



gemeente

**Hardinxveld-Giessendam**

**EINDVERSLAG INSPRAAK**

**Gemeentelijk Verkeers en Vervoerplan (GVVP)**

HG 11645  
GemHG/INTERN/8752

### **Grondslag**

Artikel 5, lid 1 van de inspraakverordening Hardinxveld-Giessendam, zoals vastgesteld door de raad in zijn vergadering van 2 december 2010.

### **Onderwerp**

Concept Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zoals dat door het college van burgemeester en wethouders is vrijgegeven voor inspraak.

### **Beknorte inhoud nota**

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 vervoersbeleid 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.

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 verkeers- en vervoersbeleid 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.

### **Overzicht gevolgde inspraakprocedure**

Op 17 maart 2011 heeft de raad een startnotitie opgesteld voor de totstandkoming van een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Op basis van de startnotitie is het project aanbesteed. DTV Consultants heeft de opdracht gegund gekregen om een GVVP voor de gemeente Hardinxveld-Giessendam te maken. Na een inventarisatie van vigerend beleid op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, een ongevalanalyse en een beschrijving van ruimtelijke ontwikkelingen, hebben alle inwoners van de gemeente de gelegenheid gehad om deel te nemen aan een internet enquête. Hierin konden meningen worden gegeven en konden met behulp van een prikker op een kaart knelpunten worden benoemd. Aan de hand van stellingen is gediscussieerd met de Gemeenteraad en Verkeerscommissie. Aan het eind is letterlijk met bouwstenen aangegeven waar het zwaartepunt voor het plan moet komen te liggen.

Dit geheel is vervat in een tussenrapport: de Koersnota.

Daarna heeft wederom een werksessie plaatsgevonden met de Verkeerscommissie. Hierin is dieper ingegaan op de beleidsthema's en is uitgebreid stilgestaan bij de wegategorisering. De Verkeerscommissie is een commissie van deskundigen bestaande uit vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland, de transportsector, het WMO-platform en de burgerij.

Na oplevering van het eerste concept-rapport is wederom met de Verkeerscommissie gesproken over de inhoud van het plan. De opmerkingen van onder meer de Verkeerscommissie zijn verwerkt in het eindrapport zoals dat is vrijgegeven voor de inspraak.

Het concept GVVP is voorgelegd aan de gemeenteraad in de Ontmoeting van 19 april 2012. Tijdens de bespreking in de genoemde Ontmoeting heeft eenieder de mogelijkheid gehad om mee te discussiëren in een rechtstreekse ontmoeting met de raad.

Het college van burgemeester en wethouders heeft het GVVP op medio maart 2012 vrij gegeven voor de inspraak. Het conceptbeleid heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening 4 weken ter inzage gelegen. Deze ter inzage legging is op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt in weekblad "Het Kompas" van 29 maart 2012.

Het concept "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2012-2016" met bijbehorende bijlagen heeft vervolgens gedurende de periode 29 maart 2012 tot en met 25 april 2012 voor een ieder ter inzage gelegen bij de balie in het gemeentehuis. Daarnaast kon het conceptbeleid ook digitaal worden geraadpleegd op de website van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, [www.hardinxveld-giessendam.nl](http://www.hardinxveld-giessendam.nl). Ingezetenen en belanghebbenden zijn tijdens deze periode in de gelegenheid gesteld hun reactie schriftelijk en/of mondeling aan de gemeente kenbaar te maken.

### **Ingediende inspraakreacties**

Van de inspraakprocedure hebben de volgende 17 personen/instanties gebruik gemaakt. Het betreft zowel mondelinge als schriftelijke inspraakreacties.

1. De bewoner van het perceel Nieuweweg 229 (mondeling d.d. 2 april 2012);
2. De bewoners van het perceel Nieuweweg 178 (e-mail van 16 april 2012, ingeboekt 17 april 2012)
3. WMO Platform (brief van 18 april 2012)
4. De heer Bongen (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
5. De heer Van den Heuvel (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
6. De heer Kuipers, raadslid (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
7. De heer Van Zessen, raadslid (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
8. De heer Kalis (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
9. De heer Van Noordenne (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
10. De heer De Jong (mondeling De Ontmoeting 19 april 2012)
11. De bewoner van het perceel Van Marlotstraat 56 te Giessenburg (brief van 23 april 2012)
12. De bewoner van Emmastraat 18 (brief van 21 april 2012)
13. Gemeente Sliedrecht (e-mail van 24 april 2012, ingeboekt 25 april 2012)
14. De bewoners van Parallelweg 144 en 173 (brief van 22 april 2012)
15. De bewoners van Rivierdijk 494 (brief van 24 april 2012)
16. Gemeente Gorinchem (e-mail van 18 april 2012)
17. Gemeente Giessenlanden (brief van 3 mei 2012)

De door bovengenoemde betrokkenen ingediende reacties zijn in onderstaand overzicht schematisch weergegeven en voorzien van een reactie. In deze reactie wordt ook met redenen omkleed aangegeven of en zo ja op welke punten tot aanpassing van het concept GVVP wordt overgegaan.

## Inspreker 1

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker stelt dat de infrastructuur in het noordelijk deel van de Nieuweweg niet up-to-date is, gelet op het vrachtverkeer dat gebruik maakt van dit weggedeelte. Inspreker heeft begrip voor het standpunt van de gemeente zoals dat in het concept GVVP is verwoord.
2. Inspreker stelt voor om voor het noordelijk deel van de Nieuweweg een geslotenverklaring voor vrachtverkeer in te stellen. Dit komt het leefklimaat van de bewoners ten goede. Vrachtverkeer rijdt met behoorlijke snelheden door de straat. Hierbij wordt geregeld schade veroorzaakt aan voertuigen van bewoners.
3. Een ander voorstel van inspreker is om het vrachtverkeer om te leiden: vrachtverkeer richting Bleskensgraaf zou via de A15, op- en afrit 25 (Sliedrecht Oost) geleid kunnen worden, vrachtverkeer naar Giessenburg zou via Gorinchem en de N216 geleid kunnen worden.

### *Beantwoording*

#### 1. Infrastructuur/wegcategorie

Het noordelijk deel van de Nieuweweg heeft een smal wegprofiel. De weg is ingericht met een asfalt rijbaan met aan weerszijden een trottoir. De woningen hebben kleine voortuinen waardoor zij relatief dicht langs de weg staan. Langs dit deel van de Nieuweweg staan veelal niet-onderheide woningen. Beide factoren leveren een bijdrage aan ervaren overlast van het (vracht)verkeer.

Zoals in het GVVP staat vermeld, vervult de Nieuweweg een belangrijke schakel in de wegenstructuur van de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Er is geen alternatieve route voor het verkeer voorhanden. Het smalle wegprofiel maakt het lastig om deze weg te categoriseren. Beide wegcategorieën zijn in het GVVP afgewogen, waarbij aan de verkeersfunctie van de Nieuweweg als schakel in het gemeentelijke wegennet een hoger gewicht is toegekend dan aan de verblijfsfunctie. Daarom is er in het GVVP voor gekozen om het noordelijk deel van de Nieuweweg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

#### 2. Geslotenverklaring vrachtverkeer

Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer is in beginsel een idee om de leefbaarheid van de bewoners langs dit deel van de Nieuweweg te verbeteren. Er kleven echter ook nadelen aan:

1. De handhaving is lastig. Er kan niet 24 uur per dag worden gehandhaafd. Als er incidenteel wordt gehandhaafd, leidt dit ontegenzeggelijk tot klachten en een roep om intensivering van de handhaving.
2. Een geslotenverklaring betekent dat bestemmingsverkeer ook geen toegang heeft tot de Nieuweweg.
3. Leveranciers mogen slechts met ontheffing gebruik maken van de weg. Dit betekent een ongewenste regeldruk voor de samenleving en extra werk voor de gemeente.
4. Indien de geslotenverklaring wordt uitgezonderd voor bestemmingsverkeer, is handhaving moeilijk. De bewijslast wat wel of geen bestemmingsverkeer is, is schier onmogelijk.
5. Als de Nieuweweg-Noord gesloten wordt verklaard voor vrachtverkeer, betekent dit dat het vrachtverkeer om moet rijden via Parallelweg, Stationsstraat, Weideveld en Thorbeckestraat. Op deze route is ook een schoolroute gelegen. Een toename van vrachtverkeer op deze route vermindert de verkeersveiligheid voor schoolgaande jeugd.

