

# Mobiliteitsplan Hardinxveld- Giessendam

VEILIG, BEREIKBAAR,  
AANTREKKELIJK EN DUURZAAM

2023 - 2033

<https://www.officiëlebekendmakingen.nl/dc-2023-183>



Gemeente  
Hardinxveld-Giessendam

Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever  
Titel rapport  
Status  
Kenmerk  
Datum publicatie

Gemeente Hardinxveld-Giessendam  
Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam  
Definitief  
012049.20230601.R1.04  
1 juni 2023

Kernteam opdrachtgever

Berend Puts (projectleider)  
Saskia Roomer-de Jaeger  
Kees Nieuwenhuizen

Projectteam Goudappel

Pascale Willems (projectleider)  
Frank de Winter  
Merel Slangewal



**Gemeente  
Hardinxveld-Giessendam**

**Goudappel**  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

# VOORWOORD

## IN BEWEGING

Voor u ligt een nieuw Mobiliteitsplan (2023-2033). Met dit mobiliteitsplan bieden we een antwoord op opgaven en ontwikkelingen die op ons af komen. De wereld is continu in beweging en ook Hardinxveld-Giessendam staat niet stil. We sorteren voor en maken zelf ons wensbeeld voor 2040: zo houden we onze gemeente ook in de toekomst veilig, bereikbaar, aantrekkelijk én duurzaam. Dit mobiliteitsplan vormt het uitgangspunt voor ons mobiliteitsbeleid, waarin de verbinding is gelegd met andere beleidsterreinen. We hebben doelen geformuleerd en daaraan projecten verbonden. Vanuit één centraal plan met eenduidig beleid: een integraal mobiliteitsplan.

## VEILIG, BEREIKBAAR, AANTREKKELIJK EN DUURZAAM

We leggen de lat hoog, rekening houdend met de grenzen van onze eigen omgeving en de regio. Veiligheid staat voorop. We streven naar nul verkeersslachtoffers en willen dat we ons veilig voelen wanneer we ons verplaatsen. Overigens is het vermeldingswaardig dat we met de verkeersveiligheid op de goede weg zijn. Uit de verkeersveiligheidsrapportage Bliq over de periode 2017 tot en met 2e kwartaal van 2022 blijkt dat de gemeente Hardinxveld-Giessendam het laagste aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners heeft van de regio's Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Elk ongeval is er een teveel. Daarom blijven we investeren op verkeersveiligheid en heeft dit onderwerp een prominente plaats in het nieuwe Mobiliteitsplan.

In de toekomst blijft Hardinxveld-Giessendam goed bereikbaar, niet alleen met de (elektrische) fiets, maar ook met het openbaar vervoer en met de auto . Hardinxveld-Giessendam is een aantrekkelijke

gemeente voor voetgangers en fietsers om zich te verplaatsen. We leveren met de mobiliteitsvisie ook een bijdrage aan de duurzaamheidsopgave door in te zetten op een sterk regionaal fietsnetwerk en een sterk openbaar vervoer. Gaan we op pad met de auto, dan doen we dat steeds vaker met een schoon voertuig.

Het wensbeeld dat we voor ogen hebben, is er niet van vandaag op morgen. Het gaat stap voor stap tussen nu en 2040. We hebben het voornemen om de projecten in dit plan allemaal tot uitvoering te brengen, waarbij we wel voldoende flexibiliteit inbouwen. In de praktijk zal soms blijken we door voortschrijdend inzicht de visie moeten herijken.

## SAMEN WERKEN AAN DE UITVOERING VAN HET MOBILITEITSPLAN

Net als bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan zullen we bij de uitvoering samen optrekken met inwoners en ondernemers om tot gedragen resultaten te komen. Mobiliteit stopt echter niet bij gemeente- of regiogrenzen. Voor onze mobiliteit zijn we mede afhankelijk van (de infrastructuur van) partners zoals de Provincie Zuid-Holland, het Waterschap Rivierenland, onze buurgemeenten of de regio. Daarom willen we onze mobiliteitsvraagstukken die onze grens overschrijden in samenwerking oppakken. We zoeken onze partners actief op en zijn aangehaakt bij belangrijke ontwikkelingen in de regio.

**Zo werken we samen aan een veilig, bereikbaar, aantrekkelijk én duurzaam Hardinxveld-Giessendam!**



6528

1

ANW



# INHOUD

<b>1</b>	<b>TOTSTANDKOMING</b>	
	SAMEN NAAR EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN . . . . .	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>SITUATIESCHETS</b>	
	DE MOBILITEIT VAN HARDINXVELD-GIESSENDAM IN BEELD . . . . .	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>AMBITIES</b>	
	EEN VEILIGE, DUURZAME, BEREIKBARE EN AANTREKKELIJKE GEMEENTE . . . . .	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>DOELEN</b>	
	DE KOERS VOOR HET MOBILITEITSPLAN . . . . .	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>WENSBEELD MOBILITEIT</b>	
	ZO ZIET DE GEMEENTE ERUIT IN 2040. . . . .	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>AAN DE SLAG</b>	
	DIT IS NODIG OM HET WENSBEELD TE REALISEREN . . . . .	<b>33</b>

## VERKLARENDE WOORDENLIJST

BEGRIP	DEFINITIE
<b>Adaptieve maatregelen</b>	Maatregelen die de genomen worden om de veranderingen in het klimaat beter kunnen opvangen.
<b>Bereikbaarheid</b>	De mogelijkheden die personen hebben om op bestemmingen na een verplaatsing aan activiteiten deel te nemen. De mogelijkheden zijn afhankelijk van <i>tijd, geld</i> en <i>moeite</i> die nodig is om afstand tussen activiteiten te overbruggen.
<b>Betrouwbaarheid</b>	Binnen het openbaar vervoer houdt betrouwbaarheid in dat de trein of bus daadwerkelijk aankomt en vertrekt op het tijdstip dat de reiziger het verwacht.
<b>Buurtbus</b>	Een vorm van openbaar vervoer dat met vrijwilligers en kleine busjes in stand wordt gehouden. De buurtbus rijdt volgens een vaste dienstregeling en vaste route.
<b>Capaciteitsproblematiek</b>	De problemen die op de weg ontstaan doordat het zo druk is dat de weg het verkeer niet meer goed kan verwerken.
<b>Doorstroming</b>	De mate waarin het verkeer door kan rijden.
<b>Elektrificatie</b>	De groei van het aantal elektrisch aangedreven motorvoertuigen in de gemeente
<b>Erftoegangsweg (ETW)</b>	Wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen en andere voorzieningen in een gebied met de functie 'verblijven'.
<b>Gebiedsontsluitingsweg (GOW)</b>	Wegen die grote kernen en belangrijke bestemmingen ontsluiten.
<b>Inbreidingslocatie</b>	Plaatsen waar binnen de bestaande bebouwing nieuw gebouwd wordt.

