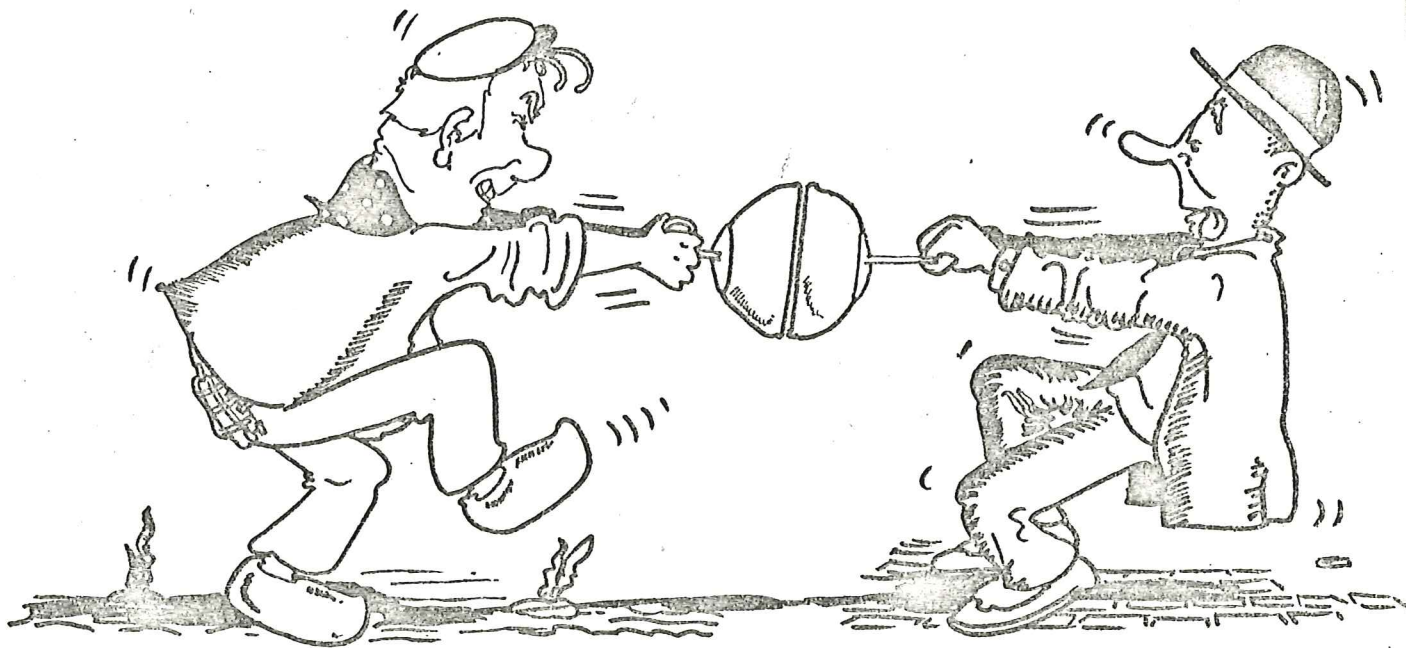


" 's GRAVENDEEL,
tussen Drechtstad en
Hoeksche Waard
gemeente "



afstudeerskriptie
Jacques de Rijck

juni 1980

Voorwoord

Ter afsluiting van de afstudeerfase van de studie tot civiel planoloog, aan de Technische Hogeschool te Delft, heb ik me beziggehouden met een onderzoek, waarbij de vraag wordt gesteld of de gemeente 's Gravendeel nu een Drechtstad is of een gemeente in de landelijke Hoeksche Waard.

Een onderzoek naar een situatie, waarbij de begrenzing tussen landelijk en stedelijk gebied ter discussie staat, die in een druk bebouwd land als Nederland vaker zal voorkomen. Het op papier duidelijk maken welke maatstaven daarvoor aan te leggen zijn bleek niet altijd even eenvoudig.

Dankzij de steun van mijn begeleider in deze skriptie, Peter van Eck, ben ik erin geslaagd de "rode draad" in mijn werk te blijven volgen.

Voor de informatieverschaffing kon ik steeds terecht bij het sekretariaat van de PRRO van Zuid Holland.

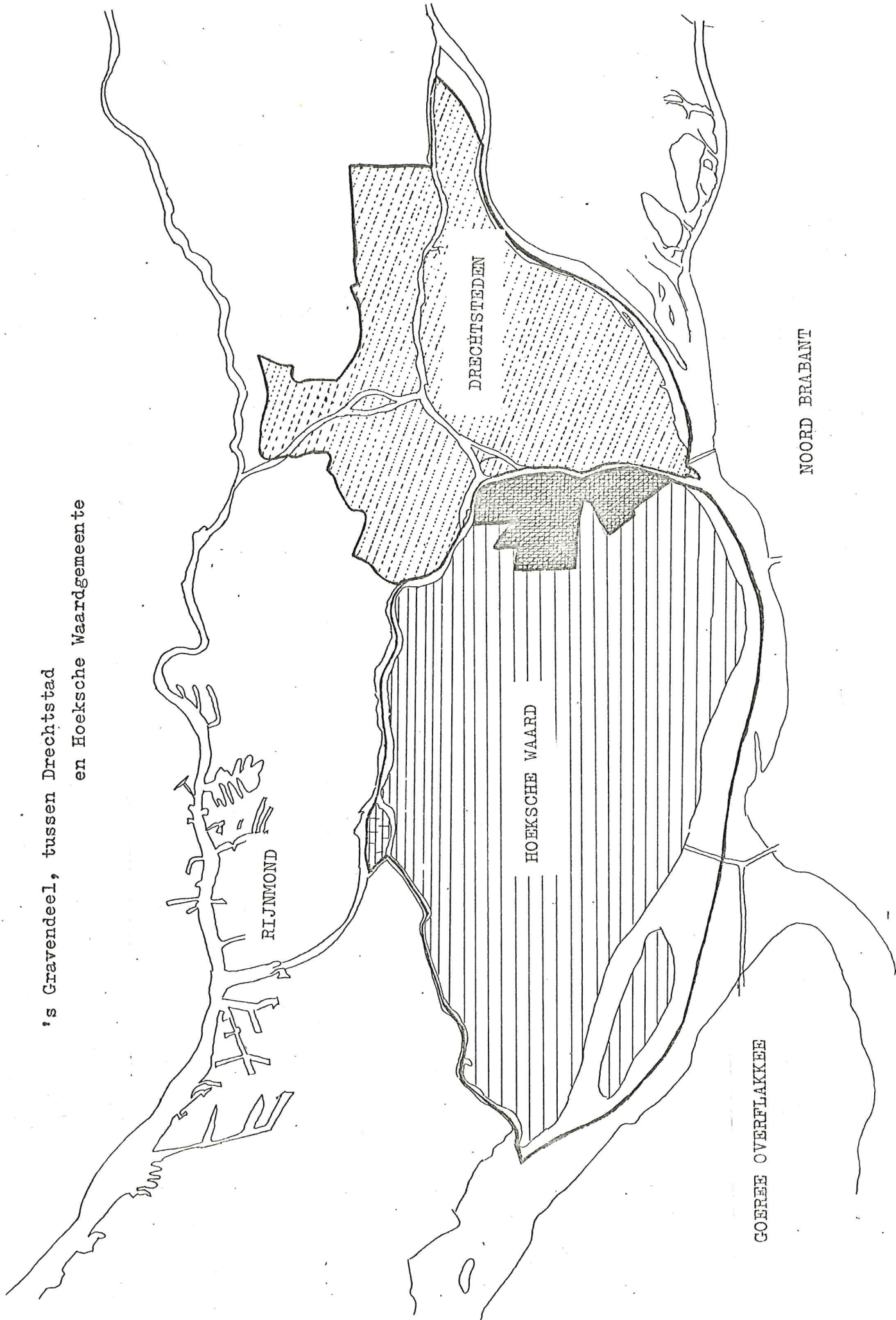
Vooraf in de beginfase ondervond ik bij de PRRO, hulp van Roelof Klem, bij het opzetten van mijn afstudeerwerk.

Jacques de Rijck

Delft, juni 1980

VII	Werkgelegenheid	83
	1. arbeidsplaatsen in de Drechtsteden	84
	2. pendelen	86
	3. bedrijfsterreinen	91
VIII	Verkeer en vervoer	94
	1. hoofdwegenstructuur	96
	2. knelpunten	97
	3. verwachtingen	101
IX	Konklusie ten aanzien van de oriëntatie op Dordrecht of Rotterdam	104
Deel C X	Hoeksche Waard - landelijk gebied	106
	1. inleiding	108
	2. huidige situatie	109
	3. gemeentelijke herindeling	114
XI	Hoeksche Waard tot de 90-er jaren, zonder verdere suburbanisatie	117
XII	Hoeksche Waard tot de 90-er jaren, onder invloed van verstedelijking	123
XIII	Konklusies ten aanzien van de Hoeksche Waard	126
Deel D XIV	Konfrontatie konklusies ten aanzien van de Hoeksche Waard - landelijk gebied en de Oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht	128
	Geraadpleegde werken	132
	Enkele termen en begrippen	134
	Bijlage I	138
	Bijlage II	143
	Bijlage III	147
	Bijlage IV	149
	Bijlage V	155
	Bijlagen VI en VII	163

's Gravendeel, tussen Drechtstad
en Hoeksche Waardgemeente



NOORD BRABANT

GOEREE OVERFLAKKEE

D E E L A

's Gravendeel tussen Drechtstad
en Hoeksche Waard gemeente of
tussen stedelijk en landelijk gebied

Deel A 's Gravendeel tussen Drechtstad en Hoeksche Waard-
gemeente of tussen stedelijk en landelijk gebied.

I Inleiding

Een belangrijk onderdeel van de studie civiele planologie is de periode van praktisch werken, een periode waarin je gekonfronteerd kunt worden met de praktijk van de civiel planoloog. Mijn praktisch werken verrichtte ik gedurende een stageperiode van zes maanden bij de provinciale raad voor de ruimtelijke ordening van Zuid Holland. Daar was ik betrokken bij de inspraakprocedure voor de partiële streekplanherziening van Zuid Holland Zuid en wel voor het deel de Drechtsteden. Gedeputeerde Staten van Zuid Holland gaven in maart 1978, de nota alternatieven en varianten voor de Drechtsteden uit, waarin ze o.a. 's Gravendeel ekstra bouwmogelijkheden toedachten. Bij het mede opstellen van een brochure ten behoeve van de inspraak op die nota, kwam ik tot de vraag waarom juist 's Gravendeel uit moest breiden. Gedeputeerde Staten stelden dat uitbreiding van 's Gravendeel voor Dordrecht een versterking zou geven voor wat betreft de streekcentrumfunctie (zie: enkele termen en begrippen, pag.). Bovendien hanteerden zij de doelstelling dat aaneengesloten landelijke (agrarische) gebieden moesten worden behouden. Zo'n aaneengesloten landelijk gebied is de Hoeksche Waard. Daarom kwam ik tot de veronderstelling dat 's Gravendeel eigenlijk niet tot het stedelijk gebied kon worden gerekend, omdat 's Gravendeel ligt in de Hoeksche Waard. En dat het daarom vreemd was dat 's Gravendeel betrokken was bij de Drechtsteden, die ekstra bevolkingsopvang en dus ekstra woningbouw moesten realiseren.

Tijdens de inspraakperiode werd mij duidelijk dat ook Hoeksche Waarders lang niet altijd positief reageerden op de uitbreidingsplannen van 's Gravendeel, ook al was het dan voor het "goede doel": de bevolking van Zuid Holland in de eigen provincie te houden.

Hoewel in de twee jaren die verlopen zijn, tussen het uitbrengen van de nota alternatieven en varianten voor de Drechtsteden

en deze skriptie, de plannen voor grote ekstra uitbreiding van 's Gravendeel zijn verminderd, blijft de hele ontwikkeling van 's Gravendeel toch gericht op het wel en wee van de stedelijke agglomeratie Drechtsteden. 's Gravendeel echter ligt in de Hoeksche Waard, dat te beschouwen is als onderdeel van het Midden Delta gebied, welk gebied een erkend open landelijk gebied is.

Zo is te zien dat het hier een situatie betreft op de rand van het landelijk en stedelijk gebied.

Omdat de visie van de rijksoverheid op stedelijke en landelijke gebieden van groot belang is in deze hele problematiek rondom 's Gravendeel, is die visie opgenomen in een inleidend hoofdstuk, hoofdstuk II, stedelijk en landelijk gebied, en niet als bijvoorbeeld een bijlage toegevoegd.

Het onderzoeksprobleem zoals zich dat toespitst op de 's Gravendeelse situatie komt aan de orde in hoofdstuk III, stedelijk in landelijk gebied. Hiermee wordt meteen aangeduid dat het gaat over stedelijke beïnvloeding van het landelijk gebied.

's Gravendeel, opgenomen in het streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening, heeft zich (graag) bereid verklaard, om zich in te spannen voor de extra bouwplannen, die nodig zijn om de bevolkingsoverloop vanuit het Rijnmondgebied, op te vangen. De provinciale overheid stelt daarbij dat uitbreiding van 's Gravendeel een vergroting van de zgn. streekcentrum-functie van Dordrecht zal betekenen. Hoe die streekcentrum-functie nu is en hoe sterk de band van 's Gravendeel met Dordrecht is, zal in hoofdstuk III ter discussie worden gesteld. Het onderzoek naar de relatie van 's Gravendeel met de Drechtsteden en met Dordrecht in het bijzonder, zal een groot deel van deze skriptie in beslag nemen. (deel B).

Deel C zal gewijd zijn aan het landelijk gebied de Hoeksche Waard. Met in het achterhoofd de doelstelling van de provincie, dat grote aaneengesloten landbouwgebieden gespaard moeten worden, zal gekeken worden naar de invloed van een extra uitbreiding van 's Gravendeel op het landelijk gebied de Hoeksche Waard. De geïsoleerde positie van 's Gravendeel als Drechtstad in de Hoeksche Waard zal het antisuburbanisatie-beleid van de

provincie, wellicht geweld aandoen. Hierover meer in hoofdstuk XI.

Ten slotte zal in deel D gepoogd worden een voorzichtige konklusie te trekken of een aanbeveling te doen met betrekking tot het Drechtstad-zijn van 's Gravendeel. Hoewel de benaming Drechtstad voor 's Gravendeel in eerste instantie slechts met de bestuurlijke situatie te maken heeft, wordt deze term toch ook zeer vaak gebruikt bij andere niet-bestuurlijke situaties. Zoals de heer Valster als voorzitter van de streekcommissie Drechtsteden reeds schreef in het inspraakrapport Drechtstedelingen aan het woord II, "Het Drechtstedeling zijn of het Drechtstedeling voelen lijkt vooralsnog te moeten worden toegespitst op het aankweken van een Drechtsteden-mentaliteit." In hoeverre 's Gravendeel dat Drechtstadgevoel bezit zal blijken uit de relatie tussen 's Gravendeel en de (nu nog?) andere Drechtsteden.

II Stedelijk en landelijk gebied

II-1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe het nationaal beleid is op het gebied van de ruimtelijke ordening. Dit zal gebeuren aan de hand van de Oriënteringsnota, de Verstedelijkingsnota en de Nota Landelijke Gebieden. Na een algemene inleiding over het nationaal beleid volgt een opsplitsing in het nationaal beleid voor stedelijk gebied en voor landelijk gebied.

In deze laatste twee paragrafen wordt verder aangegeven hoe het beleid speciaal voor de provincie Zuid Holland uitpakt.

De ruimtelijke ordening in Nederland heeft de laatste 20 jaar nogal wat veranderingen ondergaan. Bevolkingsgroei en welvaart stegen aanvankelijk zodanig dat er toenemende behoefte was aan ruimte voor wonen, recreatie, verkeer en vervoer, enz.

Was er tevoren steeds ruimte genoeg om aan deze behoefte te voldoen: in het begin van de jaren zestig begon de organisatie van de indeling van de ruimte steeds belangrijker te worden, omdat ruimteanspraken elkaar overlaptten.

Sinds 1960 verschijnen dan ook de eerste nota's over het ruimtelijk beleid op nationaal nivo:

De Eerste Nota Ruimtelijke Ordening (1960), de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966) en de Derde Nota Ruimtelijke Ordening (tussen 1973 en 1977).

Pas in de Derde Nota Ruimtelijke Ordening is de zorg voor het landelijk gebied op een even uitgebreide manier aan de orde gekomen als die voor het stedelijk gebied.

Lang heeft vooral de stedelijke ontwikkeling de meeste belangstelling van de overheden gekregen. Reden hiervoor zou kunnen zijn, dat de zgn. stedelijke gemeenten - dit zijn gemeenten met meer dan 10.000 inwoners - in de totale bevolkingsomvang een aandeel hebben van ongeveer 80%. Dit aandeel blijkt in de periode 1960-1970 gedaald te zijn van 80,3 naar 79,7%. In de periode 1970-1978 is de daling wat groter, nl. 77,6%. De groei van de bevolking vindt in die periode voor meer dan 50% plaats in de gemeenten,

die in 1970 tot de categorie van gemeenten met minder dan 10.000 inwoners behoren.

Die stedelijke ontwikkeling in Nederland in de periode 1960-1978 wordt gekenmerkt door ruimtelijke dekoncentratie van de stedelijke bevolking. Men kan in de stedelijke ontwikkeling een viertal fasen onderscheiden, t.w. urbanisatie, suburbanisatie, desurbanisatie en reurbanisatie.

In de eerste fase, die van urbanisatie, vindt er een migratiebeweging plaats, vanuit het platteland naar de stad. De steden ontwikkelen zich tot grote centrale plaatsen en in de landelijke omgeving daalt de bevolking. In de loop van de urbanisatiefase blijven de steden groeien, maar wel in afnamende mate. Aan de bevolkingsdaling in de omliggende rurale gemeenten komt echter een einde, en de tweede fase, de suburbanisatiefase, neemt een aanvang.

In deze fase is het groeitempo van de zogenaamde suburbane ringgemeenten hoger dan dat van de centrale steden, waarop ze functioneel zijn georiënteerd. De bevolking van de centrale steden trekt naar de suburbane ringgemeenten. We noemen zo'n centrale stad met de eromheen liggende ringgemeenten, een agglomeratie. De suburbanisatiefase bestaat nog steeds als de totale bevolkingsomvang van de agglomeratie niet daalt. Stel dat de natuurlijke aanwas in de centrale stad kleiner is dan het vertrekoverschot uit die stad, dan neemt de bevolkingsomvang in de centrale stad af. In de suburbanisatiefase wordt dat afnemen van bevolkingsomvang van de centrale stad gekompenseerd door groei van de ringgemeenten. Die groei bestaat uit vestigingsoverschotten en natuurlijke aanwas.

Indien de ringgemeenten de bevolkingsaanwas niet meer kunnen compenseren, dan treedt de fase van desurbanisatie op.

Dit is de fase waarin de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Hilversum zich, blijkens een onderzoek naar de stedelijke dynamiek in Nederland van het NEI (1979), op het ogenblik bevinden. Voor de toekomst wordt in dat onderzoek een mogelijke vierde fase geopperd, nl. die van reurbanisatie, waarbij de bevolking van de agglomeratie weer een lichte groei meemaakt. Deze ontwikkelingen naar fase, schijnen alle steden in de loop

der tijden door te maken.

De fasen van suburbanisatie en desurbanisatie zijn voor de meeste steden en agglomeraties, de fasen waarin ze zich nu, anno 1980, bevinden. De effecten van suburbanisatie en desurbanisatie staan centraal in het overheidsbeleid voor de ruimtelijke ordening.

Ontwikkelingen die voor de ruimtelijke structuur van Nederland van belang zijn (geweest), worden in de Oriënteringsnota, deel 1 van de Derde Nota Ruimtelijke Ordening, op een rijtje gezet:

- a. de afname van de natuurlijke aanwas van de bevolking vooral sinds 1970.
- b. toeneming van de buitenlandse migratiesaldi.
- c. als resultaat van a. en b. een afnemende jaarlijkse bevolkingsgroei.
- d. relatieve vermindering van het aantal jeugdigen, mede in samenhang met bovenstaande punten.
- e. toenemende migratiestromen van het Westen naar het Oosten en Zuiden van ons land; in het Westen gekompenseerd door buitenlandse immigratieoverschotten. (nu nog groter door gezinshereniging).
- f. verkeersmobiliteit.
- g. groter ruimtebeslag voor wonen door daling gemiddelde woningbezetting, grotere woningen, afnemende van het aantal woningen per ha.
- h. groter ruimtebeslag andere vormen van stedelijk grondgebruik. De ruimtelijke structuur zoals die nu aanwezig is, komt niet overeen met de ideeën over inrichting van de ruimte in Nederland, zoals die in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966) al waren geformuleerd.

In de Oriënteringsnota werden een aantal konstateringen gedaan, die niet in overeenstemming waren met het planologisch beleid uit de Tweede Nota R.O.. De belangrijkste waren:

- de spreiding van de bevolking over de landsdelen is niet in overeenstemming met de beleidsdoelstellingen: met name de bevolkingsgroei in het Noorden is ver achtergebleven bij de taakstelling.
- het patroon van gebundelde dekoncentratie is onvoldoende gere-

aliseerd; de groei van de bevolking is niet opgevangen in de stedelijke zones en stadsgewesten; de suburbanisatie is aanzienlijk verder doorgegaan dan voor ogen stond;

- onder invloed van de suburbanisatie is de centrale open ruimte sterk aangetast.

In die Oriënteringsnota werden vooral de beleidsinstrumenten sterk uitgebreid, omdat het instrumentarium om het beleid uit te voeren, niet toereikend was gebleken.

De delen twee en drie van de Derde Nota R.O. geven de beleidslijnen van de overheid voor de lange termijn voor het stedelijk gebied en voor het landelijkgebied.

Hoe is dat beleid dan voor de komende tien à twintig jaar?

Ik beschouw daarvoor eerst de zogenaamde Verstedelijkingsnota.

II-2 Stedelijk gebied

Deze Verstedelijkingsnota behandelt de spreiding, de verstedelijking en de daarmee samenhangende mobiliteit.

Het inrichtings- en spreidingsbeleid is in algemene lijnen gericht op:

- het voorkomen van kongestie en onevenwichtige stedelijke opbouw, met name in de sterk verstedelijkte gebieden.
- de bescherming van openheid, van ekologische en maatschappelijke waarden en van hoogwaardige landbouwgronden, met name in de grote open ruimten tussen de stedelijke zones.
- het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van de sociaal-ekonomische ontwikkeling, met name in gebieden, waar de ekonomische groeikracht op langere termijn niet voldoende sterk is, om een gewenste stedelijke ontwikkeling te kunnen steunen.
- het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van het regionale voorzieningennivo.
- het verminderen van de groei van de mobiliteit, ook tussen de stadsgewesten en de landsdelen onderling, alsmede het beïnvloeden van de wijze van verplaatsen en ter beperking van daaruit voortkomende hinder.

- de bescherming van openheid, van ekologISChe en maatschappelijke waarden en van hoogwaardige landbouwgronden, met name in de grote open ruimten tussen de stedelijke zones.
- het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van de sociaal-ekonomISChe ontwikkeling, met name in gebieden waar de ekonomISChe groeiKracht op langere termijn niet voldoende sterk is om een gewenste stedelijke ontwikkeling te kunnen steunen.
- het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van het regionale voorzieningennivo.
- het verminderen van de groei van de mobiliteit, ook tussen de stadsgewesten en de landsdelen onderling, alsmede het beïnvloeden van de wijze van verplaatsen en ter beperking van daaruit voortkomende hinder.

Deze algemene beleidslijnen worden in deel 2 e (tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde pkb) van de Verstedelijkingsnota gevolgd door algemene lijnen van stedelijk inrichtingsbeleid. Deze algemene lijnen monden uit in de taakstellingen van het spreidingsbeleid en in mogelijke instrumenten, waarmee de beleidslijnen verwezenlijkt dienen te worden.

Het stedelijk inrichtingsbeleid houdt zich vooral bezig met herstel, behoud en verbetering van woon- en leefklimaat in de stedelijke gebieden en zo groot mogelijke beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden en vergroting van de keuzevrijheid bij het wonen.

Voor al de laatste twee beleidslijnen zullen heel vaak niet in elkaars verlengde liggen. Immers vergroting van woonkeuzevrijheid is vaak strijdig met het tegengaan van suburbanisatie door bijvoorbeeld strenge voorwaarden voor uitbreidingsmogelijkheden van in landelijk gebied liggende gemeenten.

Verbetering van woon- en leefklimaat tracht men te bereiken door de nadruk te leggen op versterking van de woonfunctie. De regering wil inspraak en participatie van de meest betrokkenen tot hun recht laten komen bij planning en uitvoering van bouwplannen.

Verder verbetering door bevordering van voorzieningen in de verzorgende sfeer, onder meer voor onderwijs en recreatie en behoud van distributieve voorzieningen.

Deze algemene beleidslijnen worden in deel 2e (tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde pkb) van de Verstedelijkingsnota, gevolgd door algemene lijnen van stedelijk inrichtingsbeleid. Deze algemene lijnen monden uit in de taakstellingen van het spreidingsbeleid en in mogelijke instrumenten, waarmee de beleidslijnen verwezenlijkt dienen te worden.

Het stedelijk inrichtingsbeleid houdt zich vooral bezig met herstel, behoud en verbetering van woon- en leefklimaat in de stedelijke gebieden en zo groot mogelijke beperking van de bevolkingsoverloop uit de steden en vergroting van de keuzevrijheid bij het wonen.

Vooraf de laatste twee beleidslijnen zullen heel vaak niet in elkaars verlengde liggen. Immers vergroting van woonkeuzevrijheid is vaak strijdig met het tegengaan van suburbanisatie door bijvoorbeeld strenge voorwaarden voor uitbreidingsmogelijkheden van in landelijk gebied liggende gemeenten.

Verbetering van woon- en leefklimaat tracht men te bereiken door de nadruk te leggen op versterking van de woonfunctie. De regering wil inspraak en participatie van de meest betrokkenen tot hun recht laten komen bij planning en uitvoering van bouwplannen.

Verder verbetering door bevordering van voorzieningen in de verzorgende sfeer, onder meer voor onderwijs en recreatie en behoud van distributieve voorzieningen.

De bevolkingsoverloop uit de steden wil de regering beperken door bijzondere aandacht te besteden aan vermindering van woningtekort in de stadsgewesten. Die vermindering moet gerealiseerd worden door verdichting van stedelijk gebied en woningbouw op terreinen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben en door woningverlies door stadsvernieuwingsactiviteiten te beperken.

De bevolkingsoverloop tracht men ook te verminderen door verbetering van het woonmilieu in de stadsgewesten door herstel, behoud en verbetering van woonfunctie, in bestaande stedelijke gebieden en door ontwikkeling van nieuwe woongebieden met een wervend woonmilieu. Kenmerken voor zo'n wervend woonmilieu zijn: niet te groot van opzet, gevarieerde dichtheden, in een niet te

snel tempo gebouwd en verantwoord vanuit milieuhygiënisch en rekreatief oogpunt.

Het spreidingsbeleid is gericht op handhaving van de huidige geleidelijke bevolkingsgroei in het Noorden van ons land en versterking van de bevolkingsgroei in Centraal Groningen en het Eemsmondgebied. Bovendien aanzienlijke vermindering van de verhuisstromen uit Noord en Zuid Holland en aanzienlijke vermindering van de te verwachten bevolkingsgroei in Noord Brabant en Gelderland. Deze laatste twee provincies hebben in de loop der jaren een enorme toeloop gehad vanuit de Randstad. Door deze beleidslijnen wordt gepoogd om de bevolkingsontwikkeling voor 1980-1990 te beïnvloeden.

Om een indruk te geven van de orde van grootte waarin bij deze beleidslijnen moet worden gedacht, is in onderstaande tabel, een kwantificering voor 1990 gegeven.

	bevolkingsontwikkeling 1980-1990 (x 1000)			
	1980	1990		
	volgens prognose	volgens prognose	voor ogen staande wijziging	na wijziging
Noord Holland	2279	2260	+ 70	2330
Zuid Holland	3031	3008	+106	3114
Noord Brabant	2088	2404	- 91	2313
Gelderland	1773	2011	- 85	1926

Volgens deze prognose wordt duw ook voor Noord en Zuid Holland gerekend met een bevolkingsgroei.

Als een van de maatregelen om ruimtegebruik in banen te leiden, heeft de regering een speciale status gekreëerd voor een aantal gemeenten, namelijk die van groeistad en die van groeikern. Onder groeikern wordt verstaan een kern, die een stedelijke groei moet doormaken vooral ten behoeve van een nabij gelegen (grotere) stad, indien deze groei exceptioneel groot is in vergelijking met de omvang van de kern zelf. Voor aanwijzing als groeikern is nodig dat de doelstellingen leiden tot groei van minimaal 6.000 woningen in 10 jaar.

Onder een groeistad wordt een stad verstaan, die een stedelijke

groei moet doormaken, die sterker is dan uit de behoefte van de eigen streek voortkomt.

Aanleiding tot aanwijzing is meestal een combinatie van de volgende reeds eerder genoemde doelstellingen:

- het bevorderen van een evenwichtige stadsgewestelijke structuur.
- het tegengaan van suburbanisatie.
- het verminderen van regionale achterstanden en ongelijkheden op het gebied van sociaal economische ontwikkeling of van het regionale voorzieningennivo.
- het beperken van de groei van de mobiliteit.

Voor aanwijzing als groeistad is nodig, dat de doelstellingen leiden tot een groei van minimaal 10.000 woningen in 10 jaar. De groei zal uit de taakstellingen van het rijk moeten voortvloeien. De instrumenten die de taak groeistad of groeikern moeten verwezenlijken zijn:

- grensverruiming
- bestuurlijke (re)organisatie
- bevordering werkgelegenheid (m.b.v. WIR, lokatiesubsidie, SIR)
- welzijnsvoorzieningen (financiële hulp in het kader van het Bijzonder Regionaal Welzijnsbeleid)
- subsidies bij verkeer- en vervoersinfrastructuraanleg, bij voorbereidingskosten van een structuurplan en eventueel bij onderwijstekorten.

Het instrumentarium, waarmee de beleidslijnen verwezenlijkt dienen te worden, is in de Verstedelijkingsnota weer verpakt in wensen hoe het beleid gevoerd moet worden. Wensen zoals: het beleid ten aanzien van spreiding, verstedelijking en daarmee samenhangende mobiliteit wordt gevoerd door de doelstellingen ervan mede ten grondslag te leggen aan de beleidsprogramma's, de toepassing van wettelijke regelingen en het beheer van begrotingsposten, die op de ontwikkeling van spreiding, verstedelijking en mobiliteit van invloed zijn. Verder wordt het beleid gericht op het vergroten van de invloed van de bevolking, vooral de bewoners, op het tot stand brengen van bestuursorganen, die planning op stadsgewestelijke schaal voor

hun verantwoording kunnen nemen en op het stimuleren van coördinatie tussen bestuurslagen onderling, horizontaal en vertikaal. Hierbij is horizontale coördinatie bijvoorbeeld die tussen gemeenten onderling en vertikale tussen gemeente en provincie. Konkrete instrumenten, aanwijzingen of maatregelen worden niet gegeven.

Voor de provincie Zuid Holland geeft de Verstedelijkingsnota een aantal taakstellingen. De stadsvernieuwing heeft hoge prioriteit, de bevolkingsoverloop uit de steden wordt beperkt en voor uitbreiding van deze steden worden plaatsen benut, die in directe relatie staan met de stedelijke ring.

Toegesplitst op Rijnmond en de Drechtsteden betekent de taakstelling, stadsvernieuwing en nieuwe woningbouw in en aan de rand van Rotterdam, Dordrecht en de andere steden in deze stadsgewesten. In de stadsgewesten Rijnmond en de Drechtsteden moet rekening worden gehouden met de noodzaak van bouw in 1980-1990 van 42.500 à 45.000 woningen. Ongeveer 41.000 woningen worden reeds in bestaande plannen gedekt.

Een raming van die plannen is:

Rotterdam 9.000 woningen

Rijnmond Noord Oost 16.600 won.

Spijkenisse 6.000 won.

Ridderkerk, Zwijndrecht, H.I.Ambacht 4.000 won.

Dordrecht, 's Gravendeel 5.500 won.

Papendrecht, Sliedrecht 1.000 won.

De regeringsbeslissing op de verstedelijkingsnota noemt dan realisering van de volgende plannen essentieel, d.w.z onontbeerlijk voor het halen van de doelstelling om overloop naar andere provincies tegen te gaan:

-Dordrecht en 's Gravendeel 6.000 à 10.000 woningen met nogt uitbreidingsmogelijkheden na 1990.

-Spijkenisse met 11.000 woningen

-Rijnmond NoordOost met ca. 15.000 woningen

Reken daarbij de 9.000 woningen in Rotterdam voor nieuwe woongebieden en de woningbehoefte voor het Rijnmond en Drechtsteden-gebied wordt geheel gevuld.

In het ruimtelijk beeld van stedelijk Nederland op de lange termijn, streeft de regering naar een onderlinge afstemming van woon- en werkgelegenheid per stad of stadsgewest. De stadsgewestelijke ontwikkeling wordt gebaseerd op mogelijkheden voor stedelijk of stadsgewestelijk openbaar vervoer. De grootte van de stadsgewesten wordt bepaald door een reikwijdte van maximaal 25 minuten van woning tot centrum, inclusief vortransport (voor de vier grote steden Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht 35 minuten). Zo komt de regering voor Zuid Holland aan de stadsgewesten Rotterdam, Dordrecht, Den Haag en Leiden. Verder past in het ruimtelijk beeld een realisering van een "groenstructuur". Voor Zuid Holland zijn dat de bufferzones Midden Delfland en Den Haag-Leiden.

II-3 Landelijk gebied

Naast de zogenaamde structuurschets voor de Verstedelijking, deel 2 van de Derde Nota Ruimtelijke Ordening, verscheen in 1977 deel 3 van die Nota, de structuurschets voor de landelijke gebieden (de zogenaamde nota Landelijke Gebieden). Eigenlijk is het de eerste keer dat de regering aan de landelijke gebieden in deze mate aandacht besteedt. Tot nu toe was de aandacht in de verschillende nota's daarvoor veel te gering: er werd in algemene termen over gesproken en veelal werd het landelijk gebied gezien als een komplement van het stedelijk gebied. De problematiek van de landelijke gebieden verschilt, aldus de nota van aard van die van de stedelijke gebieden. De ruimtelijke problematiek van de landelijke gebieden wordt vooral bepaald door de invloed van de verstedelijking, de leefomstandigheden op het platteland, de land- en bosbouw, het natuurlijk milieu en het landschap.

Het onmiskenbaar ruimtelijk karakter wordt, aldus de nota, bepaald door uitgestrekte kultuurgronden, natuur- en recreatiegebieden, de schaal en verscheidenheid van het landschap en de bijzondere patronen van bebouwing.

De hiervoor genoemde invloed van de verstedelijking komt vooral tot uitdrukking in het grote ruimtebeslag voor stedelijke doeleinden, de uitwaaiering van stedelijke elementen (suburbanisatie) en toeneming van het gebruik van deze gebieden.

Voor de periode 1975-1990 wordt dit ruimtebeslag geschat op ongeveer 13.000 ha per jaar; dat is een vermindering van het areaal kultuurgrond met ongeveer 10 % ten gunste van de verstedelijking.

Het toenemend ruimtebeslag van landelijk gebied is enerzijds het gevolg van het toenemend stedelijk ruimtegebruik, anderzijds van de trek uit de stad naar het landelijk gebied.

Oorzaken daarvoor zijn onder andere het teruglopen van de woonkapaciteit van de steden door de sterke daling van de gemiddelde woningbezetting en de sterk gegroeide voorkeur voor het wonen in eensgezinswoningen met enige grond erbij in kleine steden of dorpen. Ook het toenemend autobezit en gebruik speelt een belangrijke rol.

Daarnaast heeft vooral de toeneming van de verblijfs- en waterrecreatie belangrijke konsekwenties voor het landelijk gebied. De toegenomen waardering voor natuur en landschap doet ook de behoefte aan meer extensieve vormen van recreatie toenemen. De gelijksoortige uitbreiding van veel plattelandskernen, de uniforme wijze waarop het verkeer in het hele land zijn stempel drukt op de vormgeving van de wegen, de verdichting van het net van hoogspanningslijnen, al deze factoren dragen er toe bij, dat de verschillen tussen de landstreken en de verschillen tussen stad en land vervagen.

De kwaliteit van de landelijke gebieden gaat hier onmiskenbaar achteruit.

De leefomstandigheden op het platteland, worden vooral bepaald door de mate waarin voor de hele bevolking in een aanvaardbaar huisvestings- en voorzieningennivo kan worden voorzien.

De ontwikkelingen in de land- en bosbouw hebben een belangrijke invloed op de problematiek van de landelijke gebieden, omdat het grootste gedeelte van die gebieden in gebruik is voor land- en bosbouw. De landbouw heeft steeds te maken met aanspraken op grond door verstedelijking enerzijds en door natuur en

landschap anderzijds. Tenslotte wordt ook natuur en landschap bedreigd in kwaliteit en verscheidenheid door de ontwikkeling van verstedelijking en in de landbouw.

De algemene lijnen van beleid ten aanzien van de landelijke gebieden besteden aandacht aan:

- vergroting van de mogelijkheden van die groepen op het platteland en in de stad die onvoldoende over keuzevrijheid beschikken.
- de ontplooiingsmogelijkheden van diegenen die van de landbouw afhankelijk zijn.
- de leefbaarheid van de kernen.
- de recreatiebehoefte van die bevolkingsgroepen, die thans over onvoldoende mogelijkheden beschikken.
- het ontwikkelen van verscheidenheid in ruimtegebruik.
- het waarborgen en ontwikkelen van verscheidenheid, samenhang en duurzaamheid in het fysisch milieu.

(hiervoor is een zonering van de landelijke gebieden ingesteld).

Het landelijk gebied wordt ten behoeve van de uitwerking van het zoneringsbeleid ingedeeld in vier zones:

zone A: gebieden met als hoofdfunctie landbouw.

zone B: gebieden met afwisselend landbouw, natuur en andere functies in grotere ruimtelijke eenheden.

zone C: gebieden met afwisselend landbouw, natuur en andere functies in kleinere ruimtelijke eenheden.

zone D: gebieden met als hoofdfunctie natuur.

De regering dringt er bij de andere overheden op aan haar ruimtelijke plannen zo op te stellen en te hanteren, dat een passende bescherming aan de verschillende functies wordt geboden, nadat een zorgvuldige afweging van de erbij betrokken belangen heeft plaatsgevonden.

Voor de zones C en D wordt expliciet aangegeven dat stedelijke druk en intensieve vormen van recreatie worden beperkt, respectievelijk geweerd.

In een aantal gebieden is een dubbele zonering aangebracht. Deze

gebieden betreffen de gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer, de gebieden met een restriktief beleid ten aanzien van groei en spreiding van de bevolking en open ruimten.

De landelijke gebieden worden in zes landsdelen opgesplitst, nl.: het Noorden, het Westen, het Oosten, het Zuiden, het Zuidwesten en de Zuidelijke IJsselmeerpolders. Voor elk zo gevormd landsdeel wordt het ruimtelijk beleid gegeven. De strukturschets geeft zogenaamde essentiële uitspraken, waarbij de aanduiding essentiël betrekking heeft op drie categorieën uitspraken, t.w. de indeling in zones, met inbegrip van de dubbele zonering, het restriktief beleid ten aanzien van groei en spreiding van de bevolking en de bescherming van een aantal waardevolle natuurgebieden en landschappen. Konkrete begrenzing en nadere invulling van de in de nota genoemde zones worden aan de provincies en gemeenten overgelaten.

Konkrete maatregelen worden in deze nota helemaal niet gegeven. Richtlijnen voor verdere uitwerking van het beleid in plannen van provincies en gemeenten worden ook in veel mindere mate gegeven dan in de Verstedelijkingsnota (opmerking van de RARO bij de Nota Landelijke Gebieden).

Voor de provincie Zuid Holland geeft de Nota Landelijke Gebieden een aantal essentiële uitspraken.

Het ruimtelijk beleid zal zich richten naar de zonering, zoals hierboven is besproken. Dat betekent voor Zuid Holland het volgende:

- landbouw vormt de hoofdfunctie (zone A) in de Hoeksche Waard. In dit gebied komen belangrijke natuurwaarden voor in het Oude Land van Strijen.
- afwisseling van landbouw, natuur en andere functies in grotere ruimtelijke eenheden (zone B) wordt aangetroffen in het Zuid Hollands Veengebied, Voorne Putten en het Waardengebied. In deze gebieden liggen het natuurgebied Nieuwkoopse Plassen en de waardevolle landschapseenheden de Krimpenerwaard, delen van Vijfheerenlanden en de Ablasserwaard en het gebied ten oosten van de Nieuwkoopse Plassen.
- afwisseling van landbouw, natuur en andere functies in kleinere

ruimtelijke eenheden (zone C) wordt in Zuid Holland aangetroffen in het Kromme Rijngebied.

- natuur vormt de hoofdfunctie (zone D) in de duinenrij.

Rond de stadsgewesten Rotterdam, de Drechtsteden, Leiden en Den Haag liggen zogenaamde gebieden binnen stedelijke invloedssfeer. In verband met de sterke groei in de periode 1960-1975 worden beperkingen opgelegd aan de groei en de spreiding van bevolking in Voorne Putten en de Hoeksche Waard.

Vreemd genoeg wordt echter bij de uitwerking per landsdeel in de Nota Landelijke Gebieden over de Hoeksche Waard nog het volgende gezegd: In de Verstedelijkingsnota is de Hoeksche Waard niet aangewezen als open ruimte. Er is rekening gehouden met de mogelijkheid van verstedelijking van de Hoeksche Waard op de lange termijn. De Nota Landelijke Gebieden konformeert zich dus aan de Verstedelijkingsnota. Of die mogelijkheden dan ook zullen worden benut, hangt af van de ontwikkelingen elders in het Rijnmondgebied. De begrenzing van de gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer wordt bepaald door de stadsgewesten volgens de Verstedelijkingsnota en door de mogelijkheden om een verweving van stedelijke activiteiten met de functie van de landelijke gebieden rondom de stadsgewesten tot stand te brengen. In het gebied bij 's Gravendeel en bij de Rottemeren worden deze mogelijkheden, door de regering, groot geacht.

Tot slot nog even de hoofdlijnen uit dit hoofdstuk stedelijk en landelijk gebied.

In de inleiding is ingegaan op het nationaal beleid voor de ruimtelijke ordening. Toegespitst op de onderdelen stedelijk gebied en landelijk gebied heb ik me vervolgens gekoncentreerd op de provincie Zuid Holland. In deze provincie werd de nadruk gelegd op het stedelijk gebied rondom Dordrecht, het Drechtstedengebied en het landelijk gebied de Hoeksche Waard. Op de grens van dit stedelijk en landelijk gebied ligt de gemeente 's Gravendeel. In het volgende hoofdstuk wordt verder op de problematiek rondom 's Gravendeel ingegaan.

III Stedelijk in landelijk gebied

III-1 Probleembeschrijving, probleemverkenning.

Om tot een probleemstelling te komen is een probleemverkenning uitgevoerd, die hierna wordt beschreven.

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de situatie, waarin 's Gravendeel zich bevindt. Een situatie die de kenmerken van het vorig hoofdstuk, namelijk stedelijk gebied en landelijk gebied in zich draagt, en waar de problemen van suburbanisatie in landelijk gebied zich voor kunnen doen.

Om de situatie van 's Gravendeel te kunnen beoordelen zal ik de ontwikkelingen rond 's Gravendeel in het hiernavolgende schetsen.



