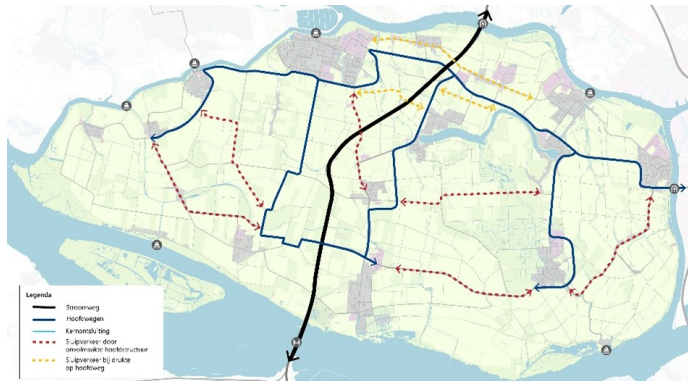
Figuur B2.8: inventarisatie van de dijkwegen in Hoeksche Waard

Analyse dijkwegen met bovengemiddeld veel gemotoriseerd verkeer

Reeds in het mobiliteitsplan is een analyse uitgevoerd waar er problemen optreden op de wegen in het buitengebied. In de Hoeksche Waard is het hoofdwegennet opgebouwd middels een vorkstructuur, bestaande uit de N217 als belangrijke drager, vanwaar er verschillende noord-zuidverbindingen zijn van hoofdwegen (Buitenom, Langeweg, N489, N488, N491) naar de dorpen in de zuidrand. Deze wegen zijn goed ingericht om grotere hoeveelheden verkeer af te wikkelen. Tegelijkertijd worden niet alle dorpen en verkeersstromen goed bediend door deze vorkstructuur, en rijdt er autoverkeer meer over lagere orde wegen door de polder of over de dijk. Dit zijn vaak 60 km/u wegen in beheer bij het waterschap. Deze wegen zijn niet allemaal even geschikt voor het veilig afwikkelen van de hoeveelheid verkeer dat er rijdt.

Langs sommige dijken staan woningen pal aan de weg, en er is sprake van een grotere menging van verkeerssoorten: autoverkeer, vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetgangers delen hier vaak dezelfde ruimte. Om die reden is in kaart gebracht op welke van deze wegen bovengemiddeld veel gemotoriseerd verkeer rijdt. Dit kan enerzijds komen doordat er in het gebied geen hoofdwegen beschikbaar

zijn, en anderzijds doordat verkeer bij drukte of vertragingen op de hoofdwegen gaat sluipen via deze lagere orde wegen.



Figuur B2.9: niet-hoofdwegen in het buitengebied met bovengemiddeld veel gemotoriseerd verkeer

Aanpak middels verkeersluwe gebieden

Uit de analyse is een aanpak bedacht in de vorm van verkeersluwe gebieden. Voorkomen moet worden dat door maatregelen verkeer wordt verplaatst en dat er nieuwe knelpunten ontstaan op andere wegen. Er is daarom een gebiedsgerichte aanpak nodig. Het project Hoeksche Waard Zuidwest – dat nu al loopt – is een voorbeeld van zo’n gebiedsgerichte aanpak, waarbij samen met lokale belanghebbenden als bewoners en ondernemers naar passende oplossingen wordt gekeken. Deze aanpak wordt nu ook voor 7 andere gebieden voorzien. Voor elk gebied is hierna een nadere beschouwing van de problematiek en de mogelijke eerste stappen beschreven.

1. Hoeksche Waard Zuidwest

Dit lopende project heeft in samenspraak met belanghebbenden tot diverse maatregelen geleid die gemeente en waterschap gaan treffen. Dit betreft onder meer de aanleg van twee bypasses en het geleiden van vrachtverkeer over routes buiten de kwetsbare dijken om. Ook worden op de dijken maatregelen getroffen om vrachtverkeer te weren en veilig rijgedrag te stimuleren.

