

1

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 31 januari 2022 13:12  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Overleg Kernteam Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest  
**Bijlagen:** 220126 concept eind Rapportage met tussenstap tbv kernteam 1-2.pdf  
**Urgentie:** Hoog

Allen,

Morgenochtend hebben wij om 9.00u een overleg om de resultaten van de bijeenkomsten van vorige week maandagavond te bespreken. De meesten van ons waren er bij (en mogelijk hebben de anderen al een terugkoppeling gehad).

Ik kopieer nog even een tekst van [REDACTED] in deze mail:

*Het gaat ons niet lukken om een variant te bedenken die én verkeerskundig goed is én op breed draagvlak kan rekenen bij de omwonenden. Jij zei het maandag al zo mooi: "het gouden idee zit er niet tussen".* 5.2 1

[REDACTED] gaf aan dat het de bedoeling is toe te werken naar een uitwerking van een aantal varianten, op het niveau van de Korteweg (zie bijlage). Wat mij betreft goed om morgen dan iig met elkaar te komen tot een keuze in welke varianten we dan wel / niet meenemen (want er zijn er veel te bedenken) en waarom wel/niet.

In de bijlage ook een eerste aangepaste versie van onze rapportage waarin ook de input van de tussenstap is meegenomen. Daarin in groen de teksten die nog verder uitgewerkt moeten worden en in geel teksten die iig aangepast moeten worden obv de uitkomsten van morgen.

Tot morgen,

Groeten,

[REDACTED]  
-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 13 januari 2022 16:52  
**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Overleg Kernteam Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest  
**Tijd:** dinsdag 1 februari 2022 09:00-10:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.  
**Locatie:** Microsoft Teams-vergadering

Willen jullie s.v.p. d.m.v. 'afspraak accepteren/weigeren + antwoord versturen' aangeven of jullie kunnen op 1 februari?

Bedankt!

---

## Microsoft Teams-vergadering

**Deelnemen op uw computer of via de mobiele app**

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

---



# Verbetering verkeersstructuur Hoeksche Waard zuidwest

Visie op de verkeersstructuur

2 november 2021



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Aanpak en werkwijze	6
3.	Het gebied en de opgaven	9
4.	Wat vind de omgeving ervan?	14
5.	Conclusies en advies	18
6.	Voorstel voor het vervolg	23
7.	Bijlagen	28

# 1. INLEIDING

*Apptm*

## Aanleiding

In het zuidwestelijke deel van de Hoeksche Waard wordt (al jaren) overlast ervaren van vracht- en landbouwverkeer op de smalle dijk- en polderwegen in het gebied. De wegenstructuur in het gebied is niet 'meegegroeid' met de ontwikkeling van het verkeer. In de Leenheerenpolder wordt, in samenwerking tussen meerdere partijen waaronder de gemeente, een gebied ontwikkeld met woningen en een natuur- en recreatiegebied. Het moet een aantrekkelijke plek worden voor inwoners en toeristen. In de afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de effecten op het verkeer van deze ontwikkeling. Daarnaast heeft de gemeente Hoeksche Waard in het Hoofdlijnenakkoord uitgesproken dat het een stevige opgave heeft om de vitaliteit van de gemeente te behouden. Mobiliteit en de bereikbaarheid van het gebied is daar een belangrijk element in.

In het Programmaplan Mobiliteit is de ontsluiting van de zuidwestkant van de Hoeksche Waard als één van de prioriteiten gedefinieerd. De opgave hierbij is het verbeteren van de leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid, zowel in de kern van b.v. Zwartsluisje als op de Sluisjesdijk en andere dijken en wegen. De gemeente Hoeksche Waard en het waterschap Hollandse Delta willen graag een proces doorlopen om samen met de betrokkenen keuzes te maken in de integrale verbetering van de ontsluiting van dit gedeelte van de Hoeksche Waard. Het betreft zowel keuzes in de ontsluiting van voorziene ontwikkelingen als de Leenheerenpolder (en de verbinding via Piershil naar het noorden) als keuzes in de verbetering van de zuidwestelijke verbinding (naar de zuidelijke aansluiting op de A29 bij afrit Numansdorp). In dit gebied is in de afgelopen decennia weinig veranderd aan de infrastructuur terwijl er wel een autonome ontwikkeling van het verkeer is geweest.



## Doel

Het doel van de visie op de verkeersstructuur in het zuidwestelijke deel van de Hoeksche Waard is:

- Perspectief schetsen voor een optimale verkeersontsluiting
- Input geven voor de toekomstige wegencategorisering
- Basis leggen voor het beperken van de ervaren overlast (geluid, trillingen) door zwaar vracht- en landbouwverkeer, hardrijdende personenvoertuigen
- Basis leggen voor het beperken van verkeersonveiligheid van wandelaars en fietsers in het gebied.
- Basis leggen voor concrete uitwerking van maatregelen en acties op de korte en middellange termijn

De visie sluit aan bij:

- Programmaplan Mobiliteit
- Mobiliteitsagenda
- Gebiedsvisie Leenheerenpolder
- Omgevingsvisie Hoeksche Waard





