

rapport



GWVP 2012 - 2022

Hardinxveld-Giessendam



GWVP 2012 - 2022

Hardinxveld-Giessendam

Opdrachtgever

Gemeente Hardinxveld-Giessendam
Beleid, Ontwikkeling en Ondersteuning
Postbus 175
3370 AD Hardinxveld-Giessendam



Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Ing. H. Godefrooij
TBO-109038

Breda, 8 mei 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Doelstelling	6
	1.3 Leeswijzer	6
2	Vigerend beleid	7
	2.1 Rijksbeleid	7
	2.2 Provinciaal beleid	8
	2.3 Regionaal beleid	13
	2.4 Gemeentelijk beleid	15
3	Huidige situatie en ruimtelijke ontwikkelingen	22
	3.1 Kenschets gemeente Hardinxveld-Giessendam	22
	3.1.1 De ontstaansgeschiedenis	22
	3.1.2 Stedenbouw- en verkeerskundige structuur	23
	3.2 Objectieve verkeersveiligheidsknelpunten	24
	3.2.1 Analyse ongevallen 2006-2010	24
	3.2.2 Slachtoffers in de periode 2008-2010 ten opzichte van 2005-2007	26
	3.3 Mening van bewoners	28
	3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen	29
4	Thema Verkeersveiligheid	30
	4.1 Doelstelling	30
	4.2 Uitgangspunten Duurzaam Veilig	30
	4.3 Wegcategorisering	31
	4.4 Duurzaam veilige inrichting	35
	4.5 Objectieve en subjectieve onveiligheid	37
	4.6 Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving	38
5	Thema Voetgangers/minder validen	39
	5.1 Doelstelling	39
	5.2 Infrastructuur voor voetgangers	39
	5.3 Toegankelijke bushaltes	40
	5.4 Looproutes naar scholen	41
	5.5 Recreatieve wandelroutes	41
6	Thema Fiets	42
	6.1 Doelstelling	42
	6.2 Fietsnetwerk	42
	6.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk	43
	6.2.2 Primair fietsnetwerk	44
	6.3 Fietsparkeren	46
	6.4 School-thuisroutes	47

7	Thema Parkeren	49
7.1	Doelstelling	49
7.2	Parkeren in het centrumgebied	49
7.3	Parkeren in woonwijken	50
7.4	Vrachtwagenparkeren	50
7.5	Parkeerrichtlijnen	51
7.5.1	Parkeerrichtlijnen bij nieuwbouw	51
7.5.2	Parkeerrichtlijnen algemene gehandicaptenplaatsen	51
7.6	Parkeren scootmobielen	52
7.7	Carpoolplaatsen	53
8	Thema Bereikbaarheid en verkeerscirculatie	54
8.1	Doelstelling	54
8.2	Verkeerscirculatie	54
8.3	Bewegwijzering	55
8.4	Vervoer gevaarlijke stoffen	56
8.5	Tegengaan sluijverkeer	57
8.6	Bereikbaarheid hulpdiensten	57
8.7	Bereikbaarheid bedrijventerreinen	58
9	Thema Openbaar Vervoer	59
9.1	Doelstelling	59
9.2	Huidige openbaar vervoer systeem	59
9.3	Vervoer over water	61
9.4	Collectief vraagafhankelijk vervoer – De MolenHopper	61
10	Thema communicatie, educatie en handhaving	62
10.1	Doelstelling	62
10.2	Permanente verkeerseducatie	62
10.3	Voorlichting	63
10.4	Handhaving	63
11	Thema Leefbaarheid en milieu	64
11.1	Doelstelling	64
11.2	Beperken van verkeershinder	64
11.3	Oplaadpunten elektrische auto's	64
12	Meerjarenuivoeringsprogramma	66
Bijlagen		69
	Bijlage 1 Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 1998	71
	Bijlage 2 Verkeersenquête	77
	Bijlage 3 Parkeerrichtlijnen Hardinxveld-Giessendam	89

1 Inleiding

Voor u ligt het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) van Hardinxveld-Giessendam. Het GVVP is een beleidsdocument, waarin per thema het te voeren beleid wordt geschetst en waarin is vastgelegd welke acties of maatregelen in de periode tot 2022 worden uitgevoerd.

Voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is een Koersnota opgesteld: Koersnota GVVP 2012 – 2022. In de Koersnota is het gevoerde beleid op zowel landelijk, provinciaal, regionaal als lokaal niveau beschreven. Tevens zijn de huidige situatie en (ruimtelijke) ontwikkelingen beschreven. Onderdeel van de inventarisatie van de huidige situatie was onder meer een ongevalanalyse, alsmede een enquête onder inwoners van Hardinxveld-Giessendam, waarin hen is gevraagd wat hun mening is over verschillende aspecten ten aanzien van verkeer en vervoer, wat zij belangrijk vinden, welke knelpunten zij ervaren en welke suggesties zij eventueel hebben ter verbetering. Na een stellingendiscussie met de gemeenteraad en de verkeerscommissie is de te volgen koers vastgelegd in de Koersnota, welke op 6 december 2011 door het College van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld en ter informatie is aangeboden aan de gemeenteraad. De inhoud van de Koersnota is verwerkt in voorliggend GVVP.

1.1 Aanleiding

Het verkeersveiligheidsplan Hardinxveld-Giessendam dateert uit 1998. In dit plan is destijds de basis gelegd voor de invoering van de principes van Duurzaam Veilig in de gemeente. Het verkeersveiligheidsplan was voornamelijk gericht op de fysieke inrichting van wegen. De gemeente heeft nu behoefte aan een integraal GVVP, waarin ook aandacht is voor fiets, voetgangers, parkeren, communicatie en educatie et cetera.

Bovendien schrijft de Planwet Verkeer en Vervoer voor, dat lagere overheden de essentiële onderdelen van beleid overnemen. Conform artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer dragen de Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders zorg, voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid dat richting geeft aan de door de Raad en het College te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.

Een GVVP is een goed instrument om de verkeersknelpunten en problemen in kaart te brengen en de visie voor de toekomst neer te leggen. Binnen die visie worden de mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven. De gemeente heeft gekozen voor een GVVP - nieuwe stijl; de gemeente streeft een integrale benadering na van mobiliteit en verkeersveiligheid in Hardinxveld-Giessendam, waarbij aandacht uitgaat naar verschillende thema's.

1.2 Doelstelling

Het doel van het GVVP is het vastleggen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Hardinxveld-Giessendam voor de periode 2012 tot 2022, dat aansluit bij de ambities en speerpunten die de gemeente heeft, maar tevens past binnen de kaders die hogere overheden in hun beleid stellen. Deelaspecten van het beleidsterrein verkeer en vervoer en raakvlakken met andere beleidsterreinen worden in dit plan bij elkaar gebracht, wat resulteert in een integrale visie op verkeer- en vervoerbeleid in de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Om uitvoering te geven aan het opgestelde gemeentelijke beleid wordt het plan vergezeld van een uitvoeringsprogramma met daarin maatregelen en projecten.

1.3 Leeswijzer

Het GVVP is zo opgebouwd, dat de aandachtslijn zodanig is gekozen dat de meest kwetsbare vervoerswijzen als eerste aan bod komen. Na hoofdstuk 2, het vigerende beleid, en hoofdstuk 3, de huidige situatie en ruimtelijke ontwikkelingen, komen de verschillende thema's aan bod. Achtereenvolgens komen de volgende thema's aan bod: Verkeersveiligheid, Voetgangers/minder validen, Fiets, Parkeren, Bereikbaarheid en verkeerscirculatie, Openbaar vervoer, Communicatie, Educatie en handhaving en tot slot Leefbaarheid en milieu. Afgesloten wordt met een meerjarenuitvoeringsprogramma (hoofdstuk 12).

2 Vigerend beleid

In dit hoofdstuk is zowel het beleid van hogere overheden als het huidige beleid in de gemeente Hardinxveld-Giessendam beschreven. Het GVVP moet immers zowel 'passen' binnen de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders, als aansluiten bij de huidige lokale kaders en ontwikkelingen.

2.1 Rijksbeleid

Planwet verkeer en vervoer (1998)

De 'Planwet verkeer en vervoer' regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie, regio en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Deze in 1998 aangenomen wet regelt dat de genoemde overheden een zichtbaar samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid voeren, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan wordt hieraan invulling gegeven. Hierbij moeten de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan (Nota Mobiliteit) en van het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) in acht worden gehouden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid van naburige gemeenten.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte beschrijft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en hoe deze kan bijdragen aan een sterke economie en een veilige en leefbare samenleving. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (nationaal, regionaal en gemeentelijk) vergroot.

Nota Mobiliteit (2006)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan, op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998), en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.

Centraal in de Nota Mobiliteit staat dat verkeer een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling is in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het draait om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur, waarbij nadrukkelijk over beheersgrenzen en modaliteiten heen gekeken wordt.

Dat de rijksoverheid mobiliteitsgroei ondersteunt, wil niet zeggen dat ze alle negatieve gevolgen ervan accepteert. Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Nederland is in vergelijking met andere landen behoorlijk veilig, maar moet dat ook blijven.

Strategisch plan Verkeersveiligheid

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een uitwerking van de Nota Mobiliteit. In 2020 wil de overheid het aantal verkeersdoden hebben teruggebracht naar maximaal 500 en het aantal ernstig gewonden naar 10.600.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden onder meer de volgende aandachtspunten genoemd:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, kinderen en ouderen lopen bij een ongeval relatief ernstig(er) letstel op.
- Beginnende bestuurders: mensen die nog maar kort hun rijbewijs hebben, zijn onervaren, leiden aan zelfoverschatting en herkennen minder snel gevaren.
- Bromfietsen en snorfietsen: het rijgedrag van jongeren op een bromfiets of snorfiets vraagt aandacht, evenals de eigenschappen van de vervoermiddelen (bijvoorbeeld instabiliteit).
- Motoren: motorrijders zijn niet altijd goed zichtbaar voor andere weggebruikers en rijden soms te snel.
- Vracht- en bestelverkeer: het aantal verkeersdoden door een ongeval met een vrachtwagen of bestelauto daalt minder fors dan het totaal aantal verkeersdoden. Bovendien neemt het goederenvervoer over de weg toe.
- Bestuurders onder invloed: bijna de helft van het huidige aantal verkeersongevallen wordt veroorzaakt door verkeersdeelnemers die onder invloed rijden van alcohol, drugs of medicijnen.
- Snelheidsovertreders: als verkeersdeelnemers zich houden aan de snelheidslimiet, dan betekent dat jaarlijks 25 tot 30 procent minder slachtoffers.
- Buitenlandse bestuurders: het aantal buitenlandse chauffeurs op de Nederlandse wegen neemt toe. De Nederlandse eisen aan opleiding, examinering en voertuigcontroles gelden echter niet voor buitenlandse bestuurders.
- 50- en 80-kilometerwegen: ongeveer tweederde van alle verkeersdoden valt op 50- en 80-kilometerwegen. De inrichting van deze wegen vraagt aandacht.

Uitgangspunt bij het opstellen van het GVVP is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor het functioneren van de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Verkeersveiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt bij het opstellen van het GVVP.

2.2 Provinciaal beleid

‘Visie op Zuid-Holland’ (2010)

De Visie op Zuid-Holland bestaat uit de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda. Hierin beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen (structuurvisie), stelt zij regels aan ruimtelijke ontwikkelingen (verordening) en geeft zij aan wat nodig is om dit te realiseren (uitvoeringsagenda). Visie op Zuid-Holland is in de plaats gekomen van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

Provinciale Structuurvisie

De Provinciale Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020, met bijbehorende uitvoeringsstrategie. Er staat in hoe de provincie samen met haar partners wil omgaan met de beschikbare ruimte. Met de structuurvisie werkt de provincie aan een vitaal Zuid-Holland, met meer samenhang en verbinding tussen stad en land. Hierdoor is in Zuid-Holland goed wonen, werken en recreëren voor iedereen binnen handbereik. De provincie onderscheidt vijf hoofdpogaven:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

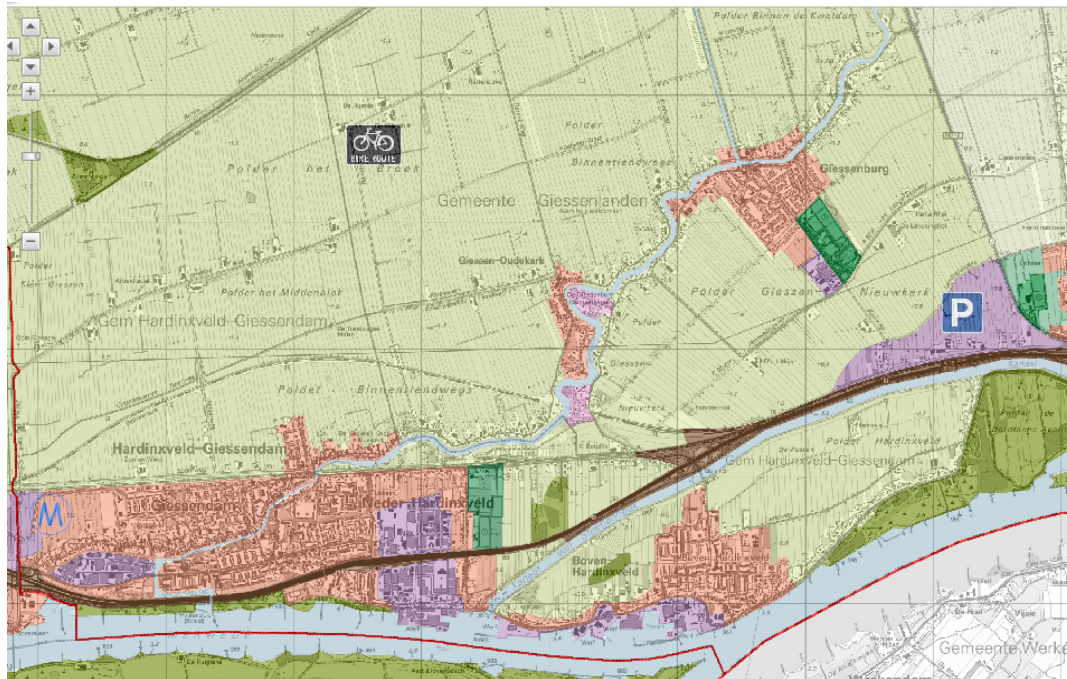
Verordening Ruimte

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren, is de Verordening Ruimte één van de instrumenten. De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. De provincie heeft in de Verordening Ruimte regels opgenomen over bebouwingscontouren, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, milieuzoneringen, lucht- en helihavens, molen- en landgoedbiotopen. De Verordening Ruimte heeft geen regels opgenomen ten aanzien van verkeer.

Uitvoeringsagenda

In de Uitvoeringsagenda staat hoe de provincie en verschillende partners de structuurvisie gaan uitvoeren. De nadruk ligt op samenhang van maatregelen en programma's en de samenwerking met de regio's. De Uitvoeringsagenda maakt duidelijk wat er moet gebeuren en wat de onderlinge rolverdeling van de provincie en haar partners is. Elke partij werkt vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid om de ambitie van de structuurvisie te realiseren. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam betreft het vier maatregelen die op de uitvoeringsagenda staan, zie afbeelding 2.1:

- nieuw regionaal centrum transportdoeleinden (P), gesitueerd op de grens met de buurgemeente;
- Merwedezone (M);
- fietspadenplan (Fietssymbool);
- Merwede-lingelijn.



afbeelding 2.1 Uitvoeringsagenda Hardinxveld-Giessendam

De ambities voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden liggen vooral op het behoud en de versterking van de grote landschappelijke en ecologische kwaliteiten van het gebied. De provinciale inzet is dan ook vooral gericht op deze kwaliteiten en in mindere mate op de economische versterking van het gebied, al dan niet in combinatie met verbetering van de bereikbaarheid. De verstedelijkingsopgave in deze regio is vooral gelegen in de Merwedezone, waarbij de realisatie van de Merwedelingelijn een belangrijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam is gelegen binnen de zogenaamde Merwedezone. Dit gebied, globaal gepositioneerd tussen Kinderdijk en Gorinchem, is enerzijds veel sterker verstedelijkt dan het overige deel van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden en vormt tegelijk de grens met het Groene Hart. Dit heeft ertoe geleid dat voor dit gebied, aangeduid als de Merwedezone, een transformatieopdracht is geformuleerd. Inmiddels is een transformatievisie opgesteld. De transformatievisie geeft, na vaststelling, richting aan de gewenste kwaliteitsslag voor de Merwedezone en het programma tot 2015, met een doorkijk naar de verdere toekomst.

Ten oosten van Hardinxveld-Giessendam moet een nieuw regionaal centrum van transportdoeleinden verrijzen. Vitale en waardevolle landschappen moeten behouden blijven, de belevingswaarde moet verbeteren en verrommeling verminderen.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (2004)

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) geeft aan hoe de provincie Zuid-Holland de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil geven. In het verlengde van het destijds vigerende Nationaal Verkeer- en Vervoer Plan (NVVP) van het rijk, geeft het PVVP een antwoord op de problemen ten aanzien van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Die problemen worden gezien in samenhang met de ligging van Zuid-Holland in het zuidelijk deel van de Randstad, dat als aanjager van de Nederlandse economie fungeert.

In het PVVP is geconstateerd dat er een onevenwichtigheid is gegroeid tussen het rijkswegennet en het onderliggend wegennet en de provincie wil daarom de functie van het onderliggend wegennet versterken. Dit kan bereikt worden door een 'onderliggend wegennet plus' aan te wijzen met regionale wegen die hun verbindende functie waar kunnen maken.

De Provincie start met een integrale aanpak van vervoersproblematiek op corridorniveau. Voor de regio Zuid-Holland zijn acht corridors gedefinieerd. De keuze en de schaalgrootte van de corridors is gebaseerd op de aanwezigheid van een bepaalde vervoersproblematiek binnen het gebied. Eén van de corridors betreft de corridor tussen Dordrecht en Gorinchem. Op de A15 en de A27 zijn de grootste capaciteitsknelpunten te verwachten. Alternatieven via het onderliggend wegennet zijn niet voor handen. Capaciteitsverruiming op langere termijn op de A27 lijkt niet te vermijden. De belasting van het wegennet in de Alblasserwaard op de huidige wegenstructuur wordt nu al te zwaar geacht. Afleiding van de verkeersdruk naar de A15 moet het gebruik meer in overeenstemming brengen met het karakter van deze wegen in relatie tot hun landelijke omgeving. Het PVVP kiest voor light rail. Aan de Merwede-Lingelijn zijn in de gemeente Hardinxveld-Giessendam twee extra stations gerealiseerd: station Boven-Hardinxveld en Blauwe Zoom. Beide stations zijn in het eerste kwartaal van 2012 gereed.

Daarnaast hecht het PVVP waarde aan de 'zachte' kant van het mobiliteitsbeleid. Met goed mobiliteitsmanagement worden ketenverplaatsingen gestimuleerd. Met de auto daar waar onvermijdelijk, met de fiets of het openbaar vervoer daar waar het kan.

Fietsplan – Zuid-Holland méér op de fiets (2008)

De plannen van de provincie Zuid-Holland rondom fietsverkeer zijn opgenomen in het 'Fietsplan 2008 - Zuid-Holland méér op de fiets'. Meer mensen op de fiets en meer fietskilometers. Dat is kortweg de doelstelling van het nieuwe fietsplan. De provincie streeft naar goede fietsverbindingen en voorzieningen en heeft de afgelopen jaren vele nieuwe zaken voor de fietser gerealiseerd. Daarnaast wil zij met gerichte inzet van communicatiemiddelen zoals de fietsrouteplanner en gerichte bewegwijzering meer mensen bewegen op de fiets te stappen. Zo is er de afgelopen jaren bijna 80 kilometer nieuw fietspad bijgekomen. Naast het aanleggen van nieuwe fietspaden zijn voorzieningen, zoals overdekte en bewaakte fietsenstallingen aangelegd.

In 2008 zijn in Hardinxveld-Giessendam 96 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst op het traject Merwedelingelijn.

Nota Wandelroutenwerk Zuid-Holland 2010-2020 (2010)

In 2002 heeft de provincie het Wandelpadenplan Zuid-Holland vastgesteld. Bij de begrotingsbehandeling in 2008 hebben Provinciale Staten geconstateerd dat het 'wandelen' onvoldoende is gerealiseerd. Verbindende schakels ontbraken en vanuit de steden kan te weinig een 'ommetje' worden gemaakt. Daarnaast was de promotie beperkt en versnipperd. Provinciale Staten hebben vervolgens in motie M 77 het college opgedragen de uitvoering weer met verve op te pakken en het beleid ten aanzien van wandelpaden te verankeren in de provinciale organisatie. Met de Nota Wandelroutenwerk Zuid-Holland 2010-2020 wordt invulling gegeven aan het wandelen in het landelijk gebied.

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam is één recreatieve wandelroute aanwezig. Deze route maakt onderdeel uit van het Pelgrimspad.



afbeelding 2.2 Pelgrimspad etappe Schoonhoven - Hardinxveld - Giessendam (32 km)

Aan het wandelroutenetwerk worden de volgende kwaliteitseisen gesteld:

- invulling witte vlekken;
- stad-land verbindingen;
- ontsluiting landelijk gebied;
- wandelen van woonplaats naar woonplaats;
- ommetjes (indien deze een bijdrage leveren aan het tot stand komen van een groter netwerk);
- het realiseren van verbindingen tussen bestaande routes;
- zoveel mogelijk onverhard;
- zoveel mogelijk afstemmen op openbaar vervoer;
- het betrekken van TOP's (toeristische overstapplaatsen) en horecavoorzieningen;
- het benutten van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten;
- verkeersveiligheid;
- benutten stiltegebieden;
- rekening houden met natuurwaarden (flora en fauna).

De provincie hecht waarde aan mobiliteitsmanagement, een goed fietsklimaat en aan (recreatief) wandelen. In het GVVP moeten deze onderwerpen nadrukkelijk aan de orde komen.

2.3 Regionaal beleid

De gemeente Hardinxveld-Giessendam maakt samen met zeven andere gemeenten deel uit van de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. 'Lokaal wat lokaal moet en regionaal wat regionaal kan'; onder dit motto werken de acht gemeenten in de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden samen. De ambitie is een krachtige en sociale regio te vormen die economisch, sociaal en ruimtelijk zo aantrekkelijk is dat inwoners, bedrijven en bezoekers er graag willen verblijven. Samen werken zij aan drie domeinen:

- Economie en Toerisme;
- Fysiek (Ruimtelijke Ordening, Wonen en Verkeer en Vervoer);
- Sociaal (WMO, Jeugd, Cultuur, Onderwijs, Sociale Leefbaarheid en Veiligheid).

Binnen de Regio Zuid-Holland Zuid werken de gemeenten die onderdeel uitmaken van de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden samen voor wat betreft de Veiligheidsregio, de Omgevingsdienst en de GGD.

Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2013 (2010)

Binnen de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is voor het beleidsveld verkeersveiligheid een nieuw regionaal Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2013 opgesteld. Met het actieprogramma werkt de regio het landelijke en provinciale verkeersveiligheidsbeleid uit voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en wordt extra ingezet op regionale aandachtsgroepen als middelbare scholieren, snelheidsovertreders en beginnende bestuurders.

De belangrijkste regionale doelen uit het actieprogramma zijn hierna opgenomen. Het gemeentelijk beleid van de gemeente Hardinxveld-Giessendam moet hierop aansluiten. Uitsluitend doelen waarvoor de gemeente Hardinxveld-Giessendam een inspanning moet leveren zijn vermeld:

Doelgroep: voorschoolse educatie (0-4 jarigen)

20 procent van het aantal kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden geeft in 2013 op structurele en zelfstandige wijze verkeerseducatie aan kinderen, groepsleid(st)ers en ouders via het programma 'JONGleren in het verkeer'.

Doelgroep: primair onderwijs (4-12 jarigen)

Voor het schoolseizoen 2013-2014 is de doelstelling dat tenminste 50 procent van de basisscholen in de regio zelfstandig en structureel werkt aan 'SCHOOL op SEEF'. In de periode 2008-2010 deed er in de gemeente Hardinxveld-Giessendam één school aan dit programma mee. In de periode 2011 en 2013 kunnen nog drie scholen starten binnen de begroting van RPV Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Daarnaast worden gemeenten, als wegbeheerder, gestimuleerd met de schoolomgevingen aan de slag te gaan. Monitoring en aansturing van de activiteiten vindt plaats door de regionale werkgroep schoolgaande jeugd.

Doelgroep: voortgezet onderwijs (12-16 jarigen)

Om te komen tot een structurele inzet van TotallyTraffic is de doelstelling om tussen RPV, gemeenten en scholen in totaal acht overeenkomsten tot en met het schoolseizoen 2013-2014 af te sluiten (dat is 40 procent van de scholen binnen het regionale voortgezet onderwijs) om de inzet van verkeerseducatie binnen het voortgezet onderwijs te borgen. Naast TotallyTraffic is de doelstelling om jaarlijks een fietsverlichtingsactie in samenwerking met VVN, politie en (mobiele) fietsmakers uit te voeren.