's Gravendeel is een gemeente in Zuid Holland, enerzijds gelegen in de Hoeksche Waard, een landelijk gebied, en anderzijds behorend tot het Drechtstedengebied, een verstedelijkt gebied. Het Drechtstedengebied omvat de volgende gemeenten: Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Hendrik Ido Ambacht, Alblasserdam, Herrjansdam en 's Gravendeel. Heerjansdam wordt door het Streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening, wat later ter sprake komt, niet tot het Drechtstedengebied gerekend, door de provinciale overheid wel.

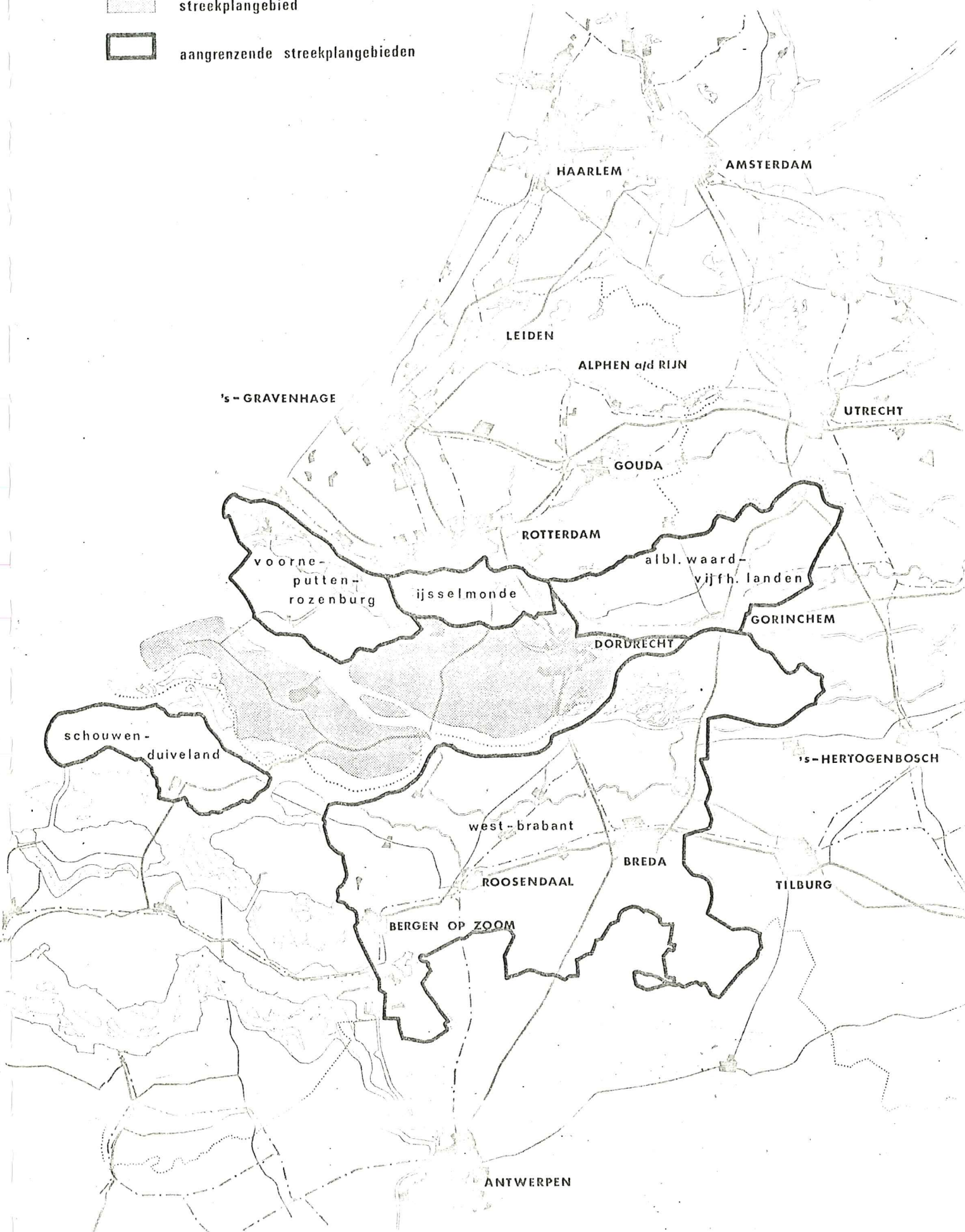
Reeds in het streekplan van Zuid Holland Zuid van 1972, wordt 's Gravendeel als onderdeel van het Drechtstedencomplex naar voor gehaald. Zie voor een overzicht van het streekplangebied van 1972 de kaart op de volgende pagina.

Dat streekplan gold voor de jaren tot 1980.

Voor de jaren 1980-1990 is de provincie met de herziening van het streekplan begonnen; echter niet met de herziening van het volledige plan. De verschillen van de werkelijke ontwikkelingen met die in het streekplan beschreven worden en de veranderde opvattingen over tal van zaken bleken vooral in het Drechtstedengebied omeen oplossing te vragen. In eerste instantie werd met nadruk gewezen op de verwezenlijking van het intergemeentelijk structuurplan voor de Drechtsteden door het streeklichaam Drecht-

OVERZICHTSKAART

-  streekplangebied
-  aangrenzende streekplangebieden



steden voor de ruimtelijke ordening.

Jarenlang werden pogingen ondernomen om tot zo'n intergemeentelijk structuurplan te komen, maar tot 1978 scheen dit ten gevolge van tegengestelde belangen van de afzonderlijke gemeenten niet tot stand te kunnen komen. Daarom heeft het provinciaal bestuur besloten tot een partiële streekplanherziening voor het Drechtstedengebied over te gaan.

De voorbereiding hiervoor zou plaatsvinden in de periode van 1976 tot 1979. Aldus kwam er in oktober 1976 de nota nr.1 uit, getiteld "introductie; knelpunten in de ruimtelijke ordening".

Het doel van deze nota was een verkennende inventarisatie van de problemen op het gebied van de ruimtelijke ordening in de Drechtsteden (zie bijlage 3). Op deze nota is onder andere gereageerd door de gemeenten in het gebied en door de bevolking van de Drechtsteden. Met behulp van deze reacties zijn die problemen en knelpunten bijgesteld en opnieuw op een rijtje gezet.

Eind 1977 was het ontwerp gereed voor de nota Alternatieven en Varianten. Deze zogenaamde nota 2a bevatte een vijftal mogelijke oplossingen voor de problemen, zoals die in de nota nr.1 werden gesignaleerd. In de nota 2a die officieel 15 maart 1978 werd gepresenteerd, gaven Gedeputeerde Staten ook hun voorkeur aan voor een van de alternatieven. Tot 1 juli 1978 kon er gereageerd worden op deze nota door gemeenten, instellingen en bevolking. Ondertussen hadden de gemeenten in het Drechtstedengebied zich toch gevonden in het Streeklichaam Drechtsteden. 18 januari 1978 hebben zij de doelstellingen voor het intergemeentelijk structuurplan voor de Drechtsteden vastgesteld. In mei zijn de delen 1a, 1b en 1c van het ontwerp-intergemeentelijk structuurplan uitgebracht.

In deel a worden de doelstellingen, uitgangspunten en knelpunten aangegeven. Deel 1b geeft de inventarisatie weer met een korte beschrijving van de recente ontwikkelingen per gemeente. In deel 1c zijn de bijlagen en kaarten verwerkt. Hierin worden onder andere richtlijnen uit de Verstedelijkingsnota gegeven over inrichting en beheer van stedelijk gebied.

Het was in 1978 de bedoeling dat indien het streeklichaam zich kon vinden in het gekozen alternatief van provinciale staten,

het streeklichaam de partiële streekplanherziening overnam. Deze partiële streekplanherziening zou dan worden voortgezet in een intergemeentelijk structuurplan.

In mei 1979 hebben provinciale staten besloten de randvoorwaarden voor het intergemeentelijk structuurplan vast te stellen en de nadere invulling daarvan over te laten aan het streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening. Bovendien kregen Gedeputeerde Staten de opdracht over te gaan tot een integrale herziening van het streekplan Zuid Holland Zuid, omfattende de Drechtsteden, de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee.

Tot nu toe beschreef ik de procedurele kant van de streekplanherziening. Maar wat is nu de inhoud, die voor 's Gravendeel van belang is? Daarvoor moet ik terug naar de bevolkingsontwikkeling, zoals die zich in Zuid Holland, en dan met name in het Rijnmondgebied en in Zuid Holland Zuid, voordoet.

In Zuid Holland wonen op het ogenblik ruim 3 miljoen mensen, waarvan 1.370.000 in het zuidelijk deel van Zuid Holland. Dit deel van de provincie laat zich onderverdelen in drie gebieden: Rijnmond met ca. 1.040.000 inwoners; de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee met ca. 100.000 inwoners en het Drechtstedengebied met ruim 232.000 inwoners.

De verwachting is gerechtvaardigd, dat zonder maatregelen te treffen, in de toekomst het aantal inwoners van Zuid Holland af zal nemen. Veel mensen verhuizen naar andere provincies, met name naar Noord Brabant en Gelderland (zoals we zagen in de Verstedelijkingsnota, in hoofdstuk II). Vooral het inwonertal van Rijnmond zal dan afnemen.

In de Drechtsteden is de bevolking per 1-1-1977 ongeveer 232.000 inwoners groot. Verwacht mag worden dat de bevolkingsomvang in 1980, in dit gebied 242.000 personen zal bedragen.

Voor de Drechtsteden betekent dit een versterking van de eigen positie naast het stadsgewest Rotterdam.

In de planperiode 1980-1990 willen G.S. om genoemde redenen zo'n versterking van de positie van de Drechtsteden continueren. Daarom is als uitgangspunt gekozen, dat in het Drechtstedengebied tenminste de bevolking moet worden opgevangen, waarvan de omvang overeenkomt met de natuurlijke aanwas. In 1990 zal dan

het Drechtstedengebied tenminste 257.000 inwoners tellen. Het beleid van G.S. ten aanzien van de bevolkingsontwikkeling is er op gericht 70% van het trendmatig te verwachten uitmigratiesaldo van Zuid Holland Zuid vast te houden in Zuid Holland Zuid. Het migratiesaldo is het verschil van het aantal mensen dat zich vestigt in Zuid Holland Zuid en dat daaruit vertrekt. Er vertrekken meer mensen dan er zich vestigen, dus is er een zogenaamd uitmigratiesaldo. 70% van het te verwachten uitmigratiesaldo als de ontwikkeling zich gewoon doorzet, willen G.S. proberen te houden in Zuid Holland Zuid.

G.S. gaan er van uit dat dat te bereiken is door 100% van de bevolking van de Hoeksche Waard en van Goeree Overflakkee vast te houden. Eveneens 100% van de Drechtstedenbevolking dient "vastgehouden" te worden. Voor Rijnmond rekent de provincie met 50% tegengaan van de uitmigratie. Er vanuit gaande dat voor het vasthouden van de bevolking in het Rijnmondgebied met een tegenval-ler rekening dient te worden gehouden, komen G.S. tot de konklusie, dat er dus een overloop plaats zal vinden van Rijnmond naar het Drechtstedengebied.

Vanuit een soort veiligheidsfilosofie hielden G.S. in hun voorkeursalternatief dan ook rekening met een opvangtaak voor het Drechtstedengebied van 15.000 personen. Om deze 15.000 personen te kunnen huisvesten, zijn er behalve de reeds door de gemeenten ontwikkelde plannen ekstra bouwlokaties nodig. G.S. gaven de voorkeur aan lokaties op het Eiland van Dordrecht en bij 's Gravendeel in de Hoeksche Waard.

Na de inspraakperiode en na mondeling overleg met een vijftal instanties, te weten het streeklichaam Drechtsteden, de streekkommissie Drechtsteden, de provinciale raad voor de ruimtelijke ordening, de provinciale planologische commissie en de vaste commissie ruimtelijke ordening uit provinciale staten, heeft provinciale staten een beleidskeuze gedaan.

Zij kwamen tot een grotere toedeling van de in totaal te bouwen woningen aan Dordrecht, dan in het voorkeursalternatief van Ge-deputeerde Staten was voorgesteld.

Van de 21.000 woningen die in de planperiode (1980-1990) in totaal gebouwd moeten worden in de Drechtsteden, zullen tenminste

11.350 woningen op het Eiland van Dordrecht en in 's Gravendeel tezamen tot stand moeten komen. 6000 Woningen van die 21.000 te bouwen woningen, zijn bedoeld voor de genoemde opvangtaak. Van de 11.350 woningen, dienen er tenminste 10.000 te worden gerealiseerd op het Eiland van Dordrecht. Voor 's Gravendeel betekent dat in de planperiode toch nog een woningbouwtaak van maximaal 1350 woningen.

Als belangrijkste motief om juist in 's Gravendeel extra woningen te bouwen geldt, dat Dordrecht zijn stedelijke functies moet behouden en zo mogelijk versterken door zijn streekcentrumfunctie te versterken. De centrumfunctie die een bepaalde stad voor een bepaalde streek heeft is in feite een sommatie van een aantal (in hoofdzaak) verzorgende functies. Enige verstedelijking van 's Gravendeel zal aldus het provinciaal bestuur, een ondersteuning van de streekcentrumfunctie van Dordrecht betekenen, en bovendien de verbetering van het eigen lokale voorzieningennivo mogelijk maken.

Tot zover een deel van de inhoud van de partiële streekplanherziening voor zover die betrekking heeft op 's Gravendeel.

Het landelijk gebied, de Hoeksche Waard, waarin 's Gravendeel is gelegen, heeft in de afgelopen tien jaar een aantal ingrijpende ontwikkelingen meegemaakt. Die ontwikkelingen betreffen de suburbanisatie en het daarmee gepaard gaande forensisme, en de veranderingen van het natuurlijk milieu.

Enige nadere beschouwing van die ontwikkelingen, leert dat twee perioden te onderscheiden zijn, namelijk een periode vanaf de tweede helft van de zestiger jaren tot medio zeventiger jaren en een periode van medio zeventiger jaren tot nu.

Aldus staat beschreven in de beleidsstrategie voor de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee, nota II van de integrale streekplanherziening van het streekplan Zuid Holland Zuid van Gedeputeerde Staten (november 1977).

De belangrijkste kenmerken van de eerste periode (1968-1975) zijn: de omvangrijke suburbanisatie, die zorgt voor een snelle bevolkingstoename; snel toenemende pendel naar het Rijnmondgebied met daarbij optredende verkeersstromen; een snel toenemende

vraag van stedelingen naar buitenstedelijke recreatie; verandering van karakter van kernen door de uitbreidingen en veranderde bevolkingssamenstelling; schaalvergroting en modernisering in de landbouw; achteruitgang van natuur- en landschapswaarden. De tweede periode wordt gekenmerkt (1975-1980) door:

het afnemen van het vestigingsoverschot; een blijvend toenemen van de pendel naar Rijnmond waardoor onaanvaardbare verkeerskongesties optreden. Er blijft een grote recreatieve druk en de landbouwkundige situatie verbetert ten gevolge van ruilverkavelingen, waarbij meer en meer belangen worden afgewogen tussen landbouw enerzijds en natuur en landschap anderzijds.

Voor Gedeputeerde Staten rijst de vraag in hoeverre de gekonstateerde wijzigingen in de ontwikkelingen zich zullen doorzetten en op welke wijze de provincie kan bijdragen aan het in stand houden dan wel tot stand brengen van een evenwichtige functioneel ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

Het probleem doet zich echter voor dat aan de ene kant de suburbanisatie van de Hoeksche Waard aan het afnemen is en daar zijn zowel rijks- als provinciale overheid gelukkig mee, terwijl aan de andere kant 's Gravendeel als onderdeel van de Drechtsteden, maar liggend in de Hoeksche Waard, een taak heeft om bevolkingsoverloop op te vangen, waardoor ekstra woningbouw nodig is en dus verstedelijking toch weer kan plaats vinden.

Samenvattend blijkt dat er dus sprake is van een tweeslachtig beleid: men wil suburbanisatie van de Hoeksche Waard tegengaan en men wil toch enige verstedelijking toelaten bij 's Gravendeel.

Om het geheel nog wat verwarrender te maken wil de regering, zoals in de Verstedelijkingsnota vermeld staat, de Hoeksche Waard beschouwen als mogelijkheid voor verstedelijking op de lange termijn. Wellicht hebben ook de pogingen van Dordrecht om de groeistadstatus te verkrijgen, invloed op de ontwikkelingen in 's Gravendeel.

Deze problematiek verwerkt in de probleemstelling levert de volgende paragraaf.

III-2 Probleemstelling

Omdat verstedelijking van landelijk gebied ernstige en definitieve aantasting betekent van dat landelijk gebied, wordt geprobeerd dit verschijnsel, de suburbanisatie, zo veel mogelijk tegen te gaan. Daarom wordt ook door provinciale en rijksoverheid een soort anti-suburbanisatiebeleid gevoerd, dat er op gericht is, gemeenschappelijke bouwprogramma's in landelijk gebied te beperken en woningbouw in stedelijk gebied te stimuleren.

's Gravendeel behoort tot het stedelijk gebied de Drechtsteden, maar is gelegen in het landelijk gebied de Hoeksche Waard, dat bovendien geheel door water is omgeven. In eerste instantie zou je kunnen denken: wat gek, dat 's Gravendeel een Drechtstad is en geen Hoeksche Waard-gemeente.

Zoals uit de probleembeschrijving blijkt hebben de Drechtsteden een opvangtaak toebedeeld gekregen, teneinde de overloop vanuit Rijnmond op te vangen, waarmee dan weer een poging ondernomen wordt om de uitmigratie vanuit Zuid Holland naar Noord Brabant en Gelderland te beteugelen.

Dit resulteert in het bouwen van een aantal ekstra woningen in 's Gravendeel, welk aantal afhankelijk gesteld wordt van de woningbouwproduktie, die Dordrecht kan leveren.

Enige verstedelijking van 's Gravendeel zal, aldus de verschillende beleidsnota's van rijk, provincie en streeklichaam, een ondersteuning vormen voor de streekcentrumfunctie van Dordrecht. Anderzijds is de gewenste situatie in de Hoeksche Waard, zo wordt ook door provincie en streeklichaam gezegd, tegengaan van suburbanisatie. Maar bij verstedelijking van de Hoeksche Waard, i.c. 's Gravendeel, is het gevaar aanwezig voor het "uitzaaien" van hetgeen men wil voorkomen.

Hieruit valt te konstaten dat er aan twee kanten aan 's Gravendeel "getrokken" wordt: 's Gravendeel, tussen Drechtstad en Hoeksche Waard-gemeente, zoals de titel van de skriptie al aangeeft. Hieruit rolt dan de volgende probleemstelling, die meer nog een onderzoeksprobleem is:

's Gravendeel bevindt zich in het spanningsveld van het stedelijk gebied de Drechtsteden en het landelijk gebied de Hoeksche Waard.

In bovenstaande probleemstelling speelt ook het Rijnmondgebied als stedelijke agglomeratie een belangrijke rol. Die rol zal blijken bij de bepaling van de relatie van 's Gravendeel met het Drechtstedengebied enerzijds en het Rijnmondgebied anderzijds.

Onderzoeksvragen, die bij de probleemstelling gegeven moeten worden zijn:

1. Wat is de relatie tussen het Drechtstedengebied en 's Gravendeel?
2. Wat is het gevaar voor de Hoeksche Waard van het feit, dat 's Gravendeel Drechtstad is, terwijl het in de Hoeksche Waard is gelegen?

Verder toegespitst op de gewenste situatie, zoals die uit de verschillende beleidsnota's blijkt, worden die vragen dan:

- 1a. Kan groei van 's Gravendeel bijdragen tot een versterking van de streekcentrumfunctie van Dordrecht?
- 2a. Kan de Hoeksche Waard landelijk gebied blijven, als 's Gravendeel een opvangtaak heeft?

III-3 Nader onderzoek van de problemen.

Het doel van dit nader onderzoek van de problemen is het aangeven van de factoren, die het probleem beïnvloeden en de eventuele samenhang daartussen.

Daartoe dient het als basis voor de te volgen werkwijze.

Het probleem begint met de aanwijzing van 's Gravendeel als mogelijke opvangplaats voor de bevolkingsoverloop uit Rijnmond. Zoals we zagen in hoofdstuk II was Rotterdam een van de steden die zich in de zogenaamde desurbanisatiefase bevonden.

Dat wil zeggen dat de totale bevolking van het stadsgewest Rotterdam afneemt, het vertrekoverschot van de centrale stad wordt niet meer gecompenseerd door vestigingsoverschot en natuurlijke aanwas van de ringgemeenten. Het resultaat is de zogenaamde bevolkingsoverloop.

De ideeën over bevolkingsontwikkeling in de Hoeksche Waard of specifiek in 's Gravendeel zijn niet van vandaag of gisteren. Hiervan moge getuigen een overzicht van een aantal nota's, waarin aanbevelingen staan met betrekking tot bouwlocaties in het Drechtstedengebied en met name rondom 's Gravendeel.

(zie voor samenvattingen van die nota's bijlage 4).

Samenvattend kan over die aanbevelingen het volgende gezegd worden:

Een algemeen voorkomende opvatting in de eerste nota's van 1971 en 1972, is dat de bevolkingsontwikkeling van 's Gravendeel "rustig" dient te verlopen. Deze opvattingen blijven bestaan, zolang 's Gravendeel slechts met een veerpont met Dordrecht is verbonden. De Hoeksche Waard had toen nog maar een vaste verbinding met de wal, de Heinenoordtunnel, en twee veerponten bij Nieuw Beijerland en bij 's Gravendeel.

De vrees voor verdergaande oriëntatie op Rotterdam bij uitblijven van een vaste oeververbinding over de Kil, wordt met name in de nota van het VNG, 1972, uitgesproken. Voorts dient 's Gravendeel pas bevolking aan te trekken, indien er voldoende werkgelegenheid aanwezig is. De noodzaak van de vaste oeververbinding van 's Gravendeel met Dordrecht wordt in vrijwel alle nota's aangehaald.

In de nota's die in 1974, 1975 en 1976 zijn verschenen, valt op dat er twee visies naast elkaar bestaan.

Enerzijds lezen we in de nota's van rijks-, provinciale en gemeentelijke overheid, dat 's Gravendeel moet uitbreiden als onderdeel van het Drechtstedengebied om de overloop vanuit Rijnmond op te vangen en de streekcentrumfunctie van Dordrecht te versterken. In die tijd waren de plannen voor een vaste oeververbinding van 's Gravendeel naar Dordrecht in een vergevorderd stadium: de Kiltunnel werd geopend in november 1977.

Anderzijds komt vanuit Rijnmond zelf de mening dat overloop niet nodig is, omdat er voldoende in het Rijnmondgebied zelf gebouwd kan worden.

In 1978 verschijnen tenslotte het beleidsvoornemen van Gedeputeerde Staten en een nota van het streeklichaam Drechtsteden. Daarin wordt duidelijk de wens kenbaar gemaakt om, door een overloop vanuit Rijnmond op te vangen, de streekcentrumfunctie van Dordrecht te versterken. Beide nota's zien daarvoor in 's Gravendeel wel goede mogelijkheden. De verwachtingen dat door de vaste oeververbinding, de Kiltunnel, 's Gravendeel zich weer helemaal op Dordrecht zal gaan richten, wordt in de laatste nota's uitgesproken.

Algemeen blijkt uit de nota's dat Dordrecht een streekcentrumfunctie heeft, die moet worden versterkt. Door verschillende oorzaken is deze gewenste situatie nog steeds niet gerealiseerd.

Een van de oorzaken daarvoor is, dat tot voor kort nog zeer grote onduidelijkheid bestond over zo'n functie binnen de Drechtsteden. Binnen het gebied waren (en zijn) aanvankelijk meer centra. Een aantal functies werden door verschillende gemeenten vervuld. Enige onenigheid tussen Dordrecht en Zwijndrecht over wie de belangrijkste gemeente binnen het Drechtstedencomplex was, heeft er ook toe bijgedragen, dat de streekcentrumfunctie van Dordrecht nog niet op het verlangde peil is.

Bij de rijksoverheid heerste aanvankelijk nog de mening dat Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht, tot een dubbelstad dienden uit te groeien. Het grote winkelcentrum Walburg, tussen beide gemeenten, geeft een dergelijke ontwikkeling al wel aan.

Daarmee zouden er dus twee centra of een hoofd- en een subcentrum worden gekreëerd. De provinciale overheid en het streeklichaam Drechtsteden hebben nu gekozen voor versterking van één centrum, en dat is Dordrecht. De versterking van de positie van Dordrecht en die van de Drechtsteden als geheel, staat of valt echter met de mate van stimulering van groeistad Breda. Tenslotte ligt het Drechtstedengebied juist tussen deze twee grote stedelijke agglomeraties, het Rijnmondgebied en het snel groeiende Breda. Indien de faciliteiten voor vestiging van werkgelegenheid en voor woningbouw in het Drechtstedengebied sterk achterblijven bij die in Breda, dan is de verwachting dat positieversterking van Dordrecht en de Drechtsteden zeer moeilijk zonet onmogelijk wordt gemaakt.

over de eerste probleemstelling.

De relatie die 's Gravendeel met Dordrecht of de Drechtsteden heeft, kan men ontleden in de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht en de mate waarin de bestuurlijke samenwerkingsverbanden bestaan en functioneren.

Het Drechtstad-zijn van 's Gravendeel wordt vooral bepaald door de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht.

Hoewel het begrip oriëntatie in verschillende nota's wordt gebruikt, wordt het nergens omschreven. Oriëntatie heeft te maken met de gerichtheid van de ene plaats op de andere, met de richting van de ene plaats, die bewoners van de andere plaats kiezen, om hun sociaal-ekonomische behoeften te bevredigen.

Voor 's Gravendeel moet dat dus betekenen, dat het voor die behoeften, zoals bijvoorbeeld winkelvoorzieningen die niet in de eigen plaats te vinden zijn, georiënteerd is op Dordrecht.

Dordrecht is de hoofdplaats van het stadsgewest Drechtsteden, waartoe ook 's Gravendeel behoort. Als definitie van stadsgewest geeft de rijksoverheid (pag. 95, nota 2d Verstedelijkingsnota): het gespreide samenstel van een of meer grote centra (steden of agglomeraties) met omringende kleinere kernen, die door hun vele onderlinge relaties één functioneel geheel vormen.

Behoren tot een stadsgewest betekent o.a. dat de oriëntatie op

de hoofdplaats daarvan, groot moet zijn. Hoe die oriëntatie in het geval van 's Gravendeel is, dient onderzocht te worden. Een aantal kenmerkende facetten van de oriëntatie zijn de streekcentrumfunctie van de hoofdplaats en de werkgelegenheid, die het stadsgewest biedt, terwijl verkeer en vervoer de voorwaarden voor een sterke of minder sterke oriëntatie kunnen bieden.

Overigens betekent een oriëntatie op bijvoorbeeld Dordrecht niet, dat 's Gravendeel dan ook tot het stadsgewest moet behoren. Essentieel voor een stadsgewest is, dat het een stedelijke agglomeratie is. En hoewel de grootte van een stadsgewest bepaald wordt aan de hand van de mogelijkheden voor stedelijk of stadsgewestelijk openbaar vervoer (dat betekent een reikwijdte van max. 25 minuten van woning tot centrum), betekent dat nog niet, dat elke plaats, die binnen dat bereik van het centrum ligt, ook meteen tot het stadsgewest behoort.

Een grote oriëntatie is m.i. wel voorwaarde om tot het stadsgewest te behoren.

Dat een gemeente tot een bepaald gebied of gewest wordt gerekend, hangt wellicht ook af van de indeling, waarvan toevallig gegevens bekend zijn. Zo hoort 's Gravendeel wel tot de Hoeksche Waard in de EGG-indeling van het CBS. Dat is een indeling van Nederland per provincie in 129 economisch geografische gebieden. Maar bij de COROP gebiedsindeling behoort het tot Zuidoost Zuid-Holland, waarin de Drechtsteden en een deel van de Alblasserwaard zijn ondergebracht. De COROP gebiedsindeling deelt Nederland t.b.v. de ruimtelijke en regionaal-economische planning in in 40 regio's. Gegevens van de COROP gebieden worden elk jaar verzameld en uitgegeven door het CBS; gegevens van EGG gebieden incidenteel, bijvoorbeeld bij een volkstelling.

De oriëntatie van 's Gravendeel wordt beïnvloed door de reeds genoemde kenmerkende facetten. Deze wil ik nu eerst behandelen.

Allereerst komt daarvoor in aanmerking de streekcentrumfunctie van Dordrecht. Zoals reeds enkele malen vermeld, zal de uitbreiding van 's Gravendeel, volgens de verschillende overheden, een bijdrage leveren aan de versterking van de streekcentrumfunctie

van Dordrecht. Die streekcentrumfunctie bestaat uit de functie die Dordrecht heeft op het gebied van de verzorgingselementen. De streekcentrumfunctie is dus een verzorgingsfunctie.

De verzorgingsfunctie is een term die bij de hiërarchie van kernen gebruikt wordt. Uitgangspunt voor die hiërarchie is bij Luyten en Verberk in " de verzorgingsstructuur in het Benelux-middengebied" van 1968, primair de samenstelling van het verzorgingsapparaat, waarbij voor elk zogenaamd verzorgingsnivo een standaarduitrusting is vastgesteld, met betrekking tot een vijftal voorzieningen. Die zijn in het onderzoek van Luyten en Verberk: onderwijs, medische en sociale zorg, sport, cultuur en detailhandel. De verzorgingsfunctie is dan de feitelijke reikwijdte van het verzorgingscentrum, Daarmee kan de invloedssfeer voor wat betreft de verzorgingselementen, van het verzorgingscentrum worden bepaald.

Gebieden buiten de verzorgingsssfeer van enige verzorgingskern behoeven overigens niet slecht verzorgd te zijn. Er zijn twee mogelijkheden: ofwel het gebied ligt zo gunstig, dat er grote keuzemogelijkheid is, voor verschillende verzorgingskernen, ofwel het gebied ligt ongunstig, waardoor alle verzorgingskernen moeilijk te bereiken zijn.

Bij het toekennen van een verzorgingsfunctie aan een kern, wordt vaak a priori aangenomen, dat bepaalde verzorgingselementen, een gemeenschappelijk verzorgingsbereik hebben, op basis waarvan een functioneel hiërarchische indeling van verzorgingskernen mogelijk zou zijn. De mate waarin gebruik wordt gemaakt van de verzorgingselementen in een kern, dient echter zeker ook onderzocht te worden. Pas daarna kan de streekcentrumfunctie voor een bepaalde plaats worden bepaald. Voor ons geval: de mate waarin de 's. Gravendeelse bevolking gebruik maakt van deze voorzieningen in Dordrecht levert een uitspraak op over de streekcentrumfunctie die Dordrecht voor 's. Gravendeel vervult. Indien Dordrecht die functie voor 's. Gravendeel vervult, mag je konkluderen, dat voor wat de voorzieningen betreft, 's. Gravendeel op Dordrecht is georiënteerd.

Behalve de streekcentrumfunctie heeft ook de werkgelegenheid een invloed op de oriëntatie van 's. Gravendeel op het Drechtstedengebied of op het Rijnmondgebied. Een van de functies die een stads-

gewest namelijk ook dient te vervullen, is zoveel mogelijk wonen en werken in het eigen gebied te concentreren.

hierdoor worden de nadelige gevolgen van de pendel zoveel mogelijk tegengegaan. De mate waarin het stadsgewest Drechtsteden daar voor 's Gravendeel in slaagt, geeft een indruk van de oriëntatie op Dordrecht en de Drechtsteden.

Als derde invloed op de oriëntatie kan het verkeer en vervoer worden genoemd. De invloed wordt vooral bepaald door het aan- of afwezig zijn van knelpunten in het wegenpatroon en in de vervoersmogelijkheden.

De uitwerking van deze drie invloeden wordt in de volgende hoofdstukken geleverd.

De relatie van 's Gravendeel met Dordrecht of met de Hoeksche Waard komt ook tot uitdrukking in de gemeenschappelijke bestuurlijke overeenkomsten. Zoals blijkt in bijlage 5 bestaan er op het bestuurlijk vlak een enorme hoeveelheid regelingen en overeenkomsten tussen groepen gemeenten. Voor 's Gravendeel betekent dit regelingen met Hoeksche Waard-gemeenten, gemeenschappelijke regelingen met de Drechtsteden - overigens behoren tot de Drechtsteden op verschillende plaatsen verschillende gemeenten- en bestuurlijke indelingen in nog grotere rayons. Zo heeft 's Gravendeel een gemeenschappelijke regeling voor de vuilverwerking met de Roteb in Rotterdam, voor de drinkwatervoorziening met de overige Hoeksche Waard-gemeenten en behoort 's Gravendeel tot het distrikt Dordrecht als het zaken van de Energieraad betreft. Het gewestelijk arbeidsburo voor 's Gravendeel zit in Oud Beijerland en wat betreft de schooltandverzorging behoort 's Gravendeel tot het gebied van de Hoeksche Waard en IJsselmonde.

De in bijlage 5 vermelde overzichten, zijn opnamen van 1972 en enkele overeenkomsten zijn veranderd.

Sinds 1974 zit 's Gravendeel niet meer in het Overlegorgaan Hoeksche Waard, terwijl het in 1972 nog zowel in dat van de Hoeksche Waard als dat van de Drechtsteden zat.

Samenvattend kan gezegd worden, dat in 1978 's Gravendeel in 15 gevallen in dezelfde kring of hetzelfde organisatieverband zat als Dordrecht. 12 Maal had 's Gravendeel overeenkomsten in een ander verband en 9 maal een gemeenschappelijke regeling met

Hoeksche Waard-gemeenten.

Daarbij zij opgemerkt dat tot " het ander verband" ook de kring Hoeksche Waard is gerekend. " 's Gravendeel in dezelfde kring als Dordrecht" betekent lang niet altijd dat hier sprake is van een Drechtstedenverband, zoals duidelijk blijkt uit de rayons van de Kamers van Koophandel en bijvoorbeeld de Nederlandse Bank. Tot een specifieke relatie van 's Gravendeel met de Drechtsteden of met Dordrecht in het bijzonder op bestuurlijk nivo, kan dan ook niet worden gekonkludeerd.

Ten aanzien van de relatie voor wat betreft de bestuurlijke overeenkomsten, zal bij de keuze voor 's Gravendeel als Drechtstad of als Hoeksche Waard gemeente wel op de eventuele consequenties of effecten in de bestuurlijke verbanden gewezen moeten worden. In eerste instantie moet uitwerking van de oriëntatie echter voldoende aanwijzingen geven, in deze skriptie, om een duidelijk beeld te krijgen van de relatie van 's Gravendeel met de Drechtsteden.

over de tweede probleemstelling.

De tweede probleemstelling handelt over de effecten van uitbreiding van Drechtstad 's Gravendeel op het landelijk gebied Hoeksche Waard. Wat zijn nu de factoren die de relatie van het Drechtstad-zijn van 's Gravendeel en de verstedelijking van het landelijk gebied beïnvloeden?

Het lijkt te eenvoudig om te stellen dat, omdat de Drechtsteden een opvangtaak gekregen hebben, geen verstedelijking van de Hoeksche Waard zal optreden als 's Gravendeel geen Drechtstad meer is. Anderzijds heeft het Drechtstad-zijn van 's Gravendeel zeker wel invloed op de bereidheid en de wens van de gemeente 's Gravendeel, om uit te breiden.

Zeker ook nu Dordrecht groeistadfaciliteiten heeft aangevraagd bij de minister, zal het aantrekken van verstedelijking worden benadrukt. Wellicht betekent dit een vermindering van de opvangtaak voor 's Gravendeel, omdat Dordrecht nu in ieder geval aan zijn groeistadverplichting van minstens 10.000 woningen in tien jaar tijd, moet voldoen. Anderzijds betekent het misschien ook

wel een ekstra druk op 's Gravendeel om te bouwen, omdat wordt verondersteld, dat uitbreiding van 's Gravendeel een versterking van de centrumfunctie van Dordrecht met zich meebrengt.

De invloed die uitbreiding van 's Gravendeel op het landelijk gebied kan hebben, wil ik onderzoeken door eerst te bekijken, hoe de Hoeksche Waard zal ontwikkelen zonder suburbanisatie, vervolgens door te bekijken hoe die ontwikkeling zal zijn onder invloed van suburbanisatie. Een onschatbare steun voor het behoud van het landelijk gebied van de Hoeksche Waard zouden zijn alle verklaringen in doelstellingen en beleidsvoornemens van de erbij betrokken overheden - nl. om suburbanisatie tegen te gaan en een antisuburbanisatiebeleid te voeren in de Hoeksche Waard - ware het niet dat diezelfde overheden voorstander blijken te zijn van (enige) nieuwe verstedelijking in het oosten van de Hoeksche Waard!

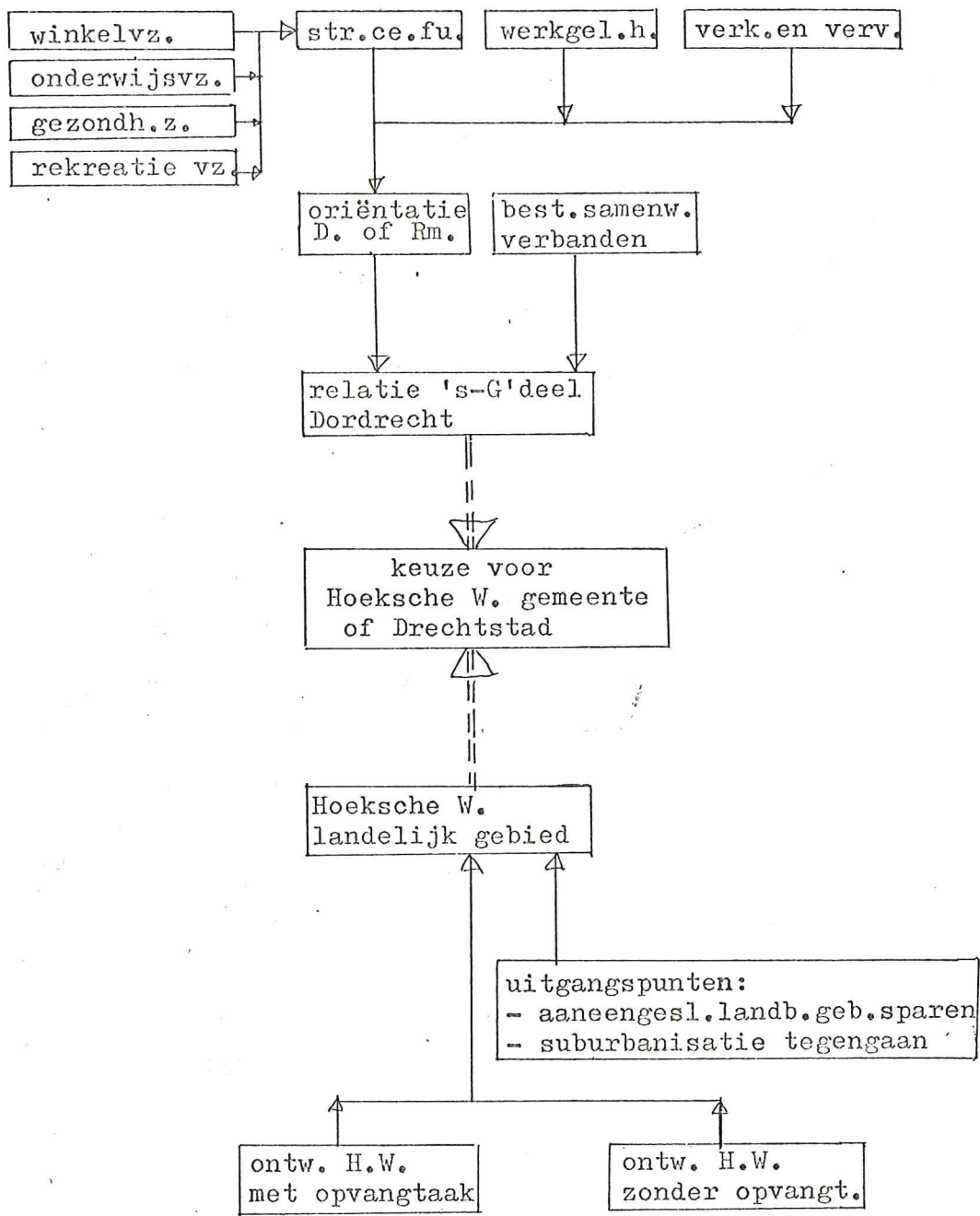
Omdat de twee probleemstellingen in elkaars verlengde liggen, zal in de hierna volgende hoofdstukken niet een strenge scheiding aangehouden kunnen worden, bij het onderzoeken van factoren, die beide probleemstellingen beïnvloeden. Toch zal een tweedeling gemaakt worden en wel een benadering vanuit het stedelijk gebied de Drechtsteden en een benadering vanuit het landelijk gebied de Hoeksche Waard. Het eerste zal in deel B aan de orde komen. Het landelijk gebied Hoeksche Waard zal in deel C worden behandeld.

III - 4 Werkwijze

Kort samengevat wat er ten aanzien van de te volgen werkwijze in de vorige paragraaf werd vermeld, heb ik op de volgende wijze getracht antwoord te vinden op de onderzoeksvragen uit de probleemstelling.

Ik hanteer bij het volgende het schema op de volgende pagina. De relatie van 's Gravendeel met Dordrecht en de Drechtsteden is onderzocht aan de hand van de oriëntatie op Dordrecht en de bestuurlijke overeenkomsten waar beide gemeenten bij betrokken zijn. De nadruk ligt sterk op het onderzoeken van de oriëntatie. Deze wordt afhankelijk gesteld van de streekcentrumfunctie, die Dordrecht voor 's Gravendeel heeft, de functie die Dordrecht en de Drechtsteden hebben voor de werkgelegenheid voor 's Gravendeel en de invloed die verkeer en vervoer hebben op de oriëntatie. Vervolgens heb ik voor de komende tien jaar de effecten van uitbreiding voor het landelijk gebied van de Hoeksche Waard getracht weer te geven en een blik op de ontwikkeling van de Hoeksche Waard zonder stedelijke inbreng vanuit 's Gravendeel. De keuze of 's Gravendeel tot de Hoeksche Waard dan wel tot de Drechtsteden behoort is vervolgens gemaakt, daarbij gebruik makend van de uitgangspunten, die algemeen in overheidsnota's worden gehanteerd, nl. aaneengesloten landelijke gebieden zoveel mogelijk sparen en suburbanisatie in het landelijk gebied tegengaan.

Wat ik niet heb onderzocht en wat zeker wel van belang kan zijn bij de afweging om tot bovengenoemde keus te komen is: waarom en hoe is 's Gravendeel tot de Drechtsteden gaan behoren? Enkele mogelijkheden worden in hoofdstuk XIV geopperd.



Schema aan de hand waarvan het onderzoek is verricht.

D E E L B

Oriëntatie van 's Gravendeel
op Dordrecht en de Drechtsteden

Deel B Oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht en de Drechtsteden.

IV Inleiding.

Om een idee te geven van de ruimtelijke structuur van het Drechtstedengebied zal dit deel B beginnen met een beperkte gebiedsbeschrijving. Deze is te vinden in hoofdstuk V.

In hoofdstuk IX wordt de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht of Rotterdam beoordeeld. Wellicht dat het gebruik van de termen oriëntatie en gerichtheid in de volgende paragrafen verwarrend werkt. Daarom nog even in het kort de gedachten achter de verschillende termen.

De relatie van 's Gravendeel met Dordrecht en de Drechtsteden wordt in deze skriptie bepaald door de (mate van) oriëntatie op Dordrecht en het bestaan en functioneren van bestuurlijke verbanden.