<b>Innovatie</b>	Het toepassen van nieuwe technieken en toepassingen
<b>Leefbaarheid</b>	Leefbaarheid gaat over de mate waarin een buurt, wijk, dorp of ander gebied aantrekkelijk en/of geschikt is om te wonen of werken.
<b>Milieugezondheidsrisico</b>	Een beoordelingsinstrument dat risico's van diverse lokale omgevingsfactoren voor milieu en gezondheid in dezelfde eenheid kan uitdrukken.
<b>Mitigerende maatregelen</b>	Maatregelen die ervoor zorgen dat er minder uitstoot van schadelijke stoffen komt, zodat het effect van mobiliteit op het klimaat wordt vermindert.
<b>Mobiliteit</b>	Het verplaatsen van mensen en goederen van A naar B
<b>Mobiliteitshubs</b>	Dit zijn plaatsen waar overgestapt kan worden van het ene vervoermiddel op het andere vervoermiddel
<b>Mobiliteitsmakelaar</b>	Een organisatie die als tussenpersoon mensen of bedrijven met een wens om te verplaatsen bij elkaar brengt.
<b>Modal shift</b>	De verschuiving van het gebruik van het vervoersmiddel om je te verplaatsen, bijvoorbeeld van de auto naar de fiets.
<b>Modaliteitskeuze</b>	De keuze voor de manier waarop iemand zich verplaatst van A naar B. Bijvoorbeeld lopend zijn, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto
<b>Multimodaal</b>	Iets dat betrekking heeft op meerdere vervoerwijzen in plaats van één.

<b>Onderliggend wegennet</b>	Alle wegen die geen rijksweg zijn.
<b>Quick wins</b>	Verbeteringen die vrij snel en zonder al te veel kosten kunnen worden gedaan.
<b>Regiotafel</b>	Een overleg waarbij de buurgemeenten, de provincie Zuid-Holland en andere partners waarmee de gemeente samenwerkt, zoals Qbuzz, Stroomlijn en ProRail, zijn uitgenodigd om over het Mobiliteitsplan te praten.
<b>Respondenten</b>	Mensen die de enquête hebben ingevuld.
<b>Risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten</b>	Bij de aanpak van verkeersonveilige situaties wordt gekeken naar het risico dat op een locatie een ongeval kan gebeuren. Dat bepaalt de volgorde waarop een situatie kan worden verbeterd.
<b>Robuust wegennet</b>	Een robuust verkeersnetwerk gaat er vanuit dat bij een verstoring zoals een ongeluk, de weggebruiker een andere route heeft waardoor het langere reistijd beperkt blijft. Hiervoor is het nodig dat niet alleen de snelwegen goed doorstromen, maar dat er ook een goed werkend onderliggend wegennet is.
<b>STOMP-principe</b>	Bij beleidskeuzes wordt eerst gekeken naar maatregelen voor de voetganger (stappen) en de fiets (trappen), daarna het openbaar vervoer en autodelen (meerijden). De personenauto komt op de laatste plaats.
<b>Stroomweg</b>	Wegen die zijn bedoeld en ingericht voor het snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer.

<b>Trias mobilica</b>	Om minder uitstoot van schadelijke stoffen door verplaatsingen te krijgen zijn 3 vragen belangrijk: hoe kan het aantal reisbewegingen worden verminderd, hoe kan het reisgedrag worden veranderd en hoe kan het verplaatsen schoner worden. Deze 3 vragen beïnvloeden elkaar.
<b>Uitbreidingslocatie</b>	Bouwen buiten de grenzen van de bestaande bebouwing.
<b>Utilitaire routes</b>	Fietsroutes voor de dagelijkse activiteiten zoals woon-werk, huis-school en boodschappen doen.
<b>Verkeersslachtoffers</b>	Bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt. Deze worden door de Politie geregistreerd.
<b>Vraaggestuurd OV</b>	Een openbaarvervoervoorziening die vooraf moet worden besproken via een telefoontje, mail of app.

# 1

## TOTSTANDKOMING SAMEN NAAR EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN

De gemeente stelt het mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam op in samenwerking met inwoners en belanghebbenden. Ruim 700 bewoners vulden bij de start van het opstelproces een enquête in over mobiliteit binnen de gemeente. Een groep bewoners heeft vervolgens actief meegedacht over de wensbeelden voor de toekomst. Gedurende het hele proces heeft een multidisciplinaire ambtelijke projectgroep van de gemeente de inhoud van de visie mede vormgegeven. Hierdoor zijn de relaties tussen mobiliteit en andere beleidsdomeinen zoals o.a. duurzaamheid en wonen geborgd. Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeente- of regiogrenzen heeft er een verkenning voor samenwerking plaatsgevonden met externe partners zoals Qbuzz en onze buurgemeenten in een regiotafel. Het mobiliteitsplan sluit aan op de verschillende mobiliteitskaders en -plannen van de hogere overheden en regio zoals de Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden, het Regionaal Mobiliteitsplan, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Hubs in de Drechtsteden.



### Enquête mobiliteit

In totaal hebben ruim 700 mensen de enquête ingevuld. In de enquête werden respondenten gevraagd om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen en aan te geven hoe belangrijk zij die onderwerpen vinden. De belangrijkste aandachtspunten die hieruit naar voren komen zijn verkeersveiligheid, overlast en toegankelijkheid. Daarnaast werden ook parkeren, bereikbaarheid per openbaar vervoer, kwaliteit van voetgangersvoorzieningen en innovatie/duurzaamheid als aandachtspunten genoemd.



### Brede bijeenkomsten

Tijdens de brede bijeenkomsten georganiseerd op 30 november en 1 december heeft een groep van circa 30 inwoners meegedacht over het mobiliteitsplan. Tijdens de bijeenkomsten hebben de bewoners gereflecteerd op de wensbeelden mobiliteit voor 2040. Ook hebben ze knelpunten aangegeven in het huidige netwerk. Deze knelpunten zijn vervolgens gebruikt als input voor het bepalen van de projecten die nodig zijn om de wensbeelden te realiseren.