Doelgroep: bestuurders (16-55 jarigen)

Het verzorgen van voorlichting en informatie voor bestuurders van alle voertuigen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden over verkeersregels en gedrag. De doelstelling is om het percentage Alblasserwaard-Vijfheerenlanders dat behoefte heeft aan voorlichting over regels en verkeersveiligheid naar beneden te brengen.

Doelgroep: senioren (55 jaar en ouder)

In de periode 2011 tot en met 2013 zoveel mogelijk mensen van 60 jaar en ouder de mogelijkheid bieden om tweejaarlijks binnen hun gemeente hun kennis en vaardigheden ten aanzien van hun verkeersdeelname (per auto of scootmobiel) te laten toetsen. Hierbij worden gemeenten per toerbeurt bezocht.

Regionaal overleg Verkeershandhaving

Het komen tot een structurele regionale samenwerking op het gebied van verkeershandhaving, waarbij op een projectmatige wijze wordt gewerkt aan het verbeteren van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op basis van een regionaal verkeersveiligheidsarrangement voor provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen.

Infrastructurele activiteiten

In 2009 is een objectief onderzoek uitgevoerd naar PRIORitering van OngevalsclusterS (PRIOS) in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Het totaal aantal objectieve ongevallen over de periode 2005-2009 is onderzocht.

Vanuit PRIOS komen de volgende probleemsituaties als meest belangrijk naar voren:

1. Ongevallen met vaste voorwerpen op erftoegangswegen (30 en 60 kilometerwegen) met snelverkeer op wegvakken.
2. Eenzijdige ongevallen op erftoegangswegen (30 en 60 kilometerwegen) met snelverkeer op wegvakken.
3. Voetgangers op erftoegangswegen (30 en 60 kilometerwegen) met snelverkeer op wegvakken.
4. Frontale ongevallen op erftoegangswegen (30 en 60 kilometerwegen) tussen snelverkeer op wegvakken.

Daarnaast zijn binnen PRIOS kansrijke clusters voor inzet van effectieve infrastructurele maatregelen voor de verkeersveiligheid onderzocht.

De Regio gaat wegbeheerders stimuleren tot een structurele aanpak van de genoemde ongevallenclusters uit PRIOS waarbij vanaf niveau 1 wordt gestart en clusters door de wegbeheerders op basis van kennis van de locatie samen met de politie worden geanalyseerd. Verantwoordelijkheid van de aanpak van een cluster ligt bij de desbetreffende wegbeheerder.

Analyse fietsroutes, Waterschap Rivierenland (2008)

In 2008 is met behulp van Opwegnaarschool.nl de schoolfietsroutes en de beleving van de leerlingen op de schoolfietsroutes geïnventariseerd. In de rapportage zijn de volgende analyses uitgevoerd op de meest gebruikte routes:

- objectieve verkeersveiligheid (zijn er ongevallen geweest waarbij fietsers betrokken zijn);
- subjectieve verkeersveiligheid (hebben leerlingen aangegeven dat ze het punt als onveilig ervaren);
- theoretische verkeersveiligheid (is de inrichting volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig uitgevoerd).

De knelpunten die uit deze analyse naar voren zijn gekomen, zijn besproken in de projectgroep en nader uitgewerkt. In Hardinxveld-Giessendam is geen knelpunt naar voren gekomen.

CAR in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (2010)

De provincie Zuid-Holland is al een flink eind op weg om bij calamiteiten op de weg direct over te kunnen schakelen op alternatieve routes. Inmiddels zijn al in vier regio's afspraken daarover gemaakt, te weten in Westland, Corridor A15, Holland Rijnland en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden waarin de gemeente Hardinxveld-Giessendam gelegen is.

Het project draait onder de noemer CAR (Coördinatie van de Alternatieve Routes) en het omvat afspraken met alle wegbeheerders, politiekorpsen en andere relevante diensten plus de inzet van een aantal technische hulpmiddelen om het verkeer in geval van nood te geleiden. Alle noodscenario's zijn vastgelegd in CAR-routeboeken waarin de regelscenario's, maatregelen en inzetafspraken zijn vastgelegd.

Op de omleidingroutes worden de verkeersregelprogramma's aangepast, zodat die een speciaal op afstand aangestuurd noodprogramma kunnen draaien. Weggebruikers worden geïnformeerd met DRIPs, tekstkarren en klapporden. De routes zelf worden of zijn al voorzien van speciale U-borden. Om het verkeer in de gaten te houden worden 100 extra camera's opgehangen. De eerste scenario's zijn inmiddels gereed.

Het GVVP dient aan te sluiten op regionaal beleid ten aanzien van verkeersveiligheid (doelgroepenbeleid en aanpak ongevallenconcentraties) en calamiteitenroutes.

2.4 Gemeentelijk beleid

Collegeprogramma 2010-2014

In het Collegeprogramma 2010-2014 zijn de ambities van het coalitieakkoord vertaald naar concrete actiepunten. Om in te kunnen spelen op een verbetering of verslechtering van de economische situatie in de gemeente, zijn alle actiepunten gerangschikt onder drie scenario's. De punten onder het meest sombere scenario (zwaar bewolkt) kunnen behoudens een onvoorziene verslechtering van de economische omstandigheden in ieder geval uitgevoerd worden. Naarmate de financiële vooruitzichten verbeteren, komt er geld beschikbaar voor de actiepunten onder de scenario's half bewolkt en zonnig. Op deze manier is het college voorbereid op de toekomst en kan het - uiteraard in goed overleg met de gemeenteraad - keuzes maken wanneer dat noodzakelijk is.

Ten aanzien van verkeer en vervoer is opgenomen dat vervoer per fiets wordt gestimuleerd door veilige en recreatieve routes en meer stallingvoorzieningen. Voetgangers dienen onbelemmerd de daarvoor bedoelde paden te kunnen gebruiken.

Parkeer- en verkeersonderzoek centrum van Hardinxveld-Giessendam (2007)

In 2007 is in opdracht van de gemeente Hardinxveld-Giessendam een parkeeronderzoek uitgevoerd in het gehele centrumgebied. Aanleiding voor het parkeeronderzoek was destijds het voornemen van de gemeente om het centrum van Neder-Hardinxveld de komende jaren uit te breiden.

In het parkeeronderzoek is onderzoek gedaan naar:

- het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de verwachte parkeerdruk in het centrum van Hardinxveld-Giessendam in de nieuwe situatie;
- een verbetervoorstel voor de handhaving;
- de voor- en nadelen van het instellen van een blauwe zone of betaald parkeren en de gevolgen voor de omgeving;
- een stappenplan om te komen tot een blauwe zone of betaald parkeren;
- een voorstel te doen voor een tariefstelling bij betaald parkeren.

Middels het onderzoek moest uitsluitsel worden gegeven op de vraag of door de nieuwe centrumontwikkelingen de huidige parkeersituatie minimaal in stand wordt gehouden of mogelijk verbeterd, maar in ieder geval niet verslechtert.

De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek waren:

- de huidige parkeersituatie in het centrumgebied wordt als acceptabel beschouwd;
- voornamelijk wordt een uitbreiding van het parkeeraanbod niet aanbevolen omdat de hoge parkeerdruk zich slechts één kortdurend moment van de week voordoet, namelijk op vrijdag om 11.00 uur;
- aanbevolen wordt om de verkeerssituatie te blijven monitoren;
- met de centrumontwikkeling is de parkeersituatie in 2010 iets rustiger dan de huidige parkeersituatie. De parkeerdruk loopt in de jaren daarna wel op als gevolg van de autonome groei in de automobiliteit;
- aanpassingen in het bestaande parkeerregime moeten met name worden gevonden in de handhaving en het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen;
- de intensiteit van de Peulenstraat mag niet stijgen als gevolg van centrumontwikkeling;
- aanbevolen wordt om eenrichtingsverkeer in te stellen op het eindstuk van het Klein Diepje.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan 'Centrum'.

Centrumplan en bestemmingsplan 'Centrum' (2011)

Het Centrumplan omvat diverse ontwikkelingen. Centraal staat de uitbreiding van de winkelfunctie van het centrum van Hardinxveld-Giessendam. De eerste fase van het Centrumplan bestaat uit het project Giessenpoort en de inrichting van het omliggende openbaar gebied. Het project Giessenpoort betreft de bouw van 41 appartementen, winkels en een parkeergarage.

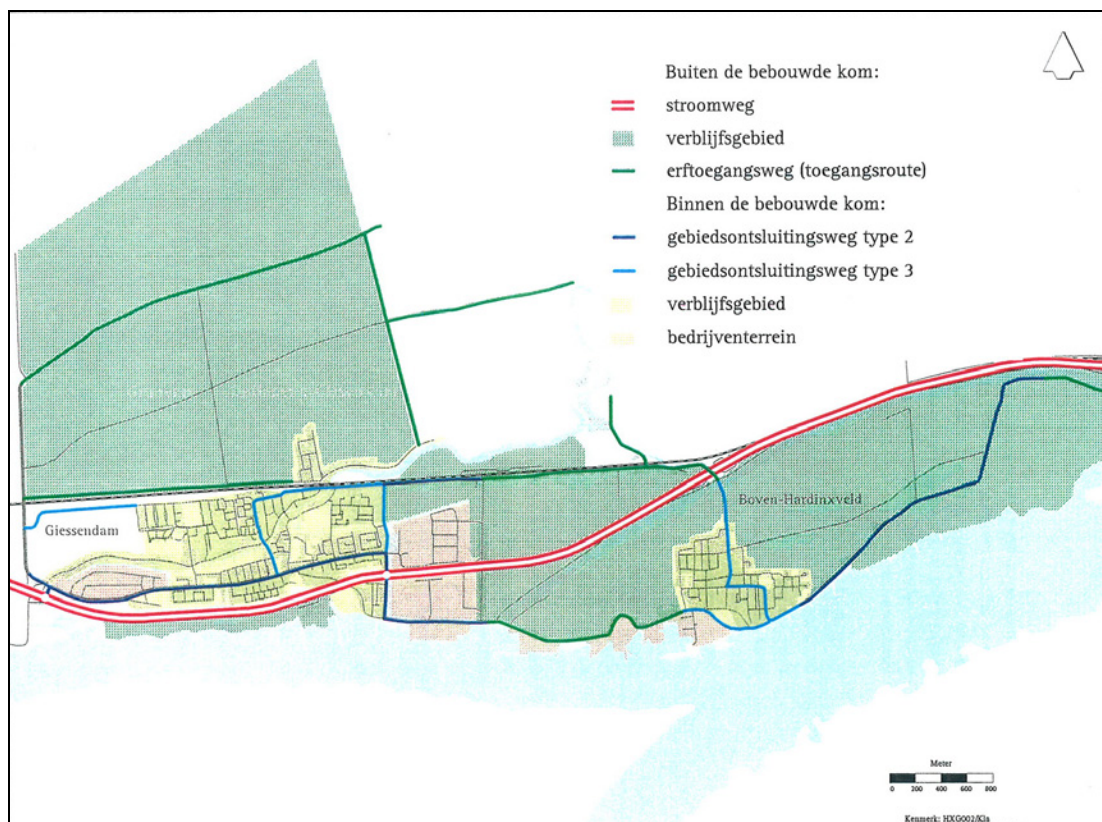
In het Bestemmingsplan 'Centrum' wordt een verdere uitbreiding van het centrum gefaciliteerd. Het gaat daarbij om een uitbreiding van het winkeloppervlak aan de noordzijde van de Talmastraat op de hoek van het Klein Diepje. Ook zijn in het ontwerpbestemmingsplan de uitkomsten van het in 2007 uitgevoerde parkeer- en verkeersonderzoek verwerkt.

Op 21 april 2011 is dit bestemmingsplan 'Centrum' door de gemeenteraad vastgesteld en het is inmiddels onherroepelijk.

Verkeers(veiligheids)plan (1998)

In 1998 is een integraal verkeersplan voor het grondgebied van de gemeente Hardinxveld-Giessendam opgesteld. In dit plan is de visie van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende jaren opgenomen. Binnen deze visie ligt de nadruk op het aspect verkeersveiligheid. Het plan bevat een concreet uitvoeringsprogramma van verkeersveiligheidsprojecten voor de eerstkomende jaren. In het uitvoeringsprogramma zijn de infrastructurele maatregelen opgenomen, om te komen tot een duurzaam veilig ingericht Hardinxveld-Giessendam. Tevens zijn mensgerichte maatregelen en maatregelen van het Startprogramma Duurzaam Veilig zoals destijds nog moesten worden doorgevoerd (bromfiets op de rijbaan en voorrang fietser van rechts) opgenomen.

Er is in het veiligheidsplan een categorisering opgenomen voor de wegen in de gemeente Hardinxveld Giessendam. Hierbij is onderscheid gemaakt in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen type 2 en type 3 en stroomwegen. Het belangrijkste verschil tussen gebiedsontsluitingsweg type 2 en 3 is het soort fietsvoorzieningen. Type 2 heeft vrijliggende fietspaden en type 3 heeft fietsstroken.



afbeelding 2.3 Wegcategorisering zoals opgenomen in Verkeersveiligheidsplan 1999

Aangezien het plan dateert uit 1999 dient het beleid te worden herzien in het nieuwe GVVP. In 2000 is er een wijziging in de wegcategorisering doorgevoerd en zijn de Rembrandtstraat en Koningin Wilhelminalaan (tussen Rivierdijk tot Huibjesbrug) afgewaardeerd tot verblijfsgebied.

In bijlage 1 is het uitvoeringsprogramma uit het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Hardinxveld-Giessendam 1998 overgenomen. Per project is aangegeven of het project inmiddels is gerealiseerd, in uitvoering is, op de planning staat of niet langer relevant is. De relevante projecten die in de periode 2012 tot en met 2022 op de planning staan, zijn opgenomen in het MeerjarenUitvoeringsProgramma (MUP) in hoofdstuk 12.

Nota Veilige schoolroutes (2006/2007)

Om de meest gangbare schoolroutes in beeld te brengen en gevaarlijke locaties op deze routes te analyseren is in 2006 een enquête gehouden onder de leerlingen van alle basisscholen en middelbare scholen. In 2007 zijn de resultaten van de enquête verwerkt en vertaald in een rapport. In dit rapport is ook een vergelijking gemaakt met de ongevalcijfers van de afgelopen jaren.

Op basis van de enquêteresultaten is een top 10 van knelpunten samengesteld. De knelpunten die destijds in deze knelpuntenlijst werden genoemd zijn inmiddels waar mogelijk aangepakt door de gemeente.

Wegsleepverordening Hardinxveld-Giessendam (2011)

In 2011 is de wegsleepverordening van de gemeente Hardinxveld-Giessendam bestuurlijk vastgesteld. Met de wegsleepverordening is een juridische basis gelegd voor de uitvoering van de wegsleepregeling. Hiermee is het mogelijk om bijvoorbeeld verkeersonveilige situaties als gevolg van foutparkeren aan te pakken door voertuigen te verwijderen.

Beleidsnotitie uitwegen (2005)

In 2005 heeft de gemeente Hardinxveld-Giessendam de Beleidsnotitie uitwegen vastgesteld. Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het maken en veranderen van een uitweg vergunningplichtig. Daarnaast moet de gemeente privaatrechtelijke medewerking verlenen omdat de uitweg (gedeeltelijk) op haar eigendom wordt gesitueerd. In de notitie is ingegaan op de toelaatbaarheid van uitwegen uitgesplitst naar wegcategorie, het wettelijk kader, weigeringsgronden, de vormgevingseisen en tevens is de procedure voor het verkrijgen van een uitwegvergunning opgenomen. Deze beleidsnotitie wordt in 2012 herzien.

Beleidsnotitie bewegwijzering (2009)

In 2009 is de Beleidsnotitie bewegwijzering vastgesteld. Deze beleidsnotitie biedt een leidraad aan de wegbeheerder om de bewegwijzering op een goede en eenduidige wijze te organiseren, zodat een uniform straatbeeld ontstaat en verrommeling wordt voorkomen, waardoor de kwaliteit van de leefomgeving toeneemt. In deze notitie zijn algemene uitgangspunten ten aanzien van bewegwijzering opgenomen en is dieper ingegaan op verschillende soorten bewegwijzering:

- algemene bewegwijzering;
- objectbewegwijzering (inclusief een lijst met objecten die in aanmerking komen voor objectbewegwijzering);
- bewegwijzering op bedrijventerreinen;
- bewegwijzering voor (brom)fietzers en voetgangers;
- bewegwijzering bij wegomleidingen.

Per soort bewegwijzering wordt ingegaan op de wijze van toepassing en uitvoering, de materiaalkeuze en de financieringswijze. Daarnaast is ingegaan op de wijze van communicatie in het geval van wijzigingen in de bewegwijzering en is aangegeven of een apart implementatieplan noodzakelijk is.

Beheerplan openbare verlichting (2006)

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam speelt openbare verlichting een belangrijk rol bij een veilige inrichting van de openbare ruimte. Sinds 2006 wordt in de gemeente Hardinxveld-Giessendam het beheer en onderhoud van openbare verlichting uitgevoerd conform het beschreven beleid in het 'Beheerplan openbare verlichting'. In het beheerplan wordt in elk geval ingegaan op de volgende onderdelen:

- De Landelijke wet- en regelgeving waarbij de 'speelruimte' is vastgelegd waarbinnen het beleid van de gemeente Hardinxveld-Giessendam betreffende de openbare verlichting wordt uitgevoerd.
- De Verlichtingskwaliteit waarbij wordt aangegeven welke verlichtingskwaliteit binnen de diverse wegcategorieën en specifieke locaties gewenst is.
- Een overzicht van aantallen, leeftijden en uitvoeringsvormen van openbare verlichtingsinstallatie in de gemeente.
- De wijze waarop beheer en onderhoud uitgevoerd worden.
- Een inzicht in de kosten en hoe deze over de jaren verdeeld worden.
- Een Programma van Eisen voor de openbare verlichting.
- Een overzicht van Standaard toe te passen materialen alsmede een beknopt overzicht van de vigerende contractafspraken.

Beleidsplan Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2008-2011

De Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO) regelt dat mensen met een beperking de voorzieningen, hulp en ondersteuning krijgen die ze nodig hebben. Gemeenten voeren de WMO uit en iedere gemeente legt andere accenten. De gemeente heeft voor de periode 2008 tot en met 2011 het Beleidsplan Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2008-2011 opgesteld, waarin doelstellingen zijn geformuleerd op verschillende onderdelen van maatschappelijke ondersteuning. De volgende doelen die in het plan zijn gesteld hebben een relatie met de infrastructuur:

- De gemeente streeft naar een prettige gemeente om in te wonen en werken. Onderhoud van wegen, riolering en afwatering moeten op orde zijn en wateroverlast moet worden bestreden en zo mogelijk voorkomen.
- In 2010 moet 50 procent van de bushaltes in de gemeente toegankelijk zijn voor rolstoelen. Deze doelstelling is analoog aan de provinciale doelstelling.
- De aanwezige invalidenparkeerplaatsen moeten voldoen aan de 50 meternorm.
- De herkenbaarheid van mindervaliden- en invalidenparkeerplaatsen moeten worden verbeterd door een duidelijke markering/arcering op het wegdek.

Groenbeleidsplan (2007)

Het Groenbeleidsplan dat in 2007 door de gemeente is opgesteld is een strategisch plan. Het plan vormt de basis voor het gemeentelijk groenbeleid op de langere termijn. Met dit plan kan ten aanzien van het openbaar groen, op zowel gemeentelijk niveau als wijkniveau, beleidsmatig worden gestuurd en planmatig worden beheerd. Aan de hand van geformuleerde uitgangspunten, randvoorwaarden en richtlijnen geeft het plan richting aan de ontwikkeling van het openbaar groen binnen de bebouwde kom van de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Het plan geeft daarnaast inzicht in de huidige en gewenste groenstructuren, zoneringen, groentypen en beheer-, onderhouds- en inrichtingsmaatregelen, de aankleding op rotondes en begeleidende beplanting bij de hoofdwegenstructuur. Daarnaast is aandacht besteed aan de financiële consequenties van voorgestelde maatregelen.

Beheerplan wegen 2006-2010 (2006)

Het Beheerplan Wegen is opgesteld op basis van een vooraf vastgesteld kwaliteitsniveau. Het plan bevat een meerjarenonderhoudsplanning gericht op een haalbare organisatorische en financiële uitvoering. De relaties tussen beleid en beheer, de hoofdlijnen van wegbeheer, het areaal en de kwaliteit van de verhardingen en de resultaten van de meerjarenplanningen zijn te vinden in het Beheerplan wegen. Tevens is een financiële analyse opgenomen, waarbij onderscheid is gemaakt in de kwaliteitsniveaus basis, midden en hoog. Dit resulteert in conclusies voor het beheer en onderhoud van de verhardingen voor de periode 2006-2010.

Nota jeugdbeleid (2007)

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil investeren in haar jeugdigen en heeft de ambitie om de ontwikkeling van alle jeugdigen in Hardinxveld-Giessendam te verbeteren. Het streefbeeld dat de gemeente wil bereiken is dat Hardinxveld-Giessendam een gemeente is waar het voor jeugdigen goed wonen, leven en opgroeien is met voorzieningen die dat optimaal ondersteunen.

Deze ambitie is niet zo maar te realiseren maar bepaalt de richting waarin de gemeente haar beleid vorm wil geven en van waaruit de gemeente haar verantwoordelijkheid wil nemen. Voor de jaren 2008 – 2018 is een ambitieus programma opgesteld waarmee de gemeente een belangrijke stap wil zetten om de toekomst van de jeugdigen te verbeteren.

Het jeugdbeleid voor de komende jaren is opgebouwd uit een zestal speerpunten:

1. Integrale Jeugdgezondheidszorg.
2. Opgroeien, opvoeden en ondersteunen.
3. Onderwijs.
4. Vrije tijd.
5. Integrale veiligheid.
6. Jeugdparticipatie.

Sinds 2008 wordt gewerkt aan het opstellen van uitvoeringsprogramma's per speerpunt waarin de ambities worden doorvertaald naar concrete acties. Op het gebied van verkeer is de gemeente verantwoordelijk voor de veiligheid op school-thuisroutes en de veiligheid van de schoolomgeving.

Nota preventief gezondheidsbeleid 2007-2011 (2006)

De planperiode van het huidige lokale gezondheidsbeleid loopt na 2011 af. Door de regionale gezondheidsdienst (GGD ZHZ) is onlangs een nota opgesteld voor 19 gemeenten in de regio Zuid-Holland Zuid. Het college van Hardinxveld-Giessendam stemt in met de nota, waarin wordt beschreven op welke wijze nieuw plaatselijk gezondheidsbeleid tot stand kan worden gebracht voor de periode 2012-2015. Eén van de uitgangspunten van het nieuwe beleid is dat de gemeenten zich de komende jaren aan de hand van thema's richten op het bevorderen van de volksgezondheid. Een ander uitgangspunt is dat er ruimte moet zijn voor inspraak. Daarbij is een rol weggelegd voor onder anderen de huisartsen, het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG), onderwijsinstellingen, sportverenigingen en de WMO-adviesraad.

Het geactualiseerd plaatselijke volksgezondheidsbeleid wordt uiteindelijk vastgelegd in de 'Nota lokaal gezondheidsbeleid'. Die is naar verwachting begin 2012 gereed.

In het GVVP dient specifieke aandacht uit te gaan naar het stimuleren van vervoer per fiets en naar voetgangers die onbelemmerd de voor hen bedoelde paden kunnen gebruiken.

Het evalueren en herzien van het Verkeers(veiligheids)plan dient onderdeel uit te maken van het GVVP.

Naar het vastgestelde beleid op specifieke (beleids)terreinen kan in het GVVP worden verwezen.

3 Huidige situatie en ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis die heeft geleid tot de huidige stedenbouwkundige en verkeersstructuur. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de huidige verkeersveiligheidssituatie en de meningen van bewoners en de knelpunten die zij ervaren op het gebied van verkeer. Tot slot wordt ingegaan op de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

3.1 Kenschets gemeente Hardinxveld-Giessendam

Op 1 april 2011 bedroeg het inwonersaantal in de gemeente Hardinxveld-Giessendam 17.552 inwoners en heeft de gemeente een oppervlakte van 19,35 kilometer² (waarvan 2,46 kilometer² water). De beide kernen Hardinxveld-Giessendam en Boven-Hardinxveld zijn ontstaan uit de vroegere gemeenten Hardinxveld en Giessendam, die in 1957 werden samengevoegd. Daarbij verviel ruim de helft van het grondgebied van Giessendam - te weten het dorp Giessen-Oudekerk - aan de nieuwe gemeente Giessenburg, die in 1986 opging in Giessenlanden.