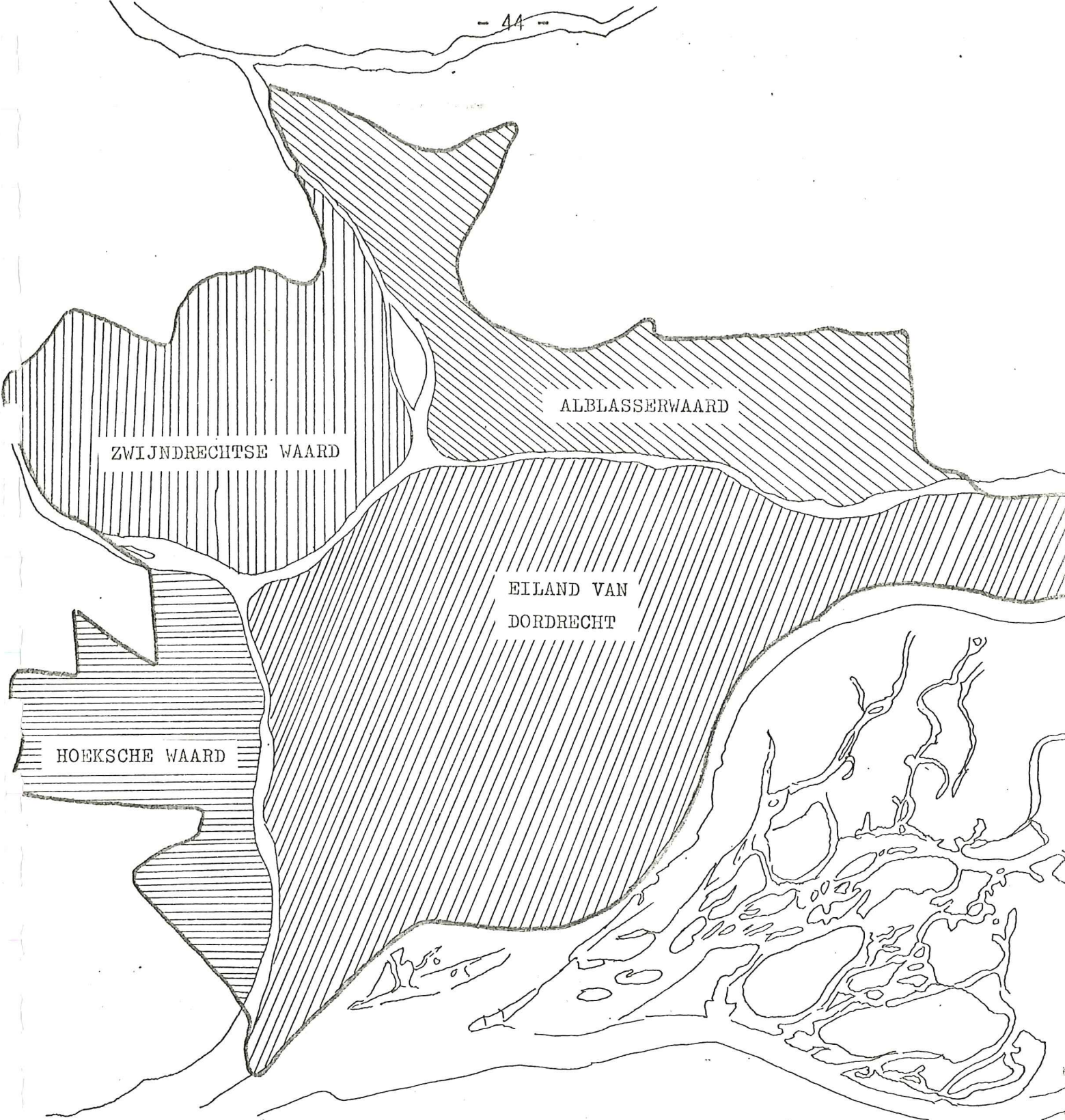
De oriëntatie op Dordrecht wordt bepaald en beïnvloed door de streekcentrumfunctie van Dordrecht, het verkeer en vervoer, en de werkgelegenheid. Aan de hand van een aantal voorzieningen in Dordrecht en de Drechtsteden zal bekeken worden in hoeverre 's Gravendeel gebruik maakt van die voorzieningen, gericht is op die voorzieningen, daarvoor op Dordrecht is georiënteerd. Hieruit volgt hoe groot de streekcentrumfunctie voor 's Gravendeel is. In de tekst zal regelmatig het woord oriëntatie voor een bepaalde voorziening gebruikt worden. Hierbij gaat het dus om een soort deeloriëntatie.

Het resultaat van de grootte van de streekcentrumfunctie, van de invloed van verkeer en vervoer, en van de invloed van de werkgelegenheid, levert een oordeel op over de (totale) oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht.





Omdat in Zuid Holland Zuid twee stedelijke agglomeraties met een eigen aantrekkingskracht voor wat betreft werkgelegenheid en verzorgingsnivo voorkomen, zal bij het bepalen van de oriëntatie van 's Gravendeel zowel Dordrecht met de Drechtsteden als Rotterdam met het Rijnmondgebied ter sprake komen.

De respektievelijke onderdelen van de (totale) oriëntatie komen in de hoofdstukken VI, VII en VIII aan de orde.

De relatie van 's Gravendeel met de Hoeksche Waard zal in deel C aan bod komen.



HET DRECHTSTEDENGEBIED

-  ALBLASSERWAARD (ALBLASSERDAM, PAPENDRECHT EN SLIEDRECHT)
-  HOEKSCHÉ WAARD ('S GRAVENDEEL)
-  EILAND VAN DORDRECHT (DORDRECHT)
-  ZWIJNDRECHTSE WAARD (HENDRIK IDO AMBACHT, HEERJANSDAM EN ZWIJNDRECHT)

V Gebiedsbeschrijving Drechtstedengebied

De gebiedsbeschrijving van de Drechtsteden zal geschieden aan de hand van de ruimtelijke ligging, de landschapsvormen, de in het gebied aanwezige natuurterreinen en een korte opmerking over land en tuinbouw.

Besloten wordt met een korte impressie van het stedelijk karakter van de Drechtsteden.

ruimtelijke situatie

Het Drechtstedengebied ligt in de verstedelijkingsas Rotterdam Dordrecht-Moerdijk-Breda-Antwerpen.

Het gebied bestaat uit vier onderdelen, het Eiland van Dordrecht, een deel van de Alblasserwaard, de Zwijndrechtse Waard en een deel van de Hoeksche Waard, alle gelegen in de provincie Zuid Holland. Het Drechtstedengebied is een onderdeel van het streekplangebied Zuid Holland Zuid, dat verder nog omvat Goeree Overflakkee en de Hoeksche Waard. Tot de Drechtsteden behoren volgens de indeling van de provincie de volgende gemeenten:

Alblasserdam, Dordrecht, 's Gravendeel, Heerjansdam, Hendrik Ido Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht.

Blijkens verschillende nota's wordt de term Drechtsteden ook voor andere samenstellingen van gemeenten gebruikt.

In dit rapport wordt echter steeds met de definitie van de provincie voor de Drechtsteden gewerkt, tenzij anders vermeld.

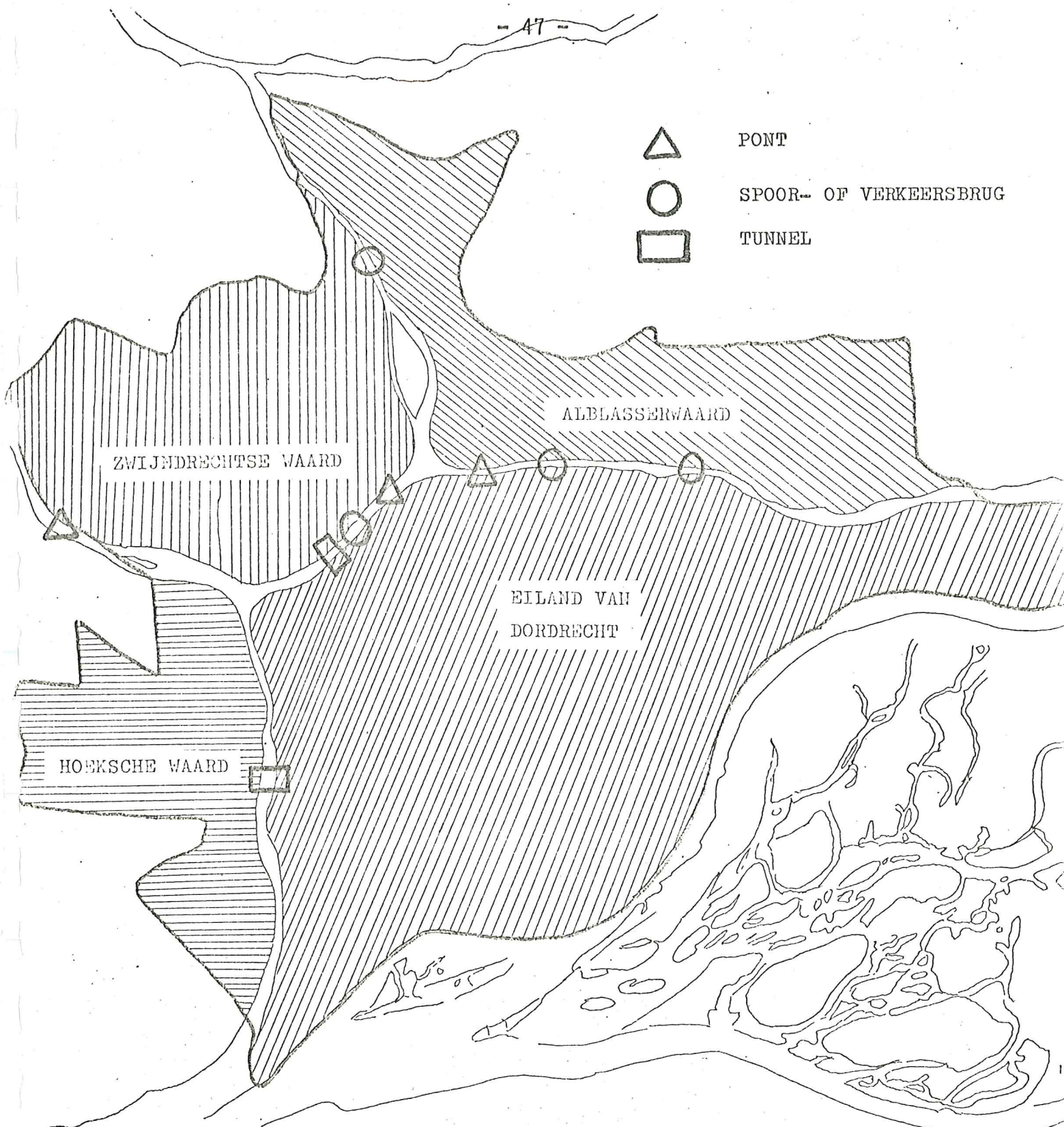
De ruimtelijke kenmerken zijn het duidelijkst aan te geven door het gegeven dat het gebied wordt doorsneden door waterwegen, wegverbindingen en leidingtracés. Grote steden of stedelijke agglomeraties worden vaak ontsloten (en omsloten) door een zogenaamd tangentenstelsel van verkeerswegen. De Drechtsteden liggen echter precies op het knooppunt van hoofdverbindingswegen in de noord-zuid en de oost-west richting.

De rivieren de Kil, de Noord, de Beneden Merwede en de Oude Maas verdelen het gebied in de bovengenoemde vier onderdelen,

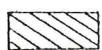
namelijk het Eiland van Dordrecht met de gemeente Dordrecht, de Zwijndrechtse Waard met Zwijndrecht, Hendrik Idó Ambacht en Heerjansdam, de Alblasserwaard met Alblasserdam, Papendrecht en Sliedrecht en de Hoeksche Waard met 's Gravendeel. Verder doorsnijdt de E 10 (A 16) het gebied in noord-zuid richting en de N 96 (A 15) snijdt Alblasserdam af van de rest van het Drechtstedengebied in oost-west richting. Behalve deze autosnelwegen vinden we nog de noord-zuid spoorwegverbindingen Lage Zwaluwe-Dordrecht-Rotterdam en een railverbinding van Dordrecht naar Sliedrecht. De eerste spoorlijn is een onderdeel van de internationale spoorwegverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs. De lijn Dordrecht via Sliedrecht naar Gorinchem is van lokale betekenis. Verder wordt het Drechtstedengebied doorsneden door verschillende hoogspanningskabels en een straalverbinding. Door al deze doorsnijdingen wordt de ruimtelijke samenhang van het Drechtstedengebied ernstig aangetast.

Bijna de helft van de oppervlakte van het grondgebied van de Drechtsteden wordt ingenomen door één of meer stedelijke functies. Te onderscheiden is in de Drechtsteden een gekoncentreerde sterk verstedelijkte kern (Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht) met daaromheen een ring van afzonderlijke "randgemeenten". Deze opbouw wordt doorsneden door de genoemde waterwegen, die niet alleen door hun schaal maar vooral door hun functie een zodanig ernstige barrière vormen dat slechts van een schijnbaar concentrisch model mag worden gesproken.

De doorsnijding van de waterwegen vereist natuurlijk wel een verbinding tussen de vier delen van het Drechtstedengebied. De Hoeksche Waard wordt verbonden met het Eiland van Dordrecht door een tóltunnel, de zogenaamde Kiltunnel, tussen 's Gravendeel en Dordrecht. Een verbinding tussen de Hoeksche Waard en de Zwijndrechtse Waard is er slechts middels een veer voor fietsers bij Puttershoek. De overige verbindingen met het Noorden, i.c. het Rijnmondgebied, zijn de Heinenoordtunnel bij Heinenoord en een veerpont bij Nieuw Beijerland in de richting van Spijkenisse. De Zwijndrechtse Waard heeft de reeds genoemde verbindingen, namelijk de A 16 via de Drechtunnel en de rail-



HET DRECHTSTEDENGEBIED



ALBLASSERWAARD (ALBLASSERDAM, PAPENDRECHT EN SLIEDRECHT)



HOEKSCHER WAARD ('S GRAVENDEIJEL)



EILAND VAN DORDRECHT (DORDRECHT)



ZWIJNDRECHTSE WAARD (HENDRIK I DO AMBACHT, HEEBJANSDAM EN ZWIJNDRECHT)

verbinding via een spoorbrug met het Eiland van Dordrecht. De oude brug tussen Zwijndrecht en Dordrecht zal als lokale stadsverbinding dienst gaan doen. Verder is er een fietsveer tussen Zwijndrecht en Dordrecht.

De Alblasserwaard is met het Eiland van Dordrecht verbonden via de Merwedebrug, die buiten de woonconcentraties van Dordrecht en Papendrecht ligt. De spoorwegverbinding tussen Sliedrecht en Dordrecht loopt via de Baanhoekbrug, langs welke brug een fietspad en een wandelpad worden aangelegd als deze spoorbrug een beweegbaar brugstuk krijgt (gereed in 1980). Deze Baanhoekbrug ligt ter hoogte van de Merwedelanden op het Eiland van Dordrecht. Papendrecht heeft nog een pontverbinding met Dordrecht. De Zwijndrechtse Waard wordt met de Alblasserwaard verbonden door de baskule brug in de A 15 over de Noord tussen Alblasserdam en Hendrik Ido Ambacht. Zie ook bijgaande kaart.

landschap

Het Drechtstedengebied bestaat naar landschapsvorm uit twee typen. De Alblasserwaard en de Zwijndrechtse Waard behoren tot het type "slagenlandschap", met als oudste nederzettingen de lintbebouwingen langs dijken, oeverwallen en veenstromen. De Hoeksche Waard en het Eiland van Dordrecht zijn ontstaan door opeenvolgende bedijkingen. De oudste nederzettingen bestaan uit kernen op hooggelegen plaatsen bij kruisingen van vaarwegen. Het type van dit landschap behoort tot het zogenaamde droogmakerijen- en landaanwinningenlandschap. De benaming van de nederzettingvormen in de Hoeksche Waard en op het Eiland van Dordrecht is: wegdorpen der oude zeekeleipolders.

Het tot ± 1700 meest voorkomende boerderijtype was het zogenaamde Overmase- en Alblasserwaardse dwarsdeeltype. Rond 1850 begon met name het Vlaamse schuurtype meer voor te komen. Natuurlijk kan het landschap van het Drechtstedengebied niet los worden gezien van de omliggende gebieden, namelijk de Hoeksche Waard, de Alblasserwaard, de Biesbosch en IJsselmonde.

natuurgebieden

Tot de natuurgebieden worden gerekend: alle terreinen met waardevolle plantengemeenschappen, terreinen met een functie voor weidevogels als broedgebied, met een functie als overwinteringsgebied voor vogels, terreinen met bijzondere landvormen en rustgebieden. Men dient wel te bedenken dat in de Drechtsteden de natuur een zeer bescheiden plaats inneemt.

Slechts op enkele plaatsen aan de randen van het stedelijk gebied zijn restanten van de grote natuurgebieden uit het verleden enigszins gespaard. Door menselijke activiteiten zijn de waarden in deze restgebieden echter niet onaangetast gebleven. De natuurterreinen in het Drechtstedengebied zijn de volgende:

Op het Eiland van Dordrecht: oude kreken in de polder de Biesbosch, het landgoed Dordwijk, de Zuid Hollandse Biesbosch, de Tongplaat en de Zuidplaat, de buitengorzen langs de Nieuwe Merwede en de Sliedrechtse Biesbosch.

In de Hoeksche Waard: de Krabbegors, grienden en rietgorzen en de polder Groot Koninkrijk.

In de Zwijndrechtse Waard: de Nes bij H.I.Ambacht (nog niet beschermd), en de Devel bij Heerjansdam.

In de Alblasserwaard: het gebied rond de Alblas, juist op de grens van het plangebied gelegen.

De hierboven genoemde natuurterreinen in de vier parten van het Drechtstedengebied zijn natuurlijk slechts die terreinen die tot het Drechtstedengebied behoren.

land- en tuinbouw

De voortschrijdende verstedelijking oefent direkte druk uit op het landelijk gebied. De gevolgen voor land- en tuinbouw zijn vooral merkbaar in de stadsrandzone. Planologische onzekerheid over het voortbestaan van de in deze zone gevestigde bedrijven, belemmert en vertraagt bedrijfsstructurele aanpassingen.

Een goed voorbeeld hiervan is de glastuinbouw tussen Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht. De voornaamste bedrijfstak in de Zwijndrechtse Waard is tuinbouw, vollegroonds- en glastuinbouw. De

Hoeksche Waard is een belangrijk landbouwgebied (akkerbouw). Op het Eiland van Dordrecht is zowel akkerbouw als tuinbouw aanwezig. In de Alblasserwaard voornamelijk akkerbouw. Wat die akkerbouw betreft, blijkt dat in het hele Drechtstedengebied geldt, dat de meeste bedrijven beneden een bepaalde standaardmaat liggen, namelijk beneden een nivo van 90 Standaard Bedrijfs-eenheden. Een Standaard Bedrijfseenheid (SBE) is een verhoudingsgetal gebaseerd op de faktorkosten (arbeid, pacht en rente) bij een doelmatige bedrijfsvoering en het prijspeil van een bepaald referentiejaar (1968). Aan een verhoging van dat nivo tot minimaal 90 SBE kan vooral met behulp van ruilverkaveling veel worden bijgedragen, volgens verschillende landbouworganisaties tenminste. De waarde van ruilverkaveling wordt echter met kritischer ogen bekeken dan in de jaren zestig.

- stedelijk karakter

De verstedelijkte kern van het Drechtstedengebied bestaat uit Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht.

Dordrecht heeft een aantal stadsvernieuwingsgebieden, te weten de historische kern, de 19^e eeuwse schil, de 20^e eeuwse vvooroorlogse woonwijken en de naoorlogse wijken. Dordrecht heeft tot nu toe nog weinig aantrekkingskracht kunnen uitoefenen op de bevolking uit de midden en hogere inkomensgroepen. Daarentegen hebben de omliggende plaatsen een sterke groei meegemaakt. In de periode van 1960 tot 1977 verdubbelden de bevolkingsaantallen van Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht, terwijl die van Papendrecht $2\frac{1}{2}$ maal zo groot werd. Dordrecht groeide ondanks de annexering van de gemeente Dubbeldam (6000 inwoners in 1960) maar met 25 procent.

Bevolkingsgroepen met bepaalde gemeenschappelijke kenmerken als opleiding en inkomensnivo, zijn in het Drechtstedengebied gescheiden gehuisvest van andere groepen met gemeenschappelijke sociale kenmerken. Er kan gekonstateerd worden dat Dordrecht een arme stad is, Zwijndrecht een rijke stad, evenals, in mindere mate, Papendrecht en Hendrik Ido Ambacht. Deze konstatering wordt ondersteund door de gegevens over de inkomens per belastingplichtige per gemeente.

Binnen het Drechtstedengebied blijken in Hendrik Ido Ambacht, Papendrecht en Zwijndrecht hogere inkomens het sterkst te zijn vertegenwoordigd, in Dordrecht 's Gravendeel en Sliedrecht de hoofdbewoners met een lager inkomen. (naar de resultaten van het Woningmarktonderzoek Drechtsteden 1974).

VI. Streekcentrumfunctie van Dordrecht.

Inleiding.

Zoals blijkt uit verschillende nota's van rijks-, provinciale en gemeentelijke overheid, waarin de Drechtsteden aan bod komen, heeft Dordrecht een streekcentrumfunctie*.

Streekcentrumfunctie heeft betrekking op de voorzieningen- of verzorgingsstructuur. Daarom is het nodig om te onderzoeken welke voorzieningen er in het gebied aanwezig zijn. Om daarbij de streekcentrumfunctie, die Dordrecht voor 's Gravendeel met name heeft te kunnen beoordelen, zullen de betrekkingen tussen die beide plaatsen worden beschouwd voor wat betreft de voorzieningen.

In een gebied of streek is er een evenwichtige of onevenwichtige verzorgingsstructuur. Volgens een definitie uit het ontwerp intergemeentelijk structuurplan van het streeklichaam Drechtsteden kan uit het oogpunt van ruimtelijke ordening, gesproken worden van een evenwichtige verzorgingsstructuur als de bevolking voorzieningen van voldoende kwaliteit binnen een aanvaardbare afstand aantreft en de voorzieningen in voldoende mate gebruikt kunnen worden, om gedurende langere tijd, in staat te zijn om economisch rendabel of maatschappelijk verantwoord te functioneren.

Volgens hetzelfde ontwerp-structuurplan kunnen die voorzieningen in de volgende verschillende groepen worden ingedeeld:

- detailhandel (winkelvoorzieningen) en horeca
- medische en sociale zorg
- onderwijs
- cultuur
- lichamelijke opvoeding, sport en recreatie
- openbare dienstverlening

Om de gerichtheid van de bewoners van een bepaalde gemeente op een andere gemeente, respektievelijk op een ander (hoger) voorzieningencentrum, te kunnen bepalen, behoeven naar mijn mening, niet noodzakelijkerwijs alle bovengenoemde voorzieningen onder-

* zie ook: "enkele termen en begrippen", pag. 123

zocht te worden. De belangrijkste zijn echter wel de winkelvoorzieningen, de medische zorg (ziekenhuizen), de onderwijsvoorzieningen en de rekreatiemogelijkheden. Hoewel recreatie vaak als een aparte op zichzelf staande bezigheid wordt gezien, wil ik die hier behandelen als onderdeel van de verzorgingsstructuur in het gebied. De rekreatiemogelijkheden geven een aanwijzing voor de streekcentrumfunctie van een bepaalde plaats. Tot de aantrekkelijke dingen behoren dan bijvoorbeeld, een groot sportpaleis, een ijsbaan, maar ook een interessante oude binnenstad.

De onderwerpen cultuur en openbare dienstverlening uit bovengenoemde indeling zal ik niet behandelen. Hoewel bij beide onderwerpen een zekere invloed merkbaar is voor de streekcentrumfunctie van in dit geval Dordrecht, acht ik die toch minder zwaarwegend, dan de andere wel te behandelen onderwerpen.

In de nota A.en V. Drechtsteden heeft men bij de beoordeling van de verzorgingssituatie in de Drechtsteden gebruik gemaakt van onder andere de resultaten van een RPD-onderzoek (hiërarchie van kleine kernen in Nederland, 1974). Bij dit RPD-onderzoek is op basis van de gegevens uit 1971 (volkstelling) een indeling gemaakt van kernen naar hun verzorgingsnivo. De kernen Heerjansdam en 's Gravendeel komen in de resultaten echter niet voor, omdat zij ten tijde van het onderzoek een te gering verzorgingsapparaat bezaten om in het onderzoek opgenomen te worden.

Er zijn voor 's Gravendeel echter wel onderzoeken en enquêtes gehouden voor verschillende onderdelen van de verzorgingsstructuur, onder andere voor de winkelvoorzieningen.

Een steeds terugkerende term als men spreekt over verzorgingsstructuur is het bevolkingsdraagvlak. Een bepaald voorzieningennivo heeft een bepaald bevolkingsaantal nodig om de voorzieningen te laten renderen. Een overzichtje van de zogenaamde drempelwaarden - die waarden, die aantallen, welke een bepaald voorzieningennivo nodig heeft - volgt hieronder.

De gegeven drempelwaarden zijn de veelal gemeenschappelijk voorkomende waarden in de diverse literatuur over de hiërarchie van centra en in rapporten over nivo's van verzorging.

Onderstaand overzicht, uit de bijlage van nota 2a A.en V. Drechtsteden, geeft weliswaar helemaal geen exakte grenzen, en lijkt een volstrekt willekeurige indeling, toch geeft het overzicht wel een indicatie voor welke soort voorzieningen bij een bepaalde kern behoort.

3.000 inw.	voorzieningen op buurt-, wijk-, dorpsnivo,
6.000 inw.	die veelal een lokale functie hebben of op
12.000 inw.	streekdorpsnivo, met een beperkt regionale
20.000 inw.	functie.
50.000 inw.	
100.000 inw.	voorzieningen op stads-, stadsdeel-, of
175.000 inw.	streekstadsnivo met een veelal regionale
250.000 inw.	functie.
300.000 inw.	stadsgewestelijke voorzieningen.

De genoemde drempelwaarden geven aan, dat bij het betreffende aantal inwoners een bepaalde hoeveelheid en kwaliteit voorzieningen aanwezig moeten zijn voor de verzorging van dat aantal inwoners. Een hoger inwonertal betekent, dat een groter en kwalitatief hoogwaardiger voorzieningenpakket rendabel kan zijn. Nadere uitleg over draagvlak en verzorgingsnivo, wordt gegeven in bijlage 1, het schema verzorging uit "elementen voor streek- en structuurplannen" van de PPD - Zuid Holland. Daarin wordt ook een uitgebreide opsomming gegeven van de soorten voorzieningen die bij bepaalde inwonertallen aanwezig behoren te zijn. Die inwonertallen, die de drempelwaarden voorstellen, zijn zoals gezegd wel erg willekeurig gekozen. (Dat wordt temeer bewezen door het feit dat bovenstaand overzicht en bijlage 1 beide afkomstig zijn van PPD Zuid Holland en toch verschillende bevolkingsaantallen als "omslagpunt" of drempelwaarde vermelden). Er zijn wel een paar "hardere" omslagpunten, drempelwaarden, in bovenstaand lijstje aan te wijzen. Zo is het aantal van 6.000 te beschouwen als het omslagpunt van lokaal verzorgingsnivo van een dorp naar een bovenlokaal verzorgingsnivo. Bij 100.000 inwoners zijn de voorzieningen op stads- of streekstadsnivo aanwezig te achten. Een streekstad is een stad van ca. 60.000 inwoners (het draagvlak is echter 100.000) in het streekgewest. Een streekgewest is weer een aaneengesloten landelijk gebied, gekenmerkt door een overwegend agrarische functie.

De volgende belangrijke drempel in bovenstaand schema ligt bij 300.000 inwoners. Een draagvlak van 300.000 inwoners maakt stadsgewestelijke voorzieningen rendabel. De omvang van een stadsgewest is daarbij wel zeker bepalend voor de specialismen in de verzorgingselementen. Een academisch ziekenhuis zal bijvoorbeeld pas gevonden worden, bij een bevolkingsdraagvlak van $1\frac{1}{2}$ à 2 miljoen inwoners.

Om de mogelijkheden in de Drechtsteden te kunnen overzien, volgt hieronder een tabel met de bevolkingsaantallen per 1 januari 1977, en de prognoses voor de aantallen van 1980 en 1990.

De prognose gaat uit van realisering van bouwlocatie bij 's Gravendeel. (Een verminderde overlooptaak voor 's Gravendeel komt neer op een bevolkingsprognose voor 1990 voor 's Gravendeel van 10.500).

De bevolkingsaantallen in het Drechtstedengebied per 1 januari 1977 en de prognose voor 1980 en 1990.

per:	1-1-1977	1-1-1980	1-1-1990
's-Gravendeel	7.350	7.650	12.200
Dordrecht	102.750	107.550	121.300
Zwijndrecht	39.200	40.500	43.600
Sliedrecht	22.050	22.050	23.400
Papendrecht	24.400	25.350	27.900
Alblasserdam	17.850	18.000	19.100
Hendrik Ido Ambacht	15.250	17.350	19.000
Heerjansdam	3.450	3.450	3.500
Drechtsteden totaal	232.150	242.000	270.000

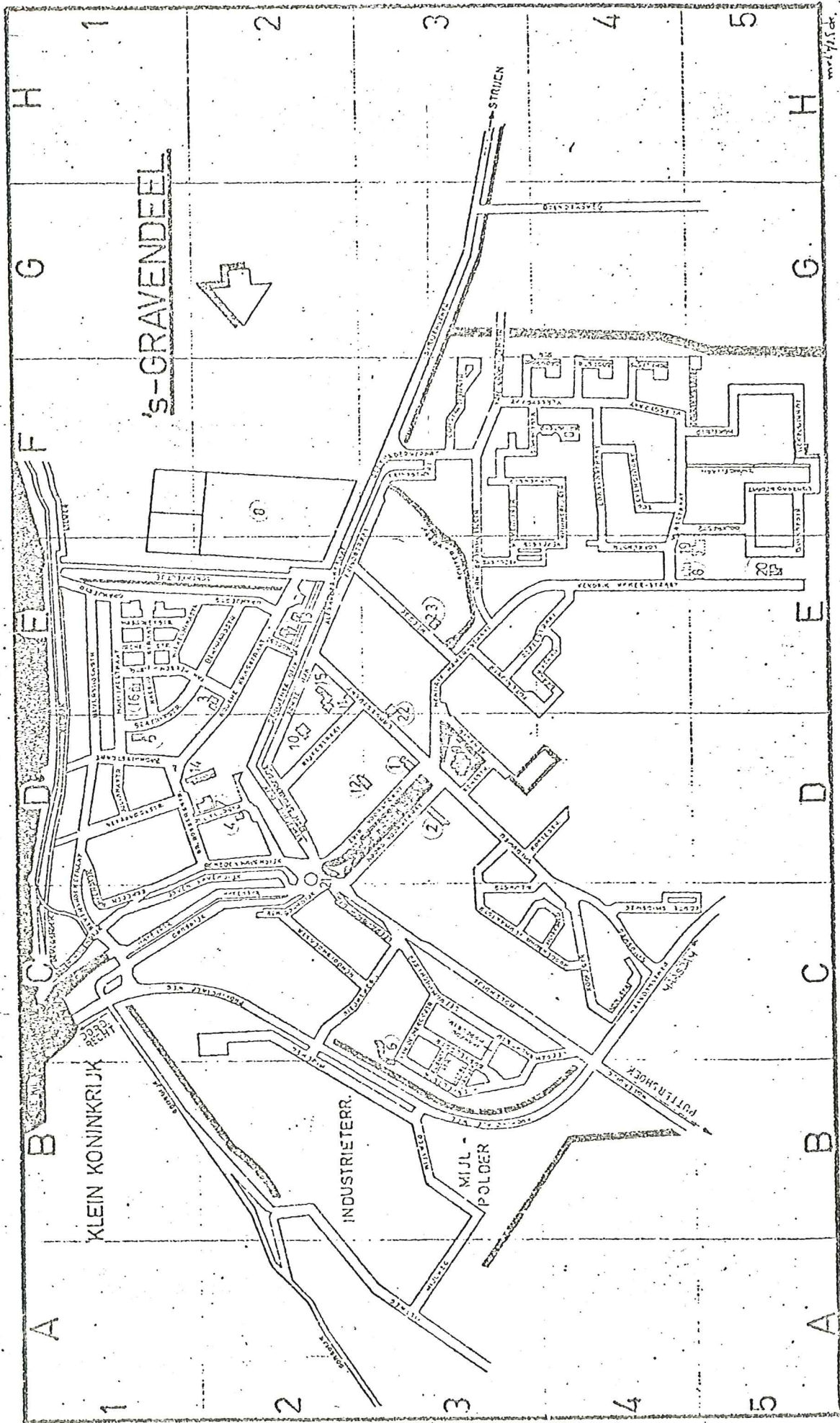
Uit vergelijking van de bevolkingsaantallen, met de zogenaamde drempelwaarden in het daarboven staande overzicht, blijkt dat voor 's Gravendeel ondanks het passeren van de drempel van 12.000 inwoners, geen werkelijke nive verhoging wordt bereikt. Wel een nivoversterking natuurlijk en niet te vergeten het passeren van de magische grens van 10.000 inwoners, waardoor de zelfstandigheid van de gemeente wordt "veiliggesteld". Het aantal van 10.000 wordt gehanteerd bij bijvoorbeeld gemeentelijke herindelingen. Een nieuw te vormen gemeente dient minimaal dat aantal te hebben om vooral de financiële problemen te overwinnen. Ter illustratie moge gelden dat in de Hoeksche Waard in de gemeente Oud Beijerland, de enige gemeente met meer dan 10.000 inwoners, de kosten voor het bestuur en het ambtelijk apparaat

voor 1976 f 21,- per inwoner lager werden begroot dan in de gemeenten met minder dan 10.000 inwoners.

Terug naar de draagvlakken! Ook voor Dordrecht, evenals voor de Drechtsteden als totaliteit is de ekstra bevolkingstoename te gering om een volgende drempel (300.000) te overschrijden. Hierna zullen de verschillende voorzieningen, die ik maatgevend vind voor het bepalen van de streekcentrumfunctie, worden besproken.

VI - 1 Winkelvoorzieningen

Een belangrijke vraag, die gesteld dient te worden is, welke voorzieningen onderzocht dienen te worden, welke voorzieningen relevant zijn om de streekcentrumfunctie van Dordrecht aan te tonen en om de oriëntatie van de 's Gravendelers op Dordrecht te analyseren. De winkelvoorzieningen op buurt- en dorpsniveau omvatten bijvoorbeeld de volgende branches: vlees en vleeswaren, kruidenierswaren, aardappelen, groente en fruit, brood e.d., zuivel, manifakturen, tabak, huishoudelijke artikelen en drogisterij-artikelen. Deze detailhandelvoorzieningen worden aanwezig geacht in een dorp met een draagvlak van ongeveer 5 à 6.000 inwoners. Deze categorie winkelvoorzieningen valt dus buiten de groep, die relevant is voor de streekcentrumfunctie van Dordrecht. De artikelengroepen die wel relevant zijn, zijn bijvoorbeeld meubels, dames- en herenkonfektie, duurdere sportartikelen, speciale levensmiddelen, foto- en filmapparatuur, enz. Voor die artikelengroepen zal getracht worden een beeld te geven van de koopgedragcijfers.



1:15000

VI-1-1 inventarisatie

Over 's Gravendeel kan het volgende worden vermeld uit de bron: " Bestemmingsplan Dorpskern", Stad en Landschap 1974. In 1973 werd in het kader van dat bestemmingsplan een winkelinventarisatie verricht.

Blijkens deze inventarisatie wordt het winkelapparaat van 's Gravendeel gekenmerkt door een gespreide ligging. Koncentratiegebieden zijn: de omgeving van het Havenplein, en de omgeving van de N.H.-kerk.

Op betrekkelijk korte afstanden van de dorpskern bevinden zich twee kleine buurtcentra, nl. aan de van Heesenstraat en aan de Van der Mercktstraat (zie plattegrond van 's Gravendeel.).

Het volgende overzicht geeft inzicht in de verdeling van de detailhandel in 's Gravendeel (1973).

branche	aantal vestigingen	bvo in m ²	bvo per inw. aanw.	bvo per inw. normatief
voedings- en genotmiddelen	21	1500	0,23	0,23 à 0,27
overige goederen	37	3500	0,55	0,30 à 0,36
totaal	58	5000	0,78	0,53 à 0,63

Bij de norm voor het bedrijfsvloeroppervlak (bvo) per inwoner, wordt er ondermeer van uitgegaan, dat 75% van de bevolking zijn voedings- en genotmiddelen in de eigen woonplaats koopt en dat 50% van de bevolking voor de overige goederen op het eigen winkelapparaat is gericht.

De norm is verder gebaseerd op huisvestingskosten in de nieuwbouw. Uit de bovenstaande tabel kan men afleiden dat er aan winkelareaal een overschot is (0,78 ten opzichte van 0,53 à 0,63 normatie). Een konklusie in de bijlage bij de nota A. en V. is, dat uit detailhandelsoogpunt het gewenst is dat er een bevolkingsgroei plaatsvindt. Een logische gevolgtrekking natuurlijk vanuit detailhandelsoogpunt. De enige andere mogelijkheid om tot optimaal gebruik van de aanwezige winkelvoorraad te komen

Tabel 1: Aantal vestigingen, bedrijfsvloeroppervlakte, gemiddelde bedrijfs grootte en winkeldichtheid per gemeente

	Aantal vestigingen		m2 Bedrijfsvloeroppervl. (b.v.o.)		Gemiddelde b.v.o. per vestiging		Aantal m2 b.v.o. per inwoner	
	Totaal Abs.	Non-food %	Totaal	Non-food Abs.	Totaal %	Non-food Abs.	Totaal	Non-food
Alblasserdam (1-1-1977: 17.835 inw.)	140	-	21.389	15.223	71	153	1.20	.85
Dordrecht: ¹⁾ Inclusief Binnenstad (1-1-1977: 102.688 inw.)	808	558	141.564	105.105	74	175	1.38	1.02
Exclusief Binnenstad (1-1-1977: 89.510 inw.)	345	185	49.680	20.338	41	144	.55	.22
's-Gravendeel (1-1-1977: 7.347 inw.)	61	39	6.000	3.800	53	98	.82	.52
Hendrik-Ido-Ambacht (1-1-1977: 15.260 inw.)	62	38	15.400	11.000	71	250	1.00	.72
Papendrecht (1-1-1977: 24.381 inw.)	130	86	23.500	16.400	70	181	.96	.67
Sliedrecht ¹⁾ (1-1-1977: 22.084 inw.)	185	136	41.323	34.027	82	223	1.87	1.54
Zwijndrecht (1-1-1977: 39.192 inw.)	187	107	31.418	20.820	65	168	.80	.53

1) Incl. kappers e.d.

zou dan moeten zijn, sluiting van een aantal winkels, wat natuurlijk niet wordt toegejuicht door de detailhandel.

Een meer recente tabel voor het Drechtstedengebied over een aantal vestigingen, bedrijfsvloeroppervlakte, gemiddelde bedrijfsomvang en winkeldichtheid per gemeente is hier bijgevoegd. Met name de non-food artikelenbranche is belangrijk bij de bepaling van koopgedrag en de streekcentrumfunctie van Dordrecht. Voor de dagelijkse levensbehoefte is elke Drechtstreekgemeente zelf goed voorzien.

In 's Gravendeel zijn voor de zogenaamde foodartikelen 22 winkels aanwezig, voor de non-food-artikelen 39 winkels op ruim 7.000 inwoners (gegevens van 1977).

VI-1-2 koopgedragcijfers - koopkrachtorientatie

Om de koopgedragcijfers in het Drechtstedengebied te bepalen zijn verschillende onderzoeken en enquêtes gehouden. In een NEI-rapport "kopen in de Dordtse binnenstad" van 1973 zijn gegevens vermeld over de koopgewoonten van de bewoners van de Hoeksche Waard Oost. In de tabel wordt een procentuele verdeling gegeven van de verschillende artikelengroepen over bepaalde koopgebieden.

Art.groep	H.W.O.	binnenstad Dordt.	Overig Dordt	R'dam	Breda	Overige gem.
alle artikelen	65	8	0	11	0	16
voeding/genotm.	88	1	0	2	0	9
kleding/textiel/ schoenen	37	26	0	23	0	14
overige duurz. konsumptiegoed.	47	8	1	19	1	24
andere goed. + diensten	60	5	1	7	0	27

Uit deze tabel blijkt dat de bewoners van de Hoeksche Waard-Oost wat meer op Rotterdam dan op Dordrecht zijn georiënteerd. Wel dient er terdege rekening gehouden te worden met het feit

dat genoemd onderzoek dateert van 1973, dus voor de opening van de Kiltunnel in 1977. De hooggestemde verwachtingen dat, na opening van de Kiltunnel in november 1977, het koopgedrag ten gunste van Dordrecht sterk zou veranderen, wordt overigens nog niet bewaarheid. Een voorbeeld daarvan geeft het onderzoek Voorzieningen Drechtsteden van december 1977, waaruit blijkt dat er nog steeds een tamelijk grote voorkeur vanuit 's Gravendeel voor de Rotterdamse warenhuizen is ten opzichte van de Dordtse warenhuizen.

Verder bleek dat voor een aantal geselecteerde artikelen, die samen circa 10% van het gezinsbudget en circa 1/3 van de totale detailhandelsbestedingen in de nonfood-sektor, 's Gravendeel in 8 van de 10 gevallen een sterkere oriëntatie kende op Rotterdam dan op Dordrecht. (onderzoek voorzieningen Drechtsteden, najaar 1977, door het sociaal geografisch bureau van Dordrecht). Wel moet de nodige voorzichtigheid worden betracht omdat het slechts een globale indicatie van de non-food-artikelen betreft.

Zie voor de cijfers en de bedoelde geselecteerde artikelen tabel C over de koopkrachtorientatie van 's Gravendeel uit het onderzoek van 1977. (pagina 64). Uit het onderzoek blijkt dat alleen voor de dameskonfektie, Dordrecht zo'n sterke aantrekkingskracht heeft, dat men meer naar Dordrecht dan naar Rotterdam gaat voor die winkelvoorziening.

Het ETI - ZH geeft in zijn rapport, Distributie planologische facetten bij de streekplanherziening Drechtsteden van mei 1978, een prognose voor de koopkrachtorientatie in % van de Drechtstedengemeenten. Daarbij is een verdeling gemaakt in voedings- en genotmiddelen en duurzame en overige goederen. Het gedeelte van die prognose, dat betrekking heeft op 's Gravendeel volgt hier onder.

Ter vergelijking zijn ook opgenomen de gegevens van 1977-1978. Bij de prognose van 1990 is hier uitgegaan van de realisering van bouwlokatie 's Gravendeel, dat wil zeggen een uitbreiding met 1650 woningen. Het feit dat de uitbreiding voor Rijnmonders bedoeld is, wordt in het ETI rapport, niet in beschouwing genomen.

Koopkrachtoriëntatie in % van Drechtstedengemeenten 1977/1978

voedings- en genotmiddelen:						
naar van	R'dam	Breda	Dordrecht binnenstad	Dordrecht overig	's-Graven- deel	Overig (niet D- stad)
's-Gravendeel	1	-	3	1	85	10
Oostelijke	3	-	2	-	-	95
Hoeksche Waard						
duurzame en overige goederen:						
's-Gravendeel	20	-	25	-	45	10
oostelijke	20	-	15	1	-	64
Hoeksche Waard						

Koopkrachtoriëntatie in % van Drechtstedengemeenten 1990

voedings- en genotmiddelen:						
's-Gravendeel	1	-	4	1	90	4
oostelijke	3	-	3	-	3	91
Hoeksche Waard						
duurzame en overige goederen:						
's-Gravendeel	10	-	35	-	50	5
oostelijke	10	-	25	1	5	59
Hoeksche Waard						

BRON: ETI-rapport, mei 1978, uit tabellen 3A, 3B, 7A, 7B.