# 2. AANPAK EN WERKWIJZE

*Apptm*

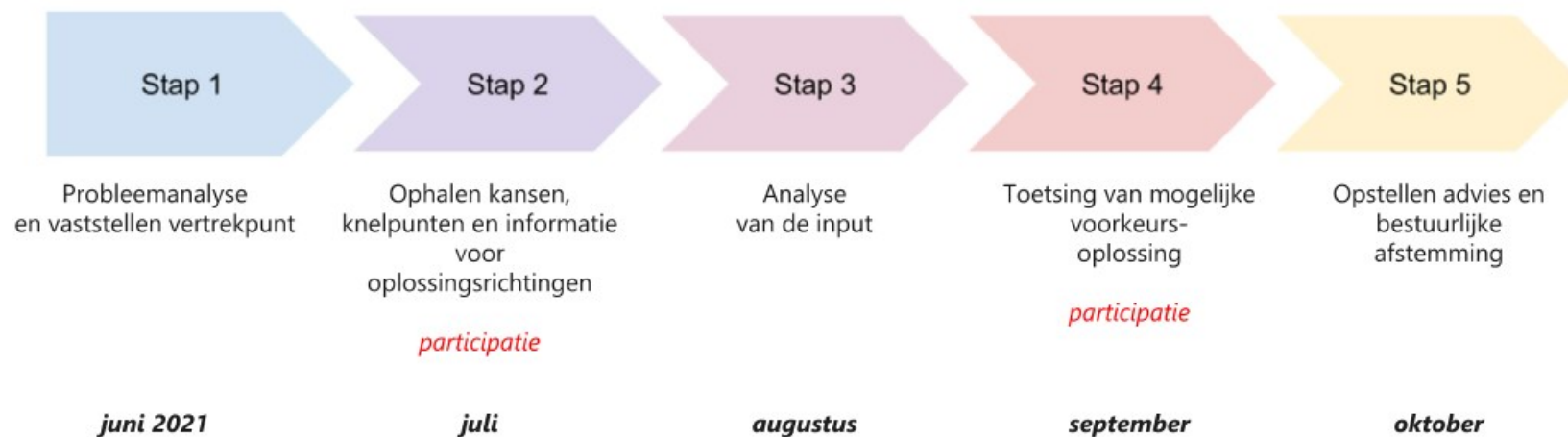
Deze visie is tot stand gekomen in een gezamenlijk proces met de gemeente Hoeksche Waard en het waterschap Hollandse Delta. In een compact proces van circa zes maanden is gewerkt aan een visie op de verkeersstructuur, waarbij de inbreng van de omgeving een prominente rol heeft gehad. Tijdens twee (online) participatieavonden hebben bewoners en andere belangstellenden hun mening kunnen geven en input meegegeven voor de visie. De bestuurlijke aanhaking is geborgd door onder meer een ronde langs de betrokken wethouders en een bestuurlijk overleg tussen gemeente en waterschap.

De visie is in vijf stappen uitgewerkt:

1. Probleemanalyse en vaststellen vertrekpunt
2. Ophalen kansen, knelpunten en informatie voor oplossingen
3. Analyse van de input
4. Toetsing van mogelijke voorkeursoplossing
5. Opstellen advies en bestuurlijke afstemming

De gehanteerde aanpak is op de volgende pagina gevisualiseerd.

Het vertrekpunt van de visie bestaat uit de inventarisatie van bestaande onderzoeken en beleidsdocumenten en een ronde langs de (bestuurlijke) velden. Enkele overleggen met belangenorganisaties en andere groeperingen uit het gebied en een schouw van de huidige situatie maakten hier onderdeel van uit. Tijdens de eerste participatieavond heeft APPM haar eerste resultaten gepresenteerd en konden de aanwezigen ingaan op de huidige en de te verwachte problematiek. APPM heeft vervolgens de input vanuit de omgeving verwerkt en geanalyseerd, samen met het nieuwe onderzoek van de Baan Verkeersadvies. In samenspraak met gemeente en waterschap heeft APPM daarna haar conceptadvies opgesteld. Deze is tijdens de tweede participatieavond getoetst bij de omgeving, waarna iedereen nog in de gelegenheid is geweest een reactieformulier in te sturen. Met deze input heeft APPM deze visie op de verkeersstructuur opgesteld. Deze is vervolgens besproken met de betrokken wethouders en heemraad. ##### Verslaglegging en relevante documenten van dit proces zijn te vinden op de website van de gemeente Hoeksche Waard: <https://www.gemeentehw.nl/direct-regelen/wonen-en-verkeer/betere-ontsluiting-voor-hoeksche-waard-zuidwest/>



# 3. HET GEBIED EN DE OPGAVEN

*Apptm*

### Karakter van het gebied Hoeksche Waard zuidwest

Het karakter van het gebied met dijkwegen, polders en kleine kernen moet behouden blijven. De overlast van verkeer wordt vooral gemerkt in de kernen en op de dijk- en polderwegen, waar huizen dicht op de wegen staan. Maar ook landbouw en (verwerkende) bedrijvigheid is onderdeel van dit gebied en heeft een grote sociale en economische functie in het gebied. Er moet daarom een goede oplossing gevonden worden voor de (negatieve) effecten van het vracht- en landbouwverkeer dat daarbij hoort. Als laatste wordt ook de ontwikkeling van o.a. woningbouw in de Leenheerenpolder en de recreatieve functie van het gebied meegenomen in deze studie. Bij de herontwikkeling van de Leenheerenpolder is het voornemen om:

- circa 60 woningen te realiseren;
- circa 40 recreatiewoningen te realiseren;
- het natuurgebied en recreatie verder te ontwikkelen.



## Onderzoeken in het gebied Hoeksche Waard zuidwest

De afgelopen jaren hebben tal van verkeerskundige onderzoeken (zie bijlage 1) plaatsgevonden naar de verkeersstructuur in het zuidwestelijke deel van Hoeksche Waard. Deze onderzoeken vormen, samen met alle opmerkingen en reacties uit de omgeving, de input voor deze visie op de verkeersstructuur. APPM heeft zelf geen verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, maar heeft de onderzoeksresultaten geanalyseerd en naast de input uit de omgeving gelegd. Uit de diverse verkeerskundige onderzoeken blijkt dat er tal van oplossingsrichtingen en varianten zijn onderzocht in de afgelopen jaren. Daarbij waren de onderzoeksvragen en uitgangspunten niet overal gelijk. Dat maakt het vergelijken van de diverse onderzoeken soms ook lastig. Wel onderschrijven de onderzoeken de huidige problematiek en adviseren de onderzoekers deze op te lossen door verbetering van de verkeersstructuur.

De herontwikkeling van de Leenheerenpolder zorgt daarnaast voor extra druk op de toch al kwetsbare verkeersstructuur (circa 800 extra verkeersbewegingen per dag) en maakt de urgentie groter.



Figuur 1: Overstaplocaties aan de Leenheerenpolder

Bron: Goudappel



Figuur 2: Oplossingsrichtingen Zwartsluisje - Sluisjesdijk

Bron: Goudappel



Figuur 10: Globale ligging noordelijke route, inclusief brug

Bron: Royal HaskoningDHV



Figuur 8 - Toekomstige best mogelijke oplosrichting (ontwerp)

Bron: De Baan



## Opgaven in het gebied Hoeksche Waard zuidwest

Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het gebied zijn drie belangrijke opgaven te benoemen.

