



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**



Juni

2025

Wijk Over 't Spoor

Participatieverslag Verkeersonderzoek





GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Reacties van participanten	3
Wijzigingen in het rapport	34
Toezeggingen naar aanleiding van deze participatie	34



Inleiding

Voor de wijk Over 't Spoor is een verkeersonderzoek gehouden. Hiervoor is onder meer gebruik gemaakt van een enquête die in 2021 onder de bewoners is gehouden.

De resultaten van het verkeersonderzoek zijn gepresenteerd in de Verkeerscommissie van 25 november 2024. De commissie adviseerde unaniem positief over dit onderzoek.

Op 10 februari 2025 zijn de resultaten van het onderzoek teruggekoppeld aan de bewoners in een bewonersavond. Tijdens en na de bewonersavond zijn meerdere reacties ontvangen op de presentatie. Sommige participanten hebben meerdere reacties gegeven. Die zijn in dit participatieverslag gebundeld. In totaal hebben 39 bewoners een of meer reacties gegeven. In dit participatieverslag worden de ingekomen reacties gewogen en wordt aangegeven of de reactie leidt tot een wijziging van het onderzoek. Aan het eind van het verslag wordt samengevat welke toezeggingen zijn gedaan.

Reacties van participanten

Participant 1

Inhoud reactie

Watergoten in het midden van de weg plaatsen

Reactie gemeente

De weg ligt nu bol gestraat. Dat betekent dat de weg naar twee kanten afwatert. De hoogte van de kruin van de weg kunnen we niet verder verlagen. De afstand met het grondwater wordt dan zo klein, dat we geen voldoende draagkrachtige ondergrond meer hebben voor de weg. Als we de afwatering in het midden van de weg zouden leggen, betekent dit dat de weg iets hol moet worden aangelegd. Dit betekent dat de weg naar de zijkanen toe ca. 20 cm hoger moet worden aangelegd. Dit is een fors hoogteverschil met de particuliere percelen.

We hebben dit principe inderdaad op een tweetal andere locaties toegepast. Daar was voldoende hoogteverschil op de erfgrenzen van de percelen om de zijkant van de weg te kunnen verhogen. Echter op één locatie hebben we de goot in moeten korten, omdat een deel van de straat te laag gelegen was om dit principe toe te passen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 2

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Graag in gesprek met ProRail over 4 i.p.v. 8 sluitingen per uur in de spits, heel veel problemen ontstaan door (te lang) gesloten overweg
- b. Bocht vanuit Over 't Spoor richting Stationsstraat inkorten voor beter overzicht
- c. Vanuit Hardinxveld spoor over richting 'oude kerk' 1e stuk over spoor rechtsaf verboden parkeren! Verbetert doorstroming
- d. Waarom Frederikstraat eenrichtingverkeer als dit argument in de Oranjestraat "snelheid verhogend" werkt. Is dat dan in de Frederikstraat anders?

Reactie gemeente

- a. De MerwedeLingelijn is onderdeel van R-net. Dat is een kwalificatie van goed, snel en frequent openbaar vervoer. De kwartierdienst van de MerwedeLingelijn is een voorwaarde om onderdeel te kunnen zijn van R-net. De MerwedeLingelijn is voor het openbaar vervoer in de gemeente essentieel. Doordat de MerwedeLingelijn enkelsporig is, moeten de treinen elkaar onderweg passeren. Dat gebeurt bij station Boven-Hardinxveld. Het gevolg daarvan is dat bij het station Hardinxveld-Giessendam de overwegbomen 9 keer per uur naar beneden gaan. Het is niet mogelijk dat de treinen elkaar passeren bij station Hardinxveld-Giessendam omdat de afstanden tussen de plaatsen waar gepasseerd kan worden dan niet evenwichtig zijn verdeeld. Het is niet mogelijk om dan een goede dienstregeling te rijden. Wij gaan daarom niet in gesprek met ProRail om het aantal overwegsluitingen terug te brengen. Wel bespreken we met ProRail geregeld of er optimalisaties mogelijk zijn in de tijd dat de spoorbomen naar beneden zijn.
- b. Als de kruising met de spoorwegovergang wijzigt, wijzigt ook de aansluiting met de Stationsstraat. Mogelijk wordt daarmee het probleem van het uitzicht worden opgelost.
- c. Zoals in de presentatie is aangegeven, gaan we kijken naar het parkeren op de kruising van Binnendams met de Oranjestraat. We zullen hierbij ook het gedeelte richting de aansluiting met de Spoorweg betrekken. Hier komen we op terug.
- d. Nee, het argument dat eenrichtingverkeer snelheid verhogend werkt, geldt net zo goed voor de Frederikstraat. Daarom gaan we hier geen eenrichtingverkeer instellen. Er komt alleen eenrichtingverkeer in het smalle deel van de Wilhelminastraat.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 3

Inhoud reactie

Willemstraat betere/echte vakken langs de speeltuin. Misschien het hek iets naar binnen.

Reactie gemeente

Met het naar binnen verplaatsen van het hek wordt de speeltuin kleiner; dat vinden we niet gewenst. De strook bestrating tegen de speeltuin aan, was in het oorspronkelijke plan niet bedoeld om te parkeren. We willen dit nu wel toestaan. Daarmee komen we tegemoet aan hoe er nu in de praktijk wordt geparkeerd. Daar waar het parkeren echt niet mag, zullen we dit fysiek onmogelijk maken of met gele strepen (parkeerverbod) op de band aangeven. Eind dit jaar wordt gestart met de plannen om de speelplek opnieuw in te richten. De omwonenden worden bij dit plan betrokken.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 4

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Het parkeren bij het Gondeliersgebouw/Wandervereniging/Donk mogelijk maken
- b. Achter in de wijk dubbele schuine vakken met extra laadpaal

Reactie gemeente

- a. Beide gebouwen zijn eigendom van de verenigingen. Zij huren de ondergrond en het terrein van de gemeente. Het is niet wenselijk om dit terrein open te stellen voor parkeren door buurtbewoners, omdat de parkeerdruk in de wijk onevenredig toeneemt als er in de gebouwen activiteiten worden gehouden.
- b. We hebben in de wijk op strategische plaatsen laadpalen staan. De paal in de Alexanderstraat kan beter worden gebruikt. Pas als de paal in de Alexanderstraat voor meer dan 40% wordt gebruikt, willen we bekijken of een extra laadpaal wenselijk is.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 5

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Plein Oranjestraat inrichten met schuine parkeervakken
- b. Pleintje achter Oranjestraat bij Wandelvereniging Gondeliers en De Bron voor iedereen toegankelijk maken.

Reactie gemeente

- a. Het openbaar groen is in de huidige situatie heel kwetsbaar, omdat het een lange smalle strook is. Robuuste planten en struiken zijn hier niet goed levensvatbaar. De beschikbare openbare ruimte is beperkt. Daarom willen we het groen zoveel mogelijk bij elkaar brengen, zodat het wel levensvatbaar is en kan groeien. Het groen krijgt daarmee meer kwaliteit en de leefomgeving wordt hier beter door. Om dit te kunnen doen, moeten we wel de parkeerplaatsen anders inrichten. Tijdens de bewonersavond hebben we 3 ideeën laten zien. We komen nog terug naar de bewoners met een meer concreet voorstel.
- b. Beide gebouwen zijn eigendom van de verenigingen. Zij huren de ondergrond en het terrein van de gemeente. Het is niet wenselijk om dit terrein open te stellen voor parkeren door buurtbewoners, omdat de parkeerdruk in de wijk onevenredig toeneemt als er in de gebouwen activiteiten worden gehouden.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 6

Inhoud reactie

Parkeerplaatsen bij de Gondeliers voor iedereen toegankelijk maken!!

Reactie gemeente

Beide gebouwen zijn eigendom van de verenigingen. Zij huren de ondergrond en het terrein van de gemeente. Het is niet wenselijk om dit terrein open te stellen voor parkeren door buurtbewoners, omdat de parkeerdruk in de wijk onevenredig toeneemt als er in de gebouwen activiteiten worden gehouden.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 7

Inhoud reactie

Parkeren bij de Gondeliers voor iedereen toegankelijk maken!

Reactie gemeente

Beide gebouwen zijn eigendom van de verenigingen. Zij huren de ondergrond en het terrein van de gemeente. Het is niet wenselijk om dit terrein open te stellen voor parkeren door buurtbewoners, omdat de parkeerdruk in de wijk onevenredig toeneemt als er in de gebouwen activiteiten worden gehouden.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 8

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Alleen via Emmastraat een veilige route voor fietsers en kinderen is niet voor mensen uit de Oranjestraat ideaal. Je rijdt namelijk via de Oranjestraat de wijk uit. Dus graag extra vop of overgang creëren bij de spoorwegovergang
- b. Emmastraat, nu 7 langsparkeervakken aan de noordzijde getekend. Dat is minder dan nu in de praktijk. Waarom geen haakse parkeervakken? Dan win je er vermoedelijk wel wat.
- c. Tip: pilot met deelauto's

Reactie gemeente

- a. Een voetgangersoversteekplaats is pas geloofwaardig als er voldoende oversteekbewegingen zijn. Daarom zijn wij terughoudend met het maken van oversteekplaatsen. Elke weggebruiker heeft uiteraard de vrije keuze om een route te kiezen. Voor fietsers willen wij de route faciliteren via de Wilhelminastraat. Daar willen we ook een oversteekvoorziening maken op de Spoorweg. Wij bieden daarmee een veilig alternatief. Als iemand er voor kiest om desondanks een andere route te kiezen, is dat nog steeds mogelijk.
- b. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.
- c. De gemeente heeft nog geen beleid voor deelauto's. Dat zijn we aan het ontwikkelen. Hoe dit wordt ingericht en uitgevoerd is nog niet bekend.



Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 9

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Snelheid en trillinghinder i.v.m. veiligheid moet aangepakt worden. Dit komt niet terug in de presentatie (bij zuidelijke deel)
- b. "Verbaasd dat er geen actie wordt ondernomen op het onderwerp snelheid en trillinghinder in de Oranjestraat. Er werd aangegeven dat er wel borden geplaatst kunnen worden wat betreft de snelheid, ik hoop dat dat sowieso gaat gebeuren. Maar die avond opperde een buurman een zeer makkelijke oplossing voor beide problemen. Nu wordt er aan 1 kant geparkeerd als je bijvoorbeeld 8 rechts, 2 links gaat doen en dat afwisselt, haal je de snelheid er al uit en lost dit dus beide problemen op. Ik hoop heel erg dat dit nog bekeken gaat worden, zodat de straat veiliger kan worden. Dit helemaal omdat er geen trottoir is voor kinderen.
- c. Uit het onderzoek van de gemeente komt dat de meeste mensen netjes rijden. Dat klopt, maar per dag komen er echt een paar voorbij die zich helaas allesbehalve aan de snelheid houden en rijden de postbezorgers zeer asociaal en hard. "
- d. Een vriendin van mij heeft aanvraag gedaan voor een oprit zodat ze op eigen terrein kan parkeren (wat tijdens de avond gestimuleerd werd). Die aanvraag is afgewezen omdat de ruimte tussen de huizen een halve meter te weinig zou zijn. Klinkt raar dat zo'n aanvraag dan afgewezen wordt.

Reactie gemeente

- a. Op dia 7 van de presentatie geven wij aan dat de gereden snelheid van 85% van de bestuurders in de wijk niet boven de 30 km/h komt. Voor ons is dit geen aanleiding om aanvullende snelheid remmende maatregelen te treffen. Dit betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn, maar die behoren dan tot de groep van 15%.
- b. Trillinghinder komt inderdaad niet als apart thema terug in de presentatie, omdat het ook niet heel duidelijk naar voren kwam uit de enquête. We weten dat veel woningen in de wijk niet onderheid zijn en we houden daar rekening mee in de keuze van maatregelen. Doordat de toegestane maximumsnelheid laag is, ontstaan er minder trillingen.
- c. Op dia 7 van de presentatie geven wij aan dat de gereden snelheid van 85% van de bestuurders in de wijk niet boven de 30 km/h komt. Voor ons is dit geen aanleiding om aanvullende snelheid remmende maatregelen te treffen. Dit betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn, maar die behoren dan tot de groep van 15%.
- d. In de presentatie is aangegeven dat het van belang is om te kijken naar de grootste groep van 85% van de bestuurders. Als hun snelheid onder de 30 km/h is, is dat maatgevend. Verkeershufters die zich niet storen aan welke maatregel dan ook, zijn er altijd. Daar kunnen we als gemeente geen beleid op maken. Wat we wel kunnen doen is aan de politie vragen om gerichte controles uit te



voeren, maar daarvoor zou het fijn zijn als er een patroon in het hard rijden is te ontdekken, bijvoorbeeld op werkdagen tussen 3 en half 4. Vaak is het zo dat de incidentele hardrijders verspreid over de dag door de straat rijden, of dat het lijkt dat ze veel te hard rijden, terwijl de objectief gemeten snelheid veel lager is. De beleving van snelheid wordt mede gevormd door de breedte van de weg, de verharding, of er auto's geparkeerd staan, hoe dicht de huizen op de weg staan, grondslag en dergelijke.

- e. Het klopt dat in de Emmastraat een aanvraag om een uitweg is afgewezen. Deze situatie past niet binnen ons uitwegenbeleid. Bij de uitwerking van de Emmastraat zullen we dit nog een keer bekijken.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 10

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Het voorgestelde plan houdt in dat er in de Emmastraat minder plaats komt dan er nu is. Tevens zijn de parkeervakken aan de oneven zijde zo dicht op de gevels dat bij grotere voertuigen er geen zicht meer uit huis is. Dat is nu ook al zo en zeker als er bedrijfswagens een heel weekend staan. Zeer hinderlijk
- b. De groenstrook deels opofferen voor haakse parkeervakken.
- c. Tevens overleg met uitbater van de clubgebouwen. In de weekenden veel parkeeroverlast hierdoor!

Reactie gemeente

- a. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.
- b. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.



- c. Beide gebouwen zijn eigendom van de verenigingen. Zij huren de ondergrond en het terrein van de gemeente. Het is niet wenselijk om dit terrein open te stellen voor parkeren door buurtbewoners, omdat de parkeerdruk in de wijk onevenredig toeneemt als er in de gebouwen activiteiten worden gehouden.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 11

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Nieuwbouw in 't Oog kan alleen als er een tweede overgang/tunnel komt. Huidige spoorwegovergang heeft veel te weinig capaciteit.
- b. Auto te gast om de snelheid naar beneden te krijgen
- c. Lagere maximumsnelheid in Oranjestraat. Nu "Verkeersveilig" volgens data, maar voor kinderen echt onveilig door toename pakketdiensten e.d.
- d. Lagere snelheid i.v.m. trillingen
- e. Hellingbaan i.p.v. trap is onveilig bij gladheid

Reactie gemeente

- a. Dit is een beeld dat wij herkennen. De gemaakte opmerking bevestigt ons beeld dat de afwikkelingscapaciteit van de spoorwegovergang bereikt is. Daarom moeten we, om fase 1 van 't Oog te kunnen realiseren, de voorrang wijzigen op de kruising ten zuiden van het spoor en moeten we maatregelen nemen om het sluipverkeer terug te dringen. Willen we het Oog verder ontwikkelen dan is een andere maatregel, bijvoorbeeld een tunnel, nodig om het verkeer af te wikkelen.
- b. Op dia 7 van de presentatie geven wij aan dat de gereden snelheid van 85% van de bestuurders in de wijk niet boven de 30 km/h komt. Voor ons is dit geen aanleiding om aanvullende snelheid remmende maatregelen te treffen. Dit betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn, maar die behoren dan tot de groep van 15%.
- c. Ook chauffeurs van pakketdiensten horen zich te houden aan de maximumsnelheid en zij dienen hun verkeersgedrag aan te passen aan de omstandigheden ter plaatse. Aan de andere kant is het bekend dat pakketbezorgers een grote druk kennen om de pakketjes binnen de gestelde tijd te bezorgen. Pakketbezorgers zijn ook vaak zelfstandig ondernemers, waardoor zij moeilijk bereikbaar zijn voor verkeersveiligheidstrainingen.
- d. Op dia 7 van de presentatie geven wij aan dat de gereden snelheid van 85% van de bestuurders in de wijk niet boven de 30 km/h komt. Voor ons is dit geen aanleiding om aanvullende snelheid remmende maatregelen te treffen. Dit betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn, maar die behoren dan tot de groep van 15%.



- e. Uit de enquête is naar voren gekomen dat de trap als onveilig wordt ervaren. We hebben hiermee laten zien dat we luisteren naar wensen van de bewoners en dat we de mogelijkheid van een hellingbaan willen bekijken bij de herinrichting van het zuidelijk deel van de Oranjestraat. Als het mogelijk blijkt om het trapje te vervangen door een hellingbaan, dan moeten we onder meer voldoen aan eisen ten aanzien van de stroefheid van de verharding.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 12

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- Voor de uitrit van Prins Hendrikstraat 8 is een boom getekend. Er is een omgevingsvergunning voor een uitrit dus geen boom voor de uitrit plaatsen.
- Verkeersdruk op Spoorweg en Spoorwegovergang is hoog. Soms onmogelijk om vanuit de polder de wijk in te komen door auto's die voor overweg staan te wachten.
- Ingang naar Binnendams anders inrichten. Nu niet veilig voor voetgangers. Doorgang wordt smal gemaakt door auto's die aan Giessenkant van Binnendams parkeren
- Op dit moment wordt langs het hek van de speeltuin geparkeerd. Dit is vrij krap. Als het hek van de speeltuin iets naar binnen wordt gezet, kunnen er nog 3 parkeervakken gemaakt worden.

Reactie gemeente

- Als er sprake is van een vergunde uitrit, dan zullen wij geen boom voor deze uitrit plaatsen.
- Dit is een beeld dat wij herkennen. De gemaakte opmerking bevestigt ons beeld dat de afwikkelingscapaciteit van de spoorwegovergang bereikt is. Daarom moeten we, om fase 1 van 't Oog te kunnen realiseren, de voorrang wijzigen op de kruising ten zuiden van het spoor en moeten we maatregelen nemen om het sluipverkeer terug te dringen.
- Zoals in de presentatie is aangegeven, gaan we kijken naar het parkeren op de kruising van Binnendams met de Oranjestraat. We zullen hierbij ook het gedeelte richting de aansluiting met de Spoorweg betrekken. Hier komen we op terug.
- Met het naar binnen verplaatsen van het hek wordt de speeltuin kleiner; dat vinden we niet gewenst. De strook bestrating tegen de speeltuin aan, was in het oorspronkelijke plan niet bedoeld om te parkeren. We willen dit nu wel toestaan. Daarmee komen we tegemoet aan hoe er nu in de praktijk wordt geparkeerd. Daar waar het parkeren echt niet mag, zullen we dit fysiek onmogelijk maken of met gele strepen (parkeerverbod) op de band aangeven. Eind dit jaar wordt gestart met de plannen om de speelplek opnieuw in te richten. De omwonenden worden bij dit plan betrokken..