Distributie planologische facetten bij de streekplan-herziening Drechtsteden, ETI - ZH.

De motieven van de 's Gravendelers om in Dordrecht of in Rotterdam te gaan winkelen zijn verschillende. De belangrijkste zijn de bereikbaarheid van het winkelcentrum en dan speciaal voor de autobezitters de parkeermogelijkheden. Hoewel de gemiddelde reistijd naar de Dordtse Binnenstad kleiner is dan die naar Rotterdam-Zuidplein, respectievelijk 18,4 en 21,6 minuten, vertonen de bewoners van 's Gravendeel voor wat betreft de non-foodartikelen, toch een grotere oriëntatie op Rotterdam, aldus het onderzoek voorzieningen Drechtsteden van 1977.

't Blijkt o.a. uit gesprekken met 's Gravendelers en met de heer Coumans van het Sociaal Geografisch Bureau Dordrecht, dat

de autochtone bevolking meer naar Dordrecht trekt dan naar Rotterdam. Tot deze categorie behoren ook de minst draagkrachtigen en de minst mobiele inwoners.

De andere categorie zijn de zogenaamde import-'s Gravendelers, die voornamelijk uit Rotterdam en overig Rijnmondgebied komen, en daar vaak nog werken. Over het algemeen is dit een jongere bevolkingsgroep, voor wie de afstand minder belangrijk is.

In de hele maatschappij kan men trouwens zien, dat de mobiliteit van de bevolking enorm gegroeid is. Afstanden blijken steeds minder een barrière te zijn. Heel sterk blijkt dat voor Rijnmonders te gelden. Rijnmonders, die buiten het Rijnmondgebied zijn gaan wonen, blijken aldus het reeds eerder genoemde onderzoek van het SGB Dordrecht, ook na 10 à 15 jaar nog sterk gericht te blijven op Rotterdam. Dit in tegenstelling tot andere importbewoners, zoals Amsterdammers in Purmerend of Alkmaar, die na 10 jaar voor hun winkel- en overige voorzieningen wel naar hun nieuwe verzorgingscentrum trekken.

't Onderzoek toonde aan dat importbewoners van elders in Papendrecht wel naar Dordrecht trokken na ongeveer 10 jaar, maar oorspronkelijke Rijnmondbewoners in Papendrecht toch sterk met Rotterdam verbonden bleven.

Aldus ook rekening houdend met de groter geworden mobiliteit van de bevolking in zijn geheel en het grotere en uitgebreidere aanbod van winkelvoorzieningen in Rotterdam, is er voldoende motivatie om de grote georiënteerdheid op Rotterdam te verklaren. Slechts degenen die op het openbaar vervoer aangewezen zijn - en vaak bestaat die groep voor een groot gedeelte uit de minder draagkrachtigen- zullen vooral op Dordrecht zijn aangewezen. Voor hen geldt bovendien niet de Kiltunnel-drempel, omdat de tol niet in de bustarieven is doorberekend.

TABEL C - Koopkrachtorientatie 's-Gravendeel voor een tiental artikelengroepen, 1977 (na opening Kiltunnel)

	Alblas-		Dordrecht		's-Gra- ven- deel	H. (Pa- Ido pen- A. drecht	Slie- drecht	Zwijn- drecht		Rotterdam		To- taal	Bre- da	El- ders (1)	Totaal
	ser- dam	Binnen- stad	Overig taal	Overig taal				Centr. pl.	Overig						
Speciale levensmiddelen	-	2	-	2	88	-	-	-	2	1	1	4	0	6	100
Damesconfectie	-	46	-	46	15	-	1	1	12	19	1	32	-	5	100
Herenconfectie	-	16	-	16	61	-	-	-	9	10	0	19	-	4	100
Schoeisel	-	21	-	21	50	-	-	-	10	10	1	21	1	7	100
Duurdere sportartikelen	-	16	-	16	51	-	-	-	14	11	1	26	-	7	100
Radio en T.V.	1	14	-	14	57	-	-	-	9	9	1	19	-	9	100
Meubels	-	15	-	15	43	-	-	-	18	8	3	29	-	13	100
Foto-Film	-	4	-	4	82	-	-	-	6	2	1	9	2	4	101
Boeken	-	6	-	6	63	-	-	-	6	3	-	9	-	22	100
Bijoux en Sieraden	-	13	-	13	63	-	-	-	10	6	1	17	-	6	99

Bron: Voorlopige uitkomsten onderzoek Voorzieningen Drechtsteden 1977

(1) Inclusief levering per postorder e.d.

VI-2 Onderwijsvoorzieningen

In het kader van de streekplanherziening is de behandeling van de onderwijsvoorzieningen beperkt gebleven tot die vormen van onderwijs, die van boven-lokaal of regionaal belang zijn.

Deze vormen zijn het algemeen vormend onderwijs (A.V.O.), het voorbereidend wetenschappelijk onderwijs (V.W.O.), het lager, middelbaar en hoger beroepsonderwijs (L.B.O., M.B.O., H.B.O.) en het buitengewoon onderwijs (B.O.).

Een goede bereikbaarheid van de schoolgebouwen is van belang, om de deelname aan het onderwijs te bevorderen. Daarom is ook een goede spreiding over het gebied nodig.

De vormen van onderwijs op lokaal nivo, dat wil zeggen het basisonderwijs, het lager en kleuteronderwijs, zijn in elke Drechtstedengemeente in voldoende mate aanwezig. Voor dit onderwijs op lokaal nivo is de loopafstand woning-school van belang. Ten gevolge van het lager- en kleuteronderwijs valt geen verkeersstroom te constateren vanuit 's Gravendeel naar andere gemeenten of andersom.

Om ook voor de onderwijsvoorzieningen de streekcentrumfunctie van Dordrecht te bepalen, beperk ik mij dan ook tot de vormen van voortgezet onderwijs en die van het buitengewoon onderwijs. De mate waarin 's Gravendeelse scholieren gebruik maken van deze vormen van onderwijs in Dordrecht, geeft een indruk van de oriëntatie vanuit 's Gravendeel op Dordrecht.

VI-2-1 Inventarisatie

Om een indruk te krijgen van de onderwijsmogelijkheden in het Drechtstedengebied en de directe omgeving, volgt nu een overzicht van het aantal scholen voor onderwijs van bovenlokaal of regionaal belang. (zie tabel 0-1).

Zoals ook uit de tabel blijkt, zijn in 's Gravendeel geen schoolinstellingen voor voortgezet onderwijs aanwezig. Evenals voor winkelvoorzieningen, zijn ook voor onderwijsvoorzieningen bevolkingsdraagvlakken voor diverse schoolsoorten aanwezig. U vindt ze in tabel 0-2, uit de bijlage bij de nota Alternatieven en Varianten voor de Drechtsteden. In die tabel zijn ook te vinden de stichtings-

Schooltypen	Alblasserdam		Dordrecht		H.I. Ambacht		Papendrecht		Sliedrecht		Zwijndrecht	
	op. pr.chr.	1	op. pr.chr.	3	op. pr.chr.	2	op. pr.chr.	1	op. pr.chr.	1	op. pr.chr.	1
MAVO	1	1	3	3	2	1	1	1	1	1	1	2
MAVO/HAVO				1								
MAVO/HAVO/VWO				1	1		1					
HAVO/VWO			1	1				1			1	1
HAVO/Paed. ac.			1	1								
VWO			1	1								
LAVO/LEAO				1								
MAVO/HAVO/VWO/MEAO *			1	1								
LEAO			1	1								
MEAO/LMO/NMO			1	1								
LLO			1	1								
MLO			1	1								
HLO			1	1								
ITO			1	1								
ITO/LTO				1								
LTO	1											
LTO *		1										
MTO				1								
MTO *				1								
HTO				1								
LTO/LHNO				1								
IHNO/LHNO				1								
IHNO/LHNO/MEHO				1								
IHNO/LHNO/INAS				1								
LHNO		1										
LHNO/MEHO												
MSPO				1								
VSO				1								
Vormingscentrum				1								
niet volledig dagonderwijs				1								

*) Avondschool

N.B. Te 's-Gravendeel en Heerjansdam zijn geen instellingen voor voortgezet onderwijs aanwezig.

Globale bevolkingsdraagvlakken voor diverse schoolsoorten

Schoolsoort	Belangstel- lingspercen- tage in 1980 gem. voor j. en m. samen van het gem. aantal 12-13 jarigen	Stichtings- norm volgens x wet xx diverse publicaties Min. O. en W.	Aantal toe- latingen tot 1j. I	Benodigd aantal inwoners		
				1980 gem.gen. 12-13 j. 1,68%	1985 gem.gen. 12-13 j. 1,50%	1990 gem.gen. 12-13 j. 1,46%
MAVO	32,9	260 x	61	11.000	12.400	12.700
HAVO	12,0	360 x	49	24.300	27.200	28.000
atheneum	9,2	340 x	53	34.300	38.400	39.500
gymnaseum	3,0	355 x	55	109.100	122.200	125.600
lyceum	12,2	460 x	72	78.700	88.100	90.500
LTO	10,9	350 x	69	37.700	42.200	43.400
LHNO	10,2	260 x	58	33.900	37.900	39.000
ITO	2,7	120 xx	30	66.200	74.100	76.100
IHNO	1,9	60 xx	14	43.900	49.100	50.500
LMO	0,6	200 xx	30	300.000	333.300	344.800
LEAO	3,9	250 xx	54	82.400	92.300	94.900
LLO	3,0	125 x	25	49.600	55.600	57.100

Bij lyceum is van de veronderstelling uitgegaan dat minstens 1/3 van het aantal leerlingen gymnasiasten zijn.

normen, die bekend zijn uit diverse publikaties van het ministerie van onderwijs en wetenschappen en ook uit wettelijke normen. Wettelijke normen zijn er voor MAVO, HAVO, Atheneum, Gymnasium, Lyceum, LTO, LHNO, en het LLO.

Met behulp van de COGVO-gegevens en de 14e publikatie van de Kommissie Planprocedure zijn aantallen vastgesteld voor het benodigd aantal inwoners in 1980, 1985 en 1990 voor respectievelijk 12-13 jarigen en 17-21 jarigen.

Op grond van de bevolkingsdraagvlakken kan gekonkludeerd worden, dat in 1990 's Gravendeel met een dan te verwachten bevolking van 12.200 inwoners voor de stichting van een MAVO-school het benodigde draagvlak heeft bereikt. Benodigd zou dan namelijk zijn 12.700 inwoners. Dit aantal zal dan best bereikt worden, als men de bevolking van omliggende dorpen als Strijen, Maasdam en Puttershoek meetelt.

Een kanttekening, die hier bij gemaakt moet worden, is wel de volgende. Zoals hieronder wordt vermeld is in Numansdorp een openbare en een christelijke MAVO. Vanuit de gemeente Strijen betrekken die MAVO's ook leerlingen. Als nu in 's Gravendeel ook nog een MAVO zou komen, gaat dat dus ten koste van de scholen in Numansdorp. Bovendien zijn in 's Gravendeel nogal wat verschillende kerkelijke gezindten vertegenwoordigd.

Daarom zal ook op het globale bevolkingsdraagvlak van 12.700 een soort korrektiefaktor moeten worden toegepast.

Tenslotte dient gememoreerd te worden, dat de MAVO-school in Dordrecht, die vanuit 's Gravendeel het best bereikbaar is en waarvan vanuit 's Gravendeel het meest gebruik wordt gemaakt nu reeds met leerlingengebrek te kampen heeft. Er zijn op het ogenblik plannen om door samenvoeging aldaar een scholengemeenschap op te richten, rekening houdend met het bevolkingsaantal van 's Gravendeel. Als 's Gravendeel nu zelf een MAVO zal krijgen zal de konstante strijd om voldoende leerlingen, het probleem waar nu reeds menige school mee worstelt, gaan plaatsvinden tussen drie scholen, te weten in Numansdorp, in 's Gravendeel en in Dordrecht.

Algemeen kan gezegd worden, dat alle schoolsoorten, ook die niet

in de Drechtsteden gevonden worden, wel aanwezig zijn in Rotterdam. Een uitzondering dient gemaakt te worden voor verschillende onderdelen van het universiteitsonderwijs.

In de Hoeksche Waard zijn wel enkele vormen van voortgezet onderwijs aanwezig. Een overzicht daarvan volgt hieronder.

Oud Beijerland	⌘ HAVO/Atheneum
	⌘ openbare MAVO
	⌘ christelijke MAVO + avond-MAVO + moeder-MAVO
	⌘ LTO
	⌘ LHNO
Numansdorp	⌘ openbare MAVO
	⌘ christelijke MAVO
Klaaswaal	⌘ LHNO
	⌘ LLO
Mijnsheerenland	⌘ muziekschool

Voor het buitengewoon onderwijs komen in de Drechtsteden 17 scholen voor. Het buitengewoon onderwijs concentreert zich in Dordrecht, alleen LOM (2x) en MLK-onderwijs komen ook in andere Drechtsteden voor, nl. respectievelijk in Zwijndrecht, Papendrecht en Sliedrecht.

De instellingen voor buitengewoon onderwijs vervullen een bovenlokale functie, aangezien de behoefte aan buitengewoon onderwijs minder is dan 1,5% van die aan gewoon lager onderwijs.

In de Hoeksche Waard zijn 2 LOM-scholen en een MLK-school.

Al deze scholen voor buitengewoon onderwijs zijn in Oud Beijerland gevestigd.

VI-2-2 Waar gaan de 's Gravendeelse scholieren op school.

Een probleem bij dit hoofdstuk is dat in de inventarisatienota van het ontwerp-strukturplan van de Drechtsteden wel een tabel voorkomt over de herkomst van leerlingen per september 1977 voor de Drechtstedengemeenten, maar alleen voor 's Gravendeel zijn geen gegevens bekend. Weliswaar bezit 's Gravendeel geen voortgezet onderwijs-scholen, maar 's Gravendeelse scholieren genieten dit onderwijs wel.

Een gesprek met een ambtenaar van de gemeente 's Gravendeel

levert (slechts) op dat, voor wat betreft de leerplichtigen, geldt dat \pm 95% naar Dordrecht gaat voor voortgezet onderwijs.

De overige 5 % zou dan voornamelijk naar Rotterdam gaan. De motieven om in Rotterdam naar school te gaan, liggen volgens de ambtenaar enerzijds op het vlak van de geloofsovertuiging (bijv. een Christelijke opleidingsschool voor Kleuterleidsters), anderzijds tengevolge van een ander (uitgebreider) vakkenpakket van verschillende scholen (bijv. MTS met ander vakkenpakket dan de Dordtse MTS).

Voor de overige scholieren (de niet meer leerplichtigen) zijn bij de gemeente 's Gravendeel geen gegevens bekend.

Voor het buitengewoon onderwijs maakt 's Gravendeel vooral van Dordtse onderwijsinstellingen gebruik. Maar omdat volgens het ontwerp-structuurplan Drechtsteden de behoefte per vorm van buitengewoon onderwijs minder dan 1,5% van die van gewoon lager onderwijs bedraagt, kan bij die onderwijsvorm, niet van grote scholierenstromen gesproken worden tussen 's Gravendeel en Dordrecht.

Resumerend kan gekonkludeerd worden dat voor het onderwijs de streekcentrumfunctie van Dordrecht zeer belangrijk is.

VI-3 Gezondheidszorg.

De streekcentrumfunctie van Dordrecht kan ook blijken uit de aantrekkingskracht, die Dordrecht op het gebied van de gezondheidszorg heeft.

De gezondheidszorg is te verdelen in intramurale en extramurale voorzieningen. Extramuraal duidt op de activiteiten van huisartsen, wijkverpleegsters, konsultatieburo's, enz. Aangezien slechts de gegevens op streekplannivo hier spelen, beperk ik me tot de intra-murale voorzieningen. Tot deze intramurale gezondheidszorg behoren, o.a. ziekenhuizen, psychiatrische inrichtingen, verpleegtehuizen, enz. Bij de streekplanherziening zijn vooral de ruimtelijke aspecten van de intramurale gezondheidszorg van belang. De planning van deze voorzieningen vindt o.a. om onderstaande redenen plaats in een breder verband. (uit: bijlage bij de nota 2a Alternatieven en Varianten Drechtsteden, PPD ZH.).

- een verantwoorde ruimtelijke planontwikkeling voor de intramurale gezondheidszorg dient in feite afgeleid te worden van een plan voor de gezondheidszorg als zodanig. De ruimtelijke aspecten zijn slechts een onderdeel, een afgeleide van de totale visie op de gezondheidszorg. De planning echter van zo'n visie staat nog in de kinderschoenen.
- het werkingsgebied van de intramurale voorzieningen strekt zich uit tot over de grenzen van het Drechtstedengebied, terwijl anderzijds voorzieningen van buiten het plangebied een belangrijke functie vervullen voor de bevolking van de Drechtsteden. De planning van deze voorzieningen vindt dan ook plaats in grotere territoriale kaders.

In het nu volgende zal getracht worden een inzicht te geven in de mate waarin 's Gravendeel gebruik maakt van de intramurale gezondheidszorg. Als blijkt dat 's Gravendelers vooral van de Dordtse voorzieningen gebruik maken betekent dat, dat de streekcentrumfunctie van Dordrecht voor 's Gravendeel ook werkelijk geldt. 's Gravendeel levert dan een bijdrage aan de streekcentrumfunctie van Dordrecht. Zoals in hoofdstuk III reeds vermeld betekent het feit dat de streekcentrumfunctie van Dordrecht voor

's Gravendeel van belang is, dat ook een positieve bijdrage aan de oriëntatie op Dordrecht wordt geleverd, waardoor weer een beter inzicht in de relatie van 's Gravendeel met Dordrecht en de Drechtsteden ontstaat.

In dit hoofdstuk zal eerst een korte inventarisatie van de intramurale gezondheidszorg-voorzieningen worden gegeven. Daarna wordt bekeken waar 's Gravendeel gebruik maakt van die voorzieningen; binnen de Drechtsteden of daarbuiten.

VI-3-1 inventarisatie

In onderstaande tabel is de ontwikkeling in aantal en capaciteit, van de intramurale gezondheidsvoorzieningen in de periode 1970-1977 weergegeven.

Tabel: Beddencapaciteit van een aantal instellingen voor intramurale gezondheidszorg in de Drechtsteden 1970 -1977.

	1-1-1970	1-1-1977
a. Ziekenhuizen		
Dordrecht: gemeenteziekenhuis	536 bedden	536
Refaja + diaconessenhuis	310 bedden	476
St. Jacobs stichting	300 bedden	295
Sliedrecht:		
gemeenteziekenhuis	132 bedden	126
b. psychiatrische ziekenhuizen	---	---
c. zwakzinnigeninrichtingen		
Sliedrecht: De Merwebolder	48 bedden	210
d. verpleegtehuizen		
Alblasserdam: verpleeghuis Alblasserdam west	---	47 (G.G.B.)
Dordrecht: het Parkhuis	72 bedden	186 (G.G.B.)
Crabbehof	174 bedden	174 (S.Z.)
Zwijndrecht: Swinhove	---	120 (S.Z.)

G.G.B. = geestelijk gestoorde bejaarden
S.Z. = somatische zieken

Om een indruk te krijgen van de capaciteit van deze gezondheidsvoorzieningen ten opzichte van landelijke gemiddelden is er een tabel opgesteld door het streeklichaam Drechtsteden voor de zogenaamde regio Dordrecht, tot welke regio gerekend worden de Drechtsteden (zonder Heerjansdam) en het gebied van Lek en Merwede. Evenals in vrijwel alle overige ziekenhuisregio's in den lande blijkt ook in de regio Dordrecht het aantal bedden per 1000 inwoners boven de ministeriële norm voor algemene ziekenhuizen te liggen.

Tabel: Aantal bedden per 1.000 inwoners Drechtsteden/Lek en Merwede, ministeriële norm en landelijk gemiddelde voor intramurale typen voorzieningen.

	1970	1977	norm	landelijk gemiddelde 1974
Algemeen ziekenhuis	5.1	4.9	4.00	5.0
Verpleegtehuis somatische zieken	0.5	1.1	1.55	1.9
Verpleegtehuis geestelijk gehandicapten	0.2	0.8	1.25	1.0
Psychiatrisch instituut	0.1	0.6	1.8	1.8

Uit deze gegevens blijkt verder dat vooral de psychiatrische gezondheidszorg een geringere capaciteit heeft dan het landelijk gemiddelde van 1974 daarvoor aangeeft. In de tabel is tot de psychiatrische instituten ook gerekend de zwakzinnigeninrichting de Merwebolder in Sliedrecht. Overigens zijn de psychiatrische ziekenhuizen van Zuid Holland gekoncentreerd in het westen van de provincie. Psychiatrische ziekenhuizen zijn er in het Drechtstedengebied niet. Wel zijn er binnen algemene ziekenhuizen psychiatrische afdelingen. Rekening houdend met de zogenaamde klassificatie van de ziekenhuizen, namelijk lopend van I tot en met IV, respectievelijk basispakket en een aantal superspecialismen, komen de Dordtse ziekenhuizen er wel gunstig af.

De drie ziekenhuizen, het gemeenteziekenhuis, St. Jacobsziekenhuis en het Refajaziekenhuis, hebben namelijk een funktieclassificatie III. Uit bijlage IV uit het deel Ic, bijlagen en kaarten voor het ontwerp-intergemeentelijk structuurplan voor de Drechtsteden, blijkt, dat afgezien van het academische ziekenhuis in Rotterdam, in Dordrecht en omstreken slechts één ziekenhuis met de hoogste

funktieclassificatie IV voorkomt, namelijk het Franciscus ziekenhuis in Rotterdam. In die bijlage komen niet voor de kategoriale ziekenhuizen, zoals de Daniël den Hoed-kliniek in Rotterdam, die gespecialiseerd is in kankeronderzoek. Maar dit soort specialistische ziekenhuizen heeft veel meer een landelijke betekenis, vandaar dat ze niet voorkomen in de reeks voor de regio Dordrecht belangrijke ziekenhuizen.

VI-3-2 Waar gaan 's Gravendelers naar toe voor de intramurale gezondheidszorg?

Het rapport van de studiegroep 's Gravendeel van mei 1975 vermeldt dat 's Gravendeel voor 50% op Dordrecht was aangewezen voor de intramurale voorzieningen in de gezondheidszorg. Deze konklusie was gebaseerd op gegevens van 1968-1969.

De oriëntatie van bewoners van de Drechtsteden op ziekenhuizen in de regio was daarentegen blijkensopnamecijfers van 1971 91,2%. Voor 1974 was dat percentage 88,6%. Deze teruggang ging gepaard met een sterkere georiënteerdheid op Rotterdam.

Deze tendens zou verklaard kunnen worden, aldus het streeklichaam Drechtsteden, uit enerzijds het hogere specialisatienivo van de Rotterdamse ziekenhuizen (waardoor er medische disciplines voorkomen, welke in de Drechtsteden ontbreken), anderzijds een toegenomen gespreide oriëntatie van bevolking op ziekenhuizen in het algemeen, mede gelet op de ontwikkeling van de opnamecijfers van de ziekenhuizen in de Drechtsteden.

De Dordtse ziekenhuizen kennen, mede door hun ligging een groter aandeel patiënten uit de Drechtsteden, dan Sliedrechts gemeenteziekenhuis. Opvallend is, dat het aandeel van de gemeenten buiten het plangebied in het totaal aantal opnamen in alle ziekenhuizen toeneemt, aldus het ontwerp-structuurplan van het streeklichaam. Reden daarvoor zou kunnen zijn de sluiting van een aantal kleinere ziekenhuizen in de streek.

Een belangrijke indicatie voor de bereikbaarheid van de ziekenhuizen is de nu volgende tabel van de reistijden naar het door-gaans bezochte ziekenhuis, per gemeente.

Tabel: De reistijden (in minuten) naar het doorgaans bezochte ziekenhuis per gemeente.

	0-15	16-30	31-45	46-60	61	totaal
	min.	min.	min.	min.	min.	
Alblasserdam	13,2	39,8	17,5	17,1	12,4	100,0
Dordrecht	77,6	19,5	2,3	0,5	0,1	100,0
's-Gravendeel	47,4	48,0	2,5	1,4	0,4	100,0
H.I. Ambacht	21,8	54,7	6,0	7,0	10,7	100,0
Papendrecht	25,8	60,7	6,1	4,0	3,5	100,0
Sliedrecht	84,1	13,1	1,5	1,3	0,0	100,0
Zwijndrecht	37,1	40,5	6,0	5,3	10,9	100,0

Bron: Voorlopige uitkomsten onderzoek voorzieningen Drechtsteden.
Soc. Geogr. Bureau Dordrecht, april 1977.

De bereikbaarheid van het doorgaans bezochte ziekenhuis is in 95% van de gevallen vanuit 's Gravendeel binnen 30 minuten. Ik ga hier nu uit van de veronderstelling dat het doorgaans bezochte ziekenhuis in dit onderzoek een "Drechtsteden-ziekenhuis" is. Een waardering van de bereikbaarheid, zoals die in het bovengenoemde onderzoek Voorzieningen Drechtsteden werd gevonden, wordt hierna weergegeven. Er is een vergelijking gemaakt van het percentage huishoudens met een negatieve waardering van de reistijd naar het doorgaans bezochte ziekenhuis en de voorzieningen in het algemeen. Hierbij valt op dat 's Gravendelers de bereikbaarheid van de ziekenhuizen minder slecht waarderen, dan de bereikbaarheid van de overige voorzieningen en met name de winkelvoorzieningen.

Tabel: Vergelijking van het percentage huishoudens met een negatieve waardering van de reistijd naar het doorgaans bezochte ziekenhuis en de voorzieningen in het algemeen.

	ziekenhuis	voorzieningen algemeen
Alblasserdam	51,3	15,9
Dordrecht	11,0	8,9
's-Gravendeel	12,9	20,1
H.I. Ambacht	22,9	7,0
Papendrecht	30,1	10,8
Sliedrecht	5,9	7,0
Zwijndrecht	39,8	15,9
Drechtsteden totaal (zonder Heerjansdam)	20,9	10,8

Uit deze laatste tabel valt op, dat het percentage 's Gravendeelse huishoudens met een negatieve waardering voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis tamelijk laag is.

Het feit dat 's Gravendeel voor het ambulancevervoer een gemeenschappelijke regeling heeft met Puttershoek en dat de ambulancestandplaats is gevestigd in Puttershoek, getuigt niet van een eenzijdige gerichtheid van het ambulanceverkeer naar de Drechtstedenziekenhuizen.

De konklusie over de gerichtheid van de 's Gravendeelse bevolking voor de intramurale gezondheidszorg, valt gunstig uit voor Dordrecht. Hoewel niet bekend is welk percentage van de 's Graven- delers naar de Rotterdamse ziekenhuizen gaat, moet dat aantal toch niet onderschat worden. Dit geldt met name voor de gespecialiseerde ziekenhuizen. Bovendien wordt bij het ziekenbezoek de tol in de Kiltunnel als een grote belemmering ervaren. De gerichtheid op Dordrecht zal eventueel toch nog kunnen toenemen, indien de verbinding met het Refajaziekenhuis, welk ziekenhuis het dichtst bij 's Gravendeel ligt, via de aansluiting van de S.W. 43 op de Kiltunnelweg, gereed is.

VI-4 Rekreatiemogelijkheden.

De rekreatiemogelijkheden zijn in te delen in twee categorieën, namelijk de binnenstedelijke en buitenstedelijke recreatie.

Die binnenstedelijke recreatie, die behalve parken ook niet-groene elementen omvat als horeka, monumenten, havens, pleinen, markten, waterfronten e.d. is sterk afhankelijk van de grootte van de woonkern. De belangrijkste gebruikers van deze binnenstedelijke recreatie zijn de bewoners van de stad zelf.

Het belang van de binnenstedelijke recreatie voor 's Gravendelers acht ik dan ook van gering belang.

Naast de binnenstedelijke recreatie is er de buitenstedelijke recreatie. Hierin zijn diverse vormen te onderscheiden, nl. verblijfsrecreatie en dagrecreatie (oeverrecreatie, landrecreatie en watersport).

Ten aanzien van de verblijfsrecreatie, kan volgens PPD- Zuid Holland, gesteld worden, dat uitbreiding hiervan in het Drechtstedengebied in eerste instantie niet wenselijk is. Deze stelling komt overeen met de doelstellingen voor het intergemeentelijk structuurplan van het streeklichaam Drechtsteden (zie bijlage 2). De redenen om de verblijfsrecreatie niet uit te breiden zijn o.a.: grote gevolgen voor natuur en landschap, door situering aan de rand van natuurgebieden of in aantrekkelijke landschappen; verblijfsrecreatie trekt mensen aan vanuit andere regio's en roept daarmee grote verkeersstromen op; aanleg van wegen en riolering zijn nodig (hoge investeringen). Ondanks de voorkeur van de provinciale overheid en die van het streeklichaam Drechtsteden, waartoe ook 's ^uravendeel behoort, om de verblijfsrecreatie niet uit te breiden, zijn er echter plannen bij de gemeente 's Gravendeel om ten zuiden van het dorp in de polder Trekdam een camping aan te leggen. Of die plannen doorgang kunnen vinden is mij op dit moment nog niet bekend.

Naast de verblijfsrecreatie blijft dan over de dagrecreatie als vorm van buitenstedelijke recreatie. Uitgaande van de taakstelling³⁶ dat voor minstens 40 - 50% van de vraag (in momentbezoek) in de

* uit: Openluchtrecreatie in Zuid Holland 1977, prov. best.Z.H.

eigen regio dagrecreatiemogelijkheden aanwezig moeten zijn, kunnen er voor de Drechtsteden tekorten worden gekonstateerd. Uitgangspunt is de prognose voor ± 1985 met een bevolkingsaantal voor de Drechtsteden van 252.000 inwoners.

Het deelnemingspercentage is gesteld op 17%, zodat het te verwachten aantal dagrekreanten op 42.800 komt. Dit geldt bij redelijk goed weer op de vijfde mooiste dag in het voorseizoen (norm voor de landrecreatie). Uit onderzoekingen is gebleken dat de deelname van het aantal dagrekreanten per recreatievorm verschil en wel:

oeverrecreatie	± 14%	6.000
landrecreatie	± 55%	23.000
watersport	± 7%	3.000
overige	± 23%	<u>9.800</u>

totaal dagrekreanten 42.800 bij redelijk goed weer in 1985.

Op grond van de plannen (welke in een vergevorderd stadium van voorbereiding zijn of welke in uitvoering zijn) en de thans aanwezige mogelijkheden komen we (PPD Zuid Holland in de nota 2a Drechtsteden) tot de volgende tekorten op (boven-) regionale schaal:

oeverrecreatie	: geen regionaal tekort, plaatselijk wel.
landrecreatie	: ± 3.000 à 4.000 plaatsen
watersport	: ± 1.000 ligplaatsen

Rekening houdend met bovengenoemde taakstelling om voor 40-50% van de vraag naar recreatiemogelijkheden in de eigen regio te voldoen, blijkt in 's Gravendeel geen tekort aanwezig te zijn aan zogenaamde buitenstedelijke recreatieprojecten. Voor 1990 wordt door de PPD Zuid Holland bij een groei van 's Gravendeel tot 12.200 inwoners gerekend op een tekort aan buitenstedelijke recreatieprojecten van 10 ha. In de nota 2a zijn er voor 's Gravendeel wel wat plannen ontwikkeld (voorgesteld) voor park- of bos-elementen. Rekening houden met het reeds genoemde deelnamepercentage aan buitenstedelijke openluchtrecreatie van 17 komt men voor 's Gravendeel op 1.300 deelnemers in 1980 en 2074 deelnemers in 1990. In absolute zin is dit erg weinig. Als men daarbij rekent dat de behoefte om te gaan wandelen of fietsen in het poldergebied voor de dorpsbevolking veel minder aanwezig is, dan voor de stadsbevolking, die in flats is gehuisvest, kan hieruit gekonkludeerd worden, dat op het punt van de buitenstedelijke recreatie in 's

Gravendeel geen knelpunt aanwezig is en zeker niet op Dordrecht is aangewezen.

Een soort recreatie heb ik nog helemaal niet genoemd en dat is de sport. Ten aanzien van de hoeveelheid sportvelden en sportakkommodatie geeft de volgende tabel over de sportvoorzieningen in de Drechtsteden een overzicht (zie pagina 80).

Voor 's Gravendeel kan daar nog aan toegevoegd worden dat er plannen bestaan voor een overdekt zwembad. "Slechts" de financiën houden de aanleg daarvan nog tegen.

Een sportakkommodatie in Dordrecht, die wellicht de nodige belangstelling geniet vanuit 's Gravendeel is de overdekte kunstijsbaan. Gegevens over deze in oktober 1977 geopende baan zijn mij niet bekend.

Voor de streekcentrumfunctie van Dordrecht kan gekonkludeerd worden dat die wat betreft de recreatievoorzieningen minimaal is voor 's Gravendeel. Slechts de overdekte zwembadakkommodatie in Dordrecht trekt (nu nog) de nodige belangstelling uit 's Gravendeel.

Bij het bezoeken van publiektrekkende sportwedstrijden (100 bezoekers) is voornamelijk de woonplaats zelf van belang. Dordrecht blijkt voor sportwedstrijden nauwelijks een rol te spelen, de oriëntatie op Rotterdam (Sportpaleis Ahoy en Feijenoord) is in alle Drechtsteden van belang.

Tabel: Sportvoorzieningen in de Drechtsteden

Aanwezigheid van een aantal voorzieningen per gemeente
per 1-1-70 en 1-1-77.

	sport- hal		over- dekt		onover- dekt		sport- velden		tennis- banen		train. velden		gym- lokale	
	1970	1977	bad	bad	bad	bad								
Papendrecht	1	2	1	1	1	1	6	9	4	4	2	3	1	6
Sliedrecht	-	1	1	1	1	1	7	11	2	4	1	2	6	7
Alblasserdam	-	1	-	1	1	-	6	11	2	2	1	3	4	7
H.I.Ambacht	-	1	1	1	1	1	5	10	4	10	1	1	2	4
's Gravendeel	-	1	-	-	1	1	5	5	4	4	1	1	1	2
Dordrecht	1	4	2	3	1	2	57	77	9	29	10	15	37	71
Zwijndrecht	-	1	-	1	1	1	14	24	6	12	-	-	8	16
Heerjansdam	-	1	-	-	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1
totaal	2	12	5	8	8	8	101	150	33	67	17	26	60	114

Onder diversen kunnen genoemd worden:

- Papendrecht : squash complex (8 banen)
schietbaan
- Sliedrecht : atletiek akkommodatie
crossterrein
- Alblasserdam: schietbaan
- Dordrecht : atletiek akkommodatie
voetbalstadion
korfbalhal
motorcross baan
tennishal
overdekte kunstijsbaan.

Bron: PPD - Zuid Holland, bijlage bij de nota 2a Alternatieven
en Varianten voor de Drechtsteden.

VI-5 Samenvatting van de streekcentrumfunctie van Dordrecht.

Uitgaande van de definitie van streekcentrumfunctie kan men stellen, dat Dordrecht beslist meer te bieden heeft aan verzorgingselementen dan nodig is voor de eigen bevolking.

Daaruit zou men reeds kunnen afleiden, dat wat Dordrecht meer te bieden heeft dan voor zijn eigen bevolking, ten goeden komt of kan komen aan de streek. Dus in potentie is een streekcentrumfunctie aanwezig. Maar zoals bij de term streekcentrumfunctie eveneens staat beschreven, heeft het ook pas zin van zo'n functie te spreken als er ook daadwerkelijk van de geboden voorzieningen gebruik wordt gemaakt. Laten we daarbij eens bekijken aan de hand van de onderzochte voorzieningen, hoe voor 's Gravendeel die streekcentrumfunctie in werkelijkheid wel of niet wordt gerealiseerd. Voor de winkelvoorzieningen blijkt de aantrekkelijkheid van een verzorgingscentrum van hogere orde, Rotterdam, in vele gevallen groter dan die van Dordrecht. De streekcentrumfunctie van Dordrecht is op dit punt voor 's Gravendeel tamelijk klein.

De tweede soort voorzieningen, die onderzocht werd, zijn de onderwijsvoorzieningen. Konklusie ten aanzien van de onderwijsvoorzieningen is, dat voor voortgezet onderwijs Dordrecht een zeer belangrijke functie heeft voor 's Gravendeel. Een schatting leverde op dat 95% van degenen die voortgezet onderwijs genieten, dit onderwijs in Dordrecht volgen. Hier is dus de streekcentrumfunctie van Dordrecht voor 's Gravendeel heel duidelijk.

Ten aanzien van de gezondheidszorg kan worden gesteld dat Dordrecht wel een duidelijke streekcentrumfunctie vervult, maar dat Dordrecht deze moet delen met Rotterdam.

Voor het verzorgingselement recreatie heeft Dordrecht voor 's Gravendeel nauwelijks enige functie.

Als totaalkonklusie mag dan gelden dat het toekennen van een streekcentrumfunctie aan Dordrecht voor 's Gravendeel in ieder geval niet geheel wordt ondersteund door de werkelijke situatie, hoe graag ook deze functie door de provinciale overheid wordt meegegeven aan Dordrecht. Als belangrijkste reden geldt daarvoor dat op vergelijkbare afstand vanuit 's Gravendeel een centrum van hoger voorzieningennivo aanwezig is. Een niet te onderschatten element is

overigens dat de nieuwe bevolking van 's Gravendeel voor het overgrote deel bestaat uit mensen uit Rotterdam, die enerzijds jong en dus mobieler zijn, anderzijds een sterke binding hebben met Rotterdam.

VII Werkgelegenheid.

Nu de centrumfunctie van Dordrecht voor 's Gravendeel is bekeken, zal de werkgelegenheid onderzocht worden op háár invloed op de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht.

Zoals in de analyse naar voor komt bestaat de functie die men een stadsgewest kan toedelen, behalve uit een huisvestingsfunctie ook uit het verzorgen van werkgelegenheid.

In het streven van de overheid om de grote verkeersstromen tegen te gaan hoort in ieder geval thuis een poging om de werkgelegenheid, dichterbij de woonkoncentraties te brengen, omdat de grootste verkeersstromen bestaan uit woon-werkverkeer en vervoer.

De sterkte van de band tussen in dit geval 's Gravendeel en de Drechtsteden en Dordrecht kan o.a. blijken uit de gerichtheid van 's Gravendeel op of de afhankelijkheid van werkgelegenheid in Dordrecht en de Drechtsteden. Daarom zal in de volgende paragrafen eerst worden ingegaan op de aantallen arbeidsplaatsen in het Drechtstedengebied, verdeeld naar de sectoren, die men daarbij onderscheidt: de primaire, de sekundaire en de tertiaire sektor. De kwartaire sektor, waaronder beroepen in de research- en managementsfeer vallen, wordt in de getallen van de PPD-ZH niet onderscheiden, maar als onderdeel van de tertiaire sektor beschouwd. Vervolgens wordt aan de hand van enkele tabellen de plaats van Dordrecht binnen de Drechtsteden bekeken en de mate waarin 's Gravendeel invloed heeft in het totaal van het aantal arbeidsplaatsen in de Drechtsteden in de verschillende sectoren.

De oriëntatie voor werkgelegenheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door de pendelstromen van 's Gravendeel naar Dordrecht of andere bestemmingen. Daarom zal aan de hand van tabellen over pendel en forensisme de positie van 's Gravendeel worden aangeduid. Tot slot wordt nog ingegaan op de mogelijkheden, die in 's Gravendeel aanwezig zijn voor het aantrekken van werkgelegenheid.

N.B. De termen pendel en forensisme en een aantal samenstellingen van die woorden, worden verklaard in het hoofdstuk: enkele termen en begrippen, na deel D op pagina 134.

VII-1 Arbeidsplaatsen in de Drechtsteden

De werkgelegenheidssituatie in 1975 kan in aantallen arbeidsplaatsen als volgt worden weergegeven:

tabel W 1.	landbouw	nijverheid	diensten	totaal
Dordrecht	400	16100	19900	36300
Hoeksche Waard	150	800	700	1600
Zwijndr. Waard	400	8100	8000	16500
Alblasserwaard	150	12500	7000	19700
	1100	37400	35600	74000

bron: inventarisatienota ontwerp intergemeentelijk structuurplan Drechtsteden, april 1978, bewerkte gegevens PPD.

Tot de Hoeksche Waard behoort alleen de gemeente 's Gravendeel in deze tabel, tot de Zwijndrechtse Waard behoren Zwijndrecht, Hendrik Ido Ambacht en tot de Alblasserwaard behoren Alblasserdam, Papendrecht en Sliedrecht. De arbeidsplaatsen zijn verdeeld over de drie sectoren: de primaire sektor met onder andere de landbouw, de sekundaire sektor met de nijverheid of industrie en de tertiaire sektor met de handel en diensten.

Een nadere specificatie per gemeente volgt hieronder. De gegevens van Heerjansdam zijn niet opgenomen in de tabel W 2.

tabel W 2. Berekend aantal arbeidsplaatsen in de sectoren in 1975
Absolute waarden.

gemeente	sectoren			totaal
	landbouw	industrie	handel	
Dordrecht	408	16066	19864	36338
's Gravendeel	152	762	673	1587
Zwijndrecht	71	5935	5905	11911
H.I.Ambacht	252	1623	1952	3827
Alblasserdam	42	5033	2095	7170
Papendrecht	54	3660	2361	6075
Sliedrecht	52	3779	2576	6407
Drechtsteden (exklusief Heerjansdam)	1031	36858	35426	73315

bron: zie tabel W 1.

Interessant is hierbij ook de volgende tabel, waar in percentages staat aangegeven wat het aandeel van de verschillende gemeenten is

per sektor in de Drechtsteden als geheel (exklusief Heerjansdam).

tabel W 3 Berekend aantal arbeidsplaatsen in de sectoren in 1975.
Relatieve waarden per sektor.

gemeente	sectoren			
	landbouw	industrie	handel	totaal
Dordrecht	39,6	43,6	56,1	49,6
's Gravendeel	14,7	2,1	1,9	2,2
Zwijndrecht	6,9	16,1	16,7	16,2
H.I.Ambacht	24,4	4,4	5,5	5,2
Alblasserdam	4,1	13,7	5,9	9,8
Papendrecht	5,2	9,9	6,7	8,3
Sliedrecht	5,0	10,3	7,3	8,7
Drechtsteden	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: zie tabel W 1.

Hierin ziet men dat Dordrecht in elke sektor domineert. Het wellicht verrassend hoge percentage landbouw in Dordrecht en Hendrik Ido Ambacht is te verklaren uit de tuinbouwactiviteiten in die gemeenten. Duidelijk is dat 's Gravendeel in de sekundaire en tertiaire sektor een ondergeschikte rol speelt in het Drechtstedenverband. De percentages van het aantal arbeidsplaatsen binnen de gemeenten zelf, geven getotaliseerd een goede indruk van de rol van de verschillende sectoren in het Drechtstedengebied. Zie hiervoor onderstaande tabel.

tabel W 4. Berekend aantal arbeidsplaatsen in de sectoren in 1975.
Relatieve waarden per gemeente.

gemeente	sectoren			
	landbouw	industrie	handel	totaal
Dordrecht	1,1	44,2	54,7	100,0
's Gravendeel	9,6	48,0	42,4	100,0
Zwijndrecht	0,6	49,8	49,6	100,0
H.I.Ambacht	6,6	42,4	51,0	100,0
Alblasserdam	0,6	70,2	29,2	100,0
Papendrecht	0,9	60,2	38,9	100,0
Sliedrecht	0,8	59,0	40,2	100,0
Drechtsteden (exkl. Heerjansdam)	1,4	50,3	48,3	100,0

Bron: zie tabel W 1.