#### 3. Bewegwijzering vrachtverkeer

Tot eind 2012 is de Rivierdijk afgesloten in verband met dijkversterkingswerkzaamheden. Dit geeft bij congestie op de rijksweg een vergrote verkeerdruk op het onderliggend wegennet. De route over Giessenburg naar de Parallelweg en Nieuweweg is daarbij een voor de hand liggende mogelijkheid. De verwachting is dat na openstelling van de Rivierdijk de situatie zich weer zal normaliseren.

Langs de A15 is op het knooppunt Gorinchem reeds een verwijzingsbord geplaatst dat verkeer richting Giessenburg verwijst via de N216. Het lijkt niet voor de hand liggend dat vrachtverkeer dat in Bleskensgraaf moet zijn, zich op de Nieuweweg bevindt. Via afrit 24 wordt het verkeer wel verwezen

naar Wijngaarden. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat met name vrachtwagenchauffeurs veelvuldig gebruik maken van navigatieapparatuur. Het is onwaarschijnlijk dat deze verkeersdeelnemers de bewegwijzerde routes zullen volgen. De voorgestelde maatregel is daarmee slechts cosmetisch van aard.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 2

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker stelt dat de Nieuweweg tussen de Parallelweg en de Wieling een duidelijke erftoegangsfunctie heeft en dat de gemeente uit praktische overwegingen toch de voorkeur geeft om dit gedeelte van de Nieuweweg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg. Inspreker stelt dat dit indruist tegen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.
2. Inspreker stelt dat door een verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km/h de woonkwaliteit van de bewoners van de Nieuweweg evenals hun veiligheid en die van de overige weggebruikers wordt verhoogd. Als verdere voordelen worden genoemd minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, minder geluidsoverlast, minder trillingen waardoor minder schade aan niet onderheide woningen, minder schade aan geparkeerde auto's.
3. Inspreker stelt voor om het zware verkeer via Industrierrein Nieuweweg naar de Parallelweg te leiden.
4. Als laatste suggestie wordt geopperd om binnen de gehele bebouwde kom een maximumsnelheid in te voeren van 30 km/h.

### *Beantwoording*

#### 1. Wegcategorisering

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van punt 1. bij inspreker 1.

In aanvulling hierop wordt erkend dat de Nieuweweg lastig te categoriseren is. Vanwege het smalle wegprofiel kan niet worden voldaan aan een inrichting die past bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer. Welke wijziging van de inrichting ook wordt toegepast, de weg heeft niet voldoende breedte om te komen tot een inrichting passend bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dit wordt onderkend in paragraaf 4.4. In het GVVP is daarom opgenomen om de huidige inrichting te handhaven en wanneer zich in de toekomst mogelijkheden voordoen om de problematiek alsnog op te lossen, deze door de gemeente direct worden aangegrepen.

#### 2. Verlaging maximumsnelheid biedt voordelen

Dit punt ligt in het verlengde van het eerste punt van deze zienswijze. Kortheidshalve wordt verwezen naar hetgeen onder punt 1 bij inspreker is vermeld.

#### 3. Zware verkeer via industrierrein Nieuweweg naar Parallelweg

Het omleiden van het zware verkeer via industrierrein Nieuweweg naar Parallelweg lijkt vanuit het perspectief van bewoners Nieuweweg een goede oplossing. Industrierrein Nieuweweg is een industrierrein waar ook een smal wegprofiel aanwezig is. De wegenstructuur op industrierrein Nieuweweg voldoet voor de functie bedrijventerrein, maar is zeker niet geschikt als route voor doorgaand verkeer. Bovendien heeft het industrierrein geen directe ontsluiting op de Parallelweg. De Rijshaak komt uit op de Sluisweg. De Sluisweg is een erftoegangsweg, alwaar een maximumsnelheid geldt van 30 km/h. Aan deze weg zijn sportvelden en een zwembad gelegen die veel jeugdige bezoekers aantrekken. Het is volstrekt ongewenst om het vrachtverkeer door deze straat te geleiden.

#### 4. Binnen de gehele bebouwde kom 30 km./h vaststellen

De gemeente Hardinxveld-Giessendam is gelegen in een verstedelijkt gebied, langs een rijksweg met twee op- en afritconstructies. Het verkeersaanbod is mede daardoor erg groot. De gemeente heeft enkele gebiedsontsluitingswegen nodig om het verkeer op een vlotte manier af te wikkelen. In de gemeente is een beperkt aantal wegen aangewezen met een dergelijke functie. Wanneer deze wegen worden aangewezen als erftoegangsweg, betekent dit dat deze wegen ook zodanig ingericht moeten worden dat er redelijkerwijs niet harder kan worden gereden dan 30 km/h. Bij het ontbreken van een duidelijke verkeersstructuur zal het verkeer gaan zwerven door de gemeente, ook in de woonwijken. Hierdoor komt de verkeersveiligheid ernstig in het geding. Ter illustratie: het totale verkeersaanbod op de gebiedsontsluitingswegen is per etmaal (telperiode 2009-2010):

- Peulenlaan (gedeelte Buitendams-Handelsstraat): 6200 motorvoertuigen per etmaal
- Wieling (gedeelte Lange Griendsweer-Nieuweweg): 8100 motorvoertuigen per etmaal
- Weideveld (gedeelte Buitendams-Stationsstraat): 6800 motorvoertuigen per etmaal
- Rivierdijk (gedeelte Nassastraat-Krommegat): 5300 motorvoertuigen per etmaal
- Nieuweweg (gedeelte Zijlweer-Parallelweg): 4000 motorvoertuigen per etmaal

#### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

#### Inspreker 3

##### *Korte samenvatting*

1. Bij het maken van de kaartjes zou meer rekening gehouden moeten worden met mensen met een visuele beperking. Op veel kaartjes zijn de details niet of nauwelijks leesbaar. Verder is de combinaties rood en groen en de combinatie groen en blauw niet aan te bevelen.
2. Pagina 16 uitkomsten onderzoek, laatste puntje. Hier staat het eindstuk van Klein Diepje, voor velen wordt dit het beginstuk ervaren. Verder wordt niet aangegeven in welke richting aan eenrichtingsverkeer wordt gedacht.
3. Pagina 29 onder 3.3: het strooibeeld is bij de bewoners onderperformer. Voorkomen moet worden dat de sneeuw van de hoofdrijbaan naar de fietsstrook of de toegang tot het fietspad wordt geschoven. Ook dienen voetpaden en langs de weg liggende parkeerplaatsen ontzien te worden bij het schuiven.
4. Pagina 30 inleiding: als verkeersveiligheid het centrale thema van het GVVP is, zou dit niet als randvoorwaarde maar als een voorwaarde moeten worden genoemd.
5. Pagina 33 Spoorlaan: deze straatnaam kent de gemeente Hardinxveld-Giessendam niet, vermoedelijk wordt hier Spoorweg bedoeld.
6. Pagina 33/24 Sportlaan: deze straatnaam kent de gemeente Hardinxveld-Giessendam niet. Valt het op de kaart aangegeven gedeelte onder de gemeente Hardinxveld-Giessendam of onder de gemeente Sliedrecht?
7. Pagina 36, Nieuweweg: Dit kan beter worden aangeduid als Nieuweweg-Noord (zie ook pagina 54). Aandacht wordt gevraagd voor de slechte toegankelijkheid voor kwetsbare weggebruikers (voetgangers, minder validen en fietsers). Geadviseerd wordt om voor de periode dat er geen wijziging komt in de verkeerssituatie, dit gedeelte niet aan te merken als gebiedsontsluitingsweg.
8. Pagina 37, subjectieve (on)veiligheid – automobilisten: gesteld wordt voor 3 locaties dat ze zijn aangepakt, maar dat ze als onveilig worden ervaren. Betekent dit dat de oplossing niet heeft gewerkt of dient dit beter verwoord te worden?
9. Pagina 37, subjectieve (on)veiligheid – voetgangers: Bij de oversteek Troelstrastraat-Thorbeckestraat wordt gesteld dat er al 2 zebra's liggen. Die liggen er echter niet ter hoogte van de Troelstrastraat, maar bij Buitendams en bij de rotondeaansluiting. Voor mensen met een beperking is omlopen geen optie.
10. Pagina 39 en verder, 5.2: complimenten voor de insteek. Op de Nieuweweg-Noord levert het parkeren half op het trottoir een veiligheidsprobleem op, maar dat is niet overal het geval, bijvoorbeeld Lange Griendsweer.

11. Pagina 43, onderhoud: is er nog geen opvolger voor het Beheerplan wegen 2006-2010?
12. Pagina 50, parkeren in woonwijken: Aandacht wordt gevraagd om de mogelijkheden te bezien om regulerend op te treden tegen geparkeerde bedrijfsauto's in woonwijken.
13. Pagina 53, Parkeren scootmobielen: aanbevolen wordt om bij grotere wooncomplexen of concentraties van woningen met veel oudere bewoners afspraken te maken tussen gemeente en eigenaar, zodat een goed toegankelijke stalling met voldoende capaciteit en oplaadpunten standaard wordt.
14. Pagina 54, Nieuweweg: Hier wordt incorrect verwezen naar 6.3 Fietsparkeren, de Nieuweweg figureert echter onder 4.4 en (zonder de straatnaam te noemen) 5.2.
15. Pagina 54, Peulenstraat: Aan de zuidkant van de Peulenstraat is ter hoogte van de Rabobank tweerichtingenverkeer toegestaan.
16. Pagina 55, bussluis: bij openstelling van de bussluis en het aanpassen van Spindermolen wordt aandacht gevraagd voor de vlotte afwikkeling van het verkeer en de bij sommige gelegenheden onvoldoende parkeercapaciteit bij het rouwcentrum.
17. Pagina 61, veertaxi: Is er onderzoek gedaan naar de mogelijke behoefte tot het uitbreiden van de veertaxi na 18.00/18.30 uur?
18. Pagina 61, Molenhopper: hier wordt ten onrechte verwezen naar de Wet voorzieningen gehandicapten. Dit moet zijn de Wet maatschappelijke ondersteuning.
19. Pagina 63, Handhaving: toezicht houden op de naleving van, of op, speerpunten? Alcoholgebruik in het verkeer kan beter niet bevorderd worden.
20. Pagina 67, voetgangers/minder validen: Het WMO-platform wil hier graag bij betrokken worden.
21. Pagina 67/68, Spindermolen: Er staan 3 maatregelen in het uitvoeringsprogramma uit elkaar vernoemd (onder bereikbaarheid en verkeerscirculatie, onder verkeersveiligheid en onder bereikbaarheid en verkeerscirculatie), een clustering wordt geadviseerd.
22. Pagina 72 en verder: geadviseerd wordt om bij gerealiseerde zaken het jaartal van realisatie op te nemen.

### *Beantwoording*

#### *1. Kaartjes leesbaar voor mensen met een visuele beperking*

Afbeelding 2.2, 2.3 en 4.1 zijn overgenomen uit bestaande documenten. Het is niet mogelijk om de kleurinstellingen van dit kaartmateriaal te wijzigen. De ongevallenkaartjes uit paragraaf 3.2 zijn overgenomen uit de ongevallensoftware van ViaStat-Online. Het is niet mogelijk om de gebruikte kleurinstellingen in deze applicatie aan te passen.

De kaartjes zoals te vinden in bijlage 2 'Verkeersenquête' waarop respondenten aandachtslocaties door middel van prikkers op de kaart aan konden geven bevatten nu 'stipjes' in verschillende kleuren. Dit kleuronderscheid is niet relevant voor de analyse. In het GVVP worden de 'stipjes' in eenzelfde kleur afgebeeld om verdere verwarring en vragen te voorkomen.

#### *2. Beginpunt Klein Diepje*

Deze tekst is letterlijk overgenomen uit het parkeer- en verkeersonderzoek Centrum van Hardinxveld-Giessendam. Het is een van de uitkomsten van het onderzoek. Daarom wordt voor dit onderdeel geen wijziging voorgesteld van het GVVP. Achteraf kan worden vastgesteld en term als het 'eindstuk' niet voor iedereen dezelfde betekenis heeft.

Verder wordt in het parkeer- en verkeersonderzoek centrum voorgesteld om hier eenrichtingsverkeer in te stellen. In het GVVP komt de Peulenstraat als een nadrukkelijk aandachtsgebied terug. Een van de dingen die bij de herinrichting van de Peulenstraat wordt overwogen is het al dan niet instellen van eenrichtingsverkeer op het aansluitende deel van Klein Diepje. Een keuze hierover moet nog worden gemaakt, waardoor het nog niet mogelijk is om een richting aan te geven. Meer hierover staat in paragraaf 8.2 van het GVVP.

### 3. Strooibeleid als underperformer

Paragraaf 3.3 geeft de uitkomsten van de internetenquête weer. Een van de uitkomsten is dat het gemeentelijk strooibeleid als matig wordt beoordeeld. Bij de kwaliteitseisen voor het fietsverkeer komt het strooibeleid nogmaals aan de orde. Het GVVP is echter een over-all nota voor het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente. Voor het beheer van de openbare ruimte, zijn andere beleidsnota's verschenen, waaronder het strooibeleid. De suggestie van inspreker dient te worden gemaakt bij een herziening van het strooibeleid en hoort niet te zijn opgenomen in het GVVP.

### 4. Verkeersveiligheid als voorwaarde

Inspreker stelt dat verkeersveiligheid niet als randvoorwaarde maar als voorwaarde moet worden gezien. In de inleiding wordt niet duidelijk wat een (rand)voorwaarde is. De tekst "en geldt als randvoorwaarde" heeft geen meerwaarde. Daarom wordt voorgesteld om het GVVP aan te passen en deze tekst te schrappen.

### 5. Benaming Spoorlaan

De benaming Spoorlaan is inderdaad niet correct. Die wordt gewijzigd in Spoorweg.

### 6. Benaming Sportlaan

De weg in noord-zuid richting tussen de afrit uit de richting Rotterdam en de ovonde heet inderdaad Sportlaan. De helft van deze weg ligt in de gemeente Sliedrecht. De andere helft ligt in de gemeente Hardinxveld-Giessendam. Ten noorden van de ovonde heet deze weg Zwijnskade.