### Regiotafel

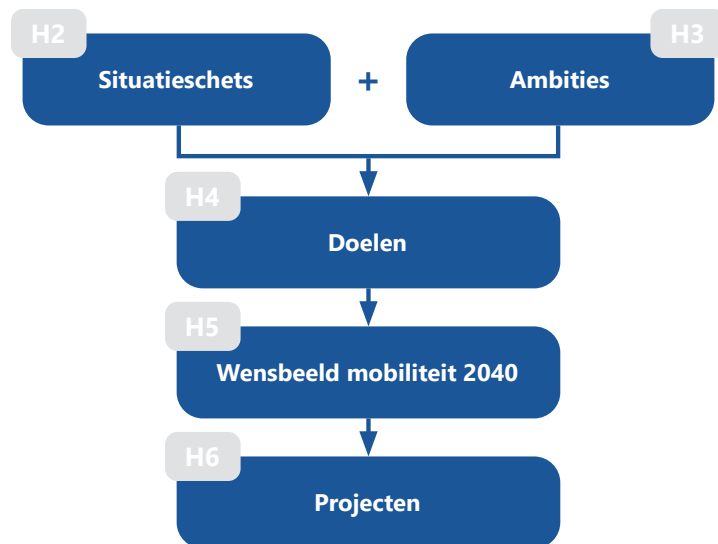
Veel mobiliteitsvraagstukken stoppen niet binnen de gemeentegrenzen. Daarom zijn het plan en de voorgestelde projecten bij een regiotafel besproken met onze buurgemeenten, en de regionale partners. We hebben hierbij gesproken over gezamenlijke belangen en doelen. Daarnaast is gekeken op welke thema's we de komende jaren samen kunnen optrekken.



## LEESWIJZER

Als uitgangspunt voor het opstellen van het mobiliteitsplan is een **situatieschets** opgesteld die de huidige situatie op het gebied van mobiliteit in de gemeente beschrijft. Aan de basis van de schets liggen resultaten van de enquête, bestaand beleid en een analyse van feiten en cijfers op gebied van mobiliteit. Met behulp van deze schets en de **ambities** voor de gemeente zijn **10 doelen** naar voren gekomen die Hardinxveld-Giessendam heeft op het gebied van mobiliteit. Ze beschrijven de belangrijkste principes, die de koers bepalen van het mobiliteitsplan.

De uitwerking van deze doelen vormt het wensbeeld mobiliteit 2040. Om naar dit wensbeeld mobiliteit 2040 toe te werken, definieert het mobiliteitsplan **projecten**.



# 2 | SITUATIESCHETS

## DE MOBILITEIT VAN HARDINXVELD-GIESSENDAM IN BEELD

De situatieschets van Hardinxveld-Giessendam geeft de huidige situatie op het gebied van mobiliteit weer. Hierin gaat het niet alleen over de aandachtspunten en opgaven, maar ook over de mogelijke kansen. De schets is gebaseerd op resultaten uit de enquête, analyses van feiten en cijfers, trends en ontwikkelingen en vastgesteld beleid.



### De autobereikbaarheid is goed, maar er is een aantal knelpunten

Hardinxveld-Giessendam is gunstig gelegen aan de A15, wat vooral voor een sterke oost-west verbinding zorgt. Binnen 30 minuten ben je per auto in Gorinchem, Dordrecht, Rotterdam, Geldermalsen en Oosterhout. Deze goede bereikbaarheid is echter kwetsbaar door capaciteitsproblematiek op de A15 en A27, die ook sluisverkeer op het onderliggend wegennet ten gevolge heeft.



### De trein is een kracht voor de bereikbaarheid, de betrouwbaarheid is een aandachtspunt

Hardinxveld-Giessendam heeft met de MerwedeLingelijn een sterke oost-west verbinding. Op de stations Hardinxveld-Giessendam en Boven-Hardinxveld stopt elk kwartier een trein die mensen richting Gorinchem en Dordrecht brengt en elk half uur richting Geldermalsen. Deze laatste stopt ook op station Hardinxveld Blauwe Zoom, waar dus een halfuursdienst rijdt. De betrouwbaarheid van de lijn is echter een aandachtspunt. Regelmatige vertragingen en uitval van de treinen zorgen ervoor dat reizigers er niet vanuit kunnen gaan dat ze op tijd op hun bestemming aankomen.



### De fietsbereikbaarheid is goed, maar er is nog winst te halen op kwaliteit en voorzieningen voor de fiets en gebruik op lange en korte afstand

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam wordt op de korte afstanden (<5km) veel gefietst. Toch wordt een groot deel van de verplaatsingen ook per auto gedaan. Vooral op de middellange afstanden (5-15km) zijn er kansen om het fietsgebruik te stimuleren. Deze afstanden worden nu voor meer dan 60 procent per auto afgelegd.

De bereikbaarheid per fiets naar de omliggende kernen is goed. Het netwerk is voornamelijk oost-west gericht, naar de grotere kernen. Sliedrecht en Gorinchem liggen binnen goed fietsbare afstand van max. 7,5 km. Met het oog op meer elektrisch fietsen komt ook een stad als Dordrecht makkelijker binnen bereik. Op de kwaliteit van het netwerk en de voorzieningen is nog winst te halen. Respondenten op de enquête beoordelen dit aspect als iets minder goed.



### Overlast van verkeer door ervaren snelheden en trillingen van het autoverkeer en nabijheid van de A15

Bewoners geven in de enquête aan dat gemotoriseerd verkeer voor overlast zorgt binnen de gemeente. Met name de te hoge snelheid van auto's binnen de bebouwde kom wordt vaak aangekaart als een bron van overlast. Daarnaast zorgt de nabijheid van de A15, industriegebieden en drukke wegen voor een verhoogd milieugezondheidsrisico op een aantal plaatsen binnen de gemeente.

ER IS WINST TE HALEN OP KWALITEIT EN VOORZIENINGEN  
VOOR DE FIETS EN GEBRUIK OP LANGE EN KORTE AFSTAND



PARKEREN IS VOOR SOMMIGE WIJKEN EN STRATEN  
EEN BELANGRIJK AANDACHTSPUNT



OP HET GEBIED VAN DUURZAAMHEID/INNOVATIE IS ER NOG  
WINST TE BEHALEN MET ELEKTRIFICATIE EN DEELMOBILITEIT



DE GROEIAMBITIE VAN DE GEMEENTE LEIDT TOT  
OPGAVEN TEN AANZIEN VAN BEREIKBAARHEID



DE TREIN IS EEN KRACHT VOOR DE BEREIKBAARHEID,  
DE BETROUWBAARHEID IS EEN AANDACHTSPUNT



VERKEERSVEILIGHEID OP GEBIED VAN CONFLICTEN TUSSEN  
AUTO EN LANGZAAM VERKEER IS EEN AANDACHTSPUNT



DE AUTOBEREIKBAARHEID IS GOED, MAAR  
ER IS EEN AANTAL KNELPUNTEN



OVERLAST VAN VERKEER DOOR ERVAREN SNELHEDEN EN  
TRILLINGEN VAN HET AUTOVERKEER EN NABIJHEID VAN DE A15



BELANG VAN TOEGANKELIJKHEID (FYSIEK, MAAR OOK SOCIAAL)  
VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM NEEMT TOE



MOGELIJKHEDEN VOOR HET CREËREN VAN MEER  
PRETTIGE, LEEFBARE VERBLIJFS- EN RECREATIERUIMTE



### **Verkeersveiligheid op gebied van conflicten tussen auto en langzaam verkeer is een aandachtspunt**

Uit een risicoanalyse van de gemeente blijkt dat er een aantal locaties en trajecten is waar een verhoogde kans is op ongevallen. Dit zijn met name locaties waar de auto en langzaam verkeer elkaar kruisen. Dat dit een aandachtspunt is blijkt ook uit de enquête. Verkeersveiligheid komt hierin als belangrijkste aandachtspunt naar voren. De meest genoemde aspecten zijn snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers en onoverzichtelijke verkeerssituaties.