VII-2 Pendelen.

Nu komen het aantal arbeidsplaatsen en het getal van de in de Drechtsteden woonachtige beroepsbevolking niet met elkaar overeen. De woon-werkbalans (zie pag) is in de Drechtsteden negatief. Dat wil zeggen dat er minder arbeidsplaatsen in het Drechtsteden-gebied zijn dan het aantal van de beroepsbevolking.

Wil er geen toenemende werkeloosheid ontstaan dan moeten andere gebieden, met name Rijnmond, het verschil tussen arbeidsplaatsen en beroepsbevolking opvullen. Daar moeten dus de benodigde arbeidsplaatsen worden gevonden. Een gevolg van de niet in evenwicht zijnde woon-werkbalans is het omvangrijke pendelsaldo. Hieronder volgt een tabel, waarin voor de Drechtsteden, exclusief Heerjansdam, het pendelsaldo voor 1975 is berekend.

tabel W 5. Berekend pendelsaldo 1975.

gemeente	beroeps- bevolking	werk- gelegenh.	werk- loosh.	pendel- saldo
Dordrecht	36604	36338	1050	+ 784
's Gravendeel	2616	1587	30	- 999
Zwijndrecht	13468	11911	208	- 1349
H.I.Ambacht	5320	3827	65	- 1428
Alblasserdam	6653	7170	83	+ 600
Papendrecht	8124	6075	146	- 1903
Sliedrecht	7567	6407	117	- 1043
Drechtsteden	80352	73315	1699	- 5338

Bron: PPD-Zuid Holland.

Bekijken we nu 's Gravendeel dan zien we dat de beroepsbevolking uit 2616 personen bestaat, maar dat de werkgelegenheid (= aantal arbeidsplaatsen) in 's Gravendeel maar 1587 plaatsen bevat. Er blijven dus 2616 min 1587 is 1029 mensen over, die in 's Gravendeel geen werk kunnen vinden. Daarvan zijn er in 1975 30 werkloos dus moeten er in totaal 999 mensen buiten 's Gravendeel een arbeidsplaats vinden. Dit getal komt overeen met het negatieve pendelsaldo. Het is een saldo omdat er enerzijds mensen van 's Gravendeel buiten 's Gravendeel gaan werken, anderzijds mensen van buiten 's Gravendeel in de gemeente komen werken. Het aantal pen-

delaars dat vanuit 's Gravendeel buiten 's Gravendeel werkt is dus groter dan het aantal van degenen, die van buiten in 's Gravendeel gaan werken.

Tussen 1971 en 1975 is de beroepsbevolking in de Drechtsteden toegenomen, maar de werkgelegenheid is minder toegenomen. Het verschil tussen arbeidsplaatsen en beroepsbevolking is dus in negatieve zin toegenomen. Hieruit volgt dat ondanks een verhoogd werkloosheidscijfer een sterkere uitpendel optreedt.

Het blijkt dat vooral Papendrecht en 's Gravendeel een sterker negatief pendelsaldo laten zien, in vergelijking met het jaar 1971. Uit de gegevens van de volkstelling van 1971 is ook berekend het percentage mannen en het percentage vrouwen, dat binnen zijn of haar gemeente werkt. Daaruit valt af te leiden, dat in 1971 ongeveer 6 van de 10 mannen en 3/4 deel van de vrouwen in de eigen gemeente werkten. De overige mannen en vrouwen pendelden dus naar een andere dan de eigen gemeente. Een overzicht van de belangrijkste pendelstromen in 1971 binnen de Drechtsteden volgt hieronder.

tabel W 6. De belangrijkste stromen in 1971 binnen de Drechtsteden.

naar van	D	G	Z	H	A	P	S	D- steden
Dordrecht	⌘	28	923	69	147	414	84	1699
's Gravendeel	307	⌘	27	4	1	5	-	344
Zwijndrecht	1245	1	⌘	136	76	47	13	1527
H.I.Ambacht	197	-	283	⌘	193	18	9	704
Alblasserdam	163	-	49	62	⌘	96	35	406
Papendrecht	835	2	37	20	289	⌘	118	1304
Sliedrecht	355	-	25	1	125	323	⌘	829
Drechtsteden	3102	31	1344	292	831	903	259	6783

Bron: volkstelling 1971.

In de ze tabel W 6 valt op dat de 's Gravendeelse pendelaars binnen de Drechtsteden bijna 90% in Dordrecht werkt. Verwonderlijk is dat natuurlijk helemaal niet, gezien de slechtere verbindingen met de overige Drechtsteden. Indien men tabel W 6 van de pendelstromen in 1971 vergelijkt met die van het forensisme voor hoofden van huishoudens in 1971 (tabel W 8), blijkt dat de totale

pendelstroom bijna twee maal zo groot is als die van hoofden van huishoudens (resp. 6783 en 3977). Daarmee is duidelijk dat voor de totale pendelstromen het bekijken van forensisme van hoofden van huishoudens een onvolledig beeld geeft. Toch worden juist deze laatste gegevens gebruikt om pendelstromen aan te geven. Tabellen W 7 en W 8 geven die stromen voor hoofden van huishoudens in 1974 en 1971.

tabel W 7. Forensisme 1974 voor hoofden van huishoudens.

naar van	D	G	Z	H	A	P	S	D- steden
Dordrecht	⌘	-	1310	137	235	802	117	2601
's Gravendeel	162	⌘	26	-	9	34	-	231
Zwijndrecht	1004	-	⌘	189	38	57	57	1345
H.I.Ambacht	87	-	277	⌘	131	-	29	524
Alblasserdam	72	-	54	36	⌘	54	18	234
Papendrecht	957	21	83	-	270	⌘	104	1435
Sliedrecht	139	-	46	-	92	231	⌘	508
Drechtsteden (exklusief Heerjansdam)	2421	21	1796	362	775	1178	325	6878

Bron: bouwcentrum woningbehoefte-onderzoek Drechtsteden 1974.

tabel W 8. Forensisme 1971 voor hoofden van huishoudens.

naar van	D	G	Z	H	A	P	S	D-steden
Dordrecht	⌘	20	580	42	94	312	43	1091
's Gravendeel	121	⌘	18	4	-	3	-	146
Zwijndrecht	696	1	⌘	85	62	33	9	886
H.I.Ambacht	95	-	148	⌘	135	13	6	397
Alblasserdam	47	-	37	29	⌘	39	21	173
Papendrecht	500	-	24	8	226	⌘	54	812
Sliedrecht	164	-	15	-	103	190	⌘	472
Drechtsteden (exklusief Heerjansdam)	1623	21	822	168	620	590	133	3977

Bron: CBS volkstelling 1971.

Uit vergelijking van beide tabellen blijkt dat de totale binnenstedelijke pendel is toegenomen met 2901, dat is met 73%. Opvallend is dat de inpendel van 's Gravendeel gelijk is gebleven. Er is verder een veranderend aandeel van Dordrecht te konstateren

in de tussengemeentelijke pendelstromen. Ging in 1971 27,4% van de pendelaars vanuit Dordrecht naar een andere Drechtstad, in 1974 was dat 37,8%. Ook reisde vanuit de Drechtsteden in 1971 40,8% naar Dordrecht en in 1974 is dat nog maar 35,2%. De belangrijkheid van Dordrecht voor werkgelegenheid is binnen de Drechtsteden dus duidelijk afgenomen.

Erg belangrijk is ook de oriëntatie op gebieden buiten het Drechtstedengebied. De twee onderstaande tabellen geven de absolute getallen van de hoofden van huishoudens in 1971 en 1974 voor het woonforensisme.

tabel W 9. Woonforensisme voor hoofden van huishoudens in 1974

wonend in	werkend in D-steden	R'dam	Overig Rijnmond	Overig forens.	totaal
Dordrecht	2601	2150	626	1505	6882
's Gravendeel	231	289	60	171	751
Zwijndrecht	1345	1895	265	777	4282
H.I.Ambacht	524	1006	258	248	2026
Alblasserdam	234	561	254	362	1411
Papendrecht	1435	811	250	354	2850
Sliedrecht	508	647	---	508	1663
Drechtsteden (exklusief Heerjansdam)	6878	7359	1703	3925	19865

Bron: bouwcentrum woning-behoefte onderzoek Drechtsteden 1974.

tabel W 10. Woonforensisme voor hoofden van huishoudens in 1971.

wonend in	werkend in D-steden	R'dam	Overig Rijnmond	Overig forens.	totaal
Dordrecht	1091	1165	190	681	3127
's Gravendeel	146	72	15	127	360
Zwijndrecht	886	1140	140	284	2450
H.I.Ambacht	397	816	168	103	1484
Alblasserdam	173	405	122	379	1079
Papendrecht	812	590	82	195	1679
Sliedrecht	472	253	26	239	990
Drechtsteden (exklusief Heerjansdam)	3977	4441	743	2008	11128

Bron: CBS volkstelling 1971.

Zoals gebleken is uit de tabellen van forensisme van hoofden van huishoudens binnen de Drechtsteden, waren de pendelstromen binnen

de Drechtsteden aanzienlijk gestegen. Dat die pendelstromen gestegen zijn is overigens niet een typisch Drechtsteden-probleem. In heel Nederland is dit in de laatste 10 jaar in toenemende mate een probleem geworden. Het probleem wordt vooral zichtbaar door de steeds langer wordende reeks van files op de spitsuren. Uit bovenstaande tabellen blijkt ook dat de pendel naar buiten de Drechtsteden enorm is toegenomen in aantallen. Bekijken we daarvoor het aandeel van de Drechtsteden in het totaal aantal pendelaars. In 1971 was het aantal Drechtstedelingen (hoofden van huishoudens) dat in een andere Drechtstad werkte 3977, dat is 35,7% van het totaal aantal pendelende Drechtstedelingen. Het aantal Drechtstedelingen dat in Rotterdam en Rijnmond werkte was in 1971 46,6%. In 1974 waren die getallen 34,6 respektievelijk 45,6%. Hieruit blijkt een grote trek naar Rotterdam en overig Rijnmond.

Voor 's Gravendeel is de pendel op Rijnmond nog veel sterker toegenomen dan voor de Drechtsteden in totaal. Was er van degenen, die buiten 's Gravendeel werken in 1971 24% van de hoofden van huishoudens werkzaam in Rotterdam of overig Rijnmond, in 1974 was dat al 46,5%. Daarentegen liep het aantal 's Gravendelers, dat binnen de Drechtsteden pendelde van 41% in 1971 terug tot 31% in 1974. Uit deze gegevens blijkt heel duidelijk een grotere en toenemende georiënteerdheid van 's Gravendeel op Rijnmond, dan op de Drechtsteden.

tabel W 11. Samenvattende tabel van percentages van de totale pendel van hoofden van huishoudens in 1971 en 1974.

	1971	1974
van 's Gravendeel naar Drechtsteden	41	31
van 's Gravendeel naar Rijnmond	24	46,5
van 's Gravendeel naar Dordrecht	34	21,7
van Drechtsteden naar Drechtsteden	35,7	34,6
van Drechtsteden naar Rijnmond	46,6	45,6
van Drechtsteden naar Dordrecht	14,6	12,2

Bron: zelf bewerkte gegevens van PPD-ZH, CBS en woningmarktonderzoek 1974.

Als men bovendien de toename van het woonforensisme in de periode 1971-1974 vergelijkt met die van de bevolking, dan blijkt de rela-

tieve toename van het woonforensisme (78 $\frac{1}{2}$ %) vele malen groter te zijn dan die van de bevolking (7%). Daarbij blijkt dat de werkgelegenheid in 1971, 73.354 plaatsen (CBS 1971), weinig afwijkt van die in 1975 met 73.315 plaatsen (Drechtsteden exclusief Heerjansdam). Hieruit zou men kunnen konkluderen dat het Drechtstedengebied meer de functie van woongebied en minder de functie van werkgebied gaat krijgen.

VII-3 Bedrijfsterreinen.

In de gemeente 's Gravendeel zelf is op het ogenblik een "overvloed" aan bedrijfsterrein. Het grootste gedeelte is echter nog niet bouwrijp gemaakt.

Bedrijfsterreinen worden in twee soorten ingedeeld, nl. nat en droog bedrijfsterrein. Nat bedrijfsterrein is terrein dat aan het water is gelegen en dat bereikbaar is per schip.

Droog bedrijfsterrein is terrein, dat is aangewezen op bereikbaarheid per weg- of railvervoer. In 's Gravendeel stond per 1 jan. 1978 aan droog bedrijfsterrein ter beschikking de Mijlpolder, ten noord-westen van 's Gravendeel, met een netto oppervlakte van 17,8 ha. Er is aan nat bedrijfsterrein netto 73 ha. aanwezig in de polder Groot Koninkrijk. Omdat de laatstgenoemde polder een aantal erkende natuurwaarden heeft, zoals waardevolle plantengemeenschappen, broedgebied voor vogels en overwinteringsgebied voor vogels, heeft Gedeputeerde Staten van Zuid Holland besloten om de polder op te kopen en tot natuurgebied om te dopen. De huidige bestemming is nog industriegebied (1979). Een van de te vestigen industrieën zou kunnen zijn een elektriciteitscentrale. In het structuurschema Elektriciteitsvoorziening (deel 1, beleidsvoornemen pag 124, 1974-1975) wordt gesteld dat er weinig bezwaar te verwachten zou zijn voor zo'n centrale bij 's Gravendeel. De oppervlakte die er mee gemoeid zou zijn is ongeveer 75 ha. Volgens het structuurschema zou de centrale goed aansluiten aan de verstedelijking en zouden er geen natuurwetenschappelijke bezwaren zijn tegen vestiging in de polder Groot Koninkrijk. Wel zouden er in verband met de milieuhygiëne enige bezwaren te verwachten zijn, omdat het een stedelijk gebied is (!) en een verdere indus-

trialisatie van de oevers nadelig is voor de oever- en waterre-
kreatie. Na afweging van bovengenoemde criteria komt het struk-
tuurschema tot de uitspraak: geen bezwaar voor een centrale in de
polder Groot Koninkrijk. Volgens de huidige inzichten is een der-
gelijke centrale overigens niet voor 1990 nodig. Van de polder
Groot Koninkrijk is intussen wel reeds 11 ha uitgegeven om haven-
slib op te spuiten. De aangrenzende polder Klein Koninkrijk, die
nu nog tot het grondgebied van de gemeente Dordrecht behoort, is
namelijk verkocht aan de firma H.P. Heuvelman B.V., metaalhandel
en sloopwerken. De bagger, die uit de daar aan te leggen haven
komt wordt opgespoten op het aangrenzende deel van Groot Koninkrijk.
De polder Klein Koninkrijk ligt nog wel op Dordts grondgebied,
maar wordt hoogstwaarschijnlijk aan het gebied van de gemeente
's Gravendeel toegevoegd, bij de gemeentelijke herindeling in de
Hoeksche Waard die nu bezig is.

Er is dus weliswaar voldoende bedrijfsterrein in 's Gravendeel,
maar de toeloop van werkgelegenheid naar die terreinen is erg
slecht. Als belangrijkste reden is daarvoor aan te wijzen de re-
latief minder goede toegankelijkheid van de terreinen.

Niet alleen de aanwezigheid van bouwrijp bedrijfsterrein, maar met
name de ligging van de terreinen ten opzichte van het wegennet
en daarmee ten opzichte van andere economische centra, blijkt sterk
bepalend voor de aantrekkingskracht van de terreinen. Een bij-
komend nadeel is dat vervoer van zogenaamde gevaarlijke stoffen
alleen via Nieuw Beijerland en de zuidelijke verbinding van de
R.W. 29 kan plaatsvinden. De andere verbindingen gaan namelijk via
tunnels, door welke eilandontsluitingen nog geen gevaarlijke stof-
fen vervoerd mogen worden.

Ondanks de van de Drechtsteden laagste grondprijs in 's Gravendeel
en ondanks de minst stringente uitgiftekriteria, zoals mate van
milieubelasting en al of niet arbeidsintensief zijn van het bedrijf,
is de belangstelling voor de 's Gravendeelse bedrijfsterreinen
in de Drechtsteden zeer gering.

Tot slot van dit hoofdstuk werkgelegenheid kan samenvattend worden
gesteld, dat er een toename van de pendel vanuit 's Gravendeel op
Rijnmond valt te konstateren en dat er een afname van de pendel

op Dordrecht en de overige Drechtsteden is. Aangezien de wel aanwezige bedrijfsterreinen een relatief slechte ligging hebben ten opzichte van andere economische centra en daardoor geen grote toeloop van bedrijven op de 's Gravendeelse bedrijfsterreinen te zien is, kan aantrekken van ekstra bevolking slechts pendelverhogend werken. Toenemende pendel op Rijnmond betekent dan ook een even grote afname van de oriëntatie op Dordrecht en de Drechtsteden.

VIII Verkeer en vervoer

De invloed, die verkeer en vervoer op de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht hebben, zal in dit hoofdstuk aande orde komen. Hoe hebben verkeer en vervoer invloed?

Oriëntatie op de een of andere plaats speelt zich altijd af via een of andere verkeersinfrastructuur, een weg, een waterloop, een spoorlijn, enz. Indien de verbinding via die verkeersinfrastructuur goed is, is er een goede mogelijkheid dat de oriëntatie positief beïnvloed wordt en dus groter wordt.

Een slechte verkeersverbinding vormt een obstakel, een knelpunt voor een goede oriëntatie.

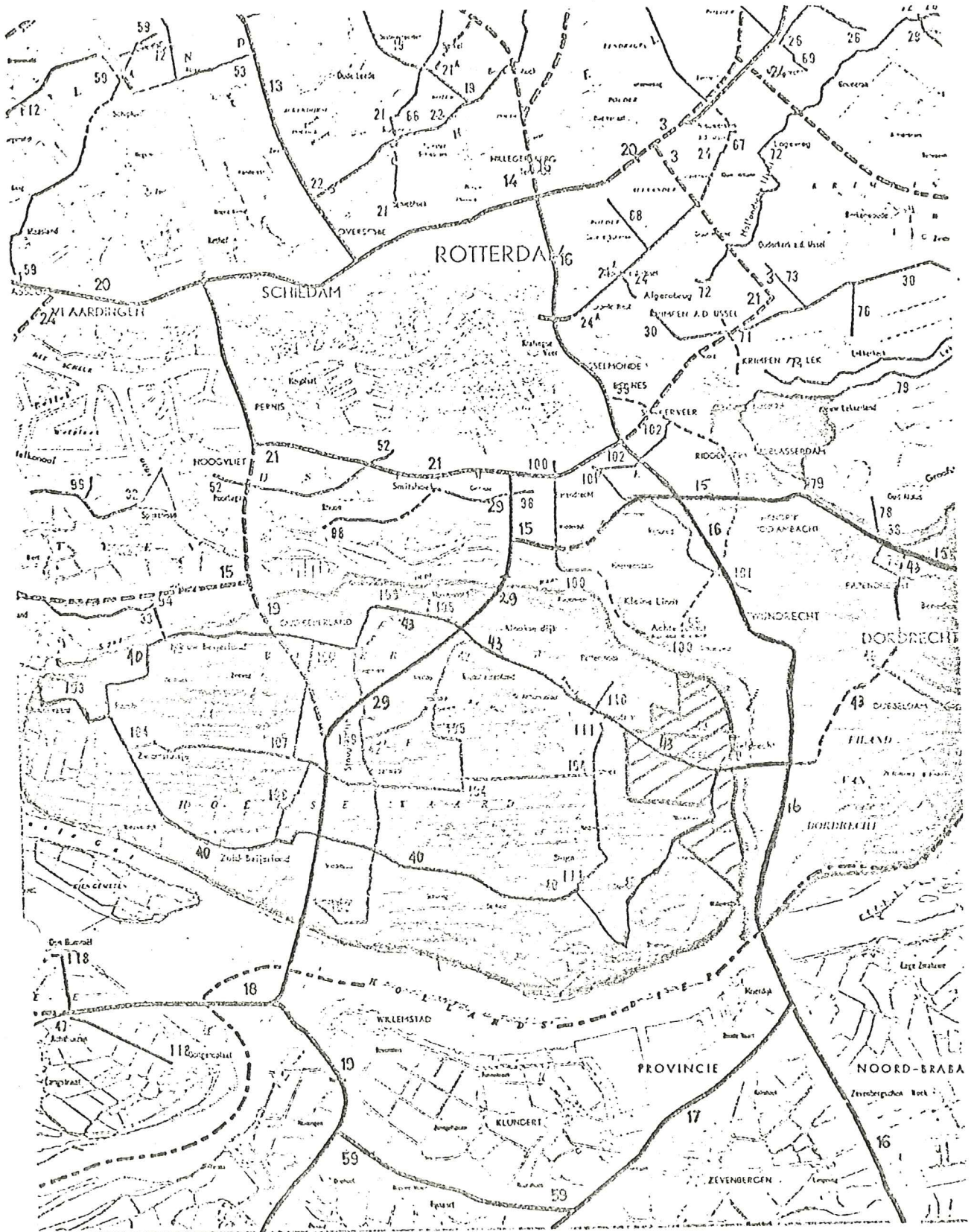
Daarom hangt de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht of op het stadsgewest Drechtsteden, waartoe het zelf behoort, af van de aanwezigheid van goede verbindingen. Goede verbindingen met het nabijgelegen stadsgewest Rijnmond hebben daarentegen ook (negatieve) invloed op 's Gravendeels oriëntatie op de Drechtsteden.

Het feitelijk gebruik van de verkeersinfrastructuur heeft daarin wellicht een beslissende stem.

Hoe die verbindingen en het gebruik ervan voor 's Gravendeel zijn, zal in de volgende paragrafen duidelijk moeten worden. Daarvoor zal ik eerst de hoofdwegenstructuur in het Drechtstedengebied aangeven en ook die van de Hoeksche Waard in de richting van het Rijnmondgebied.

Vervolgens zullen de knelpunten in die verbinding ter sprake komen voor zover ze de oriëntatie van 's Gravendeel beïnvloeden. Tot slot zal gekeken worden naar de effecten van uitbreiding van 's Gravendeel voor het verkeer en vervoer.

Overzichtskaart van de belangrijkste wegen in het Drechtstedengebied en in de Hoeksche Waard.



Hoofdwegenstructuur.

Het wegenpatroon in het Drechtstedengebied wordt zeer sterk beïnvloed door de doorsnijding door een aantal waterwegen. De oeververbindingen zijn daarom voor het wegverkeer belangrijke structuurbepalende elementen. De hoofdwegenstructuur wordt bepaald door de R.W 16, de R.W. 15 en de S.W. 43.

- Rijksweg 16 is de noord-zuid verbinding tussen Rotterdam en Moerdijk. Aan deze rijksweg 16, ook wel A 16 genoemd en deel uitmakend van de E 10 zijn momenteel rekonstruktiewerkzaamheden bezig. Als deze rekonstruktie, die een verbreding tot 2x3 rijstroken inhoudt, voltooid is, zal voor de middellange termijn op deze hoofdverbinding binnen het Drechtstedengebied geen knelpunt meer aanwezig zijn. Door de te geringe capaciteit van de Van Brienoordbrug, wordt de A 16 echter niet van de lijst van knelpunten afgevoerd.
- Rijksweg 15, of de A 15 is de oost-west verbinding, die op IJsselmonde bij Ridderkerk van rijksweg 16 aftakt naar het oosten en waarin de brug over de Noord een bottle-neck vormt.
- Sekundaire weg 43 is de weg, die ter hoogte van Papendrecht via Dordrecht naar 's Gravendeel loopt. Vandaar gaat hij door als noordelijke oost-west route in de Hoeksche Waard tot Nieuw Beijerland.

Verschillende belangrijke aansluitingen van deze SW 43 zijn echter nog niet gerealiseerd. Zo is de aansluiting in Papendrecht op de A 15 en de oostelijke aansluiting van de SW 43 op de A 16 nog niet aangelegd, met als een van de belangrijkste problemen de financiën.

Voor 's Gravendeel is de SW 43 de belangrijkste verbinding. Het is de enige verbinding in oostelijke richting, de enige verbinding met de andere Drechtsteden. Het voor 's Gravendeel belangrijkste element in deze sekundaire weg is zonder twijfel de Kiltunnel, die vanwege de tol die er geheven wordt, een ernstige barrière vormt. Ten oosten van de Kiltunnel is de aansluiting tot RW 16 (vanuit het westen) onlangs uitgevoerd, waardoor een zeer goede en snelle ontsluiting van 's Gravendeel wordt bewerkstelligd.

Vanaf de westkant van 's Gravendeel loopt de SW 43 via Maasdam

richting Nieuw Beijerland. Ten zuiden van de gemeente Heinenoord kruist deze weg de RW 29, die de Hoeksche Waard in noord-zuid richting doorsnijdt, en van Rotterdam-Zuid tot Hellegatsplein loopt. Via deze RW 29 is vanuit 's Gravendeel Rotterdam Zuid goed bereikbaar. Een onderdeel van de RW 29 vormt de Heinenoordtunnel, waar geen tol geheven wordt.

Een andere belangrijke weg is de S.W? 40. Dit is de zuidelijke doorgaande oost-west verbinding in de Hoeksche Waard.

Deze weg verbindt 's Gravendeel via Mookhoek met Strijen en loopt via Zuid Beijerland en Piershil naar Nieuw Beijerland.

Knelpunten

Zoals gezegd is de belangrijkste wegverbinding voor 's Gravendeel de SW 43. Deze weg verbindt 's Gravendeel enerzijds met Dordrecht en de rest van de Drechtsteden, anderzijds is het de verbindingsweg met de RW 29, welke weg in Rotterdam Zuid uitkomt.

Om te konstateren of er knelpunten in de vorm van files optreden, moet er inzicht zijn in de capaciteiten en de intensiteiten van deze belangrijke SW 43.

Uit berekeningen van de PPD Zuid Holland volgen hieronder enkele voor 's Gravendeel relevante tabellen over intensiteiten en capaciteiten op de SW 43 in de richting Dordrecht en in de richting Hoeksche Waard. De telpunten zijn dus gelegen bij de uitvalswegen vanuit 's Gravendeel-oost, resp. 's Gravendeel-west.

Berekend maatgevend spitsuur in motorvoertuigen per uur in een richting, voor de SW 43, ter plaatse van 's Gravendeel.

	1975	1980	trend 1990 ^x	40 ^{xx}
ri. Hoeksche Waard	230	280	330	435
ri. Dordrecht (kiltunnel)	140	200	240	450

x trend 1990 houdt in de situatie, zoals die zou ontstaan, zonder dat er maatregelen getroffen worden, waardoor de groei van de intensiteit op het autowegennet wordt verminderd.

xx alternatief 4C is de situatie, zoals die door de PPD verwacht wordt in 1990 bij uitbreiding van 's Gravendeel met 1650 woningen. Alternatief 4C is een alternatief uit de nota Alternatieven en Varianten voor de Drechtsteden, uitgegeven door gedeputeerde staten van Zuid Holland. Dit alternatief is tevens het voorkeursalternatief van G.S.

Prognose van de verhouding intensiteit / capaciteit in 1990 voor de SW 43 ter plaatse van 's Gravendeel.

	capaciteit	1975	1980	1990	4C
ri. Hoeksche Waard	1650	0,14	0,17	0,20	0,27
ri. Dordrecht (Kiltunnel)	3600	0,04	0,06	0,07	0,13

De berekeningen die tot bovenstaande resultaten hebben geleid werden in een drietal stappen uitgevoerd. Uitgaande van de de PPD ter beschikking staande cijfers over capaciteiten, werden de autoverkeersstromen, zoals die in 1980 zullen optreden bepaald. De dan optredende intensiteiten werden dan vergeleken met de aanwezig veronderstelde capaciteiten van het wegennet in 1990. Vervolgens werd een prognose gemaakt voor het geval het bevolkingsaantal alleen met de natuurlijke aanwas wordt aangevuld.

Zoals uit bovenstaande tabellen kan worden afgeleid is de capaciteit van de SW 43 zodanig groot dat met overbelasting absoluut geen rekening behoeft te worden gehouden.

Anders is het met de aansluiting van de SW 43 op de RW 29 en het vervolg van de RW 29 in de Heinenoordtunnel.

Voor de aansluiting van de SW 43 vanuit 's Gravendeel op de RW 29 is de capaciteit 1650 en de intensiteit 1370 motorvoertuigen per uur in een richting.

Voor de Heinenoordtunnel geldt als capaciteit 3600 en als intensiteit 3530. Dit zijn gegevens voor 1980 uit de nota II van de integrale herziening van het streekplan Zuid Holland Zuid. Uit deze getallen blijkt dat de intensiteit in de Heinenoordtunnel de theoretische capaciteit in de spitsuren zeer dicht benadert. Dat betekent dan ook filevorming in de spitsuren. Hierdoor wordt de oriëntatie vanuit 's Gravendeel op Rotterdam dus belemmerd.

En hoe zit het met de verbinding van 's Gravendeel met Dordrecht?

De verbinding van 's Gravendeel met Dordrecht via de Kiltunnel is wat betreft de capaciteit uitstekend. De Kiltunnel blijft sterk onderbezet. De belangrijkste reden daarvoor is dat het uitgangspunt bij het ontwerpen van de tunnel was, de gedachte dat er een stad in de Hoeksche Waard zou worden gebouwd.

Omdat de planologische inzichten in de loop der jaren nogal sterk zijn gewijzigd, is de idee voor zo'n nieuwe stad in de Hoeksche Waard verworpen. Daarom zullen ook de toen verwachte verkeersstromen vanuit het midden van de Hoeksche Waard in oostelijke richting niet optreden.

De effecten van de aanleg van de Kiltunnel zijn trouwens toch al onder de maat gebleven. Bestuurders hebben nogal eens laten weten o.a. in allerlei nota's, dat de gerichtheid op Dordrecht pas werkelijk zou toenemen na opening van de vaste oeververbinding. Tot nu toe heeft die tunnel, die in november 1977 geopend werd, nog niet bij kunnen dragen aan een grotere oriëntatie op Dordrecht vanuit 's Gravendeel of de Overige Hoeksche Waard. Dit blijkt o.a. uit de resultaten van de koopkracht-oriëntatie in het hoofdstuk VI-2-2, waarin naar voor komt dat die oriëntatie op Rotterdam nog steeds veel groter is, ondanks de opening van de Kiltunnel.

Voor een niet te verwaarlozen deel is de tol die voor de tunnel geheven wordt, daar debet aan. Maar of opheffen van de tol een radicale ommekeer van de 's Gravendelers betekent, door zich op Dordrecht te gaan richten, is gezien de huidige belangstelling voor Dordrecht, niet geloofwaardig.

De intensiteiten op de SW 43 vanaf 's Gravendeel in de richting van de Hoeksche Waard en dus ook richting Rotterdam, zijn vele malen groter dan in de richting van Dordrecht. Pas in 1990 wordt bij uitvoering van de voorgestelde uitbreiding van 's Gravendeel, de verwachte intensiteit op de SW 43 in beide richtingen ongeveer even groot. Die verwachting wordt ingegeven door de gedachte dat uitbreiding van 's Gravendeel betekent, dat de nieuwe bevolking gaat werken in Dordrecht en gebruik gaat maken van de voorzieningen in Dordrecht. Die gedachte wordt overigens niet gesteund door de konklusie over de streekcentrumfunctie in het hoofdstuk VI.

Uitbreiding van 's Gravendeel met een bevolking die uit het Rijnmondgebied afkomstig is (de opvang) en zijn werk daar nog heeft, zal veeleer een grotere intensiteit op de SW 43 in de richting van de Hoeksche Waard en dus ook bij de Heinenoord-tunnel tot gevolg hebben. Zie hierover verder in de paragraaf over de verwachtingen.

Een ander punt dat wellicht een knelpunt kan worden genoemd betreft het openbaar vervoer. Begrijpelijkerwijs is er geen treinverbinding op de Hoeksche Waard. De bevolkingsconcentraties daarvoor zijn enerzijds te gering, anderzijds te verspreid liggend. De busverbindingen van 's Gravendeel naar Dordrecht hebben een frekwentie van 2 maal per uur. De reistijd is ongeveer 25 minuten. De frekwentie naar Rotterdam Zuid is echter slechts 1 maal per uur met een overstap bij het busstation Heinenoord. De reistijd naar Rotterdam is ongeveer 45 minuten. Als men deze tijden vergelijkt met de gemiddelde reistijden van respectievelijk 18,4 en 21,6 minuten, kan gerust gesproken worden van een slechte verbinding van het openbaar vervoer. Vooral die met Rotterdam is erg slecht.

Een idee van het gebruik van het vervoermiddel voor het woon-werk verkeer geeft onderstaande tabel van het woningmarktonderzoek Drechtsteden van 1974.

Hoofdbewoners met beroep, verdeeld naar het vervoermiddel waarvan naar het werkadres gebruik wordt gemaakt. (1974)
relatieve cijfers.

Gemeente	Vervoermiddel			
	auto	bus	trein	overige wijze
Dordrecht	51	9	8	32
's Gravendeel	59	17	3	21
Zwijndrecht	59	3	12	26
H.L.Ambacht	69	10	3	28
Alblasserdam	55	8	1	36
Papendrecht	62	8	3	27
Sliedrecht	58	14	9	19

Bron: Woningmarktonderzoek 1974.

Het gebruik van de bus is in 's Gravendeel is ten opzichte van dat in de andere Drechtsteden tamelijk groot voor het reizen naar het werkadres. Het feit dat de toltarieven voor de Kiltunnel niet berekend worden in de bustarieven, kan zeker wel bevorderend werken voor het gebruik van de bus. Dat de slechte openbaar vervoer verbinding voor verbetering vatbaar is blijkt ook nog uit de hieronder gegeven modal split van de woonforensen tussen 's Gravendeel en de Drechtsteden en 's Gravendeel en het niet- Drechtstedengebied.

Modal Split woonforensen, volkstelling 1971.

	O.V.	auto	fiets/bf.	overig
's G'deel-Overige D'steden	18%	22%	52%	8%
's G'deel-Niet- D' steden	10%	51%	12%	27%

Vooraf het hoge percentage autoverkeer geeft aan dat het openbaar vervoer niet al te best is. De knelpunten zoals die zich voordoen bij de Heinenoordtunnel worden natuurlijk heel sterk beïnvloed door de keuze van de vervoermiddelen. Het nog steeds toenemend gebruik van de auto zal zonder beperkende maatregelen slechts langere wachttijden voor de tunnel geven.

Verwachtingen

De knelpunten die in de SW 43 voorkomen lijken zich toe te spitsen op de keuze voor tol betalen bij de Kiltunnel of in de file staan bij de Heinenoordtunnel. Het in de file staan blijkt tot nu toe nog niet zo negatief te worden beoordeeld, dat het zodanige konsekventies heeft dat men een andere werkplaats (zo dat al mogelijk is) probeert te zoeken.

Ten aanzien van de kongesties bij de Heinenoordtunnel zal de verwachting voor de periode 1980 - 1990 slechts een grotere druk te zien geven. Ondanks de negatieve gevolgen van intensiteitsvergroting is het beleid van de provincie er niet op gericht extra verbindingen of verbredingen aan te brengen in de richting Rotterdam. G.S. willen trachten door het bevorderen van het openbaar vervoer via prioriteitsmaatregelen (vrije bus-

baan ?) het aanbod van verkeer in de hand te houden. G.S. willen overigens filevorming wel tolereren, in de hoop dat de keuze voor de Kiltunnel zal toenemen. Daarnaast blijft natuurlijk nog het streven van G.S. om in de Hoeksche Waard de bevolkingsgroei te reguleren door geen extra woningbouw toe te staan. Dat streven wordt evenwel geweld aangedaan door "enige verstedelijking" bij 's Gravendeel.

Ook het tolvrij maken van de Kiltunnel zal trouwens een negatief effect hebben op het streven de Hoeksche Waard als landelijk gebied te behouden. Bekend is namelijk dat een goede (en tolvrije) infrastructuur verkeer aantrekt. Hogere intensiteiten door de Kiltunnel betekent meer kans op stedelijke invloed in de Hoeksche Waard. De gelden die gemoeid zijn met het tolvrij maken van de Kiltunnel kunnen beter voor andere doeleinden gebruikt worden. Bovendien zal het tolheffen wellicht verstedelijking van dat gebied tegengaan.

Alvorens tot een konklusie te komen over de invloed op de oriëntatie van het verkeer en vervoer wil ik nog een ander soort vervoer memoreren.

Ik doel hiermee op het verkeer op het water. 's Gravendeel heeft een oude haven en een nieuwe haven in aanleg, van resp. 3,5 en 5,5 m. - NAP. De bestemming is voornamelijk overslag van stukgoederen en van zand en grind. In de polder Klein Koninkrijk, die nu nog tot de gemeente Dordrecht behoort, komt een insteekhaven ten behoeve van de scheepssloperij Heuvelman. De polder behoort nog tot de gemeente Dordrecht omdat G.S. bij de gemeentelijke herindeling van de Hoeksche Waard hebben voorgesteld om dit stuk tot de gemeente 's Gravendeel te laten behoren. Vanuit de scheepvaart is niet een oriëntatie op Dordrecht duidelijk.

Hoewel van vliegverkeer in de Hoeksche Waard helemaal nog geen sprake is, vermeld ik hier toch dat bij de Rijnmondraad de mogelijkheid van Hoeksche Waard als vervanging van Zestienhoven ter sprake is gekomen. Hoewel deze bestemming volledig in strijd zou zijn met de doelstelling voor behoud van het landelijk karakter, moet er in de toekomst misschien wel rekening mee worden gehouden.

Dan wil ik tot slot komen tot een konklusie over de invloed van het verkeer en vervoer op de oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht en de Drechtsteden.

De kapasiteit van de SW 43 in de richting Dordrecht, met daarin de Kiltunnel, lijkt tot in lengte van jaren voldoende te zijn. Een grote barrière vormt ongetwijfeld de tolheffing in de Kiltunnel.

De kapasiteit van de aansluiting van de SW 43 op de RW 29 en de Heinenoordtunnel wordt nu al bijna gehaald door de intensiteit in de spitsuren. De keuze tussen file en tol wordt vooralsnog beslecht ten gunste van de file.

Verbetering van het openbaar vervoer kan ook het fileprobleem verminderen.

Op grond van het gebruik van de verbindingswegen van 's Graven-
deel met respektievelijk Dordrecht en Rotterdam moet gekonkludeerd worden dat de oriëntatie op Rotterdam vele malen groter is. Omdat bij uitbreiding van 's Gravendeel met bevolking uit Rijnmond het fileprobleem bij de Heinenoordtunnel alleen maar groter wordt, zou deze uitbreiding afgewezen moeten worden. De oriëntatie op Dordrecht wordt sterk gedrukt door de tolheffing, die ook permanent geheven wordt dit in tegenstelling tot de aanwezigheid van een file.

IX Konklusie ten aanzien van de oriëntatie op Dordrecht
of Rotterdam.

De oriëntatie op Dordrecht of Rotterdam wordt bepaald aan de hand van de resultaten uit de hoofdstukken over de voorzieningen, de wegen en de werkgelegenheid.

Ten aanzien van de voorzieningen is reeds gebleken, dat de wellicht aanwezige streekcentrumfunctie van Dordrecht voor 's Gravendeel in ieder geval sterk wordt aangetast door de aanwezigheid van Rotterdam, een centrum met een hoger voorzieningennivo. Daaruit valt duidelijk te konkluderen dat de oriëntatie op Rotterdam erg groot is vanuit 's Gravendeel. Voor een deel van de voorzieningen, vooral de onderwijsvoorzieningen, is de oriëntatie sterk op Dordrecht gericht. Voor voorzieningen heeft de Hoeksche Waard geen aantrekkingskracht voor 's Gravendeel. Een enkele uitzondering is bijvoorbeeld een supermarkt in Puttershoek bij de winkelvoorzieningen en het recreatiegebied Binnenbedijkte Maas in het midden van de Hoeksche Waard voor de recreatievoorzieningen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van Dordrecht en Rotterdam vanuit 's Gravendeel over de weg, zijn er twee knelpunten te noemen: de tolheffing in de Kiltunnel vormt een obstakel in de verbinding met Dordrecht; filevorming in de spitsuren geeft problemen in de verbinding met Rotterdam. Afgaande op het feitelijk gebruik van de verbindingswegen met de beide stadsgewesten, moet gekonkludeerd worden, dat de oriëntatie op Rotterdam groter is dan die op Dordrecht. De toename van de oriëntatie op Dordrecht, die het gevolg zou moeten zijn van het totstand komen van een vaste oeververbinding met Dordrecht in 1977, heeft zich nog niet gemanifesteerd.

De werkgelegenheid wordt in eerste instantie gevonden in 's Gravendeel of de naburige Hoeksche Waard-gemeenten. Vervolgens is er een groot gedeelte van de importbevolking werkzaam in Rotterdam of Rijnmond, een deel van de autochtone bevolking in Dordrecht.

De autochtone bevolking van 's Gravendeel, die in Dordrecht werkt, heeft zijn werkkring met name aan de oostelijke oever van de Kil en aldus vlakbij de eigen woonplaats, bijna met het "zicht" op de eigen woning. Dit deel van de beroepsbevolking blijkt bovendien erg honkvast te zijn, niet bereid om zijn werk verder te zoeken. Dit

is in sterke tegenstelling met de meerderheid van de 's Gravendeelse beroepsbevolking. In 1974 was het percentage dat naar Rijnmond pendelde 46,5%, naar Dordrecht "slechts" 21,7%.

Een sterke oriëntatie op Rotterdam dus.

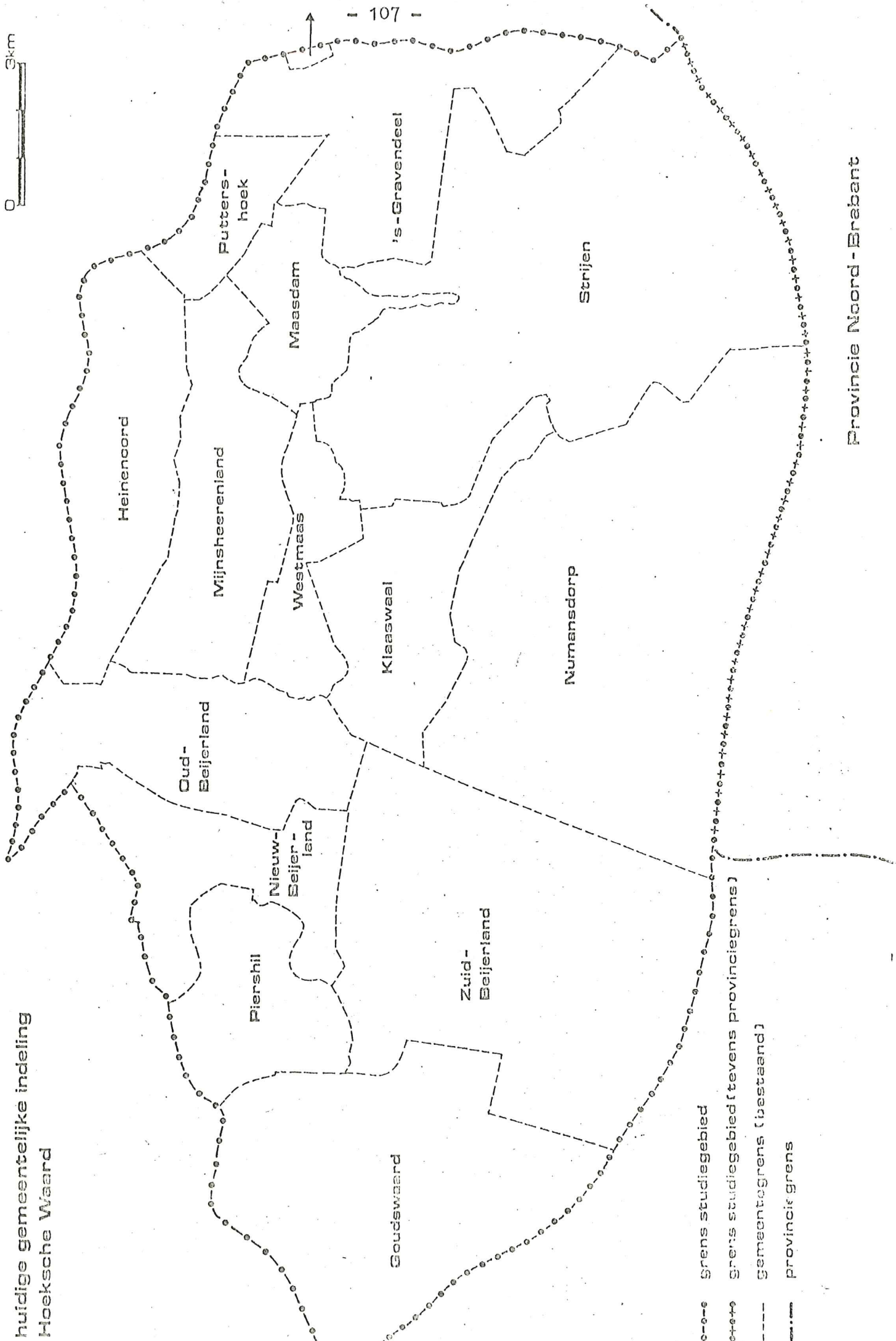
Samenvattend kan gesteld worden, dat de oriëntatie op Rotterdam zonder meer erg groot te noemen is, die op Dordrecht niet te verwaarlozen. Voorts zal duidelijk zijn dat uitbreiding van 's Gravendeel met een bevolking uit Rijnmond (de opvang) niet per definitie versterking van de oriëntatie op Dordrecht zal geven.