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 13

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Snel rijden voorkomen van verkeer in Prins Hendrikstraat ter hoogte van nr. 3 t.b.v. overstekende kinderen naar speeltuin
- b. Is het herinrichten van de hemelwaterafvoer meegenomen bij herinrichten van straten i.p.v. kolken straatgoten in midden

Reactie gemeente

- a. Op dia 7 van de presentatie geven wij aan dat de gereden snelheid van 85% van de bestuurders in de wijk niet boven de 30 km/h komt. Voor ons is dit geen aanleiding om aanvullende snelheid remmende maatregelen te treffen. Dit betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn, maar die behoren dan tot de groep van 15%.
- b. De weg ligt nu bol gestraat. Dat betekent dat de weg naar twee kanten afwatert. De hoogte van de kruin van de weg kunnen we niet verder verlagen. De afstand met het grondwater wordt dan zo klein, dat we geen voldoende draagkrachtige ondergrond meer hebben voor de weg. Als we de afwatering in het midden van de weg zouden leggen, betekent dit dat de weg iets hol moet worden aangelegd. Dit betekent dat de weg naar de zijkanen toe ca. 20 cm hoger moet worden aangelegd. Dit is een fors hoogteverschil met de particuliere percelen.
We hebben dit principe inderdaad op een tweetal andere locaties toegepast. Daar was voldoende hoogteverschil op de erfgrenzen van de percelen om de zijkant van de weg te kunnen verhogen. Echter op één locatie hebben we de goot in moeten korten, omdat een deel van de straat te laag gelegen was om dit principe toe te passen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 14

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. In de Emmastraat meer bosschages planten als je die in de Prins Hendrikstraat weghaalt.
- b. Als de Prins Hendrikstraat aan beide zijden parkeervakken krijgt, dan wil ik graag dat de mogelijkheid bekeken wordt om de boom die staat in het plantsoen voor de huizen van 17 en 19, in de private voortuin van participant kan worden verplant. Het is een schitterende volwassen boom en als deze behouden kan blijven voor de straat, dan is dat in het kader van groenbehoud een mooie en wenselijke stap. Als de boom in onze voortuin komt te staan, houden wij nog steeds plek voor twee voertuigen, dus er is dan geen verlies van een parkeerplaats voor een voertuig.
- c. De boom voor nr 17 en 19 weghalen is doodzonde. Het levert geen parkeervak op want het is een heel klein stukje en er past geen reguliere personenauto
- d. Kijk uit voor het verwijderen van het groen in de wijk. Aan de ene kant promoten dat er een steen weg moet voor en plant en aan de andere kant vormen en groen vervangen door stenen. De bosjes worden ook gebruikt door vogels!
- e. In de enquête heb ik ook al aangegeven de auto's die langs de kinderspeelplaats staan legaliseren. Haal 1 meter van de speelplaats af en maak er 3 tot 4 parkeerplaatsen van.

Reactie gemeente

- a. Het toevoegen van beplanting aan de grasvelden is een goed idee. Dat nemen we mee in de definitieve plannen voor herinrichting van de Emmastraat.
- b. Het verkopen van gemeentegrond is geen mogelijkheid. Om het parkeren in de prins Hendrikstraat te realiseren zal moeten worden afgewogen of de boom behouden kan blijven. Is dit niet mogelijk dan wordt in het plan voorzien van nieuwe aanplant.
- c. We zullen uw opmerking meenemen in het opstellen van het definitieve herinrichtingsplan voor de Prins Hendrikstraat.
- d. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Het groenstrookje in de Emmastraat is daar een voorbeeld van. Daarnaast is voorgesteld om rond de grasvelden in de wijk beplanting aan te brengen. Dat nemen we mee in onze planvorming. Bedankt voor uw steun voor meer groen in de wijk.
- e. Met het naar binnen verplaatsen van het hek wordt de speeltuin kleiner; dat vinden we niet gewenst. De strook bestrating tegen de speeltuin aan, was in het oorspronkelijke plan niet bedoeld om te parkeren. We willen dit nu wel toestaan. Daarmee komen we tegemoet aan hoe er nu in de praktijk wordt geparkeerd. Daar waar het parkeren echt niet mag, zullen we dit fysiek onmogelijk maken of met gele strepen (parkeerverbod) op de band aangeven. Eind dit jaar wordt gestart met de plannen om de speelplek opnieuw in te richten. De omwonenden worden bij dit plan betrokken.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 15

Inhoud reactie

Zuidelijk deel Oranjestraat: verwijder het groen. Dit is toch een wildernis waar niets mee gedaan wordt. Hier kunnen makkelijk 15 extra parkeerplaatsen gemaakt worden.

Reactie gemeente

In de enquête zijn 2 varianten voorgelegd voor het herinrichten van het zuidelijk deel van de Oranjestraat. Het is de keuze tussen of variant 1 of variant 2. De meerderheid van de respondenten heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor variant 2. Variant 2 voorziet in 1 parkeerplaats meer dan variant 1. Een schets van de nieuwe inrichting is opgenomen in de rapportage. Voor de leefbaarheid van de straat is het belangrijk om ook openbaar groen te hebben. Dit is ook goed voor de klimaatadaptatie en het vasthouden van regenwater in het gebied. Daarom zal niet het hele groen verdwijnen. Wel gaan we er voor zorgen dat het er weer aantrekkelijk uit ziet.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 16

Inhoud reactie

Fietsen buiten fietsenhok trein staan geregeld op de stoep.

Reactie gemeente

Het fietsparkeren bij het station valt buiten het bereik van het verkeersonderzoek voor de wijk Over 't Spoor. Wij hebben het signaal onder de aandacht gebracht van handhaving.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 17

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Extra smal stukje stoep bij speeltuintje voor de kinderen vanaf ingang speeltuin richting Willemstraat. Let bij plaatsen parkeerplaatsen bij het speeltuintje op de bereikbaarheid van vrachtauto's in de wijk. Eventueel stukje speeltuin eraf voor de parkeerplaatsen.
- b. Er wordt nagedacht over het instellen van eenrichtingsverkeer en een fietsstraat in het smalle deel van de Wilhelminastraat, waarbij verkeer vanaf de Spoorweg kan inrijden. In de toekomst staat nieuwbouw gepland aan de Frederikstraat, wat zal leiden tot veel bouwverkeer en mogelijke opstoppen. Tijdens deze periode zou de eenrichtingsverkeerregeling in de Wilhelminastraat mogelijk tijdelijk moeten worden aangepast naar twee richtingen om de verkeersdoorstroming in de wijk te verbeteren.
- c. Er wordt gevraagd om het groene plantsoen op de hoek Willemstraat/Prins Hendrikstraat niet te plaatsen vanwege zichtbelemmering voor kinderen en automobilisten, parkeerruimte, verkeersdoorstroming en manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. Bovendien bevindt zich op deze hoek een glasvezel knooppunt.
- d. We zijn blij te constateren dat er in het wegdek bij het naderen van deze hoek optische cirkels komen, zeker omdat we regelmatig zien dat de kinderen vanuit de brandgang achter de Frederikstraat tussen de containers door de weg over moeten steken. Bestuurders die de wijk in rijden, hebben deze kinderen vaak laat in de gaten, juist ook omdat zij zelf eerder op het speeltuintje en de zijweg (Prins Hendrikstraat) letten. Kan er een zigzagstreep op het wegdek worden geplaatst?

Reactie gemeente

- a. Met het naar binnen verplaatsen van het hek wordt de speeltuin kleiner; dat vinden we niet gewenst. De strook bestrating tegen de speeltuin aan, was in het oorspronkelijke plan niet bedoeld om te parkeren. We willen dit nu wel toestaan. Daarmee komen we tegemoet aan hoe er nu in de praktijk wordt geparkeerd. Daar waar het parkeren echt niet mag, zullen we dit fysiek onmogelijk maken of met gele strepen (parkeerverbod) op de band aangeven. Eind dit jaar wordt gestart met de plannen om de speelplek opnieuw in te richten. De omwonenden worden bij dit plan betrokken..
- b. Op het moment dat de bouwplannen verder bekend zijn, zal er ook worden gekeken naar de routing van het bouwverkeer. Het tijdelijk opheffen van het eenrichtingverkeer kan dan als tijdelijke verkeersmaatregel worden overwogen. In het verkeersonderzoek hebben we gekeken naar een permanente situatie. Het kan t.z.t. ook een overweging zijn om juist het eenrichtingverkeer te handhaven om daarmee de veiligheid voor de fietsers te garanderen.
- c. Het gedeelte van de Prins Hendrikstraat voor de woningen met huisnummers 2 t/m 8 is al heringericht. Het groene vakje op de tekening is waarschijnlijk bedoeld om een plantvak voor een boom aan te geven. Deze boom is niet geplant omdat die voor uw uitrit zou komen. De situatie voor de woning van huisnummer 2 wijzigt niet.
- d. De tekening die op de presentatieborden is getoond, was ter indicatie voor hoe het noordelijke deel van de Prins Hendrikstraat heringericht gaat worden.



- e. De wijk Over 't Spoor is een verblijfsgebied. Dit betekent dat het verblijven voorop staat. Bestuurders moeten erop bedacht zijn dat er ineens kinderen over kunnen steken. Met de punaises verhogen we de attentiewaarde van een kruispunt. Hierdoor neemt de gereden snelheid van het autoverkeer af. De zigzagstreep (bliksemschicht) waar u om vraagt, passen wij niet toe in verblijfsgebieden, omdat de onderlinge snelheidsverschillen van de verschillende groepen verkeersdeelnemers laag zijn. Een bliksemschicht heeft dan minder effect.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 18

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Woonerfbord begin Frederikstraat (Spoorweg kant)
- b. Drempel tussen de twee woonblokken in
- c. Drempel Spoorweg eventueel buiten de wijk richting boerderijen
- d. Speeltuin meer groen en netter
- e. Meer groen in de wijk
- f. Meer veiligheid (zie drempels eventueel) Op de achterkant van het formulier heeft meneer ook een tekening bijgevoegd.

Reactie gemeente

- a. Het aanwijzen van een gebied als woonerf vraagt nogal wat van de inrichting van de openbare ruimte. De weg moet zodanig worden ingericht dat er niet harder gereden kan worden dan 15 km/h. Dat kan alleen met verkeersdrempels of wegversmallingen. Verkeersdrempels zijn vanwege de slechte grondslag en de aanwezigheid van niet-onderheide huizen niet wenselijk. Wegversmallingen gaan ten koste van de beschikbare parkeercapaciteit. Daarnaast mag in een woonerf alleen geparkeerd worden op als zodanig aangegeven parkeerplaatsen. Elk vak moet aangegeven worden met een P-tegel. Ook dit gaat ten koste van de beschikbare parkeercapaciteit omdat niet meer buiten de vakken mag worden geparkeerd en een parkeervak een standaardafmeting heeft, waardoor er minder auto's kunnen staan dan wanneer er geen vakken zijn. De maximumsnelheid is 30 km/h. Uit onze gegevens blijkt dat deze snelheid over het algemeen goed wordt gerespecteerd. Het snelheidsverschil tussen 15 km/h en 30 km/h is niet zo groot. Alles overwegend, zijn wij geen voorstander van het instellen van een woonerf.
- b. Verkeersdrempels zijn vanwege de slechte grondslag en de aanwezigheid van niet-onderheide huizen niet wenselijk. Op dit moment is het ook niet nodig, omdat de gereden snelheid past bij de toegestane maximum snelheid.
- c. De maximumsnelheid op de Spoorweg buiten de bebouwde kom is 60 km/h. Uit onze gegevens blijkt dat er harder wordt gereden. Het nadeel is dat wij van dit weggedeelte (nog) geen



GEMEENTE Hardinxveld- Giessendam

wegbeheerder zijn. Wij zullen contact opnemen met het Waterschap over de mogelijkheden van een of meer snelheid remmende maatregelen

- d. Dit jaar wordt gestart met plannen om de speelplek opnieuw in te richten. De bewoners worden bij deze herinrichting betrokken. Dat is een goed moment om de wens om meer groen in te brengen.
- e. De hoeveelheid openbare ruimte in de wijk Over 't Spoor is beperkt. Het is balanceren tussen het dienen van verschillende belangen, waaronder parkeren en openbaar groen. Daar waar dat mogelijk is, kiezen we voor het vergroenen van de wijk. Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van grasstenen.
- f. In de wijk Over 't Spoor staan veel niet-onderheide huizen. Deze huizen zijn gevoelig voor trillingen door wegverkeer. Daarom passen we liever geen drempels toe in deze wijken, maar kiezen we eerder voor punaises. Deze geven wel een snelheid remmend effect, maar veroorzaken minder trillingen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 19

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Voor de nieuwbouwfase van de Frederikstraat ruim voorzien in parkeerplaatsen en ruim voorzien in groen en bomen
- b. In het midden van de Frederikstraat, tussen de 2 woonblokken in, het plaatsen van een drempel i.v.m. hard rijden.
- c. Drempel Spoorweg net voor de wijk (vanuit polder gezien)
- d. Eventueel het water achter de Prins Hendrikstraat doortrekken (voor een deel) naar de Spoorweg en daar achter gaan nieuw bouwen

Reactie gemeente

- a. Een nieuwbouwplan moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte voor dat plan. Dit houdt in dat er in het nieuwbouwplan geen rekening hoeft te worden gehouden met een mogelijk bestaand parkeerprobleem in de omgeving. Een nieuwbouwwontwikkeling moet voldoen aan de huidige parkeernormen. Daarnaast moet een percentage van de ontwikkeling bestaan uit openbaar groen.
- b. Verkeersdrempels zijn vanwege de slechte grondslag en de aanwezigheid van niet-onderheide huizen niet wenselijk. Op dit moment is het ook niet nodig, omdat de gereden snelheid past bij de toegestane maximum snelheid.
- c. De maximumsnelheid op de Spoorweg buiten de bebouwde kom is 60 km/h. Uit onze gegevens blijkt dat er harder wordt gereden. Het nadeel is dat wij van dit weggedeelte (nog) geen wegbeheerder zijn. Wij zullen contact opnemen met het Waterschap over de mogelijkheden van een of meer snelheid remmende maatregelen



- d. Voor de waterberging is het niet noodzakelijk om de waterpartij door te trekken. De grond is eigendom van Fien Wonen en er staan momenteel woningen op deze grond. De eigenaar is voornemens op deze locatie te herontwikkelen. Dit voorstel is daarom niet realistisch.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 20

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Het is bijna onmogelijk om te passeren. Voor "inritten" te weinig/te korte plaats. Daarbij wordt er zo beroerd geparkeerd dat je soms je pad niet af kunt.
- b. Alle fietsers via de Wilhelminastraat gaat niet lukken. Iedereen neemt de kortste/snelste route.
- c. Vaak een busje op de hoek Oranjestraat-Binnendams. Levensgevaarlijk. Als je met de fiets vanaf Binnendams de Oranjestraat inrijdt en er komt een auto aan, mag je blij zijn dat het goed gaat.

Reactie gemeente

- a. Met de nieuwe inrichting van de Oranjestraat willen we het passeren gaan organiseren door passeerstroken in te richten met een andere kleur bestrating. Hier mag dan niet meer worden geparkeerd.
- b. Elke weggebruiker heeft uiteraard de vrije keuze om een route te kiezen. Voor fietsers willen wij de route faciliteren via de Wilhelminastraat. Daar willen we ook een oversteekvoorziening maken op de Spoorweg. Wij bieden daarmee een veilig alternatief. Als iemand er voor kiest om desondanks een andere route te kiezen, is dat nog steeds mogelijk.
- c. Het parkeren op de kruising is verboden. In de presentatie hebben we aangegeven dat we willen kijken of we dit ook fysiek onmogelijk kunnen maken. Daar komen wij bij de omwonenden op terug.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 21

Inhoud reactie

Tegen doorgaand verkeer Spoorwegovergang. Dit gaat sluipverkeer alleen maar helpen, niet doen.

Reactie gemeente

Dit is een beeld dat wij herkennen. De gemaakte opmerking bevestigt ons beeld dat de afwikkelingscapaciteit van de spoorwegovergang bereikt is. Daarom moeten we, om fase 1 van 't Oog te kunnen realiseren, de voorrang wijzigen op de kruising ten zuiden van het spoor en moeten we maatregelen nemen om het sluipverkeer terug te dringen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 22

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Oranjestraat zuid. Variant 2 heeft veel minder parkeervakken dan wat we willen. We willen juist meer parkeervakken
- b. Zou gekeken kunnen worden naar de hoeveelheid auto's per woning? En zijn er nu die er 3 of meer per woning hebben.

Reactie gemeente

- a. In de enquête zijn 2 varianten voorgelegd voor het herinrichten van het zuidelijk deel van de Oranjestraat. Het is de keuze tussen of variant 1 of variant 2. De meerderheid van de respondenten heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor variant 2. Bij variant 2 is er ruimte voor 1 parkeervak meer dan bij variant 1.
- b. In het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, hebben we geteld hoeveel auto's er staan geparkeerd. Wij kunnen niemand verbieden om meerdere auto's per huishouden te bezitten. Wel kunnen we het gebruik van alternatieve vormen van vervoer (de fiets, de trein, de pont) stimuleren, waardoor het aantrekkelijker wordt om de tweede auto weg te doen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 23

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Minder verharding i.v.m. wateroverlast (goot in 't midden aanleggen). Geen groen opofferen (of voortuin) voor parkeren
- b. Is het aantal auto's in de wijk bekend? Is dat meegenomen in de onderzoeken en hoe verhoudt zich dit tot het aantal woningen?
- c. Meer parkeerplaatsen lijken een logische oplossing bij parkeerdruk, maar kunnen ook meer autogebruik stimuleren. Alternatieve mobiliteitsopties zoals elektrische fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer (zoals Greenwheels) zouden kunnen bijdragen aan minder afhankelijkheid van de auto, vooral met toekomstige bebouwing in het vooruitzicht Zijn er cijfers bekend over het aantal tweede auto's en hoe vaak deze daadwerkelijk worden gebruikt? Dit soort inzichten kunnen helpen bij het maken van duurzame keuzes voor de wijk.
- d. En in de oudere wijken meer auto's/deelmobiliteit
- e. m.b.t. de veiligheid, gerelateerd aan de snelheid: zou een 'optische' versmalling kunnen helpen? Bijv. bij het bredere deel van de Wilhelminastraat halverwege wat groen/een haag die voor versmalling zorgt, waardoor er minder hard doorheen gereden wordt?
- f. Het liefst zie ik minder verharding en meer groen, dit ook m.b.t. de wateroverlast die af en toe opspeelt bij hevige buien. Kunnen bijv. niet alle parkeerplaatsen voorzien worden van grastegels? Hierover stipte u ook nog het onderhoud aan maar is het niet zo dat waar geparkeerd wordt het groen sowieso laag blijven?
- g. Parkeren op eigen terrein: ik ga ervan uit dat u de ruimte tussen de woningen bedoelde en niet in de voortuin. i.r.t. het vorige punt zou dit ook meer verharding opleveren en verlies aan groen komt wat mij betreft de belevingswaarde ook niet ten goede. Hoe meer verharding op eigen perceel, hoe meer in het riool terecht komt, lijkt me. Of hier moet een zgn. tegeltaks geheven gaan worden?
- h. Minder parkeerplaatsen zou ook leiden tot een meer overzichtelijke en veiliger situatie? Dit weet ik uiteraard niet zeker want wellicht zorgt meer overzicht er wel voor dat mensen juist harder gaan rijden.
- i. Volgens mij gaf u aan dat het uitgeven van vergunningen niet populair is. Dat is te verwachten, maar wellicht kan het wel gaan gelden wanneer mensen een huis kopen over 't Spoor, dat voor een 2e auto geen vergunning gegeven wordt. Bijv. wanneer dit ook met makelaars gedeeld wordt dan weten kopers waar ze aan toe zijn. Op termijn zou dit wellicht kunnen helpen.
- j. Niet zozeer verkeerskundig of met parkeren te maken maar wanneer nieuwe bestrating aan de orde is, dan liefst een paar centimeter later en hol i.p.v. bol (kolken ook in het midden van de weg) ook i.v.m. wateroverlast
- k. Ik woon in de Wilhelminastraat, precies daar waar gewisseld wordt door weggebruikers van de ene zijde van de weg naar de andere. Om deze doorgang voldoende ruim te houden (soms staan auto's wat dicht bij elkaar waardoor het voor wat grotere busjes moeilijker doorheen te komen is) zou dit fysiek gemarkeerd kunnen worden (bijv door andere bestrating/of deze iets hoger/later te leggen, liefst met groen er in, ongeveer in de vorm van een kwart cirkel?