### **Belang van toegankelijkheid (fysiek, maar ook sociaal) van het mobiliteitssysteem neemt toe**

De gemeente Hardinxveld-Giessendam kent een toenemende vergrijzing, waardoor het belang van toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem toeneemt. Het gaat hierbij niet alleen om de fysieke toegankelijkheid, bijvoorbeeld in de vorm van hellingsbanen en voldoende brede trottoirs, maar ook de sociale toegankelijkheid. De gemeente heeft verschillende regelingen om iedereen toegang te kunnen bieden tot het openbaar vervoer en biedt ook WMO-vervoer aan.



### **De groeiambitie van de gemeente leidt tot opgaven ten aanzien van bereikbaarheid**

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft de ambitie om de woningvoorraad verder uit te breiden met onder andere de Middenwetering en 't Oog als inbreidings- en uitbreidingslocaties. Deze ontwikkelingen zorgen voor een toenemende druk op het wegennet met mogelijke overbelasting tot gevolg. Een goede ontsluiting van deze locaties is daarom cruciaal voor de toekomstige bereikbaarheid van de gemeente.



### **Parkeren is voor sommige wijken en straten een belangrijk aandachtspunt**

Uit de enquête blijkt dat parkeerproblematiek niet overal in de gemeente speelt, maar op specifieke locaties zoals in Wijk Over 't Spoor, op de Binnendams en de Nieuweweg. Smalle straten en een hoge parkeerdruk zorgen voor overlast. Ook ervaren de hulpdiensten mogelijk problemen met bereikbaarheid als gevolg van de smalle rijbaan en te krappe bochten.



### **Op het gebied van duurzaamheid/innovatie is er nog winst te behalen met elektrificatie en deelmobiliteit**

Hardinxveld-Giessendam heeft de ambitie om een duurzame gemeente te zijn en mobiliteit kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Op het gebied van deelmobiliteit zijn de deelfietsen van Donkey Republic bij de stations een mooi eerste aanbod, maar dit kan nog verder uitgebreid worden. Wat betreft elektrificatie ligt het aantal elektrische auto's per inwoner nog onder het Nederlands gemiddelde. Naar verwachting zullen bewoners echter steeds vaker kiezen voor een elektrische auto. Het is ook voorstelbaar dat gezinnen deels overstappen op een deelauto in plaats van de aankoop van een 2e of 3e auto.



### **Mogelijkheden voor het creëren van meer prettige, leefbare verblijfs- en recreatieruimte**

Hardinxveld-Giessendam is een mooie gemeente om in te wonen en te verblijven door de ligging aan de rivier de Merwede en De Giessen. In de mobiliteitswereld is er steeds meer aandacht voor leefbaarheid en beleving. De gemeente werkt voortdurend aan een betere leefbaarheid, maar er is nog ruimte om dit verder door te zetten en zo te bouwen aan krachtige en vitale kernen.

# 3 | AMBITIES

## EEN VEILIGE, DUURZAME, BEREIKBARE EN AANTREKKELIJKE GEMEENTE

De gemeente heeft vier ambities waar we vanuit dit mobiliteitsplan een bijdrage aan willen leveren: bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en een aantrekkelijke leefomgeving. Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit zullen in de toekomst deze vier ambities centraal blijven staan. Zo creëren we, voor zowel onze bewoners als onze bezoekers, een fijne plek om in te wonen, werken en recreëren.

Een **veilige** gemeente betekent een plek waar bewoners en bezoekers zich veilig kunnen verplaatsen en waar ze zich ook veilig voelen. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid staan dus centraal bij de keuzes die gemaakt worden. Ook willen we vanuit de mobiliteit een bijdrage leveren aan een **duurzame** gemeente, door te kijken naar duurzame vervoerswijzen als alternatief voor de privéauto op fossiele brandstoffen. De **bereikbaarheid** moet hier echter niet ten koste van gaan. Het realiseren van een goed bereikbare gemeente voor alle doelgroepen staat dan ook centraal. Tot slot willen we met dit plan bijdragen aan een **aantrekkelijke** gemeente voor zowel bewoners als bezoekers.

Onze bewoners en bezoekers kunnen zich veilig verplaatsen en voelen zich ook veilig

**VEILIG**

Vanuit mobiliteit leveren we een bijdrage aan een duurzame gemeente

**DUURZAAM**

**BEREIKBAAR**  
Onze gemeente en de regio is voor iedereen goed bereikbaar met verschillende vervoerswijzen



**AANTREKKELIJK**

We zijn een leefbare, inclusieve gemeente waar het fijn is te wonen, werken en recreëren

# 4 | DOELEN DE KOERS VOOR HET MOBILITEITSPLAN

Aan de hand van de situatieschets en brede ambities definieert de gemeente 10 doelen op het gebied van mobiliteit. Deze doelen vormen de hoofdlijnen die de koers voor het mobiliteitsbeleid van Hardinxveld-Giessendam bepalen. Per doel zijn principes vastgesteld die toegepast worden om deze doelen te bereiken. De uitwerking van die principes vormen de wensbeelden in hoofdstuk 5.