### 1. Zwartsluisje

Op de Sluisjesdijk en Zwartsluisje rijden auto's, vracht- en landbouwvoertuigen en fietsers over dezelfde weg. Dit is van oudsher de verbinding tussen Piershil en het zuidelijke deel van de Hoeksche Waard. Door het smalle wegprofiel komt de verkeersveiligheid soms in het geding. Daarnaast staan de woningen dicht tegen de weg aangebouwd waarin door de bewoners overlast ervaren wordt van geluid en trillingen door de bewoners.



## 2. Vracht- en landbouwverkeer in het buitengebied

In het buitengebied rijden vracht- en landbouwvoertuigen over de smalle wegen in het gebied. Aangegeven wordt dat deze voertuigen vaak te hard rijden met onafgedekte lading. Door de lintbebouwing direct aan de dijk wordt er overlast door geluid en trillingen ervaren door de bewoners. Ook de verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers komt hierdoor soms in het geding omdat deze van dezelfde weg gebruik maken.



## 3. Goudswaard

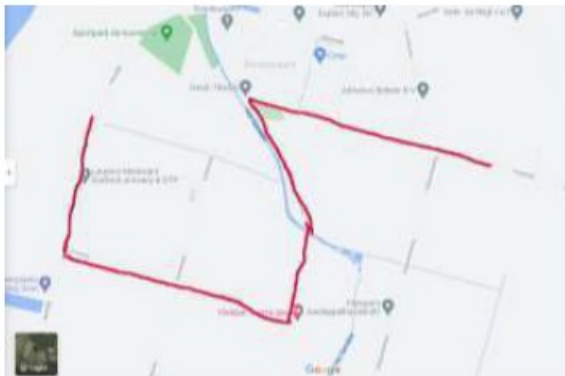
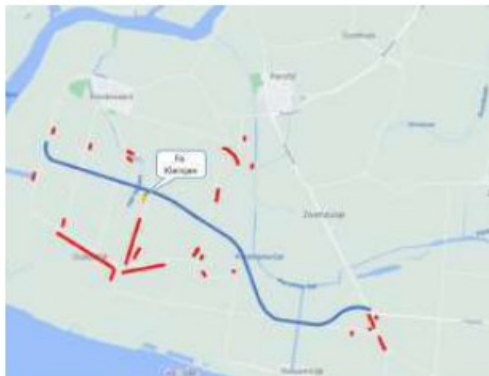
Binnen de bebouwde kom van het dorp Goudswaard zijn de straten smal en huizen staan direct aan de weg. Zwaar en hardrijdend verkeer zorgt voor overlast in de kern van Goudswaard en is onwenselijk voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van het dorp. Met de ontwikkelingen in de Leenheerenpolder is het onwenselijk dat er extra verkeer door de kern van Goudswaard gaat rijden. Buiten de bebouwde kom wordt het dorp ontsloten door de Molendijk waar gemengd verkeer op zit. Op deze weg wordt veelal hard gereden, terwijl fietsers op de rijbaan fietsen.





# 4. WAT VINDT DE OMGEVING ERVAN?

*Apptm*



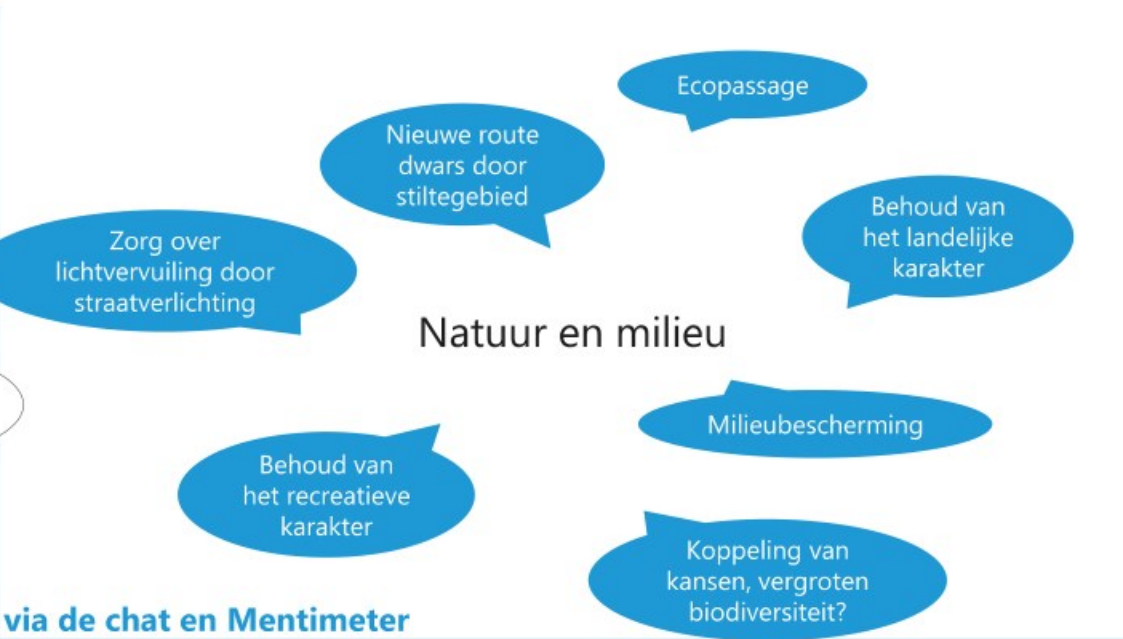
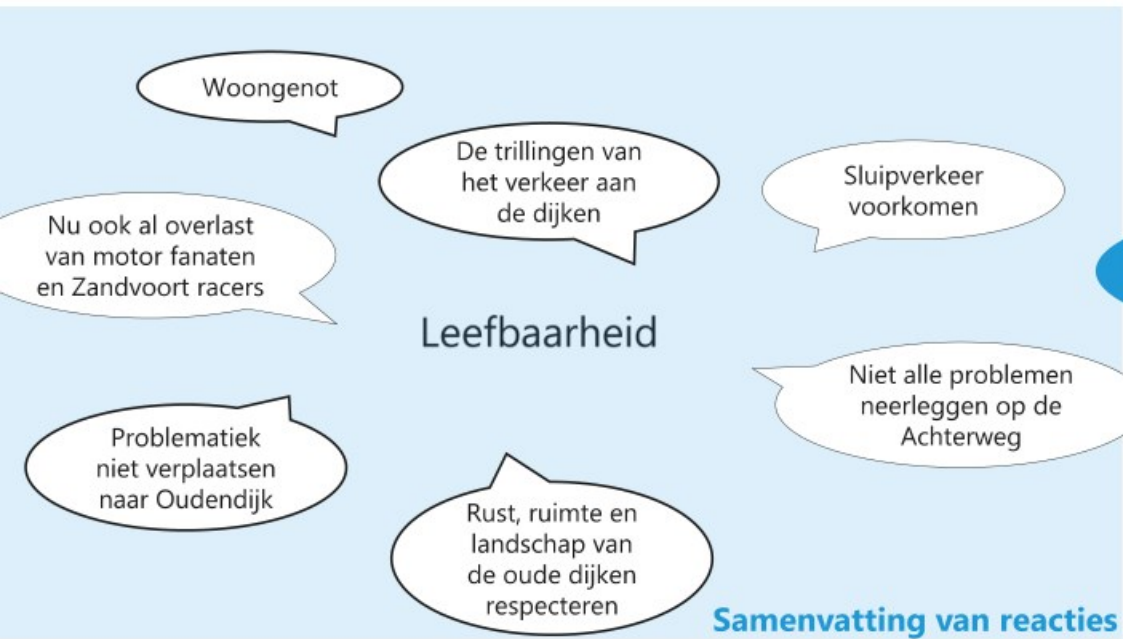
## Participatie

