

O n d e r z o e k s r a p p o r t

**Bewonersperspectief op de toekomst van buslijn 68 in Heijplaat
Onderzoek naar bereikbaarheid, leefbaarheid en participatie
rondom de voorgenomen routewijziging**

Opgesteld door: bewoners Heijplaat

Datum: mei 2026

Samenvatting

Dit onderzoeksrapport richt zich op de toekomstige route van buslijn 68 in de Rotterdamse wijk Heijplaat en de wijze waarop bewoners de participatie rondom deze besluitvorming ervaren. Aanleiding voor het onderzoek vormt de voorgenomen rioolvernieuwing in het oude dorp van Heijplaat, waardoor de huidige busroute moet worden aangepast. In het kader van het Masterplan Oude Dorp zijn verschillende alternatieve routes onderzocht door de gemeente Rotterdam, de RET en het Havenbedrijf.

Tijdens een informatiebijeenkomst op 29 januari 2026 presenteerde de wijkraad Heijplaat vijf mogelijke routevarianten voor buslijn 68. Omdat de fysieke bewonersavond slechts ongeveer zestig aanwezigen trok op een wijk met circa 1.934 inwoners, ontstond behoefte aan bredere bewonersparticipatie. Daarnaast leefde onder bewoners het gevoel dat de voorkeursroute van de RET al grotendeels vaststond voordat bewoners daadwerkelijk invloed konden uitoefenen. Om een breder beeld van bewonersvoorkeuren te verkrijgen is daarom een aanvullende bewonerspoll opgezet.

De centrale onderzoeksvraag van dit onderzoek luidt:

In hoeverre sluiten de voorgestelde routevarianten van buslijn 68 aan bij de wensen en belangen van bewoners van Heijplaat en hoe ervaren bewoners de participatie rondom deze besluitvorming?

Het onderzoek heeft een praktijkgericht, beschrijvend en explorerend karakter. Methodologisch is gekozen voor een survey-onderzoek in de vorm van een bewonerspoll. Bewoners konden zowel digitaal als schriftelijk deelnemen aan het onderzoek. Hierdoor werd geprobeerd een bredere groep bewoners te bereiken dan uitsluitend de aanwezigen tijdens de bewonersavond.

Binnen het onderzoek stonden verschillende centrale begrippen centraal, waaronder bereikbaarheid, leefbaarheid, burgerparticipatie, draagvlak en sociale bereikbaarheid. Daarnaast is in de inhoudelijke oriëntatie aandacht besteed aan literatuur over openbaar vervoer als publieke voorziening, participatieprocessen en de relatie tussen mobiliteit en leefbaarheid.

De resultaten van het onderzoek laten zien dat bewoners een duidelijke voorkeur hebben voor behoud van een busroute door het dorp zelf. Variant 1, de route volgens het oorspronkelijke inrichtingsplan, ontvangt het meeste draagvlak onder respondenten. Variant 3, de route via de Droogdokweg is opgenomen in het concept vervoersplan 2027, wordt daarentegen door een meerderheid van de respondenten als minst geschikte optie beschouwd.

Tabel S.1**Voorkeursvariant en minst geschikte variant volgens bewoners**

Routevariant	Meest geschikt	Minst geschikt
Variant 1 – Volgens inrichtingsplan	58%	14%
Variant 2 – Grote lus buitenom	24%	15%
Variant 3 – Via de Droogdokweg	3%	56%
Variant 4 – Directeur de Gelderstraat	6%	9%
Variant 5 – Doorsteek door groen	9%	6%

De onderzoeksresultaten tonen aan dat bewoners vooral waarde hechten aan bereikbaarheid binnen de wijk, korte loopafstanden naar bushaltes en toegankelijk openbaar vervoer voor ouderen en minder mobiele bewoners. Daarnaast spelen leefbaarheidsaspecten zoals verkeersveiligheid, parkeerdruk, groenvoorzieningen en de inrichting van woonstraten een belangrijke rol bij de beoordeling van de routevarianten.

Verder blijkt uit het onderzoek dat een deel van de bewoners kritisch is over de wijze waarop participatie en communicatie rondom de besluitvorming zijn verlopen. Bewoners ervaren dat hun invloed op de uiteindelijke besluitvorming beperkt is geweest. De afwezigheid van de RET en het Havenbedrijf tijdens de bewonersavond van 29 januari 2026 en de latere opname van variant 3 als voorkeursroute in het concept vervoersplan hebben dit gevoel versterkt.

Het onderzoek laat daarnaast zien dat digitale participatie een belangrijke aanvullende rol kan spelen binnen lokale besluitvorming. Door de combinatie van digitale en schriftelijke deelname konden ook bewoners deelnemen die vanwege werk, zorgtaken of beperkte mobiliteit niet aanwezig konden zijn tijdens fysieke bijeenkomsten.

In de conclusie wordt vastgesteld dat de voorkeursroute van de RET slechts beperkt aansluit bij de wensen van bewoners van Heijlplaat. Het onderzoek maakt duidelijk dat de discussie rondom buslijn 68 niet uitsluitend draait om vervoersefficiëntie, maar ook om leefbaarheid, sociale bereikbaarheid en vertrouwen in participatieprocessen.

Op basis van de onderzoeksresultaten worden verschillende beleidsaanbevelingen gedaan. Zo wordt aanbevolen om het behoud van bushaltes binnen het dorp nadrukkelijk te onderzoeken, bewoners eerder en actiever te betrekken bij besluitvorming en fysieke participatie te combineren met digitale inspraakmogelijkheden. Daarnaast wordt geadviseerd om bij toekomstige mobiliteitsbesluiten meer aandacht te besteden aan sociale bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de wijk.

Tot slot worden suggesties gedaan voor verder onderzoek, waaronder verdiepend onderzoek naar vervoersstromen, mobiliteitsbehoeften van specifieke doelgroepen en de effectiviteit van digitale participatie binnen lokale besluitvorming.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	ii
Inhoudsopgave	iv
Voorwoord	vi
1. Inleiding.....	8
2. Inhoudelijke oriëntatie.....	11
2.1 Inleiding.....	11
2.2 Openbaar vervoer als publieke basisvoorziening.....	11
2.3 Bereikbaarheid versus vervoersefficiëntie.....	12
2.4 Burgerparticipatie binnen infrastructurele projecten.....	12
2.5 Digitale participatie en representativiteit	13
2.6 Leefbaarheid en vertrouwen in overheid.....	13
2.7 Stand van zaken binnen het onderzoeksveld.....	14
3. Onderzoeksvraag en definiëring van begrippen	15
3.1 Inleiding.....	15
3.2 Centrale onderzoeksvraag.....	15
3.3 Deelvragen.....	15
3.4 Definiëring van centrale begrippen.....	16
3.5 Afbakening van het onderzoek.....	18
3.6 Slot.....	19
4. Opzet en uitvoering van het onderzoek.....	20
4.1 Methodische karakterisering van het onderzoek	20
4.2 Populatie en steekproef	21
4.3 Beschrijving en verantwoording van het onderzoeksinstrument	22
4.4 Ervaringen bij dataverzameling.....	24
4.5 Verwerking en preparatie van de gegevens.....	25
5. Resultaten.....	27
5.1 Inleiding.....	27
5.2 Deelvraag 1.....	27
5.3 Deelvraag 2.....	28
5.4 Deelvraag 3.....	29
5.5 Deelvraag 4.....	30
5.6 Deelvraag 5.....	31
5.7 Deelvraag 6.....	32

5.8 Deelvraag 7	33
5.9 Samenvattende resultaatbeschrijving.....	33
6. Conclusie en discussie	35
6.1 Inleiding	35
6.2 Conclusie	35
6.3 Discussie van de onderzoeksresultaten	36
6.4 Slotbeschouwing	38
7. Evaluatie, (beleids)aanbevelingen en suggesties voor verder onderzoek	39
7.1 Evaluatie	39
7.1.1 Evaluatie van het onderzoeksproduct.....	39
7.1.2 Evaluatie van het onderzoeksproces.....	40
7.2 (Beleids)aanbevelingen	41
7.3 Suggesties voor verder onderzoek	43
Literatuur.....	45
Beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten en wetenschappelijke literatuur	45
Beleids- en vervoersdocumenten.....	45
Lokale bronnen en nieuwsberichten.....	45
Bijlagen	47
I De volledige bewonerspoll	47
II Ruwe onderzoeksresultaten.....	55
Vraag 1.....	55
Vraag 2.....	60

Voorwoord

Voor u ligt het onderzoeksrapport over de toekomstige route van buslijn 68 op Heijplaat en de wijze waarop bewoners de participatie rondom deze besluitvorming ervaren. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de maatschappelijke discussie die binnen de wijk ontstond over de voorgenomen wijziging van de busroute als gevolg van de rioolvernieuwing en herinrichting van het oude dorp van Heijplaat.

De aanleiding voor dit onderzoek was niet alleen de inhoudelijke discussie over de verschillende routevarianten, maar vooral ook het gevoel onder veel bewoners dat hun stem onvoldoende werd gehoord binnen het besluitvormingsproces. Tijdens gesprekken in de wijk, de informatiebijeenkomst van 29 januari 2026 en de daaropvolgende discussies werd duidelijk dat buslijn 68 voor veel bewoners veel meer is dan alleen een vervoersverbinding. Voor veel inwoners staat de buslijn symbool voor bereikbaarheid, zelfstandigheid, leefbaarheid en verbondenheid met de rest van Rotterdam.

De persoonlijke betrokkenheid bij dit onderwerp vormde een belangrijke motivatie om dit onderzoek uit te voeren. Daarbij speelde mee dat de oorspronkelijke bewonersavond slechts door een relatief beperkte groep inwoners bezocht kon worden. Veel bewoners konden vanwege werk, ploegendiensten, gezondheidsredenen, zorgtaken of andere verplichtingen niet aanwezig zijn. Het digitale tijdperk biedt echter mogelijkheden om bewonersparticipatie breder en toegankelijker vorm te geven. Vanuit die gedachte is de bewonerspoll opgezet om een grotere groep bewoners alsnog de mogelijkheid te geven hun mening kenbaar te maken.

Het uitvoeren van dit onderzoek was leerzaam, maar bracht ook uitdagingen met zich mee. Een positieve ervaring was de grote betrokkenheid van bewoners bij het onderwerp. Veel inwoners waren bereid hun mening te delen en actief mee te denken over de toekomst van de wijk. Dat laat zien hoe sterk de verbondenheid met Heijplaat en het openbaar vervoer binnen de wijk is.

Tegelijkertijd was het soms confronterend om te merken hoeveel wantrouwen en frustratie er onder een deel van de bewoners leeft richting betrokken organisaties en besluitvormingstrajecten. Regelmatig kwam naar voren dat bewoners het gevoel hadden dat belangrijke keuzes al grotendeels waren gemaakt voordat participatie plaatsvond. Dit maakte duidelijk hoe belangrijk transparante communicatie en zichtbare verwerking van bewonersinput zijn binnen participatieprocessen.

Ook praktisch kende het onderzoek uitdagingen. Informatie was verspreid over verschillende bronnen en niet alle betrokken organisaties waren even zichtbaar aanwezig binnen het participatieproces. Daarnaast vroeg het combineren van digitale en schriftelijke dataverzameling extra aandacht bij de verwerking van de resultaten.

Ondanks deze uitdagingen heeft het onderzoek waardevolle inzichten opgeleverd in de wensen, zorgen en ervaringen van bewoners van Heijplaat. Het onderzoek heeft niet alleen geleid tot meer inzicht in draagvlak voor de verschillende routevarianten, maar ook in de bredere betekenis van openbaar vervoer voor leefbaarheid en sociale bereikbaarheid binnen een wijk als Heijplaat.

Graag willen we alle bewoners bedanken die hebben deelgenomen aan de poll en hun ervaringen, zorgen en ideeën hebben gedeeld. Daarnaast gaat dank uit naar de wijkraad Heijplaat voor het organiseren van de informatiebijeenkomst en het onder de aandacht brengen van het onderwerp binnen de wijk. Ook verdienen alle bewoners die hebben meegewerkt bij het verspreiden van informatie en het stimuleren van deelname aan het onderzoek een woord van dank.

Tot slot hopen we dat dit onderzoek een bijdrage kan leveren aan een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming over de toekomst van buslijn 68 en dat de stem van bewoners daadwerkelijk wordt meegenomen binnen het verdere proces.

1. Inleiding

De aanleiding voor dit onderzoek is de voorgenomen wijziging van de route van buslijn 68 op Heijplaat als gevolg van de rioolvernieuwing en herinrichting van het Oude Dorp van Heijplaat. Binnen het gemeentelijke project “Het Oude Dorp” wordt gewerkt aan vervanging van het riool, herinrichting van de openbare ruimte en aanpassing van de verkeersstructuur in de wijk. Als gevolg daarvan moet ook de huidige route van buslijn 68 opnieuw worden ingericht. Volgens de gemeente Rotterdam is deze herontwikkeling noodzakelijk om de leefbaarheid, infrastructuur en openbare ruimte van het Oude Dorp toekomstbestendig te maken (Gemeente Rotterdam, *Het Oude Dorp*, www.rotterdam.nl/het-oude-dorp/).

Buslijn 68 heeft voor Heijplaat een bijzondere betekenis. De bus vormt de enige directe openbaarvervoerverbinding van en naar de wijk en is daarmee essentieel voor de bereikbaarheid van voorzieningen zoals metrostation, ziekenhuis, onderwijsinstellingen, werkgelegenheid en winkels. Voor veel bewoners, waaronder ouderen, scholieren, studenten en inwoners zonder auto, is de busverbinding van groot dagelijks belang.

In het Masterplan Oude Dorp is aanvankelijk een nieuwe route uitgewerkt via de Heijplaatstraat, Alwinastraat en Mijdrechtstraat. De RET heeft echter aangegeven dat de beschikbare wegbreedte in deze straten onvoldoende geschikt zou zijn voor veilig busverkeer. Daarom zijn in overleg met de RET, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf meerdere alternatieve routes onderzocht. Eén van de onderzochte varianten betreft een route via de Droogdokweg, waarbij de bus niet langer door het dorp rijdt en bestaande bushaltes verdwijnen.

Om bewoners te informeren en de mogelijkheid te bieden mee te denken over de nieuwe route organiseerde de wijkraad Heijplaat op 29 januari 2026 een informatiebijeenkomst in de RDM-kantine (Heijplaat Online, *Denk mee over nieuwe busroute voor Heijplaat*, 2026). Tijdens deze bijeenkomst werden vijf mogelijke routevarianten gepresenteerd. Bewoners konden hun voorkeur aangeven door middel van groene en rode stickers bij de verschillende varianten. De avond werd bezocht door ongeveer zestig bewoners.

Hoewel de bijeenkomst bedoeld was als participatiemoment, ontstond bij een deel van de bewoners het gevoel dat de besluitvorming in belangrijke mate al was voorbereid voordat inwoners daadwerkelijk invloed konden uitoefenen. Daarbij speelde mee dat de RET tijdens gesprekken de indruk wekte een voorkeur te hebben voor variant 3, de route via de Droogdokweg. Dit gevoel werd versterkt toen de RET op 26 maart 2026 het concept vervoersplan 2027 presenteerde waarin juist deze variant als voorkeursroute was opgenomen (Heijplaat Online, *Concept vervoersplan 2027*, 2026).

Binnen Heijplaat bestaat daardoor zorg over de wijze waarop bewonersparticipatie rondom buslijn 68 plaatsvindt. Veel inwoners ervaren dat informatievoorziening beperkt is, inspraakmomenten onvoldoende zichtbaar zijn en dat reacties van bewoners nauwelijks invloed lijken te hebben op de uiteindelijke besluitvorming. Juist in een wijk als Heijplaat, waar openbaar vervoer een essentiële voorziening vormt, leidt dit tot gevoelens van frustratie en wantrouwen richting overheid en vervoerder.

Daarnaast speelt mee dat de belangen van bewoners niet altijd gelijk lopen met de belangen van de vervoerder. Waar de RET en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) sterk inzetten op een efficiënte verbinding richting de RDM Campus en het STC, leggen bewoners vooral nadruk op bereikbaarheid binnen het dorp zelf, korte loopafstanden naar bushaltes en behoud van leefbaarheid in de wijk. Voor veel bewoners betekent de mogelijke verplaatsing van haltes richting de Droogdokweg een verslechtering van de dagelijkse bereikbaarheid.