De huidige structuren binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam worden inzichtelijk gemaakt aan de hand van een aantal aspecten, te weten de ontstaansgeschiedenis, de stedenbouwkundige structuur en de verkeersstructuur.

3.1.1 De ontstaansgeschiedenis

Hardinxveld-Giessendam ligt in de Alblasserwaard, wat vanouds als een deltagebied kan worden gezien. Bewoning in dit gebied was alleen mogelijk op de hoger gelegen oeverwallen en stroomruggen. In het verleden hebben er, als gevolg van dijkdoorbraken, tal van overstromingen plaatsgevonden. Gevolg is dat de Alblasserwaard vele malen onder water is komen te staan. Het middengebied van de Alblasserwaard bestaat geheel uit veen.

Langs de oevers van het kronkelige veenriviertje 'De Giessen' is het dorp Giessendam ontstaan.



afbeelding 3.1 Ligging Hardinxveld-Giessendam

Het ruimtelijk contrast tussen de compacte en dicht bebouwde randen langs de rivier de Merwede en het open veenweidegebied van de Alblasserwaard is duidelijk zichtbaar. Opvallend in het open veenweidegebied is de noord-zuid ligging van weteringen, lintbebouwingen en wegenpatronen.

3.1.2 Stedenbouw- en verkeerskundige structuur

Heel herkenbaar voor de structuur van Hardinxveld-Giessendam is de lintbebouwing langs het riviertje de Giessen en een centrum rond de sluis. Ook de voor de Tweede Wereldoorlog gebouwde bebouwingslinten de Peulenstraat, de Nieuweweg en de Sluisweg zijn karakteristiek voor Hardinxveld. De vooroorlogse wijk Over 't Spoor is een op zichzelf staande wijk met relatief weinig groen. De naoorlogse wijken zijn grotendeels omsloten door de oudere bebouwingslinten. Ingeklemd tussen het oude centrum en verschillende woonwijken ligt het voorzieningencentrum met onder meer het gemeentehuis, scholen en de bejaardencentra. Giessendam-West en het bedrijvenpark is ontwikkeld in de jaren tachtig en negentig en betreft een uitbreiding op de al aanwezige stedelijke structuren. Deze wijk is later uitgebreid met een zogenaamde centrale scholenstrook bestaande uit een drietal gebouwen.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft twee toe- en afritten op de A15. Via afrit 25 komt men via een rotonde de gemeente via de Peulenlaan binnen. Deze rotonde verbindt Sliedrecht met Hardinxveld-Giessendam. Via afrit 26 komt men via de Nieuweweg en de rotonde Nieuweweg-Wieling de gemeente binnen. De gemeente Hardinxveld-Giessendam is gelegen aan het tracé van de Betuweroute.

Op het grondgebied van Hardinxveld-Giessendam ligt een groot aantal wegen. De bestaande hoofdwegenstructuur van de gemeente bestaat uit:

- rijksweg A15;
- hoofdontsluitingswegen met een belangrijke doorstromende functie, waarvan de Rivierdijk, Nieuweweg, Peulenlaan/Wieling, Parallelweg, de belangrijkste zijn;
- Hardinxveld-Giessendam is gelegen aan de light-rail verbinding Merwede-Lingelijn, de verbinding tussen Geldermalsen en Dordrecht. Naast het bestaande station Hardinxveld-Giessendam, worden in de gemeente nog twee stations aan deze lijn gerealiseerd: Boven-Hardinxveld en Blauwe Zoom.

3.2 Objectieve verkeersveiligheidsknelpunten

De objectieve verkeers(on)veiligheid op gemeentelijke wegen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam is bepaald op basis van de geregistreerde ongevallen in het computerprogramma ViaStat-Online. In de ongevallenanalyse zijn alle ongevallen van de afgelopen vijf jaar tegen het licht gehouden. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan de ongevallocaties, aan de vervoerswijzen van de overige betrokkenen en de aard en de toedracht van de ongevallen. Het doel van deze analyse is om te achterhalen of er bepaalde locaties in de gemeente Hardinxveld-Giessendam zijn waar een bovengemiddeld aantal ongevallen plaatsvindt.

Registratiegraad

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat lang niet alle ongevallen worden geregistreerd. Naar mate de ernst van de ongevallen afneemt, neemt ook de registratiegraad af. Van ongevallen waarbij doden te betreuren zijn, wordt gemiddeld in Nederland circa 90 procent geregistreerd. Van ongevallen met ziekenhuisgewonden is de registratiegraad ongeveer 55 procent en van ongevallen met lichtgewonden zo'n 10 tot 15 procent. Ongevallen met uitsluitend materiële schade (ums) worden nauwelijks geregistreerd: minder dan 10 procent van deze ongevallen komt terug in de ongevalstatistieken (bron: SWOV). De registratiegraad verschilt ook voor verschillende typen ongevallen. Zo is de registratiegraad hoger voor ongevallen met gemotoriseerd verkeer en bromfietzers dan voor ongevallen met alleen langzaam verkeer. Bij fietsongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is, is de registratiegraad zeer laag.

3.2.1 Analyse ongevallen 2006-2010

Bij de analyse van de ongevallen is uitsluitend gekeken naar ongevallen die hebben plaatsgevonden op wegen in beheer bij de gemeente. Ongevallen die hebben plaatsgevonden op rijkswegen, provinciale wegen en op waterschapswegen zijn uit het bestand gefilterd. De gemeente Hardinxveld-Giessendam kan immers slechts beperkt invloed uitoefenen op de toedracht van deze ongevallen.

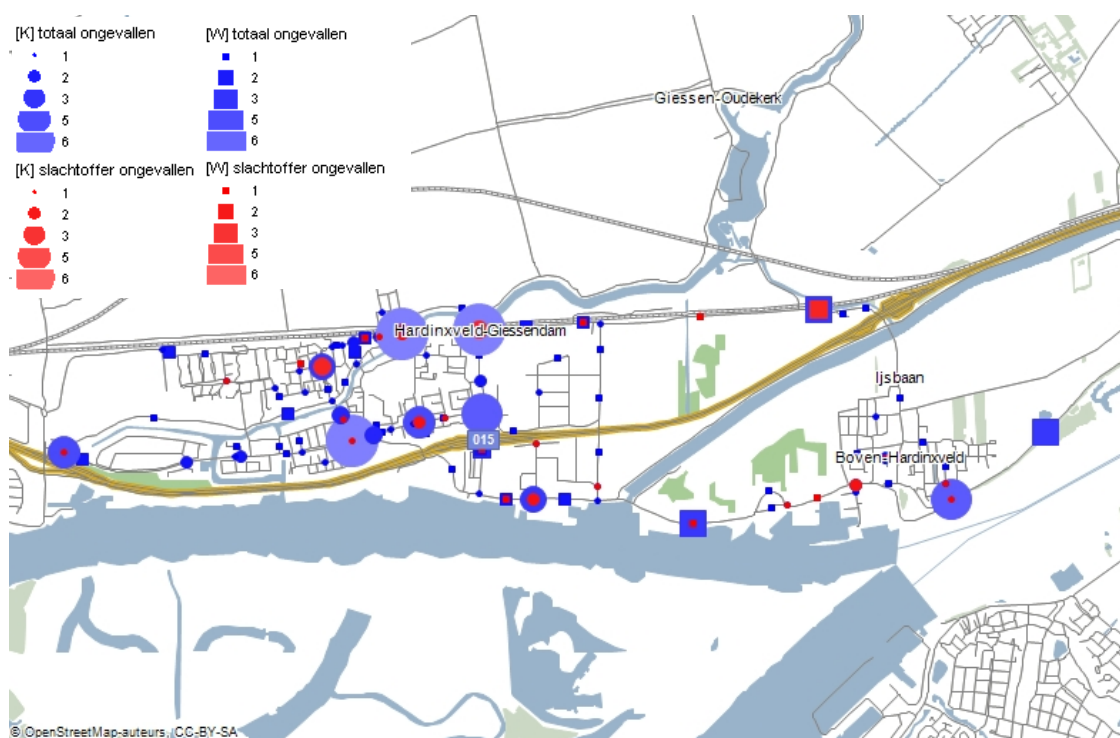
In onderstaande tabel is het aantal ongevallen dat per jaar is geregistreerd op gemeentelijke wegen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam weergegeven. Ook het aantal slachtoffers, uitgesplitst naar ernst is in deze tabel terug te vinden.

tabel 3.1 Ongevallen uitgesplitst naar jaar

jaar	totaal ongevallen	totaal voorwerpen	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2006	78	26	136	17	0	8	9
2007	73	23	129	13	3	4	6
2008	56	23	98	15	0	2	13
2009	32	10	57	1	0	0	1
2010	22	5	42	9	0	0	9
Totaal	261	87	462	55	3	14	38

Sinds 2006 is het aantal geregistreerde ongevallen gedaald. In 2010 is het aantal ongevallen minder dan eenderde ten opzichte van 2006. De verwachting is dat dit te maken heeft met de verminderde registratiegraad, waardoor met name ums-ongevallen nauwelijks nog worden geregistreerd. Opvallend is dat in 2009 ‘slechts’ één slachtoffer is gevallen op het gemeentelijke wegennet in Hardinxveld-Giessendam. In de jaren daarvoor vielen per jaar tussen de 13 en 17 slachtoffers. Dit is dus een zeer sterke daling. In 2010 is helaas weer een sterke toename naar 9 slachtoffers zichtbaar, dus 2009 lijkt hiermee een toevalstreffer.

Op onderstaande kaart zijn de slachtofferongevallen (in rood) en de ongevallen met uitsluitend materiële schade (in blauw) op gemeentelijke wegen in de periode 2006-2010 afgebeeld. De afgebeelde ‘bolletjes’ zijn ongevallen op kruispunten en de afgebeelde ‘vierkantjes’ zijn ongevallen op wegvakken.



afbeelding 3.2 Overzicht geregistreerde ongevallen in Hardinxveld-Giessendam (2006 – 2010)

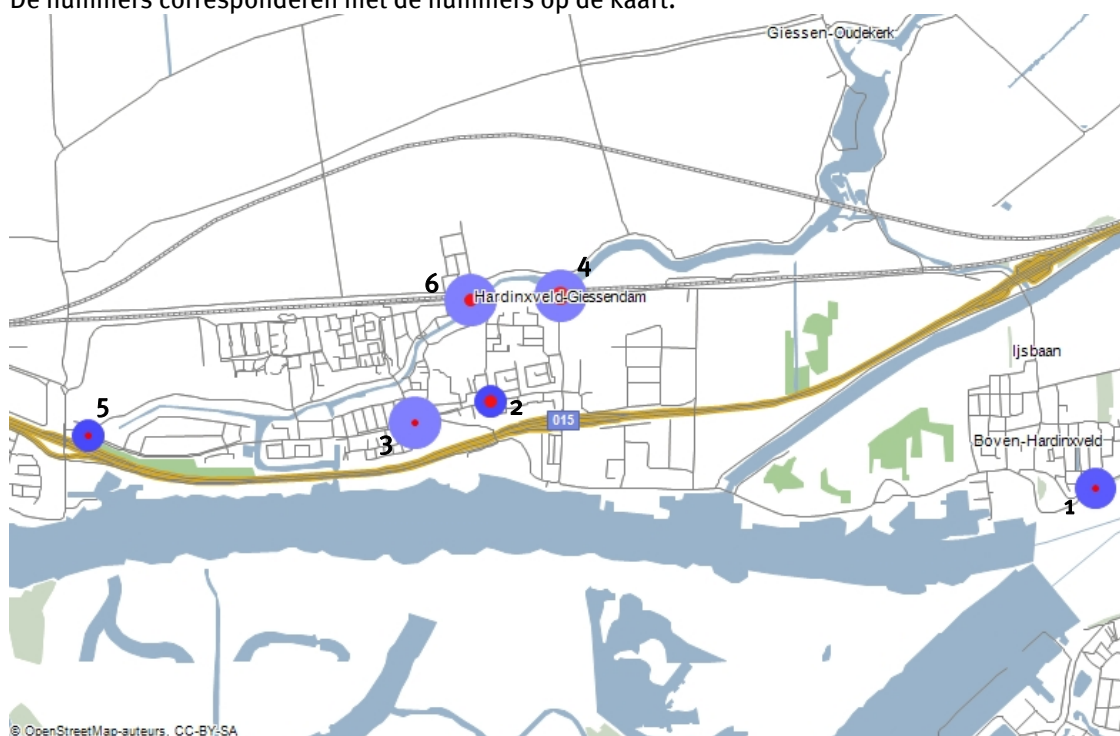
Ongevallenclusters

Op de kaart op de volgende pagina zijn ongevallenconcentraties afgebeeld waarbij in de periode 2006 tot en met 2010 minimaal vijf ongevallen hebben plaatsgevonden en waarbij minimaal één van de ongevallen een slachtofferongeval is.

De volgende kruispunten komen uit deze analyse als ongevallencluster naar voren:

1. kruispunt Rivierdijk/Rembrandtstraat;
2. kruispunt Wieling/Spindermolen;
3. kruispunt Thorbeckestraat/Peulenlaan;
4. kruispunt Nieuweweg/Parallelweg;
5. kruispunt Buitendams/Peulenlaan;
6. kruispunt Binnendams/Stationsstraat.

De nummers corresponderen met de nummers op de kaart.



afbeelding 3.3 Overzicht ongevallencusters

3.2.2 Slachtoffers in de periode 2008-2010 ten opzichte van 2005-2007

In de volgende tabellen zijn de slachtoffers die zijn gevallen bij slachtofferongevallen in de afgelopen drie jaar (periode 2008-2010) uitgezet tegen het aantal slachtoffers gevallen bij ongevallen die hebben plaatsgevonden in de periode daarvoor (periode 2005-2007). De slachtoffers zijn uitgesplitst naar doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden.

tabel 3.2 Slachtoffers naar hoofdtoedracht

	Slachtoffers		doden		Ziekenhuis gewonden		overige gewonden	
	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10
Voorrang/doorgang	22	10	3	0	7	1	12	9
Plaats op de weg/bocht	7	7	0	0	2	1	5	6
Overige toedrachten	8	3	0	0	4	0	4	3
Oversteken	5	2	0	0	3	0	2	2
Afstand bewaren	3	0	0	0	0	0	3	0
Verkeerstekens	0	0	0	0	0	0	0	0
Inhalen	0	2	0	0	0	0	0	2
Toestand weg/voertuig	2	1	0	0	1	0	1	1
Totaal	47	25	3	0	17	2	27	23

Het totaal aantal slachtoffers is bij de meeste toedrachten in de laatste drie jaar gedaald (behalve plaats op de weg/bocht die is gelijk gebleven) ten opzichte van drie jaar daarvoor. Alleen het aantal slachtoffers bij inhaalongevallen is van 0 naar 2 gestegen. In totaal zijn er in 2008 – 2010 bijna de helft minder slachtoffers gevallen dan in de periode daarvoor. Ook het aantal dodelijke slachtoffers dat is gevallen bij voorrang-/doorgangongevallen is fors gedaald van drie naar 0 dodelijke slachtoffers in de periode 2008-2010.

tabel 3.3 Slachtoffers naar botspartners

	Slachtoffers		doden		Ziekenhuis gewonden		overige gewonden	
	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10
Snelverkeer / Langzaam verkeer	31	10	3	0	12	1	16	9
Snelverkeer / Snelverkeer	5	9	0	0	1	1	4	8
Langzaam verkeer / Langzaam verkeer	4	4	0	0	2	0	2	4
Langzaam verkeer / Overig	2	0	0	0	0	0	2	0
Snelverkeer eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0	0
Snelverkeer / Rail	0	0	0	0	0	0	0	0
Snelverkeer / Overig	1	1	0	0	1	0	0	1
Langzaam verkeer eenzijdig	4	1	0	0	1	0	3	1
Totaal	47	25	3	0	17	2	27	23

Het totaal aantal slachtoffers tussen snelverkeer en langzaam verkeer is met twee derde fors afgenomen. Het totaal aantal slachtoffers tussen snelverkeer onderling is iets gestegen in de periode 2008-2010 ten opzichte van de periode daarvoor. De drie dodelijke slachtoffers in de periode 2005-2007 zijn gevallen bij ongevallen tussen snel- en langzaam verkeer. In de periode 2008-2010 zijn geen dodelijke slachtoffers meer gevallen. Het totaal aantal ziekenhuisgewonden is van 17 naar 2 in een periode van 3 jaar sterk gedaald. Eerder vielen deze slachtoffers met name bij ongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer.

tabel 3.4 Slachtoffers naar aard

	Slachtoffers		doden		Ziekenhuis gewonden		overige gewonden	
	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10	05-07	08-10
Flank	15	9	0	0	5	0	10	9
Frontaal	9	8	1	0	5	2	3	6
Voetganger	10	3	2	0	4	0	4	3
Kop/staart	5	2	0	0	0	0	5	2
Geparkeerd voertuig	2	1	0	0	1	0	1	1
Vast voorwerp	2	1	0	0	1	0	1	1
Eenzijdig	4	1	0	0	1	0	3	1
<i>Totaal</i>	<i>47</i>	<i>25</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>17</i>	<i>2</i>	<i>27</i>	<i>23</i>

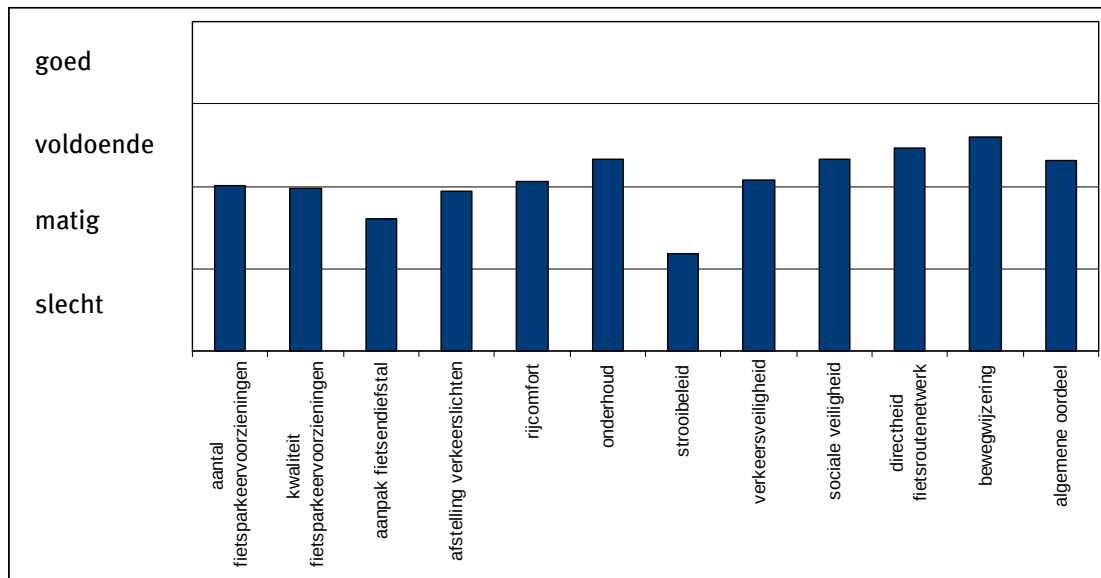
Bij alle soorten ongevallen is een daling van het aantal slachtoffers te zien. In de laatste periode (2008-2010) zijn uitsluitend nog ernstige slachtoffers bij frontale ongevallen gevallen (2 ziekenhuisgewonden).

3.3 Mening van bewoners

Bewoners en weggebruikers van de gemeente Hardinxveld-Giessendam hebben in een webenquête hun mening kunnen geven over diverse aspecten ten aanzien van verkeer in vervoer in de gemeente. In de enquête hebben zij kunnen aangeven wat zij belangrijk vinden, welke knelpunten zij ervaren en welke suggesties zij eventueel hebben voor verbeteringen.

In totaal hebben 109 respondenten de enquête ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 44 jaar. De grootste groep respondenten (37 procent) valt in de leeftijdsgroep 36 tot en met 45 jaar. 93 procent van alle respondenten woont in Hardinxveld-Giessendam, waarvan het grootste deel (49 procent) in postcodegebied 3371.

In onderstaande afbeelding is het oordeel dat de respondenten geven over diverse verkeersaspecten weergegeven.



afbeelding 3.4 Oordeel over diverse verkeersaspecten

Het strooibeleid en de aanpak van fietsendiefstal blijken het laagst te worden beoordeeld met een matig oordeel. Ook de afstelling van verkeerslichten en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen scoren net niet voldoende. Alle andere aspecten scoren wel voldoende, waarbij de bewegwijzering het hoogste oordeel krijgt. Ook het algemene oordeel scoort ruimschoots voldoende.

In bijlage 2 wordt uitgebreid ingegaan op alle aspecten van de enquête. Daarbij worden ook de locaties getoond die respondenten hebben aangewezen als knelpunten.

3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

Aan de uiterste rand van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, wordt tussen 2008 en 2015 gewerkt aan De Blauwe Zoom. Deze nieuwbouwwijk in aanbouw bestaat uit een nieuwe woonwijk van ongeveer 650 koop- en huurwoningen, een sporthal, een bedrijventerrein en een lightrailstation. De wijk ligt in het westelijke gedeelte van de gemeente Hardinxveld-Giessendam en wordt omsloten in het noorden door de Schapedrift met hieraan parallel de Merwede-Lingelijn en ten zuiden het gebied Buitendams. Ten oosten bevindt zich de Westwijk met op de grens de scholenstrook. Aan de andere kant wordt de wijk begrensd door de Zwijskade, tevens de gemeentegrens met Sliedrecht.

In Boven-Hardinxveld verrijzen in de komende jaren naar verwachting circa 80 woningen.

4 Thema Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is hét centrale thema in het GVVP van Hardinxveld-Giessendam. Zowel bewoners als politici van de gemeente Hardinxveld-Giessendam hebben aangegeven dat zij verkeersveiligheid het belangrijkste thema vinden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid en vervolgens op Duurzaam Veilig en wegcategorysering, objectieve en subjectieve onveiligheid en verkeersveilige schoolroutes en schoolomgevingen.

4.1 Doelstelling

De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid is *het bevorderen van de verkeersveiligheid door een structurele aanpak, waaronder het verbeteren van de herkenbaarheid van de weg, het stimuleren van gewenst verkeersgedrag en het wegnemen van specifieke knelpunten.*

De wegcategorysering is, naast mensgerichte aspecten als voorlichting, educatie en handhaving, een belangrijk onderdeel van het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. Een logische wegcategorysering, waarbij vormgeving, functie en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn, zorgt voor herkenbaarheid voor weggebruikers en zo min mogelijk oneigenlijk gebruik van het wegennet.

4.2 Uitgangspunten Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is in Nederland het sleutelwoord in de aanpak van verkeersonveiligheid. Preventie is het uitgangspunt:

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.

Met andere woorden: de infrastructuur moet conflicten tussen verkeersdeelnemers zo veel mogelijk voorkomen en als er desondanks toch iets gebeurt, moet ervoor worden gezorgd dat de omstandigheden eraan bijdragen dat de afloop niet ernstig is.

In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem worden fouten voorkomen door vereenvoudiging van de infrastructuur en door de kans op conflicten te verkleinen. De weg moet als het ware ‘self explaining’ zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont.

Daarom stelt Duurzaam Veilig eisen aan de inrichting, het gebruik en de functie van wegcategorieën. Daarnaast voorkomt uniformering van voorangsregels dat de verkeersdeelnemer zich vergist of veel aandacht moet besteden aan de situatie op een kruispunt of een wegaansluiting.

Bij de introductie van Duurzaam Veilig zijn drie Duurzaam Veilig-uitgangspunten opgesteld, te weten:

1. functionaliteit van wegen (het werkelijke gebruik moet overeenstemmen met het beoogde gebruik);
2. homogeniteit (zo min mogelijk verschil tussen de verkeersdeelnemers in snelheid, richting en massa);
3. voorspelbaarheid (uniforme inrichting van wegen, waardoor weggebruikers weten welk gedrag van hen wordt verwacht).

Later zijn daar nog de volgende twee uitgangspunten aan toegevoegd:

4. vergevingsgezindheid (letselbeperking door vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen);
5. statusonderkenning door verkeersdeelnemers (het vermogen om de eigen taakbekwaamheid te kunnen inschatten).

Alle richtlijnen voor de inrichting van wegen zijn in de laatste jaren volledig in overeenstemming gebracht met deze Duurzaam Veilig-principes.

4.3 Wegcategorisering

Belangrijk doel van het vaststellen van een duidelijke wegcategorisering is dat voor elke weg overeenstemming wordt bereikt in functie, vormgeving en gebruik van de weg. Alle wegen worden (waar mogelijk) consequent, herkenbaar en duurzaam veilig ingericht. Een herkenbaar en continu wegbeeld en voorspelbare verkeerssituaties verlichten de rijtaak van de weggebruiker. Een middel om dit te bereiken is het totale netwerk van wegen in wegcategorieën in te delen. De wijze waarop functie, vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd, is doorslaggevend voor de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

- **Functie:** onder functie wordt verstaan het gebruik van de weg zoals die door de wegbeheerder is bedoeld.
- **Vorm:** de vorm betreft de inrichting van de infrastructuur. De regelgeving is het geheel aan geboden en verboden die op de weg gelden.
- **Gebruik:** het gebruik is tenslotte het feitelijke gedrag van de weggebruikers.