De problematiek leeft onder de bewoners, maar niet iedereen is het er over eens *dat er wat* moet gebeuren en/*óf wat er* moet gebeuren. Hierbij hebben bewoners zorgen of de oplossingen wel voor hen het gewenste effect hebben, en of de problematiek niet simpelweg verplaatst naar andere locaties.

De gemeente en waterschap samen met een groot deel van de bewoners en bedrijven zien de urgentie en vinden dat niets doen geen optie is en willen dat de verkeersoverlast die nu ervaren wordt, wordt opgelost met een andere route voor het auto- en vrachtverkeer. Een aantal bewoners zien het uitplaatsen van (grote) bedrijven als oplossing en geven aan dat nieuwe doorsnijdingen het karakter van het gebied aantasten of dat aanpassingen aan infrastructuur juist extra verkeer kan aantrekken.

Voor, tijdens en na de beide participatieavonden hebben bewoners en ondernemers suggesties en ideeën gedeeld over de oplossing voor de verkeersproblematiek. Een deel van de ingebrachte oplossingen is hiernaast te zien. Op pagina 16 is een samenvatting weergegeven van binnengekomen reacties via de chat en Mentimeter.

Ook besteedt de media regelmatig aandacht aan de problematiek in het gebied. Op pagina 17 zijn enkele krantenberichten verkort weergegeven.



**Samenvatting van reacties via de chat en Mentimeter**



Aandacht problematiek in de media (bron: AD.nl)



▲ Zuidoostweg Goudswaard © Jeffrey Groeneweg

## Verenigd verzet tegen verkeersoverlast in polder: 'Laten we niet klakkeloos meer asfalt neerleggen'

Angst voor meer asfalt, voor meer zwaar vrachtverkeer, voor meer schade aan de huizen en voor een verdere aantasting van de open polders en dijken in de zuidwesthoek van de Hoeksche Waard. Enkele direct betrokken (actie)groepen en bewoners van het Goudswaardse buitengebied hebben hun handen ineengeslagen om gezamenlijk op te trekken in hun strijd voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Arie Bevaart 23-07-21, 19:46



▲ De Leenheerenpolder bij Goudswaard moet een gelijdegebied worden en daar zit niet iedereen op te wachten. © Victor van Breukelen

## Verzet tegen plannen Leenheerenpolder laat weer op: 'Bescherming is geboden!'

Natuurmonumenten is door de provincie aangewezen als de nieuwe eigenaar en beheerder van de Leenheerenpolder bij Goudswaard. Het betekent een volgende stap op weg naar de transformatie van agrarisch gebied tot getijdennatuur. Tegelijk laat ook het verzet weer op.

Yvonne Keunen 09-09-21, 07:00



▲ Bas Schelling, de voorzitter van Dorpsvereniging De Coorndijk uit Goudswaard. © Jeffrey Groeneweg/Qphoto

## Leenheerenpolder houdt Goudswaard bezig: 'Niet het alleenrecht op onze polders en natuurgebieden'

Arie Bevaart 4 oktober 2021, 7:00



## Aanvullende gesprekken

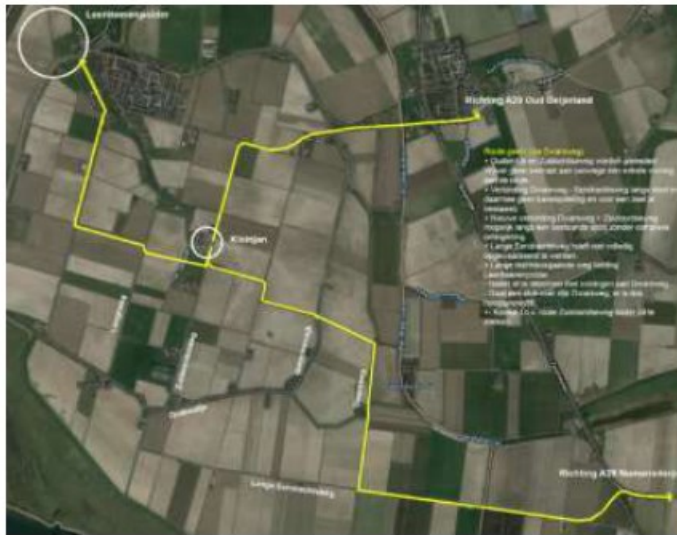
Na de tweede participatieavond hebben diverse bewoners van de Zuudoordseweg, Groeneweg en een deel van de Oudendijk een alternatief voorstel (zie afbeelding hiernaast) aan fractievoorzitters van de gemeente gestuurd.

In november hebben de betrokken bestuurders van gemeente en het waterschap aangegeven dat zij graag met de direct omwonenden in gesprek willen gaan over de verschillende varianten. De bestuurders willen graag een beter inzicht krijgen in het draagvlak en de argumentatie bij de verschillende mogelijkheden, voor zij er een besluit nemen over de route van de hoofdstructuur.