2. Zuidzijde, Zinkweg en omgeving

In Zuidzijde is de weginrichting in 2024 aangepast naar 30 km/u, en de Zinkweg ter hoogte van het buurtschap wordt in 2025 aangepakt. In beide gevallen zijn in de weginrichting snelheidsremmende maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te verminderen, om daarmee lokaal de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Dit kan er ook aan bijdragen dat deze wegen minder aantrekkelijk worden voor gebiedsvreemd verkeer. De volgende stap is om de situatie na de herinrichting te evalueren en te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn. Daarbij kan gedacht worden aan gedragsmaatregelen, kleine inrichtingsmaatregelen, en extra snelheidsremmende maatregelen. Concreet voorbeeld zijn plateaus, drempels en versmallingen op de 60 km/u-wegen die in beheer zijn bij het waterschap, om over lange afstand de snelheid uit het verkeer te halen en de route minder aantrekkelijk te maken.

3. Stougjesdijk en omgeving

Opgave in dit gebied is allereerst om de verkeersveiligheid van scholieren die op de fiets naar Oud-Beijerland en Klaaswaal gaan te verbeteren. Op diverse wegen rijden scholieren hier samen met het gemotoriseerde verkeer op dezelfde rijbaan. Op de Stougjesdijk zijn daarvoor soms slechts smalle fietsstroken beschikbaar, terwijl de Stougjesdijk ook druk wordt bereden door gemotoriseerd verkeer. Op de Brabersweg, Buijensweg en enkele aansluitende wegen rijdt er minder gemotoriseerd verkeer, maar is het wegprofiel krappert waardoor het voor fietsers alsnog onveilig en oncomfortabel kan zijn/voelen.

Doel van de verkeersluwe aanpak is om de verkeersintensiteit op deze wegen te verminderen, en de weginrichting te verbeteren zodat de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd. De intensiteit op de Stougjesdijk is hoog omdat deze als wegverbinding fungeert tussen Oud-Beijerland en Klaaswaal. Op de

Brabersweg en Buijensweg is juist sprake van sluipverkeer door vertragingen op de N217. Aanleg van de randweg Klaaswaal en verbetering van de doorstroming op de N217 moet verkeer van deze wegen wegtrekken ("pull"-effect). Dat effect is echter mogelijk nog niet voldoende, en deze projecten duren ook nog even voordat ze zijn gerealiseerd. Daarom zijn ook inrichtingsmaatregelen aan de wegen in het gebied zelf gewenst ("push"-effect). Ambitie is om op de Stougjesdijk een vrijliggend fietspad te realiseren door aanpassing van het wegprofiel, en om bij de N217 een fietstunnel te realiseren zodat fietsers op een veilige manier ongelijkvloers de drukke provinciale weg veilig kunnen kruisen.

Op de Brabersweg en Buijensweg kan gedacht worden aan snelheidsremmende maatregelen als drempels, wegversmallingen en kruispuntplateaus. Dit pakken we samen met het waterschap op. Mocht de toenemende drukte op de N217 alsnog leiden tot veel sluipverkeer, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van fietsers en de leefbaarheid voor omwonenden, dan zullen we ingrijpendere maatregelen moeten overwegen, zoals spitsafsluitingen of selectieve toegang.

4. Goidschalxoordsedijk & Dorpsstraat Heinenoord

Deze dijken kennen een krappe inrichting, terwijl hier soms ook enig sluipverkeer rijdt bij vertragingen op de N217 en deze wegen onderdeel zijn van de doorfietsroute naar Rotterdam. Er lijkt hier nog geen sprake te zijn van structureel sluipverkeer. Sluipverkeer treedt met name op bij incidenten zoals een ongeval op de N217. Door sluipverkeer ervaren aanwonenden en fietsers een toenemende verkeersdruk dat voor verkeersonveiligheid en hinder (geluid, trillingen) zorgt. Bij toenemende drukte op de N217 neemt het risico op meer en vaker sluipverkeer wel toe. Hiervoor gaan we eerst de situatie monitoren en nader beoordelen, om te bepalen waar de grens ligt wat deze dijkwegen nog aan kunnen en wanneer ingrijpendere maatregelen wat betreft de toegankelijkheid voor autoverkeer nodig zijn om de veiligheid en leefbaarheid te borgen. Denkbare maatregelen zijn dan een spitsafsluiting, selectieve toegang of algehele afsluiting voor gemotoriseerd verkeer ergens op de (sluip)route.