**Robuust wegennet met goede doorstroming op hoofdroutes als alternatief voor verkeer door de gemeente**

#### PRINCIPES:

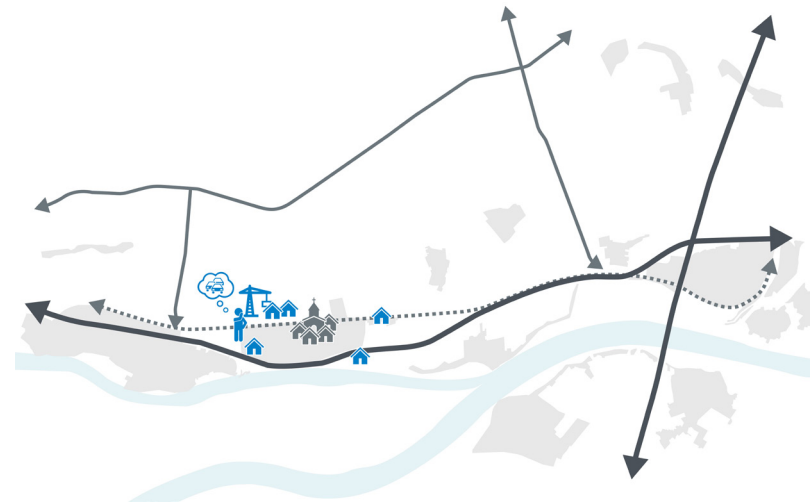
- Doorgaand verkeer maakt gebruik van regionale hoofdroutes.
- Grootschalige bedrijventerreinen en belangrijke bestemmingen zijn rechtstreeks ontsloten via gemeentelijke hoofdroutes.
- In woongebieden en schoolomgevingen zijn de fietser en voetganger hoofdgebruiker.



**Ruimte voor projectontwikkelingen die bijdragen aan de ambities en doelen van de gemeente**

#### PRINCIPES:

- Projectontwikkelingen worden integraal afgewogen met inzicht in de verkeerseffecten.
- Waar nodig worden passende maatregelen genomen om negatieve effecten van projectontwikkelingen te voorkomen.



**KWALITEITSIMPULS VOOR FIETSVORZIENINGEN EN EEN NETWERK ZONDER ONTBREKENDE SCHAKELS ZORGT VOOR HOOG FIETSGEBRUIK**



**EEN GEZONDE BALANS IN PARKEERVRAAG EN AANBOD VAN PARKEERVORZIENINGEN**



**ACTIEF AAN DE SLAG MET HET DUURZAAMHEIDSBELEID**



**RUIMTE VOOR PROJECTONTWIKKELINGEN DIE BIJDRAGEN AAN DE AMBITIES EN DOELEN VAN DE GEMEENTE**



**BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER VOOR MULTIMODALE BEREIKBAARHEID VAN HARDINXVELD-GIESSENDAM**



**GROTERE VERKEERSVEILIGHEID MET AANDACHT VOOR KWETSBARE WEGGEBRUIKERS**



**ROBUUST WEGENNET MET GOEDE DOORSTROMING OP HOOFDRUTES ALS ALTERNATIEF VOOR VERKEER DOOR DE GEMEENTE**



**HOOGWAARDIGE VERBLIJFS- EN RECREATIERUIMTE VERSTERKT DE AANTREKELIJKHEID EN LEEFBAARHEID VAN DE GEMEENTE VOOR INWONERS EN BEZOEKERS**

**VOORKOMEN VAN OVERLAST DOOR VERKEER**



**IEDEREEN HEeft TOEGANG TOT HET MOBILITEITSSYSTEEM IN DE GEMEENTE**





## Een gezonde balans in parkeervraag en aanbod van parkeervoorzieningen

### PRINCIPES:

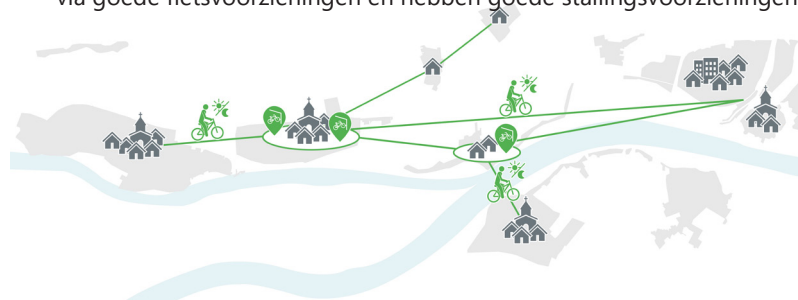
- Nieuwbouwlocaties krijgen een parkeernorm die past bij het type woning
- Voor wijken met een te hoge parkeerdruk wordt een wijkspecifieke aanpak ontwikkeld. Waar nodig wordt bijgestuurd met gemeentelijk parkeerbeleid.
- De gemeente heeft een beleid op laadinfrastructuur.
- Deelmobiliteit is een aantrekkelijk alternatief voor autobezit.



## Kwaliteitsimpuls voor fietsvoorzieningen en een netwerk zonder ontbrekende schakels zorgt voor hoog fietsgebruik

### PRINCIPES:

- Het fietsnetwerk is compleet: er ontbreken geen verbindingen
- De kwaliteit van het fietsnetwerk sluit aan op de functie van verbindingen in het netwerk
- Ook in de avonden en het weekend is het fietsnetwerk toegankelijk voor iedereen
- Belangrijke bestemmingen en regionale mobiliteitshubs zijn bereikbaar via goede fietsvoorzieningen en hebben goede stallingsvoorzieningen.



## Actief aan de slag met duurzaamheidsbeleid

### PRINCIPES:

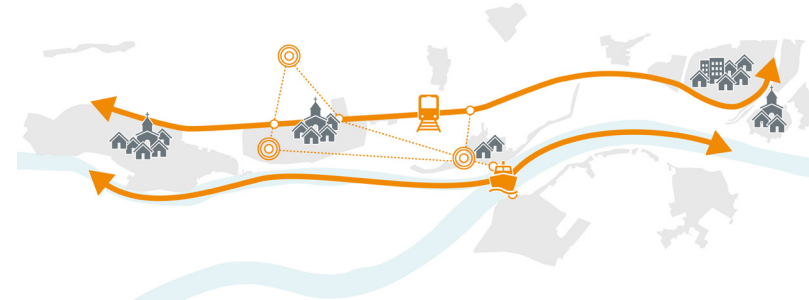
- De gemeente heeft een beleid op laadinfrastructuur
- Deelmobiliteit is een alternatief voor autobezit
- Inwoners, werkgevers en werknemers denken bewust na over hun modaliteitskeuze en maken zo veel mogelijk gebruik van actieve en duurzame vervoerswijzen



## Betrouwbaar openbaar vervoer voor multimodale bereikbaarheid van Hardinxveld-Giessendam

### PRINCIPES:

- De kracht van de Merwedelingelijn wordt behouden en versterkt
- De lokale openbaarvervoervraag wordt opgevangen door het bieden van een divers aanbod dat verschillende doelgroepen kan bedienen.
- Personenvervoer over water wordt ingezet als kwalitatieve aanvulling voor de multimodale bereikbaarheid van de regio.
- Regionale hubs worden versterkt.