Met de realisering van de wegcategorisering heeft elke weg maar één functie. Vorm en gebruik van de weg worden afgestemd op deze functie. Behalve aan de verkeersveiligheid, draagt een duidelijke wegcategorisering en dito inrichting ook bij aan een goede bereikbaarheid en het beperken van sluipverkeer door een logische hoofdwegenstructuur.

Wegcategorieën

In Nederland bestaat een vijftal wegcategorieën, te weten:

Buiten de bebouwde kom:

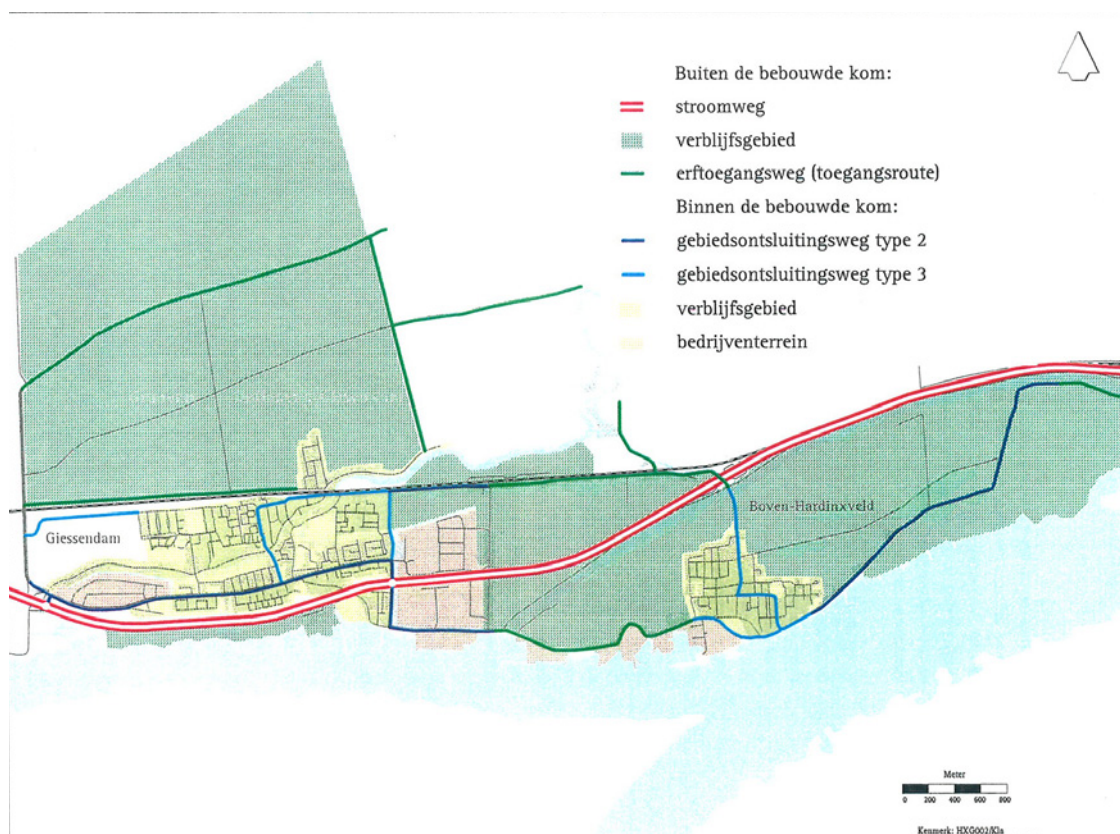
- stroomwegen (maximum snelheid 130, 120 of 100 kilometer per uur);
- gebiedsontsluitingswegen (maximumsnelheid 80 kilometer per uur);
- erftoegangswegen (maximumsnelheid 60 kilometer per uur).

Binnen de bebouwde kom:

- gebiedsontsluitingswegen (maximum snelheid 50 kilometer per uur);
- erftoegangswegen (maximum snelheid 30 kilometer per uur).

Woonerven zijn hierbij een bijzondere inrichtingsvorm (stapvoets; maximum snelheid 15 kilometer per uur) van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

In het veiligheidsplan uit 1999 is onderstaande wegcatégorisering opgenomen. Het verschil tussen gebiedsontsluitingsweg type 2 en 3 in dit plan is het soort fietsvoorzieningen. Type 2 heeft vrijliggende fietspaden en type 3 heeft fietsstroken.



afbeelding 4.1 Wegcatégorisering zoals opgenomen in Verkeersveiligheidsplan 1999

In 2000 is een wijziging doorgevoerd in de wegcatégorisering. Boven-Hardinxveld is sindsdien in zijn geheel gecategoriseerd als verblijfsgebied; de Rembrandtstraat en Koningin Wilhelminalaan zijn derhalve afgewaardeerd.

Voorstel wegcategorisering

De wegcategorisering van de gemeente Hardinxveld-Giessendam is in een werksessie met de Verkeerscommissie tegen het licht gehouden en er is een voorstel gedaan voor actualisatie. In samenhang met de actualisatie van de wegcategorisering is uiteraard ook de verkeerscirculatie bekeken. Daarbij is onder andere aandacht besteed aan de functie van de Nieuweweg.

Nieuweweg

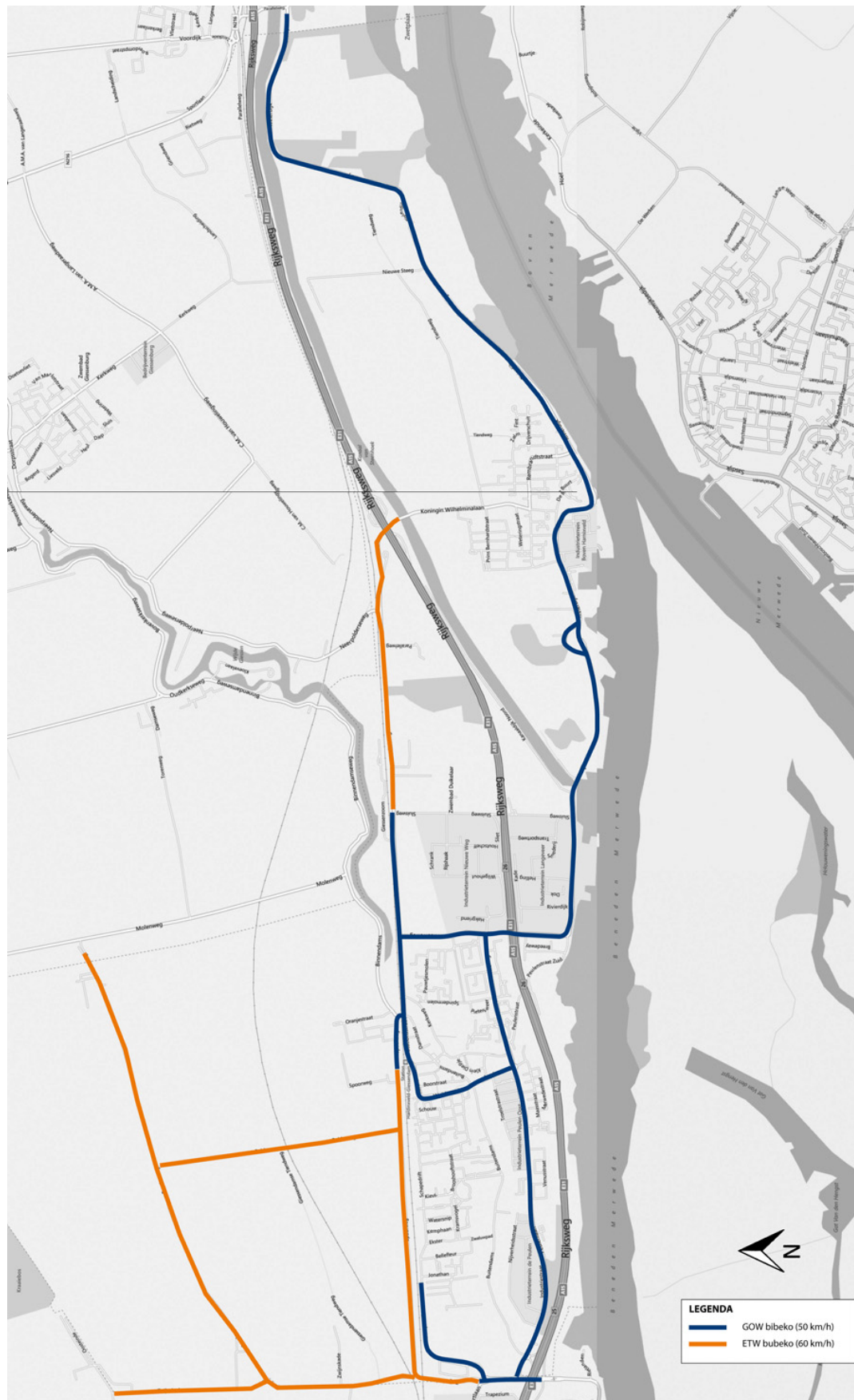
De Nieuweweg tussen de Wieling en de Parallelweg vormt een schakel in het wegennetwerk van de gemeente Hardinxveld-Giessendam die lastig is te categoriseren. Enerzijds liggen er woningen aan de weg en wordt er op de weg geparkeerd. Daarmee heeft de Nieuweweg een duidelijke erftoegangsfunctie. Tegelijkertijd vormt de Nieuweweg een belangrijke schakel tussen de A15 en de noordkant van Hardinxveld-Giessendam (onder andere de stationsomgeving). Ook voor de ontsluiting van Giessen-Oudekerk en (in mindere mate) Giessenburg heeft de Nieuweweg een functie.



afbeelding 4.2 Nieuweweg

Vanwege de gebiedsontsluitende functie en het feit dat verkeer geen goed alternatief heeft, wordt voorgesteld om de categorisering van de Nieuweweg niet aan te passen, maar te handhaven als gebiedsontsluitingsweg met bijbehorende snelheidslimiet van 50 kilometer per uur.

In de afbeelding op de volgende pagina is te zien welke wegen binnen de bebouwde kom (bibeko) zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met bijbehorende snelheid van 50 kilometer per uur. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW). De maximum snelheid op deze wegen is 30 kilometer per uur. Het gedeelte van de Parallelweg dat buiten de bebouwde kom (bubeko) ligt, is gecategoriseerd als ETW met als bijbehorende snelheid 60 kilometer per uur. Ditzelfde geldt voor de Spoorweg buiten de bebouwde kom. Het gedeelte van de Sportlaan en de Rivierdijk ten zuiden van de rotonde Schapedrift/Zwijnskade, is gecategoriseerd als GOW bubeko met een bijbehorend snelheidslimiet van 80 kilometer per uur.



afbeelding 4.3 Wegcategorisering Hardinxveld-Giessendam

4.4 Duurzaam veilige inrichting

Voor een veilige en herkenbare weginrichting is het belangrijk dat alle wegen zo veel mogelijk worden ingericht conform de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een weggebruiker bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. De EHK maken de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar. Hierdoor is voor hen bijvoorbeeld sneller duidelijk welk (snelheids)gedrag van hem wordt verwacht. CROW¹-publicatie 203 'Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur' dient als hulpmiddel bij het inrichten van wegen.

Kenmerken gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

- geen fietsers en voetgangers op de rijbaan; bromfietzers wel;
- rijbaanscheiding door middel van dubbele (doorgetrokken) asstreep;
- rijstrookbreedte 2,75 – 3,50 meter;
- onderbroken kantmarkering.

Fietsverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld op vrijliggende fietspaden. Bij bestaande wegen waarbij onvoldoende breedte in het dwarsprofiel beschikbaar is, kunnen maatwerkoplossingen worden gekozen. Fietsverkeer kan bijvoorbeeld op fietsstroken worden afgewikkeld en de breedte van de rijstroken kan eventueel worden beperkt. In CROW-publicatie 203 wordt aangegeven dat het bij een te geringe verhardingsbreedte voor de hand ligt om de wegcategorie terug te brengen naar erftoegangsweg met bijbehorende inrichting en snelheidslimiet.

Een beschrijving van de kenmerken van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is buiten beschouwing gelaten, aangezien deze categorie in de gemeente Hardinxveld-Giessendam niet voor komt.

Kenmerken erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

- menging van verkeerssoorten;
- geen asmarkering.

Fietsverkeer maakt gebruik van de rijbaan. Op belangrijke fietsroutes worden eventueel fiets(suggestie)stroken toegepast.

Kenmerken erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

- 60 kilometer per uur;
- geen asmarkering.

Fietsverkeer maakt in beginsel gebruik van de rijbaan. De keuze voor de verschijningsvorm van de fietsvoorziening: vrijliggend, gemengd of visuele scheiding (suggestiestrook) is in belangrijke mate afhankelijk van de intensiteit, de samenstelling van het gemotoriseerde verkeer en de intensiteit van het fietsverkeer.

Snelheidsremmende maatregelen

Op gebiedsontsluitingswegen worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Op erftoegangswegen kunnen snelheidsremmers worden toegepast om de gewenste lage snelheid af te dwingen. Voornamelijk op potentiële conflictpunten (op kruispunten en oversteeklocaties) worden, indien noodzakelijk, snelheidsremmers toegepast, in de vorm van bijvoorbeeld een (visueel) plateau of punaises.

¹ CROW: Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Wanneer het toch nodig is om de snelheid te remmen op wegvakken, gaat de voorkeur uit naar wegversmallingen of asverspringingen.

Kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden bij voorkeur voorzien van een inritconstructie, en anders wordt de voorrang op deze kruispunten geregeld door middel van verkeerstekens.



afbeelding 4.4 Voorbeeld kruispuntplateau



afbeelding 4.5 Voorbeeld attentieverhogende maatregel schoolzone

Prioriteitstelling herinrichting

Bij herinrichting van wegen zal de gemeente zoveel mogelijk proberen 'werk met werk te maken' en herinrichtingswerkzaamheden waar mogelijk laten meeliften met reguliere onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden. De uitvoering zal waar mogelijk in overleg met bewoners en andere belanghebbenden plaatsvinden en waar nodig in afstemming met buurgemeenten.

Nieuweweg

Zoals eerder al is aangegeven, past de huidige inrichting van het noordelijke deel van de Nieuweweg niet bij de functie van de weg. Vanwege het smalle profiel is het echter niet mogelijk om de weg volledig conform de richtlijnen in te richten. Hoewel het volgens de CROW voor de hand ligt om bij een te geringe verhardingsbreedte de wegcategorie terug te brengen naar erftoegangsweg met bijbehorende inrichting en snelheidslimiet, wordt daar in dit geval nadrukkelijk niet voor gekozen. De belangrijkste functie van de Nieuweweg is ontsluiten en de toegekende wegcategorie is dan ook gebiedsontsluitingsweg.

In het verleden is reeds onderzocht wat de beste inrichting is, gegeven de omstandigheden. Geconstateerd is dat vanwege het smalle profiel en de hoge parkeerdruk in het gebied geen oplossingen mogelijk zijn die uitkomst bieden. Daarom is besloten de huidige inrichting te voorlopig te handhaven. Wanneer zich is de toekomst mogelijkheden voordoen om de problematiek alsnog op te lossen, zal de gemeente deze direct aangrijpen. Eventuele toekomstige ontwikkelingen in het gebied achter de Nieuweweg/Industrieterrein bieden hiervoor mogelijk kansen.

4.5 Objectieve en subjectieve onveiligheid

Aanpak en monitoring verkeersongevallenconcentraties

In paragraaf 3.2 is de verkeersongevallenanalyse uitgebreid beschreven. Hieruit blijkt dat het aantal (ernstige) ongevallen de afgelopen jaren sterk is afgenomen, ondanks dat het verkeer jaarlijks toeneemt. Hoewel de afname van het aantal geregistreerde ongevallen deels wordt veroorzaakt door de verminderde registratiegraad, kan voorzichtig worden geconcludeerd dat het verkeersveiligheidsbeleid dat de gemeente voert efficiënt is.

De volgende kruispunten komen uit deze analyse als aandachtspunt naar voren. Op deze locaties zijn in de periode 2006 tot en met 2010 minimaal vijf ongevallen geregistreerd, waarvan minimaal één van de ongevallen een slachtofferongeval is.

1. kruispunt Rivierdijk/Rembrandtstraat (T-splitsing);
2. kruispunt Wieling/Spindermolen;
3. kruispunt Thorbeckestraat/Peulenlaan;
4. kruispunt Nieuweweg/Parallelweg;
5. kruispunt Buitendams/Peulenlaan;
6. kruispunt Binnendams/Stationsstraat/Parallelweg/Damstraat.

Op een aantal locaties heeft de gemeente inmiddels nader onderzoek uitgevoerd en zijn maatregelen genomen. In de komende jaren blijft de gemeente de verkeersongevallen monitoren.

Subjectieve (on)veiligheid

De respondenten is in de enquête gevraagd aan te geven welke locaties zij bij welke modaliteit als verkeersonveilig ervaren. Hieruit is een aantal subjectief onveilige locaties naar voren gekomen, waarbij een uitsplitsing is gemaakt naar modaliteit:

De volgende locaties worden door fietzers als verkeersonveilig ervaren:

- route Weideveld/Thorbeckestraat;
- spoorwegovergang Damstraat/Stationstraat;
- kruispunt Parallelweg/Nieuweweg;
- Rivierdijk, weg is erg smal;
- kruispunt Sluisweg/Parallelweg (T-splitsing).

Door automobilisten worden de volgende locaties als verkeersonveilig ervaren:

- kruispunt Parallelweg/Nieuweweg;
- Rembrandtstraat in Boven-Hardinxveld (situatie is onlangs aangepakt);
- kruispunt Rembrandtstraat/Rivierdijk in Boven-Hardinxveld (situatie is onlangs aangepakt);
- Peulenlaan;
- Rivierdijk.

Door voetgangers worden de volgende locaties als verkeersonveilig ervaren:

- oversteek Troelstrastraat/Thorbeckestraat (hier liggen op korte loopafstand van de Troelstrastraat al twee zebrapaden en bovendien is het door ruimtegebrek moeilijk om een goed vormgegeven oversteekvoorziening aan te brengen);
- Weideveld (hier zijn aanvullende maatregelen getroffen);
- de spoorwegovergang ter hoogte van het station (Parallelweg/Damstraat);
- de Peulenstraat;
- ter hoogte van scholen in Boven-Hardinxveld (gemeente geeft aan dat hier ten tijde van de enquête, werkzaamheden werden uitgevoerd).

4.6 Verkeersveilige schoolroutes en schoolomgeving

Veilige schoolomgevingen en school-thuisroutes vormen een belangrijk onderwerp in het beleid van de gemeente. Enerzijds om ongelukken te voorkomen, anderzijds om het fietsgebruik onder scholieren te stimuleren, zodat zij later zelfstandig naar het voortgezet onderwijs kunnen fietsen. Om dit te realiseren zullen de wijk scholen via veilige school-thuis-fietsroutes bereikbaar moeten zijn.

In 2007 is er een onderzoek uitgevoerd naar de schoolroutes. Knelpunten die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen, zijn door de gemeente inmiddels aangepakt. Het is belangrijk om de veiligheid op schoolroutes te blijven monitoren. Wanneer zich knelpunten voordoen, wil de gemeente per schoolomgeving maatwerkoplossingen bieden en afhankelijk van de (verkeers)situatie nagaan hoe de schoolomgeving objectief én subjectief duurzaam veiliger kan worden gemaakt. De gemeente periodiek overleg met vertegenwoordigers van alle scholen om de vinger aan de pols te kunnen houden.

Gestreefd wordt naar deelname van alle basisscholen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam aan 'SCHOOL op SEEF' en naar deelname van alle scholen in het voortgezet onderwijs aan 'Totally Traffic'.

5 Thema Voetgangers/minder validen

Bijna iedereen is vrijwel elke dag voetganger; of het nu is om naar de auto of bushalte te lopen, of vanaf de fietsenstalling naar de winkel. Mede vanwege de vergrijzing is het steeds belangrijker dat voetgangersvoorzieningen ook goed toegankelijk zijn voor minder validen. De gemeente Hardinxveld-Giessendam vindt het daarom belangrijk dat voorzieningen voor voetgangers en minder validen op orde zijn. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de doelstelling ten aanzien van het thema voetgangers/minder validen, aan de infrastructuur voor voetgangers, toegankelijke bushaltes, looproutes naar scholen en recreatieve wandelroutes.

5.1 Doelstelling

Het doel dat de gemeente Hardinxveld-Giessendam nastreeft als het gaat om voetgangers/minder validen, is *het bieden van goede voorzieningen voor alle soorten voetgangers, zodat alle functies in Hardinxveld-Giessendam voor iedereen toegankelijk zijn.*

De soms krappe wegprofielen en het drukke autoverkeer zorgen op een aantal locaties voor beperkte ruimte en weinig comfort voor voetgangers en minder validen. De kans bestaat dat dit effect alleen maar extra wordt versterkt. Omdat het oncomfortabel is voor voetgangers, zijn zij eerder geneigd de auto te pakken, zelfs voor korte ritjes binnen de gemeente. Door extra autoverkeer wordt het ook weer minder comfortabel om te lopen. De kans op deze vicieuze cirkel moet beperkt worden.

5.2 Infrastructuur voor voetgangers

Voetgangers hebben ruimte nodig. Weliswaar weten de meeste voetgangers zich prima te redden, maar dit geldt niet voor minder goed ter been zijnde voetgangers, rolstoelers en voetgangers met kinderwagens. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes kunnen voor deze groepen mensen een ware hindernisbaan vormen.

Met de toenemende vergrijzing neemt het aantal voetgangers naar verwachting de komende jaren toe. Evenals het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat. De gemeente zet zich daarom in voor voldoende brede trottoirs en voor middeneilanden om oversteken van drukke straten te vergemakkelijken. Huidige knelpunten zoals het ontbreken van, of juist te steile op- en afritjes van het trottoir, worden door de gemeente samen met betrokken partijen geïnventariseerd. Ernstige knelpunten krijgen van de gemeente prioriteit, de overige worden meegenomen in combinatie met onderhoud.

Parkeren (half) op het trottoir wordt alleen bij hoge uitzondering als oplossing voor parkeerproblemen gehanteerd. De gemeente neemt de situaties die het betreft onder de loep en zoekt hiervoor een oplossing. Dit kan leiden tot minder parkeervoorzieningen, doordat aan één zijde parkeren wordt gefaciliteerd en aan de andere zijde ruimte voor de voetganger wordt geboden.

5.3 Toegankelijke bushaltes

Een betere toegankelijkheid van bushaltes zorgt er voor dat ook mensen met een functiebeperking of ouderen zelfstandig en gelijkwaardig aan de maatschappij kunnen deelnemen. Bijkomend voordeel van een betere toegankelijkheid is een algemene kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer. Ook gebruikers zonder fysieke of mentale beperking zijn immers gebaat bij een gemakkelijke in- en uitstap; bijvoorbeeld reizigers met een kinderwagen of veel bagage. De gemeente steekt de komende tijd in op het toegankelijk maken van haar bushaltes. De provincie Zuid-Holland streeft ernaar om 50 procent van de haltes toegankelijk te hebben in 2015. De gemeente Hardinxveld-Giessendam gaat deze doelstelling zeker halen, maar streeft ernaar om ook de overige haltes (indien technisch mogelijk) in de komende jaren toegankelijk te maken.

De provincie Zuid-Holland hanteert de volgende basiscriteria voor een toegankelijke halte:

- Hoogte perron: 18 centimeter.
- Een zodanige inrichting dat het mogelijk is de afstand tussen halte en voertuig te beperken tot:
 - horizontaal maximum 5 centimeter;
 - verticaal maximum 5 centimeter.
- Breedte: minimaal 1,50 meter op de plaats van in- en uitstappen, over overig deel van perron 1,0 meter. Indien de fysieke mogelijkheid ontbreekt om aan de eisen van de minimale haltebreedte op de plaats van in- en uitstappen te voldoen, kan worden volstaan met een haltebreedte van 1,0 meter.
- Attentiemarkering met noppenprofiel om plaats van instap te markeren.
- Geleidelijnen met ribbelprofiel, als natuurlijke gidslijnen onvoldoende oriëntatie bieden.
- Visuele blokmarkering perronrand.

Per halte wordt bekeken of, en zo ja, op welke wijze de geleidelijnen moeten worden aangesloten op de natuurlijke omgeving. Om wachtende reizigers te beschermen tegen weersinvloeden als regen, wind en zon streeft de gemeente bovendien naar realisatie van minimaal één abri per haltepaar.