Reactie gemeente

- a. De weg ligt nu bol gestraat. Dat betekent dat de weg naar twee kanten afwatert. De hoogte van de kruin van de weg kunnen we niet verder verlagen. De afstand met het grondwater wordt dan zo klein, dat we geen voldoende draagkrachtige ondergrond meer hebben voor de weg. Als we de afwatering in het midden van de weg zouden leggen, betekent dit dat de weg iets hol moet worden aangelegd. Dit betekent dat de weg naar de zijkanen toe ca. 20 cm hoger moet worden aangelegd. Dit is een fors hoogteverschil met de particuliere percelen.
We hebben dit principe inderdaad op een tweetal andere locaties toegepast. Daar was voldoende hoogteverschil op de erfgronden van de percelen om de zijkant van de weg te kunnen verhogen. Echter op één locatie hebben we de goot in moeten korten, omdat een deel van de straat te laag gelegen was om dit principe toe te passen.
- b. In het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, hebben we geteld hoeveel auto's er staan geparkeerd. Wij weten hoeveel voertuigen op eigen terrein en in het openbaar gebied staan geparkeerd en hoeveel parkeergelegenheid er is. Dat is bepalend voor de parkeerdruk. We weten ook hoeveel woningen er in de wijk zijn.
- c. De gemeente heeft pas in het in 2023 vastgestelde Mobiliteitsplan voor het eerst beleidsdoelstellingen opgenomen om het autobezit terug te dringen. Wij hebben in dit plan aangegeven dat wij voor nieuwe ontwikkelingen het STOMP-principe aanhouden. Hierbij ligt de focus in eerste instantie op lopen en fietsen en pas als laatste op het gebruik van de privé-auto. Dit is een proces dat zich in de toekomst moet vormen. Wij kunnen niet van de ene op de andere dag het roer radicaal omgooien en de auto uit de woonwijken verbannen. Wij werken aan het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven, zoals goede fietsverbindingen, goed bereikbare stations en deelvervoer.
De gemeente heeft nog geen beleid voor deelauto's. Dat zijn we aan het ontwikkelen. Hoe dit wordt ingericht en uitgevoerd is nog niet bekend.
- d. De gereden snelheid ligt onder de maximale snelheid. De gemeente kijkt bij snelheidsmeldingen naar de V85 van een straat, wat betekent dat gekeken wordt naar de maximale snelheid die tot 85% van de bestuurders rijdt. Hiermee worden de uitschieters buiten beschouwing gelaten, omdat extreem gedrag niet vermeden kan worden. We constateren echter dat zelfs de uitschieters niet boven de 40 km/h uitkomen. Er is dus geen noodzaak om de snelheid te verminderen in dit deel van de Wilhelminastraat.
- e. Parkeren op half open verharding is zeker een mogelijkheid. Maar het is niet zo dat we overal halfopen verharding aanleggen. De parkeerplaatsen moeten ook goed te beheren zijn.
- f. In het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, hebben we geteld hoeveel auto's er staan geparkeerd. Wij weten hoeveel voertuigen op eigen terrein en in het openbaar gebied staan geparkeerd en hoeveel parkeergelegenheid er is. Dat is bepalend voor de parkeerdruk. We weten ook hoeveel woningen er in de wijk zijn.
- g. Iedereen is vrij om de voortuin naar eigen inzicht in te richten. Wij proberen mensen wel bewust te maken dat het beter is om niet de hele voortuin te verharden. Een voorbeeld hiervan is dat wij meedoen aan het NK Tegelwippen. Wij zijn ervan overtuigd dat een positieve benadering beter werkt dan het uitdelen van sancties. Een tegeltaks streven wij niet na als gemeente.



- h. Er zijn meerdere factoren die ertoe bijdragen dat mensen harder gaan rijden of dat de beleving is dat er harder wordt gereden. De overzichtelijkheid van een bocht is hier een voorbeeld van. Als er parkeerplaatsen verdwijnen, maar bewoners geen auto's wegdoen, ontstaat er extra 'zoekverkeer'. De automobilisten zoeken dan langer naar een beschikbare parkeerplek. Dit extra verkeer komt de verkeersveiligheid niet ten goede.
- i. Een vergunningensysteem geldt voor iedereen of het geldt niet. Het is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om voor een deel van de inwoners wel een vergunningensysteem in te richten en voor een ander deel van de inwoners niet. Bovendien is een dergelijk voorstel niet handhaafbaar.
- j. De weg ligt nu bol gestraat. Dat betekent dat de weg naar twee kanten afwatert. De hoogte van de kruin van de weg kunnen we niet verder verlagen. De afstand met het grondwater wordt dan zo klein, dat we geen voldoende draagkrachtige ondergrond meer hebben voor de weg. Als we de afwatering in het midden van de weg zouden leggen, betekent dit dat de weg iets hol moet worden aangelegd. Dit betekent dat de weg naar de zijkanen toe ca. 20 cm hoger moet worden aangelegd. Dit is een fors hoogteverschil met de particuliere percelen.
We hebben dit principe inderdaad op een tweetal andere locaties toegepast. Daar was voldoende hoogteverschil op de erfgronden van de percelen om de zijkant van de weg te kunnen verhogen. Echter op één locatie hebben we de goot in moeten korten, omdat een deel van de straat te laag gelegen was om dit principe toe te passen.
- k. De beschreven situatie is in het smalle deel van de Wilhelminastraat. In dit gedeelte wordt eenrichtingverkeer ingesteld. Voor dit deel van de weg wordt nog een ontwerp gemaakt. We komen daarmee terug naar de bewoners.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 24

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Voetpad Emmastraat/Prins Hendrikstraat. Voor kinderen levensgevaarlijk. Kinderen moeten midden over de straat. Geregeld gevaarlijke situaties doordat auto's in bochten en uitloop voetpad Emmastraat parkeren. Graag daar gele strepen!!!
- b. Overgang situatie geen vooruitgang. Dit ook door sluipverkeer A15

Reactie gemeente

- a. Zoals in de presentatie is aangegeven, gaan we kijken of we het parkeren fysiek onmogelijk kunnen maken. Dat kan zijn met paaltjes, openbaar groen of iets dergelijks. Daar waar dat niet kan, zullen we de gele strepen terug laten komen.



- b. Het bestemmingsplan voor de bouw van 170 woningen in 't Oog is onherroepelijk. De bouw van 170 woningen gaat daarmee door. Twee maatregelen zijn nodig om de doorstroming op de spoorwegovergang te verbeteren. Dat zijn het aanpassen van de spoorwegovergang en het wijzigen van de voorrang op de kruising ten zuiden van de overweg en het terugdringen van het sluipverkeer. Het wijzigen van de spoorwegovergang is nu in voorbereiding. Hiervoor is geld in de begroting gereserveerd. Naar het sluipverkeer op de Spoorweg is aanvullend onderzoek gedaan en we hebben een beeld van de hoeveelheid sluipverkeer die zich op de Spoorweg bevindt. We gaan nu onderzoeken welke maatregel we het beste kunnen inzetten om het ongewenste verkeer te weren.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 25

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Richting vanaf de Spoorweg de wijk in vinden wij heel fijn en goed bedacht voor het smalle deel van de Wilhelminastraat
- b. Kan bij het realiseren van de fietsstraat de weg een klein stukje afgegraven worden, zodat het water van de huizen weg loopt richting het midden van de straat (en niet de huizen in bij een flinke regenbui) met in het midden van de weg een goot, afgedekt met rooster voor waterafvoer

Reactie gemeente

- a. Bedankt voor de steun van dit voorstel.
- b. De weg ligt nu bol gestraat. Dat betekent dat de weg naar twee kanten afwatert. De hoogte van de kruin van de weg kunnen we niet verder verlagen. De afstand met het grondwater wordt dan zo klein, dat we geen voldoende draagkrachtige ondergrond meer hebben voor de weg. Als we de afwatering in het midden van de weg zouden leggen, betekent dit dat de weg iets hol moet worden aangelegd. Dit betekent dat de weg naar de zijkanten toe ca. 20 cm hoger moet worden aangelegd. Dit is een fors hoogteverschil met de particuliere percelen.
- We hebben dit principe inderdaad op een tweetal andere locaties toegepast. Daar was voldoende hoogteverschil op de erfgronden van de percelen om de zijkant van de weg te kunnen verhogen. Echter op één locatie hebben we de goot in moeten korten, omdat een deel van de straat te laag gelegen was om dit principe toe te passen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 26

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Spoorwegovergang is een slecht plan
- b. Voetpad Emmastraat/Prins Hendrikstraat. Auto's bussen geparkeerd gevaarlijke situatie

Reactie gemeente

- a. Het bestemmingsplan voor de bouw van 170 woningen in 't Oog is onherroepelijk. De bouw van 170 woningen gaat daarmee door. Twee maatregelen zijn nodig om de doorstroming op de spoorwegovergang te verbeteren. Dat zijn het aanpassen van de spoorwegovergang en het wijzigen van de voorrang op de kruising ten zuiden van de overweg en het terugdringen van het sluipverkeer. Het wijzigen van de spoorwegovergang is nu in voorbereiding. Hiervoor is geld in de begroting gereserveerd. Naar het sluipverkeer op de Spoorweg is aanvullend onderzoek gedaan en we hebben een beeld van de hoeveelheid sluipverkeer die zich op de Spoorweg bevindt. We gaan nu onderzoeken welke maatregel we het beste kunnen inzetten om het ongewenste verkeer te weren.
- b. Het is niet toegestaan om met een auto te parkeren op het trottoir. Dat is voor een auto niet de juiste plaats op de weg. Daarop kan worden gehandhaafd.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 27

Inhoud reactie

Noordelijk deel Oranjestraat. De ideeën 1, 2 en 3 gaan uit van een verbouwing van bestaande plantsoen. Levert geen extra parkeerplaatsen op. Is niet zinvol dit te doen. Wij pleiten ervoor het plantsoen zo te houden, maar wel met een robuuste beplanting en geen gras wat in november jl gezaaid is.

Reactie gemeente

Het openbaar groen is in de huidige situatie heel kwetsbaar, omdat het een lange smalle strook is. Robuuste planten en struiken zijn hier niet goed levensvatbaar. De beschikbare openbare ruimte is beperkt. Daarom willen we het groen zoveel mogelijk bij elkaar brengen, zodat het wel levensvatbaar is en kan groeien. Het groen krijgt daarmee meer kwaliteit en de leefomgeving wordt hier beter door. Om dit te kunnen doen, moeten we wel de parkeerplaatsen anders inrichten. Tijdens de bewonersavond hebben we 3 ideeën laten zien. We komen nog terug naar de bewoners met een meer concreet voorstel.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 28

Inhoud reactie

Het is mij vanuit de tekening niet geheel duidelijk waar er een veilige oversteekplek komt t.b.v. fietsers en voetgangers (met name schoolgaande kinderen) komt bij de nieuwe voorrangssituatie aan de Stationsstraat-Parallelweg om bij de spoorwegovergang te komen. Er moeten aan het begin en einde van de schooldag veel ouders en kinderen de spoorwegovergang passeren. Vanaf de kant van de Stationsstraat naar de Spoorweg is het mij niet duidelijk waar zij dit in het nieuwe ontwerp op een veilige manier kunnen doen.

Reactie gemeente

Het voorstel is om ter hoogte van de Wilhelminastraat een oversteekvoorziening te maken, zodat voetgangers en fietsers veilig de Spoorweg kunnen oversteken. Zij vervolgen hun weg aan de zuidkant van de Spoorweg en steken aan de kant van het station de spoorwegovergang over. Via het trottoir langs de Stationsstraat lopen zij vervolgens richting school. Fietsers rijden over de fietsstrook en steken over bij de zuilen met de hand ter hoogte van de Schoolstraat.

Na school rijden zij met de fiets langs de Stationsstraat en steken daar de Parallelweg over. We moeten de oversteekplaats aan deze kant van de spoorwegovergang nog verder uitwerken. Zij rijden over de fietsstrook vervolgens verder naar de Wilhelminastraat om de wijk in te gaan. Voetgangers kunnen op de terugweg dezelfde weg volgen als op de heenweg.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 29

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. De voorgestelde snelheidsverlaging naar 30 km/h op de Spoorweg zou de veiligheid verbeteren en filevorming verminderen, maar roept zorgen op over sluipverkeer, hogere snelheden bij de spoorwegovergang en een problematische doorstroom vanuit de wijk. Een veilige oversteek vanuit de Wilhelminastraat blijft onzeker. Alternatieve oplossingen lijken nodig.
- b. De inritten tussen de woningen zijn 4 meter breed, net als de gemiddelde lengte van een auto. Hoe kan een voertuig hier op een doorstroomvriendelijke manier parkeren? Daarnaast wordt voorgesteld om passeerruimte in de Oranjestraat te creëren door voortuinen in te richten als parkeerplek voor één à twee voertuigen, mits parkeren op de rijbaan daar verboden wordt. Hoe wordt geborgd dat deze ruimte daadwerkelijk vrij blijft? Ten slotte is er bij nummer 20 slechts plaats voor één voertuig. Als twee voertuigen op de rijbaan parkeren, blokkeren ze beide inritten. Is dit wenselijk volgens het gemeentelijk parkeerbeleid?



Reactie gemeente

- a. Het wegennet van de gemeente is ingedeeld naar de functie die een weg heeft. De Spoorweg heeft een gebiedsontsluitende functie. Dit betekent dat de weg bedoeld is om redelijke hoeveelheden verkeer af te wikkelen. Daar hoort een hogere snelheid van 50 km/h bij. Bij een weg met deze functie hoort ook dat deze weg voorrang heeft op zijstraten waar een lagere maximumsnelheid geldt. Dat is ook logisch, anders kan het verkeer niet doorstromen. Omdat de Spoorweg de functie heeft om grotere hoeveelheden verkeer af te wikkelen, is deze weg niet geschikt om in te richten als fietsstraat/auto te gast. Daarvoor rijdt er teveel verkeer. Dit is een beeld dat wij herkennen. De gemaakte opmerking bevestigt ons beeld dat de afwikkelingscapaciteit van de spoorwegovergang bereikt is. Daarom moeten we, om fase 1 van 't Oog te kunnen realiseren, de voorrang wijzigen op de kruising ten zuiden van het spoor en moeten we maatregelen nemen om het sluipverkeer terug te dringen."
- b. Met de nieuwe inrichting van de Oranjestraat willen we het passeren gaan organiseren door passeerstroken in te richten met een andere kleur bestrating. Hier mag dan niet meer worden geparkeerd. Er moet nog een ontwerp worden gemaakt voor het middenstuk van de Oranjestraat. Uw aanbod nemen wij graag in overweging. Het middenstuk van de Oranjestraat is ook niet zo lang. Een of twee passeerplaatsen zullen voldoende zijn.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 30

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Eens met parkeervakken in een andere kleur zodat de uitritten vrij blijven. Eventueel meer parkeren op eigen terrein.
- b. De diep gelegen regenputten hoger maken, zodat het wegdek eromheen geen kuil is. Dit veroorzaakt trillingen
- c. Het zou mooi zijn meer parkeervakken aan beide kanten en de gele streep handhaven, anders voor hulpdiensten niet bereikbaar.
- d. Een zebepad is altijd een goed idee
- e. Eenrichtingverkeer is geen goed idee
- f. Drempels is geen goed idee
- g. Obstakels is geen goed idee



Reactie gemeente

- a. Bedankt voor de steun van dit voorstel.
- b. Als we de weg herinrichten wordt de bestrating zo aangelegd dat dit weer netjes aansluit op de putten.
- c. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.
- d. Bedankt voor de steun om ter hoogte van de Wilhelminastraat een oversteekplaats te maken.
- e. Er komt alleen eenrichtingverkeer in het smalle deel van de Wilhelminastraat.
- f. In de wijk Over 't Spoor staan veel niet-onderheide huizen. Deze huizen zijn gevoelig voor trillingen door wegverkeer. Daarom passen we liever geen drempels toe in deze wijken, maar kiezen we eerder voor punaises. Deze geven wel een snelheid remmend effect, maar veroorzaken minder trillingen.
- g. Zoals in de presentatie is aangegeven, gaan we kijken of we het parkeren fysiek onmogelijk kunnen maken. Dat kan zijn met paaltjes, openbaar groen of iets dergelijks. Daar waar dat niet kan, zullen we de gele strepen terug laten komen. Wij zijn van mening dat obstakels op deze plaatsen functioneel zijn. We gaan niet lukraak andere obstakels plaatsen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 31

Inhoud reactie

Ons voorstel is om alle bedrijfsauto's (zowel auto's als werkbussen) die niet particulier worden gebruikt, om deze uit de wijk te houden en bij het spoor (parkeerplaatsen langs Spoorweg) te parkeren. Om zodoende niet het hele weekend tegen een bus/bedrijfsauto aan te kijken

Reactie gemeente

De gemeente kan alleen handhaven op het parkeren met grote voertuigen in de wijk. Dat zijn voertuigen die langer zijn dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter. Ook uit de enquête komt deze vraag naar voren, maar dat is iets waar u als bewoners onderling afspraken over kunt maken. Wij hebben niet de mogelijkheden om alle bedrijfsauto's uit de wijk te weren.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport.



Participant 32

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Tijdens de bewonersavond werd gezegd dat parkeren op eigen terrein moet, terwijl mijn eerdere verzoek voor een oprit in 2024 werd afgewezen vanwege de eis van 6 meter tussen woningen. In andere delen van de wijk lijkt dit wel toegestaan, en de meeste huizen in de Emmastraat hebben een oprit. Kan de gemeente opnieuw beoordelen of dit bij mijn woning en die van nummer 5 alsnog mogelijk is?
- b. Zoals jullie bekend is er een groot parkeerprobleem in de wijk. Dit komt mede door de werkbusjes en doordat er per huishouden meerdere mensen een auto hebben. Hierdoor lukt het heel vaak niet je eigen auto voor je deur te zetten, dit is niet altijd handig als je met een baby en al de spullen die daar bij komen kijken nergens in de buurt kan parkeren. En dubbel parkeren is ook geen optie als je je kind niet alleen in huis wilt laten/
- c. Op de Emmastraat staan prachtige bomen, maar bijna niemand wil zijn auto aan die kant van de weg parkeren daar je hele auto dan onder gepoept wordt. Ook niet de bewoners die aan die kant van de weg wonen.
- d. Ik wil graag een deel van mijn tuin opofferen net als meerdere bewoners van de wijk al hebben, zodat ik mijn auto op eigen terrein kwijt kan. Hoop dat er ook naar deze aanvragen/opties opnieuw gekeken wordt.

Reactie gemeente

- a. Uit het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, komt naar voren dat een deel van de parkeermogelijkheid op eigen terrein niet wordt benut. Tijdens de bewonersavond is inderdaad opgeroepen om meer op eigen terrein te parkeren. Hiermee wordt de mogelijkheid bedoeld die er nu is. Uw verzoek hebben wij getoetst aan het uitwegenbeleid. Omdat er tussen beide woningen te weinig ruimte beschikbaar is, hebben wij uw verzoek moeten afwijzen. Bij de herinrichting van de Emmastraat zullen we uw verzoek nogmaals overwegen.
- b. De gemeente kan alleen handhaven op het parkeren met grote voertuigen in de wijk. Dat zijn voertuigen die langer zijn dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter. Ook uit de enquête komt deze vraag naar voren, maar dat is iets waar u als bewoners onderling afspraken over kunt maken. Wij hebben niet de mogelijkheden om alle bedrijfsauto's uit de wijk te weren. De enige manier waarop wij als gemeente kunnen sturen, is door het instellen van betaald parkeren in de wijk of een vergunninghouderssysteem. Aan beide middelen kleven voor- en nadelen. Wij zijn nu nog niet zo ver dat we een van deze sturingsinstrumenten willen inzetten.
- c. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.