5. Blaaksedijk en omgeving

De Blaaksedijk is in 2021 voor een groot deel opnieuw ingericht. Daarbij zijn diverse wegversmallingen en plateaus toegepast, ook geldt er een inrijverbod voor vrachtverkeer. Desondanks blijven bewoners hinder ervaren van sluipverkeer en hardrijdend verkeer. Ook op deze dijk geldt dat bij vertragingen op de N217 dat verkeer gaat sluipen over deze krappere dijk waar ook over gefietst wordt en aan gewoond wordt. Dat is zowel personenautoverkeer als vrachtverkeer. Daarom zijn in het UVP ook maatregelen voorzien om de doorstroming op de N217 te verbeteren zodat mensen minder geneigd zijn om te gaan sluipen. Dit betreft bijvoorbeeld maatregelen aan het kruispunt N217-Vrouwse Huisjesweg en het kruispunt N217-Blaakseweg.

Een andere gehoorde klacht is dat vrachtwagenchauffeurs soms pas laat door hebben dat ze de Blaaksedijk niet in mogen rijden, en vervolgens moeten keren op plekken waar dat niet ideaal is. Tijdige bebording om dit aan te geven is wenselijk en kan mogelijk nog verbeterd worden.

Verder wordt eerst ingezet op monitoring van de situatie om te beoordelen hoe de verkeersintensiteit en de mate en frequentie van sluipverkeer op de dijk zicht ontwikkeld.

6. Molendijk (tussen Puttershoek en 's-Gravendeel) en omgeving

Deze dijkweg vormt een soort secundaire verbinding tussen deze twee dorpen voor auto- en vrachtverkeer als alternatief voor de N217. Tegelijk is dit ook een fietsroute, en is de dijk op bepaalde delen best krap. Deze dijkweg komt ook voor in de top 10 van meest onveilige wegvakken in de Hoeksche Waard. Daarom hebben we deze dijk als verkeerssluw gebied aangemerkt en met prioriteit opgenomen in het korte termijn pakket. Een nadere afweging is nodig welke maatregelen gewenst zijn om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en ook het fietscomfort te verbeteren. Doorgaans kan dat door enerzijds de snelheid van het autoverkeer te verlagen (bv. versmallingen, drempels, plateaus), anderzijds door de intensiteit van het autoverkeer te verminderen (bv. afsluiting).

7. Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats

Door deze buurtschappen rijdt soms behoorlijk wat gemotoriseerd verkeer. De alternatieve route over de N217 en N491 wordt door velen toch als te ver omrijden gezien. Wel behoren de Strijenseweg, Mookhoek en Strijensedijk tot de drukst bereden dijkwegen in de Hoeksche Waard. En ook aan deze dijken wordt op lange stukken gewoond, en rijden fietsers op de rijbaan. Voor dit gebied willen we onderzoeken middels een pilot wat de effecten en mogelijkheden zijn van het stremmen van de doorgaande verkeersroute door dit gebied. Daarbij moet uiteraard goed bekeken worden hoe alle bestemmingen in het gebied

bereikbaar blijven en hoe landbouwverkeer en mogelijk bepaald bestemmingsverkeer wel doorgang kan blijven houden.

8. 't Oudeland van Strijen

In het Oudeland van Strijen is het waterschap reeds bezig met het verder autovrij maken van de wegen in het gebied, uitgezonderd de Hoekseweg. Ook is de gemeente bezig met de aanleg van een vrijliggend fietspad, zodat fietsers en gemotoriseerd verkeer gescheiden worden.

Prioritering verkeersluwe gebieden

De aanpak van de verkeersluwe gebieden heeft veelal als doel om zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in deze gebieden te verbeteren, doordat de verkeersintensiteit door het gebied afneemt. Dit draagt ook bij aan minder autoverkeer op fietsroutes door dit gebied, waardoor ook fietsen aantrekkelijk wordt. Daarmee bedienen deze maatregelen meerdere doelen. Gezien de opgaven in deze gebieden en de vele klachten vanuit deze gebieden willen we hier werk van maken. Wel maken we enig onderscheid in de prioritering in de aanpak hiervan gelet op reeds uitgevoerde maatregelen als de urgentie.