Tegen deze achtergrond is een aanvullende bewonerspoll opgezet. De directe aanleiding hiervoor was dat de eerdere participatie tijdens de bewonersavond slechts een beperkt deel van de wijk bereikte. Heijplaat telt volgens AlleCijfers.nl circa 1.934 inwoners, terwijl slechts ongeveer zestig bewoners aanwezig waren tijdens de informatieavond. Door omstandigheden zoals ploegendiensten, kinderopvang, zorgtaken of beperkte mobiliteit konden veel bewoners niet deelnemen aan deze fysieke bijeenkomst. In het huidige digitale tijdperk bestaan meer mogelijkheden om inwoners laagdrempelig bij besluitvorming te betrekken. Daarom is gekozen voor een aanvullende digitale en schriftelijke poll, zodat een bredere groep bewoners alsnog haar mening kon geven over de toekomst van buslijn 68.

De centrale vraag binnen dit onderzoek luidt:

In hoeverre sluiten de voorgestelde routevarianten van buslijn 68 aan bij de wensen en belangen van bewoners van Heijplaat en hoe wordt de bewonersparticipatie rondom deze besluitvorming ervaren?

Het doel van dit onderzoek is tweeledig. Enerzijds beoogt het onderzoek inzicht te geven in de voorkeuren van bewoners ten aanzien van de verschillende routevarianten van buslijn 68. Anderzijds richt het onderzoek zich op de wijze waarop bewoners de participatie rondom deze besluitvorming ervaren. Het onderzoek heeft daarmee zowel een praktisch als maatschappelijk belang.

Het praktische belang van het onderzoek ligt in het bieden van een breder inzicht in het draagvlak onder bewoners. De resultaten kunnen worden gebruikt door de wijkraad, gemeente Rotterdam, RET en MRDH bij verdere besluitvorming over de toekomstige route van buslijn 68.

Daarnaast heeft het onderzoek een maatschappelijk belang. De discussie rondom buslijn 68 raakt aan bredere thema's zoals burgerparticipatie, leefbaarheid, mobiliteit en vertrouwen tussen overheid en inwoners. Het onderzoek laat zien hoe bewonersparticipatie binnen infrastructurele projecten wordt ervaren en welke betekenis openbaar vervoer heeft voor een relatief geïsoleerde wijk als Heijplaat.

Het onderzoek kent daarnaast ook een beperkt theoretisch belang. Binnen bestuurskunde, planologie en mobiliteitsbeleid bestaat groeiende aandacht voor participatieprocessen bij ruimtelijke en infrastructurele projecten. Dit onderzoek levert een praktijkvoorbeeld op van de spanning die kan ontstaan tussen beleidsmatige efficiëntie en lokaal ervaren bereikbaarheid en leefbaarheid.

De opbouw van dit rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt de inhoudelijke oriëntatie beschreven, waarin bestaande literatuur en beleidscontext rondom openbaar vervoer, bereikbaarheid en participatie worden behandeld. Hoofdstuk 3 bevat de definitieve onderzoeksvraag, deelvragen en begripsdefinities. In hoofdstuk 4 wordt de onderzoeksopzet beschreven, waaronder de methode van dataverzameling, de populatie, de steekproef en de verwerking van gegevens. Hoofdstuk 5 presenteert de onderzoeksresultaten aan de hand van tabellen, grafieken en beschrijvende analyses. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de conclusies en discussie gepresenteerd. Hoofdstuk 7 bevat de evaluatie van het onderzoek, beleidsaanbevelingen en suggesties voor verder onderzoek.

Lezers die vooral geïnteresseerd zijn in de uitkomsten van het onderzoek kunnen hoofdstuk 5, 6 en 7 afzonderlijk lezen. Voor een volledig begrip van de onderzoeksopzet, theoretische achtergrond en methodologische keuzes is het echter aan te raden het rapport in zijn geheel te lezen.

2. Inhoudelijke oriëntatie

2.1 Inleiding

De discussie rondom de toekomstige route van buslijn 68 op Heijplaat staat niet op zichzelf. In Nederland bestaat al langere tijd aandacht voor de relatie tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, burgerparticipatie en openbaar vervoer binnen stedelijke gebiedsontwikkeling. Infrastructurele ingrepen zoals herinrichting van wegen, wijzigingen in busroutes en aanpassingen van haltevoorzieningen hebben vaak directe invloed op het dagelijks leven van bewoners. Juist in relatief geïsoleerde woongebieden, zoals Heijplaat, kunnen veranderingen in openbaar vervoer grote sociale en maatschappelijke gevolgen hebben.

Binnen dit hoofdstuk wordt de bestaande kennis en literatuur rondom deze thema's verkend. Daarbij wordt gekeken naar wetenschappelijke inzichten, beleidsdocumenten en maatschappelijke discussies over openbaar vervoer, burgerparticipatie en bereikbaarheid. Op basis hiervan wordt duidelijk binnen welk inhoudelijk kader dit onderzoek plaatsvindt en welke onderzoeksvragen daaruit voortkomen.

2.2 Openbaar vervoer als publieke basisvoorziening

In de literatuur over mobiliteit wordt openbaar vervoer niet uitsluitend gezien als een vervoersmiddel, maar ook als een belangrijke publieke voorziening die sociale deelname mogelijk maakt. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) speelt openbaar vervoer een belangrijke rol in de bereikbaarheid van werk, onderwijs, zorg en sociale contacten, vooral voor groepen zonder auto of met beperkte mobiliteit (KiM, *Mobiliteit en bereikbaarheid in Nederland*, 2023).

Voor bewoners van wijken met beperkte alternatieven is de aanwezigheid van nabij openbaar vervoer extra belangrijk. Onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat zien dat grotere loopafstanden naar haltes leiden tot een afname van het gebruik van openbaar vervoer, vooral onder ouderen en minder mobiele inwoners (PBL, *Toegang voor iedereen*, 2022).

De situatie op Heijplaat sluit hierbij aan. Omdat buslijn 68 de enige directe busverbinding van de wijk vormt, heeft een wijziging van de route niet alleen gevolgen voor reistijden, maar ook voor de mate waarin bewoners zelfstandig toegang houden tot voorzieningen buiten de wijk.

In de mobiliteitsliteratuur wordt dit aangeduid als "sociale bereikbaarheid": de mate waarin inwoners daadwerkelijk gebruik kunnen maken van maatschappelijke voorzieningen. Sociale bereikbaarheid gaat verder dan reistijd alleen en kijkt ook naar loopafstand, toegankelijkheid, veiligheid en bruikbaarheid van vervoersvoorzieningen (KiM, 2021).

Binnen de discussie over buslijn 68 ontstaat daardoor een spanningsveld tussen vervoersefficiëntie enerzijds en sociale bereikbaarheid anderzijds.

2.3 Bereikbaarheid versus vervoersefficiëntie

Veel hedendaagse mobiliteitsvraagstukken draaien om de afweging tussen efficiënt openbaar vervoer en lokale bereikbaarheid. Vervoerders en overheden sturen steeds vaker op snelle, efficiënte verbindingen met hoge reizigersaantallen. Daarbij krijgen routes richting economische kerngebieden, onderwijsclusters en overstappunten vaak prioriteit.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de RET benadrukken binnen hun vervoersbeleid het belang van snelle en betrouwbare verbindingen richting onderwijsinstellingen zoals de RDM Campus en het STC. Vanuit vervoerskundig perspectief is het logisch dat busroutes worden geoptimaliseerd op basis van doorstroming, frequentie en reizigersaantallen.

Tegelijkertijd waarschuwen verschillende onderzoeken ervoor dat een sterke focus op efficiëntie kan leiden tot verminderde bereikbaarheid voor kwetsbare groepen. Volgens onderzoek van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) ontstaat in sommige wijken een “bereikbaarheidsongelijkheid” wanneer openbaar vervoer zich steeds meer richt op grote vervoersstromen en minder op lokale toegankelijkheid (*Iedereen onderweg*, Rli, 2021).

Dit spanningsveld is zichtbaar binnen Heijplaat. Waar de RET inzet op een efficiëntere route via de Droogdokweg, leggen bewoners nadruk op de bereikbaarheid van bushaltes binnen het dorp zelf. Vooral ouderen en inwoners zonder auto ervaren langere loopafstanden als een achteruitgang van hun dagelijkse mobiliteit.

De discussie rondom buslijn 68 raakt daarmee aan een bredere maatschappelijke vraag: voor wie wordt openbaar vervoer eigenlijk ingericht?

2.4 Burgerparticipatie binnen infrastructurele projecten

Naast mobiliteit speelt burgerparticipatie een belangrijke rol binnen dit onderzoek. De afgelopen jaren is participatie een steeds belangrijker onderdeel geworden van ruimtelijke besluitvorming in Nederland. Met de invoering van de Omgevingswet wordt nadrukkelijk verwacht dat inwoners vroegtijdig worden betrokken bij plannen die invloed hebben op hun leefomgeving.

Volgens de Rijksoverheid is participatie bedoeld om bewoners niet alleen te informeren, maar hen daadwerkelijk invloed te geven op beleidsvorming en uitvoering (Rijksoverheid, *Participatie onder de Omgevingswet*, 2024).

In de praktijk blijkt participatie echter vaak ingewikkeld. Onderzoekers wijzen erop dat inwoners regelmatig het gevoel hebben dat participatie vooral symbolisch is en dat belangrijke keuzes al vooraf zijn gemaakt. Dit wordt in de bestuurskundige literatuur aangeduid als “schijnparticipatie” of “tokenism” (Arnstein, 1969; Edelenbos & Monnikhof, 2001).

Een bekend model binnen participatieonderzoek is de participatieladder van Arnstein. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen vormen van participatie waarbij bewoners alleen worden geïnformeerd en vormen waarbij bewoners daadwerkelijk invloed hebben op besluitvorming.

Binnen infrastructurele projecten ontstaat regelmatig spanning wanneer bewoners het gevoel krijgen dat participatie slechts bedoeld is om draagvlak achteraf te creëren voor reeds genomen besluiten. Juist transparantie over besluitvorming en zichtbare verwerking van bewonersinput blijken essentieel voor vertrouwen in overheid en uitvoerende organisaties.

De situatie rondom buslijn 68 vertoont kenmerken die in participatieliteratuur vaker worden beschreven. Bewoners geven aan dat zij de indruk hebben dat de voorkeursroute van de RET al grotendeels vastlag voordat participatie plaatsvond. Dat gevoel werd versterkt toen variant 3 later terugkeerde in het concept-vervoersplan 2027.

Hierdoor verschuift de discussie niet alleen naar de inhoud van de routekeuze, maar ook naar de legitimiteit van het participatieproces zelf.

2.5 Digitale participatie en representativiteit

Een tweede relevant thema binnen de literatuur betreft digitale burgerparticipatie. Traditionele bewonersavonden worden vaak bekritiseerd vanwege hun beperkte representativiteit. Onderzoek van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB) laat zien dat fysieke inspraakavonden doorgaans vooral bezocht worden door mondige en beschikbare bewoners, terwijl grote groepen inwoners nauwelijks deelnemen (*Leren van participeren*, NSOB, 2020).

Digitale participatievormen kunnen volgens onderzoekers bijdragen aan bredere betrokkenheid doordat bewoners onafhankelijk van tijd en locatie kunnen deelnemen. Vooral inwoners met onregelmatige werktijden, zorgtaken of beperkte mobiliteit profiteren hiervan.

Tegelijkertijd wijzen onderzoekers erop dat digitale participatie geen volledige vervanging vormt voor fysieke bijeenkomsten. Niet alle inwoners beschikken over dezelfde digitale vaardigheden of toegang tot online platforms. Daarom wordt in participatieliteratuur vaak gepleit voor een combinatie van fysieke en digitale participatievormen.

De bewonerspoll rondom buslijn 68 sluit aan bij deze ontwikkeling. Door naast de bewonersavond ook een digitale en schriftelijke poll aan te bieden, werd geprobeerd een bredere groep bewoners te bereiken dan uitsluitend de aanwezigen tijdens de informatiebijeenkomst.

2.6 Leefbaarheid en vertrouwen in overheid

De discussie rondom buslijn 68 raakt ook aan bredere thema's zoals leefbaarheid en vertrouwen in overheid. Onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) laat zien dat vertrouwen van burgers sterk samenhangt met de mate waarin inwoners zich serieus genomen voelen door overheid en instituties (*SCP, Burgerperspectieven*, 2023).

Wanneer bewoners het gevoel hebben dat besluiten al zijn genomen voordat inspraak plaatsvindt, kan dit leiden tot wantrouwen en verminderde betrokkenheid bij toekomstige participatieprocessen.

Binnen Heijplaat speelt dit extra sterk omdat bewoners zich in geografisch opzicht relatief geïsoleerd voelen van de rest van Rotterdam. Goede bereikbaarheid wordt daardoor niet alleen gezien als praktische noodzaak, maar ook als onderdeel van sociale gelijkwaardigheid en leefbaarheid binnen de wijk.

2.7 Stand van zaken binnen het onderzoeksveld

Uit de literatuur blijkt dat openbaar vervoer, bereikbaarheid en burgerparticipatie sterk met elkaar verbonden zijn. Enerzijds bestaat binnen mobiliteitsbeleid een toenemende nadruk op efficiëntie, doorstroming en economische bereikbaarheid. Anderzijds benadrukken wetenschappelijke en maatschappelijke studies het belang van sociale bereikbaarheid, leefbaarheid en inclusieve besluitvorming.

Daarnaast laat de literatuur zien dat participatieprocessen alleen effectief zijn wanneer bewoners daadwerkelijk invloed ervaren op besluitvorming. Transparantie, toegankelijkheid en zichtbare verwerking van bewonersinput zijn daarbij cruciale voorwaarden.

Binnen het bestaande onderzoeksveld is veel bekend over algemene participatieprocessen en mobiliteitsbeleid, maar minder over de concrete beleving van bewoners binnen kleinschalige wijkgebonden openbaarvervoervraagstukken zoals op Heijplaat. Juist de combinatie van bereikbaarheid, leefbaarheid en ervaren participatie maakt deze casus relevant.

Het onderhavige onderzoek richt zich daarom specifiek op de vraag hoe bewoners van Heijplaat de verschillende routevarianten van buslijn 68 beoordelen en hoe zij het participatieproces rondom deze besluitvorming ervaren.

3. Onderzoeksvraag en definiëring van begrippen

3.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is beschreven hoe de discussie rondom buslijn 68 op Heijplaat is ontstaan en binnen welke maatschappelijke en beleidsmatige context dit onderzoek plaatsvindt. Daarnaast is vanuit de literatuur verkend welke thema's een belangrijke rol spelen, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, openbaar vervoer en burgerparticipatie.

Op basis van deze inhoudelijke oriëntatie wordt in dit hoofdstuk de definitieve onderzoeksvraag vastgesteld. Vervolgens wordt deze hoofdvraag uitgewerkt in een aantal meer specifieke deelvragen. Tot slot worden de centrale begrippen binnen het onderzoek gedefinieerd. Door deze begrippen nauwkeurig af te bakenen ontstaat duidelijkheid over de betekenis ervan binnen dit onderzoek en wordt verwarring met andere interpretaties voorkomen.

3.2 Centrale onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag van dit onderzoek luidt:

In hoeverre sluiten de voorgestelde routevarianten van buslijn 68 aan bij de wensen en belangen van bewoners van Heijplaat en hoe ervaren bewoners de participatie rondom deze besluitvorming?

Deze hoofdvraag richt zich zowel op de inhoudelijke beoordeling van de verschillende busroutes als op de manier waarop bewoners het participatieproces ervaren. Daarmee combineert het onderzoek een mobiliteitsvraagstuk met een bestuurskundig en maatschappelijk perspectief.

3.3 Deelvragen

Om de centrale onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden is deze uitgewerkt in de volgende deelvragen:

1. Welke routevariant van buslijn 68 heeft volgens bewoners van Heijplaat het meeste draagvlak?
2. Welke routevariant van buslijn 68 wordt door bewoners als minst geschikt beschouwd?
3. Welke argumenten en overwegingen spelen voor bewoners een rol bij de beoordeling van de verschillende routevarianten?
4. Hoe ervaren bewoners van Heijplaat de communicatie en participatie rondom de besluitvorming over buslijn 68?
5. Welke betekenis heeft buslijn 68 voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Heijplaat?
6. In welke mate sluit de voorgestelde voorkeursroute van de RET aan bij de wensen van bewoners?
7. Welke rol kan digitale participatie spelen bij toekomstige besluitvorming binnen de wijk Heijplaat?