- d. Uit het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, komt naar voren dat een deel van de parkeermogelijkheid op eigen terrein niet wordt benut. Tijdens de bewonersavond is inderdaad opgeroepen om meer op eigen terrein te parkeren. Hiermee wordt de mogelijkheid bedoeld die er nu is. Uw verzoek hebben wij getoetst aan het uitwegenbeleid. Omdat er tussen beide woningen te weinig ruimte beschikbaar is, hebben wij uw verzoek moeten afwijzen. Bij de herinrichting van de Emmastraat zullen we uw verzoek nogmaals overwegen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 33

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Geen paaltjes plaatsen (in de hele wijk niet) is dan ook veel te krap voor brandweerwagen/vrachtwagens
- b. De wortels van de bomen maken de stoep en opritten gevaarlijk (vallen). Tegels steken omhoog of liggen los (wiebelen). Snoeien beter bijhouden zodat beter geparkeerd kan worden onder of in de buurt van de bomen. Nu parkeert niemand daar i.v.m. de vogelpoep op de auto's

Reactie gemeente

- a. Zoals in de presentatie is aangegeven, gaan we kijken of we het parkeren fysiek onmogelijk kunnen maken. Dat kan zijn met paaltjes, openbaar groen of iets dergelijks. Daar waar dat niet kan, zullen we de gele strepen terug laten komen. Wij zijn van mening dat obstakels op deze plaatsen functioneel zijn. We gaan niet lukraak andere obstakels plaatsen.
- b. Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 34

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Ideeën 1, 2 en 3 gaan er allemaal van uit dat het bestaande plantsoen (gedeeltelijk) verdwijnt ten gunste van het parkeren. Dit levert echter geen extra parkeerplaatsen op. Er zijn nu 10 parkeerplaatsen, terwijl ik erin de plaatjes 9 tel. Ik wil ervoor pleiten dat het plantsoen behouden blijft zoals het nu is. Beplant dit met robuust groen en onderhoudt dit ook.
- b. Verder werd er in het algemeen gesproken over de gele vlakken waar geen auto's mogen staan. Ik constateer dat er veelvuldig op die vlakken wordt geparkeerd waardoor de doorgang ernstig wordt belemmerd.
- c. In de presentatie werd aangegeven dat de verkeerdruk op de spoorwegovergang hoog is. Dat klopt, met name in de spits staan er lange rijen in Binnendams en op de Spoorweg. Dit komt mede vanwege het feit dat de versmalling van de A15 nu ter plaatse van ons dorp is gerealiseerd. Hierdoor komt veel sluipverkeer de Spoorweg uit. Als de plannen doorgaan dan komt het verkeer van nog eens 170 woningen die in de polder gepland zijn erbij. Hiervoor zal de huidige overgang aangepast worden. Mijns inziens zal dit tot grote problemen leiden en een onveilige situatie voor de bewoners van onze wijk tot gevolg hebben. Ik ben benieuwd hoe de gemeente het sluipverkeer gaat terugdringen. Moet op basis van de actuele situatie niet geconcludeerd worden dat de bouw van 170 woningen gezien de huidige verkeersintensiteit niet kan plaatsvinden met een aanpassing van de huidige spoorwegovergang en er een andere oplossing moet worden gezocht.

Reactie gemeente

- a. Het openbaar groen is in de huidige situatie heel kwetsbaar, omdat het een lange smalle strook is. Robuuste planten en struiken zijn hier niet goed levensvatbaar. De beschikbare openbare ruimte is beperkt. Daarom willen we het groen zoveel mogelijk bij elkaar brengen, zodat het wel levensvatbaar is en kan groeien. Het groen krijgt daarmee meer kwaliteit en de leefomgeving wordt hier beter door. Om dit te kunnen doen, moeten we wel de parkeerplaatsen anders inrichten. Tijdens de bewonersavond hebben we 3 ideeën laten zien. We komen nog terug naar de bewoners met een meer concreet voorstel.
- b. Het gaat over het parkeren bij de onderbroken gele streep. De gele strepen zijn aangebracht op plaatsen waar parkeren echt niet mogelijk is. Hier wordt ook op gehandhaafd.
- c. Het bestemmingsplan voor de bouw van 170 woningen in 't Oog is onherroepelijk. De bouw van 170 woningen gaat daarmee door. Twee maatregelen zijn nodig om de doorstroming op de spoorwegovergang te verbeteren. Dat zijn het aanpassen van de spoorwegovergang en het wijzigen van de voorrang op de kruising ten zuiden van de overweg en het terugdringen van het sluipverkeer. Het wijzigen van de spoorwegovergang is nu in voorbereiding. Hiervoor is geld in de begroting gereserveerd. Naar het sluipverkeer op de Spoorweg is aanvullend onderzoek gedaan en we hebben een beeld van de hoeveelheid sluipverkeer die zich op de Spoorweg bevindt. We gaan nu onderzoeken welke maatregel we het beste kunnen inzetten om het ongewenste verkeer te weren.



Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 35

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- Als de straat wordt verbeterd dan gelijk de riolering vernieuwen.
- Is het mogelijk om een drempel te maken in de versmalling van de Spoorweg? Er komen nu auto's met erg hoge snelheid de ruilverkaveling af, ook andersom gaat het soms erg hard. Het hoeft voor de huizen geen probleem te zijn. De nieuwe zijn onderheid en als de andere kant wordt vernieuwd ook.
- Ook graag ff aan de vuilniswagens duidelijk maken dat ze in een woonwijk rijden. Dat gaat vaak schrikbarend hard.

Reactie gemeente

- Voordat we de straat gaan herinrichten, beoordelen we ook of de riolering aan vervanging toe is.
- De maximumsnelheid op de Spoorweg buiten de bebouwde kom is 60 km/h. Uit onze gegevens blijkt dat er harder wordt gereden. Het nadeel is dat wij van dit weggedeelte (nog) geen wegbeheerder zijn. Wij zullen contact opnemen met het Waterschap over de mogelijkheden van een of meer snelheid remmende maatregelen
- We hebben aan Waardlanden gevraagd om de chauffeurs te vragen in de wijk Over 't Spoor langzamer te rijden.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 36

Inhoud reactie

Geef in de straten duidelijk aan met gele strepen of letters N.P. waar er niet geparkeerd mag worden. Auto's staan geparkeerd voor voetpaden, op hoeken van straat waar dan een slecht overzicht is. Stuur eens een brief naar alle bewoners over het spoor dat waar er vakken zijn, z ook kun de vakken parkeren en niet meters er buiten zodat er i.p.v. bijvoorbeeld 4 maar 3 kunnen staan, houd rekening met een ander. Misschien via een brief dit vragen aan alle bewoners

Reactie gemeente

Een bewonersbrief heeft slechts een kortdurend effect. Verder geven wij de voorkeur aan parkeerstroken in plaats van parkeervakken. Een parkeervak moet een vaste afmeting hebben, terwijl op een parkeerstrook



zonder vakken vaak meer auto's kunnen worden geparkeerd doordat auto's dicht op elkaar parkeren of er meerder kleine auto's kunnen staan. Datgene waar u toe oproept heeft met gedrag te maken. U kunt dit het beste onderling met elkaar afstemmen. Wij merken dat ook in andere buurten bewoners met elkaar expliciet of impliciet hebben afgesproken om op een bepaalde wijze te parkeren en dat dit voor hen goed werkt.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 37

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Het hinderlijk parkeren van diverse personen op de kruising Binnendams-Oranjestraat is me een doorn in het oog. Te meer ook omdat veel weggebruikers vanuit Binnendams totaal geen rekening houden met de weg van rechts, de Oranjestraat. Men wijkt liever uit naar de linker rijbaan en houdt de voet op het gaspedaal of de pedalen dan dat men beseft dat verkeer van rechts voorrang heeft.
- b. Mijn zorgen over kruising Binnendams/Oranjestraat zijn benoemd. Ik hoop dat er snel actie wordt uitgezet.
- c. Een ander punt van aandacht vind ik het sluipverkeer dat via de Spoorweg richting Parallelweg gaat. Door de gekozen doorstroom over de spoorwegovergang wordt dit niet ontmoedigd, maar aangemoedigd. Het lijkt me dat je dan vanuit de Oranjestraat/Binnendams helemaal geen kans meer maakt om over te steken met de fiets.

Reactie gemeente

- a. Met de herinrichting van het zuidelijke deel van de Oranjestraat nemen wij de kruising Binnendams-Oranjestraat mee. Wij komen bij de verdere uitwerking terug naar de bewoners.
- b. Met de herinrichting van het zuidelijke deel van de Oranjestraat nemen wij de kruising Binnendams-Oranjestraat mee. Wij komen bij de verdere uitwerking terug naar de bewoners.
- c. Dit is een beeld dat wij herkennen. De gemaakte opmerking bevestigt ons beeld dat de afwikkelingscapaciteit van de spoorwegovergang bereikt is. Daarom moeten we, om fase 1 van 't Oog te kunnen realiseren, de voorrang wijzigen op de kruising ten zuiden van het spoor en moeten we maatregelen nemen om het sluipverkeer terug te dringen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport



Participant 38

Inhoud reactie

Deze participant heeft meerdere punten ingebracht.

- a. Het is storend dat bedrijfsbussen meer dan 1 plek vaak al innemen vanwege hun grootte. Ik ben van mening dat bedrijfswagens op een andere locatie (biv de parkeerplekken bij het spoor aan de Spoorweg) moeten worden geparkeerd en niet in een woonwijk.
- b. Gezien de parkeerdruk en het toenemende aantal auto's per huishouden, zou een vergunningensysteem een eerlijke oplossing kunnen zijn. Dit kan bestaan uit een gratis vergunning voor de eerste auto per woning zonder eigen parkeergelegenheid, terwijl extra voertuigen tegen oplopende kosten een vergunning kunnen krijgen. Dit voorkomt overbelasting van openbare parkeerplekken en stimuleert milieuvriendelijkere mobiliteit. Daarnaast zou zo'n systeem bijdragen aan de bereikbaarheid van hulpdiensten en inkomsten genereren voor het onderhoud van de wijk. Bezoekers kunnen parkeren aan de Spoorweg, en tijdelijke uitzonderingen kunnen worden toegestaan voor bijvoorbeeld verbouwingen of bedrijfswagens tijdens werkuren. Wordt een dergelijke regeling overwogen?

Reactie gemeente

- a. De gemeente kan alleen handhaven op het parkeren met grote voertuigen in de wijk. Dat zijn voertuigen die langer zijn dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter. Ook uit de enquête komt deze vraag naar voren, maar dat is iets waar u als bewoners onderling afspraken over kunt maken. Wij hebben niet de mogelijkheden om alle bedrijfsauto's uit de wijk te weren.
- b. Wij zijn op dit moment geen voorstander van een vergunningensysteem voor heel de wijk, omdat dit een enorme administratieve lastendruk veroorzaakt. Dit weegt voor ons niet op tegen de voordelen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Participant 39

Inhoud reactie

Zet jullie over het plan heen om de veel te grote bomen te behouden. Maak van de groenstrook parkeervakken met langs het trottoir een heg met mooie ranke bomen. Desnoods met graskeien om het nog groener te maken. Het voorgestelde plan geeft nog minder parkeerruimte dan nu. Zie ook alternatief plan.

Reactie gemeente

Voor een leefbare woonomgeving is het belangrijk dat er openbaar groen in de wijk is. Dit draagt ook bij aan voldoende schaduw, waardoor de wijk op zomerse dagen minder opwarmt (dat noemen we klimaatadaptatie). Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om in de Emmastraat haakse parkeervakken



te maken. Deze groenstrook is opgenomen op de Groene Kaart. Er staan twee monumentale en waardevolle bomen die zijn opgenomen in het register behorende bij de Groene kaart. De bomen moeten behouden blijven. De ondergrondse containers gaan we ook niet verplaatsen.

Wijziging onderzoek

Deze participatiereactie leidt niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport

Wijzigingen in het rapport

De ingebrachte participatiereacties leiden niet tot een wijziging van het onderzoeksrapport.

Toezeggingen naar aanleiding van deze participatie

In de beantwoording van de participatiereacties is een aantal toezeggingen gedaan. Die worden hieronder opgesomd:

1. Bespreken met ProRail of er optimalisaties mogelijk om de dichtligtijden te beperken.
2. Bewoners betrekken bij de herinrichting van de speeltuin aan de Willemstraat.
3. Bewoners betrekken bij inrichting plein noordzijde Oranjestraat.
4. Ontwikkelen beleid voor deelauto's.
5. Bij de uitwerking van de herinrichting van de Emmastraat de afgewezen aanvraag om een uitwegvergunning heroverwegen.
6. Beplanting om het gras in de Emmastraat meenemen bij de plannen voor de herinrichting van de Emmastraat.
7. Behoud van de boom in de Prins Hendrikstraat ter hoogte van huisnummers 17 en 19 meenemen in de plannen voor de herinrichting van de straat.
8. Handhaving attenderen op buiten de rekken geplaatste fietsen bij het station Hardinxveld-Giessendam.
9. Contact opnemen met het Waterschap over de mogelijkheid om op een of meer snelheid verlagende maatregelen toe te passen in de Spoorweg.
10. Bekijken of het parkeren op de kruising Oranjestraat-Binnendams fysiek onmogelijk kan worden gemaakt en terugkoppelen aan bewoners.

Verkeersonderzoek Wijk over 't Spoor in één oogopslag

De Wijk over 't Spoor is een oude wijk, die is gebouwd in een tijd dat er nog nauwelijks auto's waren. De wegen zijn smal, de huizen zijn veelal niet onderheid. Er wordt veelvuldig fout geparkeerd. Er komen zowel uit de buurt, via de bewonerscommissie Over 't Spoor, als uit de gemeenteraad geregeld vragen over de veiligheid in de wijk, zowel de verkeersveiligheid voor fietsers en spelende kinderen, maar ook de bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten. De mogelijkheden voor de gemeente in het openbaar gebied om de situatie te verbeteren zijn beperkt, omdat de openbare ruimte er simpelweg niet is. Om meer openbare ruimte te maken, worden bij herstructurering (sloop en nieuwbouw) de woningen verder naar achteren geplaatst. Ondanks deze problemen vinden de bewoners de Wijk over 't Spoor een fijne wijk om te wonen.

De afgelopen jaren heeft de gemeente verschillende onderzoeken gedaan om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling in de Wijk over 't Spoor in Hardinxveld-Giessendam. In dit onderzoek wordt alle verzamelde informatie gebundeld, gewogen en vertaald in een concreet advies over te treffen maatregelen.

Dit onderzoek hebben we voor advies voorgelegd aan de Verkeerscommissie en de ambtelijke werkgroep verkeer. Daarna hebben we de Bewonerscommissie Over 't Spoor en de bewoners geïnformeerd. Hiervan is een participatieverslag gemaakt.

De voorgestelde maatregelen zijn:

1. Niet in de hele wijk **eenrichtingverkeer** instellen.
2. Bewoners oproepen om meer gebruik te maken van het **parkeren op eigen terrein** om het parkeren in het openbaar gebied te ontlasten.
3. Daar waar het kan het **parkeren** op hoeken en in bochten fysiek onmogelijk maken, daar waar dat niet kan, laten we de gele streep terugkomen.
4. De **laadpalen** in de Alexanderstraat en de Wilhelminastraat zijn noodzakelijk voor een goede spreiding van de laadinfrastructuur in de wijk en gaan we niet verplaatsen.
5. **Emmastraat**: een nieuw wegontwerp maken met aan beide zijden van de weg een parkeerstrook. Herinrichting is voorzien in 2025.
6. **Prins Hendrikstraat**: de inrichting van de weg doorzetten richting Alexanderstraat en de parkeerplaatsen aan de noordzijde vergroenen. Herinrichting loopt samen met groot onderhoud.
7. **Frederikstraat**: voor nu geen aanpassingen doen aan de straat.
8. **Willemstraat**: Het parkeren markeren met vakken en de entree van de speeltuin vrij houden van geparkeerde auto's. Planning: 2025.
9. **Wilhelminastraat**: eenrichtingverkeer en fietsstraat invoeren in het smalle deel waarbij het is toegestaan om in te rijden vanaf de Spoorweg en paaltjes plaatsen op gevaarlijke plaatsen in het bredere deel.
10. **Alexanderstraat**: geen aanpassingen.
11. **Oranjestraat**
 - a. Noordelijk deel: haakse parkeervakken maken en aan de noord- en zuidzijde hiervan meer robuust groen aanplanten.
 - b. Middenstuk: een ontwerp maken met gemarkeerde passeerplaatsen ter plaatse van inritten. Herinrichting is voorzien in 2025.
 - c. Zuidelijk deel: inrichting volgens variant 2, kijken of er voldoende ruimte is om het trapje bij de makelaar te vervangen door een hellingbaan en het parkeren op het kruispunt Binnendams-Oranjestraat ontmoedigen door een plateau met parkeerverbod of "NP".
12. **Spoorweg en spoorwegovergang**: Het wijzigen van de voorrang op de kruising Spoorweg-Parallelweg en het realiseren van een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Wilhelminastraat



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**



Juni

2025

Wijk Over 't Spoor

Verkeersonderzoek





GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**

Voorwoord

Over 't Spoor is een wijk met karakter. Een wijk waar mensen elkaar kennen, waar kinderen op straat spelen en waar bewoners zich betrokken voelen bij hun leefomgeving. Juist die betrokkenheid is van grote waarde bij het nadenken over de toekomst van de wijk.

Verkeer en parkeren zijn onderwerpen die iedereen raken. Ze bepalen hoe veilig we ons voelen, hoe bereikbaar onze woning is en hoe prettig het is om in de wijk te wonen. In een wijk met smalle straten en beperkte ruimte zijn dit geen eenvoudige vraagstukken. Daarom hebben we geluisterd naar bewoners, gegevens verzameld en samen gezocht naar oplossingen die passen bij de wijk.

Dit rapport is het resultaat van die zoektocht. Het biedt een overzicht van de situatie, de zorgen en wensen die leven, en de maatregelen die we als gemeente willen nemen. Niet alles is in één keer op te lossen, maar met kleine en gerichte stappen kunnen we samen veel bereiken.

We bedanken iedereen die heeft meegedacht en meegedaan. Uw inbreng maakt het verschil.



Inhoudsopgave

Voorwoord.....	2
Inleiding.....	4
Leeswijzer	5
Samenvattend advies	6
Eenrichtingverkeer	7
Parkeerdruk.....	10
Verkeersveiligheid	11
Laadpalen.....	12
Bereikbaarheid hulpdiensten.....	13
Emmastraat	14
Prins Hendrikstraat.....	14
Frederikstraat.....	16
Willemstraat	16
Wilhelminastraat	16
Alexanderstraat	17
Oranjestraat	17
Spoorweg en spoorwegovergang	20
Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoeken	21
Bijlage 2 Terugkoppeling enquête Wijk over 't Spoor.....	23



Inleiding

De Wijk over 't Spoor is een oude wijk, die is gebouwd in een tijd dat er nog nauwelijks auto's waren. De wegen zijn smal, de huizen zijn veelal niet onderheid. Er wordt veelvuldig fout geparkeerd. Er komen zowel uit de buurt, via de bewonerscommissie Over 't Spoor, als uit de gemeenteraad geregeld vragen over de veiligheid in de wijk, zowel de verkeersveiligheid voor fietsers en spelende kinderen, maar ook de bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten. De mogelijkheden voor de gemeente in het openbaar gebied om de situatie te verbeteren zijn beperkt, omdat de openbare ruimte er simpelweg niet is. Om meer openbare ruimte te maken, worden hij herstructurering (sloop en nieuwbouw) de woningen verder naar achteren geplaatst. Ondanks deze problemen vinden de bewoners de Wijk over 't Spoor een fijne wijk om te wonen.

De afgelopen jaren heeft de gemeente verschillende onderzoeken gedaan om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling in de Wijk over 't Spoor in Hardinxveld-Giessendam. In dit onderzoek wordt alle verzamelde informatie gebundeld, gewogen en vertaald in een concreet advies over te treffen maatregelen.

Voor dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van de volgende onderzoeken:

- Onderzoek naar de parkeerdruk, door Goudappel, april 2022
- Enquête onder de bewoners, door gemeente, mei 2023
- Parkeeronderzoek, door Bureau De Groot Volker, juni 2023

Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van de volgende data:

- Via Snelheden om inzicht te krijgen in de gereden snelheden
- Via Stat om inzicht te krijgen in de geregistreerde ongevallen in de laatste 10 jaar
- Regionale Verkeers- en Milieukaart Drechtsteden, om inzicht te krijgen in de intensiteiten en routekeuze van het verkeer
- EV Maps, om inzicht te krijgen in de locaties van geplaatste laadpalen

Dit onderzoek hebben we voor advies voorgelegd aan de Verkeerscommissie en de ambtelijke werkgroep verkeer. Daarna hebben we de Bewonerscommissie Over 't Spoor en de bewoners geïnformeerd. Hiervan is een participatieverslag gemaakt.



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**

Leeswijzer

Dit rapport is opgebouwd uit drie delen:

1. **Samenvattend advies**
Een overzicht van de voorgestelde maatregelen, gegroepeerd op thema, met een korte toelichting per punt.
2. **Thematische verdieping**
In dit deel worden de belangrijkste thema's verder uitgewerkt: eenrichtingverkeer, parkeerdruk, verkeersveiligheid, laadpalen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Elk thema wordt onderbouwd met onderzoeksgegevens en bewonersreacties.
3. **Straatgerichte analyse**
Per straat wordt de huidige situatie beschreven, gevolgd door de uitkomsten van de enquête en de voorgestelde maatregelen. Dit maakt het rapport ook bruikbaar als naslagwerk voor bewoners en beleidsmakers.