Lopende projecten

- Hoeksche Waard Zuidwest
- 't Oudeland van Strijen

Korte termijn

- Stougjesdijk en omgeving
- Molendijk tussen Puttershoek en 's-Gravendeel
- Mookhoek, Schenkeldijk, Steenplaats
- Goidschalxoordsedijk en Dorpsstraat Heinenoord

In deze gebieden zijn de opgaven relatief groot en/of urgent, en daarom prioriteren we deze in de korte termijn. Ook komen in deze gebieden soms top 10 onveilige locaties voor (Stougjesdijk, Molendijk, Dorpsstraat), en zijn er bijvoorbeeld opgaven om fietsroutes van scholieren te verbeteren.

Middellange termijn

- Zuidzijde & Zinkweg
- Blaaksedijk

In deze gebieden zijn de afgelopen jaren al inrichtingsmaatregelen genomen, en dus gaan we eerst monitoren en evalueren in welke mate deze al bijdragen aan het verminderen van de problematiek. Hieruit zou wel kunnen volgen de effecten nog onvoldoende zijn, en dat extra maatregelen gewenst zijn.

6.7 Overige wegen buitengebied

Ook buiten de verkeersluwe gebieden zijn er wegen met hogere veiligheidsrisico's omdat hier veel verkeer rijdt, of hard wordt gereden of de combinatie van alle verkeersdeelnemers niet goed samengaat. Uit deze analyse komen naar voren: Blaakseweg/Romeinseweg, Oud-Cromstrijensedijk Oost- en Westzijde, Hogeweg, Molendijk (Zuid-Beijerland) en Middelsluissedijk-Oostzijde. De Blaakseweg/Romeinseweg komt in de top 10 risicolocatie voor, deze geven dan ook prioriteit in het UVP. De rest van deze wegen zullen we agenderen bij het waterschap en zullen middels werk-met-werk opgepakt worden.



Figuur B2.10 andere wegen in het buitengebied buiten de verkeersluwe gebieden met een hoger veiligheidsrisico

6.8 Doorstroming autoverkeer

In het wegennet van de Hoeksche Waard zijn de A29 en N217 belangrijke schakels. De A29 heeft een belangrijke functie voor de regionale bereikbaarheid van het eiland, en het verbindt Hoeksche Waard met de omliggende gebieden. De N217 zorgt juist voor de verbindingen hierop van alle dorpen in de noordrand, en verbindt de Hoeksche Waard met Dordrecht. Op deze wegen is de verkeersintensiteit het hoogst. Soms leidt dat ook tot vertragingen. Onder meer op de A29 stroopt het verkeer soms op. We agenderen dit bij het rijk, maar vooralsnog worden hier geen concrete grootschalige aanpassingen voorzien. Daarna is de N217 een belangrijke schakel in het wegennet.

Doorstromingsmaatregelen N217

Ten behoeve van het mobiliteitsplan en het Uitvoeringsprogramma is een Masterplan N217 opgesteld. In dit Masterplan is onderzoek gedaan naar de huidige situatie van de N217 wat betreft weginrichting, verkeersveiligheid en doorstroming. Ook zijn prognoses gemaakt van de toekomstige situatie voor verschillende scenario's. Middels deze analyses zijn inzichten verkregen in de opgaven en knelpunten op en rond de N217, die in het UVP zijn overgenomen. Dit zijn zowel maatregelen gericht op de doorstroming van het autoverkeer als op de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van alle weggebruikers.

Uit een analyse van de doorstroming in de huidige situatie, blijkt dat op bepaalde trajecten er filevorming / vertragingen plaatsvinden in de ochtend- en avondspits. De hoogste vertragingen vinden plaats in de ochtendspits op de N217 tussen Oud-Beijerland en de A29, en in de avondspits vanuit Rotterdam op de afrit vanaf de A29 naar de N217 toe. Ook tussen de A29 en Maasdam is er gedurende beide spitsperiodes sprake van filevorming en vertraging.