5.4 Looproutes naar scholen

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil graag extra aandacht besteden aan veilige looproutes van en naar scholen. Nu al worden schoolomgevingen, indien nodig, herkenbaar gemaakt met speciaal straatmeubilair, maar ook op wat grotere afstand van de scholen moeten kinderen veilig en comfortabel kunnen lopen.

Naast een goede infrastructuur, draagt ook het gedrag van weggebruikers bij aan de veiligheid en het comfort van looproutes.

Gedragbeïnvloedende maatregelen, waardoor ouders van kinderen zich in de schoolomgeving netjes gedragen, en bijvoorbeeld niet op het trottoir parkeren, kunnen hieraan een bijdrage leveren. Ook het stimuleren van lopen (en fietsen) naar school, in plaats van het brengen en halen met de auto sluit hierbij aan.



afbeelding 5.1 Schoolomgeving

5.5 Recreatieve wandelroutes

Recreatieve wandelroutes dragen bij aan het woongenot. Bovendien geven ze een impuls aan de toeristische sector. Voldoende mogelijkheden voor recreatief wandelen zijn daarom belangrijk. De gemeente Hardinxveld-Giessendam sluit zich daarom aan bij het provinciale beleid op dit thema, dat is vastgelegd in de Nota Wandelroutenetwerk Zuid-Holland 2010-2020. De gemeente zal op dit terrein geen eigen beleid formuleren. De wens voor een voetpad langs de Spoorweg, zodat voetgangers veilig de route richting verlengde Schapedrift of de Tiendweg (molen) kunnen bewandelen wordt in regionaal verband kenbaar gemaakt.

6 Thema Fiets

Op korte afstanden is de fiets in Nederland het meest populaire vervoermiddel. Dat is niet verwonderlijk, want fietsen is betrouwbaar (qua reistijd), efficiënt (weinig ruimte- en energiegebruik), milieuvriendelijk (geen schadelijke stoffen) en gezond. Bovendien is fietsen leuk om te doen en heeft Nederland uitstekende fietsvoorzieningen. Hoewel ook in Hardinxveld-Giessendam veel wordt gefietst, bestaan er nog diverse verbetermogelijkheden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelstelling ten aanzien van het thema Fiets, en vervolgens op het fietsnetwerk en de fietsparkeervoorzieningen.

6.1 Doelstelling

Ten aanzien van het thema Fiets stelt de gemeente Hardinxveld-Giessendam zich ten doel om *het fietsgebruik te stimuleren door het bieden van een fijnmazig netwerk van hoogwaardige fietsroutes en voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingslocaties*.

Vanwege alle voordelen die het gebruik van de fiets met zich meebrengt (betrouwbaar, efficiënt, milieuvriendelijk en gezond), is het van belang om ervoor te zorgen dat, zeker voor verplaatsingen binnen de gemeente, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto goed is. Snelle en comfortabele fietsroutes en het bieden van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie dragen daaraan bij.

6.2 Fietsnetwerk

De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend netwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- **Samenhang:** het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- **Directheid:** fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn.
- **Aantrekkelijkheid:** fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- **Verkeersveiligheid:** de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- **Comfort:** de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken.

6.2.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Voor het primaire fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen opgesteld. Deze kwaliteitseisen hebben betrekking op verharding, de soort fietsvoorzieningen, de breedte van fietsvoorzieningen, herkenbaarheid, onderhoud, gladheidbestrijding en bewegwijzering.

Verharding

Voor het primaire fietsnetwerk geldt dat comfort en snelheid van zodanig groot belang is dat een **vlakke verharding**, bijvoorbeeld van betontegels of asfalt, wordt nagestreefd.

Fietsvoorzieningen

Voor de primaire fietsroutes geldt dat de voorkeur uitgaat naar **vrijliggende fietspaden**. Op het moment dat vrijliggende fietspaden niet inpasbaar zijn, kan eventueel gekozen worden voor de realisatie van fietsstroken. Rotondes worden in principe altijd uitgerust met vrijliggende fietspaden, waarbij het fietspad, conform de CROW-richtlijnen, in situaties binnen de bebouwde kom in de voorrang ligt en buiten de bebouwde kom uit de voorrang ligt.

Breedte fietsvoorzieningen

Voor de primaire fietsroute geldt dat de breedte van een eenrichtingsfietspad minimaal **1,80 meter** moet bedragen, zodat strooi- en veegwagens de fietspaden schoon en sneeuwvrij kunnen houden. De voorkeursbreedte is echter minimaal 2,00 meter. Voor tweerichtingsfietspaden geldt een minimale breedte van **3,50 meter**. Voor fietsstroken geldt dat minimaal moet worden voldaan aan de landelijke richtlijn van minimaal **1,50 meter** breedte.

In tabel 6.1 zijn deze streefwaarden per fietsvoorziening af te lezen.

tabel 6.1 Streefbeeld breedte fietsvoorzieningen

	Minimale breedte eenrichtingsfietspaden	Minimale breedte tweerichtingsfietspad	Minimale breedte fietsstrook
Primair fietsnetwerk	1,80 meter	3,50 meter	1,50 meter

Herkenbaarheid

Voor alle fietsroutes in het primaire fietsnetwerk geldt dat ze bij voorkeur in een herkenbare **rode kleur** (bij voorkeur rood asfalt) uitgevoerd worden. Daarnaast geldt dat de toegepaste markering het verloop van doorgaande fietsroutes moet benadrukken.

Onderhoud

Voor alle fietsroutes in Hardinxveld-Giessendam geldt dat de kwaliteit bewaakt moet worden en dat fietsvoorzieningen dus goed onderhouden worden. De bestrating en belijning wordt op een hoog peil gehouden door het plegen van intensief onderhoud en door het toepassen van duurzame materialen. Zie ook Beheerplan wegen 2006-2010. Naast uitvoering van periodieke inspectie en acties naar aanleiding daarvan, wordt ook direct actie ondernomen op basis van klachten en meldingen. In relatie met het binnenkort open te stellen nieuwe Klantcontactcentrum (KCC) van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, worden afspraken over de afhandeling van klachten en meldingen vastgelegd.

Gladheidsbestrijding

De mate waarin sneeuw en ijs problemen geven, verschilt sterk van jaar tot jaar. Bovendien gaat het meestal om een beperkt aantal dagen in het jaar. Maar als het winterweer toeslaat, leidt dit vaak tot grote aantallen glijpartijen onder fietsers en helaas ook tot veel verwondingen. Het is daarom belangrijk om, bij verwachte gladheid, fietsroutes preventief te strooien.

Bij sneeuwval is alleen strooien niet toereikend. Het is dan belangrijk ook te borstelen of te schuiven. Ook moet worden voorkomen dat de sneeuw van de hoofdrijbaan naar een fietsstrook of de toegang tot het fietspad geschoven wordt. De wijze waarop de gemeente Hardinxveld-Giessendam met gladheidsbestrijding omgaat, is uitgewerkt in het gladheidsbestrijdingsplan dat in 1999 is vastgesteld. De exacte strooiroutes zijn door het college vastgesteld op basis van de evaluatie van de strooiseizoenen 2009-2010 en 2010-2011.

Bewegwijzering

Het fietsbewegwijzeringssysteem moet gesloten zijn; een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen bestemming moet op elke volgende wegwijzer worden vermeld, totdat de bestemming is bereikt. De huidige bewegwijzering is op hoofdlijnen reeds compleet, maar wordt gecontroleerd en waar nodig op detailniveau nog aangepast.

6.2.2 Primair fietsnetwerk

Het primaire fietsnetwerk is in onderstaande afbeelding weergegeven. Hierop zijn ook de recreatieve (knooppunt)routes weergegeven.



afbeelding 6.1 Primair fietsnetwerk

De belangrijkste wijziging ten opzichte van het netwerk zoals dat in het Verkeersveiligheidsplan van 1998 was opgenomen, is de route door Boven-Hardinxveld. In plaats van de route Nassaustraart – Juliana van Stolbergstraat – Rembrandtstraat, is nu de meer voor de hand liggende route over De Buurt aangewezen als primaire fietsroute. Een nadere studie moet uitwijzen welke mogelijkheden bestaan om deze route beter geschikt te maken als fietsroute.

Alle primaire fietsverbindingen worden op termijn zo veel mogelijk ingericht conform de uitgangspunten zoals deze in voorgaande paragraaf zijn gepresenteerd. Per situatie wordt bekeken in hoeverre het mogelijk is om aan de gewenste kwaliteitscriteria te voldoen.

Fietsroute over industrieterrein Nieuweweg en langs de A15

Momenteel loopt er geen primaire fietsroute over het industrieterrein Nieuweweg. Hoewel bij de gemeente wel verschillende verzoeken zijn binnengekomen om hier een volwaardige fietsroute aan te leggen, kiest de gemeente er vooralsnog niet voor om het primaire fietsroutenetwerk op deze locatie uit te breiden. De alternatieve routes, via het fietspad langs de snelweg en via de Parallelweg, maakt een dergelijke route overbodig. Bovendien kunnen fietsers wel gewoon gebruik maken van de wegen op het industrieterrein, maar deze zijn minder comfortabel dan de alternatieven. Een echt veilige route, in de vorm van vrijliggende fietsvoorzieningen, is op het industrieterrein Nieuweweg niet te realiseren.

Op lange termijn worden mogelijk plannen ontwikkeld voor de ontwikkeling van het gebied tussen industrieterrein Nieuweweg en de Parallelweg. De realisatie van een fietsroute langs de Middenwetering kan mogelijk in deze plannen worden meegenomen.

Tussen de Nieuweweg en de Sluisweg ligt, direct langs de A15 een fietspad. Indien de A15 in de toekomst wordt verbreed, biedt dit wellicht mogelijkheden om het fietspad dan door te trekken parallel aan de A15 naar de Kanaaldijk Noord. Fietsers hoeven dan niet langer om te fietsen via Sluisweg en Rivierdijk.

6.3 Fietsparkeren

Behalve een goed, samenhangend, veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk, is het van belang dat voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden bij herkomst- en bestemmingslocaties worden aangeboden. Fietsers moeten hun fiets kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade. Het voeren van een goed fietsparkeerbeleid kan ertoe bijdragen dat meer mensen hun fiets daadwerkelijk gaan gebruiken. Daarnaast draagt een goed fietsparkeerbeleid bij aan het terugdringen van het aantal losgestalde fietsen en daarmee aan een betere aanblik van de openbare ruimte.

Voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen

Uitgangspunt is het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen bij de stations, openbaar vervoerhaltes (inclusief de veerpont), bij winkelcentra, toeristische rustplaatsen en bij openbare voorzieningen als scholen en sportvoorzieningen. De gemeente bekijkt per geval welke mogelijkheden bestaan om het aantal stallingsvoorzieningen uit te breiden. Het streven is om binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam een uniforme uitstraling voor fietsparkeren te realiseren. De gemeente stelt zich ten doel om (verouderde) rekken zonder aanbindmogelijkheid in de komende jaren te vervangen door aanleunbeugels of door stallingen die voldoen aan het keurmerk 'Fietsparkeur'.

In 1999 is de stichting FietsParKeur opgericht om de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen et cetera) te verbeteren. De stichting FietsParKeur heeft kwaliteitseisen opgesteld die zijn neergelegd in een zogenaamd Normstellend Document. FietsParKeur omvat diverse kwaliteitseisen waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Het stelt, rekening houdend met verschillende typen fietsen, eisen aan gemak bij het plaatsen en vastzetten van een fiets, kans op letsel bij gebruiker of passant, kans op schade aan de fiets, kraakbestendigheid, vandalismebestendigheid, duurzaamheid en informatie over het systeem. Fabrikanten die voldoen aan de eisen van het Normstellend Document kunnen bij de stichting het zogenaamde FietsParKeurmerk aanvragen.

Fietsparkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Voor het bepalen van het aantal te realiseren fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen worden de kengetallen uit de Fietsparkeertool van het Fietsberaad gebruikt, die via www.fietsberaad.nl te benaderen is.

Oplaadpunten elektrische fietsen

Steeds meer mensen maken gebruik van een elektrische fiets. Voor het parkeren van deze fietsen zijn stallingen met aanbindmogelijkheid erg belangrijk. Ook de zichtbaarheid van de stallingen is belangrijk, vanwege de gewenste sociale controle. Het gaat immers om dure fietsen.

Oplaadpunten zijn van minder belang, aangezien de meeste fietsritten veel korter zijn dan 50 kilometer en de meeste accu's afneembaar zijn. Voor het recreatief fietsverkeer kunnen oplaadpunten wel een toegevoegde waarde hebben. Het ligt echter voor de hand dat (horeca)ondernemers uit oogpunt van klantvriendelijkheid en gastvrijheid hier zelf zorg voor dragen. De gemeente Hardinxveld-Giessendam staat er echter niet onwelwillend tegenover om initiatiefnemers hierbij, waar mogelijk, ondersteuning te bieden. Ook kan worden aangehaakt bij regionale initiatieven. Een actueel voorbeeld is het initiatief van 'Den Haneker', dat door de regio is aangemerkt als een 'Leader project'. Dit project wordt momenteel door de gemeente financieel ondersteund. Dit project voorziet in het inrichten van oplaadpunten langs toeristische routes.

6.4 School-thuisroutes

Onderweg naar school kan er van alles gebeuren; pech onderweg (kapotte fiets, ongelukjes), pesterijen, slecht weer. Het idee achter het project Veilig Honk is om de schoolgaande jongeren wat extra veiligheid te geven. Op bepaalde plaatsen langs de schoolgaande routes vinden de kinderen 'Veilig Honken'. Een Veilig Honk is een huis waar vrijwilligers wonen die een veilige plek bieden. Dat doen ze door kortdurende hulp te geven aan de kinderen als ze daarom vragen. De scholieren kunnen een Veilig Honk herkennen aan het bord dat is aangebracht bij/op de woning.



afbeelding 6.2 Veilig Honk

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam bestaan nog geen Veilige Honken. De gemeente wil daarom onderzoeken wat de behoefte en wat de mogelijkheden zijn om dit in Hardinxveld-Giessendam te introduceren.

De partners (onder andere politie en scholen) die meedoen met Veilig Honk zijn van mening dat het project voorziet in de behoefte. Vanuit de ouderraden van de scholen komt het signaal dat kinderen, maar zeker ook de ouders/verzorgers, zich door het project veiliger voelen. Het is immers een geruststellend idee ergens aan te kunnen kloppen voor hulp tijdens het fietsen van en naar school.

7 Thema Parkeren

Parkeren is in Hardinxveld-Giessendam een belangrijk thema. Veel mensen hebben hier dagelijks mee te maken. En hoewel in Hardinxveld-Giessendam weinig parkeerproblemen spelen, is een goede parkeersituatie wel een randvoorwaarde voor het economisch functioneren van het centrumgebied en voor het woongenot van burgers. In dit hoofdstuk wordt de doelstelling ten aanzien van parkeren gepresenteerd en wordt ingegaan op parkeren in het centrum en parkeren in woongebieden. Tot slot wordt aandacht besteed aan parkeerrichtlijnen, waarbij expliciet wordt ingegaan op gehandicaptenparkeren.

7.1 Doelstelling

De doelstelling ten aanzien van parkeren is *het voeren van een vraagvolgend parkeerbeleid, waarbij wordt gestreefd naar een zodanig aanbod van parkeerplaatsen in de kernen, dat economische functies en diverse voorzieningen goed kunnen (blijven) functioneren en dat de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de kernen/woongebieden er omheen, gewaarborgd blijft. Dit streven mag echter niet ten koste gaan van de toegankelijkheid voor voetgangers.*

Het faciliteren van de parkeervraag, zowel in het centrumgebied als in de woongebieden is dus het uitgangspunt. Een efficiënt gebruik van parkeerplaatsen, door middel van dubbelgebruik, wordt zoveel mogelijk nagestreefd.

7.2 Parkeren in het centrumgebied

In het centrum van Hardinxveld-Giessendam is een parkeerschijfzone van kracht. De maximale parkeerduur is 1,5 uur. Mede hierdoor is het relatief eenvoudig om een parkeerplaats te vinden. Aanvullende regulerende maatregelen, zoals de invoering van betaald parkeren, zijn dan ook niet nodig. In het verleden heeft de gemeente afspraken met ondernemers gemaakt om te voorkomen dat zij zelf parkeerplaatsen in de blauwe zone bezet houden. Afsproken is dat ondernemers parkeren op de Houweningeplaats en op zaterdag op de parkeerplaats achter het gemeentehuis. De gemeente brengt deze afspraken voortdurend onder de aandacht in het Centrummanagement.

De gemeente heeft de ambitie om de Peulenstraat aantrekkelijker te maken als winkelgebied en wil daarom het verblijfsklimaat een impuls geven. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de winkelstraat, zodat meer ruimte beschikbaar komt voor voetgangers en fietsers en winkelgevels beter zichtbaar worden, kan hier mogelijk aan bijdragen. De gemeente gaat in het kader van de herinrichting in overleg met belanghebbenden bekijken welke mogelijkheden er zijn om het verblijfsklimaat te versterken.



afbeelding 7.1 Parkeerschijfzone Peulenstraat

7.3 Parkeren in woonwijken

Vanwege de groei van het autobezit in de afgelopen decennia zijn steeds meer geparkeerde voertuigen te vinden in de woonwijken van Hardinxveld-Giessendam. Dit kan leiden tot overlast en onbegrip. Bij klachten wordt per gebied nagegaan hoe groot het vermeende probleem is en op welke wijze hier een oplossing voor kan worden gevonden. De communicatie met bewoners is hierbij van groot belang. Bewoners moeten zich namelijk realiseren dat het onmogelijk is dat elk huishouden twee of drie auto's parkeert in een smalle woonstraat, en dat de bereikbaarheid van hulpdiensten in het geding komt als mensen parkeren op plekken waar dat niet is toegestaan. Van belang is dat voor minder validen parkeergelegenheid op korte afstand van de woning beschikbaar is.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bepaalt dat het verboden is grote voertuigen (een voertuig, dat met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter) binnen de gemeente te parkeren. De gemeente heeft een aantal locaties aangewezen waarvoor dit verbod niet geldt. Het betreft een aantal straten op industrieterrein De Peulen, industrieterrein Nieuweweg, industrieterrein Langeveer en industrieterrein Boven-Hardinxveld. Hierop wordt in de gemeente streng gehandhaafd.

7.4 Vrachtwagenparkeren

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft zich verbonden aan het samenwerkingsverband ROM-S, de Regionale OntwikkelingsMaatschappij Schelluinen-West. Deze maatschappij heeft tot doel het realiseren van een regionaal logistiek bedrijventerrein nabij de woonkern Schelluinen in de gemeente Giessenlanden. Daarnaast is flankerend beleid geformuleerd dat onder meer inhoudt dat op enkele plaatsen in de regio subregionale parkeerterreinen worden ingericht voor vrachtwagens. Deze parkeerterreinen worden afgesloten en bewaakt met camera's. Transportondernemers binnen de regio moeten in principe zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. In uitzonderlijke situaties kan ook worden uitgeweken naar de subregionale parkeerfaciliteit.

Kleine transportondernemingen of chauffeurs die in dienst zijn bij bedrijven van binnen of buiten de regio kunnen op deze terreinen een parkeerplaats huren. Op het moment dat dit subregionale parkeren wordt gerealiseerd, zal het parkeren langs de openbare weg met vrachtwagens overal worden verboden en zal door de gemeente hierop worden gehandhaafd.

7.5 Parkeerrichtlijnen

7.5.1 Parkeerrichtlijnen bij nieuwbouw

Parkeerproblemen als gevolg van nieuwbouw moeten worden voorkomen. In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom, op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd; in principe op eigen terrein. De parkeerkencijfers staan uitgebreid beschreven in de ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, van het CROW) en CROW publicatie 182 (Parkeerkencijfers). Daarbij moet voor de gemeente Hardinxveld-Giessendam gekeken worden in de categorie weinig stedelijk. In bijlage 3 zijn de parkeerrichtlijnen van Hardinxveld-Giessendam opgenomen.

In nieuwe situaties worden deze parkeerkencijfers als uitgangspunt gebruikt bij de raming van de parkeerbehoefte. Het berekenen van de parkeerbehoefte is altijd maatwerk en wordt sterk bepaald door de specifieke locatie en specifieke ontwikkeling. In hoeverre de boven- of ondergrens wordt gehanteerd, moet per situatie worden bepaald. Na het verschijnen van de geactualiseerde ASVV in 2012, worden de nieuwe parkeerkencijfers conform de geactualiseerde ASVV als uitgangspunt gehanteerd. Van de CROW-kengetallen kan alleen worden afgeweken met een onderbouwend onderzoek.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam zou ervoor kunnen kiezen om voor nieuwbouwwontwikkelingen een parkeerplaatsverplichting met afkoopregeling in te stellen. Wanneer een ontwikkelaar niet het benodigd aantal parkeerplaatsen realiseert, ontvangt de gemeente een afkoopsom. De hoogte van de afkoopsom is dan afhankelijk van het aantal af te kopen parkeerplaatsen en de afkoopsom wordt in een mobiliteitsfonds ondergebracht. Met behulp van de gelden in dit fonds kan de gemeente de aanleg van voldoende openbare parkeerplaatsen bekostigen, of andere maatregelen treffen waarmee de parkeerdruk wordt opgevangen. Vooralsnog kiest de gemeente echter niet voor het instellen van een afkoopregeling. Uitgangspunt blijft dat de ontwikkelaar, conform artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, in principe voldoende parkeerplaatsen aanlegt, maar dat hiervan om moverende redenen kan worden afgeweken. Deze redenen kunnen zijn (artikel 2.5.30, lid 4):

- indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

7.5.2 Parkeerrichtlijnen algemene gehandicaptenplaatsen

Bij publieke voorzieningen zoals een restaurant, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5 procent van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder zijn dan 100 meter. De norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart is het niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Minimaal één aangepaste parkeerplaats moet op minder dan 50 meter aanwezig zijn.

Voor grote (openbare) parkeerterreinen die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen (dus 2% van de capaciteit moet dan voor gehandicapten gereserveerd zijn). Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te

maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Het werkelijke aantal van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met belangenorganisaties en evaluatie van de situatie worden bepaald en eventueel worden aangepast. Het mogen er echter nooit minder zijn dan zoals hierboven aangegeven.

Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplek voor gehandicapten. Gehandicapten hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever (dus niet in de openbare ruimte).

Een gehandicaptenparkeerplaats moet altijd zijn aangeduid met het verkeersbord E6. Tevens dient op de parkeerplaats witte kruismarkering aangebracht te worden. Eventueel kan de parkeerplaats met behulp van een onderbord (met vermelding van het kenteken) worden gereserveerd voor één specifieke auto.



afbeelding 7.2 Verkeersbord E6

Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken bij een woon- of werkadres kunnen via de gemeente worden aangevraagd. De gemeente heeft ten behoeve hiervan op 21 augustus 2001 de 'Beleidsregels voor het verkrijgen van een gehandicaptenplaats op kenteken' vastgesteld.

Maatvoering algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Hardinxveld-Giessendam sluit zich aan bij de maatvoeringen die CROW voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert. Hierbij is onderscheid gemaakt naar haaks parkeren en langsparkeren.

Haaks parkeren

Een haaks gehandicaptenparkeervak dient een breedte van 3,00 meter te hebben. Wanneer er geen vrije uitstapstrook naast het parkeervak is, bijvoorbeeld wanneer het vak ligt ingesloten tussen twee 'normale' parkeerplaatsen, wordt een breedte van 3,50 meter aangeraden. De aanbevolen diepte van het parkeervak is (net als bij een gewone parkeerplaats) 5,00 meter.

Langsparkeren

Een langsparkeren voor gehandicapten dient minimaal 6,00 meter lang te zijn. Bij veelvuldig gebruik door voertuigen waar aan de achterkant wordt uitgestapt, zoals taxibusjes, wordt een lengte van 7,50 meter aangeraden. De breedte van het parkeervak is minimaal 2,00 meter, waarbij een vrije ruimte van minimaal 3,50 meter (inclusief het parkeervak zelf) in acht moet worden genomen in verband met manoeuvreerruimte voor bijvoorbeeld een rolstoel.

7.6 Parkeren scootmobielen

Met name bij seniorenflats spelen problemen rondom het parkeren van scootmobielen. De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft niet de intentie om algemeen beleid op te stellen voor het parkeren door scootmobielen. Zij zal aanvragen die omtrent dit onderwerp binnenkomen per geval in ogenschouw nemen en zoeken naar een geschikte maatwerkoplossing.

7.7 Carpoolplaatsen

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam zijn twee carpoolplaatsen aanwezig die gezamenlijk voldoende capaciteit bieden:

- Peulenlaan;
- Breedeway.

De gemeente heeft momenteel geen intentie het aantal carpoolplaatsen uit te breiden.