De bijlagen bevatten de volledige resultaten van de parkeeronderzoeken en de terugkoppeling van de bewonersenquête.



Samenvattend advies

Heel concreet worden de volgende maatregelen voorgesteld om de verkeerssituatie in de Wijk over 't Spoor te verbeteren. Het gaat om de volgende punten:

1. Niet in de hele wijk **eenrichtingverkeer** instellen.
2. Bewoners oproepen om meer gebruik te maken van het **parkeren op eigen terrein** om het parkeren in het openbaar gebied te ontlasten.
3. Daar waar het kan het **parkeren** op hoeken en in bochten fysiek onmogelijk maken, daar waar dat niet kan, laten we de gele streep terugkomen.
4. De **laadpalen** in de Alexanderstraat en de Wilhelminastraat zijn noodzakelijk voor een goede spreiding van de laadinfrastructuur in de wijk en gaan we niet verplaatsen.
5. **Emmastraat**: een nieuw wegontwerp maken met aan beide zijden van de weg een parkeerstrook. Herinrichting is voorzien in 2025.
6. **Prins Hendrikstraat**: de inrichting van de weg doorzetten richting Alexanderstraat en de parkeerplaatsen aan de noordzijde vergroenen. Herinrichting loopt samen met groot onderhoud.
7. **Frederikstraat**: voor nu geen aanpassingen doen aan de straat.
8. **Willemstraat**: Het parkeren markeren met vakken en de entree van de speeltuin vrij houden van geparkeerde auto's. Planning: 2025.
9. **Wilhelminastraat**: eenrichtingverkeer en fietsstraat invoeren in het smalle deel waarbij het is toegestaan om in te rijden vanaf de Spoorweg en paaltjes plaatsen op gevaarlijke plaatsen in het bredere deel.
10. **Alexanderstraat**: geen aanpassingen.
11. **Oranjestraat**
 - a. Noordelijk deel: haakse parkeervakken maken en aan de noord- en zuidzijde hiervan meer robuust groen aanplanten.
 - b. Middenstuk: een ontwerp maken met gemarkeerde passeerplaatsen ter plaatse van inritten. Herinrichting is voorzien in 2025.
 - c. Zuidelijk deel: inrichting volgens variant 2, kijken of er voldoende ruimte is om het trapje bij de makelaar te vervangen door een hellingbaan en het parkeren op het kruispunt Binnendams-Oranjestraat ontmoedigen door een plateau met parkeerverbod of "NP".
12. **Spoorweg en spoorwegovergang**: Het wijzigen van de voorrang op de kruising Spoorweg-Parallelweg en het realiseren van een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Wilhelminastraat

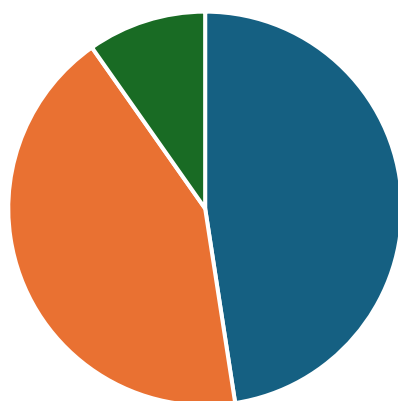


Eenrichtingverkeer

De straten in de Wijk over 't Spoor zijn smal. Daarom is in de enquête voor de Oranjestraat expliciet de vraag gesteld of de bewoners een voorkeur hebben voor eenrichtingverkeer in de wijk. Ook bij verbeterpunten voor andere straten werd eenrichtingverkeer een aantal keren genoemd.

Opvallend is dat de meningen over het instellen van eenrichtingverkeer in de Oranjestraat verdeeld zijn. In totaal 39 respondenten zijn voor het instellen van eenrichtingverkeer, terwijl 35 respondenten tegen het instellen van eenrichtingverkeer is; 8 respondenten hebben geen voorkeur.

Voorstander van eenrichtingverkeer Oranjestraat
(middenstuk)

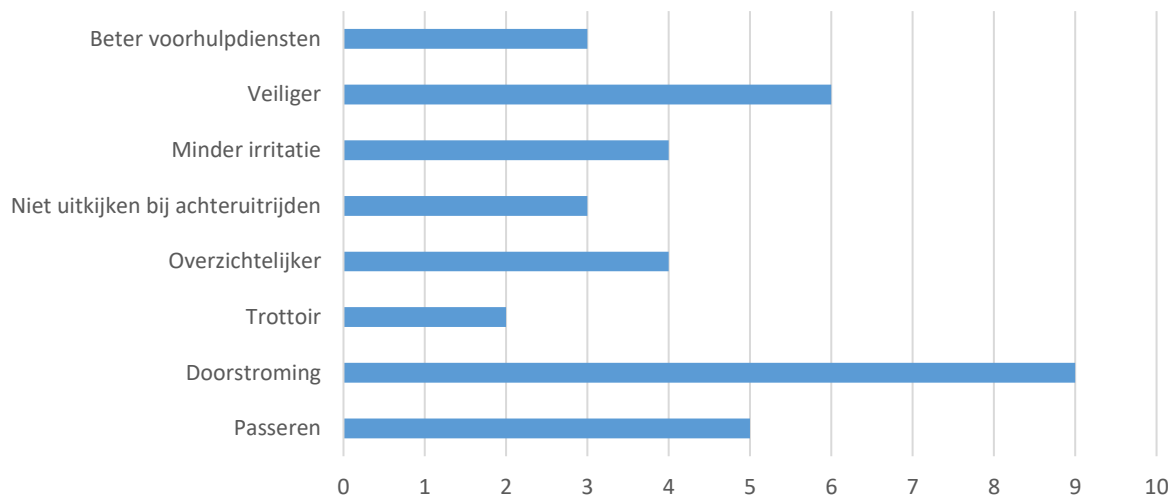


■ ja ■ nee ■ geen mening

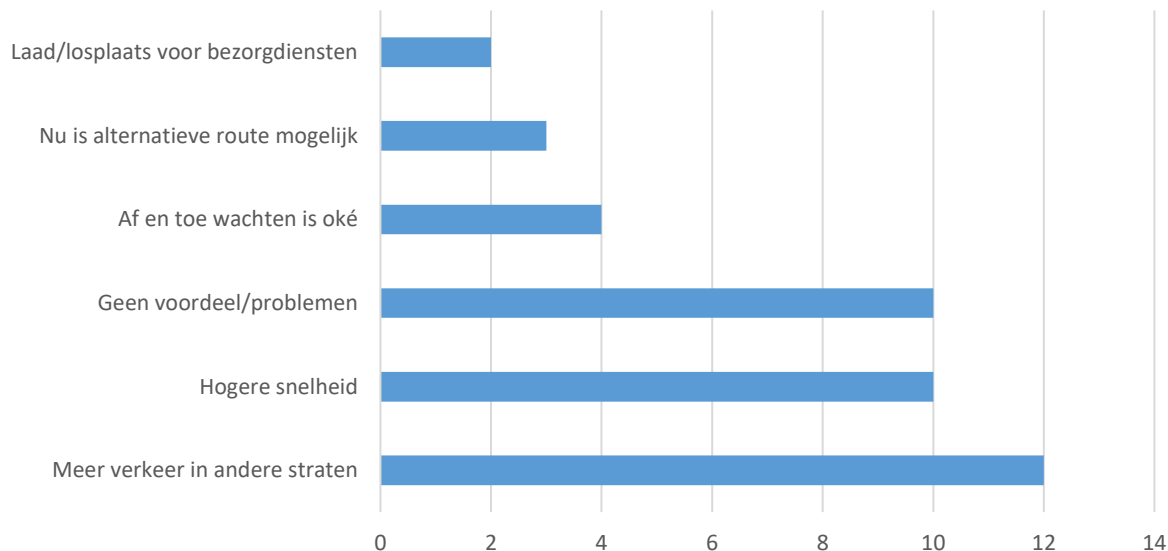
Ook is gevraagd waarom men voor of tegen eenrichtingverkeer is. Als belangrijkste redenen geven de voorstanders aan de doorstroming, dat zij denken dat het veiliger is en dat daardoor meer ruimte voor parkeren ontstaat. De tegenstanders van eenrichtingverkeer zien als belangrijk nadeel dat het door het eenrichtingverkeer drukker wordt in andere straten, dat de gereden snelheid omhoog gaat en dat zij hier geen voordelen van zien dan wel geen problemen ervaren.



Redenen wel eenrichtingsverkeer



Redenen geen eenrichtingverkeer



Als belangrijkste nadelen van eenrichtingverkeer zien wij dat het in andere straten drukker wordt. Nu kan via de Oranjestraat in- en uit worden gereden. Met eenrichtingverkeer kan je maar op 1 manier de straat inrijden en moet je via een van de andere straten de wijk weer verlaten. Dit wordt ook onderbouwd door het verkeersmodel. Het verkeersmodel is niet fijnmazig genoeg om het effect van eenrichtingverkeer in de hele wijk door te rekenen. Wel kan het effect worden beredeneerd. Bekend is hoeveel verkeer er nu per richting door de Oranjestraat rijdt. Het instellen van eenrichtingverkeer de wijk in, betekent dat het verkeer dat nu in de Oranjestraat in tegengestelde richting rijdt, via een andere route moet rijden. Meest aannemelijk is dat dit de Frederikstraat is, omdat deze ruimer van opzet is dan de Wilhelminastraat. De verkeersintensiteit in de Frederikstraat zal door het eenrichtingverkeer verdubbelen.



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**

Als iemand in de eenrichtingstraat staat te laden of te lossen (denk aan bezorgdiensten\)) staat het hele verkeer vast, omdat iedereen moet wachten tot de auto die staat te laden en te lossen weer verder rijdt. Het is in een eenrichtingstraat namelijk verboden om achteruit te rijden. Wij wegen deze nadelen zwaarder dan de genoemde voordelen. Daarom is het advies om niet in de hele wijk eenrichtingverkeer in te stellen.

Alleen voor het smalle gedeelte van de Wilhelminastraat stellen we voor om wel eenrichtingverkeer in te stellen. Dit is een kort weggedeelte en de straat is zo smal dat de combinatie van geparkeerde auto's met tweerichtingenverkeer niet mogelijk is. We stellen voor om in te rijden via de Spoorweg en uit te rijden via de Frederikstraat of de Oranjestraat.



Parkeerdruk

Het rapport van Goudappel van april 2022 geeft een ander beeld van de parkeerdruk dan het parkeeronderzoek dat Bureau De Groot Volker in opdracht van de gemeente heeft gehouden in juni 2023. Enerzijds komt dit doordat na het onderzoek van Goudappel langs de Spoorweg extra haakse parkeervakken zijn gerealiseerd, die wel zijn meegenomen in het parkeeronderzoek van de gemeente.

Ook de sectie-indeling is niet gelijk. Dat maakt een vergelijking op straatniveau erg lastig. Voor deze rapportage beperken we ons daarom tot de bezettingsgraad in de hele wijk. Op grond van het parkeeronderzoek dat de gemeente heeft gehouden, mag worden geconcludeerd dat de parkeerdruk in de wijk Over 't Spoor hoog is. Opvallend is wel dat er op privéterrein vaak nog wel parkeerruimte beschikbaar is.

Bureau De Groot Volker heeft over de hele dag parkeertellingen verricht. Het maatgevende moment van de dag, oftewel het moment waarop het drukst is met parkeren, is om 23.00 uur. Dit is vergelijkbaar met het meetmoment van Goudappel.

In het rapport van Goudappel is, net als in het rapport van De Groot Volker onderscheid gemaakt naar het parkeren op privéterrein en op openbaar gebied. Voor de bezettingsgraad heeft Goudappel beide bezettingen bij elkaar opgeteld, terwijl in het onderzoek van De Groot Volker onderscheid is gemaakt in de bezettingsgraad in het openbaar gebied en op privéterrein. Daardoor is de bezettingsgraad in het onderzoek van Goudappel lager (78%) dan in het onderzoek van De Groot Volker (93% in openbaar gebied en 72% op privéterrein). In bijlage 1 zijn de resultaten verder uitgewerkt.

Het is opvallend dat er op privéterrein nog restcapaciteit is om te parkeren. De gemeente doet daarom een oproep aan de bewoners om eerst op eigen terrein te parkeren en dan pas op openbaar gebied. Daardoor krijg je een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit.



Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in een straat wordt bepaald door meerdere factoren, zoals de inrichting van de weg, de gereden snelheid, de intensiteit van het verkeer en het aantal ongevallen.

De Wijk over 't Spoor kent smalle wegen, met veel geparkeerde auto's. In de hele wijk geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Voor een beoordeling van de gereden snelheid wordt gekeken naar de snelheid die door de grootste groep van 85% van de motorvoertuigen niet wordt overschreden. Dit noemen we de V85. Uit onze gegevens blijkt dat de V85 nergens in de wijk hoger is dan de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h. De gereden snelheid is dus laag.

Ook het aantal ongevallen is gelukkig laag. In de periode van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2023 hebben zich 6 ongevallen voorgedaan. Vier ongevallen betrof een ongeval met materiële schade. Twee ongevallen waren letselongevallen. Bij een twee ongevallen (in 2022) waren twee fietsers betrokken. Bij het ongeval (in 2021) was een fietser gewond geraakt.

Op het kaartje hiernaast staan de locaties van de geregistreerde weergegeven.

De verkeersintensiteit is relatief laag. De wijk kent, op de Spoorweg na, doorgaande wegen. Alleen mensen met een bestemming, komen in de

Hoewel uit verkeersgegevens blijkt dat de wijk over het algemeen verkeersveilig is – met lage snelheden en weinig geregistreerde ervaren bewoners op bepaalde locaties, zoals bochten, kruispunten en speelplekken, toch onveilige situaties. Om deze ervaren onveiligheid aan te pakken, wordt waar mogelijk het parkeren op hoeken en in bochten fysiek onmogelijk gemaakt. Op plekken waar dat niet haalbaar is, blijft het parkeerverbod met een gele streep gehandhaafd. Deze maatregelen dragen bij aan beter zicht, meer ruimte voor manoeuvreren en een veiligere omgeving voor voetgangers en spelende kinderen.



uitsluitend
van deze
andere

ongevallen

geen
wijk.

ongevallen –

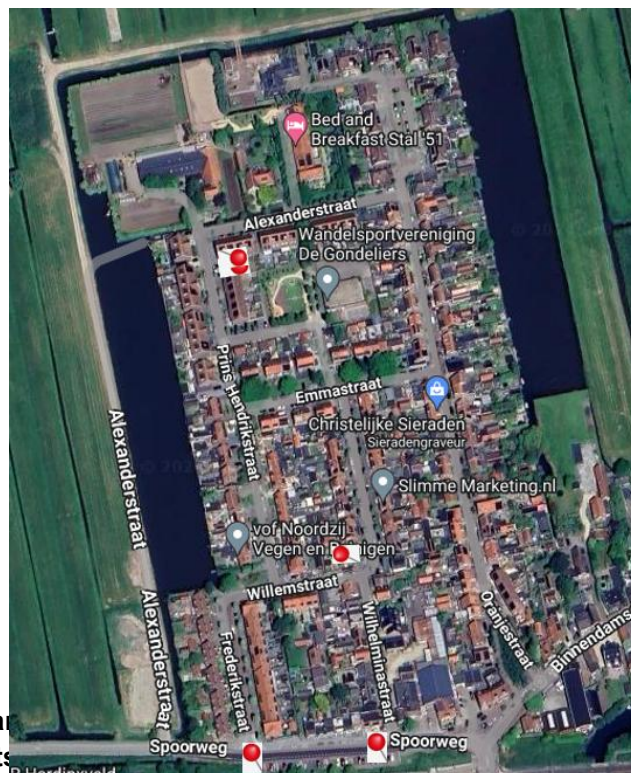


Laadpalen

In de enquête komt regelmatig de vraag terug om meer laadpalen te plaatsen. Maar ook om de laadpaal in de Wilhelminastraat te verplaatsen naar de parkeerplaatsen langs de Spoorweg.

De gemeente streeft naar een gelijkmatige spreiding van laadpalen in de gemeente, zodat de loopafstand van een woning tot een laadpaal maximaal rond de 250 meter is. In de wijk Over 't Spoor zijn op meerdere locaties laadpalen geplaatst en in gebruik genomen. Op onderstaand kaartje zijn de laadpaallocaties aangegeven. Hierdoor is duidelijk dat er sprake is van een spreiding over de wijk. De gemeente plaatst laadpalen bij voorkeur bij haakse parkeervakken, niet bij langsparkeervakken. Dat maakt het zoeken naar een geschikte plaats voor een laadpaal moeilijker.

Het gebruik van de laadpalen blijven we monitoren.



Straatnaam	Exploitant	Aantal laadpalen/aanparkeerplaatsen	
Alexanderstraat	Park&Charge/Qwello	2 / 4	11 oktober 2023
Wilhelminastraat	Park&Charge/Qwello	1 / 2	22 april 2023
Spoorweg	Den Hartog Charging	3 / 4 (1 laadpaal gerealiseerd)	2 februari 2023
Spoorweg	Den Hartog Charging	1 / 2	In voorbereiding

Tabel 1
Overzicht
aanwezige
laadpalen Wijk
over 't Spoor



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**

Bereikbaarheid hulpdiensten

De bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten is een aandachtspunt. De straten zijn smal en er is sprake van een hoge parkeerdruk. In 2009 zijn op kruispunten en in bochten gele onderbroken strepen aangebracht om het parkeren expliciet te verbieden. Bij de herinrichting van de straten zullen we waar mogelijk het parkeren op deze gevaarlijke punten fysiek onmogelijk maken. Daar waar dat niet kan, zullen we de parkeerverboden opnieuw aanbrengen en hierop handhaven.



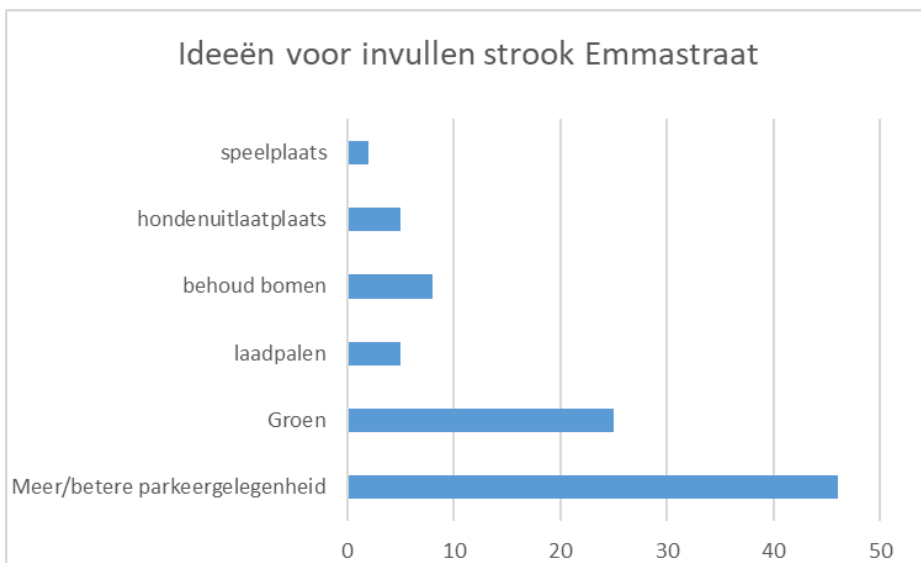


Emmastraat

Doordat de speelvoorziening is verplaatst, ontstaat er ruimte in de Emmastraat ingericht kan gaan worden. Over hoe we dat moeten gaan doen, waren de erg eensgezind, namelijk er moet meer of betere parkeergelegenheid komen en groen in de straat.



die anders
bewoners
lieft meer



Dit geluid nemen we ter harte. Voor de Emmastraat zal een nieuw ontwerp worden gemaakt, waarbij aan beide zijden van de straat parkeergelegenheid komt. Voor de verdere uitwerking komt de gemeente terug naar de bewoners.