In januari 2022 zijn er daarom drie gesprekken gevoerd met de volgende drie groepen:

- Grondeigenaren
- Gebrokindijk
- Zuudoordseweg en Oudendijk

In bijlage x is het verslag van de drie gesprekken opgenomen.



### Alternatief voorstel

Tijdens de aanvullende gesprekken werd duidelijk dat de direct betrokkenen zeer betrokken zijn en graag meedenken over mogelijke oplossingsrichtingen. Tijdens de gesprekken zijn nog enkele nieuwe varianten op het alternatieve voorstel gepresenteerd (zie afbeeldingen hiernaast). Daarbij zoeken de direct betrokkenen naar een oplossingsrichting die zo min mogelijk hinder veroorzaakt in de directe omgeving. Dit resulteert in een alternatief voorstel dat via de Dwarsweg over geheel nieuwe oost-westelijke infrastructuur wordt aangehaakt op de Kruisweg.



# 5. CONCLUSIES EN ADVIES

*Apptm*

## Conclusies

De meerderheid van de deelnemers aan de participatie-avonden en aanvullende gesprekken (h)erkent de geschetste problematiek. Echter heeft niet iedereen dezelfde oplossingen voor ogen. Tijdens de participatie-avonden en aanvullende gesprekken blijkt ook dat mogelijke oplossingen zorgen voor onderlinge gevoeligheden. Een deel van de ervaren problematiek hoort bij het karakter en de kracht van het landelijke gebied. Met dit perspectief is niet alle (verwachte) verkeersoverlast op te lossen.

Het uitplaatsen van bedrijven is kostbaar, heeft sociale impact en biedt ook niet voor alle problematiek een oplossing. Het overige verkeer, vrachtverkeer, zwaar landbouwverkeer met bestemming in het gebied en verkeer dat de maximum snelheid overschrijdt, blijft namelijk bestaan. Een oplossing waarin het vracht- en landbouw verkeer een via andere routes rijdt, zodat ze minder overlast veroorzaken is daarom wenselijk. Het amoveren van woningen is voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur niet aan de orde (afweging tussen maatschappelijk en privé belang). De aankoop van stroken landbouwgrond t.b.v. oplossingen mogelijk wel.

Om te komen tot een concrete uitwerking, is eerst overeenstemming op hoofdlijnen nodig. Een totaaloplossing met 100% draagvlak lijkt daarbij nu niet haalbaar. Daarnaast zijn meer gesprekken nodig met direct betrokkenen voordat een advies gegeven kan worden over concrete maatregelen of oplossingen. Besluitvorming over de verkeersstructuur is voor nu het hoogst haalbare en zorgt voor duidelijkheid naar de toekomst en bij het nemen van de volgende stappen. De uiteindelijke structuur moet, zoveel mogelijk via bestaande infrastructuur, een toekomstvaste oplossing bieden voor de eerder beschreven opgaven. De functie van de wegen en hoe ze ingericht worden is onderdeel van het gesprek en moet op een later moment nader uitgewerkt worden. Hiervoor is aanvullende gerichte participatie met de omwonenden van de knelpunten wenselijk om tot concrete uitwerking en ontwerp te komen.



De Hoeksche Waard zuidwest heeft twee logische 'in- en uitgangen' voor het gebied. Deze twee wegen zijn onderdeel van de 'vorkstructuur'.

- het Buitenom (richting Oud-Beijerland en noordelijk A29);
- de Hogeweg (richting Zuid-Beijerland en zuidelijk A29).

De overige wegen (haarvaten in het gebied) hebben geen goede aansluiting met de in- en uitgangen van het gebied, waardoor met name het (zwaar) verkeer in de zuidwestelijke richting via ongewenste routes loopt. Een goede aansluiting op de vorkstructuur, met een heldere en veilige plek voor de verschillende verkeersstromen, ontbreekt.

Het doel van dit advies is daarom: een heldere verkeersstructuur waarmee al het verkeer op een logische wijze het gebied kan bereiken (in en uit, noord en zuid), via wegen die hier beter geschikt voor zijn. Ook zorgt deze verkeersstructuur dat er een duidelijke aansluiting ontstaat naar de vorkstructuur.

Deze verkeersstructuur moet een logische route bieden voor zowel het landbouw- en vrachtverkeer door het buitengebied, alsook voor het toekomstig verkeer van en naar de Leenheerenpolder.

Door de verkeersstructuur (en aanvullende maatregelen) wordt het gebruik van de dijkwegen met lintbebouwing door het (zware / snelle) verkeer ontmoedigd, zodat hier meer ruimte ontstaat voor veiliger langzaam verkeer (wandelaars en fietsers).

### Inhoud van het advies

- A. Molendijk blijft de noordelijke ontsluiting van het dorp Goudswaard, maar binnen de bebouwde kom wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd.
- B. De Lange Eendrachtsweg wordt ingericht als zuidelijke ontsluiting van het gebied, wordt tevens de hoofdroute voor ontsluiting van de Leenheerenpolder.
- C. Op een aantal plekken is nadere uitwerking/participatie nodig voor definitieve keuze van verbindende schakels tussen wegen (zoekgebieden afronden verbindingen), zie kaart.
- D. Op een aantal plekken is nadere uitwerking/participatie nodig voor verkeersbelemmerende maatregelen om (doorgaand) verkeer en overlast te verminderen (zoekgebieden verkeersbelemmerende maatregelen), zie kaart op volgende pagina.

# Voorgestelde verkeersstructuur



In het kaartje hiernaast zijn de uiteindelijk te overwegen varianten voor de visueel weergegeven. Het gaat dan om de volgende routes:

- a-b-i (incl c);
- a-c-d-i;
- a-c-e-g;
- a-c-e-h;
- a-c-d1-f-g;
- a-c-d1-f-h;

In de sheet hierna zijn deze varianten gewogen op de volgende criteria:

- Aantal woningen langs de route
- Aantal km's nieuwe infrastructuur
- Aantal nieuwe doorsnijdingen
- Aantal km's door stiltegebied

### Afweging voor gemeente/waterschap

De uiteindelijke keuze voor gemeente/waterschap betreft vooral:

1. Een alternatief dat zo min mogelijk hinder veroorzaakt (en dus meeste steun krijgt vanuit direct betrokkenen), maar waarvoor veel nieuwe infrastructuur aangelegd moet worden (meer aantasting van het landschap en hoge kosten).
2. Een alternatief dat misschien meer recht doet aan de nut en noodzaak (verwachte verkeersdruk), veelal over bestaande infrastructuur aangelegd kan worden (minder aantasting van het landschap en lagere kosten), maar die op meer weerstand kan rekenen vanuit direct omwonenden.