## Grotere verkeersveiligheid met aandacht voor kwetsbare weggebruikers

### PRINCIPES:

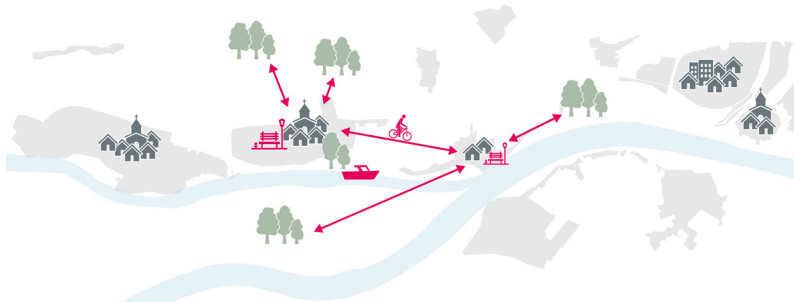
- Wij streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers in 2050
- In woongebieden en schoolomgevingen staan de fietser en voetganger centraal
- Kwetsbare weggebruikers worden beschermd door een passende weginrichting en/of routing
- Locaties die onveilig zijn of zo worden ervaren, pakken we aan



## Hoogwaardige verblijfs- en recreatieruimte versterkt de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de gemeente voor inwoners en bezoekers

### PRINCIPES:

- Gebieden met een concentratie van voorzieningen hebben grote verblijfskwaliteit
- In woongebieden en schoolomgevingen staan de fietser en voetganger centraal
- Groene en recreatieve voorzieningen zijn makkelijk toegankelijk



## Iedereen heeft toegang tot het mobiliteitssysteem in de gemeente

### PRINCIPES:

- De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen
- Verschillende alternatieve vervoermiddelen zijn makkelijk te vinden en te gebruiken
- De alternatieve vervoerwijzen voor de privéauto zijn betaalbaar voor iedereen



## Voorkomen van overlast door verkeer

### PRINCIPES:

- Zwaar verkeer maakt gebruik van de daarvoor geschikte routes
- De weginrichting sluit aan bij de functie en het gebruik van de weg
- Doorgaand verkeer maakt gebruik van regionale hoofdroutes



Hardinxveld-  
Giessendam



# 5 | WENSBEELD MOBILITEIT 2040

## ZO MOET DE GEMEENTE ERUIT ZIEN IN 2040

Het wensbeeld mobiliteit 2040 omvat de uitwerking van de tien doelen van het mobiliteitsplan. Dit toekomstbeeld scheidt het kader voor de mobiliteitsaanpak in de gemeente Hardinxveld-Giessendam tot 2040. Het wensbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Daarnaast bevat het wensbeeld ook een niet-infrastructurele component rond gedrag, duurzaamheid en parkeren.



# WENSBEELDEN

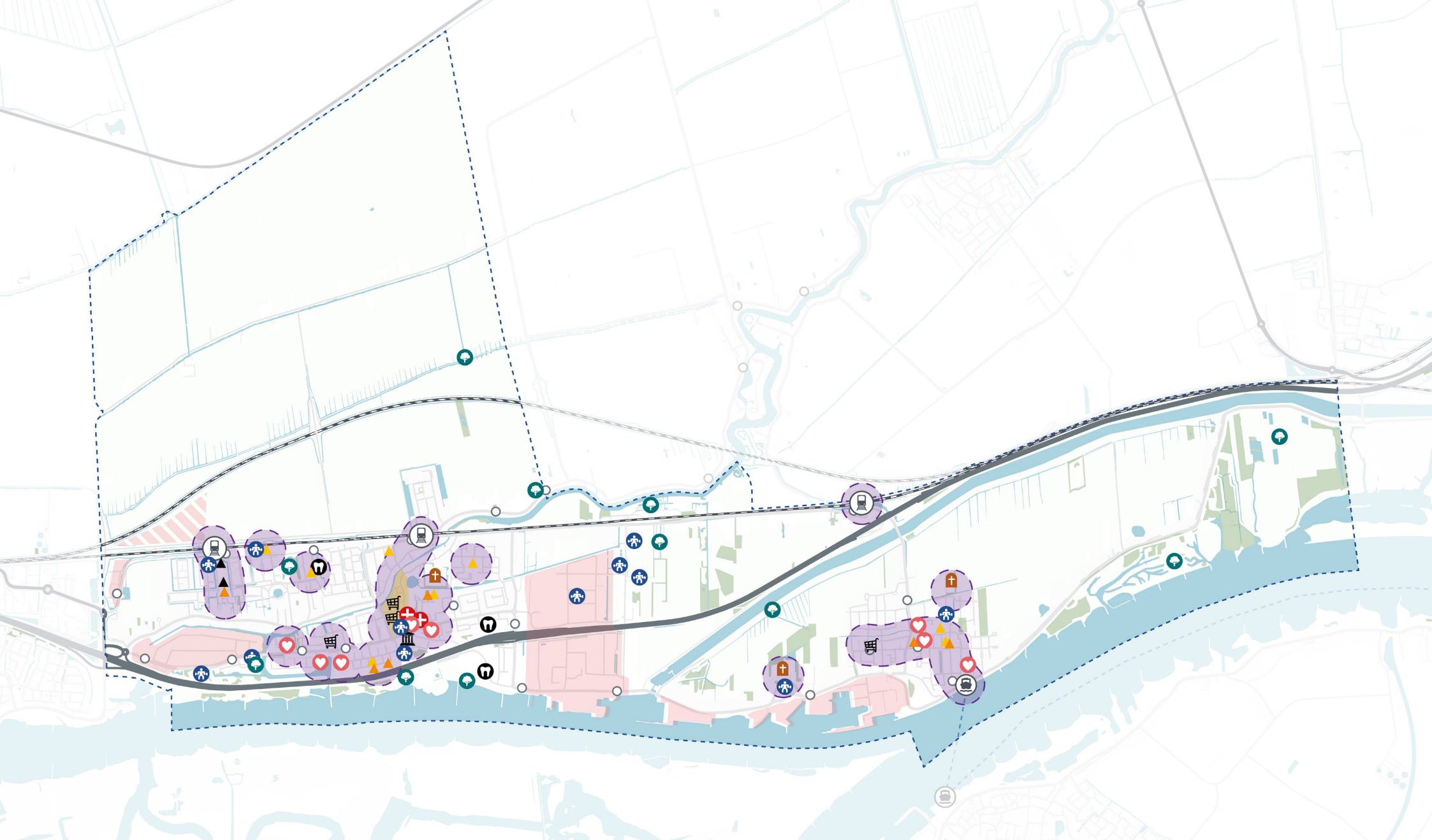
## VOETGANGERSNETWERK

Hardinxveld-Giessendam wil een sociale en inclusieve gemeente zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarom zet de gemeente in op een toegankelijk en veilig netwerk voor de voetganger. Het netwerk bestaat uit twee niveaus: het basis en plus niveau. De afbeeldingen hieronder geven een indicatie van de functie- en kwaliteitseisen die de gemeente stelt aan deze twee niveaus.