### 7. Benaming en wegcategorysering Nieuweweg

Het noordelijke deel van de Nieuweweg heet Nieuweweg en geen Nieuweweg-Noord. Uit de beschrijvende tekst moet duidelijk worden dat het gaat om het noordelijke deel van de Nieuweweg. Daarom wordt voorgesteld om op pagina 36 het GVVP te wijzigen en in de eerste regel onder het kopje "Nieuweweg" toe te voegen de tekst: "het noordelijk deel van".

Voor wat betreft de wegcategorysering van het noordelijk deel van de Nieuweweg wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van punt 1 bij inspreker 1.

### 8. Subjectieve onveiligheid door automobilisten

De subjectief onveilige punten Rembrandtstraat en kruispunt Rembrandtstraat/Rivierdijk werden ten tijde van de enquête heringericht, dan wel waren zeer kort voor de enquête gereed gekomen. Ten tijde van de werkzaamheden heeft de gemeente veel klachten ontvangen over de veiligheid. De ervaring leert dat weggebruikers enige tijd nodig hebben om aan een nieuwe verkeerssituatie te wennen. Als de enquête op een later tijdstip gehouden zou zijn, dan zouden deze punten wellicht niet als onveilig punt zijn aangedragen.

Met de toevoeging is beoogd aan te geven dat al maatregelen zijn getroffen ter verbetering van de verkeersveiligheid. De kruising Parallelweg-Nieuweweg is in 2009 heringericht. Dit is wel zo lang geleden dat weggebruikers aan de situatie hadden kunnen wennen. De toevoeging wekt kennelijk verwarring, daarom zal deze worden geschrapt.

Met de herinrichting van de kruising Parallelweg-Nieuweweg is beoogd dat de snelheid op deze kruising aanzienlijk lager wordt. Dat is gelukt. Doordat men het gevoel heeft de kruising niet goed te kunnen overzien, zijn weggebruikers veel alerter.

### 9. Subjectieve onveiligheid door voetgangers

In de tekst wordt inderdaad bedoeld dat er al een zebra ligt ter hoogte van Buitendams en een ter hoogte van de rotonde Peulenlaan-Thorbeckestraat. Dit wordt toegevoegd in de tekst.

10. Parkeren half op het trottoir niet altijd onveilig

Het is bekend dat in woonwijken soms half op het trottoir wordt geparkeerd. De insteek van het GVVP is dat dit niet wordt gefaciliteerd. Alleen bij hoge uitzondering, daar waar echt geen alternatief voorhanden is, zoals op het noordelijk deel van de Nieuweweg, wordt het parkeren half op het trottoir gefaciliteerd. In andere situaties wordt bij herinrichting van de straat gekeken of de parkeersituatie en de positie van voetgangers kunnen worden verbeterd

11. Opvolger Beheerplan Wegen 2006-2010

Bij de opstelling van het GVVP is uitgegaan van de beschikbare beleidsplannen. Het Beheerplan Wegen 2006-2010 is het meest recente, vastgestelde plan, maar zal in 2012 worden geactualiseerd.

12. Parkeren bedrijfsbussen in woonwijken

Als bedrijfsbussen (en taxibussen) langer zijn dan 6 meter en/of hoger zijn dan 2,4 meter, dan wordt daarop streng gehandhaafd. Tegen bussen die korter of lager zijn, kan de gemeente niet regulerend optreden. De wet biedt hiervoor geen mogelijkheden.

13. Afspraken maken met eigenaar wooncomplexen over voldoende stallingsmogelijkheden voor scootmobielen

Het realiseren van stallingsplaatsen voor scootmobielen bij nieuwbouwcomplexen is iets dat bij de ontwikkeling van een nieuw complex aandacht verdient. Het realiseren van stallingsmogelijkheden voor scootmobielen bij bestaande complexen is vooral een zaak van ruimtelijke ordening/volskhuisvesting. Het gaat namelijk om het ruimtelijk mogelijk maken van de bouw van een berging. Het verkeersaspect is hieraan ondergeschikt. Vandaar dat het stallen van scootmobielen verder buiten de scope van het GVVP is gehouden.

14. Incorrecte verwijzing op pagina 54

Op pagina 54 wordt verwezen naar paragraaf 8.3. Deze verwijzing is correct. Ter verduidelijking is in het GVVP de verwijzing naar paragraaf 8.3 in de tekst direct achter het woord 'bewegwijzering' geplaatst.

15. Tweerichtingenverkeer Peulenstraat

Het is correct dat in een klein deel van de Peulenstraat tweerichtingenverkeer is ingesteld. Voor de essentie van de tekst heeft deze toevoeging echter weinig toegevoegde waarde. Om toch correct te zijn in het GVVP wordt voorgesteld de tekst te wijzigen.

16. Onvoldoende parkeergelegenheid bij rouwcentrum

Dat er onvoldoende parkeergelegenheid zou zijn bij sommige bijeenkomsten in het rouwcentrum kan voorkomen. Het is ondoenlijk om in alle omstandigheden altijd over voldoende parkeergelegenheid te beschikken. Dit komt incidenteel voor. Bestuurders die niet bij het rouwcentrum kunnen parkeren, zullen moeten uitwijken naar de parkeergelegenheid in de woonwijk. Dit is niet iets dat expliciet in het GVVP terug moet komen. Bij de verdere uitwerking van Spindermolen/bussluis kan dit een aandachtspunt zijn.

17. Uitbreiding dienstregeling veertaxi in avonduren

De veertaxi bevindt zich nu in een aanloopfase. De veertijden zijn, met name in de weekenden, ruimer dan voorheen. Als er een duidelijke vraag is naar het varen in de avonduren, zal een uitbreiding van de dienstregeling onder de aandacht van de exploitant, de gemeente Gorinchem, worden gebracht.

18. Molenhopper

Het klopt dat de verwijzing naar Wet Voorzieningen Gehandicapten onjuist is. Dit wordt gewijzigd in het GVVP.



#### 19. Alcoholgebruik in het verkeer

Het is vanzelfsprekend dat alcoholgebruik in het verkeer niet wordt gestimuleerd. Ditzelfde geldt voor roodlicht overtredingen. Het gaat erom dat de speerpunten van de politie zijn gericht op HELMGRAS: helmgebruik, gebruik veiligheidsgordel, het negeren van rood licht, alcoholgebruik, handhaving maximumsnelheid.

#### 20. Betrokkenheid inspreker bij opstellen richtlijn infrastructuur voetgangers

Kennis wordt genomen van wens van inspreker om betrokken te worden. Dit komt terug op het moment dat dit onderwerp wordt opgepakt.

#### 21. Clusteren maatregelen Spindermolen

In het GVVP is gekozen voor een thematische aanpak. Deze aanpak zet zich voort in het uitvoeringsprogramma. Het gevolg daarvan is dat een straat op meer plaatsen terugkomt.

#### 22. Opnemen jaar van realisatie in overzicht evaluatie oude plan

Van belang is om vast te stellen dat een maatregel is gerealiseerd. Het jaar waarin een maatregel is gerealiseerd, heeft daarbij een beperkte meerwaarde.