De beantwoording van deze deelvragen vormt gezamenlijk de basis voor het beantwoorden van de centrale onderzoeksvraag.

3.4 Definiëring van centrale begrippen

Binnen dit onderzoek worden verschillende begrippen gebruikt die in maatschappelijke discussies en beleidsdocumenten uiteenlopend kunnen worden geïnterpreteerd. Daarom worden hieronder de belangrijkste begrippen afgebakend en gedefinieerd.

Openbaar vervoer

Onder openbaar vervoer wordt in dit onderzoek verstaan:

Een voor iedereen toegankelijke vervoersvoorziening die volgens vaste routes, haltes en dienstregelingen personen vervoert binnen een openbaar netwerk.

Belangrijke kenmerken van openbaar vervoer zijn toegankelijkheid, collectief gebruik, vaste infrastructuur en publieke beschikbaarheid.

Binnen dit onderzoek betreft het specifiek buslijn 68 als onderdeel van het Rotterdamse openbaarvervoernetwerk.

Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid wordt verstaan:

De mate waarin personen in staat zijn om vanuit hun woonomgeving voorzieningen, locaties en bestemmingen binnen redelijke tijd en inspanning te bereiken.

Bereikbaarheid omvat meerdere dimensies, waaronder:

- afstand tot vervoersvoorzieningen;
- reistijd;
- fysieke toegankelijkheid;
- gebruiksgemak;
- beschikbaarheid van verbindingen.

Binnen dit onderzoek ligt de nadruk op de bereikbaarheid van bushaltes voor bewoners van Heijplaat.

Leefbaarheid

Leefbaarheid wordt in dit onderzoek gedefinieerd als:

De mate waarin de fysieke en sociale leefomgeving door bewoners als prettig, veilig en bruikbaar wordt ervaren.

Leefbaarheid bestaat uit verschillende aspecten, waaronder:

- verkeersveiligheid;
- geluid en trillingen;
- toegankelijkheid van voorzieningen;
- kwaliteit van de openbare ruimte;
- sociale samenhang binnen de wijk.

Binnen de discussie over buslijn 68 speelt leefbaarheid een belangrijke rol doordat routekeuzes invloed hebben op verkeersdrukte, loopafstanden en inrichting van de wijk.

Burgerparticipatie

Onder burgerparticipatie wordt verstaan:

De betrokkenheid van inwoners bij beleidsvorming en besluitvorming over onderwerpen die invloed hebben op hun leefomgeving.

Belangrijke kenmerken van burgerparticipatie zijn:

- mogelijkheid tot inspraak;
- toegang tot informatie;
- betrokkenheid bij besluitvorming;
- zichtbaarheid van verwerking van reacties;
- communicatie tussen bewoners en organisaties.

Binnen dit onderzoek richt participatie zich specifiek op de betrokkenheid van bewoners bij de besluitvorming over de route van buslijn 68.

Draagvlak

Draagvlak wordt gedefinieerd als:

De mate waarin personen of groepen instemmen met, steun geven aan of zich kunnen vinden in een voorgenomen besluit of plan.

Draagvlak kan zichtbaar worden door:

- voorkeuren;
- meningen;
- acceptatie;
- actieve steun of weerstand.

Binnen dit onderzoek wordt draagvlak onderzocht aan de hand van de bewonerspoll over de verschillende routevarianten.

Routevariant

Onder routevariant wordt verstaan:

Een afzonderlijk uitgewerkt alternatief voor de inrichting van de toekomstige route van buslijn 68.

Elke routevariant onderscheidt zich door kenmerken zoals:

- ligging van de route;
- locatie van bushaltes;
- invloed op verkeerscirculatie;
- gevolgen voor bereikbaarheid;
- effecten op leefomgeving en infrastructuur.

Binnen dit onderzoek worden vijf routevarianten onderzocht.

Sociale bereikbaarheid

Sociale bereikbaarheid wordt in dit onderzoek omschreven als:

De mate waarin inwoners daadwerkelijk toegang hebben tot maatschappelijke voorzieningen en sociale activiteiten door middel van beschikbare vervoersmogelijkheden.

Bij sociale bereikbaarheid spelen onder andere de volgende aspecten een rol:

- loopafstand naar haltes;
- toegankelijkheid voor ouderen en minder mobiele personen;
- beschikbaarheid van openbaar vervoer;
- mogelijkheid tot deelname aan maatschappelijke activiteiten.

Dit begrip is relevant omdat de discussie over buslijn 68 niet uitsluitend draait om reistijd, maar ook om maatschappelijke toegankelijkheid voor bewoners van Heijplaat.

Participatieproces

Onder participatieproces wordt verstaan:

Het geheel van activiteiten, communicatie en besluitvormingsmomenten waarmee inwoners worden betrokken bij beleidsontwikkeling en planvorming.

Een participatieproces omvat onder andere:

- informatievoorziening;
- bewonersbijeenkomsten;
- inspraakmogelijkheden;
- terugkoppeling van resultaten;
- verwerking van bewonersinput.

Binnen dit onderzoek wordt onderzocht hoe bewoners dit proces ervaren rondom de besluitvorming over buslijn 68.

3.5 Afbakening van het onderzoek

Dit onderzoek richt zich uitsluitend op de situatie rondom buslijn 68 op Heijplaat en de vijf gepresenteerde routevarianten zoals besproken tijdens de bewonersbijeenkomst van 29 januari 2026.

Het onderzoek richt zich op de ervaringen, voorkeuren en opvattingen van bewoners van Heijplaat. Technische, financiële of juridische haalbaarheid van de verschillende routevarianten vallen buiten de directe scope van dit onderzoek.

Daarnaast richt het onderzoek zich primair op bewonersperspectieven en niet op interne beleidsafwegingen van de RET, MRDH, gemeente Rotterdam of het Havenbedrijf.

3.6 Slot

In dit hoofdstuk zijn de centrale onderzoeksvraag, deelvragen en belangrijkste begrippen van het onderzoek vastgesteld en afgebakend. Daarmee is duidelijk gemaakt welke onderwerpen centraal staan binnen het onderzoek en vanuit welk perspectief deze worden onderzocht.

In het volgende hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het onderzoek methodologisch is uitgevoerd en hoe de gegevens zijn verzameld en geanalyseerd.

4. Opzet en uitvoering van het onderzoek

4.1 Methodische karakterisering van het onderzoek

Dit onderzoek heeft als doel inzicht te verkrijgen in de voorkeuren, opvattingen en ervaringen van bewoners van Heijplaat met betrekking tot de toekomstige route van buslijn 68 en de wijze waarop bewonersparticipatie rondom deze besluitvorming wordt ervaren. Om deze doelstelling te kunnen realiseren is gekozen voor een praktijkgericht, beschrijvend en explorerend onderzoek met voornamelijk een kwantitatief karakter.

Het onderzoek kan in de eerste plaats worden gekarakteriseerd als praktijkgericht onderzoek. Praktijkgericht onderzoek richt zich op concrete maatschappelijke vraagstukken binnen een specifieke praktijkcontext en heeft als doel bij te dragen aan beter begrip of verbetering van een bestaande situatie. In dit onderzoek staat een actueel lokaal mobiliteitsvraagstuk centraal waarbij de resultaten bedoeld zijn om inzicht te geven in het draagvlak onder bewoners en de ervaren kwaliteit van participatieprocessen rondom buslijn 68 op Heijplaat.

Daarnaast heeft het onderzoek een beschrijvend karakter. Het onderzoek beoogt namelijk in kaart te brengen welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van de verschillende routevarianten, welke varianten zij afwijzen en welke argumenten daarbij een rol spelen. Er wordt geen experimentele situatie gecreëerd en er wordt geen causaal verband onderzocht. Het onderzoek richt zich primair op het systematisch beschrijven van opvattingen, voorkeuren en ervaringen van bewoners.

Tegelijkertijd heeft het onderzoek ook een explorerend karakter. Binnen de discussie rondom buslijn 68 bestaat nog beperkte kennis over de wijze waarop bewoners de participatie rondom deze besluitvorming ervaren en hoe zij de spanning beleven tussen bereikbaarheid van de wijk en vervoersefficiëntie richting de RDM Campus. Het onderzoek verkent daarom niet alleen de voorkeuren van bewoners, maar ook de onderliggende beleving van participatie, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Methodologisch is gekozen voor een survey-onderzoek in de vorm van een bewonerspoll. Een survey is geschikt wanneer men op systematische wijze meningen, voorkeuren of ervaringen van een grotere groep respondenten wil verzamelen. De bewonerspoll bood de mogelijkheid om relatief laagdrempelig gegevens te verzamelen onder inwoners van Heijplaat over de verschillende routevarianten van buslijn 68.

Het onderzoeksontwerp bestaat uit een combinatie van kwantitatieve en beperkte kwalitatieve elementen. Het kwantitatieve deel bestaat uit de verzameling van stemvoorkeuren binnen de bewonerspoll. Respondenten konden aangeven welke routevariant zij het meest geschikt en welke zij het minst geschikt vonden. Hierdoor ontstond een meetbaar overzicht van draagvlak en weerstand onder bewoners.

Het kwalitatieve element van het onderzoek bestaat uit de interpretatie van de maatschappelijke context, de analyse van bewonersreacties en de beschrijving van ervaren participatieproblematiek rondom het besluitvormingsproces. Deze kwalitatieve component is ondersteunend aan het kwantitatieve onderzoek en dient vooral om de onderzoeksresultaten inhoudelijk te kunnen duiden.

Bij de keuze voor dit onderzoeksontwerp speelden verschillende overwegingen een rol. Allereerst bleek de eerdere bewonersavond van 29 januari 2026 onvoldoende representatief om een breed beeld van bewonersvoorkeuren te verkrijgen. De bijeenkomst werd bezocht door ongeveer zestig bewoners, terwijl Heijplaat circa 1.934 inwoners telt. Bovendien konden veel bewoners vanwege werk, kinderopvang, zorgtaken of beperkte mobiliteit niet deelnemen aan deze fysieke bijeenkomst.

Daarom is gekozen voor een aanvullende digitale en schriftelijke bewonerspoll. Deze methode maakte het mogelijk om deelname toegankelijker te maken voor een bredere groep bewoners. Door zowel digitale als schriftelijke deelname mogelijk te maken werd geprobeerd de kans op uitsluiting van bepaalde groepen te verkleinen.

Het onderzoek heeft het karakter van een casestudy, omdat specifiek één concrete situatie centraal staat: de toekomstige route van buslijn 68 binnen de wijk Heijplaat. De resultaten zijn daarmee sterk contextgebonden. Het doel van het onderzoek is niet om algemeen geldende uitspraken te doen over openbaar vervoer of participatie in heel Nederland, maar om inzicht te bieden in deze specifieke lokale situatie.

Binnen het onderzoeksontwerp is bewust gekozen voor een bewonersperspectief. Het onderzoek richt zich primair op de ervaringen, voorkeuren en opvattingen van inwoners van Heijplaat. Beleidsmatige, financiële of technische afwegingen van organisaties zoals de RET, MRDH, gemeente Rotterdam of het Havenbedrijf worden uitsluitend meegenomen voor zover deze relevant zijn voor de context van het onderzoek.

Het onderzoek heeft geen experimenteel karakter en pretendeert niet volledig representatief of statistisch generaliseerbaar te zijn. Wel biedt het onderzoek een breder en systematischer inzicht in bewonersvoorkeuren dan uitsluitend de fysieke bewonersavond. Daarmee levert het onderzoek een relevante bijdrage aan het inzichtelijk maken van draagvlak en ervaren participatie rondom de besluitvorming over buslijn 68.

4.2 Populatie en steekproef

De onderzoekspopulatie van dit onderzoek bestaat uit de inwoners van de wijk Heijplaat in Rotterdam. Volgens gegevens van AlleCijfers.nl telt Heijplaat in 2026 circa 1.934 inwoners. Omdat de voorgenomen wijziging van buslijn 68 directe gevolgen heeft voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de wijk, vormen de bewoners van Heijplaat de primaire doelgroep van het onderzoek.

Binnen dit onderzoek is geen volledige populatieonderzoek uitgevoerd. In plaats daarvan is gebruikgemaakt van een steekproef onder bewoners van Heijplaat. De reden hiervoor is dat het in de praktijk niet haalbaar was om alle inwoners van de wijk te benaderen en te laten deelnemen aan het onderzoek.

De steekproef is tot stand gekomen via vrijwillige deelname aan een digitale en schriftelijke bewonerspoll. Bewoners konden zelfstandig deelnemen aan de poll via digitale verspreiding en daarnaast schriftelijk stemmen in De Huiskamer op Heijplaat. Deelname aan het onderzoek was volledig vrijwillig en vond plaats gedurende een beperkte onderzoeksperiode.

Methodologisch kan deze steekproef worden gekarakteriseerd als een niet-aselecte gelegenheidsteekproef. Dit betekent dat respondenten niet willekeurig uit de totale populatie zijn geselecteerd, maar zichzelf beschikbaar hebben gesteld voor deelname aan het onderzoek. Hierdoor heeft niet iedere inwoner van Heijplaat exact dezelfde kans gehad om deel te nemen.

Voor deze vorm van steekproeftrekking is gekozen vanwege de praktische uitvoerbaarheid en de wens om een grotere groep bewoners te bereiken dan uitsluitend de aanwezigen tijdens de informatiebijeenkomst van 29 januari 2026. Met name bewoners met ploegendiensten, zorgtaken, beperkte mobiliteit of andere verplichtingen kregen hierdoor alsnog de mogelijkheid om hun mening kenbaar te maken.

Hoewel de resultaten daardoor niet volledig statistisch representatief zijn voor de gehele bevolking van Heijplaat, biedt de gekozen methode wel een breder en toegankelijker beeld van bewonersvoorkeuren dan uitsluitend een fysieke bewonersavond. De steekproef levert daarmee waardevolle inzichten op in het draagvlak en de ervaren participatie rondom de toekomstige route van buslijn 68.

4.3 Beschrijving en verantwoording van het onderzoeksinstrument

Voor het verzamelen van gegevens binnen dit onderzoek is gekozen voor een survey-methode in de vorm van een bewonerspoll. Een survey is een veelgebruikte methode binnen sociaal en praktijkgericht onderzoek wanneer men op systematische wijze meningen, voorkeuren en ervaringen van een grotere groep respondenten wil verzamelen. De gekozen methode sluit aan bij het doel van dit onderzoek, namelijk het in kaart brengen van het draagvlak onder bewoners van Heijplaat voor de verschillende routevarianten van buslijn 68 en het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop bewoners de participatie rondom deze besluitvorming ervaren.

De keuze voor een bewonerspoll is gemaakt om meerdere redenen. Allereerst bood deze methode de mogelijkheid om op relatief laagdrempelige wijze een grotere groep bewoners te bereiken dan uitsluitend via de fysieke bewonersbijeenkomst van 29 januari 2026. Omdat een deel van de bewoners vanwege werk in ploegdienst, zorgtaken, beperkte mobiliteit of andere verplichtingen niet aanwezig kon zijn tijdens deze bijeenkomst, werd gezocht naar een aanvullende vorm van participatie die toegankelijker was voor een bredere groep inwoners.

Daarnaast is gekozen voor een combinatie van digitale en schriftelijke dataverzameling. Bewoners konden de poll digitaal invullen, maar hadden ook de mogelijkheid om schriftelijk deel te nemen via De Huiskamer op Heijplaat. Deze combinatie vergrootte de toegankelijkheid van het onderzoek en verkleinde de kans dat bewoners zonder digitale vaardigheden of internettoegang zouden worden uitgesloten.

Het onderzoeksinstrument bestond uit een gestructureerde bewonerspoll waarin respondenten werden gevraagd hun mening te geven over vijf gepresenteerde routevarianten voor buslijn 68. De varianten waren eerder tijdens de bewonersavond gepresenteerd en vormden daarmee het uitgangspunt van het onderzoek.

De poll bevatte twee centrale vragen:

1. Welke routevariant vindt u het meest geschikt voor Heijplaat?
2. Welke routevariant vindt u het minst geschikt voor Heijplaat?