Na wat er gekonstateerd is over de sterke binding van Rijnmonders met hun vroegere woonplaats, zal veeleer de oriëntatie op Rotterdam toenemen. Dat betekent dus ook geen versterking van de streekcentrumfunctie van Dordrecht en een sterkere pendel op het Rijnmondgebied. Dat laatste levert grote kongestieverschijnselen op bij de Heinenoordtunnel en een grotere belasting van het landelijk gebied. De situatie in het landelijk gebied zal verder worden behandeld in deel C.

D E E L C

Landelijk gebied Hoeksche Waard

huidige gemeentelijke indeling
Hoeksche Waard



- o-o-o-o-o-grens studiegebied
- o-x-x-x-x-grens studiegebied (tevens provinciegrens)
- gemeentegrens (bestaand)
- provinciegrens

Deel C X. Hoeksche Waard - landelijk gebied.

Inleiding

Nu ik de relaties van 's Gravendeel met de Drechtsteden en sociaal met Dordrecht heb beschouwd, is het nodig om 's Gravendeels situatie in de Hoeksche Waard te bekijken. De Hoeksche Waard, waarin de gemeente 's Gravendeel is gelegen is een sociaal geografische eenheid, aan alle kanten omsloten door water. Zoals prof. dr. H.A.Brasz in zijn beleidsadvies voor de gemeentelijke reorganisatie in de Hoeksche Waard in 1968 reeds vermeldde, is de Hoeksche Waard gelegen aan de rand van een gebied, dat een economische en sociaal brandpunt is van de gehele wereld. De Hoeksche Waard is onderdeel van de Zuid Hollandse en Zeeuwse eilanden en Noord West Brabant, welke samen de niet-verstedelijkte en niet geindustrialiseerde kern vormen, waaromheen de volledig verstedelijkte slang ligt van Rijnmond, via Dordrecht, Breda en Roosendaal naar Antwerpen.

In het nu volgende zal ik trachten een beeld te schetsen van de ontwikkelingen van de Hoeksche Waard, zoals die zich tot ongeveer 1990 zullen voordoen.

Om te beginnen zal ik de huidige situatie van de Hoeksche Waard beschrijven. Dit zal gebeuren in een soort gebiedsbeschrijving. Als apart onderdeel zal daarin de gemeentelijke herindeling van de Hoeksche Waard ter sprake komen. Daarin komt o.a. naar voor hoe de gemeenten 's Gravendeel en Strijen landelijk gebied willen behouden.

Vervolgens zal ik de ontwikkeling van de Hoeksche Waard aangeven, zoals die kan optreden zonder extra woningbouw, zonder een aanzet voor verstedelijking. Ik ga daarbij uit van de situatie dat 's Gravendeel een Hoeksche Waardgemeente is en geen opvangtaak heeft voor de bevolkingsoverloop uit Rijnmond.

Tenslotte zal ik een beeld trachten te geven van de mogelijke gevolgen van verstedelijking in de Hoeksche Waard ten aanzien van landschap en ten aanzien van de landbouw.

X-2 Huidige situatie (zie bijgaande kaart van de Hoeksche Waard)

Zoals reeds vermeld wordt de Hoeksche Waard aan alle kanten omsloten door water. Aan de noordzijde is dat de Oude Maas, aan de oostzijde de Dordtse Kil, aan de zuidzijde het Hollands Diep en het Haringvliet en aan de westzijde tenslotte het Spui. Het landschap van de Hoeksche Waard wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van grote en kleine polders. In het dijkenpatroon kan men de achtereenvolgende inpolderingsfasen herkennen. De dijken hebben op verschillende plaatsen mede de loop van de gemeentegrenzen bepaald. Zie bijvoorbeeld de grens van de gemeente Strijen. Men treft er nog al wat overblijfselen aan van de vroegere waterlopen: de Binnenbedijkte Maas is het restant van een vroegere rivierarm. Van de oude kreken worden in de diskussienota van de gemeentelijke herindeling Hoeksche Waard genoemd, het Piershise Gat, de Borrekeken, de Oud Beijerlandsche Kreek en het Kleine Kooddiep. Al deze oude waterlopen zijn mede van invloed geweest op de per polder ontstane blokverkaveling.

Het bewoningspatroon van de Hoeksche Waard geeft voor het overgrote deel een tamelijk dun bevolkt gebied te zien met een sterk agrarische inslag. Het merendeel van de bevolking woont in de kernen en in de voornamelijk aan de dijken gelegen buurtschappen. Enkele voorbeelden van zo'n buurtschap zijn Schenkeldijk, Mookhoek en Blaaksedijk. De grootste en belangrijkste kern van het gebied is Oud Beijerland. Andere grote kernen zijn 's Gravendeel, Numansdorp en Strijen.

Het inwonertal van de Hoeksche Waard is de afgelopen jaren sterk toegenomen, nl. van 44.619 op 1 januari 1966 tot 68.301 op 1 januari 1978. Deze toename is deels het gevolg van de vestiging van personen uit de Waterwegagglomeratie (het Rijnmondgebied), en deels van de natuurlijke aanwas. Met dit getal is nu al lang het in het streekplan Zuid Holland Zuid (1972) voorziene inwonertal voor 1980, nl. 65.000, gepasseerd. Volgens dit streekplan zouden alle gemeenten in de Hoeksche Waard slechts mogen groeien met de natuurlijke aanwas en zou het vestigingsoverschot totaal opgevangen dienen te worden in Oud Beijerland.

Toch is de toename van de bevolking ver uitgestegen boven de na-

tuurlijke aanwas. Dit is een gevolg van de verwezenlijking van een aantal bouwprogramma's in kernen in het landelijk gebied Hoeksche Waard, hetgeen mogelijk was op grond van bestemmingsplannen, die nog voor de vaststelling van het streekplan waren goedgekeurd en waarin geen duidelijke fasering van de woningbouw was opgenomen. In deze bevolkingsgroei hebben alle gemeenten een min of meer evenredig deel gehad, behalve de gemeenten Goudswaard en Zuid Beijerland, waar de bevolkingsgroei tot 10,5 resp. 25,8% beperkt bleef. Deze percentages geven de groei aan van het bevolkingsaantal in de jaren 1966 tot 1976. De Hoeksche Waard had toen een inwonertal van 65.694, dat wil zeggen een groei van 47% in tien jaar. In de gemeenten Nieuw Beijerland, Oud Beijerland, Puttershoek en Westmaas nam de bevolking in deze periode relatief bijzonder sterk toe, nl. met meer dan 60%. Zie overigens voor een overzicht van de bevolkingsaantallen in de gemeenten in de Hoeksche Waard, bijlage 6.

Het CBS maakt de volgende indeling van gemeentegroepen naar urbanisatiegraad: A Plattelandsgemeenten, B. Verstedelijkte plattelandsgemeenten, C. Gemeenten met een stedelijk karakter. Naar de gegevens van 28 februari 1971 behoorden van de Hoeksche Waard slechts 2 van de 14 gemeenten tot de categorie plattelandsgemeenten. Dat waren Piershil en Zuid Beijerland. Het percentage agrarische beroepsbevolking lag bij deze gemeenten tussen 20 en 29,9%. Tot de categorie C, gemeenten met een stedelijk karakter behoorde alleen Oud Beijerland. Deze gemeente stond te boek als een kleine stad met een stedelijke woonkern van 10.000 tot 29.999 inwoners. De overige gemeenten behoorden tot de groep van verstedelijkte plattelandsgemeenten. Binnen deze groep van gemeenten met minder dan 20% mannelijke agrarische beroepsbevolking werd onderscheid gemaakt in een groep met een grootste woonkern van minder dan 5.000 inwoners (B 1), een grootste woonkern van 5.000 tot 19.999 inwoners (B 2) en specifieke forenzengemeenten met meer dan 30% allochtone woonforenzen onder de bevolking (B 3). Tot B2 behoorde slechts 's Gravendeel, tot B 3 de gemeenten Maasdam, Mijnsheerenland, Nieuw Beijerland en Westmaas en tot B 1 alle overige gemeenten. Gezien de bevolkingsaantallen per 1 januari 1978 zou er wel een verschuiving binnen categorie B plaats-

vinden, maar als verstedelijkingsgraad voor de Hoeksche Waard totaal blijft gelden dat het gebied tot het verstedelijkt platteland behoort.

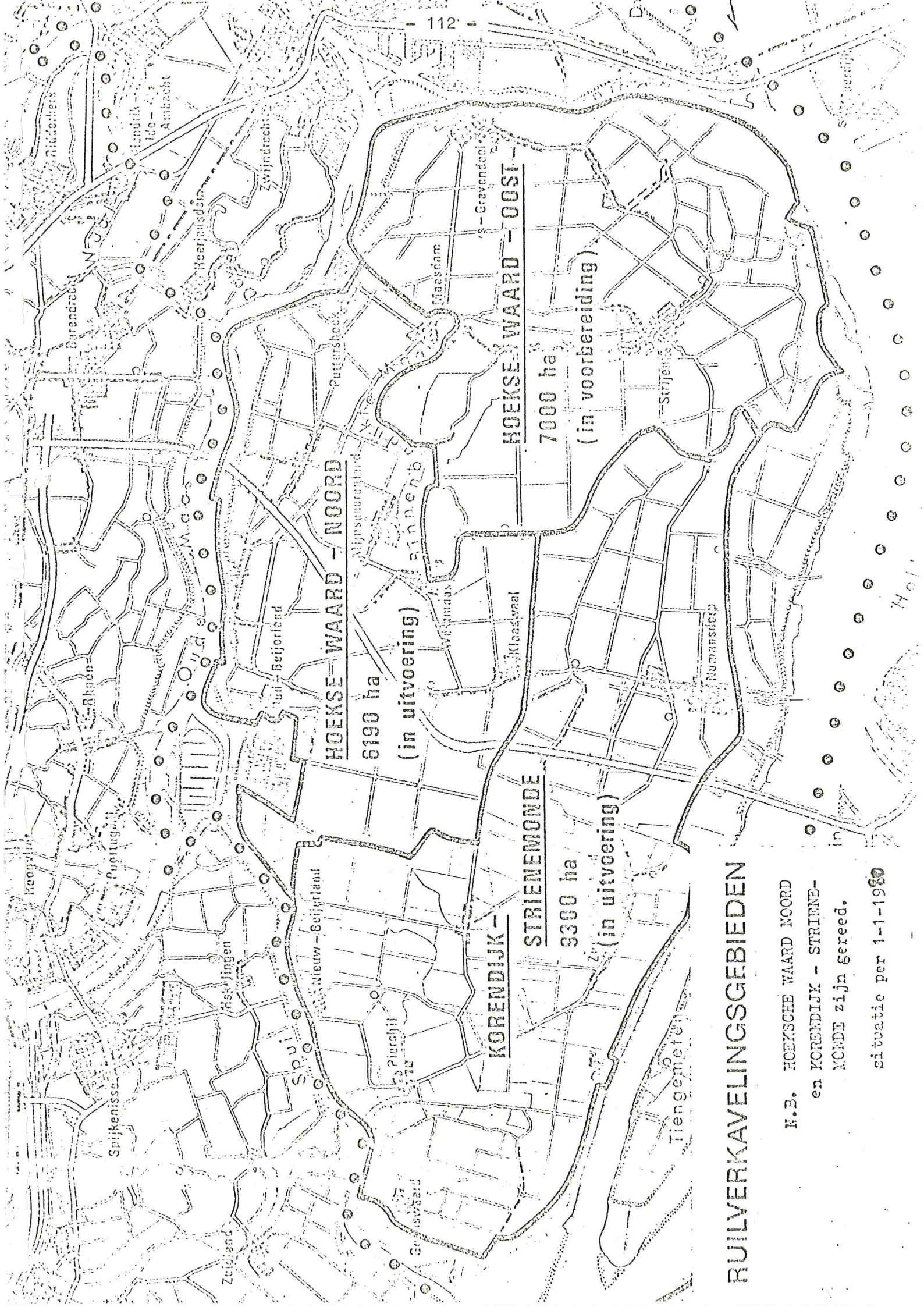
Het belangrijkste verzorgingscentrum van de Hoeksche Waard is Oud Beijerland. Hier zijn enkele streekscholen voor buitengewoon lager en voortgezet onderwijs gevestigd. Bovendien zijn hier bijvoorbeeld het gewestelijk arbeidsburo, het kantongerecht en enkele bankinstellingen te vinden. Binnen de totale Hoeksche Waard vervullen ook Numansdorp en in mindere mate ook 's Gravendeel een zekere centrumfunctie. De gebieden, die voor de verzorging op deze kernen zijn aangewezen zijn echter erg klein.

Het landelijk karakter van de Hoeksche Waard komt weer heel duidelijk aan bod bij de ruilverkavelingen. Volgens het vigerende streekplan Zuid Holland Zuid "blijft de agrarische functie van de Hoeksche Waard voorop staan; de dit gebied kenmerkende groot-schalige agrarische verkaveling moet zo min mogelijk worden aangetast. Door middel van ruilverkavelingen zal getracht worden een optimale inrichting te bewerkstelligen, waarbij recht gedaan wordt aan zowel bedrijfseconomische belangen, als aan natuur- en recreatieve belangen." de werkelijke ontwikkeling ziet er evenwel, aldus de tweede evaluatienota van het streekplan Zuid Holland Zuid (juli 1977) iets anders uit. Als gevolg van de bevolkingsdruk vanuit stedelijke gebieden, welke in de Hoeksche Waard sterker is geweest dan was voorzien, is het areaal aaneengesloten bebouwing vergroot. Hierdoor is het agrarisch grondgebruik afgenomen; desalniettemin is het grootschalig karakter grotendeels behouden gebleven.

In het gebied zijn drie ruilverkavelingsgebieden (zie kaart).

Het zijn de Hoeksche Waard Noord en Korendijk Strienemonde, die allebei reeds zijn uitgevoerd. Het derde gebied is de Hoeksche Waard Oost, waarvoor een voorbereiding aan de gang is.

De verbeteringen van de twee eerstgenoemde ruilverkavelingen betreffen hoofdzakelijk de ontsluiting, de verkaveling en de waterbeheersing. Waterbeheersing was noodzakelijk om te verbeteren in verband met de gewijzigde situatie door de Deltawerken. Het feit dat de ruilverkavelingsgebieden de hele Hoeksche Waard be-



HOEKSE WAARD - NOORD
 6190 ha
 (in uitvoering)

HOEKSE WAARD - OOST
 7000 ha
 (in voorbereiding)

KORENDIJK - STRIENEMONDE
 9300 ha
 (in uitvoering)

RUILVERKAVELINGSGBIEDEN

N.B. HOEKSCHE WAARD NOORD
 en KORENDIJK - STRIENE-
 MONDE zijn gereed.

situatie per 1-1-1960

slaan geeft goed aan, hoe belangrijk de landbouw in dit gebied is. Verbetering van de landbouwkundige inrichting staat ook primair in de ruilverkaveling Hoeksche Waard Oost. Een deel daarvan echter namelijk het Oude land van Strijen, wordt ten behoeve van het handhaven van de daar aanwezige natuurwaarden, op een andere wijze benaderd. Verschil van mening over die benadering is de oorzaak van de stagnering bij de voorbereiding van die ruilverkaveling.

Behalve landbouwgebieden zijn er in de Hoeksche Waard verschillende natuurgebieden. Deze worden ingedeeld in binnendijkse wateren, binnendijkse natuurterreinen en buitendijkse moerasterreinen:

a) Binnendijkse wateren: Piershilse Gat (Piershil, Goudswaard en Zuid Beijerland); Sandee (Goudswaard); De Drom (Piershil); Grote Gat (Zuid Beijerland); Binnenbedijkte Maas (Westmaas, Mijnsheerenland en Maasdam) en de Oud Beijerlandsche Kreek (Oud Beijerland).

Alleen Binnenbedijkte Maas en Grote Gat hebben de bestemming beschermd gebied met agrarische functie of beschermd natuurgebied. Voor de overige gebieden wordt het wenselijk geacht om opgenomen te worden in de bestemmingsplannen als natuurgebied (Tweede Evaluatienota, streekplan Zuid Holland Zuid).

b). Binnendijks gelegen natuurterreinen: Noorddijk en Zuidzijdse dijk (Zuid Beijerland), Polder het Oude land van Strijen (Strijen) en de polder Groot Koninkrijk ('s Gravendeel). Deze gebieden zijn niet als natuurgebied opgenomen in (ontwerp) bestemmingsplannen. Wel komen ze als zodanig voor in de ruilverkavelingsplannen.

c) Buitendijkse moerasterreinen: Ventjagersplaten en Hellegatsplaten (Zuid Beijerland), Korendijkse Slikken en 's Lands Bekade Gorzen (Goudswaard), Westerse en Oosterse Laagjes (Zuid Beijerland), Grasgorzen langs het Spui (Piershil, Nieuw Beijerland), HogeZandsche- en Slobbegorzen (Numansdorp), Esscheplaat en Zeehondenplaat (Strijen), buitendijkse terreinen langs de Oude Maas (Heinenoord), en tot slot Krabbegors, grienden en rietgorzen (Puttershoek en 's Gravendeel).

In deze opsomming blijkt alleen Klaaswaal geen natuurterrein op zijn grondgebied te hebben.

Een totaal overzicht van het grondgebruik in ha. en in percentages is te vinden in bijlage 7. Daarin is een vergelijking gemaakt tussen de gegevens van 1970 en 1976, uit de bodemstatistieken van het CBS.

X-3 Gemeentelijke herindeling en 's Gravendeel.

Op het ogenblik is er in de Hoeksche Waard een gemeentelijke herindeling gaande, waardoor het aantal gemeenten van 14 naar 6 wordt teruggebracht.

Ofschoon de 14 gemeenten wel zelfstandig zijn, hebben verschillende wel een gemeenschappelijke burgemeester en/of sekretaris. Mijnsheerenland en Westmaas, evenals Nieuw Beijerland en Piershil hebben een gezamenlijke burgemeester, sekretaris en sekretarie. In Heinenoord en Maasdam is de burgemeester tevens sekretaris. De burgemeester van Nieuw Beijerland en Perishil is tevens burgemeester van Goudswaard. De 14 gemeenten hebben dus gezamenlijk slechts 10 burgemeesters.

Over die indeling in 6 gemeenten zijn alle Hoeksche Waardse gemeenten het wel eens. Er zijn wel, zoals veelal bij gemeentelijke herindelingen, problemen bij het vaststellen van de juiste grenzen. Zo'n probleem doet zich onder andere voor tussen de gemeenten Strijen en 's Gravendeel. Op de grens tussen beide gebieden liggen twee buurtschappen: Schenkeldijk (ongeveer 1000 inwoners) en Mookhoek (ongeveer 500 inwoners). Schenkeldijk behoort tot de gemeente 's Gravendeel en Mookhoek tot de gemeente Strijen.

Om te proberen duidelijkheid te krijgen in de wensen van de plaatselijke bevolking werd door beide gemeenten een gemeenschappelijke hoorzitting gehouden - inspraak wilden de gemeenten, vertegenwoordigd door het Overlegorgaan Hoeksche Waard slechts toestaan via een hoorzitting en niet via een bijvoorbeeld door de streekkommissie Hoeksche Waard georganiseerde inspraakronde met gespreksgroepen. Onder andere naar aanleiding van hetgeen op die hoorzitting naar voor is gebracht, hebben de gemeenten hun zienswijzen op de grenskorrektie tussen 's Gravendeel en Strijen bekend gemaakt. 's Gravendeel is van mening dat Schenkeldijk en Mookhoek beide bij zijn grondgebied moeten worden getrokken. Uit het raadsverslag van

26 juni 1978 blijkt dat de raad er van uitgaat, dat Schenkeldijk sowieso bij 's Gravendeel blijft en dat door Mookhoek toe te voegen, de gemeentegrens een meer glijdend verloop kan krijgen. Verdere motieven om Mookhoek bij 's Gravendeel te trekken zijn bijvoorbeeld het feit dat 90% van de Mookhoekse bevolking een huisarts in 's Gravendeel heeft, dat voor kleine inkopen Mookhoekers naar 's Gravendeel gaan, enz. Een motief is voor 's Gravendeel ook, dat bij toekomstige verdere uitbreiding van de woonkern van 's Gravendeel er duidelijk behoefte bestaat aan een bijpassend en als zodanig funktionerend "landelijk gebied". Blijkbaar moet dat persé binnen de eigen gemeentegrens liggen. Een meer dan natuurlijke groei van de beide buurtschappen wordt op voorhand van de hand gewezen.

In 't raadsverslag komt wel duidelijk uit dat de grootte van de gemeente in aantal inwoners erg belangrijk wordt geacht. Het door de minister van Binnenlandse Zaken (en eerder al door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten) genoemde inwonertal van 10.000 als, weliswaar soepel, toe te passen getal voor zelfstandigheid van een gemeente, blijkt in 's Gravendeel een van de motieven voor vergroting van het aantal inwoners door "annexering" en door het opnemen van een deel van de veronderstelde overloop vanuit het Rijnmondgebied.

Tegenover de redenering van de gemeente 's Gravendeel staat die van de gemeente Strijen.

De konklusie over de grenskorrektie tussen beide gemeenten luidt als volgt: "Om het grote open groene gebied van de gemeente Strijen te vrijwaren van invloeden, die het karakter van het gebied kunnen aantasten, mede onder invloed van ontwikkelingen die buiten de Hoeksche Waard hun oorsprong vinden, zijn wij van oordeel dat het op planologische gronden noodzakelijk is de grens tussen 's Gravendeel en Strijen zodanig te wijzigen, dat de buurtschap Schenkeldijk, ingesloten tussen Mookhoek en de Mariapolder, in zijn geheel bij de gemeente Strijen komt te behoren."

Die invloeden die het landelijk karakter kunnen beïnvloeden zijn volgens de gemeente Strijen: "de ontwikkeling van 's Gravendeel als groeikern, de plannen ten aanzien van vestiging van industrie- en havenactiviteiten, waardoor men vreest, dat de buurtschap

Mookhoek/Schenkeldijk minder aandacht zal krijgen dan gewenst en noodzakelijk wordt geacht. Vele inwoners van het landelijk gebied 's Gravendeel/Schenkeldijk hebben duidelijk uitgesproken, dat zij zich niet kunnen verenigen met de toetreding tot de gezamenlijke Drechtsteden, omdat 's Gravendeel zich daarmee van de landelijke gemeenschap van de Hoeksche Waard heeft afgezonderd.

Men ervaart de vermenging van belangensferen in één gebied als ongewenst en ondoelmatig". Als motief om tenslotte Schenkeldijk bij de gemeente Strijen te voegen wordt ook nog genoemd, het feit dat de kerkelijke situatie, voor wat betreft de Nederlands Hervormde Kerk, zich in 1974 zodanig heeft gewijzigd, dat Schenkeldijk kerkelijk tot de gemeente Strijen behoort.

Hoe verschillend de uiteindelijke konklusies ook zijn, beide gaan ze uit van het behoud van het landelijke karakter van de buurtschappen.

XI Hoeksche Waard tot de 90-er jaren, zonder verdere suburbanisatie.

Voor het behoud van het landelijk karakter van de Hoeksche Waard was het afzien van "de stad in de Hoeksche Waard-gedachte", welke nog sterk naar voor kwam in het nog vigerend streekplan Zuid Holland Zuid, een gelukkige ontwikkeling.

Naast problemen van financiële en planologische aard was ook een van de redenen om af te zien van een dergelijke nieuwe stad, dat in het Rijnmondgebied zelf, tot 1990 voldoende capaciteit aanwezig blijkt te zijn om de bevolkingsaanwas op te vangen.

De bevolkingsgroei, die boven de natuurlijke aanwas uitkwam, diende opgevangen te worden in de gemeente Oud Beijerland (streekplan 1972). Dus geen spreiding van bevolkingsontwikkeling.

De andere gemeenten mochten slechts groeien met de natuurlijke aanwas. Het streekplan was er op gericht de vestiging van personen van buiten het streekplangebied zoveel mogelijk te weren. Die strekking zal ook bij de streekplanherziening, die nu is ingezet, worden gehandhaafd.

Ofschoon in de Verstedelijkingsnota (1975-1976) ook uitgegaan wordt van een capaciteit van de Hoeksche Waard van 15 à 20.000 woningen ten dienste van het Rijnmondgebied, wordt ook hier gesteld dat voor de periode 1980-1990, geen stedelijke ontwikkeling op de Hoeksche Waard nodig zal blijken te zijn. Gekoppeld aan wel of niet stedelijke ontwikkeling is ook het aanleggen van een railverbinding vanuit de Hoeksche Waard naar Rotterdam. Zo'n verbinding zal er dus zeker niet komen, afgaande op de huidige plannen. Het ruimtelijk beeld van landelijk Nederland wordt verder uitgewerkt in de Nota Landelijke Gebieden (1976-1977).

De grondslag voor dit ruimtelijk beeld, wordt gevormd door de zogenaamde zonering, het beleid ten aanzien van de open ruimten en van de kernen. Er worden 5 soorten van gebieden onderscheiden bij de zonering: (zie ook hoofdstuk II-3).

- A. gebieden met als hoofdfunctie de landbouw.
- B. gebieden met afwisselend landbouw en andere functies in grotere ruimtelijke eenheden.
- C. gebieden met afwisselend landbouw en andere functies in kleinere ruimtelijke eenheden.

D. gebieden met als hoofdfunctie natuur.

E. gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer.

Deze laatste categorie is in de uiteindelijke regeringsbeslissing opgenomen als onderdeel van een dubbele zonering (zie pag. 20).

De Hoeksche Waard valt onder zone A, hoofdfunctie landbouw.

In het hoofdstuk open ruimten komt de Hoeksche Waard niet voor, omdat het landelijk gebied van de Hoeksche Waard niet tot open gebied is verklaard.

Onder andere door de provincie Zuid Holland wordt echter betoogd, dat de Hoeksche Waard wel tot het zogenaamde Midden Delta gebied gerekend behoort te worden. Het Midden Delta gebied bestaat aldus de Nota Landelijke Gebieden uit Goeree Overflakkee, Schouwen Duiveland, Zuid Beveland, St. Philipsland en Tholen.

Het Midden Delta gebied is een in de Nota Landelijke Gebieden erkend open gebied. Vanwege hun open karakter behoren daartoe eigenlijk ook de Hoeksche Waard, Noord West Walcheren en Noord-Beveland. Het gebied is door zijn aaneengesloten, niet versnipperde oppervlakte uitzonderlijk waardevol. Omdat de Hoeksche Waard wel een gebied is, met een sterke bevolkingsdruk, geeft de N.L.G. bij het beleid inzake kernen, wel enkele richtlijnen aan provinciale en gemeente-besturen.

Gebieden met een sterke bevolkingsdruk zijn gebieden waar in de periode 1960-1975 het migratiesaldo meer dan 45% van de totale groei van de bevolking heeft uitgemaakt. Aan de verdere groei van de bevolking in deze regio's worden beperkingen gesteld.

Bovendien wordt vooral een grote spreiding van de bevolking afgevoerd. Maatregelen om dat te bereiken worden in deel d van de Verstedelijkingsnota, de regeringsbeslissing, aangedragen:

- afremmen van bevolkingsoverschot tot nul, dan wel het bereiken van een vertrekoverschot.
- beperking van de bouwmogelijkheid in de kernen tot de behoefte op grond van een door de provincie vast te stellen begrenzing.
- concentratie van de regionale groei in enkele centrale kernen.

Voor de Hoeksche Waard betekent dat het uitvoeren van de beleidslijnen, zoals die zijn aangegeven in het streekplan, uitgezonderd de ontwikkeling van een nieuwe stad om de overloop vanuit Rijn-

mond op te vangen. Het beeld van de bevolkingsspreiding over de Hoeksche Waard in 1990, zou er dus vrijwel hetzelfde uit moeten zien als de kaart van de bevolkingsspreiding uit het streekplan Zuid Holland Zuid van 1972. Toch heeft in het begin van de zeventiger jaren nog een sterke suburbanisatie plaatsgevonden. Zie hiervoor ook de paragraaf "huidige situatie". Bijgevoegde kaart op pagina 120 geeft een overzicht van de bevolkingsspreiding anno 1980.

Daar de Hoeksche Waard een gebied is met als hoofdfunctie landbouw, is duidelijk dat het logisch streven naar produktieverhoging van de landbouw een sterke rol speelt bij de ontwikkeling van het gebied. Een belangrijk instrument voor de verbetering van externe produktieomstandigheden (verkaveling, ontsluiting, waterbeheersing) vormt de Ruilverkavelingswet van 1954. Hoewel ruilverkaveling in regeringsnota's en landbouwkringen nog steeds wordt beschouwd als de manier bij uitstek om agrarische gebieden te verbeteren (betere ruimtelijke indeling en rendabeler bedrijfsvoering) zijn er tegenwoordig toch steeds meer mensen die ruilverkaveling minder toejuichen en kritischer beschouwen. Als vervanging van de Ruilverkavelingswet is een ontwerp-Landinrichtingswet ingediend, waarin ook de ekologische waarden van het gebied dat verkaveld moet worden in beschouwing worden genomen.

In de nota landbouwverkenningen van het ministerie van landbouw en visserij van augustus 1977 wordt een modelberekening gemaakt voor land- en tuinbouw in 1990; bovendien wordt er een prognose gemaakt voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied in 1990. In die prognose voor 1990 van de gevolgen van voortzetting van het huidige inrichtingsbeleid, is rekening gehouden met de verwachte uitvoering van inrichtingswerken (ruilverkaveling) tot 1990 en met de eventuele achteruitgang van de inrichting van de gebieden, waar geen inrichtingswerken worden uitgevoerd. De situatie in de landbouw in 1990 ziet er dan, in 't kort, als volgt uit:

Het aantal bedrijfsgebouwen in de bebouwde kom zal afnemen; wat betreft de ontsluiting mag een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de plattelandswegen worden verwacht. De kwaliteit

BESTAANDE TOESTAND KERNEN

● < 2000

● 2000 - 5000 inw.

● 5000 - 10000 inw.

● > 10000

BOVENREGIONALE VERBINDING

REGIONALE VERBINDING



OUDE WIERLAND

NIEUW-BEIJERLAND

OUDDORP

STELLEDAM

MIDDELFARNIS

DIRKSLAND

NIEUWE TONGE

OUDE TONGE

ZUID-BEIJERLAND

MAASDAM

KLAASWAAL

STRIJEN

NUMANSDORP

OOIGENSPLAAT

PUTTERSLOEK

GRAVENSE

van die wegen zal bij voortzetting van het huidige beleid in 1990 voor ongeveer 1/4 van de lengte aan plattelandswegen, nog onvoldoende zijn. Het areaal kultuurgrond in het landbouwgebied Zuid-West zeeleigebied (tot welk gebied de Hoeksche Waard behoort) zal in 1990 214.600 ha groot zijn, tegenover 232.481 in 1974. Dit betekent een afname van 0,5% per jaar.

Als ik er nu van uit ga, dat dat percentage voor het gehele gebied geldt voor de Hoeksche Waard, dan betekent dat, dat de hoeveelheid kultuurgrond in de Hoeksche Waard van 24.342 ha in 1976 terugloopt tot 22.692 ha in 1990; ofwel van 91,1% van het totale landoppervlak tot 84,9%. Dat betekent dus ook dat tot het jaar 1990 $24.342 - 22.692 = 1650$ ha kultuurgrond, gebruikt gaat worden voor aaneengesloten bebouwing en verkeer. Daarbij is aangenomen dat het aantal ha. natuurterrein niet veel zal toe- of afnemen. Natuurlijk mag de bestemming landelijk gebied niet betekenen achteruitgang van het leefmilieu, van het voorzieningennivo in de kernen. Indien zich problemen voordoen bij het handhaven van het lokale verzorgingsapparaat in de kleine kernen, zal de oplossing niet gezocht moeten worden in bevolkingsgroei, maar vooral in mobiele en semi-permanente voorzieningen, subsidies en intergemeentelijke samenwerking. Kernen met een bovenlokaal voorzieningennivo zijn behalve Oud Beijerland ook Numansdorp, 's Gravendeel en Strijen. Een uitvoerige beschrijving van de mogelijkheden in zogenaamde spreidingsvarianten voor de verzorging, wordt gegeven in de Kernennota van de PPD-Zuid Holland van 1978.

Hoe realistisch is deze ontwikkelingsschets van de Hoeksche Waard tot 1990?. Is het voldoende dat 's Gravendeel niet uitbreidt? Natuurlijk is het niet zo dat niet (ekstra) uitbreiden van 's Gravendeel een garantie is voor niet-verstedelijken van de Hoeksche Waard. Mijns inziens is het wel een voorwaarde, zonder welke het behouden van het landelijk karakter van de Hoeksche Waard vrijwel onmogelijk wordt. Er zijn daarnaast zeker nog een aantal problemen, die in de Hoeksche Waard opgelost moeten worden.

We zagen in hoofdstuk VIII a1, dat verkeerskongestie bij de Heinenoordtunnel en bij de aansluitingen van de S.W.43 op de R.W.29 zullen optreden. Als mogelijke oplossing werd geopperd het verbeteren

en bevoordelen van het openbaar vervoer bij de doorgang bij de knelpunten. Een ander belangrijk punt is de bereidheid van de Hoeksche Waardse gemeenten met betrekking tot het anti-suburbanisatiebeleid, toegespitst op regelingen voor het vestigingsbeleid. De provincie heeft voorstellen gedaan (mei 1978) om te komen tot een op gemeentelijk nivo uit te voeren vestigingsverordening, met behulp waarvan naast de nieuw te bouwen woningen, ook bestaande woningvoorraad, ten goede kan komen aan de autochtone bevolking en de sociaal en economisch gebondenen.

De gemeenten hebben op deze voorstellen tamelijk negatief gereageerd. De eis van economische gebondenheid kan nu al wel door de gemeenten wettelijk worden bedongen, als een gemeente zich akkoord verklaard heeft met de op de Woonruimtetwet gebaseerde Woonruimtebeschikking van 1974. Geen enkele Hoeksche Waard-gemeente heeft tot nu toe daarmee ingestemd.

XIII Hoeksche Waard tot de 90-er jaren, onder invloed van verstedelijking.

Uitgangspunten van G.S. van Zuid Holland ten aanzien van de Hoeksche Waard zijn:

- behoud van kenmerkende functies en karakteristieken van het gebied.
 - benutten van de specifieke kwaliteiten van het gebied.
 - de waarden van het gebied, o.a. de waarde van natuur en landschap moeten worden behouden en uitgebreid. Soms betekent dat herstellen of compenseren van waarden die verloren zijn gegaan.
- Het belangrijkste kenmerk van verstedelijking van dit gebied zal ongetwijfeld zijn dat van bovengenoemde uitgangspunten niets terecht kan komen.

Wat staat er namelijk te gebeuren? Zoals in het voorgaande reeds is opgemerkt ligt het in de bedoeling om 's Gravendeleel als onderdeel van de Drechtsteden te laten groeien met zo'n 4.000 inwoners tot 1990. De voorzichtige konklusie, die het Sociaal Geografisch Bureau van Dordrecht trekt ten aanzien van de gebondenheid van Rijnmonders aan hun oude woonplaats, is dat zelfs na 10 à 15 jaar de binding met de oude woonplaats zeer sterk is. Een logisch gevolg van deze konklusie is, dat vergroting van het aantal Rijnmonders (=uitbreiding van 's Gravendéel) een vergroting van de verkeersstromen tussen 's Gravendeel en Rijnmond betekent. Er treedt aldus een grotere druk op het platteland op. De effecten op de naburige gemeenten kunnen bijvoorbeeld zijn, kleine uitbreidingen in de woningbouw, reactie van het winkelbedrijf door uitbreiding, kortom een verstedelijkingsdruk op de buurgemeenten en wellicht op nog verder de Hoeksche Waard in gelegen gemeenten of plaatsen. Een soort olievlekreactie is helemaal niet uitgesloten. Een vergelijking kan gemaakt worden met bijvoorbeeld Waterland ten noorden van Amsterdam en in mindere mate met het gebied ten noorden en ten oosten van Delft (Pijnacker en Nootdorp), weliswaar ieder gebied met zijn eigen karakteristieke ontwikkeling. Een logisch streven, ook bij verstedelijking, blijft het zoeken naar mogelijke uitbreiding van de werkgelegenheid. Bevolkingsuitbreiding zonder werkgelegenheidsuitbreiding roept anders weer extra

pendel op, dus extra belasting van het wegennet. Belastingvergroting van de verkeersinfrastructuur betekent daarbij dan ook dat het bestaande wegennet uitgebreid moet worden. Misschien worden de plannen voor aanleg van R.W.19 vanuit Klaaswaal in het midden van de Hoeksche Waard naar Hoogvliet toch nog uitgevoerd.

Indien de ontsluiting van het eiland wordt uitgevoerd door een brug behoudt het eiland in ieder geval een verbinding met het Rijnmondgebied, waarlangs verkeer met gevaarlijke lading mag komen. Aanleg van de R.W.19 betekent hoogstwaarschijnlijk het opheffen van de veerpont bij Nieuw Beijerland.

Sterke verstedelijking van een gebied geeft altijd een druk op het nabije landelijk gebied. Zoals nu de Hoeksche Waard onder stedelijke druk staat van de omliggende verstedelijkte en geïndustrialiseerde "slang" van Rijnmond en Drechtsteden, zo zal vanuit de Hoeksche Waard een uitstraling naar Goeree Overflakkee kunnen plaatsvinden. De effecten van het langzaam minder worden van de suburbanisatie zoals gekonstateerd is in de beleidsstrategie voor de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee (nov. 1979, G.S. Zuid Holland), worden aldus weer teniet gedaan. Het antisuburbanisatiebeleid van de provincie kan door teestaan van een extra uitbreiding niet worden uitgevoerd. Een doelstelling die hoog in het vaandel van de overheden staat is: behoud van open karakter van landelijk gebied. Uitbreiden van het areaal aaneengesloten bebouwing past natuurlijk niet bij zo'n beleidsvoornemen.

De unieke mogelijkheid om juist een eiland met zijn natuurlijke begrenzing te behoeden voor verstedelijking, wordt door het toch toelaten ervan, uit handen gegeven. De eilandpositie behouden betekent niet: achterstellen van de daar wonende bevolking, maar veel meer het tegenhouden van de negatieve invloeden van de verstedelijking en het uiten van waardering voor het landelijk gebied.

Wat vindt 's Gravendeel nu zelf van de voorgestelde uitbreiding? Het gemeentebestuur heeft zich graag bereid verklaard om eventuele overloop vanuit Rijnmond op te vangen in zijn gemeente.

De plannen van de gemeente voor de plaats waar de uitbreiding moet plaatsvinden, komen niet overeen met de ideeën van het provinciaal bestuur. Stelt de provincie voor om ten noord-westen van 's Graven-

deel een uitbreiding te situeren, de gemeente is reeds bezig met een voorbereiding-bestemmingsplan pal ten westen van de kern, het zogenaamde plan Weede Noord. Dit plan dat afhankelijk van de uitvoering 485 à 675 woningen gaat bevatten op een terrein van ongeveer 40 ha, wordt een geheel nieuwe nederzetting, op enkele honderden meters van de huidige bebouwing. Tussen de oude gemeentekom en het nieuwe plan Weede Noord ligt de S.W.43, die door middel van een geluidswal afgeschermd moet worden.

Door dit plan wordt duidelijk gekenschetst de aanzet voor verstedelijking van de Hoeksche Waard.

Naast de reeds aanwezige stedelijke kern Oud Beijerland, wordt het eiland nu aan twee kanten "aangevallen" door stedelijke invloed. Vanuit het westen door uitbreidingen van Oud Beijerland, en vanuit het oosten door uitbreidingen van 's Gravendeel.

Vanuit de Hoeksche Waard is door de samenwerkende gemeenten van het overlegorgaan Hoeksche Waard gereageerd op die ontwikkeling.

In het overlegorgaan hebben alle Hoeksche Waard-gemeenten zitting, behalve 's Gravendeel, dat evenals Puttershoek, aangesloten is bij het overlegorgaan Drechtsteden. Het overlegorgaan Hoeksche Waard heeft geen bezwaren tegen extra groei van 's Gravendeel, maar nieuwe bedrijfsvestiging dient niet plaats te vinden in de Hoeksche Waard bij 's Gravendeel. Wel erkent het overlegorgaan dat de uitbreiding van 's Gravendeel een nadelig effect zal hebben op het open en organisch karakter van de Hoeksche Waard. Het niet toestaan van bedrijfsvestiging zal in ieder geval pendeltoename tot gevolg hebben. Blijkbaar vindt het overlegorgaan dat niet zo'n bezwaar. Nieuwe bedrijfsvoering wordt overigens wel voorgestaan bij verwezenlijking van 's Gravendeels uitbreiding, door het provinciaal bestuur en door het streeklichaam Drechtsteden.

Zie ook het commentaar op pag 115 van de gemeente Strijen op de stedelijke aspiraties van 's Gravendeel.

De belangrijke functie, die de Hoeksche Waard als een van de belangrijkste akkerbouwgebieden in Nederland heeft, zal zeker aangetast worden door stedelijke invloeden als woningbouw, bedrijfsvestiging en aanleg en verbreiding van verkeersverbindingen.

XIII Konklusies ten aanzien van de Hoeksche Waard.

Uitgangspunt ten aanzien van het landelijk gebied is het behoud van het open karakter van het gebied. Daarom stellen de overheden ook, dat suburbanisatie van deze gebieden moet worden tegengegaan. De Hoeksche Waard maakt, ondanks dat het in de Nota Landelijke Gebieden niet als zodanig is aangewezen, wel degelijk deel uit van het landelijk gebied, het Midden Delta-gebied.

Het behoud van open karakter van de Hoeksche Waard kan op een doeltreffende manier worden aangepakt, omdat de Hoeksche Waard een geografisch-landschappelijke eenheid is, een eenheid die geksentueerd wordt door de volledige omsluiting door water.

In de Hoeksche Waard wil de provinciale en rijksoverheid een anti-suburbanisatiebeleid voeren. Vreemd is daarbij dat een gemeente in de Hoeksche Waard, nl. 's Gravendeel, buiten dat beleid valt, alsof het niet in de Hoeksche Waard ligt. Omdat de Hoeksche Waard een eenheid is, is de konklusie, dat ook niet in 's Gravendeel een nieuwe verstedelijkte kern mag ontstaan.