#### *Conclusie*

Het GVVP wordt als volgt gewijzigd:

1. Op pagina 30 in de inleiding wordt de tekst "en geldt als randvoorwaarde" geschrapt.
2. Op pagina 33 4<sup>e</sup> regel van onder wordt de tekst "Spoorlaan" gewijzigd in "Spoorweg".
3. Op pagina 36 in de eerste regel onder het kopje Nieuweweg toe te voegen "het noordelijk deel van" voor "de Nieuweweg".
4. Op pagina 37, eerste bolletje bij door automobilisten ervaren onveilige locaties wordt de tekst "(in 2009 is de voorrang gewijzigd)" geschrapt.
5. Op pagina 37, eerste bolletje bij door voetgangers ervaren onveilige locaties wordt na "liggen" de volgende tekst toegevoegd: "op korte loopafstand van de Troelstrastraat".
6. Op pagina 54 onder het kopje Nieuweweg wordt de verwijzing naar paragraaf 6.3 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 8.3. De verwijzing wordt direct na het woord 'bewegwijzering' geplaatst.
7. Op pagina 54 onder het kopje Peulenstraat wordt de tekst "vanaf de Wieling" gewijzigd in "vanaf de Rabobank aan de Wielingzijde".
8. Op pagina 61, paragraaf 9.4, wordt in de 4<sup>e</sup> regel de tekst "Wet voorzieningen gehandicapten" gewijzigd in "Wet maatschappelijke Ondersteuning (WMO)".
9. In bijlage 2 wordt op de kaartjes één kleur gebruikt om de aandachtslocaties weer te geven die door respondenten via prikkers op de kaart zijn aangegeven.

#### Inspreker 4

##### *Korte samenvatting*

1. Aandacht wordt gevraagd voor de kruising Parallelweg-Nieuweweg, Het voelt niet prettig om hierlangs te rijden. Om richting Boven-Hardinxveld te rijden, moeten de auto's bijna halverwege de kruising gaan staan om goed zicht te hebben.
2. Aandacht wordt gevraagd voor de blauwe zone in het centrum. In de Molenstraat geldt nu geen blauwe zone meer, waardoor de parkeerdruk is toegenomen. Als de Peulenstraat autovrij wordt, vreest inspreker verplaatsing van het parkeren naar de Molenstraat.

##### *Beantwoording*

#### 1. Kruising Parallelweg-Nieuweweg

De kruising Parallelweg-Nieuweweg is in 2009 ingericht met een afbuigende voorrang. De ervaring van inspreker is dat hij voor zijn gevoel half de kruising op moet rijden om voldoende overzicht te hebben. De zichthoeken zijn getoetst en zijn voldoende. Een van de beoogde effecten was het verlagen van de snelheid op deze kruising. Dat is in belangrijke mate gelukt. Bestuurders passeren de

krusing met een lage snelheid. Juist doordat bestuurders het gevoel bekruipt dat het een gevaarlijke situatie is, is men alert en rijdt men voorzichtiger. Ook hebben zich sinds de reconstructie geen ongevallen meer voorgedaan.

## 2. Blauwe zone in het centrum

In nauw overleg met het Centrummanagement is in 2010 de blauwe zone herzien. Het Centrummanagement is een vertegenwoordiging van de ondernemers in het centrum. Niet alleen aan de Molenstraat, maar ook in de Damstraat is de blauwe zone teruggebracht. Tegelijkertijd is een convenant gesloten waarin is bepaald dat het personeel van de ondernemers in het centrum gebruik maakt van Houweningeplaats en op zaterdagen van de parkeerplaats achter het gemeentehuis. Het Centrummanagement wordt geregeld aangesproken op de naleving van dit convenant.

Bij het maken van plannen voor de herinrichting van de Peulenstraat zal het idee is om de Peulenstraat autoluw te maken meegewogen worden in de te maken keuzes voor het ontwerp. Bewoners en ondernemers in het centrum zullen hierbij worden betrokken.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

### Inspreker 5

#### *Korte samenvatting*

1. In het plan worden meer mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, gemist. Met name wordt bedoeld op de Rivierdijk vanaf Scheepswef Den Breejen tot aan de Rembrandtstraat. Hier wordt hard gereden. Ook bij de cafetaria wordt, ondanks de fietsstrook, nog veel geparkeerd. Als verbeterpunt wordt voorgesteld drempels aan te leggen of een inhaalverbod door middel van een doorgetrokken streep. Ook een vrijliggend fietspad verbetert de verkeersveiligheid.

### *Beantwoording*

#### 1. Verkeersveiligheid fietsers Rivierdijk

De Rivierdijk ligt ingeklemd tussen de scheepswerven. Ten tijde van de dijkversterking is ervoor gekozen zo weinig mogelijk woningen te amoveren. De consequentie is dat een krap wegprofiel op de Rivierdijk is ontstaan. Bij het vervangen van de brug ter hoogte van het Lingeemaal is destijds door de gemeente niet de mogelijkheid aangegrepen om een breder wegprofiel te realiseren. Voor een vrijliggend fietspad ontbreekt nu de fysieke ruimte.

De fietsers hebben door de aanwijzing van fietsstroken een eigen plaats op de rijbaan gekregen. Vanwege het smalle wegprofiel, de aanwezigheid van bebouwing dicht langs de weg en de toegestane maximumsnelheid van 50 km/h kan het als onprettig worden ervaren om hier te fietsen. Wel is er een alternatieve fietsroute aanwezig via De Buurt. Op het moment dat de bewegwijzering voor fietsers onder de loep wordt genomen, zal dit worden meegenomen. Het hoeft echter niet te leiden tot een wijziging van het GVVP.

Het punt van de gereden snelheid is bekend. Doordat de Rivierdijk een gebiedsontsluitingsweg is, en langs de dijk niet onderheide woningen staan, is het aanleggen van drempels niet gewenst. Het inhalen is niet het probleem op de Rivierdijk. Voor een doorgetrokken streep ontbreekt de fysieke ruimte; fietsers zouden hierdoor in de knel kunnen komen. Bovendien is het toegestaan om buiten de spits op het gedeelte tussen de Nieuweweg en Sluisweg met zware vrachtwagencombinaties (+ 12 ton) te laden en te lossen op de openbare weg. Met een doorgetrokken streep is het niet toegestaan om een dergelijke vrachtwagen in te halen

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 6

### *Korte samenvatting*

1. Aan bewoners van de Nieuweweg-Noord is onlangs een verzoek gedaan hoe de auto te parkeren. Hieraan wordt echter niet voldaan.
2. In de bewegwijzering zijn veel herhalingsborden. In woonwijken hoeft niet herhaald te worden dat je maximaal 30 km/h mag rijden.
3. Bij de cafetaria langs de Rivierdijk wordt nog veelvuldig op de openbare weg geparkeerd.

### *Beantwoording*

#### 1. Parkeergedrag bewoners noordelijk deel Nieuweweg

In de brief die in maart is bezorgd bij de bewoners van het noordelijk deel van de Nieuweweg, werd uitgelegd dat sommige auto's zo dicht tegen de erfgrens staan geparkeerd dat er voor voetgangers geen ruimte is om over het trottoir te lopen. Er wordt een appel gedaan op de verantwoordelijkheid van de bewoners. Wel is geconstateerd dat sommige bewoners met vier wielen op de weg parkeren. Dat is niet toegestaan (er moet met twee wielen op het trottoir en met twee wielen op de weg worden geparkeerd). Hierop zal worden gehandhaafd.

#### 2. Herhalingsborden in bewegwijzering

In het uitvoeringsprogramma is opgenomen de bewegwijzering tegen het licht te houden en na te lopen op continuïteit. Daarin begrepen is het bekijken of er sprake is van herhaling. Als blijkt dat herhaalde bewegwijzering geen functie heeft, kunnen de borden verwijderd worden.