Respondenten konden hierbij kiezen uit vijf vooraf omschreven routevarianten. Iedere variant was voorzien van een korte beschrijving van de belangrijkste kenmerken, voordelen, nadelen en gevolgen voor de busdienstregeling. Hierdoor werd geprobeerd respondenten voldoende context te bieden om een afgewogen keuze te kunnen maken.

Het onderzoeksinstrument had voornamelijk een gesloten karakter. Respondenten konden kiezen uit vooraf vastgestelde antwoordcategorieën. Hierdoor konden de resultaten overzichtelijk worden verwerkt en onderling worden vergeleken. Gesloten vragen zijn binnen kwantitatief onderzoek geschikt wanneer men voorkeuren, meningen of keuzes van grotere groepen systematisch wil inventariseren.

Naast de kwantitatieve gegevens uit de poll zijn ook contextuele gegevens betrokken bij het onderzoek, zoals informatie uit bewonersbijeenkomsten, beleidsdocumenten, nieuwsberichten en openbare communicatie van betrokken organisaties. Deze aanvullende informatie diende vooral ter ondersteuning van de interpretatie van de onderzoeksresultaten.

Binnen dit onderzoek staan verschillende centrale begrippen centraal die richting geven aan de dataverzameling en analyse. Een belangrijk begrip is bereikbaarheid. Hiermee wordt bedoeld de mate waarin bewoners toegang hebben tot voorzieningen en vervoersmogelijkheden binnen redelijke afstand en inspanning. In dit onderzoek speelt met name de bereikbaarheid van bushaltes een belangrijke rol.

Daarnaast staat leefbaarheid centraal. Leefbaarheid verwijst naar de mate waarin bewoners hun woonomgeving als prettig, veilig en bruikbaar ervaren. Aspecten zoals verkeersdrukke, loopafstanden, geluidsoverlast en inrichting van de openbare ruimte spelen hierbij een rol.

Ook burgerparticipatie vormt een belangrijk kernbegrip binnen dit onderzoek. Hiermee wordt bedoeld op de betrokkenheid van bewoners bij besluitvorming over onderwerpen die invloed hebben op hun leefomgeving. Binnen de context van dit onderzoek gaat het specifiek om de wijze waarop bewoners betrokken zijn bij de besluitvorming rondom de nieuwe route van buslijn 68.

Verder speelt het begrip draagvlak een centrale rol. Draagvlak verwijst naar de mate waarin bewoners steun geven aan of zich kunnen vinden in een bepaalde routevariant of beleidskeuze. De bewonerspoll is primair bedoeld om dit draagvlak inzichtelijk te maken.

Tot slot vormt sociale bereikbaarheid een belangrijk begrip binnen het onderzoek. Hiermee wordt bedoeld de mate waarin bewoners, waaronder ouderen en minder mobiele inwoners, daadwerkelijk toegang houden tot maatschappelijke voorzieningen door middel van openbaar vervoer.

De gekozen onderzoeksmethode en het gebruikte onderzoeksinstrument sluiten aan bij de doelstelling van het onderzoek. De bewonerspoll maakte het mogelijk om op gestructureerde wijze inzicht te verkrijgen in bewonersvoorkeuren en ervaren participatie rondom de toekomstige route van buslijn 68 op Heijplaat.

4.4 Ervaringen bij dataverzameling

De gegevens voor dit onderzoek zijn verzameld in een periode waarin binnen Heijplaat veel maatschappelijke discussie bestond over de toekomstige route van buslijn 68. De discussie leefde sterk onder bewoners, mede doordat de mogelijke routewijziging directe gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid van de wijk, de loopafstand naar bushaltes en de leefbaarheid van het dorp.

De dataverzameling vond plaats nadat tijdens de informatiebijeenkomst van 29 januari 2026 vijf routevarianten waren gepresenteerd door de wijkraad Heijplaat. Tijdens deze bijeenkomst bleek dat onder bewoners behoefte bestond aan bredere inspraakmogelijkheden dan uitsluitend het stemmen met stickers tijdens de avond zelf. Een belangrijk aandachtspunt was dat slechts een beperkt deel van de bewoners aanwezig kon zijn. Veel inwoners konden vanwege ploegendiensten, werk, zorgtaken, gezondheidsredenen of andere verplichtingen niet deelnemen aan de bijeenkomst.

Om die reden is gekozen voor aanvullende digitale en schriftelijke dataverzameling in de vorm van een bewonerspoll. Deze combinatie maakte het mogelijk om bewoners gedurende een langere periode alsnog hun mening te laten geven over de verschillende routevarianten.

Tijdens de dataverzameling bleek dat het onderwerp sterk leefde binnen de wijk. Bewoners waren over het algemeen bereid deel te nemen aan de poll en gaven aan het belangrijk te vinden dat hun mening zichtbaar werd meegenomen in de discussie over buslijn 68. Daarbij speelde mee dat veel bewoners het gevoel hadden dat eerdere participatiemomenten onvoldoende invloed hadden op de besluitvorming.

De maatschappelijke gevoeligheid van het onderwerp had echter ook invloed op de dataverzameling. Sommige bewoners benaderden het onderzoek vanuit frustratie of wantrouwen richting de RET, gemeente of andere betrokken organisaties. Met name de indruk dat variant 3 al de voorkeursroute van de RET was voordat het participatieproces volledig was afgerond, leidde bij sommige respondenten tot sterke emoties.

Daarnaast speelde mee dat de discussie over buslijn 68 niet alleen over openbaar vervoer ging, maar ook samenhang met bredere zorgen over leefbaarheid, parkeerdruk, verkeersveiligheid en de positie van Heijplaat binnen Rotterdam. Hierdoor waren reacties van bewoners soms breder georiënteerd dan uitsluitend de routevarianten zelf.

Bij de schriftelijke dataverzameling via De Huiskamer bleek dat vooral oudere bewoners gebruikmaakten van deze mogelijkheid. De digitale poll werd juist vaker gebruikt door bewoners die niet aanwezig konden zijn tijdens de bewonersavond of die op een later moment wilden deelnemen.

Een beperking tijdens de dataverzameling was dat deelname vrijwillig was. Daardoor kan niet worden uitgesloten dat vooral bewoners met sterke meningen over de routewijziging hebben deelgenomen aan het onderzoek. Tegelijkertijd bood de gekozen methode wel de mogelijkheid om een bredere groep bewoners te bereiken dan uitsluitend de aanwezigen tijdens de fysieke bewonersavond.

Ondanks deze beperkingen leverde de dataverzameling voldoende informatie op om inzicht te verkrijgen in de voorkeuren van bewoners en hun ervaringen met de participatie rondom de toekomstige route van buslijn 68.

4.5 Verwerking en preparatie van de gegevens

Na afloop van de dataverzameling zijn de resultaten van de bewonerspoll systematisch verzameld, gecontroleerd en verwerkt ten behoeve van analyse. Omdat het onderzoek voornamelijk gebruikmaakt van gesloten antwoordcategorieën, konden de gegevens relatief overzichtelijk worden ingevoerd en geanalyseerd.

De ingevulde digitale en schriftelijke polls zijn samengevoegd in één databestand. Daarbij is gecontroleerd op volledigheid van de antwoorden en op mogelijke dubbele invoer. Vervolgens zijn de antwoorden gecodeerd zodat de gegevens digitaal verwerkt konden worden met behulp van een computer.

Voor de verwerking van de gegevens is gebruikgemaakt van een eenvoudig codeerschema. Binnen dit schema kreeg iedere routevariant een numerieke code toegewezen. Hierdoor konden de antwoorden systematisch worden geordend en statistisch worden samengevat.

Het codeerschema zag er als volgt uit:

Routevariant	Code
Variant 1 – Volgens het inrichtingsplan	1
Variant 2 – Grote lus buitenom	2
Variant 3 – Via de Droogdokweg	3
Variant 4 – Directeur de Gelderstraat	4
Variant 5 – Doorsteek door het groen	5

Daarnaast werden de antwoorden onderscheiden naar:

- meest geschikte variant;
- minst geschikte variant.

Door middel van deze codering konden de gegevens digitaal worden verwerkt in tabellen, percentages en grafische overzichten. De verwerking richtte zich voornamelijk op frequentieverdelingen en het vergelijken van voorkeuren tussen de verschillende routevarianten. Omdat het onderzoek hoofdzakelijk een beschrijvend karakter heeft, is geen gebruikgemaakt van complexe statistische analysetechnieken. De analyse richtte zich vooral op het inzichtelijk maken van patronen, verschillen in draagvlak en de mate van afwijzing van bepaalde varianten.

Naast de kwantitatieve gegevens uit de poll zijn aanvullende contextuele gegevens verzameld uit beleidsdocumenten, nieuwsberichten, bewonerscommunicatie en openbare informatie van betrokken organisaties. Deze informatie is niet gecodeerd in statistische zin, maar thematisch gebruikt ter ondersteuning van de interpretatie van de onderzoeksresultaten.

Bij de preparatie van de gegevens is rekening gehouden met de anonimiteit van respondenten. Er zijn geen persoonsgegevens verzameld die herleidbaar zijn tot individuele bewoners. De verwerking van de gegevens vond uitsluitend plaats op geaggregeerd niveau.

De gekozen wijze van gegevensverwerking sluit aan bij het beschrijvende en praktijkgerichte karakter van het onderzoek. Door middel van het codeerschema konden de resultaten op overzichtelijke wijze worden geanalyseerd en gepresenteerd.

5. Resultaten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. De uitkomsten worden weergegeven aan de hand van de centrale onderzoeksvraag en de bijbehorende deelvragen zoals geformuleerd in hoofdstuk 3. De resultaten zijn gebaseerd op de bewonerspoll over de toekomstige route van buslijn 68 op Heijplaat.

De resultaten worden beschreven in dezelfde volgorde als de onderzoeksvragen. Waar relevant wordt gebruikgemaakt van tabellen, grafieken en figuren om de onderzoeksgegevens overzichtelijk weer te geven.

5.2 Deelvraag 1

Welke routevariant van buslijn 68 heeft volgens bewoners van Heijplaat het meeste draagvlak?

Om inzicht te krijgen in het draagvlak onder bewoners is gevraagd welke routevariant volgens hen het beste past bij Heijplaat.

Uit de resultaten blijkt dat variant 1, de route volgens het oorspronkelijke inrichtingsplan, duidelijk de meeste steun ontvangt van bewoners.

Tabel 5.1

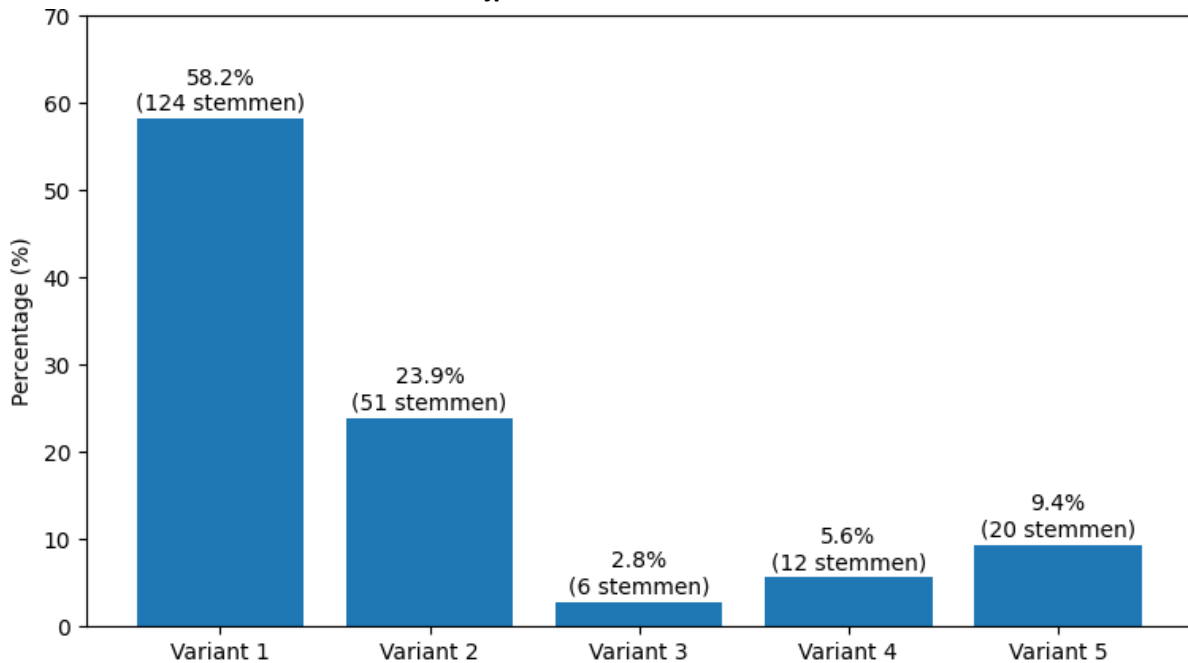
Voorkeursvariant van bewoners van Heijplaat

Routevariant	Digitaal	Schriftelijk	Totaal	Percentage respondenten
Variant 1 – Volgens het inrichtingsplan	120	4	124	58%
Variant 2 – Grote lus buitenom	50	1	51	24%
Variant 3 – Via de Droogdokweg	6	0	6	3%
Variant 4 – Directeur de Gelderstraat	12	0	12	6%
Variant 5 – Doorsteek door het groen	20	0	20	9%

Uit de resultaten blijkt dat meer dan de helft van de respondenten kiest voor variant 1. Variant 3 ontvangt juist nauwelijks steun als voorkeursvariant.

Figuur 5.1

Voorkeursvariant van bewoners van Heijplaat



Figuur 5.1 toont de verdeling van bewonersvoorkeuren voor de verschillende routevarianten van buslijn 68.

5.3 Deelvraag 2

Welke routevariant van buslijn 68 wordt door bewoners als minst geschikt beschouwd?

Om inzicht te krijgen in de mate van afwijzing van de verschillende routevarianten is respondenten gevraagd welke variant zij het minst geschikt vinden voor Heijplaat.

Uit de resultaten blijkt dat variant 3, de route via de Droogdokweg, door een meerderheid van de respondenten als minst geschikte optie wordt beschouwd.

Tabel 5.2

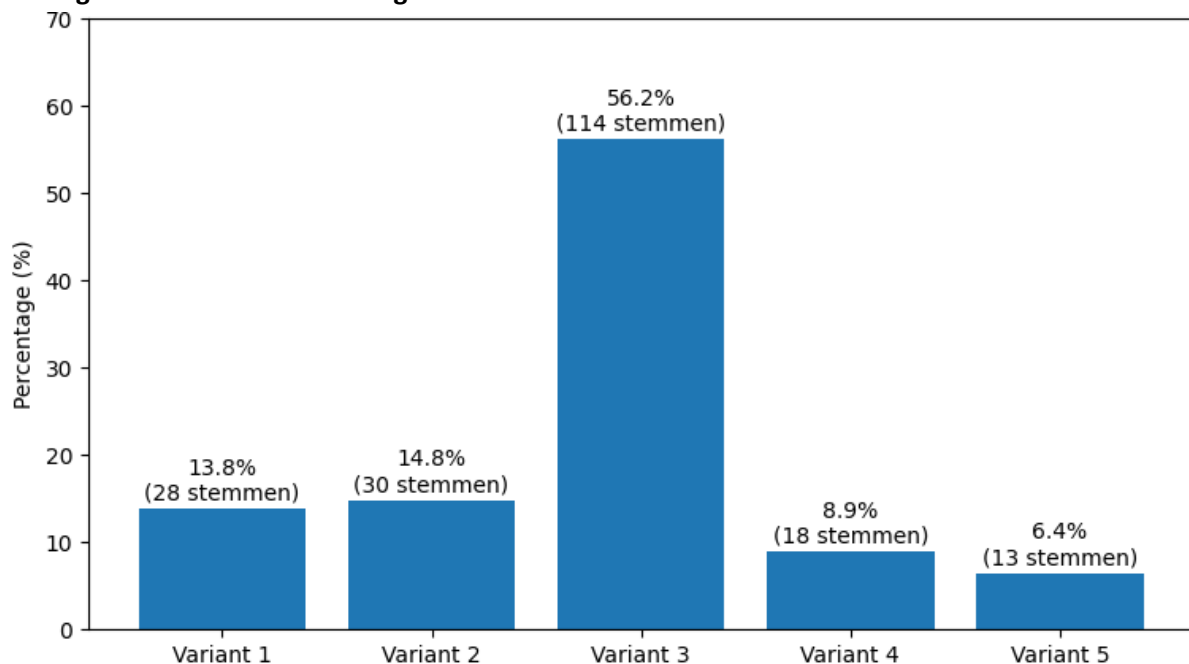
Minst geschikte routevariant volgens bewoners

Routevariant	Digitaal	Schriftelijk	Totaal	Percentage respondenten
Variant 1 – Volgens het inrichtingsplan	28	0	28	14%
Variant 2 – Grote lus buitenom	30	0	30	15%
Variant 3 – Via de Droogdokweg	110	4	114	56%
Variant 4 – Directeur de Gelderstraat	17	1	18	9%
Variant 5 – Doorsteek door het groen	13	0	13	6%

De resultaten laten zien dat meer dan de helft van de respondenten variant 3 afwijst als toekomstige route voor buslijn 68.