Het **basisniveau** geldt voor de woon- en werkomgeving binnen de bebouwde kom van Hardinxveld-Giessendam. De eisen voor basisniveau stellen dat de omgeving bruikbaar, bereikbaar en begrijpelijk moet zijn voor iedereen. Het **plusniveau** doet hier een schepje bovenop. Plusvoorzieningen zijn noodzakelijk in nabijheid van plekken met een zorgfunctie, plekken en gebieden met maatschappelijke en publieke bestemmingen en plekken waar er veel voetgangersbewegingen zijn (denk aan: scholen, stations en winkelgebieden).

 <p>© Onlinebestrating.nl</p> <p><b>Onderhoud op peil</b> Vlak en voldoende stroef trottoir.</p>	 <p>© Cyclomedia</p> <p><b>Zo veel mogelijk obstakelvrij</b> Voetpaden zijn zo veel mogelijk vrij van obstakels (bijvoorbeeld paaltjes, fietsen, overhangend groen, etc.) en zijn voldoende breed.</p>	 <p>© Cyclomedia</p>	 <p><b>In woongebieden zijn fietsers en voetgangers hoofdgebruikers</b></p>	<p>BASIS</p>
 <p>© Dutch Urban Index</p> <p><b>Oplossingen voor hoogteverschillen</b> Plateaus, hellingen en in winkelgebieden verlaagde trottoirbanden.</p>	 <p><b>Geleidelijnen en goede oversteekbaarheid op drukke locaties</b> Haltes, winkels, zorgvoorzieningen etc. zijn ingericht voor alle doelgroepen.</p>		 <p><b>Voldoende rustpunten en verlichting</b> Bijv. bankjes op routes nabij zorgvoorzieningen.</p>	<p>PLUS</p>

Functionele- en kwaliteitseisen voor het voetgangersnetwerk



**LEGENDA**

- |              |                   |                  |               |                  |
|--------------|-------------------|------------------|---------------|------------------|
| Plus netwerk | Basisschool       | Zorgvoorziening  | Recreatie     | Natuur           |
| Treinstation | Middelbare school | Tandarts         | Gemeentehuis  | Winkelgebied     |
| Veerpont     | BSO               | Huisarts         | Begraafplaats | Bedrijventerrein |
| Bushalte     | Supermarkt        | Sportvoorziening |               |                  |

# WENSBEELDEN FIETSNETWERK

Hardinxveld-Giessendam wil dat de voorzieningen in de gemeente en de omliggende kernen per fiets via een kwalitatief goed fietsnetwerk bereikbaar zijn. De fiets is niet alleen een vervoermiddel zonder uitstoot, fietsen als activiteit brengt ook gezondheidsvoordelen met zich mee. Fietsen moet op een veilige en aantrekkelijke manier mogelijk zijn, zowel voor functionele verplaatsingen zoals naar werk, school en winkels, als voor recreatieve doeleinden. De fiets is bovendien onmisbaar voor het voor- en natransport van reizen met de MerwedeLingelijn en het personenvervoer over water (Riveer en Waterbus). Het wensbeeld maakt onderscheid in drie typen routes met verschillende functie- en kwaliteitseisen. De afbeeldingen hiernaast illustreren de drie types verbindingen. De fietsnetwerken zijn zodanig gekozen dat er minimale conflicten ontstaan met de andere modaliteiten.

1. **(Provinciale) doorfietsroutes:** Faciliteert grote fietsstromen op regionale schaal met brede fietspaden in de voorrang. In Hardinxveld-Giessendam betreft dit de fietsroute langs de A15 tussen Gorinchem en Sliedrecht.
2. **Regionaal fietsnetwerk:** Verbinding met de grote omliggende kernen Dordrecht, Sliedrecht, Werkendam en Gorinchem. Een regionale fietsroute is een voorrangsroute.
3. **Lokaal fietsnetwerk:** Ontsluit belangrijke voorzieningen binnen de gemeente. Dit kan in gemengd verkeer mits de auto-intensiteiten dat toelaten. Om inzet van de (deel)fiets als voor- en natransport (bijvoorbeeld richting bedrijventerreinen) te stimuleren, dienen stations onderdeel uit te maken van het lokale fietsnetwerk en moeten er voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen bij publieke voorzieningen zijn.

Het recreatieve netwerk is niet afzonderlijk vormgegeven in het plan. Het netwerk voor recreatie is wel als toets gebruikt bij de opmaak van de functionele fietsnetwerken (van huis naar werk, school of andere voorzieningen). Ze sluiten op elkaar aan en vaak overlappen de recreatieve routes ook met de utilitaire routes.



**Vrijliggend fietspad in twee richtingen, voldoende breed**  
Minimaal 4 meter breed zodat er ruimte is voor inhalen. Fietser heeft voorrang op het overige verkeer. De route wordt uitgevoerd in (rood) asfalt.

PROVINCIALE  
DOORFIETSRUTE



**Vrijliggend fietspad gewenst**  
Bij lage hoeveelheid autoverkeer kan uitvoering ook met fietsstroken. Fietser heeft voorrang op het overige verkeer. Route wordt uitgevoerd in asfalt.