Het voorbeeld dat inspreker aanhaalt, betreft niet de bewegwijzering, maar de verkeersborden. In ieder geval wordt bij reconstructies de bebording opnieuw beoordeeld. Daarnaast is het een wens van de gemeente om de totale bebording in beeld te brengen en te beoordelen welke borden eventueel weg zouden kunnen. Dit is echter geen beleidsmaatregel, maar heeft meer betrekking op het beheer van de openbare ruimte.

#### 3. Parkeren op de Rivierdijk nabij het cafetaria

Het parkeren op de rijbaan is op dit punt niet toegestaan, omdat er een fietsstrook is aangewezen. Het signaal wordt doorgegeven aan de gemeentelijke handhaver en de politie, zodat er kan worden opgetreden.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 7

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker pleit voor schoolveilige fietsroutes. Als voorbeeld van een onveilige fietsroute wordt genoemd de Rivierdijk ter hoogte van de scheepswerven en nabij het Lingegemaal. Hier is het profiel krap.
2. Inspreker vraagt zich af op welke termijn en aan welke alternatieve locatie voor de steiger van de veertaxi wordt gedacht.

### *Beantwoording*

#### 1. Fietsroute Rivierdijk

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van punt 1 bij inspreker 5.

#### 2. Alternatieve locatie steiger veertaxi

Het is nog niet bekend op welke termijn de steiger wordt verplaatst. Ook een definitieve locatie is nog niet bekend. Het idee is om de steiger meer richting het bedrijventerrein te verplaatsen.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

### Inspreker 8

#### *Korte samenvatting*

1. Inspreker is lid van het buurttoezicht en constateert dat in de Wielwijk regelmatig half of volledig op het trottoir wordt geparkeerd. Buurttoezicht hanteert de praktische maat van 90 cm vrije loopruimte. Inspreker geeft aan dat dit praktisch goed werkbaar is.
2. Inspreker constateert dat de aansluiting Lange Griendsweer-Wieling is vormgegeven met haaientanden en juicht deze inrichting toe. Inspreker vindt dit beter dan de drempels die overal liggen.

#### *Beantwoording*

##### *1. Parkeren half op trottoir*

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt korthedshalve verwezen naar punt 10 bij inspreker 3. Voor de handhaving is door inspreker genoemde afmeting werkbaar.

##### *2. Aansluiting Lange Griendsweer-Wieling*

Een van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer is dat op wegen met een verschillende wegcategorie (dus een erftoegangsweg sluit aan op een gebiedsontsluitingsweg) de voorrang moet worden geregeld. De voorkeur gaat hierbij uit naar een uitritconstructie. Door de inrichting van de weg is dan duidelijk hoe de voorrang is geregeld. Dat hoeft dan niet meer door middel van borden. Ook is dan voor iedere weggebruiker duidelijk dat een verbijfsgebied wordt ingegaan en dat de snelheid omlaag moet. Op de kruising Lange Griendsweer-Wieling is de voorrang momenteel door middel van bebording geregeld. Deze kruising wordt op termijn nog voorzien van een uitritconstructie.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

### Inspreker 9

#### *Korte samenvatting*

1. Inspreker merkt op dat de bussluis in het verleden met toestemming van de eigenaren alleen voor het openbaar vervoer is opengesteld. Inspreker wijst erop dat de Kerkweg halverwege erg smal is, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Als de bussluis wordt opengesteld, zal ook iets gedaan moeten worden aan het sluipverkeer. Er wordt erg hard gereden. In de huidige situatie is de bussluis breed genoeg voor 1 auto. De fietser en voetganger zijn hierbij de dupe.

#### *Beantwoording*

##### *1. Bussluis*

Op het moment dat de voorbereidingen starten voor de bussluis en Spindermolen, zal naar de totale inrichting en de omgeving worden gekeken. Hierbij zullen de belangen van alle groepen verkeersdeelnemers worden afgewogen. Het signaal dat inspreker afgeeft is goed, maar het hoeft niet te worden opgenomen in het GVVP, omdat het de uitvoering betreft van een in het GVVP genoemde oplossingsrichting.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 10

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker merkt op dat het thema schoolgaande kinderen in het plan ontbreekt.

### *Beantwoording*

#### *1. Schoolgaande kinderen*

Er is niet een specifiek thema schoolgaande kinderen opgenomen. Wel krijgen de schoolgaande kinderen in de verschillende hoofdstukken de aandacht. Belangrijk om te noemen is dat de gemeente nastreeft dat alle basisscholen meedoen aan School op Seef en dat de scholen voor voortgezet onderwijs deelnemen aan het programma Totally Traffic. Beide programma's waarborgen dat verkeersonderwijs is ingebed in het totale lespakket. Daarnaast wil de gemeente zich sterk maken voor het regionaal opzetten van veilige honken, zodat scholieren onderweg op een veilige plek kunnen aankloppen. Ook zet de gemeente zich in voor het met maatwerk inrichten van de schoolomgeving.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 11

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker stelt dat ondanks de wetenschap dat de Rivierdijk ter hoogte van de stoep tussen de woningen Rivierdijk 635 en 645 gevaarlijk is, geen sprake is van verbetering van de verkeerssituatie. Inspreker stelt voor om het benedendijks gelegen industrieterrein te ontsluiten over het terrein van de heer Van Dijk dat direct aangesloten is op de openbare weg Kade. Ook in de verkeersenquête is zowel door fietsers als automobilisten aangegeven de dijk onveilig te vinden. Veiligheid op de dijk behoort de hoogste prioriteit te hebben waarbij afsluiten van de stoep noodzakelijk is.

### *Beantwoording*

#### *1. Kruising Rivierdijk-particulier bedrijventerrein*

De weg op het terrein van Van Dijk is privaat eigendom en om deze reden is de weg dan ook afgesloten (met een slagboom en een hek) voor het openbaar verkeer. In eerdere overleggen heeft de heer Van Dijk laten weten niet in te stemmen met het openbaar verklaren van de weg, maar bereid is het zwaarder vrachtverkeer van Buyk Constructies toe te staan van deze weg gebruik te maken.

Een van de getroffen maatregelen om de aansluiting van de stoep op de Rivierdijk in het kader van de verkeersveiligheid te verbeteren is het instellen van een 30 km-zone voor het bedrijventerrein "Langeveer". Ten tweede heeft er een verbreding van de aansluiting naar de Rivierdijk plaatsgevonden. Als laatste is de bovenkant van de helling vlakker gemaakt zodat auto's (nagenoeg) horizontaal kunnen wachten, de verkeerssituatie kunnen inschatten en vervolgens kunnen deelnemen aan het verkeer op de Rivierdijk.

De voorrang is ter plaatse van de aansluiting met de Rivierdijk geregeld door middel van een voorrangskruising. Ter bevordering van de doorstroming op de Rivierdijk is een stopverbod ingesteld op de Rivierdijk. Een bijkomend effect is dat het zicht vanaf de stoep op de Rivierdijk is verbeterd.