Extra uitbreidingbetekent namelijk:

- extra druk op het landelijk gebied.
- aantasting van het karakter van het gebied.
- aantasting van het karakter van de dorpssamenleving.
- zware belasting van de infrastructuur, waardoor mogelijk uitbreiding van het wegennet noodzakelijk wordt.
- sterke uitbreiding van bedrijfsterrein, waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen zwaar gekandikapt is, door het aanwezig zijn van slechts één wegverbinding zonder tunnel.
- uitzaaien van verstedelijking in de Hoeksche Waard geeft een nieuwe stedelijke druk op de omliggende landelijke gebieden.

Niet uitbreiden van 's Gravendeel is overigens slechts een voorwaarde zonder welke niet verstedelijken van de Hoeksche Waard helemaal onmogelijk moet worden geacht.

Anti-suburbanisatiebeleid werkt pas effectief als alle gemeenten daaraan deelnemen. Een goede mogelijkheid daarvoor biedt het overlegorgaan Hoeksche Waard.

D E E L D

Konfrontatie konklusies ten aanzien van de Hoeksche Waard
landelijk gebied en de Oriëntatie van 's Gravendeel op
Dordrecht.

Deel D.

XIV Konfrontatie konklusies ten aanzien van de Hoeksche Waard-
landelijk gebied en Oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht.

Bij de konfrontatie van de twee konklusies kan in ons geval gesproken worden van een soort versterking van elkaar van de uitkomsten. Als ik kort samenvat de konklusies van deel B, dan betekent dat: 's Gravendeel is op het ogenblik, d.w.z. zonder uitbreiding t.b.v. de opvangtaak, een gemeente die voor enkele voorzieningen, zoals onderwijs, op Dordrecht is aangewezen, maar voor een groot aantal zaken georiënteerd op Rotterdam of het Rijnmondgebied. Uitbreiding van 's Gravendeel ten behoeve van Rijnmondoverloop, zal eerder een versterking van de oriëntatie op Rotterdam geven dan op Dordrecht. Samenvatting van deel C is: Hoeksche Waard is geografisch-landschap-pelijk een eenheid en in werkelijkheid een onderdeel van het Midden Delta-gebied.

Anti-suburbanisatiebeleid wordt door de provincie gevoerd en aangeraden aan de gemeenten van de Hoeksche Waard, behalve aan 's Gravendeel. Dat is een vreemde zaak. Verstedelijking door extra woningbouw in de Hoeksche Waard Oost dient ten sterkste afgeraden te worden.

Wellicht bestaat de band van 's Gravendeel met de Drechtsteden alleen op bestuurlijk nivo. 's Gravendeels betrokkenheid met de Drechtsteden blijkt voornamelijk uit het lidmaatschap van het streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening.

Gezien de weinig sterke oriëntatie op Dordrecht en het belang van het behoud van het landelijk gebied lijkt de konklusie voor de hand te liggen, dat 's Gravendeel Hoeksche Waard-gemeente moet zijn en geen Drechtstad. Deze konklusie valt des te gemakkelijker te trekken, omdat de Hoeksche Waard een eiland is en dus natuurlijke barrières bezit tegen verstedelijkende invloeden.

Een veiligheidsfilosofie ten aanzien van landelijk gebied is bovendien zeker op zijn plaats. Het is per slot van rekening gemakkelijker om landelijk gebied te verstedelijken dan verstedelijkt gebied weer landelijk te maken. Verstedelijking is een onomkeerbare "reactie". Welke konsekwenties brengt met zich mee, het feit dat 's Gravendeel geen Drechtstad meer zou zijn?

In de situatie voor de bevolking ten aanzien van de oriëntatie op Dordrecht verandert er niets. In de situatie op de Hoeksche Waard m.b.t. het anti-suburbanisatiebeleid kan beter worden gekoördineerd en uitgevoerd. Bestuurlijke veranderingen?

's Gravendeel wordt weer lid van het overlegorgaan Hoeksche Waard.

In de tijd dat "groeiburgemeesters" nog bestonden (ze bestaan nog wel: Spijkenisse) zou groei van 's Gravendeel niet misstaan hebben, maar nu het besef sterker wordt, dat leefbaarheid niet per definitie betekent: "uitbreiden en groter worden", is matiging van woningbouw in landelijk gebied een noodzakelijke aangelegenheid geworden.

Dat brengt me weer even terug naar wat bij de werkwijze werd genoemd. Waarom en hoe werd 's Gravendeel Drechtstad?

Daarvoor zijn een aantal gissingen te doen:

Is 's Gravendeel de laatste mogelijkheid om nog iets van de vroegere plannen van de stad in de Hoeksche Waard te verwezenlijken? Of zijn het afspraken tussen gemeentebesturen (lees: burgemeesters). Bij de term streekcentrumfunctie (=verzorgingsfunctie) behoort ook de term bevolkingsdraagvlak. Vergelijk bijlage 1. Eigenlijk behoort onderscheid gemaakt te worden in verzorgingsnivo en verzorgingsfunctie (zie pag 34). Bij zo'n nivo behoort een bevolkingsdraagvlak. Bij Dordrecht lijkt het erop dat er geredeneerd wordt dat, als het bevolkingsdraagvlak maar groot genoeg is, het verzorgingsnivo sterker kan zijn en dat de verzorgingsfunctie daarbij vanzelf blijkt. Dus breidt 's Gravendeel maar uit, dan wordt de streekcentrumfunctie van Dordrecht vanzelf groter. Er wordt hierbij dus geen rekening gehouden met invloeden als bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de voorzieningen.

Onderlinge afspraken tussen burgemeesters zijn natuurlijk niet te bewijzen, en wellicht volkomen onterecht is het noemen van het verband dat bestaat tussen salariëring en bevolkingsaantal van een gemeente. Toch een voorbeeld van hoe 's Gravendeel misschien onderdeel van de Drechtsteden zou kunnen zijn geworden:

"Als Dordrecht meebetaalt aan de Kiltunnel, dan zorgen wij, 's Gravendeel, voor extra uitbreiding van woningbouw, waardoor het bevolkingsdraagvlak van Dordtse voorzieningen groter wordt."

Wat de achtergronden zijn van het Drechtstad worden van 's Gravendeel en daarnaast hoe de bestuurlijke verbanden en overeenkomsten in de praktijk werken, zijn onmiskenbaar te onderzoeken onderwerpen, als de keus gemaakt moet worden of 's Gravendeel Hoeksche Waard-gemeente moet zijn of moet behoren tot de Drechtsteden.

Toegespitst op de vragen, die de probleemstelling oproep, nog even de antwoorden:

1. Hoe is de relatie 's Gravendeel - Dordrecht/Drechtsteden, een relatie die uiteenvalt in oriëntatie op en bestuurlijke gemeenschappelijke overeenkomsten met Dordrecht/Drechtsteden?

De oriëntatie van 's Gravendeel op Dordrecht blijkt niet overtuigend groot, terwijl die op Rotterdam/Rijnmond duidelijk sterk is en bij uitbreiding van 's Gravendeel t.b.v. overloop - dus met Rijnmonders- alleen maar groter kan worden.

Bestuurlijke band 's Gravendeel - Dordrecht blijkt het sterkst uit het lidmaatschap van het streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening. Verbreken van dat lidmaatschap betekent voor Dordrecht/Drechtsteden theoretisch een vermindering van het bevolkingsdraagvlak voor voorzieningen, maar praktisch voor het voorzieningenapparaat nauwelijks konsekventies. Betekenis voor 's Gravendeel een terugstap in een poging stedelijk gebied te worden.

2. Wat zijn de effecten van uitbreiding van Drechtstad 's Gravendeel op het landelijk gebied Hoeksche Waard?

Belangrijkste effect is de werkelijke bedreiging van het landelijk gebied door verstedelijking. Een inkonsekventie ten aanzien van de doelstelling, die Hoeksche Waard landelijk gebied noemt en suburbanisatie tegen wil gaan. Een vrijwel onmogelijke taak om suburbanisatie in de rest van de Hoeksche Waard tegen te gaan door externe belasting van de infrastructuur. Extern omdat 's Gravendeel als Drechtstad weinig boodschap heeft aan Hoeksche Waardbelangen, d.w.z. Drechtstad-belangen zal laten prevaleren.

Probleemstelling was: 's Gravendeel bevindt zich in het spanningsveld tussen Drechtstad en Hoeksche Waardgemeente.

Een wellicht simpel voorgestelde oplossing: 's Gravendeel wordt weer Hoeksche Waard-gemeente.

Konsekwentie: opzeggen lidmaatschap van het streeklichaam Drechtsteden en aanmelden van het lidmaatschap van het overlegorgaan Hoeksche Waard.

Daardoor: betere mogelijkheden om suburbanisatie in de hand te houden door rechtstreeks overleg tussen betrokken gemeenten in het overlegorgaan Hoeksche Waard, die bovendien allemaal tot de landelijke gemeenschap Hoeksche Waard behoren.

Hierdoor is het mogelijk de doelstelling te realiseren om de Hoeksche Waard als landelijk gebied te behouden.

Geraadpleegde werken

- De overloop en kleine kernen, afst. skriptie E. Dil, T.H.Delft.
- Diskussienota Drechtstedenregio VNG, 1972
- Distributie planologische facetten bij de streekplanherziening Drechtsteden, ETI - Zuid Holland, Rotterdam, mei 1978
- Drechtsteden streekplanherziening,
nota nr 1, introductie, knelpunten in de ruimtelijke ordening, oktober 1976.
nota nr 2a, Alternatieven en Varianten, beleidsvoornemen,
+ bijlage, maart 1978.
nota nr 2c, Beleidskeuze provinciale Staten, juni 1979.
- Derde nota over de ruimtelijke ordening,
samenvatting van de Oriënteringsnota R.O. (deel 1), jan. 1974
verstedelijkingsnota, deel 2a, beleidsvoornemen, febr. 1976
deel 2d, regeringsbeslissing, febr. 1977
deel 2c, na parlementaire behandeling.
nota landelijke gebieden, deel 3a, beleidsvoornemen, 1976
deel 3d, regeringsbeslissing, 1979
- Een verstedelijkte open ruimte: het gebied tussen Amsterdam en Haarlem -een toegepaste beleidsstudie-, Alfons Heijmen, Haarlem, juni 1978.
- Groeistad Dordrecht, rapport van de stuurgroep groeistad Dordrecht, januari 1980.
- Het stadsgewest Rotterdam, studiecommissie stadsgewest Rotterdam, augustus 1974.
- Hoeksche Waard, gemeentelijke herindeling, discussienota, Den Haag, april 1977-
- Gemeentegids 's Gravendeel 79/80
- Intergemeentelijk structuurplan, delen 1A, 1B, 1C, resp. doelstellingen, inventarisatie en kaarten, Streeklichaam Drechtsteden voor de ruimtelijke ordening, april 1978, deel 2, hoofdlijnen van het ontwikkelingsprogramma, maart 79.
- Inventarisatie knelpunten bij uitvoering woningbouwprogramma 1973-1981 van het Drechtstedengebied, Stuurgroep inventarisatie woningbouwplannen Drechtsteden, november 1974.
- Kleine dorpen in de provincie Zuid Holland, PRRO, januari 79.

- Landbouwverkenningen, Ministerie van L.en V., Den Haag 1977.
- Ontwikkeling van Zuid West Nederland, RPC, Den Haag 1971.
- Rapport Studiegroep 's Gravendeel, Den Haag mei 1975.
- Regionale economie, collegediktaat e6, afd. civiele techniek T.H.Delft, Delft, mei 1975.
- Sneek, centrumfunctie en verkeer, afst. skriptie Joh. Haringsma Delft, december 1977.
- Stedelijke dynamiek in Nederland, collegediktaat HB 42 aanvullend materiaal cursus 79/80, v.d. Berg, Boechhout en v.d. Meer, NEI - Rotterdam, 1979.
- Streekplan Zuid Holland Zuid, Provinciale Staten ZH, 1972.
- Streekplan Zuid Holland Zuid, Tweede evaluatienota, PPD Zuid Holland, 1977.
- Streekplan Zuid Holland Zuid, integrale herziening, nota I noodzaak, aanpak en hoofdzaken, G.S., april 1979, nota II beleidsstrategie Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee, G.S., november 1979.
- Streekplan Rijnmond, april 1974 (G.S. januari 1975).
- Stedebouwkundige elementen, collegediktaat HB 44, afdeling Bouwkunde T.H. Delft, Delft, maart 1976.
- Struktuurschema Elektriciteitsvoorziening, deel a, 1974
- Struktuurschema Verkeer en Vervoer, maart 1977
- Nota bevolkingsontwikkeling woningbehoefte en capaciteit Rijnmond 1976-1990 deel I, openbaar livhaam Rijnmond, dec.1976.
- Plan 1978 - 12, artikel landelijke gebieden, reactie van de VTL en de BNT op de nota Landelijke Gebieden, december 1978.
- Planologische Kengetallen, Samson, Alphen a/d Rijn.
- Verstedelijkingsbeleid, groeikernen en het landelijk gebied in Zuid Holland, verslag van studiedag PRRO, januari 1979.

Enkele termen en begrippen

* Streekcentrumfunctie

De term streekcentrumfunctie heeft betrekking op de verzorgingsstructuur. Datgene wat een plaats meer te bieden heeft aan voorzieningen dan noodzakelijk is voor de eigen bevolking, komt ten goede aan de streek. Hoe meer verzorgingselementen een plaats heeft boven de noodzakelijke voor zijn eigen bevolking, des te grotere streekfunctie kan de plaats hebben.

Overigens heeft het pas zin om van streekfunctie of streekcentrumfunctie te spreken als de streekbewoners ook naar die plaats gaan om gebruik te maken van die verzorgingselementen, als er in die plaats gewinkeld wordt, naar school of naar het ziekenhuis gegaan wordt, enz. Dat gebeurt bijvoorbeeld niet, indien een plaats met een streekcentrumfunctie van hogere orde op vergelijkbare afstand ligt of een zoveel hogere orde heeft dat de aantrekkingskracht daardoor groter wordt.

* Overloop

Omdat niet voldaan kan worden aan de eigen woningbehoefte worden inwoners gedwongen buiten de eigen gemeente of streek een woning te zoeken. Die eigen woningbehoefte kan voor een groot deel worden bevredigd door de hoeveelheid woningen die beschikbaar zijn of komen. Een niet te vergeten element is echter ook de geboden woonomstandigheid, het woonmilieu. Als middel voor het "vasthouden" van de bevolking in een bepaalde streek wordt dan ook gezien het bieden van voldoende, goede, gevarieerde woningen en een goed woonmilieu.

* Streekplan

Een streekplan is een plan voor de ruimtelijke ordening van de gehele provincie of een gedeelte daarvan. Ingevolge artikel 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dient een streekplan in hoofdlijnen de toekomstige ontwikkeling van het plangebied aan te geven. Het streekplan doet uitspraken over maatschappelijke ontwikkelingen, in zoverre er ruimtelijke consequenties in het geding zijn. Meer uitgewerkt geeft het streekplan de aard en de ligging van ruimtelijke elementen en de gewenste kwaliteit van het milieu aan waarin die elementen moeten worden opgenomen. Het streekplan vormt de basis voor het ruimtelijke beleid van de provincie.

* Uitmigratie

Het verhuizen van inwoners vanuit de ene streek naar de andere of vanuit de ene plaats naar de andere.

* Pendelen

Regelmatig tussen twee plaatsen heen en weer reizen voor de dagelijkse uitoefening van het beroep.

* Pendel

Het dagelijkse of wekelijkse reizen tussen woon- en werkplaats.

Hoewel de termen forensisme en pendel naast en door elkaar gebruikt worden komt het verschil, dat er in ieder geval in oorsprong was, tot uiting in de volgende definities uit Van Dale, 9e druk 1970, 3e oplage 1973:

pendelaar:

arbeider of andere werknemer die tussen zijn woon- en werkplaats op- en-neerreist.

forens:

persoon die elders zijn domicilie heeft dan waar hij zijn ambt of bedrijf uitoefent.

* Woonforens

Iemand die meer dan 90 dagen per jaar woont in een gemeente waar hij niet zijn beroep of bedrijf uitoefent.

* Werkforens

Iemand die heen en weer reist van de plaats waar hij woont naar de plaats waar hij werkt.

* Pendelsaldo

Het verschil tussen: "in-pendel" en "uit-pendel" van een gemeente of gebied.

* Inpendel

Wonen buiten het gebied of de gemeente en werken erbinnen.

* Uitpendel

Wonen binnen het gebied of de gemeente en werken erbuiten.

* Positief pendelsaldo

Er komen meer mensen van buiten het gebied werken in het gebied, dan van binnen het gebied naar buitengaan; ofwel er is meer inpendel dan uitpendel.

* Negatief pendelsaldo

Er komen minder mensen van buiten het gebied werken in het gebied, dan van binnen het gebied naar buiten gaan; ofwel er is meer uitpendel dan inpendel.

* Woon/werkbalans

De vergelijking tussen het aantal arbeidsplaatsen en de beroepsbevolking; als de woon/werkbalans in evenwicht is, is het pendelsaldo nul.

* Positieve woon/werkbalans

Het aantal arbeidsplaatsen (=de werkgelegenheid) in het gebied waar de balans voor opgemaakt is, is groter dan de beroepsbevolking. Er is in dat gebied dan een positief pendelsaldo nodig om het overschot aan arbeidsplaatsen te vullen.

* Negatieve woon/werkbalans

Het aantal arbeidsplaatsen in het gebied, waar de balans voor opgemaakt is, is kleiner dan de beroepsbevolking in dat gebied.

2.3. Schema Verzorging

2.3.1. Juist bij de plancategorie verzorging komt in de elementenlijst het karakter van toetsingslijst naar voren. De aard van de verzorgingsobjecten leent zich namelijk voor een lang aandoende opsomming. Het feit dat een verzorgingsobject in de kolom structuurplanniveau voorkomt, houdt nog niet in dat dit in elk structuurplangebied het geval dient te zijn: het benodigde draagvlak kan groter zijn dan dat van het structuurplangebied.

De keuze van een element en zijn (globale) plaats in het plangebied zal daarom moeten zijn gebaseerd op toetsing van vestigingsfactoren (zie 1.3.), die onder meer op het draagvlak betrekking hebben. Bovendien zal de ligging van de verzorgingsobjecten moeten bijdragen aan een per deelgebied verantwoord voorzieningenpakket.

2.3.2. Naast de elementenlijst, waarin staat aangegeven wat in een streek- of structuurplan kan voorkomen, is voor de plancategorie verzorging een schema opgenomen met een aanduiding voor een voorzieningenpakket op stadsgewestelijk niveau (draagvlak $1\frac{1}{2}$ à 2 miljoen inwoners), stads-, streekstads- en stadsdeelniveau (ca. 100.000 inwoners), wijk- en streekdorpsniveau (15.000 à 20.000 inwoners) en buurt- en dorpsniveau (draagvlak ca. 5.000 inwoners). 1) Deze inwonertallen zijn gebaseerd op ervaringscijfers en literatuurstudie.

Bij gebruik van het schema verzorging dient men rekening te houden met het volgende:

- Per verzorgingssector is een opsomming gegeven van elementen, die bij de planvorming (zie 1.2.1. en 1.3.) aan de orde moeten komen.
- Uitgaande van een hiërarchische structurering, een rangorde van voorzieningen, welke aansluit op de hiërarchie van centra in stads- en streekgewesten 2), is per verzorgingsniveau aangegeven welk verzorgingselement bij dat niveau aanwezig hoort te zijn; deze niveaus zijn:
 - . stadsgewestelijk niveau (draagvlak $1\frac{1}{2}$ à 2 miljoen inwoners);
 - . stads-, streekstads- 3) en stadsdeelniveau 4) (ca. 100.000 inwoners);
 - . wijk- en streekdorpsniveau 5) (voor 15.000 à 20.000 inwoners);
 - . buurt- en dorpsniveau (ca. 5.000 inwoners).

De elementen zijn dus gerangschikt op het laagste niveau, waarop ze idealiter tenminste éénmaal kunnen voorkomen; dit houdt in dat ze, hoewel niet daar tevens vermeld, op elk hoger niveau in ieder geval moeten voorkomen.

- 1) Het onderbrengen van elementen onder het hoofd wijk- en streekdorpsniveau of buurt- en dorpsniveau is een vereenvoudiging, die niet geheel recht doet aan het feit, dat een streekdorp of een dorp een ander karakter heeft dan een in een groter geheel ondergebrachte wijk of buurt.
- 2) Een stadsgewest is een groep van of elkaar betrokken kernen waarbij de belangrijkste relaties op een centrale stad of agglomeratie (ca. 1,5 mil inwoners) zijn gericht. Een streekgewest is een aaneengesloten landelijk gebied, gekenmerkt door een overwegend agrarische functie.
- 3) Een streekstad is een stad van ca. 60.000 inwoners (het draagvlak is ca. 100.000 inwoners) in het streekgewest.
- 4) Een stadsdeel is een onderdeel van de centrale stad (ca. 100.000 à 150.000 inwoners).
- 5) Een streekdorp is een kern in de streek, waarop het omliggende gebied voor de dagelijkse verzorging is georiënteerd.

- Een aantal elementen heeft een draagvlak tussen 100.000 en 1½ miljoen inwoners en kan niet als 'standaard' bij een van de genoemde niveaus worden ondergebracht. In het schema is daartoe een 'tussen-niveau' vermeld:
de verzorgingselementen met een draagvlak tussen 100.000 en 1½ miljoen inwoners dienen, in onderling overleg van gemeenten, te worden verdeeld over de steden, streeksteden en stadsdelen, terwijl in ieder geval één daarvan in de centrale stad (Den Haag, Rotterdam) een plaats moet krijgen.
- Verandering in betekenis of naam van een verzorgingselement blijft mogelijk, maar doet op zich niets af aan de bedoeling van dit schema, namelijk het bieden van een aanduiding voor een verantwoord voorzieningspakket.
- Er is gestreefd naar een zo volledig mogelijke lijst van verzorgingselementen, hoewel er altijd nog meer elementen, met name van bovenstadsgewestelijk niveau, zijn te noemen.
- Het vermelden van een element houdt niet altijd een apart gebouw of terrein in. Zo zal een 'gymlokaal voor bejaarden' veelal inhouden dat bejaarden moeten kunnen gebruik maken van een gymlokaal van een school.

Verklaring van bij "onderwijs" gebruikte afkortingen.

- L.A.V.O. = lager algemeen voortgezet onderwijs
- L.B.O. = lager beroepsonderwijs
- L.E.A.O. = lager economische en administratief onderwijs
- L.H.N.O. = lager huishoud- en nijverheidsonderwijs
- L.L.O. = lager landbouwonderwijs
- L.M.O. = lager middenstandsonderwijs
- L.T.O. = lager technisch onderwijs

- M.A.V.O. = middelbaar algemeen voortgezet onderwijs
- M.B.O. = middelbaar beroepsonderwijs
- M.D.O. = middelbaar detailhandelonderwijs
- M.E.A.O. = middelbaar economische en administratief onderwijs
- M.H.N.O. = middelbaar huishoud- en nijverheidsonderwijs
- M.M.O. = middelbaar middenstandsonderwijs
- M.T.O. = middelbaar technisch onderwijs

- H.A.V.O. = hoger algemeen vormend onderwijs
- H.E.A.O. = hoger economisch en administratief onderwijs
- H.H.N.O. = hoger huishoud- en nijverheidsonderwijs
- H.T.O. = hoger technisch onderwijs

- V.W.O. = voortgezet wetenschappelijk onderwijs

- B.O. = buitengewoon onderwijs
- B.L.O. = buitengewoon lager onderwijs
- I.H.N.O. = individueel huishoud- en nijverheidsonderwijs
- I.T.O. = individueel technisch onderwijs
- L.O.M. = (onderwijs voor kinderen met) leer en opvoedingsmoeilijkheden.

Verzorgings-niveau	Stadsgewestelijk niveau	----- (draagvlak tussen 100.000 en 1½ miljoen inw.)	Stads-, streekstads- en stadsdeelniveau (draagvlak ca. 100.000 inw.)	Wijk- en streekdorpsniveau (draagvlak 15.000 à 20.000 inw.)	Buurt- en dorpsniveau (draagvlak ca. 5.000 inw.)
Verzorgings-sector	Stadsgewestelijk niveau (draagvlak 1½ à 2 miljoen inw.)	(draagvlak tussen 100.000 en 1½ miljoen inw.)	(draagvlak ca. 100.000 inw.)	(draagvlak 15.000 à 20.000 inw.)	(draagvlak ca. 5.000 inw.)
Onderwijs (vervolg)		Vormingscentrum kader jeugd- en jongerenwerk Vormingsinstituut jonge volwassenen Streekcentrum vormingswerk/ beroepsopleiding Opleidingsinstituut voor verpleegkundigen Volkshogeschool Woonwagencentrum Centrum voor opvang en begeleiding van buitenlandse werknemers Regionaal voorlichtingscentrum Tehuis voor ongehuwde moeders M.A.I.-bureau Medisch-opvoedkundig bureau (M.O.B.) Sociaal-pedagogische dienst	Centrum voor creativiteitsontwikkeling Avontuurschool Educatief centrum Schooldadviesdienst	Dagverblijf voor: - normale kinderen - geestelijk gehandicapten - lichamenlijk gehandicapten Peuterspeelzaal Verenigingsgebouw Bejaardensociëteit Gymlokaal voor bejaarden Standplaats woonwagen(s)	
Maatschappelijke zorg					
Sport	Sportpaleis/topsportcentrum Zwembad Groot voetbalstadion Kunstijsbaan (400 meter) Auto- en motorcircuit Cross-country-circuit (motor- en bromfietscircuit) Wielerved Roefbaan Rennbaan Sportvlogterrein	Opvluchtbad Kunstijsbaan (30 x 60 m²) Colfterrain Opleidingsinstituut voor lager- en middenkader (sport-technisch- en bestuurs-)	Groot overdekt zwembad Grote sporthal Voetbalstadion Een combinatie van: - kanobaan - atletiekaccommodatie - bowling- en kegelbanen - manege/ponycentrum - schietbaan - hockeystadion	Overdekt zwembad met instructiebad Onoverdekt zwembad Sporthal Sportzaal Ijsbaan	Gymlokaal Tennisbaan Sportveld voor - handbal - korfbal - hockey Voetbalveld Trapveldje
(Openlucht-) recreatie	Accommodatie voor zeezailsport Zeiligebied Recreatiestreek Stadsgewestelijk park Dierentuin Pretpark Casino Nachtclub	Jachthaven Recreatiestrand Recreatie-element van formaat Kinderboerderij Camping Vakantiecamp	Stads(deel)park Wildpark Openluchttheater VVV-kantoor	Wijk-/streekdorpspark Visvijver Trimbaan Spooltuin Terrein voor manifestaties, kermissen, circus en tentoonstelling	Volkstuinen/schooltuinen Kinderspeelplaats Overdekte speelruimte Fauterspeelzaal Blokgron Buurtgron; dorpsgron: - verspreid - park, met o.a.: - zandbak - speelveld - trapveld - waterspeel- - plaats

Verzorgings-niveau	Stadsgewestelijk niveau	-----	Stads-, streekstads- en stadsdeelniveau	Wijk- en streekkorpniveau	Buurt- en dorpsniveau	
Verzorgings-sector	Stadsgewestelijk niveau (draagvlak 1½ à 2 miljoen inv.)	(draagvlak tussen 100.000 en 1½ miljoen inv.)	(draagvlak ca. 100.000 inv.)	(draagvlak 15.000 à 20.000 inv.)	(draagvlak ca. 5.000 inv.)	
Detailhandel, horeca en dienstverlende (ambachtelijke) bedrijven	Comprecentrum Winkelmarkt Stadsgewestelijk centrum (city): - Diverse warenhuizen (boven 5.000 m ² verk.vloeroppervl.) - Grote textielzaken - Gespecialiseerde kleding-bedrijven - Showrooms voor woning-inrichting - Automobielrooms - Speciaalzaken	Veiling Zelfbedieningswarenhuis	Markt Horecabedrijven Stads-, streekstads- en stadsdeelcentrum: - Klein warenhuis (tot 5.000 m ² verk.vloeroppervl.) - Speciaalzaken, zoals: . textielwinkels . meubelwinkels . Kledingwinkels . scheinwinkels . juweliers Verzekeringsinstelling Redactiebureau Theoretisch reisbureau	Weekmarkt Hotel Restaurant Wijkcentrum: concentratie van tenminste 20 winkels, waaronder: - Grote supermarkt - Doer-het-zelf-winkel - Ambachtsbedrijven, zoals: - Auto-reparatie - Kapper - Gasfitter - Loodgieter - Monteur (Spar)bank	Weekmarkt Horecabedrijf: café Kiosk Automaat Centrum: concentratie van 6-10 winkels, waarin de volgende branches: - Vlees en vleeswaren - Kruidenierswaren - Aardappelen, groenten en fruit - Brood e.d. - Manufacturen - Tabak - Huishoudelijke artikelen - Drogisterij-artikelen	Postagentschap
Bestuur, administratie en rechtspleging	Rijksbeuven (als onderdeel van het regeringcentrum) Gewestelijk arbeidsbureau Lerarsgebouw Arrondissementsrechtbank Penitentiaire inrichting Strafgevangenis	Hoofd- en stationspostkantoor Huis van Bewaring Reclasseringsraad Raad voor de kinderbescherming	(Afdeling van) gemeentehuis Gemeentearchief Belastingkantoor Districtsbureau Gemeenschappelijk administratiekantoor (G.A.K.) Hoofdpostkantoor Kantongerecht (geldt niet voor het stadsdeelniveau) Politiebureau Brandweerkerne	Hulpsecretarie Postkantoor Politiepost Wutswinkel	Kabals en buizen t.b.v.: - Drinkwater - Riool- en hemelwater - Gas - Sterk- en zwakstroom - Telefoon, enz. Trafhuisje Brandkraan	
Technische nutsvoorziening	Zeekering Waterkering	Waterwingschied Zuiveringsinstallatie Pompstation Boorlocatie voor gas Ontvangstation (gas) Meet- en registratie Elektriciteitscentrale Telefooncentrale (straaltoren) Militaire installatie	Rioolwaterzuiveringsinstallatie Gemeente-energiebedrijf Koppel- en trafostation	Stuinzonder		
Dienstverlening, primair gericht op bedrijfsleven	Groothandelsgebouw Grote Kamer van Koophandel	Kamer van Koophandel (Zelfbedienings)groothandel	Vitendbureau			

Doelstellingen voor het intergemeentelijk structuurplan voor de Drechtsteden

(Vastgesteld door het algemeen bestuur van het Streeklichaam Drechtsteden voor de Ruimtelijke Ordening in zijn vergadering van 18 januari 1978)

A L G E M E E N

1. Het bevorderen van een evenwichtige sociaal-ruimtelijke structuur in de agglomeratie door het onderling op elkaar afstemmen van wonen, werken, verzorging en overige ruimtelijke relevante functies.

F U N C T I O N E L E H O O F D S T R U C T U U R

2. Als meest gewenste hoofdstructuur voor het Drechtstedengebied dient te worden nagestreefd een functionele eenheid met één hoofdcentrum. Daarbij dient de centrale positie van Dordrecht in de regio tot uitdrukking te komen in een concentratie van regionaal-verzorgende en regionaal stuwende functies. Deze functies zullen bij voorkeur een plaats moeten krijgen in de binnenstad en de zogenaamde 19de eeuwse schil van Dordrecht. In z'n algemeenheid moet voor lokatie van bedoelde voorzieningen een goede bereikbaarheid (met name via het regionaal openbaar vervoer) zijn gewaarborgd. Voor de overige gebieden in de agglomeratie geldt dat functies van verschillend niveau verder dienen te worden ontwikkeld waar voldoende draagvlak nu en in de toekomst aanwezig is. Die functies kunnen ook betrekking hebben op voorzieningen van regionaal niveau, indien behalve op het eigen draagvlak kan worden gerekend op het draagvlak van gebieden buiten de agglomeratie. De interne samenhang van het gebied dient door een daarop gerichte uitbouw van de infrastructuur te worden ondersteund.

R U I M T E L I J K E H O O F D S T R U C T U U R

3. Het beleid ten aanzien van de ruimtelijke inrichting dient te zijn afgestemd op de gewenste functionele hoofdstructuur.
4. Bij verdere verstedelijking in de agglomeratie dient te worden gestreefd naar:
 - bundeling van stedelijke functies;
 - aanvulling van de bestaande blauwe dooradering met een groene dooradering welke aansluit op het landelijk gebied;
 - het bevorderen van goede mogelijkheden voor andere vervoerswijzen dan de auto;
 - een goede relatie van nieuwe stedelijke elementen tot de voorzieningenstructuur;
 - benutting van aanwezige of nog te ontwikkelen infrastructurale verbindingen welke in gebruik zijn bij - of kunnen worden genomen door - het openbaar vervoer;
 - optimaal gebruik van de verbindingen per rail met andere stadsgewesten.
5. In de niet-stedelijke gebieden dient het beleid te zijn gericht op het behoud van mogelijkheden voor agrarische activiteiten, het behoud van de natuur- en landschapswaarden en het ontplooiën van recreatieve functies, met name voor de bevolking van de agglomeratie.
Mede daarom dient verdere stelselmatige bebouwing ten noorden van Rijksweg 15 en ten zuiden van de Wieldrechtse Zeedijk voorshands te worden tegengegaan. De ruimtelijke identiteit van de agglomeratie dient te worden behouden door handhaving van een open zone aan de Noordwestelijke rand van de agglomeratie.

VEILIG EN GEZOND LEEFKLIMAAT

6. De kwaliteit van water, bodem en lucht dient behouden en zonodig verbeterd te worden. Bijzondere aandacht is daarbij vereist voor het verwerken of afvoeren van afvalstoffen. Ook geluidhinder dient zo goed mogelijk te worden tegengegaan.

BEVOLKINGSONTWIKKELING

7. Een groei welke uitgaat boven het niveau van de natuurlijke aanwas (migratiesaldo = 0) en welke past in het rijks- en provinciale beleid bij het terugdringen van de uitmigratie uit Zuid-Holland, is aanvaardbaar indien:
- de opbouw van een evenwichtige sociaal-ruimtelijke structuur, naar tijd en plaats, niet wordt belemmerd;
 - door vergroting van het draagvlak de kwaliteit van de stedelijke voorzieningen wordt ondersteund;
 - de toename van de mobiliteit beperkt blijft.

WONINGBOUW

8. Er dient een regionaal woningbouwprogramma voor de agglomeratie te worden ontwikkeld dat
- naar kwantiteit (hoeveel) is afgestemd op de gewenste bevolkingsontwikkeling;
 - naar kwaliteit (hoe) rekening houdt met de geconstateerde behoeften van de bevolking aan meer differentiatie;
 - naar situering (waar) aansluit bij de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur;
 - naar fasering (tempo) is gericht op geleidelijke aanpassing aan reeds gegroeide sociale en ruimtelijke eenheden.
9. Onevenwichtigheden in de bevolkingsopbouw (inkomen, leeftijd) per gebiedsdeel van de agglomeratie dienen onder andere door middel van het woningbouwprogramma zo veel mogelijk te worden tegengegaan.
10. Stadsvernieuwing in de oudere stedelijke gebieden dient te worden bevorderd. Bij het opstellen van nieuwbouwprogramma's dient hiermede rekening te worden gehouden. De vernieuwing van de Dordtse binnenstad dient de hoogste prioriteit te krijgen in het beleid, mede om het voorzieningenniveau ten behoeve van stad en streek te kunnen verbeteren en uitbreiden.
11. De ontwikkeling van een gedifferentieerd huisvestingsbeleid is gewenst ten einde de meest daarvoor in aanmerking komende bevolkingsgroepen per gebiedsdeel van de agglomeratie zo goed mogelijk te kunnen huisvesten en om onnodige verplaatsingen tegen te gaan.

WERKGELEGENHEID EN BEDRIJFSSTRUCTUUR

12. Een kwantitatief en kwalitatief op de bevolking afgestemde werkgelegenheid dient te worden bevorderd. De verscheidenheid in de sociaal-economische structuur kan mede worden vergroot door het stimuleren van de dienstensector. Hiervoor komt met name, gelet op de gewenste versterking van de sociaal-economische en sociaal-culturele samenhang in het centrum van de agglomeratie, de binnenstad van Dordrecht in aanmerking.
13. De mogelijkheden van de bestaande industriële infrastructuur dienen zo goed mogelijk te worden benut en te worden vergroot, met inachtneming van de belangen van een goede milieuverzorging.

14. De ontwikkeling van bedrijfsterreinen dient te worden afgestemd op de gewenste functionele en ruimtelijke hoofdstructuur.
- 14a. Een regionaal selectief vestigingsbeleid voor bedrijven dient te worden ontwikkeld met als criteria:
 - zoveel mogelijk opheffen van de eenzijdige sociaal-economische structuur;
 - voorkomen van milieubelasting.
15. Extra groei van het woonforensisme als gevolg van een overloopfunctie dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan door voor een belangrijk deel van de migrerende beroepspersonen in de Drechtsteden zelf passende werkgelegenheid te scheppen.

L A N D B O U W

16. In de voor agrarische doeleinden aangewezen gebieden dienen met inachtneming van de belangen van natuur- en landschapsbescherming en milieuhygiëne zodanige productieomstandigheden te kunnen worden geschapen als nodig zijn om een gezonde bedrijfsvoering mogelijk te maken.

V E R Z O R G I N G

17. Gestreefd wordt naar het tot stand komen van een samenhangend geheel van verzorgingscentra in de agglomeratie waarbij zo goed mogelijk aan de behoeften van de bevolking kan worden voldaan.

De kernwinkelfunctie van de Dordtse binnenstad dient te worden behouden en versterkt.
18. Koopcentra, zelfbedieningswarenhuizen en soortgelijke, niet in de functionele hiërarchie van winkelvoorzieningen passende detailhandelsvestigingen aan de rand van de stad en in het landschap moeten worden tegengegaan.

R E C R E A T I E

19. Het scheppen van een gevarieerd samengesteld geheel van recreatievoorzieningen in en/of nabij de agglomeratie, primair afgestemd op de behoeften van alle groepen van de eigen regionale bevolking, is noodzakelijk.

Deze voorzieningen dienen aan te sluiten bij het streven naar natuurbehoud, landschapsbescherming en milieuhygiëne.
20. De voorzieningen in de directe woonomgeving dienen met het oog op een zo groot mogelijke bereikbaarheid en een zoveel mogelijk beperken van de verplaatsingsbehoefte de hoogste prioriteit te krijgen.
21. Nieuwe projecten voor verblijfsrecreatie dienen te worden tegengegaan.
22. Concentratie-gebieden voor de openluchtrecreatie (halve-dag- tot dagrecreatie) dienen vanwege eisen van maximale bereikbaarheid, in het bijzonder de bereikbaarheid te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer, in de nabijheid van bevolkingsconcentraties tot stand te worden gebracht.

In de West-Alblasserwaard dient hiervoor een gebied open te worden gehouden.

23. Het verdient aanbeveling de accommodaties voor de waterrecreatie in de vorm van jachthavens in de regio uit te breiden voor zover enigermate verenigbaar met de eisen van veiligheid en de belangen van natuurbehoud.

N A T U U R E N L A N D S C H A P

24. Gebieden en objecten van grote natuurwetenschappelijke en landschappelijke betekenis dienen te worden beschermd, terwijl voor onderdelen van het gebied aan landschapsbouw aandacht moet worden besteed.

V E R K E E R

25. Als grondslag voor het verkeers- en vervoersbeleid dient te worden aanvaard de gedachte dat het in de toekomst uitgesloten zal zijn dat de problemen uitsluitend met het particulier vervoer het hoofd kunnen worden geboden. Daarom dient het lokale, interlokale en interregionale openbaar vervoer te worden bevorderd, in het bijzonder ten aanzien van de woon/werkverbindingen. De bereikbaarheid van centra met alle middelen van vervoer dient zo goed mogelijk te worden gewaarborgd. Doorgaand autoverkeer door de eigenlijke woongebieden dient te worden beperkt.

Bovenstaande globale verkenning brengt een groot aantal knelpunten naar voren. Voor een belangrijk deel zijn deze samen te vatten en te herleiden tot wat men hoofdknelpunten kan noemen.

Het zijn de volgende

1. Het ontbreken van een intergemeentelijk structuurplan.
2. De gevolgen van de verstedelijking in West-Brabant.
3. De streekfunctie van Dordrecht.
4. De bodemverontreiniging en de geluidshinder.
5. De eenzijdige bevolkingssamenstelling van Dordrecht.
6. Het ontbreken van goed gefaseerde woningbouwprogramma's.
7. De stedelijke kwaliteit van de Dordtse binnenstad en 19e eeuwse schil.
8. De eenzijdige werkgelegenheids- en bedrijfsstructuur.
9. De onvoldoend gevarieerde en slecht bereikbare recreatievoorzieningen.
10. De gebrekkige verkeers- en vervoersstructuur.
11. De verloederings van het landschap van Oost-IJsselmonde.
12. De bedreiging van waardevolle natuurgebieden.

ad 1. Het ontbreken van een intergemeentelijk structuurplan staat in zekere zin centraal omdat juist het intergemeentelijk structuurplan het aangewezen instrument is om ruimtelijke ordeningsproblemen van regionaal karakter op te lossen.

Het merendeel van de hoofdknelpunten kan alleen intergemeentelijk worden opgelost. Telkens blijkt dat de Drechtsteden niet als samenhangend geheel functioneren.

- ad 2. De Verstedelijkingsnota wijst Breda aan als groeistad. Het is echter niet denkbeeldig dat de ontwikkeling van de werkgelegenheid aldaar belangrijk achter zal blijven bij de woningbouw. In dat geval zal het forensisme toenemen hetgeen inhoudt dat de infrastructuur tussen Breda en Rotterdam nog zwaarder zal worden belast, dan thans reeds het geval is. De consequenties van een al dan niet gelijktijdige realisering van woningbouw en werkgelegenheid moeten op korte termijn worden onderzocht.
- ad 3. De streekfunctie van Dordrecht bereikt niet het niveau dat wij in ons beleid, neergelegd in het streekplan Zuid-Holland Zuid, nastreven. Onder meer blijkt het niveau en de situering van het winkelapparaat onvoldoende aan de doelstellingen tegevoet te komen.
- ad 4. De bodemverontreiniging is een probleem, vooral gelet op de mogelijke risico's voor de waterwingebieden. Verder moet de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder alle aandacht krijgen.
- ad 5. Dordrecht wordt gekenmerkt door een eenzijdige sociale structuur en relatief lage inkomens. Deze eenzijdigheid is één van de factoren die de ontwikkeling van Dordrecht tot een gedifferentieerd streekcentrum belemmeren.
- ad 6. Het ontbreken van goed gefaseerde woningbouwprogramma's verstoort de door de provincie nagestreefde stedelijke opbouw. Zwijndrecht groeit sneller dan was bedoeld, Dordrecht groeit te langzaam.
- ad 7. De stedelijke kwaliteit van de Dordtse binnenstad en de 19e eeuwse schil heeft ernstige gevolgen voor historische waarden en woonmilieu. De mogelijkheden om een bloeiende stedelijke cultuur tot stand te brengen worden niet verwezenlijkt.