Figuur 5.2

Minst geschikte routevariant volgens bewoners



Figuur 5.2 geeft weer welke routevarianten door bewoners als minst geschikt worden beschouwd.

5.4 Deelvraag 3

Welke argumenten en overwegingen spelen voor bewoners een rol bij de beoordeling van de verschillende routevarianten?

Bij de beoordeling van de routevarianten blijken meerdere factoren een belangrijke rol te spelen. Op basis van de reacties van bewoners, de informatie uit de bewonersavond en de toelichtingen bij de varianten komen met name bereikbaarheid, loopafstand naar bushaltes en leefbaarheid naar voren als belangrijke overwegingen.

Bewoners die variant 1 ondersteunen geven vooral aan waarde te hechten aan een centrale ligging van bushaltes binnen het dorp. Daarbij wordt het behoud van bereikbaarheid voor ouderen, minder mobiele bewoners en inwoners zonder auto regelmatig genoemd.

Bij variant 3 spelen juist negatieve argumenten een belangrijke rol. Bewoners noemen onder andere:

- grotere loopafstanden naar bushaltes;
- verlies van directe busverbinding door het dorp;
- verminderde bereikbaarheid voor ouderen;
- zorgen over sociale veiligheid langs de Droogdokweg;
- het gevoel dat de route vooral gericht is op de campus in plaats van op bewoners.

Daarnaast spelen leefbaarheidsaspecten een rol bij andere varianten, zoals verkeersveiligheid, groenvoorzieningen, parkeerdruk en busverkeer door smalle woonstraten.

Tabel 5.3

Belangrijkste overwegingen van bewoners bij beoordeling routevarianten

Thema	Genoemde overwegingen
Bereikbaarheid	Korte loopafstand naar bushalte
Leefbaarheid	Minder verkeersdrukke en trillingen
Toegankelijkheid	Bereikbaar voor ouderen en minder mobiele bewoners
Verkeersveiligheid	Veiligheid in woonstraten
Openbare ruimte	Behoud van groen en parkeerplaatsen
Sociale belangen	Bus voor bewoners in plaats van alleen campusvervoer

Uit de resultaten blijkt dat bewoners niet uitsluitend kijken naar reistijd of efficiëntie, maar vooral naar de dagelijkse bruikbaarheid van het openbaar vervoer binnen de wijk.

5.5 Deelvraag 4

Hoe ervaren bewoners van Heijplaat de communicatie en participatie rondom de besluitvorming over buslijn 68?

Uit het onderzoek blijkt dat onder een deel van de bewoners onvrede bestaat over de wijze waarop participatie en communicatie rondom buslijn 68 zijn verlopen.

Tijdens de bewonersavond van 29 januari 2026 waren de RET en het Havenbedrijf niet aanwezig. Verschillende bewoners gaven aan dit als een gemis te ervaren, omdat juist deze partijen een belangrijke rol spelen in de uiteindelijke besluitvorming.

Daarnaast leeft bij bewoners het gevoel dat belangrijke keuzes al grotendeels vastlagen voordat participatie plaatsvond. Dit gevoel werd versterkt toen variant 3 later als voorkeursroute terugkeerde in het concept vervoersplan 2027 van de RET.

Veel bewoners ervaren de participatie daarom als beperkt invloedrijk. Tegelijkertijd blijkt uit de deelname aan de bewonerspoll dat bewoners wel degelijk bereid zijn actief mee te denken wanneer hiervoor laagdrempelige mogelijkheden worden aangeboden.

Tabel 5.4

Ervaringen van bewoners met participatie en communicatie

Onderwerp	Ervaringen van bewoners
Informatievoorziening	Wordt als beperkt ervaren
Inspraakmogelijkheden	Onvoldoende zichtbaar
Invloed bewoners	Gevoel van beperkte invloed
Aanwezigheid organisaties	RET en Havenbedrijf afwezig tijdens bewonersavond
Vertrouwen besluitvorming	Wantrouwen bij deel van bewoners
Digitale participatie	Wordt als toegankelijk ervaren

De resultaten laten zien dat participatie niet alleen draait om inspraakmomenten, maar ook om het vertrouwen dat bewoners hebben in de manier waarop hun inbreng wordt meegenomen.

5.6 Deelvraag 5

Welke betekenis heeft buslijn 68 voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Heijplaat?

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat buslijn 68 door bewoners wordt gezien als een essentiële voorziening binnen de wijk. Omdat Heijplaat slechts één directe busverbinding heeft, wordt de bus beschouwd als belangrijk voor dagelijkse mobiliteit en toegang tot voorzieningen buiten de wijk.

Bewoners noemen onder andere het belang van de busverbinding voor:

- woon-werkverkeer;
- onderwijs;
- ziekenhuisbezoek;
- bereikbaarheid van metroverbindingen;
- sociale contacten;
- zelfstandige mobiliteit van ouderen.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat bewoners de aanwezigheid van bushaltes binnen het dorp koppelen aan leefbaarheid en sociale toegankelijkheid van de wijk.

Vooraf de mogelijke toename van loopafstanden richting de Droogdokweg wordt door bewoners ervaren als een verslechtering van de dagelijkse bereikbaarheid.

Tabel 5.5

Betekenis van buslijn 68 volgens bewoners

Functie van buslijn 68	Betekenis voor bewoners
Bereikbaarheid voorzieningen	Toegang tot werk, school en zorg
Sociale mobiliteit	Contact met familie en sociale activiteiten
Zelfstandigheid ouderen	Zelfstandig kunnen reizen
Verbinding met Rotterdam	Enige directe busverbinding van de wijk
Leefbaarheid	Bereikbare en toegankelijke woonomgeving

De resultaten tonen aan dat bewoners buslijn 68 niet uitsluitend zien als vervoersvoorziening, maar ook als onderdeel van de leefbaarheid en sociale toegankelijkheid van Heijplaat.

5.7 Deelvraag 6

In welke mate sluit de voorgestelde voorkeursroute van de RET aan bij de wensen van bewoners?

Uit de resultaten van de bewonerspoll blijkt dat de voorkeursroute van de RET, variant 3 via de Droogdokweg, beperkt aansluit bij de wensen van bewoners van Heijplaat.

Variante 3 ontvangt slechts een zeer klein percentage stemmen als meest geschikte routevariant. Tegelijkertijd wordt deze variant door meer dan de helft van de respondenten aangewezen als minst geschikte optie.

Tabel 5.6

Draagvlak voor variant 3 (voorkeursroute RET)

Onderdeel	Resultaat
Meest geschikte variant	3%
Minst geschikte variant	56%

De resultaten laten zien dat er een duidelijke discrepantie bestaat tussen de voorkeur van de RET en de voorkeuren van bewoners.

Bewoners geven in hun reacties vooral aan bezorgd te zijn over:

- grotere loopafstanden;
- verlies van bushaltes in het dorp;
- verminderde bereikbaarheid voor ouderen;
- de nadruk op campusvervoer boven bewonersbelangen.

De onderzoeksresultaten tonen daarmee aan dat de voorgestelde voorkeursroute van de RET slechts in beperkte mate aansluit bij de wensen van bewoners van Heijplaat.

5.8 Deelvraag 7

Welke rol kan digitale participatie spelen bij toekomstige besluitvorming binnen de wijk Heijplaat?

Uit het onderzoek blijkt dat digitale participatie een belangrijke aanvullende rol kan spelen binnen toekomstige besluitvormingstrajecten in Heijplaat.

De bewonerspoll is mede opgezet omdat een fysieke bewonersavond slechts een beperkt deel van de wijk bereikte. Door de mogelijkheid van digitale deelname konden ook bewoners deelnemen die vanwege werk, ploegendiensten, zorgtaken of beperkte mobiliteit niet aanwezig konden zijn tijdens de informatiebijeenkomst.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat bewoners behoefte hebben aan laagdrempelige en toegankelijke vormen van participatie waarbij zij op een eigen moment kunnen reageren.

Tabel 5.7

Mogelijke meerwaarde van digitale participatie

Aspect	Waargenomen meerwaarde
Toegankelijkheid	Meer bewoners kunnen deelnemen
Flexibiliteit	Deelname onafhankelijk van tijdstip
Bereik	Ook deelname van niet-aanwezige bewoners
Betrokkenheid	Vergroting van inspraakmogelijkheden
Aanvulling fysieke bijeenkomsten	Breder beeld van bewonersvoorkeuren

De resultaten suggereren dat digitale participatie kan bijdragen aan bredere betrokkenheid van bewoners bij toekomstige besluitvorming binnen de wijk.

5.9 Samenvattende resultaatbeschrijving

De resultaten van het onderzoek laten zien dat bewoners van Heijplaat een duidelijke voorkeur hebben voor behoud van een busroute door het dorp zelf. Variant 1, de route volgens het oorspronkelijke inrichtingsplan, ontvangt veruit het meeste draagvlak onder respondenten. Variant 3, de route via de Droogdokweg die door de RET als voorkeursvariant is opgenomen in het concept vervoersplan 2027, wordt daarentegen door een meerderheid van de bewoners als minst geschikte optie beschouwd.

Uit de resultaten blijkt dat bewoners grote waarde hechten aan bereikbaarheid binnen de wijk, korte loopafstanden naar bushaltes en toegankelijk openbaar vervoer voor ouderen en minder mobiele bewoners. Daarnaast spelen leefbaarheidsaspecten zoals verkeersveiligheid, behoud van groenvoorzieningen, parkeerdruk en de inrichting van woonstraten een belangrijke rol bij de beoordeling van de routevarianten.

Verder komt uit het onderzoek naar voren dat een deel van de bewoners kritisch is over de wijze waarop participatie en communicatie rondom de besluitvorming zijn verlopen. Verschillende respondenten ervaren dat bewoners onvoldoende invloed hebben gehad op de uiteindelijke planvorming. Daarbij speelt mee dat de voorkeursvariant van de RET al vroeg in het proces zichtbaar aanwezig leek binnen de besluitvorming.

De resultaten laten tevens zien dat digitale participatie een waardevolle aanvulling kan vormen op fysieke bewonersbijeenkomsten. Door de combinatie van digitale en schriftelijke deelname konden meer bewoners worden bereikt dan uitsluitend via de informatieavond van 29 januari 2026. Met name bewoners die vanwege werk, zorgtaken of beperkte mobiliteit niet aanwezig konden zijn tijdens fysieke bijeenkomsten kregen hierdoor alsnog de mogelijkheid hun mening kenbaar te maken.

Op basis van de onderzoeksresultaten ontstaat het beeld dat de discussie rondom buslijn 68 niet uitsluitend draait om openbaar vervoer, maar ook raakt aan bredere thema's zoals leefbaarheid, sociale bereikbaarheid, vertrouwen in besluitvorming en de positie van bewoners binnen participatieprocessen. De resultaten vormen daarmee de basis voor de verdere analyse, conclusies en aanbevelingen in de volgende hoofdstukken.

6. Conclusie en discussie

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de conclusies van het onderzoek gepresenteerd en worden de onderzoeksresultaten bediscussieerd in relatie tot de onderzoeksvraag, de doelstelling van het onderzoek en de inhoudelijke oriëntatie uit hoofdstuk 2. Daarbij wordt ingegaan op de betekenis van de resultaten binnen het bredere debat over openbaar vervoer, bereikbaarheid en burgerparticipatie.

De centrale onderzoeksvraag van dit onderzoek luidde:

In hoeverre sluiten de voorgestelde routevarianten van buslijn 68 aan bij de wensen en belangen van bewoners van Heijplaat en hoe ervaren bewoners de participatie rondom deze besluitvorming?

6.2 Conclusie

Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat de voorgestelde voorkeursroute van de RET slechts in beperkte mate aansluit bij de wensen en belangen van bewoners van Heijplaat.

Uit de bewonerspoll blijkt duidelijk dat variant 1, waarbij de bus door het dorp blijft rijden volgens het oorspronkelijke inrichtingsplan, het grootste draagvlak heeft onder bewoners. Variant 3, de route via de Droogdokweg die door de RET als voorkeursvariant is opgenomen in het concept vervoersplan 2027, wordt daarentegen door een meerderheid van de respondenten als minst geschikte variant beschouwd.

De resultaten laten zien dat bewoners sterk hechten aan een busverbinding die centraal door het dorp blijft rijden. Daarbij spelen bereikbaarheid, korte loopafstanden en toegankelijkheid voor ouderen en minder mobiele bewoners een belangrijke rol. Bewoners beoordelen de routevarianten dus niet uitsluitend vanuit vervoerstechnische efficiëntie, maar vooral vanuit de dagelijkse bruikbaarheid van openbaar vervoer binnen hun woonomgeving.

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat veel bewoners kritisch zijn over de wijze waarop participatie rondom de besluitvorming heeft plaatsgevonden. Een deel van de respondenten ervaart dat belangrijke keuzes grotendeels al vastlagen voordat bewoners daadwerkelijk invloed konden uitoefenen. Het feit dat variant 3 later als voorkeursroute terugkeerde in het concept vervoersplan heeft dit gevoel versterkt.

Verder laat het onderzoek zien dat digitale participatie een belangrijke aanvullende rol kan spelen binnen lokale besluitvorming. Door de combinatie van digitale en schriftelijke deelname konden meer bewoners worden bereikt dan uitsluitend via de fysieke bewonersavond. Hierdoor ontstond een breder beeld van bewonersvoorkeuren binnen de wijk.

De resultaten maken duidelijk dat de discussie rondom buslijn 68 niet alleen gaat over een wijziging van een busroute, maar ook raakt aan bredere thema's zoals leefbaarheid, sociale bereikbaarheid, vertrouwen in overheid en de kwaliteit van burgerparticipatie.

6.3 Discussie van de onderzoeksresultaten

Bereikbaarheid en sociale toegankelijkheid

De resultaten sluiten in belangrijke mate aan bij de literatuur die in hoofdstuk 2 is besproken over sociale bereikbaarheid en openbaar vervoer als publieke basisvoorziening.

In de inhoudelijke oriëntatie werd beschreven dat openbaar vervoer voor veel inwoners meer betekent dan alleen vervoer van A naar B. Onderzoek van onder andere het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat zien dat bereikbaarheid sterk samenhangt met maatschappelijke deelname, zelfstandigheid en toegang tot voorzieningen.

De uitkomsten van dit onderzoek bevestigen deze inzichten. Bewoners van Heijplaat beoordelen de routevarianten vooral vanuit de vraag in hoeverre het openbaar vervoer toegankelijk blijft voor dagelijkse activiteiten zoals werk, onderwijs, zorg en sociale contacten. Vooral ouderen en minder mobiele bewoners worden door respondenten regelmatig genoemd als groepen die afhankelijk zijn van korte loopafstanden naar bushaltes.

Daarmee sluiten de onderzoeksresultaten aan bij bestaande inzichten over sociale bereikbaarheid. De resultaten wijzen erop dat bewoners bereikbaarheid niet uitsluitend beoordelen op reistijd of frequentie, maar juist op praktische toegankelijkheid binnen de wijk zelf.

Spanningsveld tussen efficiëntie en bewonersbelangen

Uit de resultaten komt een duidelijk spanningsveld naar voren tussen vervoersefficiëntie enerzijds en lokale bereikbaarheid anderzijds.

De RET en MRDH benadrukken in hun plannen vooral de noodzaak van efficiënter vervoer richting de RDM Campus en het STC. Deze benadering sluit aan bij bredere ontwikkelingen binnen het openbaarvervoerbeleid waarbij vervoersstromen, doorstroming en reizigersaantallen centraal staan.

Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat bewoners andere prioriteiten stellen. Voor bewoners staat de bereikbaarheid van het dorp centraal en niet uitsluitend de efficiëntie van regionale vervoersverbindingen.

Deze uitkomst sluit aan bij eerdere onderzoeken van onder andere de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), waarin wordt gewaarschuwd dat sterke nadruk op efficiëntie kan leiden tot bereikbaarheidsongelijkheid voor bepaalde groepen inwoners.

Binnen Heijplaat wordt dit spanningsveld concreet zichtbaar doordat bewoners het gevoel hebben dat de belangen van studenten en campusvervoer zwaarder wegen dan de dagelijkse mobiliteitsbehoeften van bewoners zelf.

Participatie en vertrouwen in besluitvorming

Ook de resultaten rondom burgerparticipatie sluiten grotendeels aan bij de literatuur uit hoofdstuk 2.

In de inhoudelijke oriëntatie werd beschreven dat participatieprocessen alleen effectief zijn wanneer bewoners daadwerkelijk invloed ervaren op besluitvorming. Wanneer inwoners het gevoel krijgen dat belangrijke keuzes vooraf al zijn gemaakt, kan dit leiden tot wantrouwen richting overheid en uitvoerende organisaties.

De onderzoeksresultaten bevestigen dit beeld. Veel bewoners ervaren dat hun invloed op de besluitvorming beperkt is geweest. De afwezigheid van de RET en het Havenbedrijf tijdens de bewonersavond van 29 januari 2026 speelde hierbij eveneens een rol. Het gevoel dat variant 3 al vroeg als voorkeursvariant aanwezig was binnen de besluitvorming heeft het wantrouwen onder een deel van de bewoners versterkt.

Deze bevindingen sluiten aan bij bestuurskundige literatuur over zogenaamde symbolische participatie of schijnparticipatie, waarbij bewoners formeel mogen reageren maar beperkte invloed ervaren op de uiteindelijke besluitvorming.

Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat bewoners wel degelijk bereid zijn actief deel te nemen aan participatie wanneer zij daarvoor laagdrempelige mogelijkheden krijgen aangeboden.

Digitale participatie

De onderzoeksresultaten ondersteunen eveneens inzichten uit de literatuur over digitale participatie.

Uit het onderzoek blijkt dat de combinatie van digitale en schriftelijke participatie meer bewoners heeft bereikt dan uitsluitend een fysieke bewonersavond. Vooral bewoners met ploegendiensten, zorgtaken of beperkte mobiliteit konden hierdoor alsnog deelnemen aan het onderzoek.

Deze bevinding sluit aan bij onderzoek van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB), waarin wordt gesteld dat traditionele inspraakavonden vaak slechts een beperkt deel van de bevolking bereiken.

Tegelijkertijd blijkt uit dit onderzoek ook dat digitale participatie vooral effectief is als aanvulling op fysieke participatievormen en niet als volledige vervanging daarvan.

Reflectie op het onderzoek

Hoewel het onderzoek waardevolle inzichten oplevert, kent het ook beperkingen.

De bewonerspoll is uitgevoerd op basis van vrijwillige deelname. Hierdoor is sprake van een niet-aselecte steekproef. Dat betekent dat niet iedere inwoner van Heijplaat dezelfde kans had om deel te nemen aan het onderzoek. Mogelijk hebben vooral bewoners met sterke meningen deelgenomen aan de poll.

Daarnaast richt het onderzoek zich uitsluitend op bewonersperspectieven. Technische, financiële en operationele afwegingen van de RET, MRDH, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf zijn slechts beperkt meegenomen.

Desondanks biedt het onderzoek een breder inzicht in bewonersvoorkeuren dan uitsluitend de fysieke bewonersavond van 29 januari 2026. Juist doordat zowel digitale als schriftelijke deelname mogelijk was, konden meer bewoners hun mening kenbaar maken.

6.4 Slotbeschouwing

De casus rondom buslijn 68 laat zien hoe infrastructurele besluiten in de praktijk kunnen uitgroeien tot bredere maatschappelijke discussies over bereikbaarheid, leefbaarheid en vertrouwen in overheid.

De resultaten van dit onderzoek maken duidelijk dat bewoners niet alleen betrokken willen worden bij besluitvorming, maar ook willen ervaren dat hun inbreng daadwerkelijk invloed heeft op de uiteindelijke keuzes.

Daarnaast toont het onderzoek aan dat openbaar vervoer binnen een wijk als Heijplaat niet uitsluitend een vervoersvraagstuk is, maar ook een sociale voorziening die sterk verbonden is met leefbaarheid, toegankelijkheid en maatschappelijke participatie.

Daarmee onderstreept dit onderzoek het belang van zorgvuldige en transparante participatieprocessen bij toekomstige infrastructurele veranderingen binnen stedelijke woongebieden.

7. Evaluatie, (beleids)aanbevelingen en suggesties voor verder onderzoek

7.1 Evaluatie

7.1.1 Evaluatie van het onderzoeksproduct

Het onderzoeksproduct heeft als doel inzicht te geven in de voorkeuren, ervaringen en opvattingen van bewoners van Heijplaat met betrekking tot de toekomstige route van buslijn 68 en de wijze waarop bewonersparticipatie rondom deze besluitvorming wordt ervaren. Vanuit theoretisch, methodisch en maatschappelijk perspectief kan worden gesteld dat het onderzoek waardevolle inzichten heeft opgeleverd in een actuele lokale discussie over bereikbaarheid, leefbaarheid en burgerparticipatie.

Vanuit theoretisch perspectief sluit het onderzoek aan bij bestaande literatuur over sociale bereikbaarheid, openbaar vervoer en participatieprocessen. De resultaten bevestigen inzichten uit eerder onderzoek waaruit blijkt dat bewoners openbaar vervoer niet uitsluitend beoordelen op efficiëntie of reistijd, maar vooral op toegankelijkheid, leefbaarheid en praktische bruikbaarheid in het dagelijks leven. Daarnaast laat het onderzoek zien dat ervaren invloed binnen participatieprocessen een belangrijke rol speelt in het vertrouwen van bewoners in overheid en vervoersorganisaties.

Methodisch gezien heeft het onderzoek een bruikbaar overzicht opgeleverd van het draagvlak onder bewoners voor de verschillende routevarianten van buslijn 68. Door gebruik te maken van zowel digitale als schriftelijke deelname kon een bredere groep bewoners worden bereikt dan uitsluitend de aanwezigen tijdens de bewonersavond van 29 januari 2026. Hierdoor biedt het onderzoek een uitgebreider beeld van bewonersvoorkeuren binnen de wijk.

Tegelijkertijd kent het onderzoeksproduct ook beperkingen. De bewonerspoll is uitgevoerd op basis van vrijwillige deelname en betreft daardoor een niet-aselecte steekproef. Dit betekent dat de resultaten niet volledig representatief zijn voor alle inwoners van Heijplaat. Mogelijk hebben vooral bewoners met sterke meningen deelgenomen aan het onderzoek. Daarnaast richt het onderzoek zich voornamelijk op bewonersperspectieven en minder op de technische, financiële of operationele afwegingen van organisaties zoals de RET, MRDH, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf.

Ondanks deze beperkingen heeft het onderzoek maatschappelijke relevantie. De resultaten geven inzicht in de wijze waarop bewoners infrastructurele veranderingen ervaren en maken zichtbaar welke zorgen, verwachtingen en belangen binnen de wijk leven. Daarmee kan het onderzoek bijdragen aan beter begrip van bewonersperspectieven binnen toekomstige besluitvorming over openbaar vervoer en leefomgeving.

Daarnaast heeft het onderzoek ook praktische waarde voor betrokken organisaties en beleidsmakers. De resultaten laten zien welke aspecten voor bewoners zwaar wegen bij mobiliteitsvraagstukken, zoals loopafstanden, toegankelijkheid voor ouderen en vertrouwen in participatieprocessen. Hierdoor kan het onderzoek bijdragen aan zorgvuldiger en inclusiever beleid rondom openbaar vervoer en wijkontwikkeling.

7.1.2 Evaluatie van het onderzoeksproces

Het onderzoeksproces verliep over het algemeen gestructureerd en leverde veel leerervaringen op met betrekking tot praktijkgericht onderzoek, participatievraagstukken en dataverzameling binnen een maatschappelijke context.

Een belangrijke leerervaring was het belang van duidelijke afbakening van de onderzoeksvraag en onderzoeksdoelen. In de beginfase van het onderzoek bleek dat het onderwerp breed was en verschillende thema's omvatte, zoals openbaar vervoer, leefbaarheid, burgerparticipatie en vertrouwen in overheid. Tijdens het onderzoeksproces is daarom scherper afgebakend dat het onderzoek zich primair richt op bewonersvoorkeuren en ervaren participatie rondom buslijn 68.

Ook werd tijdens het onderzoek duidelijk hoe belangrijk toegankelijkheid is bij participatie en dataverzameling. De combinatie van digitale en schriftelijke deelname bleek waardevol om een bredere groep bewoners te bereiken. Vooral bewoners die niet aanwezig konden zijn tijdens de fysieke bewonersavond kregen hierdoor alsnog de mogelijkheid om deel te nemen aan het onderzoek.

Tijdens het onderzoeksproces deden zich echter ook methodische beperkingen voor. Een belangrijk aandachtspunt was de representativiteit van de steekproef. Omdat deelname vrijwillig was, kon niet worden gegarandeerd dat de resultaten volledig representatief zijn voor de gehele wijkbevolking. Deze beperking kon niet volledig worden hersteld, omdat het praktisch niet haalbaar was om een volledig aselechte steekproef onder alle inwoners van Heijplaat uit te voeren.

Daarnaast speelde mee dat het onderzoek plaatsvond binnen een maatschappelijk gevoelig onderwerp waarbij emoties en frustraties onder bewoners aanwezig waren. Sommige respondenten benaderden het onderzoek vanuit wantrouwen richting betrokken organisaties. Hierdoor was het soms lastig om reacties strikt te beperken tot de onderzoeksvragen en routevarianten.

Ook waren er praktische en organisatorische uitdagingen tijdens het verzamelen van informatie. Informatie over de verschillende routevarianten en besluitvorming was verspreid over meerdere bronnen, waaronder bewonerscommunicatie, nieuwsberichten, beleidsstukken en openbare documenten. Hierdoor kostte het extra tijd om informatie te verzamelen, te vergelijken en systematisch te verwerken.

Een ander aandachtspunt binnen het onderzoeksproces was dat niet alle betrokken organisaties actief deelnamen aan bewonerscommunicatie of bijeenkomsten. Hierdoor bleef sommige informatie beperkt beschikbaar en moest deels gewerkt worden met openbare communicatie en bewonerservaringen.

Bij de verwerking en analyse van de gegevens vormde vooral het samenvoegen van digitale en schriftelijke polls een aandachtspunt. Om fouten te voorkomen zijn de gegevens handmatig gecontroleerd op volledigheid en dubbele invoer. Eventuele onduidelijkheden in antwoorden zijn daarbij zoveel mogelijk gecorrigeerd of buiten beschouwing gelaten.

In relationele sfeer verliep het onderzoek overwegend positief. Bewoners waren over het algemeen bereid hun ervaringen en meningen te delen. Wel bleek dat het onderwerp gevoelig lag en dat sommige gesprekken gekenmerkt werden door frustratie over de besluitvorming rondom buslijn 68. Hierdoor was het belangrijk om tijdens het onderzoek neutraal te blijven en bewoners het gevoel te geven dat hun mening serieus werd genomen.

Terugkijkend kan worden geconcludeerd dat het onderzoeksproces ondanks beperkingen succesvol heeft geleid tot een bruikbaar onderzoeksproduct. Het onderzoek heeft niet alleen inzicht gegeven in bewonersvoorkeuren, maar ook in de complexiteit van participatie en besluitvorming rondom lokale mobiliteitsvraagstukken.

7.2 (Beleids)aanbevelingen

Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen verschillende aanbevelingen worden gedaan aan de RET, gemeente Rotterdam, MRDH, het Havenbedrijf en andere betrokken organisaties. De aanbevelingen zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van Heijplaat, het versterken van bewonersparticipatie en het vergroten van draagvlak rondom toekomstige besluitvorming.

Behoud een busroute door het dorp

Uit het onderzoek blijkt dat een ruime meerderheid van de bewoners voorkeur heeft voor een route waarbij buslijn 68 door het dorp zelf blijft rijden. Bewoners hechten veel waarde aan korte loopafstanden naar bushaltes en een centrale ligging van het openbaar vervoer binnen de wijk.

Daarom wordt aanbevolen om bij de definitieve besluitvorming nadrukkelijk te onderzoeken of een routevariant mogelijk is waarbij bushaltes binnen het dorp behouden blijven. Hierbij dient bijzondere aandacht uit te gaan naar de bereikbaarheid voor ouderen, minder mobiele bewoners en inwoners zonder auto.

Voer aanvullend onderzoek uit naar sociale bereikbaarheid

De discussie rondom buslijn 68 laat zien dat bereikbaarheid niet uitsluitend draait om reistijd of vervoersefficiëntie, maar ook om sociale toegankelijkheid en dagelijkse bruikbaarheid van openbaar vervoer.

Daarom wordt aanbevolen om aanvullend onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van langere loopafstanden voor specifieke groepen bewoners, zoals ouderen, mensen met een beperking en bewoners die afhankelijk zijn van openbaar vervoer voor werk, zorg of onderwijs.

Hierbij kan gebruik worden gemaakt van loopafstandenanalyses, mobiliteitsonderzoek en wijkgerichte bereikbaarheidsstudies.

Versterk bewonersparticipatie in een vroeg stadium

Uit het onderzoek blijkt dat een deel van de bewoners het gevoel heeft dat belangrijke keuzes al grotendeels vastlagen voordat participatie plaatsvond. Dit heeft geleid tot wantrouwen richting de besluitvorming.

Daarom wordt aanbevolen om bewoners in toekomstige trajecten eerder en actiever te betrekken bij planvorming. Participatie dient niet alleen plaats te vinden nadat varianten grotendeels zijn uitgewerkt, maar juist tijdens de eerste verkenningsfase van plannen.

Daarnaast is het belangrijk dat organisaties duidelijk communiceren:

- welke keuzes nog openstaan;
- hoe bewonersinput wordt verwerkt;
- welke argumenten uiteindelijk doorslaggevend zijn geweest.

Hierdoor kan het vertrouwen in participatieprocessen worden vergroot.

Combineer fysieke en digitale participatie

Het onderzoek laat zien dat digitale participatie een waardevolle aanvulling vormt op traditionele bewonersbijeenkomsten. Door digitale deelname konden ook bewoners deelnemen die vanwege werk, zorgtaken of beperkte mobiliteit niet aanwezig konden zijn tijdens de bewonersavond.

Daarom wordt aanbevolen om toekomstige participatietrajecten hybride vorm te geven, waarbij fysieke bijeenkomsten worden gecombineerd met digitale inspraakmogelijkheden.

Hierdoor kan:

- een grotere groep bewoners worden bereikt;
- participatie toegankelijker worden gemaakt;
- een representatiever beeld van bewonersvoorkeuren ontstaan.

Vergroot transparantie binnen besluitvorming

De resultaten tonen aan dat onder bewoners behoefte bestaat aan meer openheid over de rol van betrokken organisaties en de wijze waarop besluiten tot stand komen.

Daarom wordt aanbevolen dat betrokken partijen, zoals de RET, gemeente Rotterdam en MRDH, transparanter communiceren over:

- beleidsafwegingen;
- technische beperkingen;
- financiële keuzes;
- invloed van externe partijen;
- onderbouwing van voorkeursvarianten.

Heldere communicatie kan bijdragen aan meer begrip en draagvlak binnen de wijk.

Besteed meer aandacht aan leefbaarheid binnen mobiliteitsbeleid

Uit het onderzoek blijkt dat bewoners routevarianten niet alleen beoordelen op vervoerskundige efficiëntie, maar ook op effecten voor leefbaarheid, verkeersveiligheid, groenvoorzieningen en woonkwaliteit.

Daarom wordt aanbevolen om leefbaarheidsaspecten nadrukkelijker mee te nemen binnen toekomstige mobiliteitsbesluiten. Bij infrastructurele aanpassingen dient niet alleen gekeken te worden naar vervoersstromen, maar ook naar de sociale en ruimtelijke gevolgen voor bewoners.