Afsluiting van de stoep is niet mogelijk gelet op de onmogelijkheid om over particulier terrein een openbare weg aan te leggen. Daarnaast is de verkeersveiligheid ter plaatse van de aansluiting van de stoep op de Rivierdijk sterk verbeterd. De door de inspreker gestelde gevaarlijke situatie wordt niet erkend.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP;

## Inspreker 12

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker wijst op het beperkte aantal parkeerplaatsen in de wijk Over 't Spoor. Bewoners zouden daar rekening mee moeten houden, maar dat gebeurt te weinig, waardoor irritaties onderling ontstaan. Met name 's avonds is de parkeerdruk hoog. Inspreker stelt voor om de grond tussen de wijk en de spoorbaan aan te kopen ten behoeve van parkeren door bedrijfsbussen en taxibussen, maar ook personenauto's. Gevraagd wordt of een brief naar alle bewoners van de wijk mogelijk al iets oplost.
2. De wegen in de wijk Over 't Spoor zijn smal en passeren is vaak moeilijk. Hierdoor is het lastig om de wijk in en uit te komen. Geopperd wordt om de Frederikstraat en een deel van de Wilhelminastraat in te richten als eenrichtingverkeer. Inrijden via de Wilhelminastraat en uitrijden via de Frederikstraat; dit sluit volgens inspreker aan op het feitelijk gebruik van de wegen in de wijk.

### *Beantwoording*

#### 1. Parkeerdruk Over 't Spoor

Erkend wordt dat de parkeerdruk in de wijk Over 't Spoor hoog is. De wijk is gebouwd in een tijd dat er nog weinig auto's waren. Tegenwoordig heeft elk huishouden minimaal 1 auto. De ruimte in het openbaar gebied is beperkt. Wel wordt bij herontwikkelingen in de wijk geprobeerd om de beschikbare parkeercapaciteit iets te vergroten. Een voorbeeld hiervan is het nieuwbouwproject aan de Frederikstraat.

Voor wat betreft het parkeren van bedrijfs- en taxibussen, wordt korthedshalve verwezen naar punt 12 bij inspreker 3.

#### 2. Verkeerssituatie Over 't Spoor en Spoorweg.

Voor aanpassingen aan de Spoorweg is geld opgenomen in de begroting van de gemeente. In het kader van dit GVVP zal ook onderzocht worden of er oplossingen mogelijk zijn om de verkeerssituatie in de wijk te verbeteren. Zodra hieraan invulling wordt gegeven zullen de bewoners hierbij worden betrokken.

### *Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

## Inspreker 13

### *Korte samenvatting*

1. Inspreker kan zich vinden in het conceptplan. Aandacht wordt gevraagd voor de wegcategorisering van de Sportlaan-Zwijnskaade. Op basis van de vormgeving wordt voorgesteld om een maximumsnelheid in te stellen van 50 km/h.

### *Beantwoording*

#### 1. Wegcategorisering Sportlaan

Het is correct dat de beleving van de Sportlaan (gedeelte op- en afritten tot ovonde) de uitstraling heeft van een weg binnen de bebouwde kom. De weg is echter buiten de kom gelegen. Het wijzigen van de komgrens kan door middel van een besluit van de gemeenteraad. Het GVVP is een plan met een looptijd van 10 jaar. Daarom wordt reeds nu voorgesteld om de wegcategorie van de Sportlaan te wijzigen van Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom naar een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

### *Conclusie*

1. Het GVVP wordt als volgt gewijzigd. De wegcategorie van de Sportlaan (gedeelte van de op- en afritten A15 tot de ovonde) wordt gewijzigd van Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom in Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

## Inspreker 14

### *Korte samenvatting*

1. De verwijzingen naar paragrafen in hoofdstuk 8 zijn onjuist.
2. Onder de afbeeldingen 3.2 en 3.3 ontbreekt de legenda. Wat is het verschil tussen een rondje en vierkantje en hoe verhoudt de grootte zich tot het aantal ongevallen?
3. De Parallelweg is in het GVVP onderbelicht. Behoudens de aanduiding als hoofdonthutingsweg en de categorie erfonthutingsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h komt de Parallelweg nauwelijks voor.
4. In paragraaf 3.2 wordt de kruising Neerpolderseweg-Parallelweg in de afbeelding aangegeven als plaats waar ongevallen plaatsvinden. Door het ontbreken van een legenda onder afbeelding 3.2 kan inspreker niet interpreteren waarom deze kruising in het rijtje van 6 ongevallenclusters niet voorkomt.
5. In paragraaf 4.4 worden niet de kenmerken van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom aangegeven. Inspreker merkt op dat de EHK zeker niet bij alle weggebruikers bekend zijn. Insprekers vragen aandacht voor het bij de herinrichting van de Parallelweg toegezegde maximum van 60 in cijfers op de Parallelweg, vanaf de Neerpolderseweg richting Beneden-Hardinxveld aan te brengen.
6. Bij paragraaf 8.5 wordt de Parallelweg niet als sluiproute aangegeven. Behalve dat de Neerpolderseweg-Parallelweg volgens insprekers een druk gebruikte sluiproute is bij files op de A15 wordt deze route, evenals Binnendams, veelvuldig gebruikt door vrachtverkeer met de bestemming Giessenburg. Geopperd wordt om de bewegwijzering langs de A15 aan te passen.
7. Insprekers constateren een onoverzichtelijke situatie op de kruising Neerpolderweg-Parallelweg t.h.v. het fietspad.

### *Beantwoording*

#### 1. Verwijzingen in hoofdstuk 8

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van punt 14 van inspreker 3.

#### 2. Legenda bij afbeelding 3.2 en 3.3

De bolletjes betekenen kruispuntongevallen. De vierkantjes betekenen wegvakongevallen. Er is onderscheid gemaakt in de ongevallenregistratie of een ongeval zich heeft voorgedaan op de kruising van twee of meer wegen, of dat een ongeval zich op een wegvak (een rechte weg zonder zijwegen) heeft voorgedaan. Hoe groter een bolletje/vierkantje, hoe meer ongevallen zich hier hebben voorgedaan. Een blauw rondje/vierkantje geeft aan dat dit een ongeval met uitsluitend materiële schade betreft. Een rood rondje/vierkantje geeft aan dat dit een ongeval betreft met lichamelijk letsel. Het kaartje is overgenomen uit een applicatie voor ongevallenregistratie. In het GVVP is een legenda toegevoegd.

#### 3. Parallelweg is onderbelicht

Niet elke weg in de gemeente vraagt in het GVVP om een intensieve benadering. Het buiten de bebouwde kom gelegen deel van de Parallelweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De weg is als zodanig ingericht. Verder zijn er geen problemen die specifieke aandacht behoeven.

#### Ongevallen kruispunt Neerpolderseweg-Parallelweg

Zoals bij de beantwoording van zienswijze 2 is aangegeven, betreffen de vierkantjes ongevallen op wegvakken. De ongevallen hebben zich voorgedaan op het wegvak Parallelweg, gedeelte tussen de Neerpolderseweg en de A15. In de periode 2006-2010 zijn op dit wegvak 4 ongevallen geregistreerd, waarvan 3 slachtoffer- en 1 ums-ongeval (ongeval met uitsluitend materiële schade). In de periode waarop de ongevallenanalyse betrekking heeft, is de Parallelweg heringericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer.

#### 4. Kenmerken erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ontbreken

Het is correct dat de kenmerken van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom niet zijn opgenomen. Dit zal worden toegevoegd aan het GVVP.

Bij de herinrichting van de Parallelweg is bij het binnengaan van de "zone 60" met markering de tekst "60" op het wegdek aangebracht. Deze zone loopt door tot in de gemeente Giessenlanden. Vandaar dat dit ter hoogte van de kruising met de Neerpolderseweg niet is herhaald. De zone eindigt op de Koningin Wilhelminalaan in Boven-Hardinxveld. Hier is de overgang van 'zone 30' naar 'zone 60' vormgegeven met een wegversmalling en bebording. Ter plaatse is een klinkerverharding aanwezig. Technisch is het zeer moeilijk om met markering (Thermoplast) de tekst "60" aan te brengen.