Prins Hendrikstraat

Het eerste deel van de Prins Hendrikstraat is heringericht met de bouw van de een-kapwoningen. Het voorstel van de gemeente is om de stijl van die herinrichting zetten tot aan de Emmastraat. Het overgrote deel van de bewoners kan zich voorstellen. Niemand is hier tegen,

Ook het voorstel om de parkeerplaatsen aan het einde van de straat een beetje te positief ontvangen, mits het goed wordt onderhouden.

Het advies is daarom om het profiel in de Prins Hendrikstraat door te zetten tot aan de Alexanderstraat en de parkeerplaatsen aan het einde van de straat in te richten met grasstenen.



twee-onder-
door te
vinden in dit

vergroenen is



GEMEENTE
**Hardinxveld-
Giessendam**



Frederikstraat

Bij de bouw van de woningen aan de oostzijde is de straat opnieuw ingericht en parkeerplaatsen en groen. Voor de gemeente is er geen aanleiding de situatie te maar wellicht denken de bewoners daar anders over. Over het algemeen is men over de inrichting van de weg en zijn geen aanpassingen nodig. Daarom is er suggesties zijn om de inrichting van de Frederikstraat te verbeteren. Het blijkt tevreden is met de inrichting. Zes respondenten willen geen aanpassingen. Vier respondenten geven aan dit te willen bezien na realisatie van de vervangende nieuwbouw. Dit laatste lijkt ons een goed voorstel. Nadat de woningbouw aan de Frederikstraat is gerealiseerd zal de gemeente de inrichting van de weg opnieuw bekijken.



voorzien van
veranderen,
tevreden
gevraagd of
dat men

Willemstraat

Deze straat is meegenomen met eerdere projecten voor herinrichting van de en van de Wilhelminastraat. Het voorstel van de gemeente is om hier geen aanpassingen aan de straat te doen.

Twee opmerkingen over de inrichting van de Willemstraat springen er uit. Dat zijn voorkomen aan de zijde van de speeltuin (9x genoemd) en de gevaarlijke bocht geparkeerde auto's (9x genoemd).

Het advies is om het parkeren te markeren met vakken en om de entree van de speeltuin vrij te houden met stenen. Mogelijk dat het woningbouwplan in de Frederikstraat in de toekomst een ander inzicht geeft. Op dit moment gaat het volledig onmogelijk maken van het parkeren aan de zijde van de parkeerplaats ten koste van de parkeercapaciteit. Dat is onwenselijk.



Frederikstraat

het parkeren
door

Wilhelminastraat

Een groot deel van deze straat is een aantal jaren geleden geheel opnieuw voorstel van de gemeente is om dit zo te laten. Toch ervaren 7 respondenten parkeren in het heringerichte deel van de Wilhelminastraat. In dit gedeelte van de gemeente niet veel maatregelen treffen. Het enige dat we kunnen doen om iets te sturen, is om paaltjes te plaatsen daar waar parkeren gevaarlijk is. wel draagvlak nodig onder de bewoners.

Bij de afweging van eenrichtingverkeer is al aangegeven dat wordt voorgesteld smalle deel in de Wilhelminastraat wel eenrichtingverkeer in te voeren, waarbij toegestaan om in te rijden via de Spoorweg en uit te rijden via de Frederikstraat of Oranjestraat. Dit wordt ook ondersteund door de resultaten in de enquête. Als suggestie wordt ook nog gegeven het parkeren aan een zijde van de weg. En de slechte bestrating, maar dat wordt bij de herinrichting van de straat opgelost.



ingericht. Het
overlast van
de straat kan
het parkeren
Daarvoor is

om in het
het is



Het verkeersmodel bevat ook gegevens over de fiets. Opvallend is dat het model een groot deel van de fietsers toerekent aan de Wilhelminastraat. De Wilhelminastraat is voor het autoverkeer een relatief rustige straat. Het zou de verkeersveiligheid bevorderen als fietsers worden uitgenodigd om juist van de Wilhelminastraat gebruik te maken. Daarom kan het eenrichtingverkeer worden gecombineerd met de inrichting van de Wilhelminastraat als fietsstraat.

Alexanderstraat

Deze straat is een aantal jaren geleden geheel opnieuw ingericht. Het voorstel gemeente is om dit zo te laten. De suggesties die zijn gedaan, zijn de bocht Alexanderstraat met de Oranjestraat (bocht is onoverzichtelijk door auto's, maar ook het paaltje weghalen, zodat er een extra parkeerplaats kan verminderen van de parkeerdruk door meer parkeerplaatsen te maken en het eenrichtingverkeer. De reacties geven geen duidelijke richting aan. Daarom voorgesteld om hier voorlopig geen aanpassingen te doen aan de straat.



van de
van de
geparkeerde
komen), het
instellen van
wordt

Oranjestraat

De Oranjestraat is een lange straat, daarom is deze straat voor de enquête in verdeeld:

- Noordelijk deel ten noorden van de Alexanderstraat
- Middenstuk tussen de Alexanderstraat en het pleintje aan de kant van
- Zuidelijk deel pleintje tot en met Binnendams



3 delen

Binnendams

Noordelijk deel

Voor de gemeente is er geen aanleiding om de inrichting van de weg te veranderen. Toch wordt in de enquête een aantal verbeterpunten genoemd. Dit zijn eenrichtingverkeer, meer groen en/of bomen en schuin parkeren.

Het noordelijk deel van de Oranjestraat is een hofje met parkeren in het midden. Volgens de verkeersregels moet je rechts aanhouden. Het is daarom een natuurlijke beweging om via de oostzijde (rechterkant) het hofje in te rijden en aan de westzijde (linkerkant) het hofje uit te rijden. Bovendien is er maar een klein aantal woningen aan dit gedeelte gesitueerd. In goed overleg met elkaar moet hier toch mogelijk zijn om met elkaar af te spreken hoe in te rijden. Het zou niet nodig hoeven zijn om dit met borden af te dwingen. Bovendien lost eenrichtingverkeer niets op, omdat hiervoor ook ruimte nodig is.

Daarnaast is de suggestie gedaan om schuin te parkeren. Dit levert alleen geen extra parkeerplaatsen op. Schuine parkeervakken maak je eigenlijk alleen als er te weinig manoeuvreerruimte is om in- en uit te rijden. Bovendien zou groen opgeofferd moeten worden om de inritten van woningen bereikbaar te houden.



De groenbeheerder geeft aan dat de kwaliteit van het openbaar groen rond het parkeerpleintje te wensen over laat. Het voorstel is om het groen op de uiteinden van het parkeren robuuster in te planten. Dat biedt de mogelijkheid om haakse parkeerplaatsen aan te leggen. We gaan dit verder uitwerken en we komen hier bij de bewoners op terug.

Middenstuk

Dit deel bestaat enkel uit een rijbaan. De rijbaan wordt ook gebruikt om op te parkeren. Dit betekent dat elkaar tegemoetkomende auto's elkaar niet altijd en overal kunnen passeren, maar gebruik moeten maken van een opening ter plaatse van een inrit of waar geen auto staat geparkeerd.

De meningen over de inrichting van dit gedeelte van de Oranjestraat zijn erg verdeeld.

Voor dit gedeelte hebben 48 respondenten een suggestie. Een bijna net zo groot aantal, namelijk 38, heeft geen suggestie om de inrichting te verbeteren.

Van de gedane suggesties zijn het instellen van eenrichtingsverkeer (22x genoemd) en snelheid remmende maatregelen (11x genoemd) het vaakst genoemd.

Hoewel er dus geen duidelijke meerderheid is, heeft de gemeente ervoor gekozen om géén eenrichtingverkeer in te voeren. Deze keuze is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- Het instellen van eenrichtingverkeer leidt tot een toename van verkeer in andere, smallere straten zoals de Frederikstraat.
- Bij eenrichtingverkeer kunnen blokkades ontstaan door stilstaande voertuigen (bijv. bezorgdiensten), omdat achteruitrijden dan niet is toegestaan.

In plaats daarvan kiest de gemeente voor een praktische optimalisatie van de bestaande situatie:

- Het markeren van passeerplaatsen ter hoogte van inritten.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid en doorstroming met minimale ingrepen.

Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de zorgen over verkeersveiligheid en doorstroming, zonder de nadelige effecten van eenrichtingverkeer.

De afweging om geen eenrichtingverkeer in te stellen is hiervoor bij het kopje eenrichtingverkeer al voldoende aan de orde geweest.

Dit gedeelte van de Oranjestraat zal worden heringericht. Bij het maken van het ontwerp zal ter plaatse van de inritten een andere kleur straatwerk worden toegepast, om daarmee passeerplaatsen aan te geven. Een drempel als snelheid remmende maatregel heeft niet de voorkeur, omdat de huizen in dit gedeelte van de Oranjestraat niet onderheid zijn. Het ontwerp zal te zijner tijd aan de bewoners worden voorgelegd.

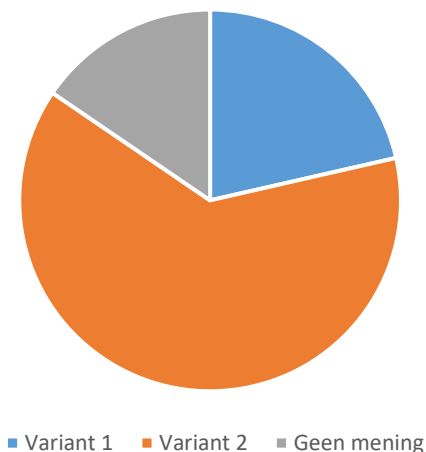
Zuidelijk deel

In de enquête zijn twee inrichtingsvarianten voorgelegd voor de inrichting van het zuidelijk deel van de Oranjestraat. Variant 1 is een variant met haaks parkeren. Dit levert elf parkeerplaatsen op. De weg aan de overzijde van de parkeervakken kan niet worden benut voor parkeren, omdat er dan te weinig ruimte overblijft om de parkeervakken in- en uit te rijden. Variant 2 is een variant met langsparkeren aan beide zijden van de weg. In totaal levert dit 13



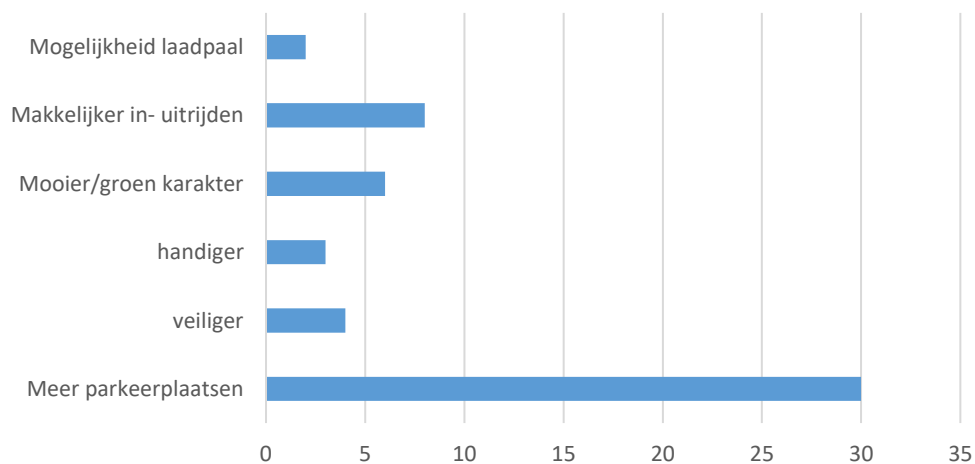
parkeerplaatsen op en er is nog voldoende ruimte voor een vrije doorgang. De voorkeur gaat duidelijk uit naar variant 2.

Voorkeursvariant zuidelijk deel Oranjestraat



Ook is gevraagd waarom een variant de voorkeur heeft. Bij de voorkeur voor variant 1 kwam met name meer ruimte (6x genoemd) als belangrijkste reden naar voren. Bij de voorkeur voor variant 2 waren de extra parkeerplaatsen (30x genoemd) de belangrijkste reden.

Redenen voor variant 2



Tot slot is voor dit deel van de Oranjestraat gevraagd of er nog andere opmerkingen zijn over de inrichting van de straat. Eenrichtingverkeer (5x), bomen behouden (4x), Parkeren organiseren, afspraken maken over het parkeren of een vergunningensysteem (4x) werden het meest genoemd.

Eenrichtingverkeer is al eerder voldoende aan de orde geweest. Er is geen duidelijke mening over het instellen van eenrichtingverkeer. Het organiseren van parkeren heeft vooral betrekking op het parkeren met werkbusjes. Onderling kunnen bewoners hier wel afspraken over maken, maar als de bedrijfsbussen lager zijn dan 2,40 meter of korter dan



6,0 meter, dan kan de gemeente hier niet tegen optreden. Tegen voertuigen die wel groter zijn, wordt nu al handhavend opgetreden. Deze voertuigen kunnen parkeren op de bedrijventerreinen.

Daarnaast werd een trapje bij de makelaar een enkele keer genoemd. Bij de herinrichting van het zuidelijke deel zal worden beoordeeld of er voldoende ruimte is om het trapje vervangen kan worden door een hellingbaan.

Verder is aandacht gevraagd voor het parkeren op het kruispunt Oranjestraat-Binnendams, waardoor de kruising onoverzichtelijk wordt. Ook hier zal worden gekeken of het kruispunt als plateau kan worden ingericht, eventueel met een gele streep of "NP" op de weg.

Spoorweg en spoorwegovergang

Ook de verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang is meegenomen in de onoverzichtelijke situatie bij de spoorwegovergang het gevaarlijk gedrag van automobilisten rond het openen en sluiten van de overwegbomen is vaak aandachtspunt. Een tunnel onder het spoor door werd genoemd als oplossing verkeerssituatie te verbeteren.



enquête. De
genoemd als
om de

De onoverzichtelijke situatie bij de spoorwegovergang zal verbeteren op het moment dat de voorrangssituatie aan de zuidzijde van de overweg wordt gewijzigd in een afbuigende voorrang. Daarmee krijgt het verkeer dat van de Spoorweg over de overweg wil rijden richting de Parallelweg, voorrang. De capaciteit van de overweg wordt met deze maatregel vergroot. Er kunnen dan meer auto's worden afgewikkeld.

Het gevaarlijke gedrag rond het openen en sluiten van de overwegbomen heeft te maken met de capaciteit van de overweg. Het is zo druk, met name in de spitsen dat verkeer niet bij één opening van de overwegkomen kan worden afgewikkeld. Een enkele keer moet 'een rondje worden gewacht'. Dit noemen we overstaanders. Doordat je dan als weggebruiker vrij lang moet wachten voor je de overweg kan passeren, gaat men risicovol gedrag vertonen. Dit is met infrastructurele maatregelen, anders dan het wijzigen van de voorrang, niet op te lossen.

Een tunnel onder het spoor door zal de doorstroming van en de verkeersveiligheid in de Wijk over 't Spoor verbeteren. Het is een wens van de gemeente om een tunnel te realiseren. Dit kan alleen met een verdere ontwikkeling van 't Oog tot woningbouwlocatie.

Het meest genoemd is de aanleg van een oversteekvoorziening in de Spoorweg om met name schoolkinderen veilig te laten oversteken. Deze wens zullen we verder uitwerken bij de aanpassing van de kruisingen rond de spoorwegovergang. Als de Wilhelminastraat wordt ingericht als fietsstraat, is dit een straat waarlangs voornamelijk het langzaam verkeer zal worden afgewikkeld. Het is een logische plaats om daar een voetgangersoversteekplaats te realiseren.



Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoeken

	Rapport Goudappel							
	Capaciteit				Telling			Bezet-tings%
	openbaar	eigen terr	totaal		openbaar	eigen terr	totaal	
Spoorweg	24	1	25		13	1	14	56%
Frederikstraat	28	9	37		27	5	32	86%
Prins Hendristraat	45	28	73		34	22	56	77%
Wilhelminastraat	14	4	18		7	4	11	61%
Willemstraat	8	1	9		7	1	8	89%
Wilhelminastraat	36	2	38		23	1	24	63%
Emmastraat	30	9	39		20	8	28	72%
Prins Hendrikstraat	12	2	14		9	2	11	79%
Alexanderstraat	17	4	21		16	3	19	90%
Oranjestraat	12	25	37		10	18	28	76%
Oranjestraat	14	17	31		18	8	26	84%
Oranjestraat	33	16	49		31	12	43	88%
Spoorweg-Binnendams	10	14	24		7	15	22	92%
totaal	283	132	415		222	100	322	78%

Sectie	Straat / terrein	Deelge bied	Plaats	Parkeer- regime	Openbare parkeercapaciteit	privé parkeercapaciteit	werkdag 23 uur							
							Openbaar					Privé		
							Parkeerdruk		Totalen			Totalen		
							Algemeen	Fout	Parkeer- druk	Bezettings graad	Rest- capaciteit	Parkeer- druk privé	Bezettings graad	Rest- capaciteit
1301	Frederikstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	27	9	23	3	26	96%	1	4	44%	5
1302	Willemstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	6	0	8	1	9	150%	-3	1	-	-1
1303	Wilhelminastraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	8	6,5	7	0	7	88%	1	3	46%	4
1304	Wilhelminastraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	36	3	33	0	33	92%	3	1	33%	2
1305	Prins Hendrikstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	14	17,5	14	0	14	100%	0	0	0%	18
1306	Emmastraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	11	6	6	7	13	118%	-2	4	67%	2
1307	Emmastraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	10	2,5	6	8	14	140%	-4	2	80%	1
1308	Prins Hendrikstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	6	5,5	3	3	6	100%	0	5	91%	1
1309	Prins Hendrikstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	22	2,5	14	3	17	77%	5	4	160%	-2
1310	Alexanderstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	17	3	15	1	16	94%	1	1	33%	2
1311	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	5	7,5	3	0	3	60%	2	7	93%	1
1312	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	5	14,5	4	0	4	80%	1	12	83%	3
1313	Prins Hendrikstraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	10	0	8	3	11	110%	-1	1	-	-1
1314	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	0	18	0	1	1	-	-1	0	0%	18
1315	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	10	20	12	0	12	120%	-2	15	75%	5
1316	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	19	20,5	15	4	19	100%	0	15	73%	6
1317	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	0	4	0	1	1	-	-1	3	75%	1
1318	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	9	1,5	12	0	12	133%	-3	0	0%	2
1319	Oranjestraat	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	15	60	11	5	16	107%	-1	66	110%	-6
3001	Spoorweg	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	0	0	0	0	0	-	0	0	-	0
3002	Spoorweg	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	39	0	17	0	17	44%	22	3	-	-3
3003	Spoorweg	2. Midden	Hardinxveld	Vrij parkeren	0	3	0	0	0	-	0	0	0%	3
Totalen Wijk over 't Spoor					269	204,5	211	40	251	93%	18	147	72%	58



Bijlage 2 Terugkoppeling enquête Wijk over 't Spoor

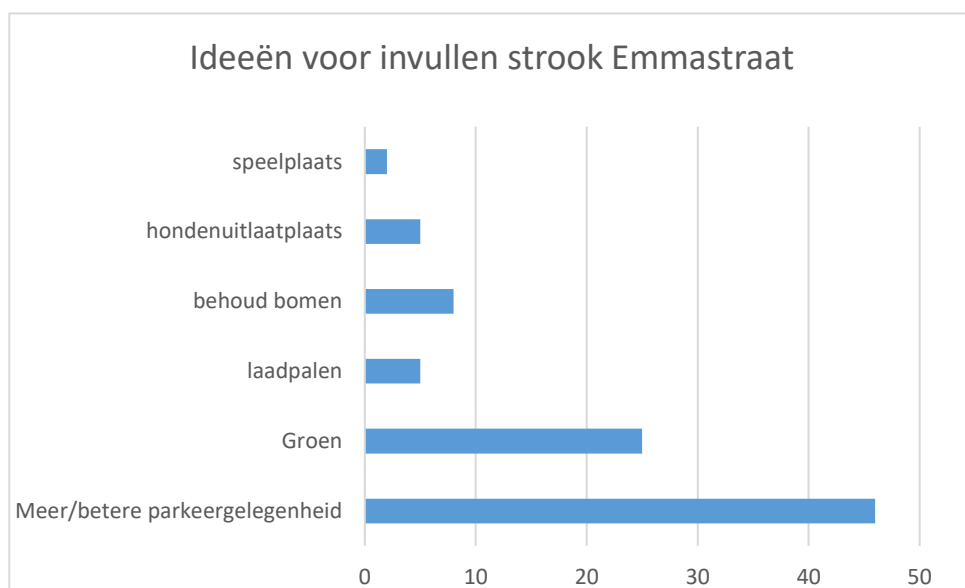
TERUGKOPPELING ENQUÊTE WIJK OVER 'T SPOOR

In mei 2023 is een kwalitatieve enquête gehouden onder de bewoners van de wijk Over 't Spoor in Hardinxveld-Giessendam. Hierbij is gevraagd naar de inrichting van het openbaar gebied en de verkeersafwikkeling.