7.3 Suggesties voor verder onderzoek

Hoewel dit onderzoek waardevolle inzichten heeft opgeleverd in bewonersvoorkeuren en participatie rondom buslijn 68, roept het onderzoek ook nieuwe vragen op die aanleiding geven voor vervolgonderzoek.

Onderzoek naar feitelijke vervoersstromen binnen Heijplaat

Binnen dit onderzoek stond het bewonersperspectief centraal. Er is echter beperkt inzicht verkregen in de feitelijke verhouding tussen bewonersvervoer en campusgericht vervoer binnen buslijn 68.

Vervolgonderzoek zou zich kunnen richten op:

- reizigersstromen;
- instap- en uitstaplocaties;
- gebruiksmomenten van de buslijn;
- verschillen tussen bewoners, studenten en werknemers.

Hierdoor kan beter worden vastgesteld welke vervoersfunctie buslijn 68 daadwerkelijk vervult.

Onderzoek naar mobiliteitsbehoeften van specifieke doelgroepen

Uit het onderzoek blijkt dat ouderen en minder mobiele bewoners mogelijk extra gevolgen ervaren van langere loopafstanden naar bushaltes.

Aanbevolen wordt om verdiepend onderzoek uit te voeren naar de mobiliteitsbehoeften van:

- ouderen;
- bewoners met een beperking;
- gezinnen zonder auto;
- jongeren;
- zorgafhankelijke bewoners.

Een dergelijk onderzoek kan bijdragen aan inclusiever mobiliteitsbeleid.

Vergelijkend onderzoek naar participatie bij infrastructurele projecten

De casus rondom buslijn 68 laat zien dat bewonersparticipatie een belangrijk en gevoelig onderwerp vormt binnen stedelijke infrastructuurprojecten.

Vervolgonderzoek zou kunnen vergelijken hoe participatie verloopt bij andere mobiliteits- of infrastructuurprojecten binnen Rotterdam of andere gemeenten. Daarbij kan onderzocht worden:

- welke participatievormen effectief zijn;
- welke factoren bijdragen aan vertrouwen;
- hoe draagvlak kan worden vergroot.

Onderzoek naar de effectiviteit van digitale participatie

Dit onderzoek laat zien dat digitale participatie meer bewoners kan bereiken, maar geeft nog beperkt inzicht in de daadwerkelijke effectiviteit ervan.

Vervolgonderzoek kan zich richten op vragen zoals:

- Welke bewonersgroepen maken gebruik van digitale participatie?
- Vergroot digitale participatie daadwerkelijk representativiteit?
- Welke digitale participatiemiddelen werken het best?
- Hoe kan digitale participatie gecombineerd worden met fysieke inspraak?

Langetermijnonderzoek naar effecten van routewijzigingen

Wanneer de nieuwe route van buslijn 68 daadwerkelijk wordt ingevoerd, kan toekomstig onderzoek zich richten op de feitelijke effecten van deze wijziging op:

- bereikbaarheid;
- reizigersaantallen;
- leefbaarheid;
- gebruik van openbaar vervoer;
- tevredenheid van bewoners.

Een longitudinaal onderzoek kan inzicht geven in de mate waarin verwachtingen van bewoners overeenkomen met de uiteindelijke praktijk.

Literatuur

Beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten en wetenschappelijke literatuur

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2018). *De sociale waarde van mobiliteit*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2021). *Mobiliteit en bereikbaarheid van stedelijke gebieden*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2023). *Mobiliteit en bereikbaarheid in Nederland*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Planbureau voor de Leefomgeving. (2019). *De stad als gezonde leefomgeving*. Den Haag: PBL.

Planbureau voor de Leefomgeving. (2022). *Toegang voor iedereen? Verdieping bereikbaarheid en leefomgeving*. Den Haag: PBL.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli)

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2021). *Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid*. Den Haag: Rli.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2023). *Waardevol openbaar vervoer*. Den Haag: Rli.

Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB)

Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. (2020). *Participatie en vertrouwen in de overheid*. Den Haag: NSOB.

Nederlandse School voor Openbaar Bestuur. (2022). *Burgerparticipatie in de praktijk*. Den Haag: NSOB.

Movisie

Movisie. (2021). *Participatie van bewoners bij lokale besluitvorming*. Utrecht: Movisie.

Beleids- en vervoersdocumenten

RET Rotterdam

RET. (2026). *Concept vervoersplan 2027*. Rotterdam: RET.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

Metropoolregio Rotterdam Den Haag. (2026). *Openbaar vervoer en regionale bereikbaarheid*. Rotterdam/Den Haag: MRDH.

Lokale bronnen en nieuwsberichten

Gemeente Rotterdam – Het Oude Dorp Heijplaat

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *Het Oude Dorp Heijplaat*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://www.rotterdam.nl/het-oude-dorp/>

Heijplaat Online – Denk mee over nieuwe busroute voor Heijplaat

Heijplaat Online. (2026, 24 januari). *Denk mee over nieuwe busroute voor Heijplaat*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://heijplaatonline.com/denk-mee-over-nieuwe-busroute-voor-heijplaat/>

Heijplaat Online – Buslijn 68 op de schop: dit betekenen de varianten voor u

Heijplaat Online. (2026, 30 januari). *Buslijn 68 op de schop: dit betekenen de varianten voor u*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://heijplaatonline.com/buslijn-68-op-de-schop-dit-betekenen-de-55-varianten-voor-u>

Heijplaat Online – Concept vervoersplan 2027

Heijplaat Online. (2026, 26 maart). *Concept vervoersplan 2027: bus 68 gaat heen en terug over Droogdokweg, Heijplaat gaat haltes op het dorp verliezen*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://heijplaatonline.com/concept-vervoersplan-2027-bus-68-gaat-heen-en-terug-over-droogdokweg-heijplaat-gaat-haltes-op-het-dorp-verliezen>

AlleCijfers – Statistieken buurt Heijplaat Rotterdam

AlleCijfers. (2026). *Statistieken buurt Heijplaat Rotterdam*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://allecijfers.nl/buurt/heijplaat-rotterdam/>

Bijlagen

I De volledige bewonerspoll

Beste bewoners van Heijplaat,

Buslijn 68 is al jarenlang van groot belang voor Heijplaat. Het is de enige busverbinding van en naar ons dorp en wordt dagelijks gebruikt door veel bewoners, bezoekers en studenten. Er ligt momenteel een plan voor om deze buslijn vanaf 2027 anders te laten rijden. Dit kan grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Heijplaat.

In het voorgestelde plan rijdt bus 68 niet langer door het dorp zelf en verdwijnen de bestaande haltes. In plaats daarvan worden haltes gerealiseerd langs de Droogdokweg. De wijkraad heeft hierover zorgen uitgesproken en pleit voor het behoud van de huidige route door het dorp. Dit advies ligt inmiddels ter beoordeling bij wethouder Pascal Lansink-Bastemeijer.

Om te waarborgen dat de stem van de bewoners wordt gehoord, nodigen wij alle bewoners van Heijplaat uit om deel te nemen aan deze poll. Het invullen neemt slechts enkele minuten in beslag. Uw deelname draagt direct bij aan de toekomst van een goed toegankelijke, veilige en leefbare wijk voor iedereen.

Hoe werkt het?

Tijdens de bewonersavond zijn **vijf mogelijke routes** gepresenteerd. Deze routes vormen de basis van deze poll. Ter illustratie kunt u de verschillende varianten **onder de vragen** terugvinden van dit bericht. Daarnaast zijn de varianten ook ter inzage beschikbaar in [de Huiskamer](#), waar u eveneens met een formulier uw stem kunt uitbrengen.

Deze poll is een initiatief van bewoners. De uitkomsten worden gedeeld met de wijkraad, zodat zij een duidelijk beeld krijgen van wat er leeft binnen de wijk en de wensen van de bewoners kunnen overbrengen aan de wethouder en de RET.

Hartelijk dank voor uw betrokkenheid en deelname.

Let op dat u iedere vraag bevestigt met de knop STEM!

**Vraag 1 Welke variant vindt u het beste passen bij
Heijplaat?**

Welke variant vindt u het beste passen bij Heijplaat?



Variant 1 – Volgens het inrichtingsplan



Variant 2 – Grote lus buitenom



Variant 3 – Via de Droogdokweg



Variant 4 – Buitenom via de Directeur de
Gelderstraat



Variant 5 – Buitenom met doorsteek door
het groen

Stem

Vraag 2 Welke variant vindt u het minst geschikt?

Welke variant vindt u het minst geschikt?



Variant 1 – Volgens het inrichtingsplan



Variant 2 – Grote lus buitenom



Variant 3 – Via de Drogdokweg



Variant 4 – Buitenom via de Directeur de Gelderstraat



Variant 5 – Buitenom met doorsteek door het groen

Stem



1. Entree Eemhavenweg



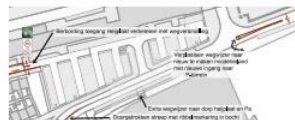
2. Fietsdoorsteek wordt fietsstraat



3. Wegversmalling Courzandseweg



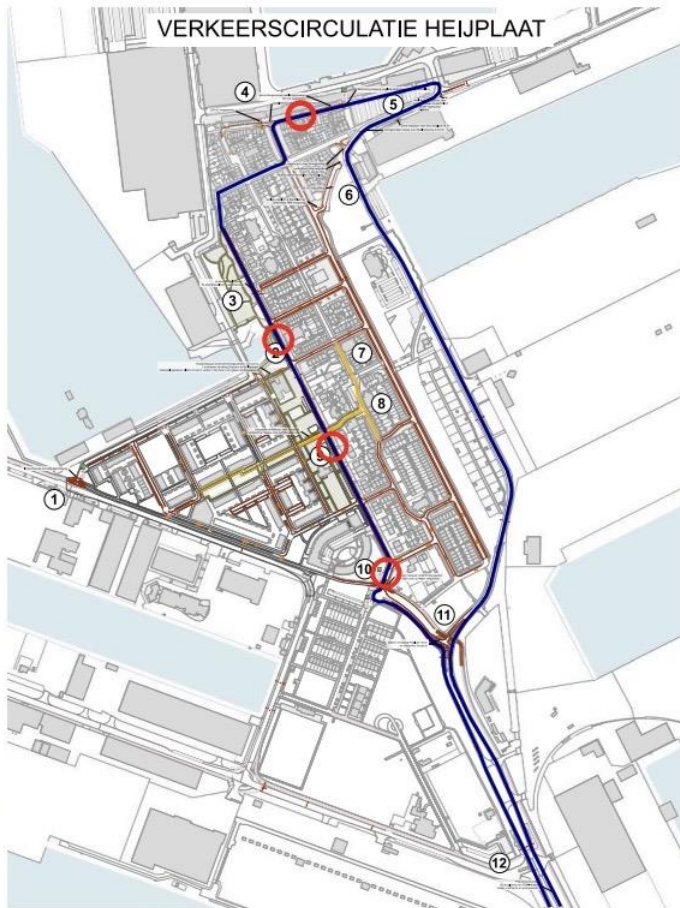
4. Eenrichtingsverkeer Heijplaatstraat



5. Entree Heijplaatstraat



6. Rondolaan Noord en Baanderstraat



7. Verkeerscirculatie Alcorplein



8. Autoluw Alcorplein



9. Groene as Nieuwe Dorp naar Autoluw plein



10. Uitbuigen Fietspad



11. Entree Heijplaat Dorp aan Waalhavenweg



12. Pseudo Komborden

Variante 1 – Volgens het inrichtingsplan
 Situatie zoals deze momenteel in het inrichtingsplan is ingetekend.

Voordelen

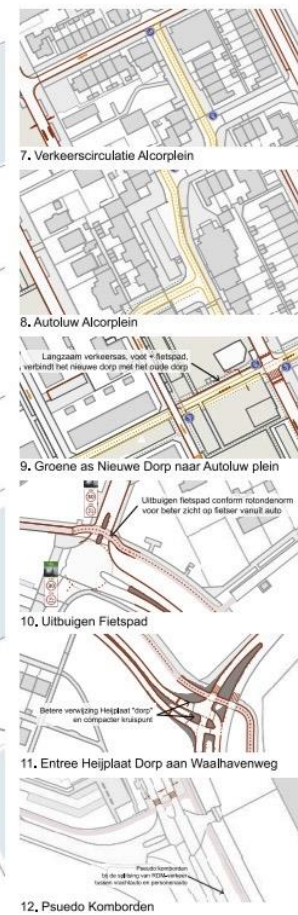
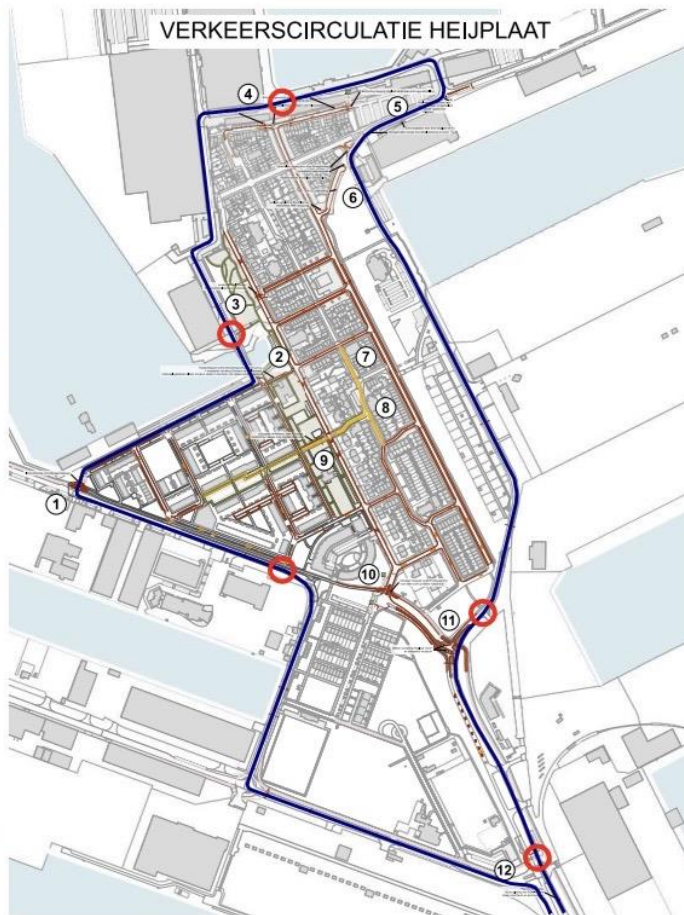
- Afgestemd in het inrichtingsplan
- Centraal gelegen voor alle bewoners

Nadelen

- De bus rijdt door smalle straten
- Bewoners hebben last van trillingen
- Minimaal 12 parkeervakken minder
- 6 bomen Alwinstraat te kappen
- 3 nieuwe te planten bomen zijn niet mogelijk
- Groenstrook oostzijde Courzandseweg niet mogelijk

Effect aantal ritten per dag

- Retour ritten blijven gelijk



Variante 2 – Grote lus buitenom

Om het dorp heen via de Heijsekade

Voordelen

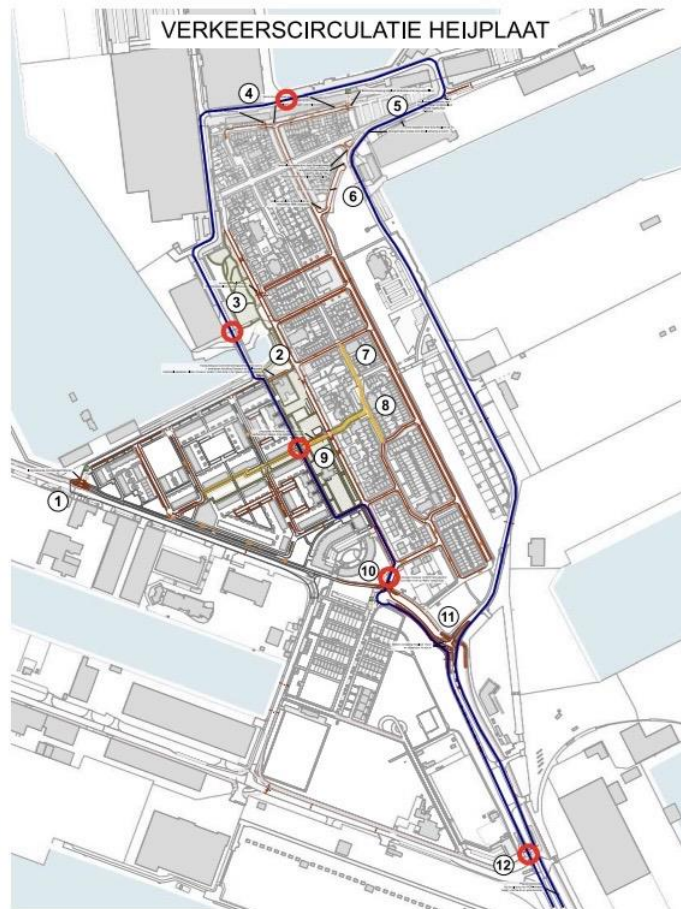
- Geen bussen in smalle straten
- Bediening nieuwe dorp
- Mogelijk extra parkeerplaatsen op vrijgekomen bushalte
- Inrichtingsplan minimaal te wijzigen