#### 5. Aanpassen bewegwijzering i.v.m. sluipverkeer Parallelweg

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording van punt 3 bij inspreker 1.

#### 6. Onoverzichtelijke situatie kruising Neerpolderseweg-Parallelweg door kruisend fietsverkeer

Zowel de Neerpoldersweg als de Parallelweg zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer is hier sprake van een gelijkwaardige kruising. Het verkeer van rechts heeft daarbij voorrang. Dit betekent dat bestuurders uit de richting Boven-Hardinxveld bestuurders uit de Neerpolderseweg voorrang dienen te verlenen. Bestuurders uit de Neerpolderseweg dienen voorrang te verlenen aan bestuurders (auto's en fietsers) uit de richting Hardinxveld-Giessendam. Bestuurders uit de richting Hardinxveld-Giessendam hebben geen verkeer van rechts en kunnen derhalve doorgaan.

Indien de overweg gaat sluiten, gaat het verkeerslicht werken voor auto's uit de richting Hardinxveld-Giessendam. Die krijgen rood licht en moeten daarvoor stoppen. Mogelijk aanwezige verkeersdeelnemers die vanuit de Neerpolderseweg komen, kunnen dan doorrijden.

Bij het toepassen van de verkeersregels is er geen sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie.

#### *Conclusie*

1. Een legenda met een verklaring van de afgebeelde ongevallen is in het GVVP aan afbeelding 3.2 toegevoegd..
2. In paragraaf 4.4 zullen de kenmerken van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden toegevoegd. Kenmerken van gebiedsontsluitingswegen zijn buiten beschouwing gelaten, omdat deze categorie in Hardinxveld-Giessendam niet voor komt.

#### Inspreker 15

##### *Korte samenvatting*

1. Inspreker pleit voor het zwaarder inzetten op handhaving. Het aanspreken van overtreders op hun gedrag werkt naar de mening van inspreker onvoldoende; een financiële prikkel werkt het beste.
2. De Rivierdijk wordt aangemerkt als ontsluitingsweg. Inspreker vindt dat het belang van de verkeersveiligheid voor omwonenden en het fietsverkeer ontbreken.
3. Op de Rivierdijk wordt regelmatig te hard gereden. Doordat aan de zuidzijde van de Rivierdijk parkeerstroken zijn, moeten omwonenden (die aan de noordkant wonen) vaak oversteken.
4. Inspreker doet een aantal suggesties om de verkeersveiligheid te verbeteren:
  - a. Flitspalen plaatsen op de Rivierdijk
  - b. Ter plaatse van Rivierdijk 488 (nabij het strandje) een zebra-pad aanleggen
  - c. De zebra accentueren met een knipperbord zoals op Weideveld staat
  - d. Het groenstrookje tussen de parkeerstrook en het fietspad op het stuk tussen de sluis en Kromme Gat (langs de Rivierdijk) (gedeeltelijk) bestraten zodat er veiliger geparkeerd kan worden.



- e. De 2 rotondes op de Wieling/Peulenlaan zijn anders van markering, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. M.n. de markering op de rotonde Nieuweweg-Wieling vraagt aandacht: eerst haaiantanden en dan een zebra; dit is dubbelop.
- f. Het fietspad langs de Wieling is van slechte kwaliteit (wortelopdruk, sleuven van putten lopen met het fietspad mee hetgeen gevaarlijk is voor smalle banden).

### *Beantwoording*

#### *1. Handhaving*

Handhaving is opgenomen in paragraaf 10.4 van het GVVP. Handhaving is een van de maatregelen om gewenst verkeersgedrag te bereiken. Een goed verkeersgedrag wordt bereikt door een combinatie van weginrichting, communicatie, educatie en handhaving. Immers, als een weg is gecategoriseerd als verblijfsgebied, maar niet als zodanig is ingericht, brengt handhaving geen structurele wijziging in het verkeersgedrag teweeg. Daarnaast gaat van een positieve benadering eerder een gedragsverandering uit dan van sanctioneren.

#### *2. Wegcategorisering Rivierdijk*

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van punt 1 van inspreker 5 en punt 3 van inspreker 6.

#### *3. Parkeerstroken aan andere zijde Rivierdijk dan woningen*

Ten tijde van de dijkversterking is het wegontwerp besproken met aanwonenden. De inrichting is conform het ontwerp. De parkeerstroken zijn aan de zuidkant van de Rivierdijk gerealiseerd. Hierdoor moeten bewoners oversteken om bij de auto te komen, maar dat is onvermijdelijk.

#### *4. Suggesties ter verbetering verkeersveiligheid*

- a. Flitspalen op de Rivierdijk is geen gewenste maatregel. Zoals is opgemerkt bij de beantwoording van punt 1 van inspreker 5 is toegezegd, zal in het uitvoeringsprogramma een duurzaam veilige inrichting van de Rivierdijk worden opgenomen. Verder is de Rivierdijk opgenomen in het handhavingsprogramma van het Verkeershandhavingsteam en is het aantal geconstateerde overtredingen beperkt.
- b. Het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats (zebra) bij het strandje is geen gewenste oplossing. Een zebra wordt aangelegd op plaatsen waar (redelijk) grote concentraties voetgangers oversteken. Niet ontkend wordt dat op zomerse dagen er intensiever wordt overgestoken dan op minder zomerse dagen. Deze oversteekbewegingen zijn slechts op enkele dagen in het jaar waarneembaar, waardoor over het hele jaar gezien de oversteekintensiteit te laag is en de attentiewaarde van de zebra verloren gaat.
- c. Het accentueren van de onder b. bedoelde zebra is niet aan de orde als er geen zebra wordt aangelegd.
- d. Tussen de parkeerstrook en het fietspad ligt een smalle grasstrook. De gemeente ziet geen verband tussen het bestraten van deze grasstrook en het verbreden van de verkeersveiligheid.
- e. De markering op de rotonde Nieuweweg-Wieling is inmiddels gelijk aan die van de rotonde Peulenlaan. Het verschil in beide rotondes is dat op de rotonde Nieuweweg-Wieling het fietsgedeelte onderdeel uitmaakt van de rijbaan. Hierdoor hoeft niet apart de voorrang te worden geregeld voor de fietsers. Bij de rotonde Peulenlaan ligt het fietspad verder van de rijbaan af, waardoor wel ten gunste van de fietsers de voorrang moet worden geregeld. De opmerking dat de voorrang dubbel is geregeld door middel van haaiantanden en een zebra, is niet correct. Conform de richtlijn, dient de voorrang voor bestuurders met haaiantanden te worden aangegeven. Wanneer de haaiantanden na de zebra zouden worden aangebracht, zouden deze minder opvallen en zou de zebra geen onderdeel uitmaken van de rotonde.
- f. De staat van onderhoud van het fietspad langs de Wieling is een opmerking over het beheer van de openbare ruimte en hoort niet terug te komen in het GVVP.

*Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

Inspreker 16

*Korte samenvatting*

1. Inspreker kan zich niet zien aanleiding om inhoudelijk op het plan te reageren.

*Beantwoording*

1. Geen inhoudelijke reactie

De reactie van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen.

*Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

Inspreker 17

*Korte samenvatting*

1. Inspreker kan zich niet zien aanleiding om inhoudelijk op het plan te reageren.

*Beantwoording*

1. Geen inhoudelijke reactie

De reactie van inspreker is na de reactietermijn ingekomen en wordt voor kennisgeving aangenomen.

*Conclusie*

De ingediende zienswijze leidt niet tot een wijziging van het GVVP.

Vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 29 mei 2012.

De secretaris,

De burgemeester,