### Nadere uitwerking bij voorgestelde verkeersstructuur

De voorgestelde verkeersstructuur heeft op sommige punten nog nadere uitwerking nodig. Zo zal er gekeken worden naar de nadere uitwerking van de wegencategorisering (de functies van de wegen) en daarbij een uitwerking/onderzoek van het aanpassen van het wegprofiel van de Lange Eendrachtsweg. Daarnaast is het uitwerken van de fiets- en wandelroutes belangrijk en daarbij ook veilige kruisingen, zoals van het Tiengemetepad – Lange Eendrachtsweg.

Voor het afronden van de verkeersstructuur zijn enkele zoekgebieden gedefinieerd omdat de oplossing daar niet direct duidelijk is. Met aanvullende participatie met omwonenden, gericht op die specifieke verbinding, worden deze verbindingen uitgewerkt. Hetzelfde geldt voor de zoekgebieden voor verkeersbelemmerende maatregelen (pagina 21) ook hiervoor geldt dat met aanvullende participatie wordt gekeken hoe verkeer op deze specifieke locaties geweerd kan worden.

### Zoekgebieden afronden verbinding

- Aansluiting Vaartweg - Molendijk - Steegjesdijk
- Verbinding zuidkant Goudswaard naar Lange Eendrachtsweg
- Aansluiting Lange Eendrachtsweg – Zwartsluisje - Hogeweg

### Zoekgebieden verkeersbelemmerende maatregelen:

#### *Zwartsluisje – Sluisjesdijk:*

- Maatregelen gericht op tegengaan doorgaand (zwaar) verkeer
- Maatregelen gericht op verlagen snelheid verkeer en verbeteren veiligheid van fietsers
- Verbeteren routing / bewegwijzering vrachtverkeer

#### *Goudswaard:*

- Maatregelen gericht op weren doorgaand (sluip-) verkeer binnen de bebouwde kom
- Maatregelen gericht op verbeteren fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid op Molendijk
- Verbeteren route Achterweg

# 6. VOORSTEL VOOR HET VERVOLG

*Apptm*

## Vervolgproces

Voorgesteld wordt om de colleges van de gemeente Hoeksche Waard en het waterschap Hollandse Delta richtinggevende uitspraken te laten nemen over de voorgestelde verkeersstructuur (figuur pagina 21) en de nadere uitwerking ervan (pagina 22). De nadere uitwerking gaat gepaard met gerichte participatie met de direct omwonenden en andere stakeholders. Het resultaat van de nadere uitwerkingen is een aanpak, een pakket van maatregelen en een bijbehorend uitvoeringsprogramma. Na dit proces kan definitieve besluitvorming plaatsvinden door gemeente en waterschap over deze aanpak en het bijbehorende uitvoeringsprogramma voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur van de Hoeksche Waard.

## Randvoorwaarden en uitgangspunten voor het vervolg

- Herontwikkeling van de Leenheerenpolder is uitgangspunt;
- Het uitplaatsen van bedrijven in het gebied is voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur van Hoeksche Waard niet aan de orde;
- Slopen/amoveren van woningen in het gebied is voor het verbeteren westelijke verkeersstructuur van Hoeksche Waard niet aan de orde;
- De bestaande verkaveling wordt zoveel mogelijk gevolgd;
- Doorsnijdingen van bestaande landschappen wordt zoveel als mogelijk voorkomen;
- Conflicten tussen fietsverkeer en zwaar vracht- en landbouwverkeer worden zoveel mogelijk beperkt door o.a. duidelijke solitaire fietsroutes of vrijliggende fietspaden.

## Vervolgstappen

1. **Richtinggevende uitspraken verkeersstructuur en vervolgproces**
2. **Uitwerking verkeersstructuur inclusief gerichte participatie met de omgeving (Q1/2)**
3. **Opstellen aanpak met maatregelen en uitvoeringsprogramma (Q2/3)**
4. **Besluitvorming verbeteren westelijke verkeersstructuur van de Hoeksche Waard (Q3/4)**

### Voorstel gerichte participatie vijf zoekgebieden

Om te borgen dat er een zorgvuldig en gedegen participatieproces plaatsvindt is een aantal basisprincipes van belang.

1. Alle relevante stakeholders tijdig betrekken en informeren
2. Er is een bestuurlijk (politiek en ambtelijk) besluit t.a.v. het participatieproces
3. De wensen en belangen van alle stakeholders (inclusief beslissers) worden inzichtelijk gemaakt en erkend
4. Stakeholders beschikken over voldoende informatie om een betekenisvolle bijdrage te kunnen leveren
5. Stakeholders krijgen te horen op welke manier hun inbreng is gewogen of heeft doorgewerkt

Aanvullend op de hierboven omschreven succesfactoren neemt het gerichte participatieproces tevens eerder opgedane lessen in omgevingsparticipatie mee. Zo wordt gerichte participatie niet gezien als het toetsen van concept-ontwerpen bij bewoners en bedrijven, maar biedt het wezenlijke beïnvloedingsruimte voor de stakeholders, zonder valse verwachtingen te wekken ten aanzien van de uiteindelijke besluitvorming of de realisatie van specifieke onderdelen. Open zijn en ook de realiteit communiceren waar het gaat om maatregelen die afvallen, is de basis voor een zorgvuldig participatieproces. Tenslotte is bestuurlijke verantwoordelijkheid in het hele participatietraject noodzakelijk om de koppeling te borgen tussen de geluiden uit de omgeving en de politiek-bestuurlijke besluitvorming.