Nadelen

- Minder centraal gelegen
- Oude dorp verliest bus bediening
- Afhankelijk van instemming van het Havenbedrijf
- Verstoring bij evenementen op de RDM Campus
- Past niet in snelle efficiënte bus routes

Effect aantal ritten per dag

- 6 retour route minder



Variante 4 – Buitenum via de Directeur de Gelderlandstraat

Via de campus langs de Directeur de Gelderlandstraat

Voordelen

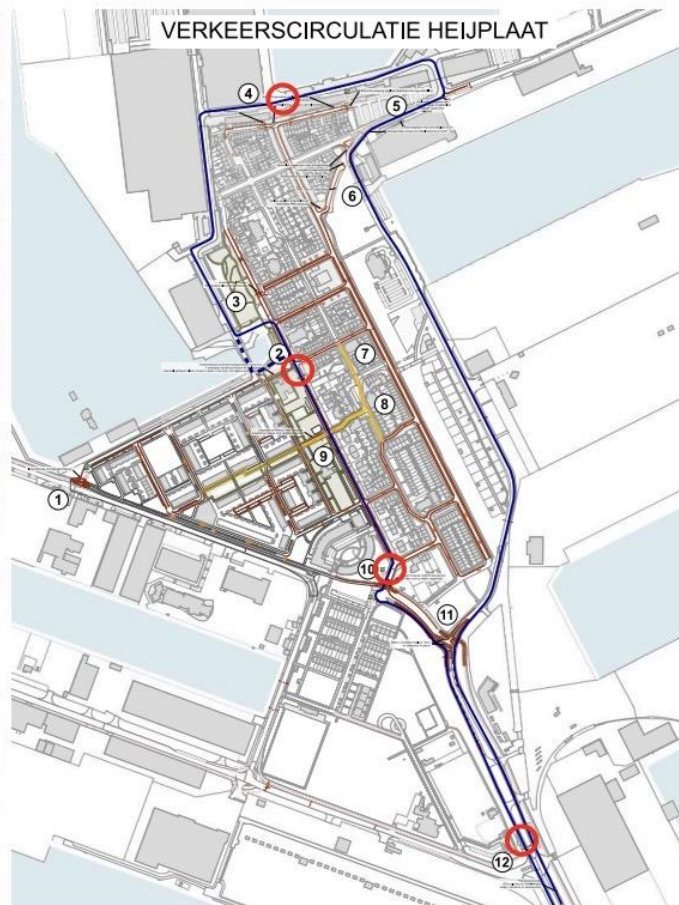
- Bediening nieuwe en oude dorp
- Mogelijk extra parkeerplaatsen op vrijgekomen bushalte

Nadelen

- Wijziging voorgestelde verkeerscirculatie
- Groenstrook oostzijde Courzandseweg niet mogelijk
- Route loopt door Directeur de Geledersstraat
- Afhankelijk van instemming Havenbedrijf
- Verstoring bij evenementen op RDM Campus

Effect aantal ritten per dag

- 2 retour route minder



Variante 5 – Buitenum met doorsteek door het groen

Via de campus over de Courzandseweg

Voordelen

- Bediening nieuwe en oude dorp
- Geen bussen in smalle straten
- Mogelijk extra parkeerplaatsen op vrijgekomen bushalte
- Inrichtingsplan minimaal te wijzigen

Nadelen

- Groenstrook oostzijde Courzandseweg niet mogelijk
- Afhankelijk van instemming Havenbedrijf
- Verstoring bij evenementen op RDM Campus
- Doorkruist groene parkstrook

Effect aantal ritten per dag

- 2 retour route minder

II Ruwe onderzoeksresultaten

Vraag 1

Respondent	Antwoord
213	Variant 2 - Grote lus buitenom
212	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
211	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
210	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
209	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
208	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
207	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
206	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
205	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
204	Variant 2 - Grote lus buitenom
203	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
202	Variant 2 - Grote lus buitenom
201	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
200	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
199	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
198	Variant 2 - Grote lus buitenom
197	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
196	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
195	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
194	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
193	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
192	Variant 2 - Grote lus buitenom
191	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
190	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
189	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
188	Variant 2 - Grote lus buitenom
187	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
186	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
185	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
184	Variant 3 - Via de Droogdokweg
183	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
182	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
181	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
180	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
179	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
178	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
177	Variant 2 - Grote lus buitenom
176	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
175	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
174	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
173	Variant 2 - Grote lus buitenom

172	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
171	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
170	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
169	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
168	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
167	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
166	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
165	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
164	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
163	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
162	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
161	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
160	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
159	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
158	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
157	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
156	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
155	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
154	Variant 2 - Grote lus buitenom
153	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
152	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
151	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
150	Variant 2 - Grote lus buitenom
149	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
148	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
147	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
146	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
145	Variant 2 - Grote lus buitenom
144	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
143	Variant 2 - Grote lus buitenom
142	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
141	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
140	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
139	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
138	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
137	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
136	Variant 2 - Grote lus buitenom
135	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
134	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
133	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
132	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
131	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
130	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
129	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
128	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan

127	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
126	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
125	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
124	Variant 2 - Grote lus buitenom
123	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
122	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
121	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
120	Variant 3 - Via de Droogdokweg
119	Variant 2 - Grote lus buitenom
118	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
117	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
116	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
115	Variant 3 - Via de Droogdokweg
114	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
113	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
112	Variant 3 - Via de Droogdokweg
111	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
110	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
109	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
108	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
107	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
106	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
105	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
104	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
103	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
102	Variant 2 - Grote lus buitenom
101	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
100	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
99	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
98	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
97	Variant 2 - Grote lus buitenom
96	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
95	Variant 2 - Grote lus buitenom
94	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
93	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
92	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
91	Variant 2 - Grote lus buitenom
90	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
89	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
88	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
87	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
86	Variant 2 - Grote lus buitenom
85	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
84	Variant 2 - Grote lus buitenom
83	Variant 2 - Grote lus buitenom

82	Variant 2 - Grote lus buitenom
81	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
80	Variant 2 - Grote lus buitenom
79	Variant 2 - Grote lus buitenom
78	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
77	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
76	Variant 2 - Grote lus buitenom
75	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
74	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
73	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
72	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
71	Variant 2 - Grote lus buitenom
70	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
69	Variant 2 - Grote lus buitenom
68	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
67	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
66	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
65	Variant 2 - Grote lus buitenom
64	Variant 2 - Grote lus buitenom
63	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
62	Variant 2 - Grote lus buitenom
61	Variant 2 - Grote lus buitenom
60	Variant 2 - Grote lus buitenom
59	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
58	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
57	Variant 2 - Grote lus buitenom
56	Variant 2 - Grote lus buitenom
55	Variant 2 - Grote lus buitenom
54	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
53	Variant 2 - Grote lus buitenom
52	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
51	Variant 2 - Grote lus buitenom
50	Variant 2 - Grote lus buitenom
49	Variant 3 - Via de Droogdokweg
48	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
47	Variant 2 - Grote lus buitenom
46	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
45	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
44	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
43	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
42	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
41	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
40	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
39	Variant 2 - Grote lus buitenom
38	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan

37	Variant 3 - Via de Droogdokweg
36	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
35	Variant 2 - Grote lus buitenom
34	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
33	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
32	Variant 2 - Grote lus buitenom
31	Variant 2 - Grote lus buitenom
30	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
29	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
28	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
27	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
26	Variant 2 - Grote lus buitenom
25	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
24	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
23	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
22	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
21	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
20	Variant 2 - Grote lus buitenom
19	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
18	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
17	Variant 2 - Grote lus buitenom
16	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
15	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
14	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
13	Variant 2 - Grote lus buitenom
12	Variant 2 - Grote lus buitenom
11	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
10	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
9	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
8	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
7	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
6	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
5	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
4	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
3	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
2	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
1	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat

Vraag 2

Respondent	Antwoord
203	Variant 3 - Via de Droogdokweg
202	Variant 3 - Via de Droogdokweg
201	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
200	Variant 3 - Via de Droogdokweg
199	Variant 3 - Via de Droogdokweg
198	Variant 3 - Via de Droogdokweg
197	Variant 3 - Via de Droogdokweg
196	Variant 3 - Via de Droogdokweg
195	Variant 2 - Grote lus buitenom
194	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
193	Variant 3 - Via de Droogdokweg
192	Variant 2 - Grote lus buitenom
191	Variant 2 - Grote lus buitenom
190	Variant 3 - Via de Droogdokweg
189	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
188	Variant 3 - Via de Droogdokweg
187	Variant 2 - Grote lus buitenom
186	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
185	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
184	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
183	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
182	Variant 3 - Via de Droogdokweg
181	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
180	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
179	Variant 2 - Grote lus buitenom
178	Variant 3 - Via de Droogdokweg
177	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
176	Variant 3 - Via de Droogdokweg
175	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
174	Variant 3 - Via de Droogdokweg
173	Variant 3 - Via de Droogdokweg
172	Variant 3 - Via de Droogdokweg
171	Variant 3 - Via de Droogdokweg
170	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
169	Variant 2 - Grote lus buitenom
168	Variant 3 - Via de Droogdokweg
167	Variant 3 - Via de Droogdokweg
166	Variant 2 - Grote lus buitenom
165	Variant 3 - Via de Droogdokweg
164	Variant 3 - Via de Droogdokweg
163	Variant 3 - Via de Droogdokweg
162	Variant 3 - Via de Droogdokweg
161	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan

160	Variant 2 - Grote lus buitenom
159	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
158	Variant 3 - Via de Droogdokweg
157	Variant 3 - Via de Droogdokweg
156	Variant 3 - Via de Droogdokweg
155	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
154	Variant 3 - Via de Droogdokweg
153	Variant 3 - Via de Droogdokweg
152	Variant 3 - Via de Droogdokweg
151	Variant 3 - Via de Droogdokweg
150	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
149	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
148	Variant 3 - Via de Droogdokweg
147	Variant 3 - Via de Droogdokweg
146	Variant 2 - Grote lus buitenom
145	Variant 2 - Grote lus buitenom
144	Variant 3 - Via de Droogdokweg
143	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
142	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
141	Variant 2 - Grote lus buitenom
140	Variant 3 - Via de Droogdokweg
139	Variant 3 - Via de Droogdokweg
138	Variant 2 - Grote lus buitenom
137	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
136	Variant 3 - Via de Droogdokweg
135	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
134	Variant 3 - Via de Droogdokweg
133	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
132	Variant 3 - Via de Droogdokweg
131	Variant 3 - Via de Droogdokweg
130	Variant 2 - Grote lus buitenom
129	Variant 3 - Via de Droogdokweg
128	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
127	Variant 3 - Via de Droogdokweg
126	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
125	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
124	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
123	Variant 3 - Via de Droogdokweg
122	Variant 3 - Via de Droogdokweg
121	Variant 3 - Via de Droogdokweg
120	Variant 3 - Via de Droogdokweg
119	Variant 3 - Via de Droogdokweg
118	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
117	Variant 3 - Via de Droogdokweg
116	Variant 2 - Grote lus buitenom

115	Variant 3 - Via de Droogdokweg
114	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
113	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
112	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
111	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
110	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
109	Variant 3 - Via de Droogdokweg
108	Variant 3 - Via de Droogdokweg
107	Variant 3 - Via de Droogdokweg
106	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
105	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
104	Variant 2 - Grote lus buitenom
103	Variant 3 - Via de Droogdokweg
102	Variant 3 - Via de Droogdokweg
101	Variant 3 - Via de Droogdokweg
100	Variant 3 - Via de Droogdokweg
99	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
98	Variant 3 - Via de Droogdokweg
97	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
96	Variant 3 - Via de Droogdokweg
95	Variant 3 - Via de Droogdokweg
94	Variant 3 - Via de Droogdokweg
93	Variant 2 - Grote lus buitenom
92	Variant 3 - Via de Droogdokweg
91	Variant 3 - Via de Droogdokweg
90	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
89	Variant 3 - Via de Droogdokweg
88	Variant 3 - Via de Droogdokweg
87	Variant 3 - Via de Droogdokweg
86	Variant 3 - Via de Droogdokweg
85	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
84	Variant 3 - Via de Droogdokweg
83	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
82	Variant 3 - Via de Droogdokweg
81	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
80	Variant 3 - Via de Droogdokweg
79	Variant 3 - Via de Droogdokweg
78	Variant 3 - Via de Droogdokweg
77	Variant 3 - Via de Droogdokweg
76	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
75	Variant 3 - Via de Droogdokweg
74	Variant 3 - Via de Droogdokweg
73	Variant 2 - Grote lus buitenom
72	Variant 3 - Via de Droogdokweg
71	Variant 3 - Via de Droogdokweg

70	Variant 3 - Via de Droogdokweg
69	Variant 3 - Via de Droogdokweg
68	Variant 3 - Via de Droogdokweg
67	Variant 2 - Grote lus buitenom
66	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
65	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
64	Variant 2 - Grote lus buitenom
63	Variant 3 - Via de Droogdokweg
62	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
61	Variant 3 - Via de Droogdokweg
60	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
59	Variant 3 - Via de Droogdokweg
58	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
57	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
56	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
55	Variant 2 - Grote lus buitenom
54	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
53	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
52	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
51	Variant 3 - Via de Droogdokweg
50	Variant 2 - Grote lus buitenom
49	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
48	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
47	Variant 2 - Grote lus buitenom
46	Variant 3 - Via de Droogdokweg
45	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
44	Variant 3 - Via de Droogdokweg
43	Variant 3 - Via de Droogdokweg
42	Variant 3 - Via de Droogdokweg
41	Variant 3 - Via de Droogdokweg
40	Variant 3 - Via de Droogdokweg
39	Variant 3 - Via de Droogdokweg
38	Variant 3 - Via de Droogdokweg
37	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
36	Variant 3 - Via de Droogdokweg
35	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
34	Variant 1 - Volgens het inrichtingsplan
33	Variant 2 - Grote lus buitenom
32	Variant 2 - Grote lus buitenom
31	Variant 2 - Grote lus buitenom
30	Variant 3 - Via de Droogdokweg
29	Variant 5 - Buitenom met doorsteek door het groen
28	Variant 3 - Via de Droogdokweg
27	Variant 3 - Via de Droogdokweg
26	Variant 3 - Via de Droogdokweg

25	Variant 3 - Via de Droogdokweg
24	Variant 3 - Via de Droogdokweg
23	Variant 3 - Via de Droogdokweg
22	Variant 3 - Via de Droogdokweg
21	Variant 3 - Via de Droogdokweg
20	Variant 3 - Via de Droogdokweg
19	Variant 2 - Grote lus buitenom
18	Variant 3 - Via de Droogdokweg
17	Variant 3 - Via de Droogdokweg
16	Variant 3 - Via de Droogdokweg
15	Variant 2 - Grote lus buitenom
14	Variant 3 - Via de Droogdokweg
13	Variant 2 - Grote lus buitenom
12	Variant 3 - Via de Droogdokweg
11	Variant 3 - Via de Droogdokweg
10	Variant 3 - Via de Droogdokweg
9	Variant 2 - Grote lus buitenom
8	Variant 3 - Via de Droogdokweg
7	Variant 3 - Via de Droogdokweg
6	Variant 3 - Via de Droogdokweg
5	Variant 4 - Buitenom via de Directeur de Gelderstraat
4	Variant 3 - Via de Droogdokweg
3	Variant 2 - Grote lus buitenom
2	Variant 3 - Via de Droogdokweg
1	Variant 3 - Via de Droogdokweg