- ad 8. De eenzijdige werkgelegenheids- en bedrijfsstructuur kunnen bij een terugval in met name de metaal- en bouwnijverheid ernstige werkloosheid tot gevolg hebben. Ook om andere redenen is meer differentiatie gewenst.
- ad 9. De regionale recreatiestructuur schiet vooral tekort voor wat betreft de mogelijkheden voor verschillende vormen van landrecreatie en het ontbreken van voorzieningen dichtbij de woning.
- ad 10. De verkeers- en vervoersstructuur vertoont gebreken, mede als gevolg van de doorsnijding van het Drechtstedengebied door een aantal grote waterwegen. Het feit dat de waterwegen altijd een barrière zullen blijven, neemt niet weg dat op dit punt verbetering mogelijk moet zijn (met name ten aanzien van het openbaar vervoer).
- ad 11. Het grootste landschappelijke knelpunt vormt de oostelijke zone van oost-IJsselmonde. Infrastructuur waaronder hoogspanningsleidingen, kassenbouw, industrie en aaneengroeide woningbouw hebben het gebied sterk versnipperd en aangetast.
- ad 12. Sinds de vaststelling van het streekplan Zuid-Holland Zuid (1972) zijn de aanwezige natuurwaarden nog verder bedreigd of aangetast. Vooral de Dordtse, Sliedrechtse en Brabantse Biesbosch moeten het ontgelden.

Overzicht van een aantal nota's waarin aanbevelingen staan met betrekking tot bouwlocaties in Drechtstedengebied en met name rondom 's-Gravendeel.

- Ontwikkeling van zuid-west Nederland, R.P.C., 1971.
- Streekplan Zuid-Holland Zuid, 1972, p.S. van Zuid-Holland.
- Diskussienota Drechtstedenregio VNG, 1972.
- Streekplan Rijnmond, april 1974 (G.S. januari 1975).
- Het stadsgewest Rotterdam, augustus 1974, studiecmissie
Stadsgewest Rotterdam
- Inventarisatie knelpunten bij uitvoering woningbouwprogramma 1973-1981
van het Drechtstedengebied, november 1974, stuurgroep inventarisatie
woningbouwplannen Drechtsteden.
- Struktuurschema Elektriciteitsvoorziening, 1974-1975, deel a.
- Rapport studiegroep 's-Gravendeel, mei 1975, studiegroep ingesteld
door G.S.
- Verstedelijkingsnota 21, pag. 182 e.v., 11 februari 1976.
- Nota bevolkingsontwikkeling woningbehoefte en capaciteit Rijnmond
1976-1990 deel I, december 1976, openbaar lichaam Rijnmond.
- Verstedelijkingsnota 2d, regeringsbelissing met nota van toelichting
25 februari 1977.
- Streekplan Zuid-Holland Zuid, tweede Evaluatienota, juli 1977.
- Drechtsteden streekplaherziening nota 2a A en V, beleidsvoornemen
maart 1978, G.S. van Zuid-Holland.

"zijdelings"

- Struktuurschema Verkeer en vervoer
- Nota 1a van het ontwerp intergemeentelijk structuurplan, mei 1978,
streeklichaam Drechtsteden.

Aanbevelingen t.a.v. 's-Gravendeel.

Ontwikkeling van zuid-west Nederland, R.P.C. 1971.

Het Drechtstedengebied wordt beschouwd als onderdeel van het Rotterdamse stadsgewest. Er bestaat behoefte aan het scheppen van nieuwe woongelegenheden binnen het Rotterdamse stadsgewest. Daarvoor komt alleen de Hoeksche Waard in aanmerking. Deze is daarvoor in het stadsgewestelijke verband ook de meest aangewezen plaats. Tot aan het eind van de eeuw betreft dit woongelegenheden voor enige honderdduizenden inwoners. 's-Gravendeel wordt in de RPC-nota niet met name genoemd.

Streekplan Zuid-Holland Zuid 1972, G.S. van Zuid-Holland.

Het streekplan beschouwt 's-Gravendeel als onderdeel van het Drechtstedencomplex. De uitgroei van 's-Gravendeel kan in afwachting van het tot stand komen van de vaste oeververbinding met Dordrecht eveneens in rustig tempo geschieden en zal gekoppeld moeten worden aan de ontwikkeling van de in het bestemmingsplan vastliggende industriële werkgelegenheid. Zolang hierin nog weinig voortgang zit, is het aantrekken van meer bevolking niet zinvol, vooral ook omdat de betrokkenheid van een groter 's-Gravendeel op Dordrecht als centrum pas goed mogelijk is als de pontverbinding over de Dordtse Kil is vervangen door een vaste oeververbinding.

Diskussienota Drechtstedenregio VNG 1972.

- woningbouwbeleid. 's-Gravendeel is een woongemeente. Vooral vanuit Rijnmond en Rotterdam komen aanvragen voor woningen. Men wil niet kosten wat kost groeien maar er wordt rekening gehouden met een ontwikkeling naar 12.000 inwoners in 1985.
- werkgelegenheid. Er is geen werkgelegenheidsbeleid, veeleer een industrievestigingsbeleid. 75% van de beroepsbevolking werkt buiten de gemeente. Ongeveer 12% van de beroepsbevolking werkt in de landbouwsector tegenover 55% in de industrie en nijverheid. Het feit dat de Kiltunnel nog niet verwezenlijkt is (1972) geeft een toenemende oriëntatie op Rotterdam te zien. Dit blijkt o.a. uit het feit dat het busvervoer voornamelijk om efficiencyredenen niet meer door de gemeente Dordt wordt verricht en door Rotterdam (RTM) is overgenomen. Ook de vuilverbranding bleek goedkoper en sneller te kunnen geschieden in Rotterdam (Roteb) dan in Dordrecht (Gevudo).

Streekplan Rijnmond, april 1974 (GS januari 1975).

In dit streekplan wordt slechts gewag gemaakt van de onderkende migratoire bewegingen naar het belangrijke stadsgewestdeel dat wordt gevormd door de Drechtsteden. In dit gebied zal in de streekplanperiode (1976-1986) in belangrijke mate ruimte gevonden kunnen worden voor de deconcentratietendens in hoofdzaak gebundeld rond het centrum van de Drechtsteden, Dordrecht. 's-Gravendeel wordt niet speciaal als mogelijkheid aangewezen.

Het stadsgewest Rotterdam, augustus 1974, studiecommissie Stadsgewest Rotterdam.

Aanbeveling 16e in het hoofdstuk woon-werk-vrijetijds milieue: 's-Gravendeel moet snel uitgroeien tot een onderdeel van het Drechtstedenverband. Hiertoe zal de Kiltunnel worden aangelegd en dienen op korte termijn een structuurplan en bestemmingsplannen te worden ontwikkeld binnen het kader van en in samenwerking met de Drechtsteden. De fasering van de bouwplannen moet worden gekoppeld aan het uitvoeringsschema van de Kiltunnel.

In knelpunt nr. 22 van het hoofdstuk verzorging wordt vermeld dat op een groot bedrijfsterrein zoals bij 's-Gravendeel zonodig een tweede conventionele elektriciteitscentrale zou kunnen komen. Evenwel levert deze vestigingsplaats moeilijkheden op in verband met de verwarming van het oppervlaktewater.

Een aanbeveling (7c) in het hoofdstuk wonen over woningbouw buiten Rijnmond, vermeldt dat op korte termijn (tot 1981) 6.000 woningen moeten worden gebouwd in de gemeenten Dordrecht, Zwijndrecht, Oud Beijerland en Nieuwerkerk aan den IJssel. De heer Soetendal burgemeester van Papendrecht denkt voor die opvangtaak eveneens aan Papendrecht, Sliedrecht, 's-Gravendeel en Alblisserdam.

Inventarisatie knelpunten bij uitvoering woningbouwprogramma 1973-1981 van het Drechtstedengebied, november 1974, stuurgroep inventarisatie woningbouwplannen Drechtsteden.

- Realisering woningbouwprogramma 's-Gravendeel:
 - A. "Nieuwe Bonaventura". Dit plan van 486 woningen is grotendeels gerealiseerd, de bouw van de overige woningen in dit plan zijn verzekerd.
 - B. "West". Dit plan omvat 475 woningen. De bouw van 200 woningen kan gerangschikt worden onder knelpunten categorie I (=gemakkelijk oplosbaar) en 275 woningen onder additionele woningbouw die versneld kan plaatsvinden en past in de bestaande structuurinzichten.
 - Additionele bouw mogelijkheden die passen in de bestaande structuurinzichten.
 - A. "West". zie hiervoor onder B hierboven.
 - B. "Weede". De gronden die in dit plan zijn begrepen zijn in het uitbreidingsplan in hoofdzaak bestemd voor + 1.000 woningen. Een nadere uitwerking kan plaatsvinden. Realisering voor 1981 is technisch mogelijk. De gronden zijn niet in eigendom van de gemeente. De gemeente verwacht bij eventuele grondverwerving geen moeilijkheden.
 - Niet nader onderzochte additionele woningbouw mogelijkheden. Van de zijde van Dordrecht werd nog gewezen op de mogelijkheid om een Groot 's-Gravendeel te creëren, ter versterking van de binnenstadsfunctie van Dordrecht.
- Bij de conclusies en aanbevelingen vermeldt dit rapport:
Het ziet er naar uit, dat de gedachte-overloop van 4.000 wooneenheden uit het Rijnmondgebied voornamelijk zal worden opgevangen door de gemeenten Dordrecht, Hendrik Ido Ambacht, Papendrecht en Zwijndrecht. Dit is niet overeenkomstig de gedachten van de beide streekplannen waarin de betrokken gemeenten zijn gelegen, omdat deze overloop in eerste instantie door de gemeente Dordrecht en in tweede instantie door de gemeenten Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht zou moeten worden opgevangen. De gemeente Dordrecht zal duidelijk in gebreke blijven als de gemeenteraad van Dordrecht geen bereidheid zou tonen om tijdig de plaats voor een nieuwe stadswijk aan te wijzen waarin nog voor 1981 tenminste 1.500 woningen kunnen worden opgeleverd.

- Verkeer- en vervoersinfrastructuur.

Het feit dat in het Drechtstedengebied drie concessionarissen actief zijn om de busverbindingen te onderhouden betekent een desintegratie van het vervoer. Deze 3 maatschappijen zijn: de Rotterdamse Tramweg Maatschappij in de Hoeksche Waard en op IJsselmonde, West Nederland in de Alblasserwaard en IJsselmonde en het gemeentelijk Vervoersbedrijf van Dordrecht op het eiland van Dordrecht.

Struktuurschema Elektriciteitsvoorziening, 1974-1975, deel a.

In de polder Groot Koninkrijk, gelegen in de gemeente 's-Gravendeel, wordt een elektriciteitscentrale gepland.

Deze vestigingsplaats is getoetst aan de volgende criteria:

- a. ruimtelijke inrichting
- b. landschap
- c. natuurlijk milieu
- d. milieuhygiëne
- e. recreatie

Volgens het beleidsvoornemen (=deel a) vindt de vestigingsplaats wat betreft punt 1 goede aansluiting aan de verstedelijking. Voor punt b zijn er geen landschappelijke bezwaren; voor punt c geen natuurwetenschappelijke bezwaren, milieuhygiëne, stelt de nota dat het in stedelijk gebied betreft - criterium is dat 50.000 inwoners binnen een straal van 5 km. van de schoorsteen van de centrale wonen - waardoor een relatief groot inwonertal een grotere kans op schade voor de gezondheid loopt. Ook de achtergrondbelasting is in stedelijk gebied door de invloed van verkeer en huisbrand groter dan in landelijk gebied. Wat betreft criterium e wordt gezegd dat een verdere industrialisatie van de oevers van de rivieren rond Dordrecht nadelig is voor de oever- en waterrecreatie. Toch zijn ook wat dit laatste punt betreft volgens het beleidsvoornemen geen of weinig bezwaren te verwachten.

De centrale waar het hierover gaat zou een vermogen krijgen van ca. 2.000 MW. In het struktuurschema wordt gememoreerd dat het streekplan Zuid-Holland Zuid van 1972, als eerste van eventuele andere mogelijkheden (Merwelanden-West) aan een nadere studie onderworpen dient te worden.

Rapport studiegroep 's-Gravendeel, mei 1975, studiegroep ingesteld door GS.

Op korte termijn, dat wil zeggen tot 1981, is de behoefte aan de lokatie "Groot 's-Gravendeel" marginaal, uit de woningbehoeftebepijfering blijkt tot 1981 een tekort van 7.500 woningen, terwijl de totale woningvoorraad voor Zuid-Holland Zuid (incl. Rijnmond) 500.000 woningen bedraagt. Uit een oogpunt van voorzichtigheid verdient het aanbevelingen om dit tekort te beschouwen als een "hard" gegeven, aangezien met de noodzaak van additionele bouw mogelijkheden op middellange termijn eveneens rekening gehouden moet worden. Naast het voorzien in de eigen woningbehoefte van de Drechtsteden en het opvangen van een deel van de Rijnmondoverloop is er nog een drietal overwegingen om na 1980 met de realisering van "Groot 's-Gravendeel" een aanvang te nemen:

- de wenselijkheid van een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de Drechtsteden, georiënteerd op het centrum van Dordrecht
- het tegengaan van de suburbanisatie in de Hoeksche Waard Oost
- het opgeven van de stad in de Hoeksche Waard

Op middellange termijn moet er mee rekening worden gehouden dat de lokatie "Groot 's-Gravendeel" in beginsel een van de verstedelijkingsmogelijkheden in of nabij het Drechtstedengebied zal zijn, naast bijvoorbeeld een dubbel-Sliedrecht en een tweede nieuwe woonwijk op het eiland van Dordrecht na de realisering van de wijk Stads-polders.

Verstedelijkingsnota 2a, pag. 182 e.v. 11 februari 1976

4.2.3.3.

Er is in de stadsgewesten Rijnmond en de Drechtsteden in de periode 1980-1990 behoefte aan uitbreiding van de woningvoorraad met ca. 38.000 woningen. Tengevolgde van stadsvernieuwingsactiviteiten treedt een verlies op van ca. 9.000 woningen. Er moeten dus voor ca. 47.000 woningen nieuwe woongebieden worden ontwikkeld. De totale capaciteit van bestaande plannen in Rijnmond en de Drechtsteden voor de periode 1980-1990 wordt geschat op 20 à 25.000 zodat voor ca. 25.000 woningen nieuwe bouwplaatsen moeten worden gevonden.

In Dordrecht en 's-Gravendeel zijn nog verscheidene uitbreidingsmogelijkheden. Deze worden op 10 à 15.000 woningen geschat, mits een oplossing gevonden wordt voor de aansluiting van 's-Gravendeel aan het openbaar vervoer.

Waarschijnlijk is het voldoende om 6 à 10.000 woningen te bouwen in de periode 1980-1990 en de overige na 1990 te gebruiken.

Nota bevolkingsontwikkeling woningbehoefte en capaciteit Rijnmond 1976-1990 deel I, december 1976, openbaar lichaam Rijnmond

Rijnmond heeft slechts dan behoefte aan de nieuwe lokaties buiten haar gebied voor de opvang van haar bevolking indien een aantal plannen binnen haar gebied (zoals Smitshoek, de Broekpolder en Zestienhoven) geen doorgang zouden kunnen vinden. Zou men afzien van een lokatie Smitshoek - te benutten na 1990 - dan dient naar andere mogelijkheden in of buiten het Rijnmondgebied te worden uitgezien.

Verstedelijkingsnota 2d, regeringsbeslissing met nota van toelichting, 25 februari 1977.

4.5.

Voor Dordrecht en 's-Gravendeel wordt thans geraamd een aantal van 5.500 woningen voor de periode 1980-1990. De verschillen met de oorspronkelijke cijfers van de Verstedelijkingsnota zijn vooral ontstaan door:

- opnemen van de bestaande plannen in de Drechtsteden, die in de Verstedelijkingsnota onderdeel uit maakten van de "nieuwe bouwplaatsen". Het betreft hier een zuiver administratieve overschrijving.

12.2.2.

De Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening vraagt om duidelijkheid over de mate waarin overloop kan plaatsvinden van Rijnmond naar het Drechtstedengebied. De regering is van mening dat de capaciteit van het Drechtstedengebied mede gebruikt kan worden voor de woningbouwbehoefte van Rijnmond en omgekeerd.

Dit geldt uiteraard niet voor alle plaatsen binnen deze stadsgewesten. Zo ligt 's-Gravendeel niet gunstig voor het Rijnmondgebied en Spijkenisse niet voor de Drechtsteden. Voor de stadsgewesten in hun geheel kan deze lijn naar de mening van de regering echter wel worden gevolgd.

Streekplan Zuid-Holland Zuid, tweede Evaluatienota, juli 1977, PPD, Zuid-Holland.

Zegt niets over 's-Gravendeel. Op de streekplankaart voor de situatie medio 1976 staat wel polder Groot Koninkrijk aangegeven als belangrijk natuurgebied, terwijl nog wel de bestemming industrieterreinen van kracht is.

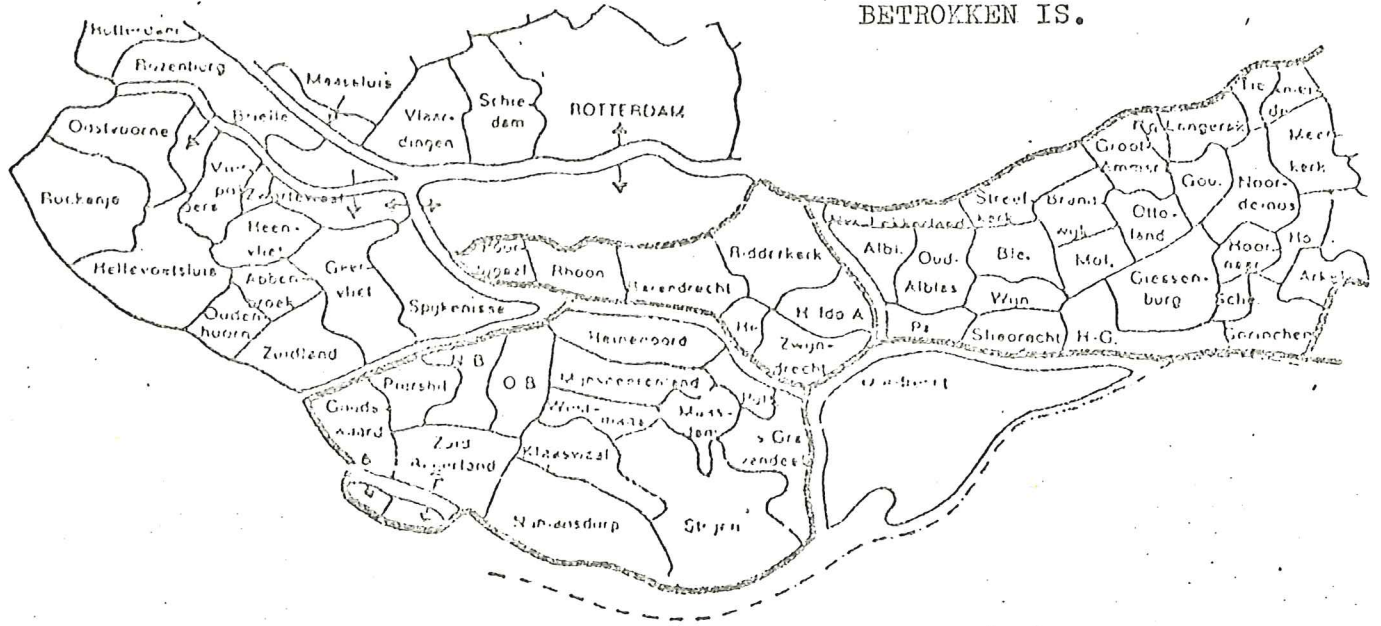
Drechtsteden streekplanherziening nota 2a A en V, beleidsvoornemen maart 1978, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

GS stellen in hun nota o.a. voor als nieuwe bouwlokatie:

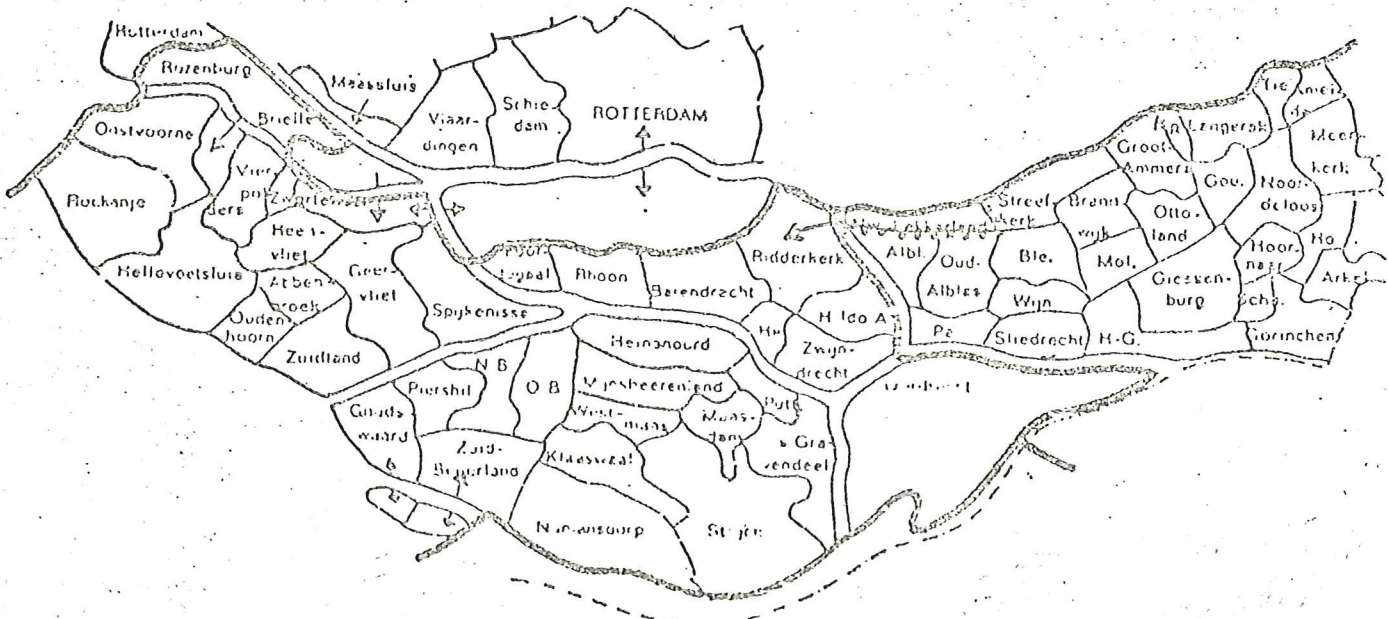
's-Gravendeel-noordwest (ca. 1.650 woningen). 's-Gravendeel is niet zo gunstig gelegen gezien de grotere afstand tot het centrum van Dordrecht. Afweging tussen 's-Gravendeel-Zwijndrecht noopt er echter toe vóór 's-Gravendeel te kiezen. Verstedelijking bij Zwijndrecht zal leiden tot een subcentrum ontwikkeling daar en daarmee uitholling van de streekfunctie van Dordrecht. Enige verstedelijking bij 's-Gravendeel zal daarentegen een ondersteuning van de streekfunctie van Dordrecht betekenen, en een verbetering van het eigen lokale verzorgingsnivo mogelijk maken.

Weliswaar wordt door bouwlokatie 's-Gravendeel de ruilverkavelingsgrens overschreden maar hieraan wordt verder geen aandacht besteed.

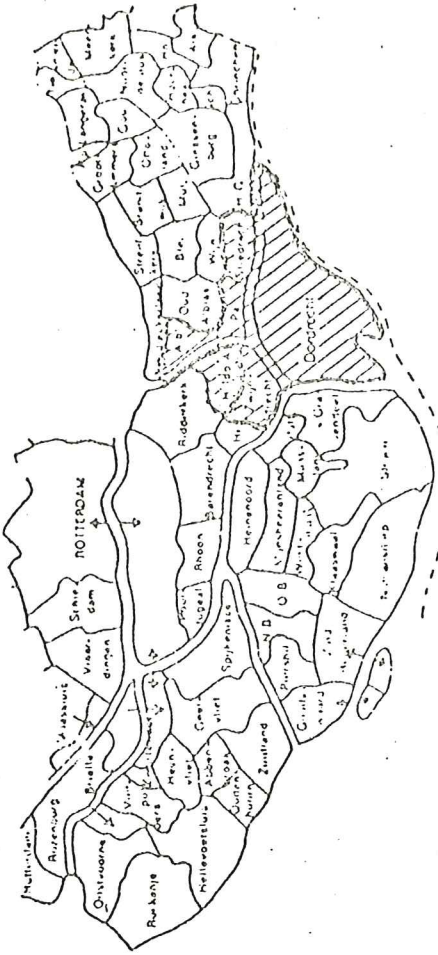
EEN AANTAL BESTUURLIJKE SAMENWERKINGSVERBANDEN, WAARBIJ 'S GRAVENDEEL
BETROKKEN IS.



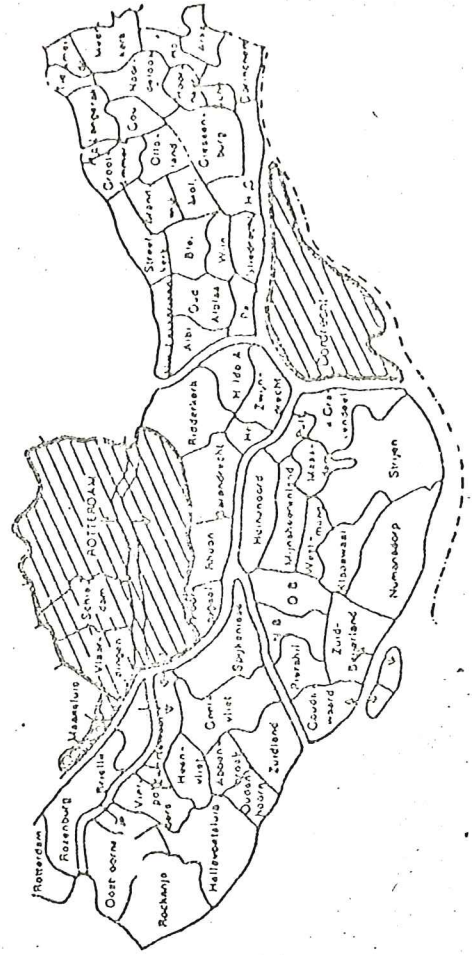
BURGEMEESTERSKRINGEN



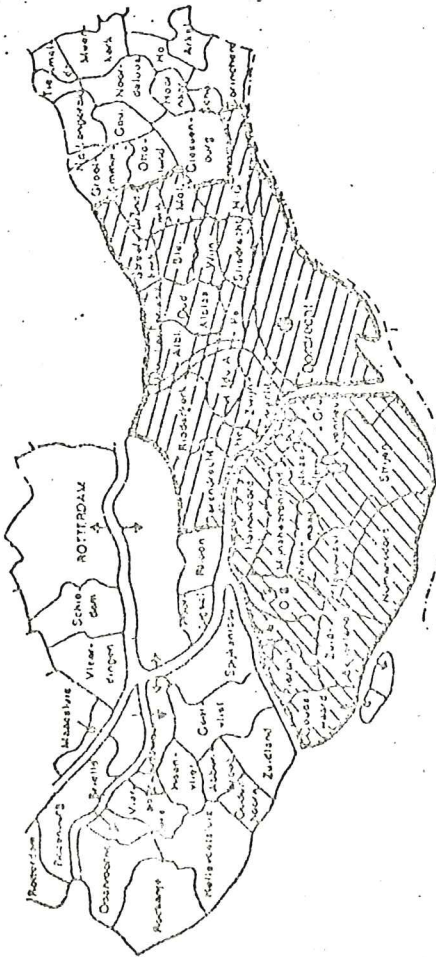
SECRETARISSENKRINGEN



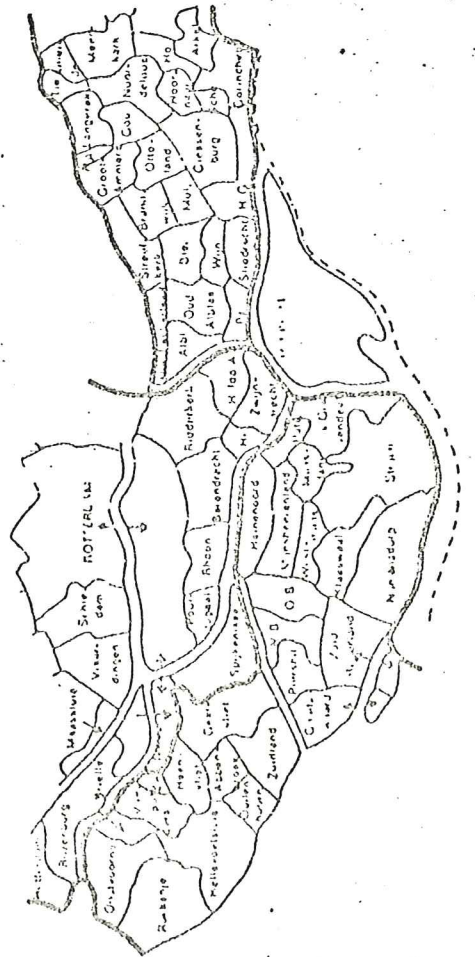
GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING BELEIDSCOÖRDINATIE t.a.v. MILIEUHYGIENE
(HENDRIK IDO AMBACHT ZAL BINNENKORT TOETREDEN.)



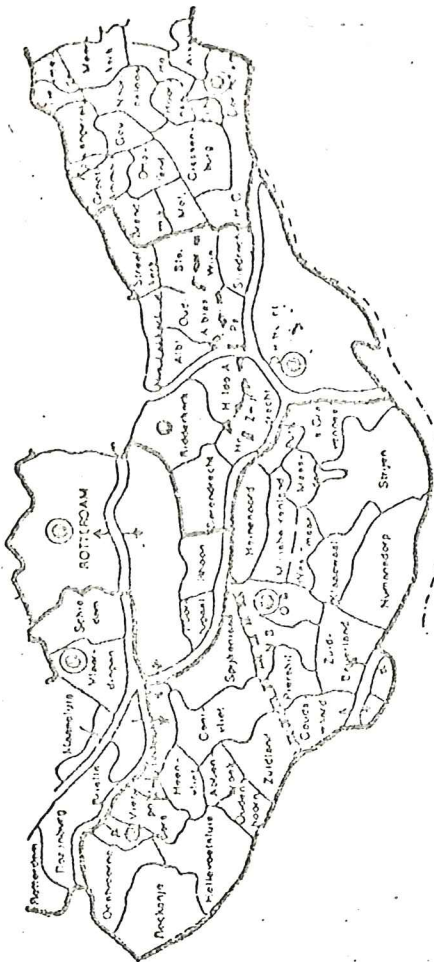
GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING INZAKE UNIFICATIE VAN DE ZEEHAVENGELDEN.



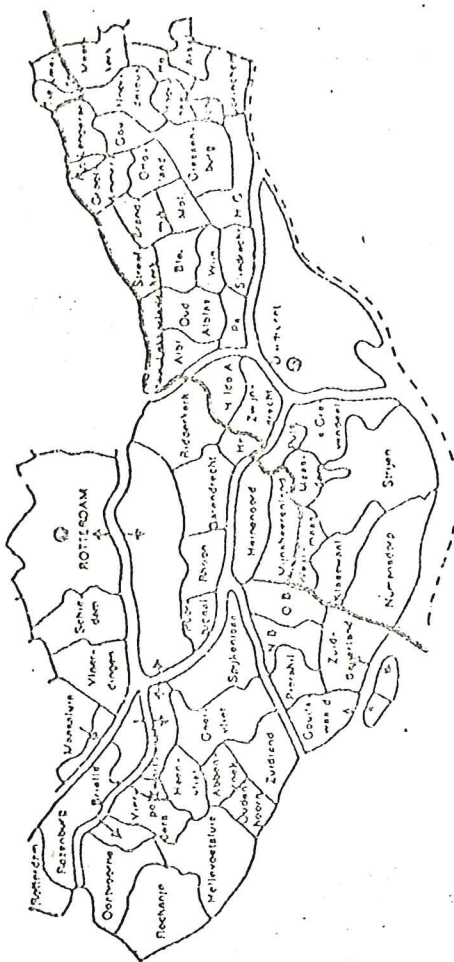
GEMEENSCHAPPELIJKE REGELINGEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WET
SOCIALE WERKVOORZIENING.



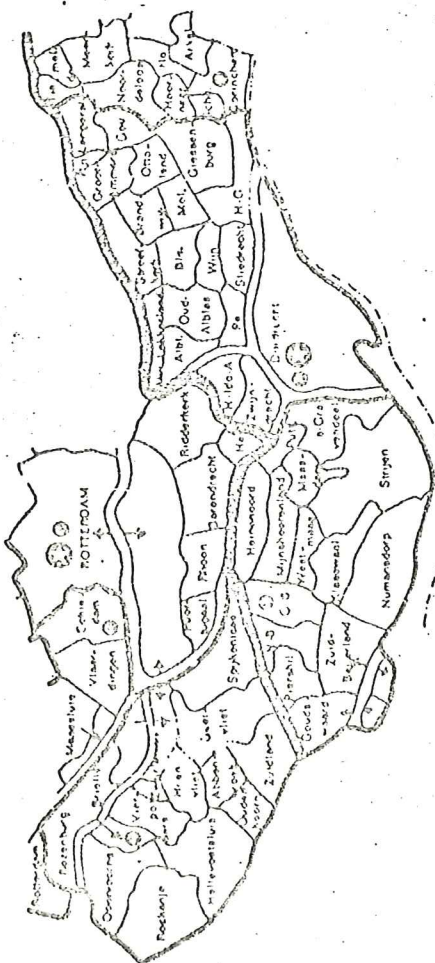
S.B.-KRINGEN.



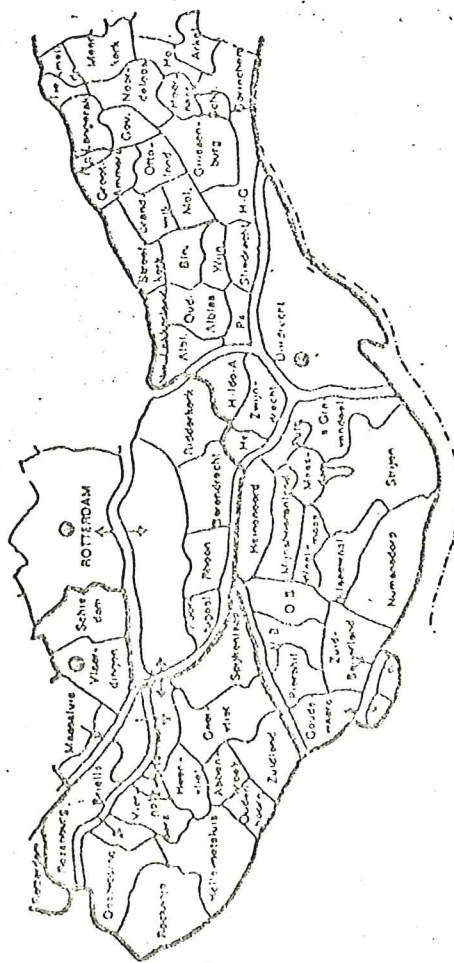
● GEMEENTELIJK ARBEIDSBUREAU ● BIJKANTOOR
 --- RAIONSGRENS



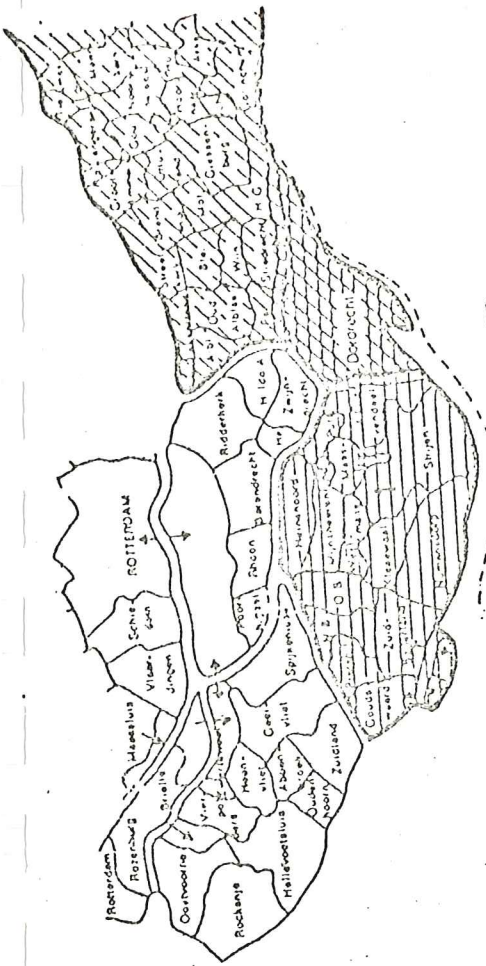
● KANTONGERECHT ● BIJKANTOOR
 --- RAIONSGRENS



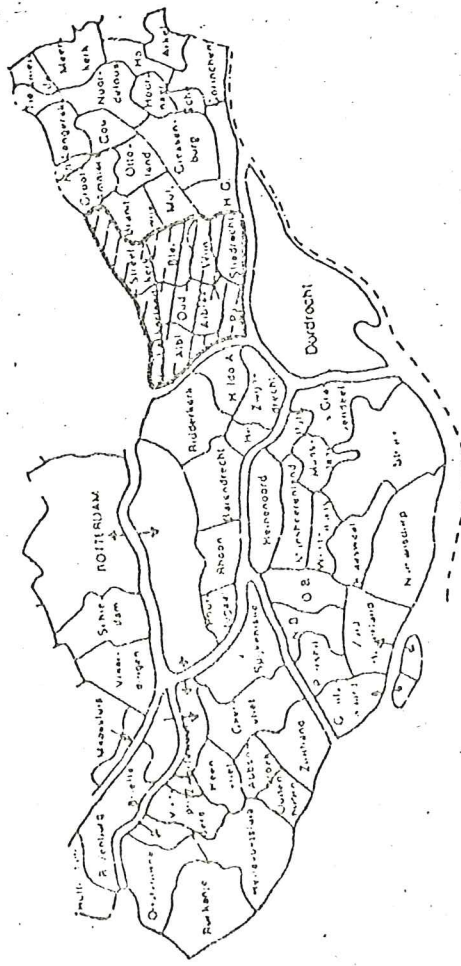
● KANTONGERECHT ● BIJKANTOOR
 --- RAIONSGRENS



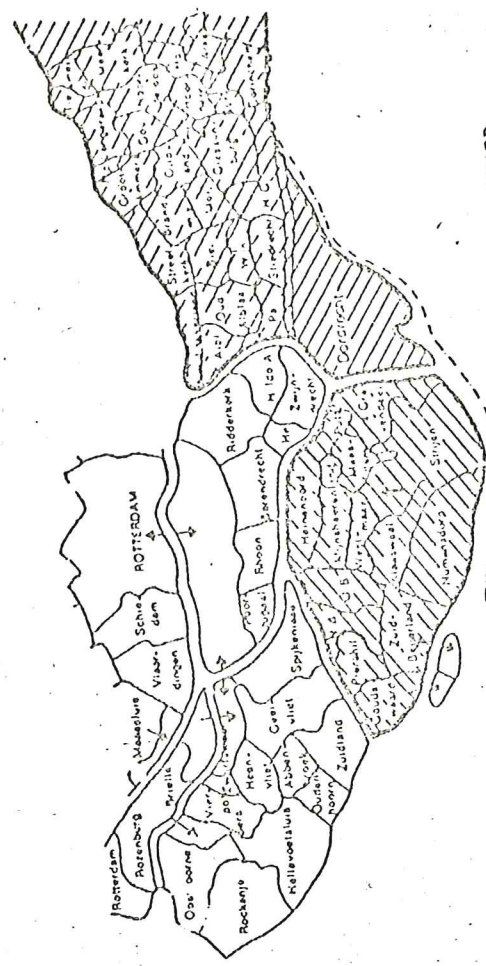
● KANTONGERECHT ● BIJKANTOOR
 --- RAIONSGRENS



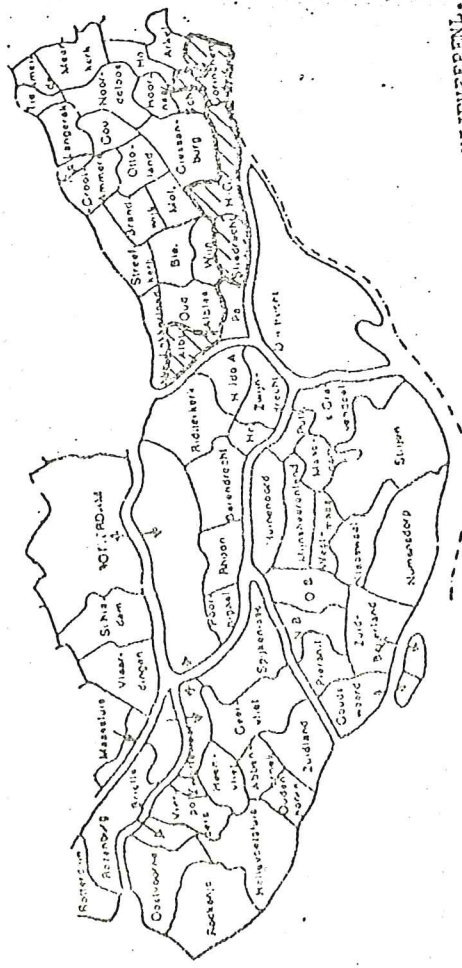
1 INFORMELE SAAMWERKINGSOVEREENKOMST AMBULANCEVERVOER
 2 IDEE IN VOORBEREIDING MET ALBLASSERWAARD EN VIJFHEERENLANDEN



STICHTING VERPLEEGTHUIS ALBLASSERWAARD (IN OPRICHTING)



1 AFSPRAAK TOT ONDERLINGE HULPVERLENING BIJ BRAND IN DE HOEKSCHE WAARD.
 2 VOORBEREIDING GEWENSCHAPPELIJKE BEGELING TOT HULPVERLENING BIJ BRAND VAN DORDRECHT, ALBLASSERWAARD EN VIJFHEERENLANDEN.



STICHTING KONINGSTUIM GROENE KRUIS VOOR DE ALBLASSERWAARD EN DE VIJFHEERENL.

bijlage 6.

Hoeksche Waard gemeenten met hun inwonertallen en de inwonertallen per km².

Gemeente	inwonertal			opp. land in km ²	aantal inw. per km ² , in '78
	1966	1976	1978		
1 Goudswaard	1429	1579	1657	19,82	83,60
2 's Gravendeel	5588	7242	7315	21,39	341,98
3 Heinenoord	2345	3134	3161	15,77	200,44
4 Klaaswaal	2423	3624	3635	14,67	247,78
5 Maasdam	2114	2965	3086	7,53	409,83
6 Mijsheerenland	2260	3230	3636	17,08	212,88
7 Nieuw Beijerland	1747	2953	2896	12,43	232,98
8 Numansdorp	4837	7072	7575	39,21	193,19
9 Oud Beijerland	8486	14251	14968	15,47	967,55
10 Piershil	968	1288	1380	11,22	123,10
11 Puttershoek	3257	5417	5500	5,14	1070,04
12 Strijen	5485	7615	8089	51,01	158,58
13 Westmaas	1096	2074	2085	7,01	297,43
14 Zuid Beijerland	2584	3250	3318	30,51	108,75
Totaal	44619	65694	68301	268,28	254,59

bijlage 7.

Overzicht van het grondgebruik in ha. en in percentages van het landoppervlak van de Hoeksche Waard.

	1970				
Kultuurgrond	24.668	(92,3%)	24.342	(91,1%)	
Natuurterrein	526	(2,0%)	529	(2,0%)	
Verkeer	399	(1,5%)	426	(1,6%)	
Aaneengesloten bebouwing	1.136	(4,2%)	1.431	(5,3%)	
Oppervlakte land	26.729	(100%)	26.729	(100%)	
Water breder dan 6 meter	6.182		6.182		
Totaal	32.911		32.911		

Bron: landbouwverkenningen, ministerie van landbouw en visserij, 1977.