De vragen zijn per straat gesteld. Daarom worden de resultaten ook per straat teruggekoppeld. Bij de suggesties die hierna worden gegeven, kan het zijn dat één respondent meerdere suggesties heeft gegeven. Alle suggesties zijn meegenomen in deze terugkoppeling.

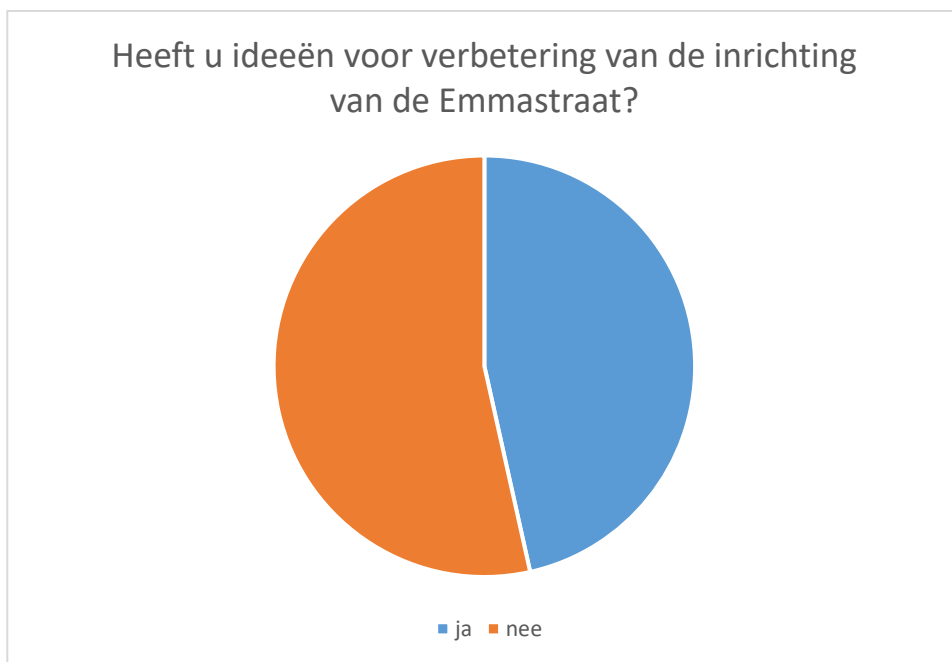
EMMASTRAAT

In de Emmastraat is de speelplaats verplaatst. Daardoor komt er ruimte vrij. 70 Respondenten geven aan wel ideeën te hebben voor de invulling van deze vrijkomende strook; 16 respondenten geven aan geen ideeën te hebben. De meeste ideeën zijn meer behoefte aan parkeerplaatsen en het behoud van het openbaar groen.

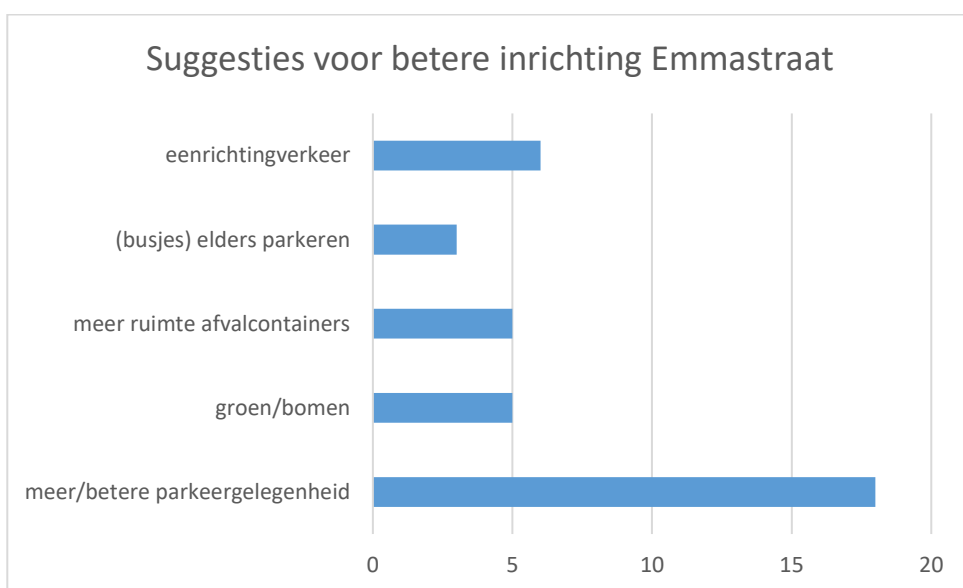




Vervolgens is gevraagd naar ideeën voor verbetering van de inrichting van de Emmastraat. Daar waren de reacties bijna 50-50, namelijk 40 respondenten gaven aan wel ideeën te hebben en 46 respondenten gaven aan geen ideeën te hebben



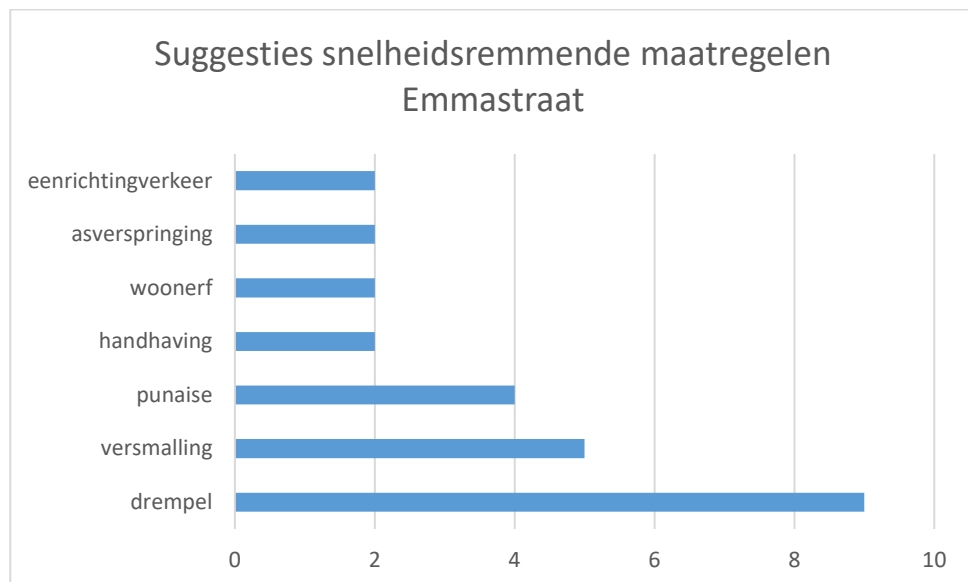
De suggesties betreffen vooral meer of betere parkeervoorzieningen. In mindere mate werd eenrichtingverkeer, meer groen/bomen genoemd en meer ruimte voor de afvalcontainers.



Ook is gevraagd of men mogelijkheden ziet voor het toepassen van snelheid remmende maatregelen. Van de respondenten zien er 26 wel mogelijkheden, 40 respondenten zien geen mogelijkheden voor snelheid remmende



maatregelen en 3 weten het niet of hebben hier geen mening over. De meest gegeven suggesties zijn een drempel, een wegversmalling of een punaise.



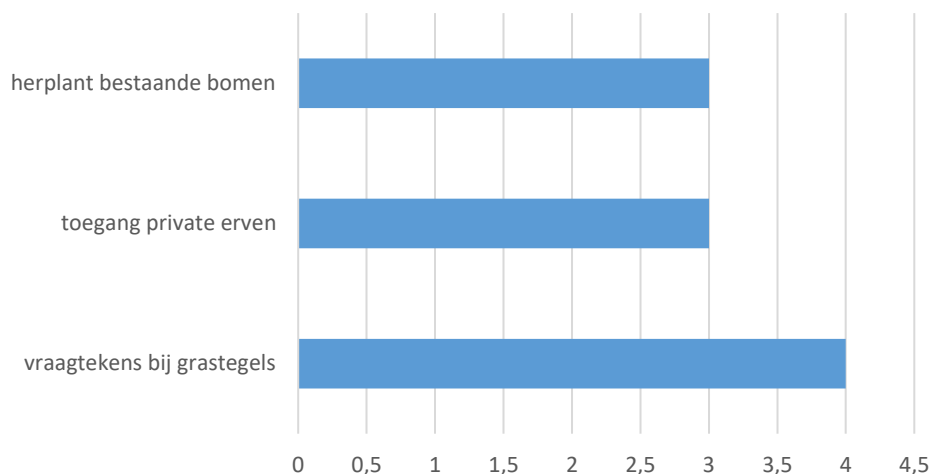
PRINS HENDRIKSTRAAT

Het eerste deel van de Prins Hendrikstraat is heringericht met de bouw van de twee-onder-een-kapwoningen. Het voorstel van de gemeente is om de stijl van die herinrichting door te zetten tot aan de Emmastraat. 76 Respondenten kunnen zich vinden in dit voorstel. Niemand is hier tegen en 10 respondenten hebben bij deze vraag geen antwoord gegeven.

Vier respondenten hebben vraagtekens bij de toepassing van grastegels, 3 respondenten vragen aandacht voor de toegang tot private erven en 3 respondenten willen dat de bestaande bomen herplant worden.



Aandachtspunten Prins Hendrikstraat

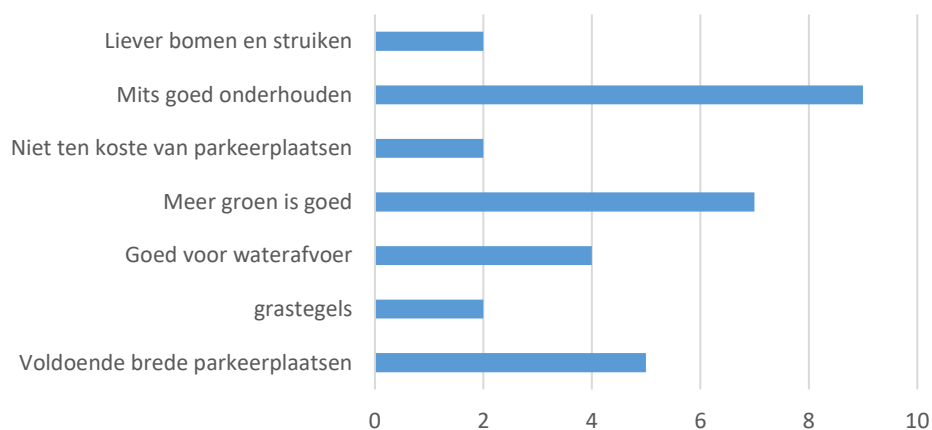


Er komen nauwelijks voorstellen voor een alternatieve herinrichting. Er springen 2 suggesties uit. Dat zijn het maken van schuine parkeervakken (3x genoemd) en smalle/meer bomen (3x genoemd).

Op de vraag om de parkeerplaatsen aan het einde van de straat een beetje te vergroenen, is positief gereageerd: 52 respondenten zijn positief, 14 respondenten zijn negatief en 11 respondenten staan hier neutraal tegenover of hebben geen mening.

Aandachtspunten die werden meegegeven zijn dat vergroenen prima is, mits het goed wordt onderhouden (9x genoemd) en meer groen is goed (7x genoemd).

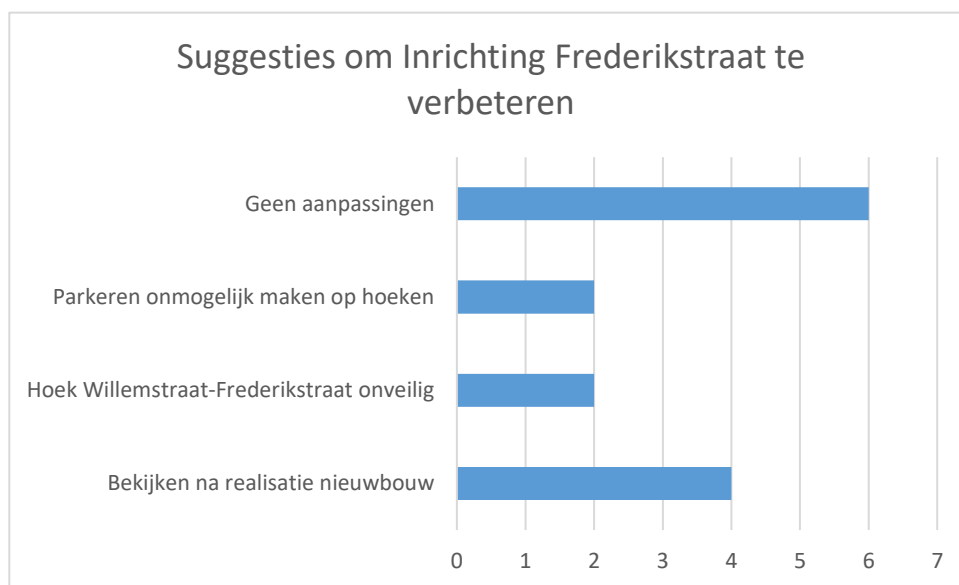
Aandachtspunten vergroenen parkeerplaatsen Prins Hendrikstraat





FREDERIKSTRAAT

Bij de bouw van de woningen aan de oostzijde is de straat opnieuw ingericht en voorzien van parkeerplaatsen en groen. Voor ons is er geen aanleiding de situatie te veranderen, maar wellicht denken de respondenten daar anders over. Daarom is gevraagd of er suggesties zijn om de inrichting van de Frederikstraat te verbeteren. Het blijkt dat men tevreden is met de inrichting. Zes respondenten willen geen aanpassingen. Vier respondenten geven aan dit te willen bezien na realisatie van de vervangende nieuwbouw.

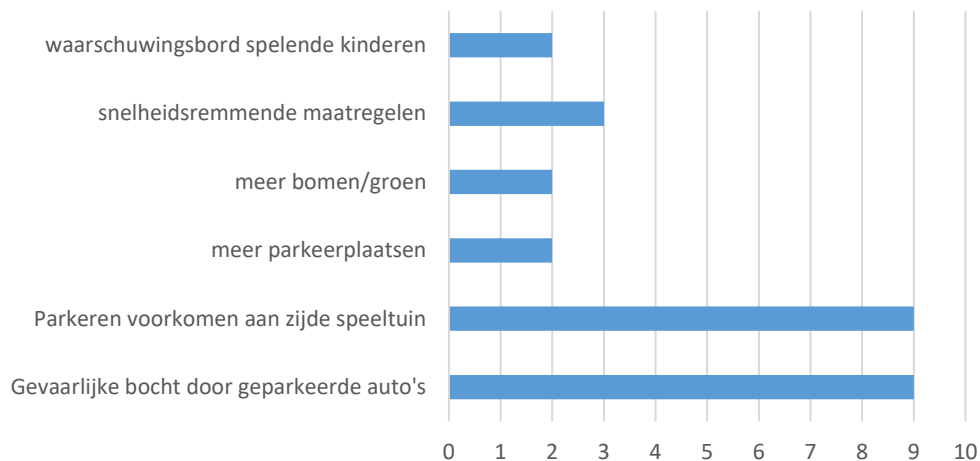


WILLEMSTRAAT

Deze straat is meegenomen met eerdere projecten voor herinrichting van de Frederikstraat en van de Wilhelminastraat. Het voorstel van de gemeente is om hier geen aanpassingen aan de straat te doen. Twee opmerkingen over de inrichting van de Willemstraat springen er uit. Dat zijn het parkeren voorkomen aan de zijde van de speeltuin (9x genoemd) en de gevaarlijke bocht door geparkeerde auto's (9x genoemd).



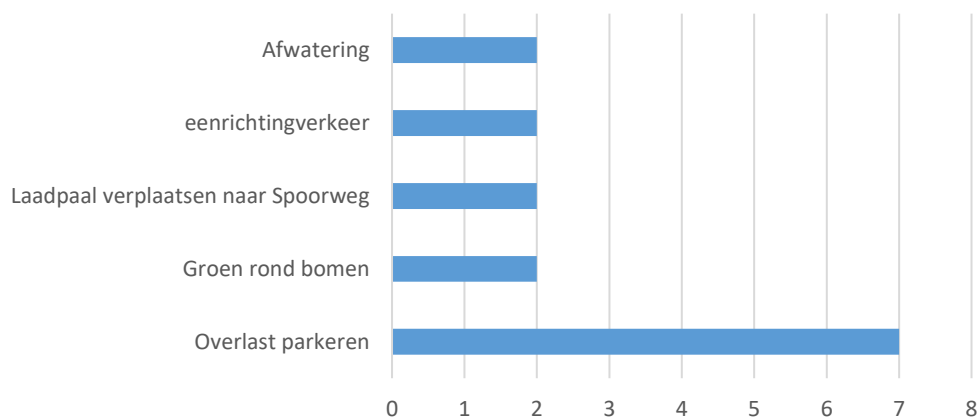
Opmerkingen inrichting Willemstraat



WILHELMINAstraat

Een groot deel van deze straat is een aantal jaren geleden geheel opnieuw ingericht. Het voorstel van de gemeente is om dit zo te laten. Toch ervaren 7 respondenten overlast van parkeren in het heringerichte deel van de Wilhelminastraat.

Opmerkingen inrichting Wilhelminastraat (heringerichte deel)



Daarnaast is gevraagd om men suggesties heeft voor de herinrichting van het smalle deel van de Wilhelminastraat. 57 Respondenten geven aan wel suggesties te hebben. 29 respondenten hebben geen suggesties.

De gedane suggesties zijn vooral:

- Stel eenrichtingverkeer in (29x genoemd)



- Parkeren aan 1 kant van de weg (12x genoemd)
- De slechte bestrating (11x genoemd)

Gedane suggesties smalle deel Wilhelminastraat

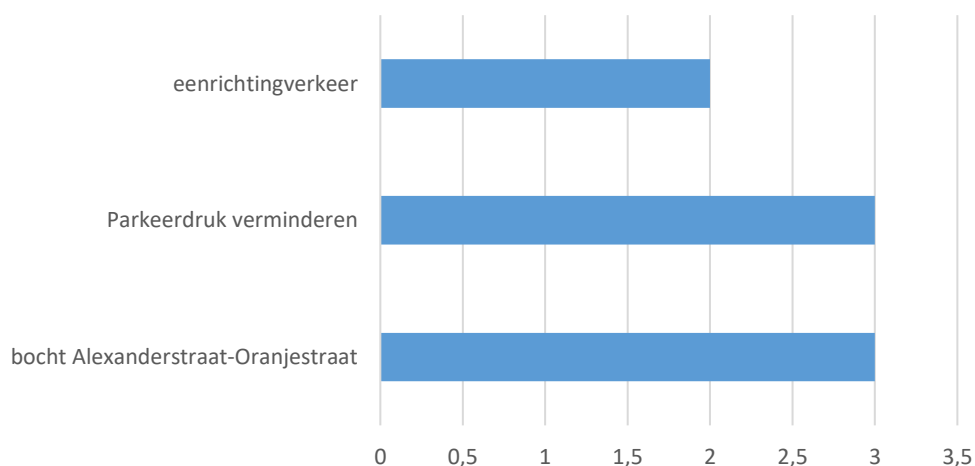


ALEXANDERSTRAAT

Deze straat is een aantal jaren geleden geheel opnieuw ingericht. Het voorstel van de gemeente is om dit zo te laten. Het kan echter zijn dat respondenten nog voorstellen of ideeën hebben om de situatie te verbeteren.

De suggesties die zijn gedaan, zijn de bocht van de Alexanderstraat met de Oranjestraat (bocht is onoverzichtelijk door geparkeerde auto's, maar ook het paaltje weghalen, zodat er een extra parkeerplaats kan komen), het verminderen van de parkeerdruk door meer parkeerplaatsen te maken en het instellen van eenrichtingverkeer.