## Participatieniveau

Er worden vier participatieniveaus gehanteerd om te duiden welke positie een stakeholder inneemt. Deze vier niveaus zijn: beslissen, meewerken, meedenken en informeren. Op hoofdlijnen is met de volgende vragen het onderscheid tussen de niveaus te duiden: is het een omgevingspartij die onderdeel uitmaakt van het besluitvormingsproces (beslissen), zoals de opdracht-gevende partijen? Of is het een partij die weliswaar op de hoogte moet worden gehouden van de ontwikkelingen vanwege betrokkenheid als omwonende, maar verder niet actief deelneemt aan het proces (informeren)? Tussen deze beide niveaus zitten nog de partijen die meedenken of meewerken, zoals betrokken bewoners en bedrijven die actief meedenken en input leveren voor het proces. Bijgaand figuur is een schematische weergave van de vier niveaus.





## Participatieaanpak

Voorgesteld wordt om bij de uitwerking van de verkeersstructuur de volgende participatieaanpak te hanteren:

**Beslissen:** Op het niveau beslissen bevindt zich de colleges van de gemeente Hoeksche Waard en waterschap Hollandse Delta, de gemeenteraad van de gemeente Hoeksche Waard en de Verenigde Vergadering van waterschap Hollandse Delta. Zij nemen op basis van objectieve beslisinformatie, aangevuld met een advies van de projectorganisatie, een besluit over de verkeersstructuur Hoeksche Waard zuidwest.

**Meewerken:** Stakeholders die zich op het niveau meewerken bevinden hebben een actieve rol in het participatieproces. Zij denken mee en zijn degene die de projectorganisatie adviseren. Hiervoor wordt voor de drie zoekgebieden 'afronden van de verbinding' werkgroepen georganiseerd. Direct gehinderden en betrokkenen in en nabij de zoekgebieden worden hiervoor uitgenodigd.

**Meedenken:** Stakeholders op dit niveau in het proces worden actief benaderd om hun input te leveren en in die zin mee te denken. Voor de twee zoekgebieden 'verkeersbelemmerende maatregelen' worden door de projectorganisatie oplossingsrichtingen en maatregelen uitgewerkt. Deze worden daarna aan de direct gehinderden en betrokkenen in en nabij de zoekgebieden voorgelegd.

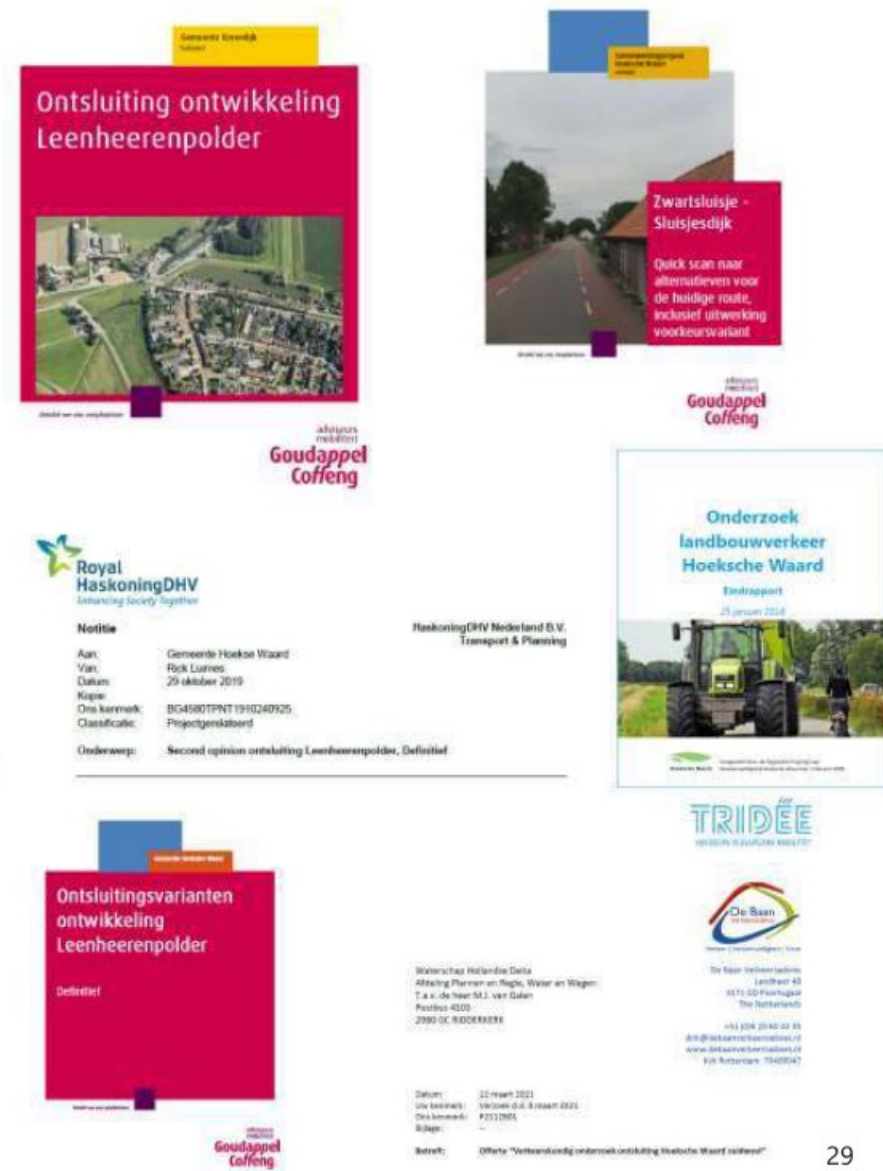
**Informereren:** Het informeren van betrokkenen dient zo volledig en transparant mogelijk te worden gedaan. Natuurlijk zijn er momenten dat nog niet alle tussenresultaten gedeeld kunnen worden. Het streven is echter om, conform de eerdere participatie, betrokken stakeholders op regelmatige basis een update te geven over de stand van zaken.