Figuur B2.11: conclusies analyse naar de huidige verkeersafwikkeling op de N217

Prioritaire maatregelen N217

Naar de toekomst wordt de N217 drukker door een groeiende bevolking en bedrijvigheid. In het Masterplan is dit verder geanalyseerd en zijn maatregelen benoemd (zie figuur B2.12) die nodig zijn om de meest urgente problemen aan te pakken. Dit betreft maatregelen gericht op het verbeteren van de doorstroming rond de aansluiting N217-A29, de Bosschenrotonde, rond Stougjeswijk, rotonde N217-Langeweg, kruispunt N217-Vrouwe Huisjesweg (bij de Binnenmaas), rotonde N217 's-Gravendeelsweg (bij Maasdam) en de kruising N217-De Havelaar. Hier kan vaak met lokale capaciteitsuitbreidingen al doorstromingswinst behaald worden.

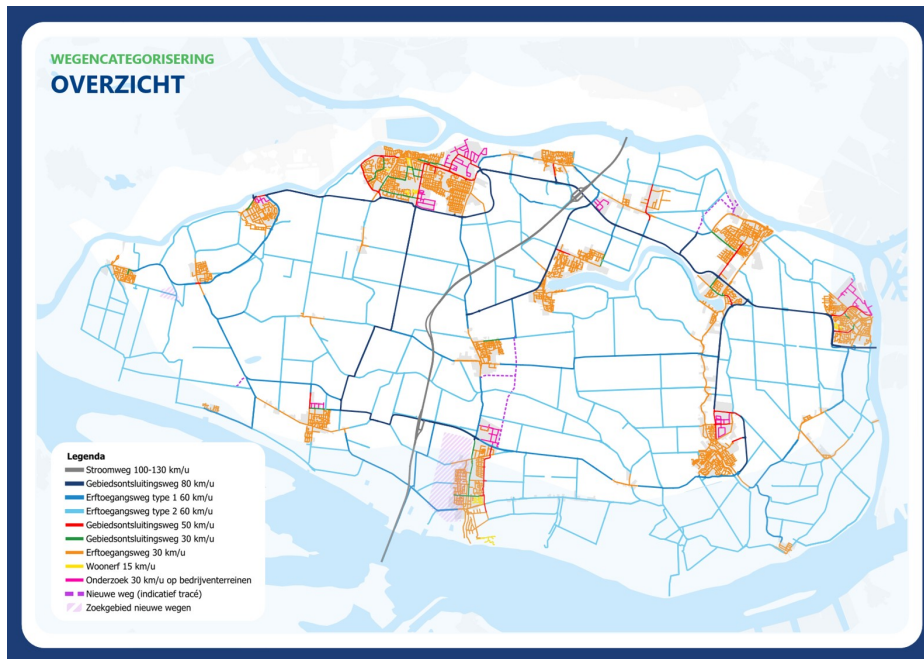


Figuur B2.12: prioritaire maatregelen voor de N217

7 Bijlage 3. Wegencategorisering

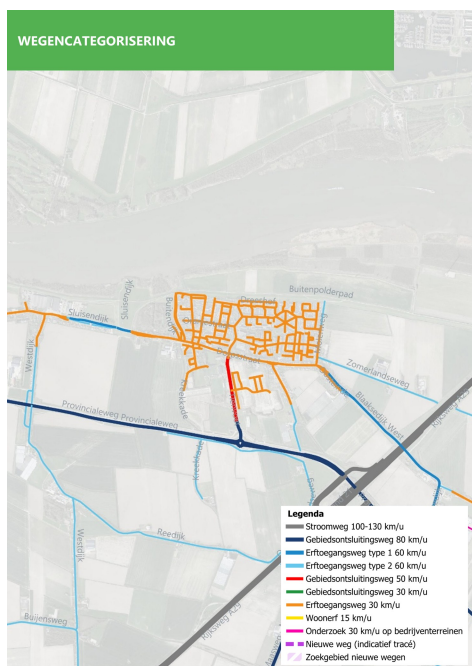
7.1 Wegencategorisering

In deze bijlage zijn voor alle dorpen in de Hoeksche Waard kaarten opgenomen waarop de categorisering van het wegennet is gedefinieerd. Zoals eerder toegelicht, is het wegennet opgebouwd uit verschillende type wegen. Er zijn wegen met een belangrijke netwerkfunctie waar grotere hoeveelheden verkeer rijden, en straten ter ontsluiting van woningen en andere bestemmingen waar juist voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid enkel bestemmingsverkeer wenselijk is. Voor elk van de wegencategorieën is in bijlage 1 de gewenste inrichting gespecificeerd.