Suggesties inrichting Alexanderstraat



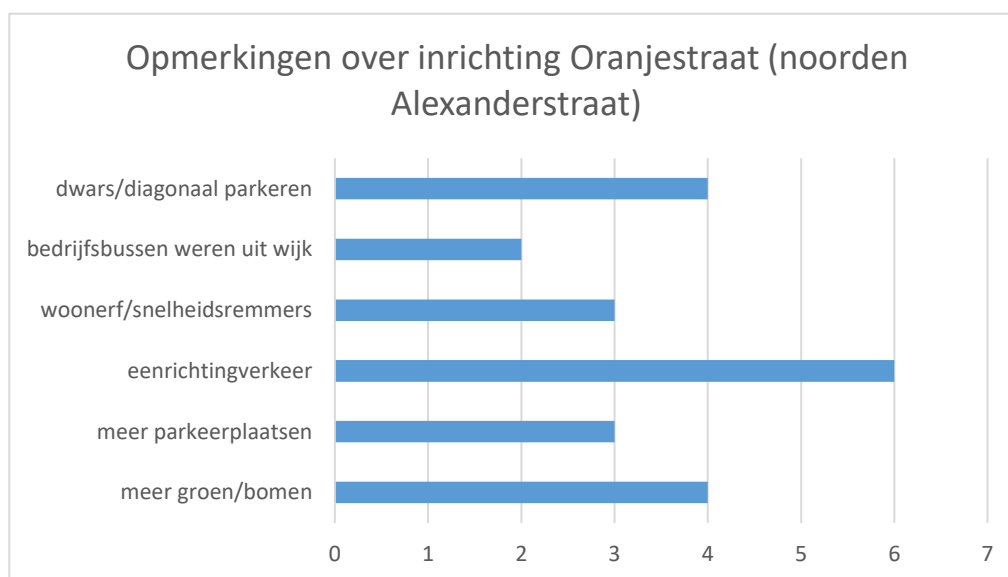


ORANJESTRAAT

De Oranjestraat is een lange straat, daarom is deze straat voor de enquête in 3 delen verdeeld.

NOORDELIJK DEEL TEN NOORDEN VAN DE ALEXANDERSTRAAT

Voor de gemeente is er geen aanleiding om de inrichting van de weg te veranderen. De respondenten geven een aantal verbeterpunten aan. Eenrichtingverkeer (6x genoemd), meer groen/meer bomen (4x genoemd) en Schuin parkeren (4x genoemd) springen eruit.



MIDDENSTUK TUSSEN DE ALEXANDERSTRAAT EN HET PLEINTJE AAN DE KANT VAN BINNENDAMS

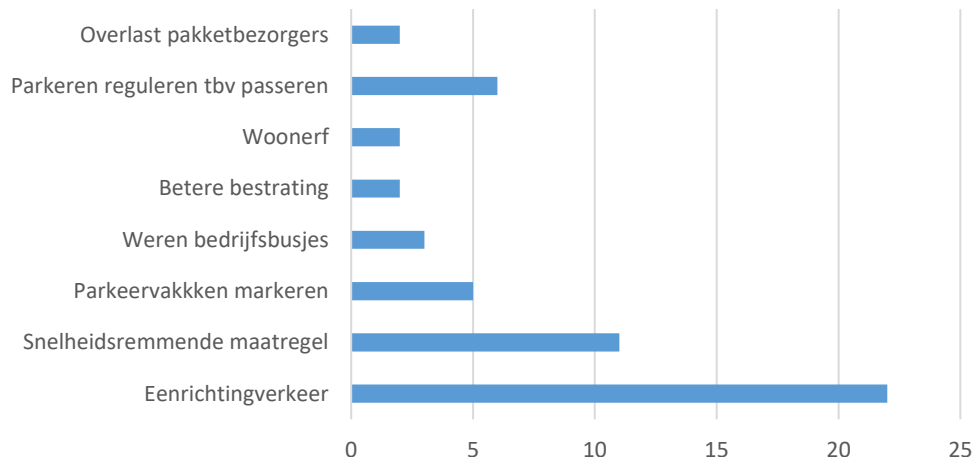
Dit deel bestaat enkel uit een rijbaan. De rijbaan wordt ook gebruikt om op te parkeren. Dit betekent dat elkaar tegemoetkomende auto's elkaar niet altijd en overal kunnen passeren, maar gebruik moeten maken van een opening ter plaatse van een inrit of waar geen auto staat geparkeerd.

Voor dit gedeelte hebben 48 respondenten een suggestie. Een bijna net zo groot aantal, namelijk 38, heeft geen suggestie om de inrichting te verbeteren.

Van de gedane suggesties zijn het instellen van eenrichtingsverkeer (22x genoemd) en snelheid remmende maatregelen (11x genoemd) dominant.

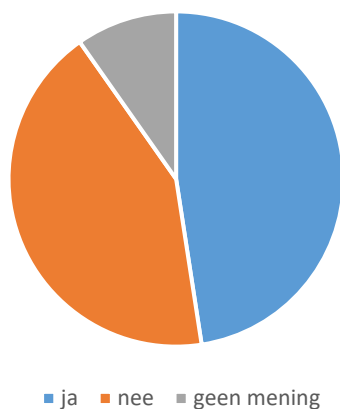


Suggesties Oranjestraat (middenstuk)



Het sprong er bij de vorige vraag al uit, toch is expliciet gevraagd naar de wens om in dit gedeelte van de Oranjestraat eenrichtingverkeer in te stellen: Ja hebben 39 respondenten geantwoord, nee hebben 35 respondenten geantwoord en 8 respondenten hadden geen voorkeur.

Voorstander van eenrichtingverkeer Oranjestraat (middenstuk)

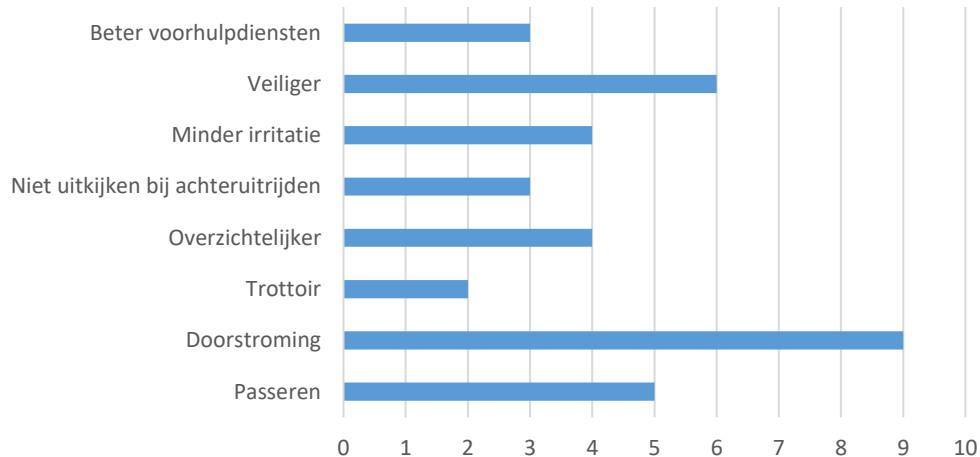


Vervolgens is gevraagd waarom mensen voorstander of tegenstander zijn van eenrichtingverkeer in dit deel van de Oranjestraat. De voorstanders geven doorstroming (9x genoemd), het is veiliger (6x genoemd) en het de onmogelijkheid om te passeren (5x genoemd) als belangrijkste redenen.

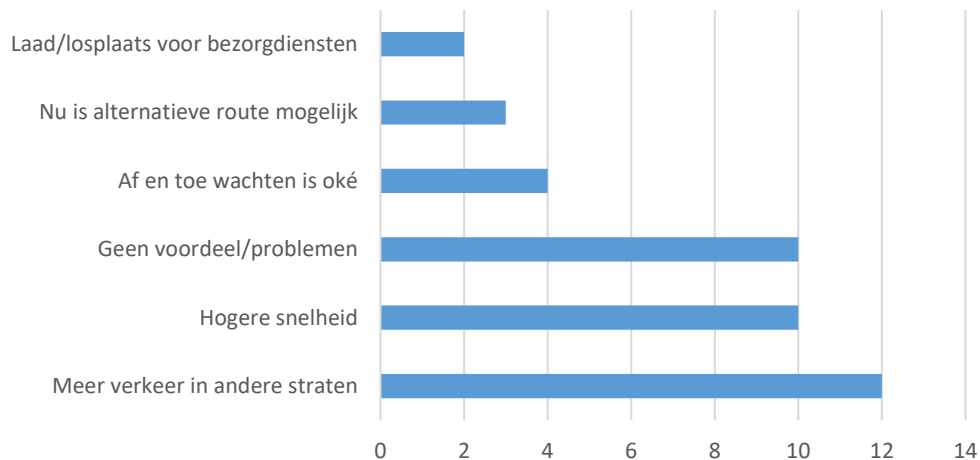
De tegenstanders van eenrichtingverkeer noemen meer verkeer in andere straten (12x genoemd), het leidt tot hogere snelheid (10x genoemd) en er zijn geen voordelen aan eenrichtingverkeer (10x genoemd) als belangrijkste redenen.



Redenen wel eenrichtingsverkeer



Redenen geen eenrichtingverkeer



ZUIDELIJK DEEL BIJ DE AANSLUITING MET BINNENDAMS

Aan het begin van de Oranjestraat, bij de aansluiting op Binnendams, is er nog ruimte beschikbaar. Zonder al het groen op te willen offeren, ziet de gemeente mogelijkheden om met behoud van het karakter van deze locatie en behoud van het groen het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Er zijn twee varianten:

- Variant 1: Haaksparkeren
- Variant 2: Langsparkeren

Variant 1 Haaksparkeren

Dit levert elf parkeerplaatsen op. De weg aan de overzijde van de parkeervakken kan niet benut worden, omdat er dan te weinig ruimte overblijft om de parkeervakken in- en uit te rijden.

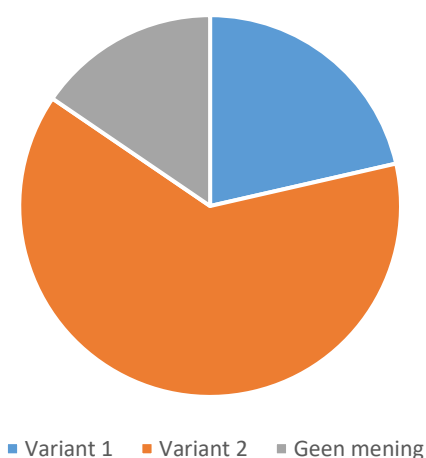
Variant 2 Langsparkeren



Door aan beide zijden van de weg te parkeren levert dit in totaal dertien parkeerplaatsen op, met voldoende ruimte voor vrije doorgang

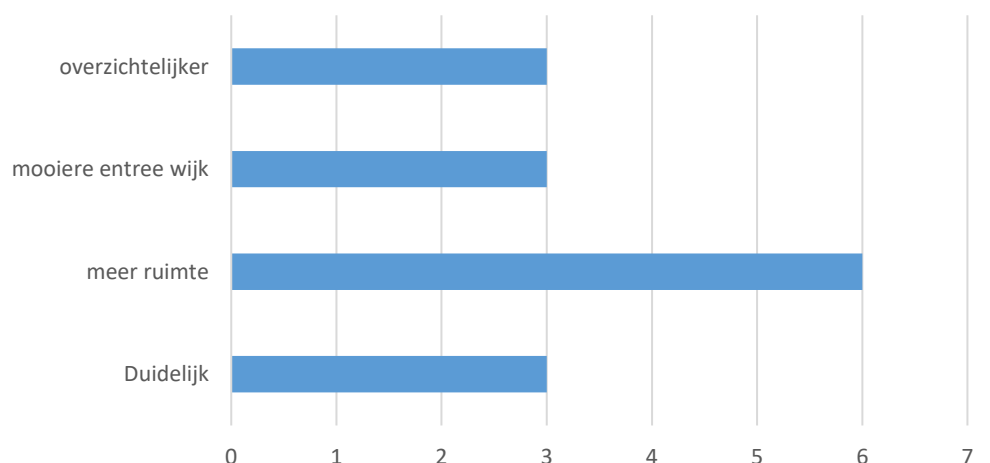
De eerste vraag voor dit deel van de Oranjestraat was naar welke variant de voorkeur uitgaat. Variant 1 heeft de voorkeur van 18 respondenten; variant 2 heeft de voorkeur van de meerderheid, namelijk 53 respondenten en 13 respondenten hebben geen voorkeur.

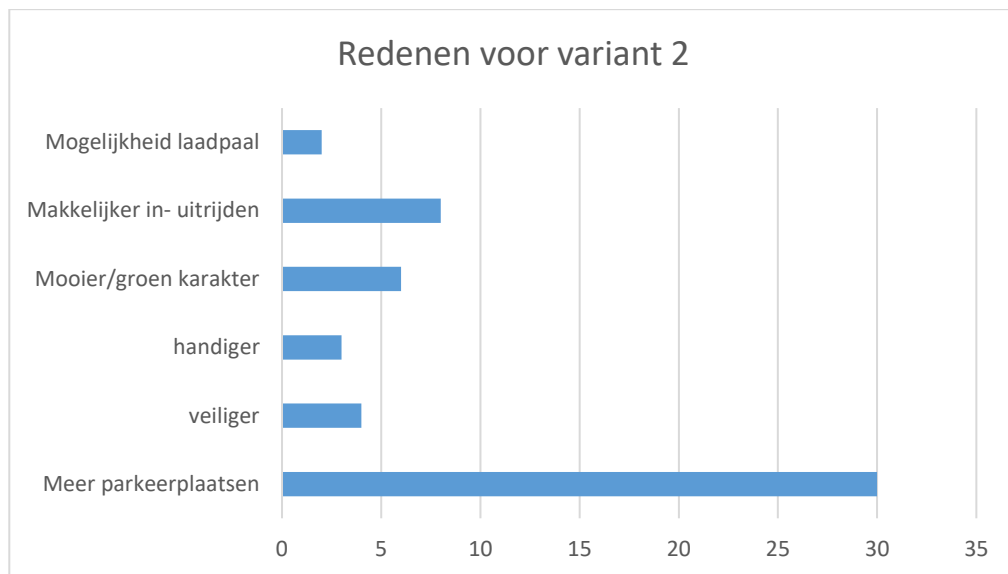
Voorkeursvariant zuidelijk deel Oranjestraat



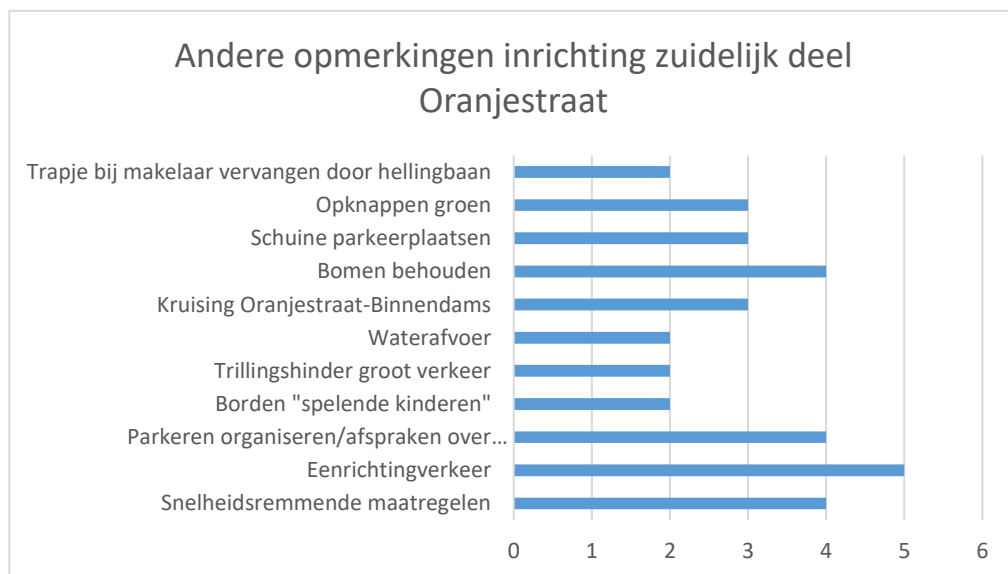
Ook is gevraagd waarom een variant de voorkeur heeft. Bij de voorkeur voor variant 1 kwam met name meer ruimte (6x genoemd) als dominante reden naar voren. Bij de voorkeur voor variant 2 waren de extra parkeerplaatsen (30x genoemd) de dominante reden.

Redenen voor variant 1





Tot slot is voor dit deel van de Oranjestraat gevraagd of er nog andere opmerkingen zijn over de inrichting van de straat. Eenrichtingverkeer (5x), bomen behouden (4x), Parkeren organiseren, afspraken maken over het parkeren of een vergunningensysteem (4x) werden het meest genoemd.

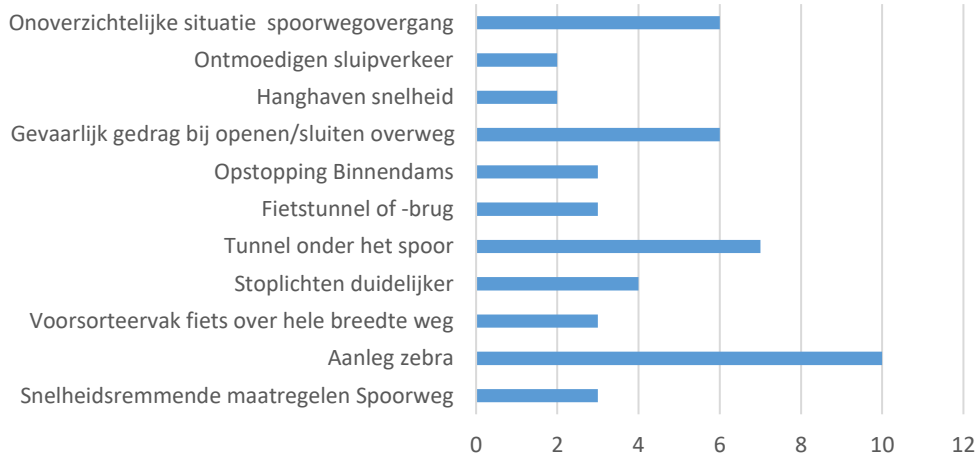


OVERIGE

De gemeente wordt regelmatig aangesproken over de herinrichting van de spoorwegovergang en de directe omgeving. Gevraagd is of men hier nog suggesties voor heeft. De meest gegeven antwoorden zijn de aanleg van een zebra (10x), een tunnel onder het spoor door (7x), de verkeerssituatie bij de spoorwegovergang is onoverzichtelijk (6x) en gevaarlijk gedrag bij het openen/sluiten van de spoorbomen (6x).



Suggesties spoorwegovergang en directe omgeving



De laatste vraag geeft de ruimte om overige dingen die niet eerder aan de orde zijn geweest, mee te geven over de verkeerssituatie en de inrichting van de openbare ruimte in de wijk Over 't Spoor. Allereerst is het fijn om te horen dat er mensen tevreden zijn met de inrichting van hun wijk (8x genoemd). Het weren van bedrijfsbusjes uit de wijk is eveneens 8x genoemd. Andere vaak gegeven antwoorden zijn handhaving op fout parkeren (7x genoemd), behoud van bomen en groen in de wijk (7x genoemd) en de behoefte aan meer parkeerplaatsen (7x genoemd).

CONCLUSIE

Uit de gehouden enquête kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De mensen zijn over het algemeen best tevreden over de verkeerssituatie en de inrichting van de openbare ruimte in hun wijk.
2. Over het instellen van eenrichtingverkeer zijn de meningen verdeeld. Er is niet een duidelijke voorkeur voor eenrichtingverkeer of niet.
3. Het parkeren is in de wijk een aandachtspunt, met name het parkeren van bedrijfsbussen, en het op de weg parkeren van bezorgdiensten komt regelmatig terug.
4. Het parkeren op de hoeken van de straat en bij de speeltuin wordt als onveilig ervaren.
5. Er is behoefte aan uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.
6. Mensen pleiten voor het behoud of de uitbreiding van de bomen en het openbaar groen, mits het goed onderhouden wordt,