8 Thema Bereikbaarheid en verkeerscirculatie

Een goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is een noodzakelijke randvoorwaarde voor het functioneren van de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Negatieve effecten moeten echter zo veel mogelijk worden voorkomen. In dit hoofdstuk wordt, na de doelstelling, ingegaan op de verkeerscirculatie van het autoverkeer, bewegwijzering, het tegengaan van sluipverkeer en de bereikbaarheid voor hulpdiensten in de gemeente.

8.1 Doelstelling

De doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en verkeerscirculatie is *het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor alle modaliteiten en het zo veel mogelijk voorkomen van overlast*.

Een duidelijke bewegwijzering moet ervoor zorgen dat (vracht)verkeer zo veel mogelijk gebruik maakt van de gewenste routes. Sluipverkeer moet worden tegengegaan en de bereikbaarheid van hulpdiensten moet worden gegarandeerd.

8.2 Verkeerscirculatie

De huidige verkeerscirculatie in de gemeente Hardinxveld-Giessendam voldoet in principe prima. Voor de toekomst is er een drietal aandachtspunten: de Nieuweweg, de Peulenstraat en de bussluis tussen Kerkweg en Pauwtjesmolen.

Nieuweweg

Vanwege het smalle profiel van de Nieuweweg en de alternatieven die het autoverkeer heeft, is het wenselijk om doorgaand verkeer zo veel mogelijk via andere routes te laten rijden. De Nieuweweg blijft gewoon toegankelijk voor al het verkeer, maar in de bewegwijzering (zie ook paragraaf 8.3) kunnen andere routes worden opgenomen.

Peulenstraat

In de Peulenstraat geldt eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer; vanaf de Rabobank aan de Wielingzijde tot de Talmastraat in noordelijke richting en vanaf Damstraat tot de Talmastraat in zuidelijke richting. In de straat komt in principe alleen bestemmingsverkeer. Om de verblijfskwaliteit van deze winkelstraat te vergroten, is het in theorie mogelijk om, met uitzondering van bevoorradend verkeer in venstertijden, de Peulenstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Vooralsnog wordt er echter voor gekozen om de huidige situatie te

handhaven. Mogelijk kan op korte termijn, in overleg met de ondernemers, worden onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het afsluiten van deze straat.

Bussluis tussen Kerkweg en Pauwtjesmolen

De bussluis tussen Kerkweg en Pauwtjesmolen zorgt ervoor dat de Spindermolen niet wordt gebruikt als doorgaande route tussen Wieling en Kerkweg/Parallelweg. Bij de gemeente komen veel klachten binnen over autoverkeer dat de geslotenverklaring negeert. Dat maakt de huidige situatie (wel een geslotenverklaring, maar geen fysieke belemmering) ongewenst.



afbeelding 8.1 Bussluis Pauwtjesmolen

Het toepassen van een fysieke bussluis zou in theorie mogelijk zijn, ware het niet dat in de daluren met kleine busjes wordt gereden.

Deze kleine busjes kunnen, net als personenauto's een bussluis niet passeren. En alternatief kan zijn het realiseren van een beweegbare afsluiting, bijvoorbeeld een pollar. Nadeel daarvan is dat de kosten voor aanleg en onderhoud relatief hoog zijn en dat deze oplossing gevoelig is voor vandalisme.

Het volledig afsluiten van de doorgang (met uitzondering van fietsers en voetgangers) betekent dat de busroute zou moeten worden aangepast. De bus zou bijvoorbeeld kunnen gaan rijden via de Nieuweweg, maar dan komen de haltes aan de Spindermolen te vervallen. Ook zou de bus via de Thorbeckestraat naar het station kunnen rijden, om daar te keren en richting Sliedrecht verder te rijden. Bij het station is echter geen keermogelijkheid.

Het opheffen van de geslotenverklaring en het aldus volledig openstellen van de doorgang tussen Kerkweg en Pauwtjesmolen leidt naar verwachting tot extra verkeersbewegingen door de Spindermolen en de Kerkweg. Door de Spindermolen, door middel van een herinrichting, meer verkeersluw te maken, kunnen de hoeveelheid doorgaand verkeer en de negatieve effecten van dit verkeer worden beperkt. Een nadere studie moet uitwijzen wat de meest gewenste inrichting van de Spindermolen is, rekening houdend met de busroute en rekening houdend met de gewenste verkeersluwe uitstraling.

8.3 Bewegwijzering

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam wordt gestreefd naar een bewegwijzering die voldoet aan de volgende uitgangspunten:

- uniformiteit;
- continuïteit;
- leesbaarheid;
- begrijpelijkheid.

Op het gebied van uniformiteit, leesbaarheid en begrijpelijkheid is de bewegwijzering in Hardinxveld-Giessendam over het algemeen op orde, aangezien is aangesloten bij de landelijke (ANWB) bewegwijzering. De continuïteit is echter niet overal gewaarborgd. Onder continuïteit wordt verstaan dat de verwijzing naar een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen doel wordt voortgezet totdat het desbetreffende doel is bereikt, of totdat de aanduiding niet meer noodzakelijk is. Met name in Boven-Hardinxveld moet de bewegwijzering hierop worden verbeterd. Dit geldt zowel voor autobewegwijzering als voor fietsbewegwijzering. Voor meer informatie over dit onderwerp wordt verder verwezen naar de Beleidsnotitie bewegwijzering (2009).



afbeelding 8.2 Fietsbewegwijzering

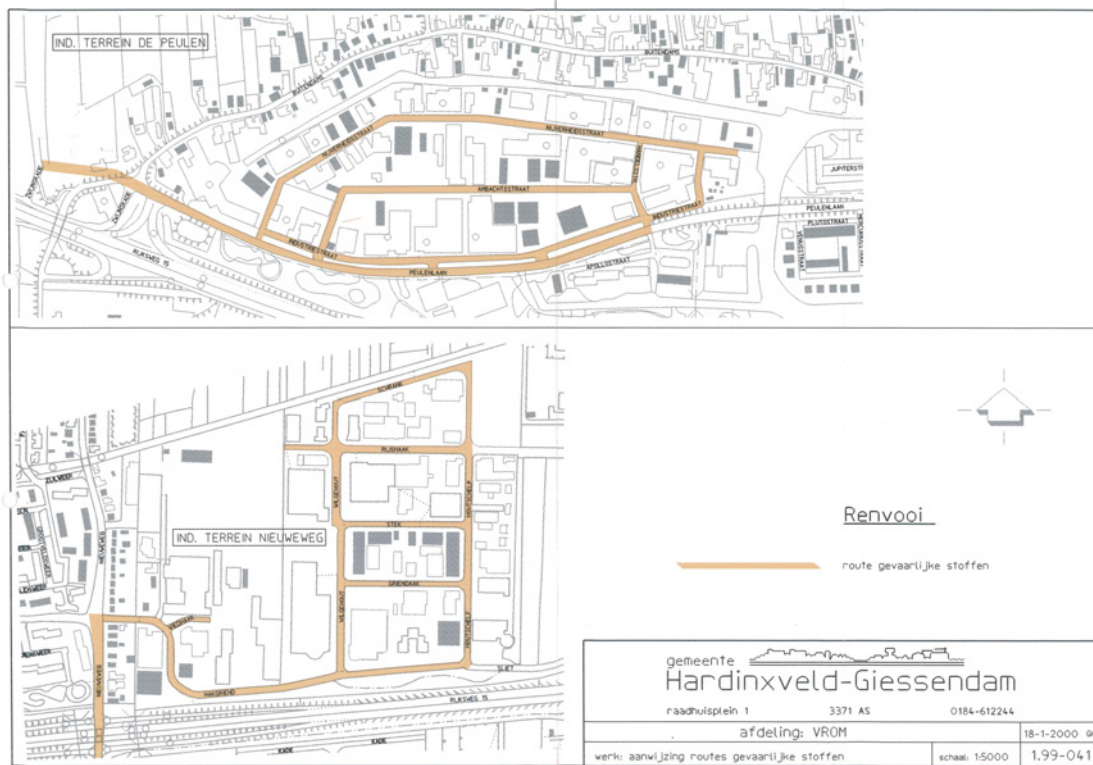


afbeelding 8.3 Autobewegwijzering

Wanneer de bewegwijzering conform de genoemde beleidsnotie tegen het licht wordt gehouden, is het wenselijk om ook te kijken naar de meest wenselijke routes.

8.4 Vervoer gevaarlijke stoffen

Op 27 april 2000 zijn door de Gemeenteraad de routes vastgesteld waarover gevaarlijke stoffen, als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, zonder ontheffing mogen worden vervoerd. Deze routes zijn vastgelegd in het Besluit Routes Gevaarlijke stoffen. In afbeelding 8.4 zijn deze routes op kaart weergegeven.



afbeelding 8.4 Routes vervoer gevaarlijke stoffen

8.5 Tegengaan sluipverkeer

Vanuit verschillende perspectieven heeft de gemeente Hardinxveld-Giessendam belang bij een goede doorstroming op de Rijksweg A15 en de A27. Een goede doorstroming op deze Rijkswegen voorkomt sluiptverkeer en zorgt voor een goede bereikbaarheid van de gemeente. De gemeente wil er samen met de regiogemeenten voor zorgen dat de verbreding van de A15 hoger op de politieke agenda van het Rijk wordt geplaatst.

Op momenten dat sprake is van file op de A15, heeft de gemeente Hardinxveld-Giessendam last van sluiptverkeer via de Wieling/Peulenlaan en/of Binnendams. Daarnaast bestaan er klachten over zwaar vrachtverkeer dat, onder andere via de Rivierdijk/Nieuweweg, de weegpunten op de A15 tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam probeert te omzeilen. Behalve voor overlast zorgt dit zware vrachtverkeer voor extra schades aan het wegdek. In regionaal verband zal de gemeente de problematiek van het sluiptverkeer aankaarten om gezamenlijk met de regiogemeenten te zoeken naar mogelijke oplossingen.

8.6 Bereikbaarheid hulpdiensten

In geval van een calamiteit moeten hulpdiensten binnen een vastgestelde tijd, de zogenaamde zorgnorm, ter plaatse kunnen zijn. Voor de brandweer gaat het om een tijd van acht minuten. De vrije doorgang voor hulpdiensten moet 3,50 meter bedragen. Een geparkeerde auto neemt een wegbreedte van circa 2,0 meter in beslag. Dit betekent dat de wegbreedte minimaal 5,50 meter moet bedragen om het parkeren van auto's toe te staan en de bereikbaarheid van de hulpdiensten overal te garanderen. In smallere straten zal een parkeerverbod moeten worden ingesteld, waarop

streng moet worden gehandhaafd. Bij een tekort aan parkeercapaciteit wordt samen met bewoners bekeken of er oplossingsmogelijkheden zijn.

8.7 Bereikbaarheid bedrijventerreinen

De verkeersstructuur en de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Hardinxveld-Giessendam is historisch zo gegroeid. Momenteel is er geen budget beschikbaar om grootschalige wijzigingen in de structuur aan te brengen. Wel wil de gemeente in de toekomst meeliften met kansen die zich als gevolg van ontwikkelingen voordoen en in dat kader zoeken naar oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast staat de gemeente niet onwelwillend tegenover mobiliteitsmanagement-acties en zal de gemeente actief meedenken met bedrijven over wat zij zelf kunnen doen om hun bereikbaarheid te verbeteren.

9 Thema Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in Hardinxveld-Giessendam. Met name de bereikbaarheid per trein is, zeker na de realisatie van de twee extra treinstations, uitstekend te noemen. In dit hoofdstuk wordt eerst aandacht besteed aan de doelstelling op het gebied van openbaar vervoer. Daarna wordt achtereenvolgens ingegaan op het openbaar vervoer over spoor, over de weg en personenvervoer over water.

9.1 Doelstelling

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil *dat het openbaar vervoer voor alle doelgroepen een alternatief vormt voor het gebruik van de auto.*

Er spelen verschillende ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer die de bereikbaarheid per openbaar vervoer positief beïnvloeden. Zo worden twee extra treinstations gerealiseerd en de verkeersregelininstallatie Peulenlaan-Sportlaan in de gemeente Hardinxveld-Giessendam voorzien van KAR (Korte Afstands Ratio) waarmee het openbaar vervoer prioriteit krijgt. De gemeente is positief over de geplande ontwikkelingen en verwacht dat deze bijdragen aan een nog betere bereikbaarheid per openbaar vervoer in de toekomst.

9.2 Huidige openbaar vervoer systeem

Op afbeelding 9.1 is het huidige openbaar vervoer systeem op kaart weergegeven.



afbeelding 9.1 OV-netwerk Hardinxveld-Giessendam

9.3 Vervoer over water

Veertaxi Hardinxveld-Giessendam

De Veerdienst van de gemeente Gorinchem gaat in het kader van de samenwerking tussen de gemeenten Werkendam, Hardinxveld-Giessendam en Gorinchem vanaf 2012 ook veerdiensten tussen deze gemeenten verzorgen. Een nieuwe snelle veerverbinding moet daarbij aansluiten op het bestaande traject Gorinchem-Sleeuwijk. De gemeente streeft ernaar de dienstregeling van de veertaxi en de (Arriva)bus beter op elkaar af te stemmen en zal hiervoor in overleg treden met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gorinchem.

Vanaf april 2012 wordt een nieuwe, snelle veerboot in gebruik genomen die gaat varen vanaf Boven-Hardinxveld, via Werkendam, Gorinchem en Sleeuwijk en weer terug. De gemeente gaat onderzoeken of er een goed bereikbare aanlegsteiger gerealiseerd kan worden op een alternatieve locatie. Het is wenselijk om bij de aanlegsteiger enkele parkeerplaatsen te realiseren. Dit geldt zowel bij de huidige als bij een eventuele alternatieve locatie.

De veertaxi valt niet onder de Wet Personenvervoer en is daarmee niet aan te merken als openbaar vervoer.

Waterbus

De Gemeente Hardinxveld-Giessendam kiest er voorlopig voor om niet aan te sluiten bij de ontwikkelingen van de waterbus, maar de ontwikkelingen van de veertaxi en het verwachte succes hiervan af te wachten.

9.4 Collectief vraagafhankelijk vervoer – De MolenHopper

De MolenHopper rijdt al sinds 2003 dagelijks als aanvullend openbaar vervoersysteem in de regio Alblasserwaard – Vijfheerenlanden van 06.00 uur tot 01.00 uur. Door het instellen van de MolenHopper bieden de gemeenten vervoer aan voor ouderen en gehandicapten in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Daarnaast is het een aanvulling op het openbaar vervoer en dus toegankelijk voor iedereen. Het enige verschil tussen het vervoer in het kader van de WMO en het openbaar vervoer is het tarief. Mensen met een WMO-indicatie betalen een lager tarief.

De MolenHopper is een collectieve vorm van taxi vervoer waarbij de klant de taxi moet delen met andere klanten en derhalve andere regels gelden in vergelijking met het reguliere taxivervoer (flexibele ophaaltijden, omrijdmogelijkheden, et cetera).

10 Thema communicatie, educatie en handhaving

Om het effect van infrastructurele maatregelen zo groot mogelijk te laten zijn, blijft de gemeente de komende jaren sterk inzetten op ondersteunend beleid in de vorm van educatie en voorlichting op het gebied van verkeer. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelstelling op het gebied van communicatie, educatie en handhaving. Vervolgens wordt aandacht geschonken aan het beleid ten aanzien van permanente verkeerseducatie, voorlichting en handhaving.

10.1 Doelstelling

De doelstelling van de gemeente Hardinxveld-Giessendam op het gebied van communicatie, educatie en handhaving is dat *communicatie, educatie en handhaving volwaardig deel gaan uitmaken van het verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente.*

Communicatie heeft een belangrijke functie voor het creëren van begrip voor plannen en zal hiervoor door de gemeente waar mogelijk worden ingezet. Communicatie zal zich niet alleen richten op het uitdragen van informatie, maar op het gezamenlijk uitwerken van plannen, vergroting van draagvlak en –waar mogelijk– aanzetten tot gedragsverandering.

10.2 Permanente verkeerseducatie

Educatie is van groot belang; jong geleerd is oud gedaan. Daarom wordt vanaf de jongste jaren ondersteuning gegeven in verkeersonderwijs. Vanaf het kinderdagverblijf tot en met het voortgezet onderwijs geeft de gemeente scholen de gelegenheid aandacht te besteden aan verkeerseducatie. Deels in de vorm van subsidie en deels in het ondersteunen van acties en het veiliger maken van de schoolomgeving.

De gemeente is in regionaal verband actief in het geven van voorlichting aan verschillende doelgroepen op het gebied van verkeer en vervoer. VVN participeert daarin. De voorlichting richt zich met name op de doelgroepen scholieren, beginnende bestuurders en senioren. Voor scholen in Zuid-Holland is de structurele aanpak van verkeerseducatie vormgegeven door middel van het programma SCHOOL op SEEF en Totally Traffic. Gestreefd wordt naar deelname van alle basisscholen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam aan 'SCHOOL op SEEF' en naar deelname van alle scholen in het voortgezet onderwijs aan 'Totally Traffic'.

Voor beginnende bestuurders is de pilot 'Young Drivers experience' gestart. In dit project leren beginnende bestuurders op een oefenterrein te handelen bij plotselinge gebeurtenissen als het maken van een noodstop of in de slip raken.

Voor senioren worden al jaren structureel BROEM-ritten en opfriscursussen en scootmobielcursussen georganiseerd en uitgevoerd. In overleg met het WMO-platform wordt bekeken op welke wijze deze doelgroep het best kan worden bereikt.

10.3 Voorlichting

De Gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft zich samen met de regiogemeenten geconformeerd aan de landelijke campagnekalender van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zo worden gedurende het hele jaar verschillende campagnes gevoerd. Voorbeelden hiervan zijn: "de scholen zijn weer begonnen" na de zomervakantie en de fietsverlichtingsactie in het najaar. De gemeente maakt hierbij gebruik van voorlichtingsmaterialen van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Z-H).

10.4 Handhaving

In Zuid-Holland heeft elk politiekorps een speciale eenheid, het regionale verkeershandhavingsteam, waarvan de medewerkers toezicht houden op de naleving van vijf speerpunten:

1. maximum snelheden in het verkeer;
2. helmgebruik op de bromfiets/motorfiets;
3. alcoholgebruik in het verkeer;
4. rood licht overtredingen;
5. verkeersovertredingen ten aanzien van het gebruik van de veiligheidsgordel/beveiligingsmiddelen.

Bij het inplannen van verkeershandhavingsacties werkt de gemeente Hardinxveld-Giessendam nauw samen met VVN en de politie. Regionaal vindt afstemming plaats over het handhavingsarrangement. Handhaving, communicatie/educatie, en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur worden op die manier bij elkaar gebracht om een zo hoog mogelijk rendement te halen bij de aanpak van verkeersonveiligheid. Momenteel heeft de gemeente maandelijks overleg met de politie en pleit de gemeente ervoor dat voorlichting en handhaving altijd hand in hand gaan. Waar mogelijk wordt bij de planning van handhavingsacties afstemming gezocht met de planning van voorlichtingsacties conform de landelijke campagnekalender. Naast de politie, handhaaft de gemeente ook zelf. De gemeente heeft hiervoor een BOA (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) in dienst.

Met de buurtagent vindt overleg plaats over gerichte handhaving op microniveau. Vanuit bewoners komen veel wensen binnen voor handhaving in 30 kilometer per uur zones. Momenteel ligt hier geen prioriteit bij de politie. De gemeente wil de komende periode gebruiken om er op aan te sturen bij de politie om hier in de toekomst meer prioriteit aan te geven. De inrichting moet dan wel voldoen aan de eisen die aan 30 kilometer per uur zones worden gesteld.

11 Thema Leefbaarheid en milieu

Verplaatsingen van gemotoriseerd verkeer gaan gepaard met uitstoot van geluid, CO₂, voor de gezondheid schadelijke stoffen en trillingen. Deze zijn van invloed op de leefbaarheid en het woongenot. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de doelstelling op het gebied van leefbaarheid en milieu. Daarna wordt ingegaan op het beperken van hinder en tot slot op oplaadpunten voor elektrische auto's.

11.1 Doelstelling

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil *overlast als gevolg van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken*.

Een belangrijk deel van de in Hardinxveld-Giessendam ervaren hinder, wordt veroorzaakt door het verkeer op de Rijksweg A15. Het Rijk is verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen op of langs deze weg om aan de milieunormen te voldoen.

Op gemeentelijk niveau zijn het stimuleren van milieuvriendelijke verplaatsingen, het voorkomen van sluipverkeer, en het treffen van maatregelen op specifieke lokale knelpunten ten aanzien van geluids- of trillingsoverlast de belangrijkste instrumenten die eventueel kunnen worden ingezet om de leefbaarheid te verbeteren.

11.2 Beperken van verkeershinder

De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil het gebruik van duurzame vervoerswijzen zo goed mogelijk faciliteren. Zeker voor verplaatsingen binnen de gemeente zijn lopen (zie hoofdstuk 2) en fietsen (zie hoofdstuk 3) prima alternatieven voor het gebruik van de auto. Daarnaast zet de gemeente in op het zo veel mogelijk sturen van verkeer over de meest geëigende routes en het tegengaan van sluipverkeer (zie paragraaf 6.3 en 6.4).

11.3 Oplaadpunten elektrische auto's

Elektrische auto's zijn stil en schoon. Om de drempel voor aanschaf van een elektrische auto te verlagen voor particulieren, is het van belang dat er voldoende oplaadpunten zijn. Omdat de verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren zal toenemen, lift de

gemeente graag mee met bestaande initiatieven om bij te dragen aan het opzetten van de structuur die nodig is om elektrisch rijden tot en succes te maken.

Alle Nederlandse gemeenten kunnen, gedurende een pilotperiode, oplaadpunten aanvragen bij stichting e-laad.nl, een samenwerking van Nederlandse netbeheerders. De stichting plaatst op verzoek per gemeente één oplaadpunt per 10.000 inwoners. Gemeenten hoeven geen kosten te dragen voor (de plaatsing en aansluiting van) e-oplaadpunten. Alleen de inrichting van laadparkeerplaatsen komt voor haar rekening.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam zal hierop aanhaken en op zoek gaan naar een geschikte locatie voor een oplaadpaal.

De belangrijkste voorwaarden voor een geschikte locatie van een oplaadpunt zijn:

- de locatie voor het oplaadpunt is op publiek toegankelijk terrein;
- de locatie ligt op maximaal 25 meter van een hoofdleiding van het laagspanningsnet;
- bij elk oplaadpunt is een openbare parkeervoorziening beschikbaar voor elektrische auto's die opladen;
- bij voorkeur worden per oplaadsysteem twee parkeerplekken naast elkaar beschikbaar gesteld, zodat per oplaadsysteem (twee oplaadpunten) twee auto's naast elkaar kunnen opladen.

12 Meerjarenuitvoeringsprogramma

Het GVVP van de gemeente Hardinxveld-Giessendam biedt een kapstok voor uitwerkingsplannen, waarbinnen het beleid nader wordt uitgewerkt.

Het in dit hoofdstuk voorgestelde Meerjarenuitvoeringsprogramma biedt een overzicht van projecten die de komende jaren binnen de gemeente op de planning staan. Omdat niet alle projecten concreet genoeg zijn om deze exact te benoemen, kan het zijn dat de lijst nog bijgesteld moeten worden en dat er op enig moment aanleiding is om nieuwe projecten toe te voegen of de fasering te wijzigen.

Het Meerjarenuitvoeringsprogramma is opgesteld voor de periode 2012 tot en met 2022. In het Meerjarenuitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt in korte termijn projecten en lange termijn projecten. Tevens zijn hier, waar mogelijk, budgetten aan gekoppeld.