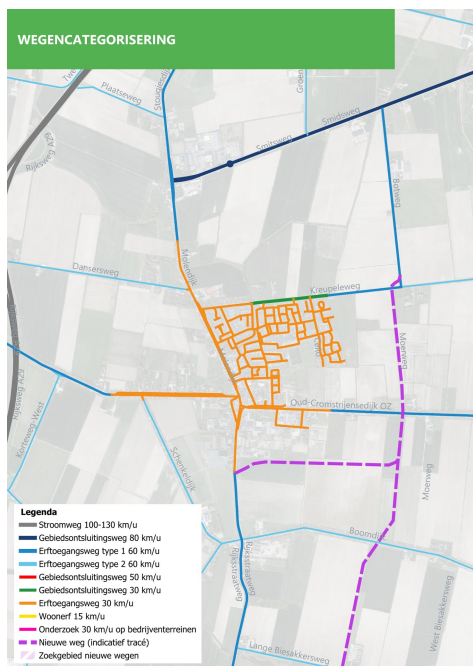




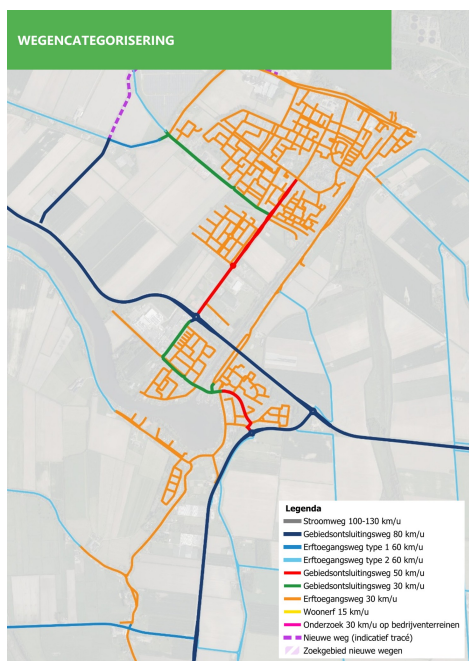
Goudswaard



Heinoord



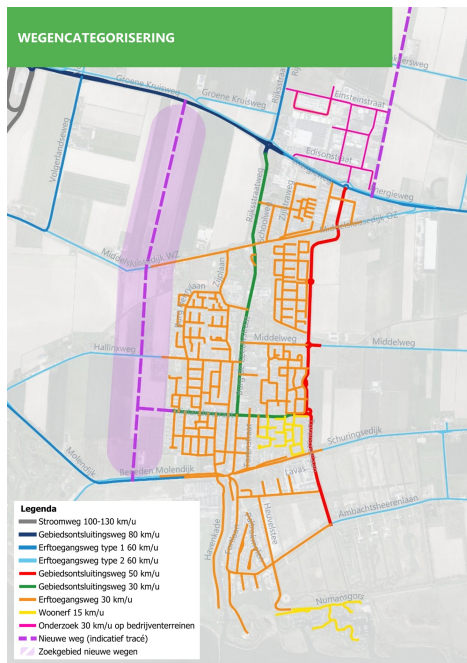
Klaaswaal



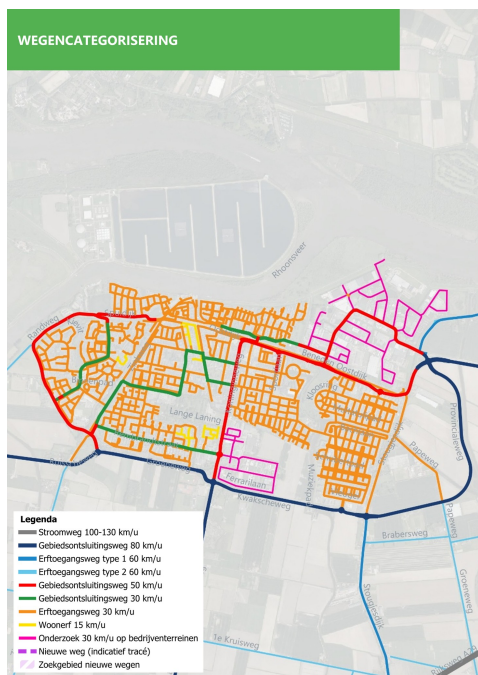
Maasdam/Puttershoek



Nieuw-Beijerland