# BIJLAGEN

*Apptu*

## Bijlage 1: Onderzoeksrapporten en beleidsdocumenten

- Nota Verkeersafwikkeling Landbouw- en Vrachtverkeer; Gemeente Eemmond (2006)
- Agrokatalysator Hoeksche Waard; Buck (2014)
- Vrachtverkeer Sluisjesdijk; XTNT (2016)
- Ontsluiting natuurontwikkeling Leenheerenpolder; Goudappel Coffeng (2017)
- Gebiedsvisie Leenheerenpolder; SOHW (2017)
- Quicksan Zwartsluisje - Sluisjesdijk; Goudappel Coffeng (2018)
- Onderzoek landbouwverkeer Hoeksche Waard; Tridée (2018)
- Fietsplan Hoeksche Waard 2018 -2026; Tridée (2018)
- Mobiliteitsagenda Hoeksche Waard; PZH/SHW (2018)
- Ontsluiting ontwikkeling Leenheerenpolder Update uitgangspunten 2019; Goudappel Coffeng (2019)
- Second opinion ontsluiting Leenheerenpolder; Royal HaskoningDHV (2019)
- Tracéverkenning fietsverbinding Piershil-Goudswaard F561; waterschap Hollandsche Delta (2020)
- Omgevingsvisie Hoeksche Waard; Gemeente Hoeksche Waard (2019)
- Programmaplan Mobiliteit; Gemeente Hoeksche Waard (2020)
- Ontsluitingsvarianten ontwikkeling Leenheerenpolder; Goudappel Coffeng (2020)
- Verkeersstudie Hoeksche Waard zuidwest; De Baan Verkeersadvies (2021)





# Nederland mooier maken

APPM werkt aan een mooier Nederland. We streven naar een leefbare, bereikbare, klimaatbestendige, waterrijke en duurzame samenleving.

*APPM*

2

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 3 februari 2022 12:37  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: Verslag overleg Kernteam Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest 31 januari 2022  
**Bijlagen:** Overleg Kernteam Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest 1 februari 2022 def..docx

Excuus, ik bedoel ons overleg van dinsdag 1 februari 2022!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
projectondersteuner Ruimtelijke Ontwikkeling



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



 [www.gemeentehw.nl](http://www.gemeentehw.nl)



---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 3 februari 2022 12:22  
**Aan:** [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Onderwerp:** Verslag overleg Kernteam Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest 31 januari 2022

Hallo allemaal,

In de bijlage treffen jullie het verslag aan van ons overleg van maandag 31 januari 2022.

Groet,

[REDACTED]



Postbus 2003

3260 EA Oud-Beijerland



 [www.gemeentehw.nl](http://www.gemeentehw.nl)



## Overleg Kernteam 'Ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest'

Datum: 1 februari 2022

Aanwezig:

[Redacted list of attendees]

We bespreken de resultaten van de gehouden gesprekken op maandagavond 24 januari 2022. De grondeigenaren/boeren willen meedenken, maar geven aan dat ze hier ook moeten werken. Bewoners [Redacted] hebben zelf een plan aangedragen. Bewoners [Redacted] voelen zich overvallen; de ontsluiting loopt ineens bij hun langs. Ze zijn het niet eens met de gele route.  
Conclusie: helaas geen eensluidend standpunt.

Het concept eindadvies is inmiddels door APPM opgesteld.

Als we een geschikte oplossing willen vinden waarin het overgrote deel zich kan vinden, dan houden we ons niet meer aan de voorwaarden/uitgangspunten die er vooraf zijn gesteld. We stellen voor om het bestuur te laten beslissen. We leggen aan de Raad een aantal voorstellen voor. We willen dit in de Raad inbrengen net voor of net na de zomervakantie. Dit moet haalbaar zijn. (actie [Redacted])

5.2 1

[Redacted text]

[Redacted] bij de bestuurders moeten polsen of we (enkele) uitgangspunten mogen loslaten.

Deze vraag leggen we op tafel in het bestuurlijk overleg op 24 februari. (actie [Redacted]) Aan de hand van de dan opgehaalde uitspraak kunnen we varianten verder uitwerken.

Voor de totale ontsluiting van het zuidwesten van de Hoeksche Waard staat bij de gemeente een bedrag gereserveerd (€ 7,7 miljoen). Als we varianten aan de raad voorleggen, dan moeten we een aantal varianten doorrekenen. Op basis van de kostenraming zullen er waarschijnlijk al varianten afvallen omdat deze te duur zullen zijn.



We leggen de link met de Korteweg. Daar hebben we ook eerst een aantal varianten voorgelegd.

Bij de keuze van een variant speelt het volgende dus mee:

- De uitgangspunten
- De kostenraming
- Het oplossend vermogen van de variant (welke doelen bereiken we ermee)

5.2.1

We ontkomen er echter niet aan om varianten voor te leggen waar bewoners niet gelukkig mee zijn. Het is aan de raad om te prioriteren in de verschillende criteria; wat weegt het zwaarst.

Wat vinden de verkeersdeskundigen de beste oplossing verkeerskundig gezien?

5.2.1

Van het bestuurlijk overleg wordt verwacht dat we meer richting krijgen van de bestuurders. We moeten daarvoor wel een kostenraming aanleveren. Op basis van de ervaring met de Korteweg moeten we een kostenraming kunnen opstellen. Via de rentmeesters van het WSHD kunnen we een inschatting van de aankoopkosten van de grond ontvangen. (actie ██████████)

Er wordt afgesproken:

██████████ en ██████████ werken een aantal varianten verder uit.

██████████ y en/of ██████████ en ██████████ sluiten bij dit overleg aan.

Aan de hand van het excelbestand van de Korteweg stellen een kostenraming op.

(actie ██████████)

Het totale budget is € 7,7 miljoen. Dit is voor de totale ontsluiting Hoeksche Waard Zuidwest, dus ook voor de aanpassing van de Korteweg. Naast de oplossing van de blauwe ovaal, hebben we ook nog te maken met een aantal andere knelpunten. Dit totaal moet binnen het budget passen.

5.2.1

Hiervoor zijn nog geen ontwerpen gemaakt. Gesprekken met omwonenden en grondeigenaren moeten nog plaatsvinden.

██████████ wil graag de omgeving periodiek gaan informeren over de gang van zaken van dit proces.

██████████ geeft aan dat er in principe geen papieren nieuwsbrieven meer worden verstuurd.

De nieuwsbrieven worden voortaan digitaal verspreid. ██████████ en ██████████ hebben hierover overleg.

(actie ██████████)

■■■■ vraagt aan ■■■■ en ■■■■ of er al meer beeld is over de fietsroutes. De provincie is op het moment bezig met het provinciale fietspad. Hierover is nog geen besluitvorming. Voor het ontsluitingsgebied heeft dit geen consequenties. De netwerken bijten elkaar niet.