		Korte termijn		Middellange termijn		Lange termijn (tot 2022)	
Onderdeel	Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016-2019	2020-2022
Verkeersveiligheid							
Kruispunt Wieling/Spindermolen	Onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren		€ 3.000,00				
Kruispunt Wieling/Spindermolen	Uitvoering eventuele maatregelen			PM			
Kruispunt Nieuweweg/Parallelweg	Ondanks dat hier in 2009 een maatregel is genomen, wordt deze locatie nog altijd als verkeersonveilig ervaren. De gemeente voert een evaluatieonderzoek uit.			€ 3.000,00			
Kruispunt Nieuweweg/Parallelweg	Uitvoering eventuele maatregelen				PM		
Kruispunt Buitendams/Peulenlaan	Onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren		€ 3.000,00				
Kruispunt Buitendams/Peulenlaan	Uitvoering eventuele maatregelen			PM			
Spoorwegovergang Binnendams-Stationsstraat-Parallelweg	Onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren		€ 5.000,00				
Spoorwegovergang Binnendams-Stationsstraat-Parallelweg	Uitvoering eventuele maatregelen			PM			
Schoolroutes	Monitoring veiligheid schoolroutes en aanpak eventuele knelpunten					€ 10.000,00	
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Boven-Hardinxveld ten westen van de Koningin Wilhelminalaan-Rembrandtstraat (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)	€ 850.000,00					
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Buitendams en omgeving (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)	€ 125.000,00					
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Maasstraat en omgeving. Aanpak in combinatie met herbestrating (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)						PM
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Spindermolen. Aanpak in combinatie met herbestrating (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)				€ 450.000,00		
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Boorstraat-Molenstraat en omgeving (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998). Let op: straten zijn erg smal, waardoor mogelijkheden om maatregelen te treffen beperkt zijn						€ 100.000,00
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting verblijfsgebied Over 't Spoor. Aanpak in combinatie met herinrichting (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998).			€ 300.000,00			
Duurzaam Veilige inrichting	Duurzaam Veilig inrichting Venusstraat. Aanpak in combinatie met regulier onderhoud (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)						PM
Voetgangers/minder validen							
Infrastructuur voetgangers	In overleg met betrokkenen komen tot een richtlijn 'Infrastructuur voetgangers' en aan de hand hiervan uitvoering geven aan verbeteringen.	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00
Fiets							
Kwaliteitseisen fietsnetwerk	Scan van het primaire fietsnetwerk op kwaliteitseisen en beschrijving van verbeterpunten			€ 15.000,00			
Kwaliteitseisen fietsnetwerk	Uitvoering eventuele maatregelen				PM		
Fietsparkeren	Onderzoek naar fietsparkeerbehoefte bij de stations, openbaar vervoerhaltes (inclusief de veerpont), bij winkelcentra en bij openbare voorzieningen als scholen en sportvoorzieningen.			€ 10.000,00			
Fietsparkeren	Uitbreiding/vervanging fietsparkeermogelijkheden				€ 25.000,00	Jaarlijks € 25.000,00	Jaarlijks € 25.000,00
Veilig Honk	Onderzoek naar de behoefte en mogelijkheden voor het project 'Veilig Honk' in de gemeente Hardinxveld-Giessendam				€ 5.000,00		
Fietspad	Aanleg fietspad langs Middelwetering tussen Nieuweweg en Sluisweg, alleen oppakken indien zich kansen voordoen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen ten noorden bedrijventerrein (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)						
Fietspad	Aanpak kruispunt Kramsvogel-Ekster op fietspad Brooshoofdstraat-Ekster (openstaande actie Verkeersveiligheidsplan 1998)	€ 25.000,00					
Parkeren							
Peulenstraat	Onderzoek naar draagvlak om (een deel van) de huidige parkeerplaatsen in de Peulenstraat op te heffen.	Meeliften in bestaand project					
Peulenstraat	Uitvoering eventuele maatregelen		Meeliften in bestaand project				

		Korte termijn		Middellange termijn		Lange termijn (tot 2022)	
Onderdeel	Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016-2019	2020-2022
Bereikbaarheid en verkeerscirculatie							
Peulenstraat	Onderzoek naar de effecten op de verkeerscirculatie en functioneren detailhandel als gevolg van het afsluiten van de Peulenstraat voor gemotoriseerd verkeer.	Meeliften in bestaand project					
Peulenstraat	Uitvoering eventuele maatregelen		Meeliften in bestaand project				
Spindermolen	Studie naar meest gewenste inrichting van de Spindermolen, rekening houdend met de busroute en rekening houdend met de gewenste verkeersluwe uitstraling gericht op het maken van een keuze omtrent de busluis			€ 20.000,00			
Spindermolen	Uitvoering eventuele maatregelen					PM	
Bewegwijzering gehele gemeente	Auto- en fietsbewegwijzering op basis van Beleidsnotitie bewegwijzering tegen het licht houden en nalopen op continuïteit	€ 8.000,00	€ 8.000,00	€ 8.000,00	€ 8.000,00	Jaarlijks € 8.000,00	Jaarlijks € 8.000,00
Tegengaan sluipverkeer	In regionaal verband zal de gemeente de problematiek van het sluipverkeer aankaarten, om gezamenlijk met de buurgemeenten naar mogelijke oplossingen te zoeken.	PM					
Nota uitwegen herzien	De huidige nota stamt uit 2005. Deze dient te worden geactualiseerd.	nihil					
Openbaar vervoer							
Afstemming dienstregeling veertaxi en bus	De gemeente streeft ernaar de dienstregeling van de veertaxi en de (Arriva)bus beter op elkaar af te stemmen en zal hiervoor in overleg treden met de provincie Zuid-Holland, Arriva en de gemeente Gorinchem.	nihil					
Vervoer over water	Onderzoek naar de kansen en bedreigingen van een alternatieve locatie van de aanlegsteiger.					Meeliften in bestaand project	
Communicatie, educatie en handhaving							
Continuering voorlichtingsactiviteiten binnen de regio in samenwerking met VVN	Voor de doelgroepen beginnende bestuurders (Young Drivers Experience) en senioren (BROEM-ritten, opfriscursussen en scootmobielcursussen).	€ 6.300,00	€ 6.300,00	€ 6.300,00	€ 6.300,00	Jaarlijks € 6.300,00	Jaarlijks € 6.300,00
SCHOOL op SEEF	De gemeente stimuleert alle basisscholen in de gemeente deel te nemen aan het project 'SCHOOL op SEEF'	nihil	nihil				
Totally Traffic	De gemeente stimuleert alle scholen in het voortgezet onderwijs in de gemeente deel te nemen aan het project 'Totally Traffic'	nihil	nihil				
Voorlichting	De gemeente voert activiteiten uit op het gebied van voorlichting die aansluiten bij de landelijke campagnekalender van Veilig Verkeer Nederland	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil	nihil
Leefbaarheid en milieu							
Oplaadpunten elektrische auto's	De gemeente onderzoekt op welke locaties e-oplaadpunten voor elektrische auto's mogelijk/wenselijk zijn.	€ 1.000,00					

Bijlagen



Bijlage 1 Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 1998



Project	Gerealiseerd ja/nee
Herinrichting Peulenlaan	Is momenteel in voorbereiding
Herinrichting Wieling	Ja
Herinrichting en aanleg fietsstroken Thorbeckestraat-Weideveld-Stationsstraat-Parallelweg	Ja
Herinrichting Parallelweg ten oosten van de Nieuweweg	Ja
Aanleg fietspaden en fietsstroken Rivierdijk (Sluisweg-Rembrandtstraat)	Ja
Herinrichting Rivierdijk (oosten Boven-Hardinxveld)	Is momenteel in uitvoering (2011-2012)
Aanleg fietspaden verlengde Schapedrift	Ja
Aanleg fietspaden Zwijnskade	Ja
Herinrichting, aanleg fietsstroken en fietspaden Nieuweweg	Ja
Aanleg fietsstroken Neerpolderseweg	Ligt buiten de gemeentegrens. Gemeentegrens ligt op beheergrens ProRail/Railinfratrust
Herinrichting Broekseweg	Ja
Herinrichting Molenweg	Ligt buiten de gemeentegrens
Herinrichting Torenweg	Ligt buiten de gemeentegrens
Reconstructie Parallelweg/Nieuweweg	Ja
Reconstructie aansluiting Nieuweweg/A15	Ja
Reconstructie Parallelweg-Neerpolderseweg	Ja
Rotonde Peulenlaan-Weideveld-Thorbeckestraat	Ja
Rotonde Wieling/Nieuweweg	Ja
Reconstructie Stationsstraat-Binnendams-Parallelweg	Ja
Reconstructie Rivierdijk-Rembrandtstraat	Ja
Reconstructie J van Stolbergstraat-Rembrandtstraat-Koningin Wilhelminalaan	Ja
Reconstructie aansluiting Zwijnskade-A15	Ja
Verblijfsgebied Centrum	Ja
Verblijfsgebied Peulenstraat-zuid ten noorden A15	Ja
Verblijfsgebied Boven-Hardinxveld ten westen Koningin Wilhelminalaan-Rembrandtstraat	Opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Verblijfsgebied Buitendams e.o	Opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Verblijfsgebied Boven-Hardinxveld ten oosten van Koningin Wilhelminalaan	Ja
Verblijfsgebied Troelstrastraat e.o	Ja

Project	Gerealiseerd ja/nee
Verblijfsgebied Maasstraat e.o	Is gedeeltelijk uitgevoerd en wordt opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Verblijfsgebied Spindermolen, Pauwtjesmolen e.o	Is gedeeltelijk uitgevoerd en wordt opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Verblijfsgebied Boorstraat-Molenstraat e.o.	Is gedeeltelijk uitgevoerd (sober ingericht) en wordt opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Verblijfsgebied Over 't Spoor	Is gedeeltelijk uitgevoerd (randen zijn sober ingericht) en wordt opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012
Giessendam-west ten oosten van Grutto	Ja
Lange Griendsweer, Groot Veldsweer e.o	Ja
Venusstraat, Apollostraat e.o	Klein gedeelte Venusstraat wordt in 2012 opgepakt. Verder wordt het meegenomen in het reguliere onderhoud.
Peulenstraat zuid-ten zuiden A15	Ja
Giessendam-West ten westen van Grutto	Ja
Fietsvoorziening Juliana van Stolbergstraat-Nassaustraart	Nee, na vaststelling Verkeersveiligheidsplan is besloten om heel Boven-Hardinxveld aan te merken als verblijfsgebied. Hierbij worden geen aparte fietsvoorzieningen aan gelegd.
Fietsvoorziening Buitendams	Nee, is een 30 km per uur zone. Hier wordt geen aparte fietsvoorziening aangelegd.
Verbeteren fietsvoorziening Giessendam-west	Ja
Fietsvoorziening Grutto-Langesteeg	Er ligt een voet-fietsverbinding. Halverwege staat een fietssluisje. Deze situatie kan ongewijzigd blijven.
Fietspad langs A15 tussen Peulenstraat-zuid en Nieuweweg	Nee (niet uitvoerbaar)
Fietspad ten zuiden van A15-Nieuweweg richting Rivierdijk	Ja
Fietspad langs A15 tussen Sluisweg en Kanaaldijk-Noord	Nee (niet uitvoerbaar, geen aantrekkelijke route om te fietsen)
Fietspad langs Middelwetering tussen Nieuweweg en Sluisweg	Opgenomen in MeerjarenUitvoeringsProgramma 2012

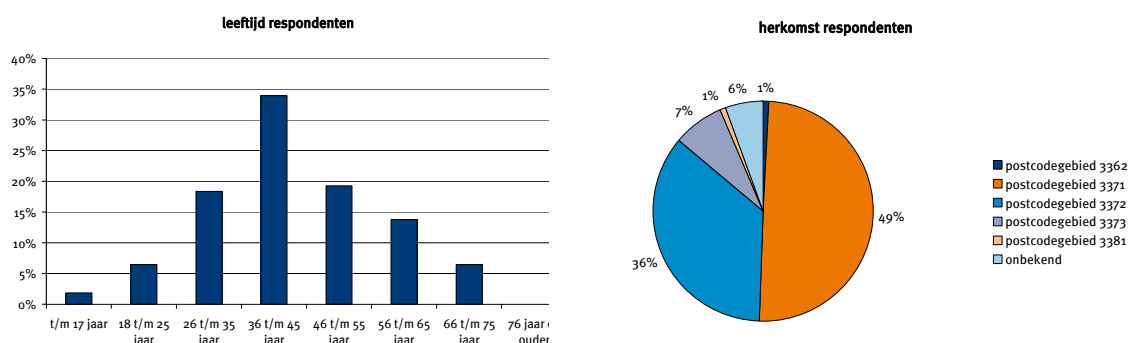
Project	Gerealiseerd ja/nee
Fietsvoorziening Sluisweg (gedeeltelijk)	Nee (niet nodig want gelegen in een 30 km per uur zone)
Fietspad Brooshoofdstraat-Ekster, herinrichting kruispunt Kramsvogel/Ekster	Gedeeltelijk, kruising Kramsvogel-Ekster wordt in 2012 aangepakt
Fietsvoorziening Binnendams	Nee (niet nodig want gelegen in een 30 km per uur zone)
Fietsvoorziening Molenstraat	Nee (niet nodig want gelegen in een 30 km per uur zone)
Oversteekvoorziening Buitendams-Thorbeckestraat	Ja
Oversteekvoorziening Huibjesbrug	Nee, is onlogische plaats voor oversteekvoorziening. Alleen voor fietsers is er een oversteekplaats gemarkeerd. Voetgangers kunnen bij de nieuwe halte Boven-Hardinxveld oversteken.
Oversteekvoorziening Weegpad-Weideveld	Ja
Oversteekvoorziening Rivierdijk ten oosten van Boven-Hardinxveld	Nee. In het plan dijkversterking zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen opgenomen.
Oversteekvoorziening Molenstraat-Stationsstraat	Ja bij Smits en Canoy
Oversteekvoorziening Sluisweg/Parallelweg	Nee (in verband met de uitritconstructie en het middeneiland is een oversteekvoorziening niet nodig)
Oversteekvoorziening Sluisweg-Rivierdijk	Nee, als gevolg van het beperkte aantal oversteekbewegingen is er geen noodzaak voor een oversteekvoorziening
Oversteekvoorziening Kanaaldijk-Noord-Rivierdijk	Nee, als gevolg van het beperkte aantal oversteekbewegingen is er geen noodzaak voor een oversteekvoorziening
Oversteekvoorziening Nassaustraat-Rivierdijk	Nee, als gevolg van het beperkte aantal oversteekbewegingen is er geen noodzaak voor een oversteekvoorziening
Oversteekvoorziening Zijlweer-Nieuweweg	Nee, als gevolg van het beperkte aantal oversteekbewegingen is er geen noodzaak voor een oversteekvoorziening
Oversteekvoorziening Marsstraat-Peulenlaan	Ja
Oversteekvoorziening Tiendweg-Koningin Wilhelminalaan	Nee (niet nodig want gelegen in een 30 km per uur zone)

Project	Gerealiseerd ja/nee
Routing streekbus	Nee, wel opgenomen in het MeerjarenUitvoeringsProgramma. Staat in relatie tot het onderzoek Spindermolen en het maken van een keuze omtrent de bussluis
Onderzoek CVV-systeem	Ja
Maatregelen Duurzaam veilig: bromfiets op rijbaan en voorrang fiets van rechts	Ja
Mensgerichte maatregelen	Deels, is een permanent aandachtspunt in het kader van permanente verkeerseducatie

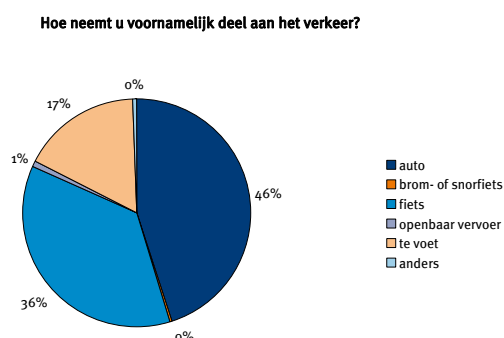
Bijlage 2 Verkeersenquête

Respondenten

De enquête is uitgezet in de periode begin mei 2011 tot en met half juni 2011. In totaal hebben 109 respondenten de enquête ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 44 jaar. De grootste groep respondenten (37 procent) valt in de leeftijdsgroep 36 tot en met 45 jaar. 93 procent van alle respondenten woont in Hardinxveld-Giessendam, waarvan het grootste deel (49 procent) in postcodegebied 3371.



In de enquête is gevraagd met welk vervoermiddel de respondenten voornamelijk deelnemen aan het verkeer. Op deze vraag konden maximaal twee antwoorden worden aangekruist. De 109 respondenten gaven gezamenlijk 206 verschillende vervoermiddelen op waarbij de auto en de fiets (respectievelijk 46 procent en 36 procent) de grootste groep vormen.



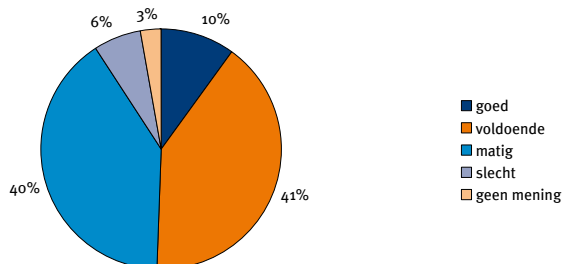
Vervolgens zijn de vervoermiddelen beoordeeld op diverse aspecten. Hierna volgen achtereenvolgens de antwoorden op:

- het fietsgebruik;
- het autogebruik en het autoparkeren;
- het openbaar vervoer;
- de looproutes.

Fietsverkeer

In het algemeen wordt het fietsen in Hardinxveld-Giessendam als ‘matig tot voldoende’ beoordeeld (in totaal 81 procent). De groep die het fietsen als goed beoordeelt (10 procent) is iets groter dan de groep die dit als slecht ervaart (6 procent).

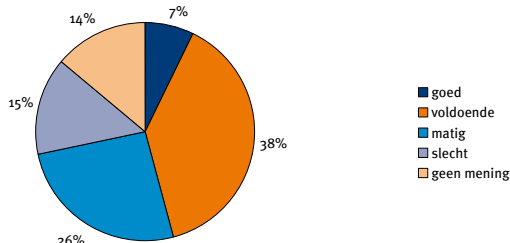
Hoe beoordeelt u over het algemeen, het fietsen in Hardinxveld-Giessendam?



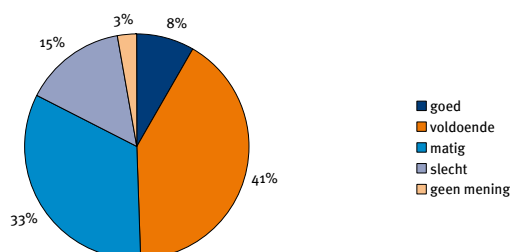
Fiets(parkeer)voorzieningen

De fietsparkeermogelijkheden worden door 45 procent van de respondenten als ‘goed of voldoende’ beoordeeld. Een nagenoeg even groot aantal respondenten (41 procent) vindt de fietsparkeermogelijkheden echter ‘matig tot slecht’.

Hoe beoordeelt u het aantal fietsparkeermogelijkheden in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



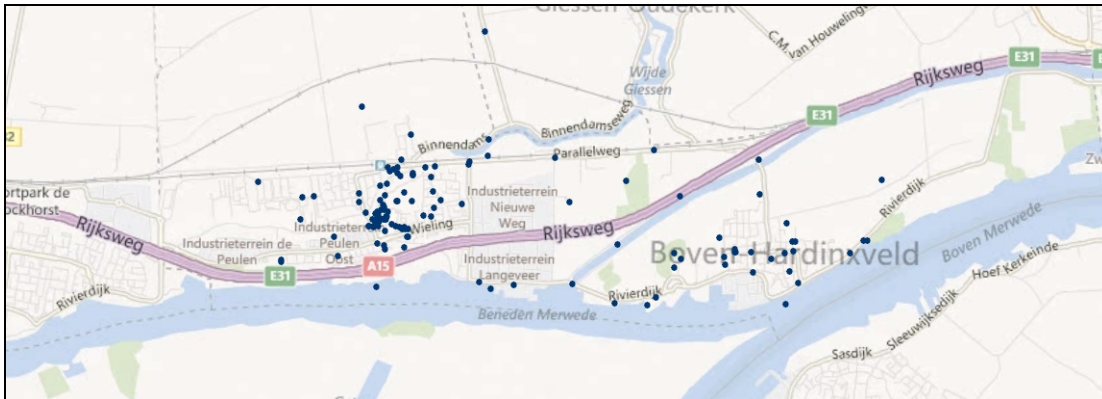
Hoe beoordeelt u de fietsvoorzieningen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Bij de beoordeling van de fietsvoorzieningen (zoals fietspaden en fietsstroken) en de verkeersveiligheid op fietsroutes zijn de scores bijna gelijk. 41 procent van de respondenten beoordeelt deze beide als voldoende.

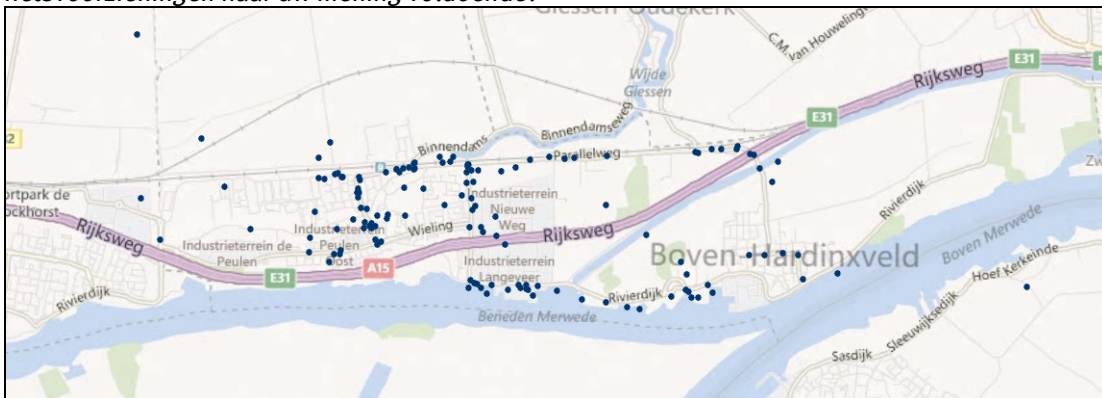
Op onderstaande kaart is door de respondenten aangegeven op welke locatie zij vinden dat er niet genoeg fietsparkeermogelijkheden zijn of dat de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen onvoldoende is. De respondenten konden maximaal drie locaties aangeven.

Op welke locatie vindt u dat er niet genoeg fietsparkeermogelijkheden zijn of dat de kwaliteit onvoldoende is?



Goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn met name wenselijk ter hoogte van het winkelgebied Peulenstraat bij supermarkt Bas van der Heijden. Daarnaast is meerdere malen aangegeven dat er te weinig fietsvoorzieningen bij de scholen en bij het station zijn. Verder wordt de sporthal, het zorgcentrum en de veerpont genoemd.

Op welke locaties in de gemeente Hardinxveld-Giessendam ontbreken fietsvoorzieningen of zijn de fietsvoorzieningen naar uw mening voldoende?



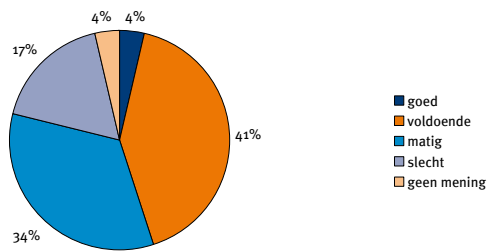
Op bovenstaand kaartje is zichtbaar op welke locaties fietsvoorzieningen zoals fietspaden en fietsstroken volgens de respondenten ontbreken. Meest genoemde routes zijn:

- Route Parallelweg. Fietspad is slecht onderhouden.
- Route Weideveld/Thorbeckestraat. Route is niet berekend op veel fietsende scholieren.
- Route Rivierdijk. Aangegeven wordt dat de weg erg smal is.
- Route Rembrandtstraat in Boven-Hardinxveld. Slecht onderhouden.
- Een gedeelte van Schapedrift (oostkant) waar geen fietsvoorziening ligt.

Verkeersveiligheid op fietsroutes

Een krappe meerderheid (51 procent) van de respondenten beoordeelt de veiligheid op fietsroutes als 'matig tot slecht'. 45 procent van de respondenten beoordeelt deze als 'voldoende tot goed'.

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid op fietsroutes in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Op onderstaande kaart is door de respondenten aangegeven welke locaties verkeersonveilig voor fietsers zijn. De meest genoemde locaties zijn:

- route Weideveld/Thorbeckestraat;
- spoorwegovergang Damstraat/Stationstraat;
- kruispunt Parallelweg/Nieuweweg;
- Rivierdijk;
- kruispunt Sluisweg/Parallelweg.

Wat zijn volgens u de meest verkeersonveilige locaties voor fietsers in Hardinxveld-Giessendam?