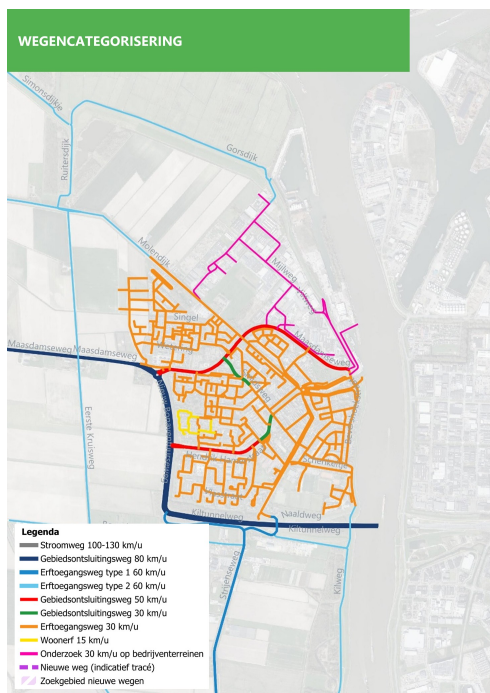
Numansdorp



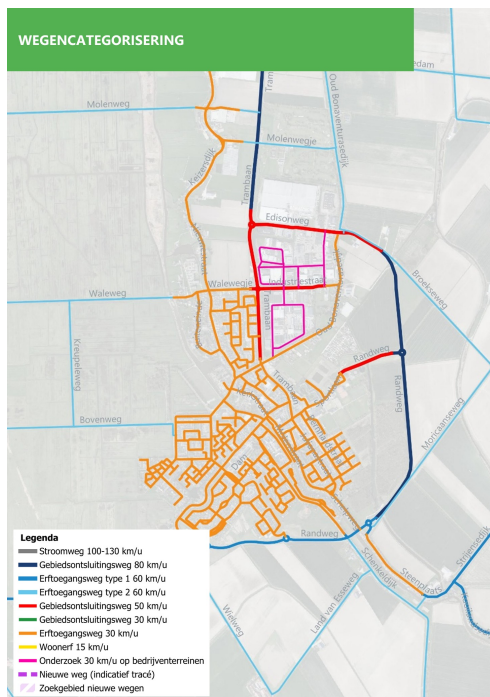
Oud-Beijerland



Piershil



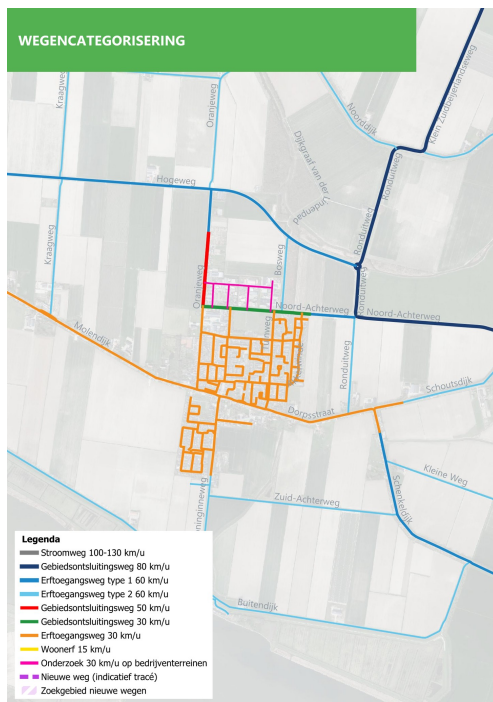
's-Gravendeel



Strijen



Westmaas/Mijnsheerenland



Zuid-Beijerland