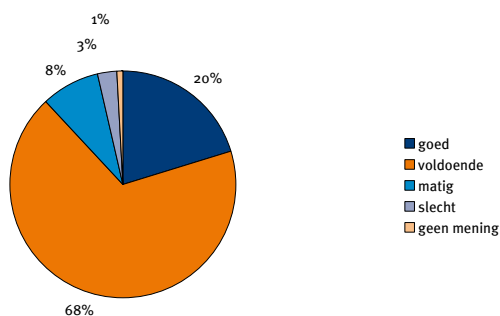


Autoverkeer en parkeren

Bereikbaarheid

Een meerderheid (88 procent) van de respondenten is tevreden (goed of voldoende) over de bereikbaarheid per auto in de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

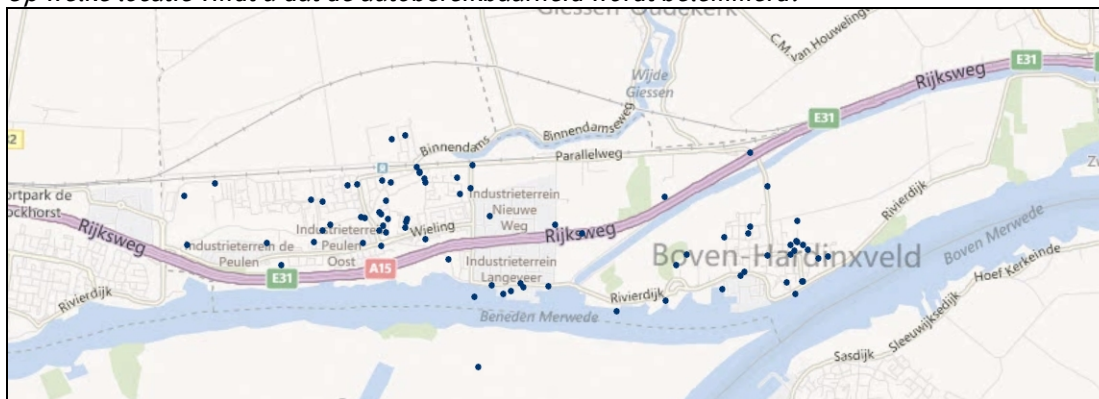
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid per auto in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Op onderstaande kaart is door de respondenten aangegeven op welke locaties de autobereikbaarheid wordt belemmerd.

Er is aangegeven dat scholen moeilijk te bereiken zijn, dat Boven-Hardinxveld als gevolg van eenrichtingsverkeer moeilijk te bereiken is. Ditzelfde geldt voor het centrumgebied. Verder wordt de bereikbaarheid her en der beperkt door geparkeerde auto's en ladende en lossende vrachtauto's.

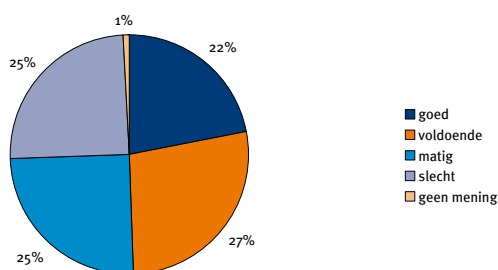
Op welke locatie vindt u dat de autobereikbaarheid wordt belemmerd?



Parkeren

Bij het beoordelen van het parkeren in de eigen (woon)straat is er een, nagenoeg, 50-50 verdeling. 49 procent van de respondenten beoordeelt deze als goed of voldoende en 50% beoordeelt deze als matig of slecht. De mate waarin een parkeerplaats gevonden kan worden in de eigen straat is uiteraard per straat verschillend.

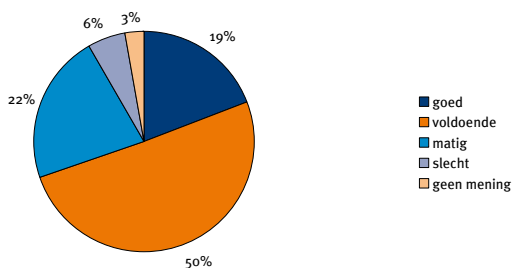
Hoe beoordeelt u het parkeren in uw eigen (woon)straat?



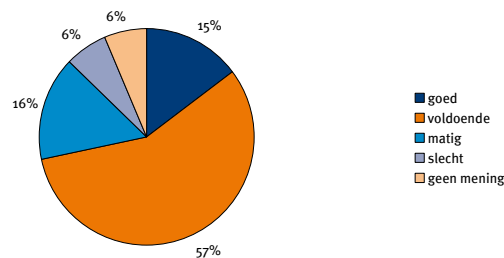
Een meerderheid (69 procent) van de respondenten is tevreden (goed of voldoende) over het parkeren in het centrum van de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

Ook over de toegestane parkeerduur in de blauwe zone in het centrum is een meerderheid (72 procent) tevreden (goed of voldoende).

Hoe beoordeelt u, over het algemeen, het parkeren in het centrum van de gemeente Hardinxveld-Giessendam?

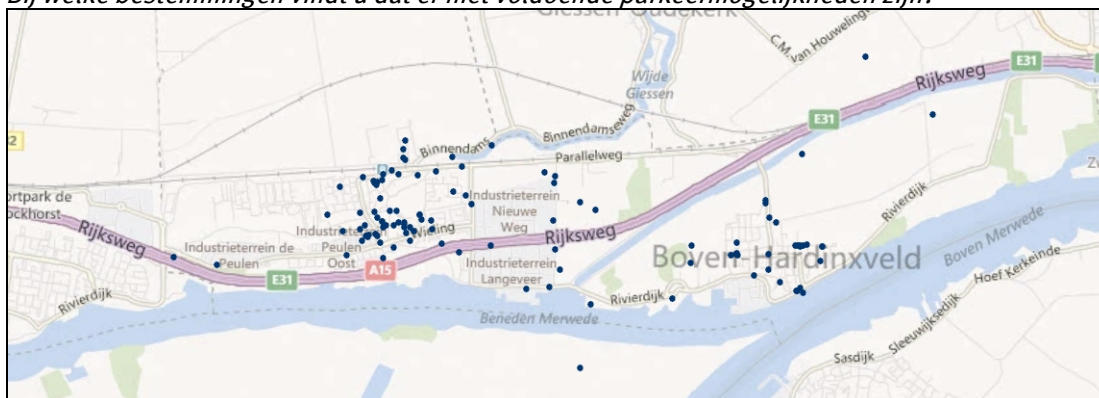


Hoe beoordeelt u de toegestane parkeerduur in de blauwe zone in het centrum?



Op onderstaande kaart is door respondenten aangegeven bij welke bestemmingen er onvoldoende parkeermogelijkheden zijn. In het gehele centrumgebied zijn volgens de respondenten te weinig parkeerplaatsen. Op marktdagen (zaterdagen) is het probleem nog groter. Daarnaast is het gebied ten noorden van het station aangegeven en is de Pieter de Hooghstraat in Boven-Hardinxveld meerdere malen genoemd. Daarnaast zijn schoolomgevingen en sportverenigingen meerdere malen genoemd.

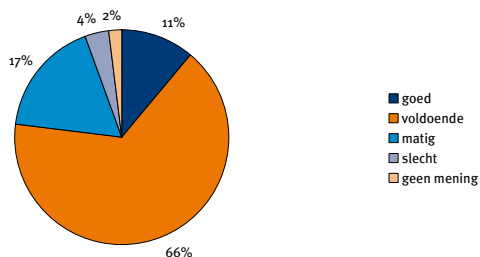
Bij welke bestemmingen vindt u dat er niet voldoende parkeermogelijkheden zijn?



Verkeersveiligheid

Een ruime meerderheid (77 procent) van de respondenten beoordeelt de verkeersveiligheid voor automobilisten als 'voldoende tot goed'. 21 procent van de respondenten is minder tevreden en beoordeelt de verkeersveiligheid voor automobilisten als 'matig tot slecht'.

Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor automobilisten in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Op de kaart op de volgende pagina is door de respondenten aangegeven welke locaties verkeersonveilig voor automobilisten zijn. De meest genoemde locaties zijn:

- kruispunt Parallelweg/Nieuweweg;
- Rembrandtstraat in Boven-Hardinxveld;
- kruispunt Rembrandtstraat/Rivierdijk in Boven-Hardinxveld;
- Peulenlaan;
- Rivierdijk.

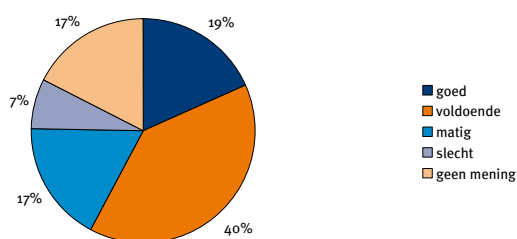
Welke locaties zijn verkeersonveilig voor automobilisten?



Openbaar vervoer

De bereikbaarheid van de gemeente Hardinxveld-Giessendam per openbaar vervoer wordt door de meerderheid (59 procent) van de respondenten beoordeeld als 'voldoende tot goed'. Bij deze vraag valt op dat een relatief grote groep van 17 procent geen mening heeft over de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

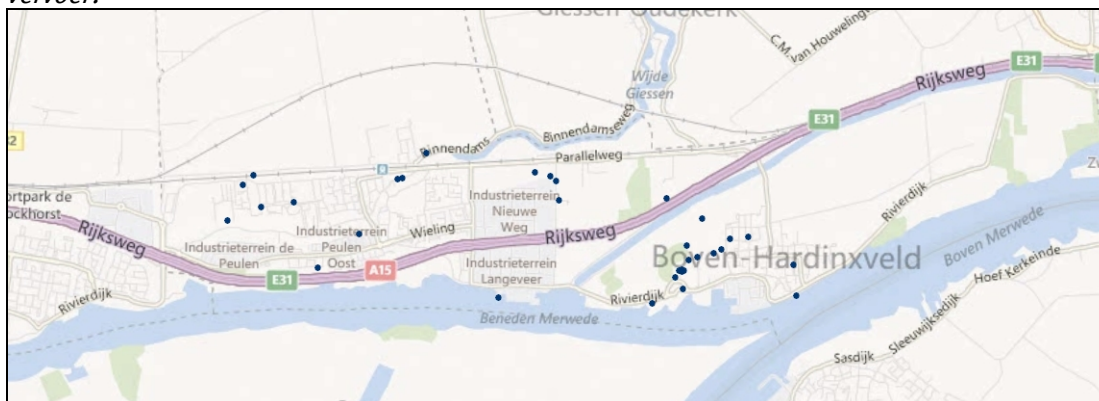
Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de gemeente Hardinxveld-Giessendam per openbaar vervoer (trein, boot en bus)?



Op de kaart op de volgende pagina is door de respondenten aangegeven welke bestemmingen in de gemeente Hardinxveld-Giessendam slecht bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

Er is met name aangegeven dat Boven-Hardinxveld slecht bereikbaar is per openbaar vervoer. Met de komst van een extra treinstation in Boven-Hardinxveld wordt verwacht dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer verbetert. Ook sportvelden en het zwembad zijn slecht bereikbaar. Daarnaast wordt de slechte bereikbaarheid van de gehele gemeente in de avonden als knelpunt genoemd.

Welke bestemmingen in Hardinxveld-Giessendam vindt u niet goed bereikbaar per openbaar vervoer?

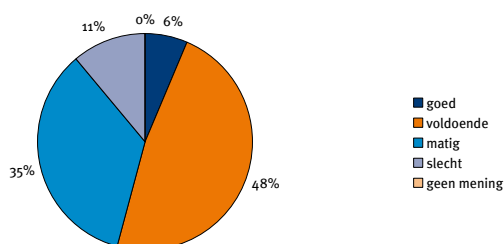


Looproutes

Infrastructuur voor voetgangers

Over de infrastructuur voor voetgangers zoals voetpaden, trottoirs en oversteeklocaties is een meerderheid (54 procent) tevreden. Zij beoordelen deze als 'voldoende tot goed'. 46 procent van de respondenten is minder tevreden en beoordeelt deze als 'matig tot slecht'.

Hoe beoordeelt u de infrastructuur voor voetgangers in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Op onderstaande kaart is door de respondenten aangegeven op welke locaties zij een voetpad of een goed vormgegeven voetgangersoversteekplaats missen. Meest genoemde locaties zijn:

- Troelstrastraat/Thorbeckestraat;
- spoorwegovergang bij Damstraat/Parallelweg;
- buitendams, hier ontbreekt een trottoir.

In het algemeen wordt aangegeven dat er veilige oversteekvoorzieningen aangelegd moeten worden bij scholen, het zwembad en het sportveld.

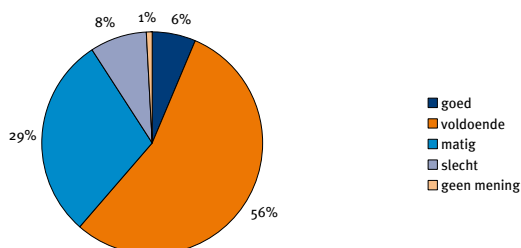
Op welke locaties mist u een voetpad of een goed vormgegeven voetgangersoversteek?



Verkeersveiligheid voetgangers

Ook over de verkeersveiligheid voor voetgangers is een meerderheid (62 procent) tevreden. Zij beoordelen deze als 'voldoende tot goed'.

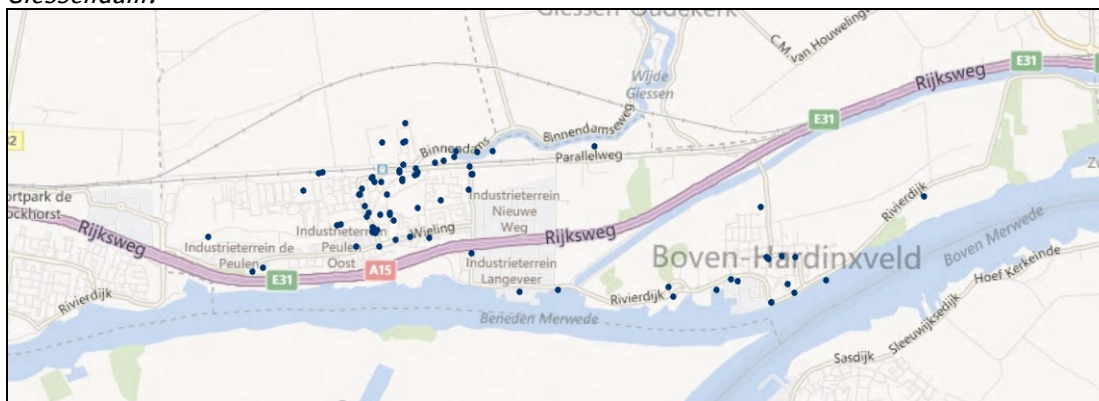
Hoe beoordeelt u de verkeersveiligheid voor voetgangers in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Op de kaart op de volgende pagina is door de respondenten aangegeven wat de meest verkeersonveilige locaties voor voetgangers zijn. De meest genoemde locaties zijn:

- de oversteek Troelstrastraat/Thorbeckestraat;
- Weideveld;
- de spoorwegovergang ter hoogte van het station (Parallelweg/Damstraat);
- de Peulenstraat;
- ter hoogte van scholen in Boven-Hardinxveld.

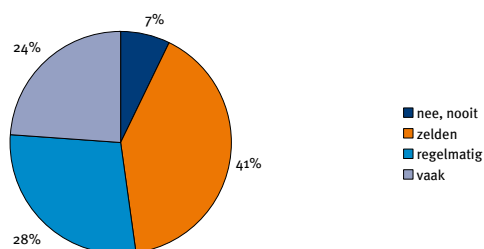
Wat zijn volgens u de meest verkeersonveilige locaties voor voetgangers in Hardinxveld-Giessendam?



Overlast

Een krappe meerderheid (52 procent) van de respondenten geeft aan dat zij overlast zoals stank, geluid of trillingen ('regelmatig tot vaak') ervaren ten gevolge van het verkeer in de gemeente Hardinxveld-Giessendam.

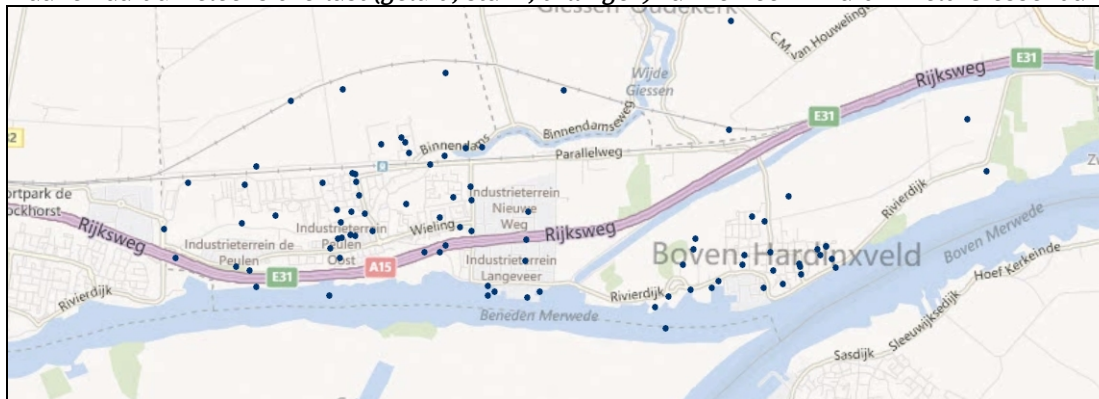
Ervaart u wel eens overlast als gevolg van het verkeer in Hardinxveld-Giessendam?



Op de kaart op de volgende pagina is door respondenten aangegeven op welke locaties zij overlast van verkeer ervaren. De aangegeven locaties liggen verspreid door de gemeente.

Het meest genoemd is overlast als gevolg van de Betuwelijn. Daarnaast wordt in de gemeente veel overlast veroorzaakt door zwaar verkeer. Dit verkeer zorgt voor trillingen en geluidsoverlast.

Waar ervaart u weleens overlast (geluid, stank, trillingen) van verkeer in Hardinxveld-Giessendam?

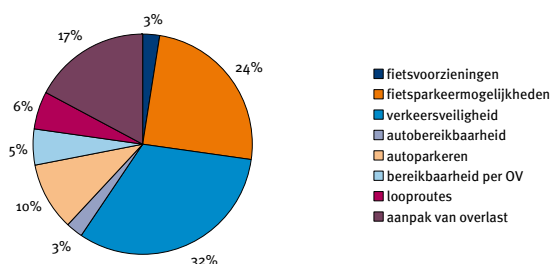


Aspecten die de meeste aandacht behoeven en algemeen oordeel

Op de vraag aan welke aspecten de gemeente Hardinxveld-Giessendam de meeste aandacht zou moeten besteden is verkeersveiligheid het belangrijkste aandachtspunt. 32 procent van de respondenten geeft aan dit belangrijk te vinden.

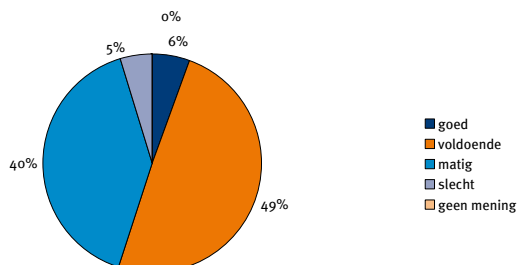
Op deze vraag konden maximaal twee antwoorden worden aangekruist. De 109 respondenten gaven gezamenlijk 203 verschillende aandachtspunten op waarbij ook aandacht voor fietsparkeermogelijkheden regelmatig (24 procent) is genoemd.

Aan welke aspecten zou de gemeente Hardinxveld-Giessendam de meeste aandacht moeten besteden?



In het algemeen wordt het verkeer en vervoer in de gemeente Hardinxveld-Giessendam als 'matig tot voldoende' beoordeeld. Respectievelijk 40 procent en 49 procent van de respondenten geeft dit als zodanig aan.

Wat is uw algemene oordeel over het verkeer en vervoer in de gemeente Hardinxveld-Giessendam?



Aan het einde van de enquête is de mogelijkheid geboden om aanvullende opmerkingen en suggesties te geven. Hierna volgt een greep uit de gemaakte opmerkingen :

- aandacht voor onderhoud van wegen en trottoirs ;
- aandacht voor zwerfvuil ;
- aandacht voor foutparkeerders (met name op trottoirs) ;
- aandacht voor rijden met te hoge snelheden in 30 kilometer per uur gebieden, meer snelheidsremmende maatregelen zijn wenselijk ;
- beperken overlast van zwaar verkeer ;
- meer aandacht voor fiets- en voetgangersvoorzieningen ;
- vergroten verkeersveiligheid kruispunt Troelstrastraat/Thorbeckestraat ;
- beperken sluipverkeer via de Rivierdijk ;
- aandacht voor een goede planning bij wegwerkzaamheden.

Bijlage 3 Parkeerrichtlijnen Hardinxveld-Giessendam



Functie	Parkeernorm Centrumgebied		Parkeernorm rest bebouwde kom		aandeel bezoekers	per	opmerking
	Min	Max	Min	Max			
Woning duur	1,5	1,7	2	2,2	0,3 pp per woning	woning	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Woning midden	1,3	1,5	1,8	1,9	0,3 pp per woning	woning	
Woning goedkoop	1,2	1,3	1,4	1,7	0,3 pp per woning	woning	
Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3 pp per woning	woning	1 arbeidsplaats = 40m2 bvo
Kamer verhuur	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2 pp per woning	kamer	
Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	0,3	4,5	0,3	4,5	85%	100m2 bvo	1 m1 marktkraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan +1,0 pp per standhouder)
Bouwmart/tuincentrum/kringloopwinkel			2,2	2,7		100m2 bvo	
(week)Markt	0,18	0,27	0,18	0,27	85%	1m kraam	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
(commerciële) Dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,3	2,5	3	3,5	20%	100m2 bvo	
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,2	2	1,7	2,5	5%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
Arbeidsextensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,5	0,6	0,8	0,9	5%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 30 -50 m2 bvo
Arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,2	1,7	2,5	2,8	5%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
Showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1	1,2	1,6	1,8	35%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 30-50 m2 bvo
Grootschalige detailhandel	x	x	6,5	8,5	85%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,8	1,7	10%	100m2 bvo	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
Café/bar/discotheek/cafetaria	5	7	6	8	90%	100m2 bvo	
Restaurant	10	12	14	16	80%	100m2 bvo	
Museum/bibliotheek	0,5	0,7	1	1,2	95%	100m2 bvo	
Bioscoop/theater/schouwburg	0,2	0,3	0,3	0,4		Zitplaats	
Jachthaven	0,5	0,7	0,5	0,7		Ligplaats	
Sporthal (binnen)	1,7	2,2	2,5	3	95%	100m2 bvo	
Sportveld (buiten)	13	27	13	27	95%	ha. netto terrein	
Dansstudio/sportschool	3	4	4	5	95%	100m2 bvo	
Squashbanen	1	2	1	2	90%	baan	
Tennisbanen	2	3	2	3	90%	baan	
Golfbaan	x	x	6	8	95%	hole	
Bowlingbaan/biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	95%	baan/tafel	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,2	99%	Zitplaats	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4	7	6	11	99%	100m2 bvo 100m2 opp.	
Zwembad	8	10	10	12	90%	Bassin	
Themapark/pretpark	4	12	4	12	99%	ha. netto terrein	
Overdekte speeltuin/hal	3	12	3	12	90%	100m2 bvo	
Manege			0,3	0,5	90%	box	
Cultureel centrum/wijkgebouw	2	4	2	4	90%	100m2 bvo	
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,5	1,7	90%	bed	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	wooneenheid	inclusief personeel met minimum van 3 parkeerplaatsen
Arts/maatschap/kruisgebouw/ therapeut	1,5	2	1,5	2	65%	behandelkamer	per praktijk
Apotheek	1,7	2,7	1,7	2,7		100m2 bvo	
Beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	20	20	20	20		collegezaal	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen (collegezaal = ca. 150 zitplaatsen)
Beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	5	7	5	7		leslokaal	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen (leslokaal = ca. 30 zitplaatsen)
Vorbereidend beroepsonderwijsdag (VWO, HAVO, Vbo)	0,5	1	0,5	1		leslokaal	leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
Avondonderwijs	0,5	1	0,5	1		student	
Basisonderwijs	0,5	1	0,5	1		leslokaal	exclusief Kiss&Ride, leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,6	0,8		arbeidsplaats	exclusief Kiss&Ride, arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers
Hotel	0,5	1,5	0,5	1,5		kamer	
Volkstuin	0,3	0,3	0,3	0,3		perceel	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2		Zitplaats	
Begraafplaats/crematorium	15	30	15	30		gelijktijdige begrafenis/crematie	

Halen en brengen bij scholen

Het met de auto halen en brengen van leerlingen bij scholen, genereert ook een parkeervraag. Hetzelfde verschijnsel doet zich overigens ook voor bij kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, et cetera.

Parkeren bij scholen voor halen en brengen wijkt op een aantal punten af van parkeren door werknemers, of parkeren bij woningen. De parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag (namelijk rondom het in- en uitgaan van de school) en de geparkeerde auto's blijven doorgaans maar gedurende korte tijd staan.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor halen en brengen bij scholen is allereerst afhankelijk het aantal leerlingen op de school en het percentage leerlingen dat met de auto gebracht wordt. Daarnaast is van belang hoe lang iedere auto blijft staan. Hoe korter immers de parkeerduur, hoe vaker een parkeerplaats door een andere auto kan worden gebruikt.

Tenslotte is van belang in hoeverre meerdere kinderen door dezelfde auto worden gebracht.

Naarmate dit vaker voorkomt, zijn minder parkeerplaatsen nodig.

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5¹ x 0,75²

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,85²

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,75²

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

¹ = reductiefactor parkeerduur

- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.





DTV Consultants

Postadres Postbus 3559, 4800 DN Breda

Telefoon (076) 513 66 00

Fax (076) 513 66 06

E-mail info@dtvconsultants.nl

Internet www.dtvconsultants.nl