REGIONAAL  
FIETSNETWERK

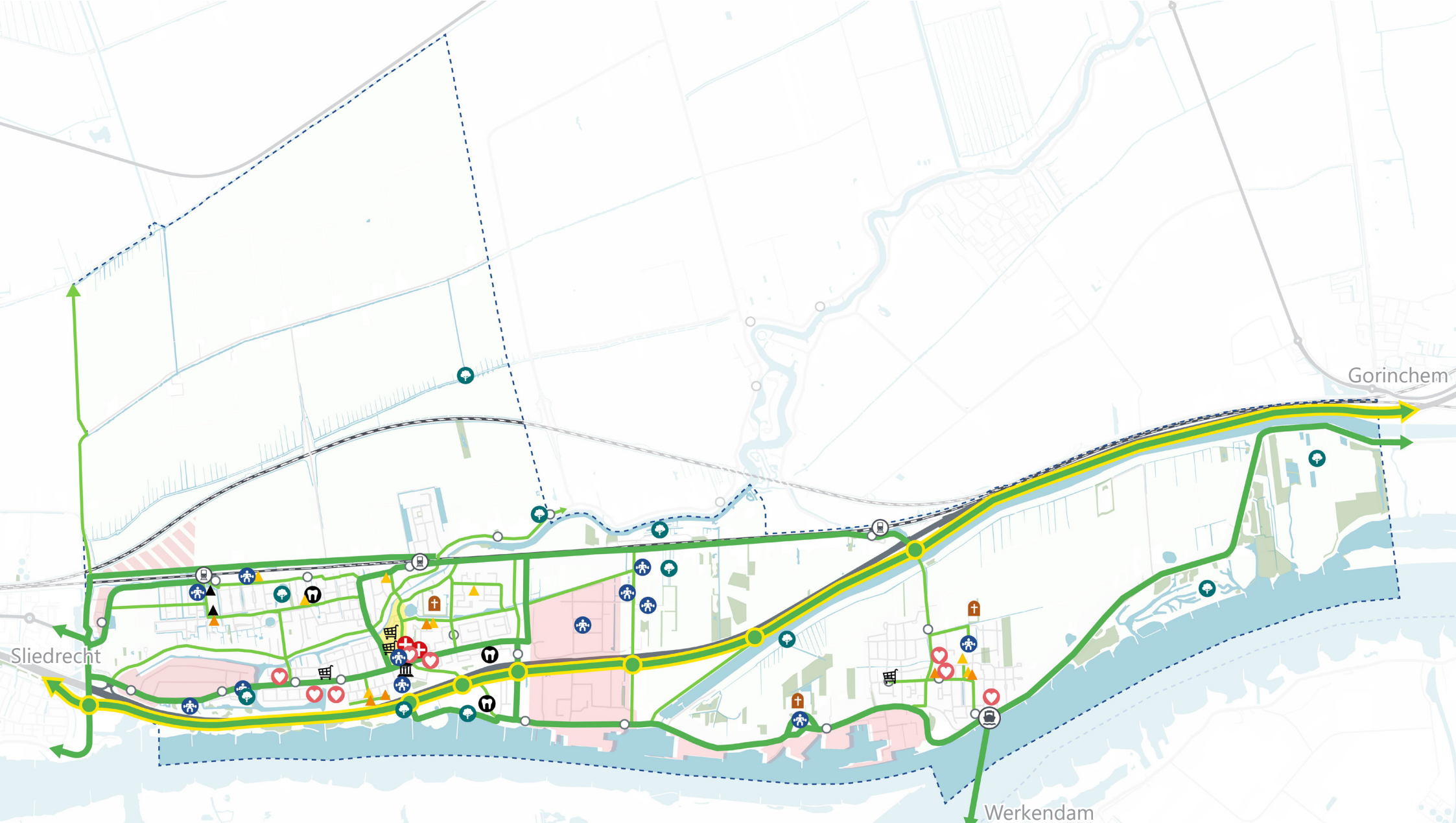


**Gemengd verkeer**  
als de fietsroute over een erftoegangsweg (ETW) gaat. Hier gelden de reguliere voorrangsregels.

**Fietsstroken of vrijliggende fietspaden**  
als de fietsroute over een gebieds-ontsluitingsweg (GOW) gaat. In het geval van een GOW 50 km/u zijn vrijliggende fietspaden nodig, bij een GOW 30 km/u zijn fietsstroken voldoende.

LOKAAL  
FIETSNETWERK

*Functionele- en kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk*



**LEGENDA**

- |                   |                   |                 |                  |                  |
|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|------------------|
| Doorfietsroute    | Treinstation      | BSO             | Sportvoorziening | Natuur           |
| Regionaal netwerk | Veerpont          | Supermarkt      | Recreatie        | Winkelgebied     |
| Lokaal netwerk    | Bushalte          | Zorgvoorziening | Gemeentehuis     | Bedrijventerrein |
|                   | Basisschool       | Tandarts        | Begraafplaats    |                  |
|                   | Middelbare school | Huisarts        |                  |                  |



# OPENBAAR VERVOER

De gemeente Hardinxveld-Giessendam kent een goede bereikbaarheid met de trein, door de gunstige ligging met drie stations aan de Merwedelingelijn. De rest van het openbaarvervoersysteem is echter beperkt, waardoor het openbaar vervoer op lokaal niveau op dit moment minder aantrekkelijk is. Een goed openbaarvervoersysteem draagt echter bij aan de bereikbaarheid voor alle inwoners, waardoor de gemeente inclusiever en leefbaarder wordt voor kwetsbare doelgroepen. Daarom wil de gemeente dit in de toekomst beter op orde brengen.

Het wensbeeld maakt onderscheid in drie schaalniveaus van openbaarvervoerverbindingen. De afbeeldingen hieronder tonen de types verbindingen en de functie- en kwaliteitseisen die erbij horen.

1. **Interregionaal openbaar vervoer:** Intercity (in knooppunt Dordrecht, Gorinchem of Geldermalsen) of bus rapid transit / interliner (in knooppunt Gorinchem) naar de grote steden.

2. **Regionaal openbaar vervoer:** De regionale oost-westverbinding (Merwedelingelijn) vormt de ruggengraat van het OV in de gemeente. De verbinding is direct, snel en frequent (minstens 4x per uur) en biedt verbinding met een aantal omliggende kernen en overstappunten op interregionaal OV (in Dordrecht, Gorinchem of Geldermalsen). Dit vervoer wordt aangevuld met vervoer over water zoals de huidige veerdiensten, waterbus of watertaxi.

3. **Lokaal openbaar vervoer:** Dit OV ontsluit de belangrijke voorzieningen binnen de gemeente en zorgt voor verbinding met omliggende kernen. Het behoud of eventueel uitbreiden van een divers palet aan aanbod is nodig, vanwege verschillende doelgroepen met elk een eigen vervoersvraag. Er is een systeem dat een vaste dienstregeling vormt (b.v. de huidige buurtbussen of lijnen die een schooldienst rijden) aangevuld met vraagafhankelijk vervoer op afroep in de vorm van een deur-halte-taxi, WMO-vervoer of de bestelBuzz. Naar de toekomst toe zou het mogelijk moeten worden om deze systemen te integreren en efficiënter te organiseren zodat de verschillende vormen van dit vervoer elkaar kunnen versterken.

**INTERREGIONAAL OV**



**Intercity's**  
Hoogwaardige trein-verbinding met grote steden op hoge snelheid.

**Bus Rapid Transit**  
Bus met hoge frequentie en hoge snelheid; vergelijkbaar met spoorverbinding.

**REGIONAAL OV**



**Merwedelingelijn**  
Directe verbinding naar omliggende kernen en overstap op interregionaal OV.

**Vervoer over water**  
Aanvullende directe oost-west verbinding.

**LOKAAL OV**

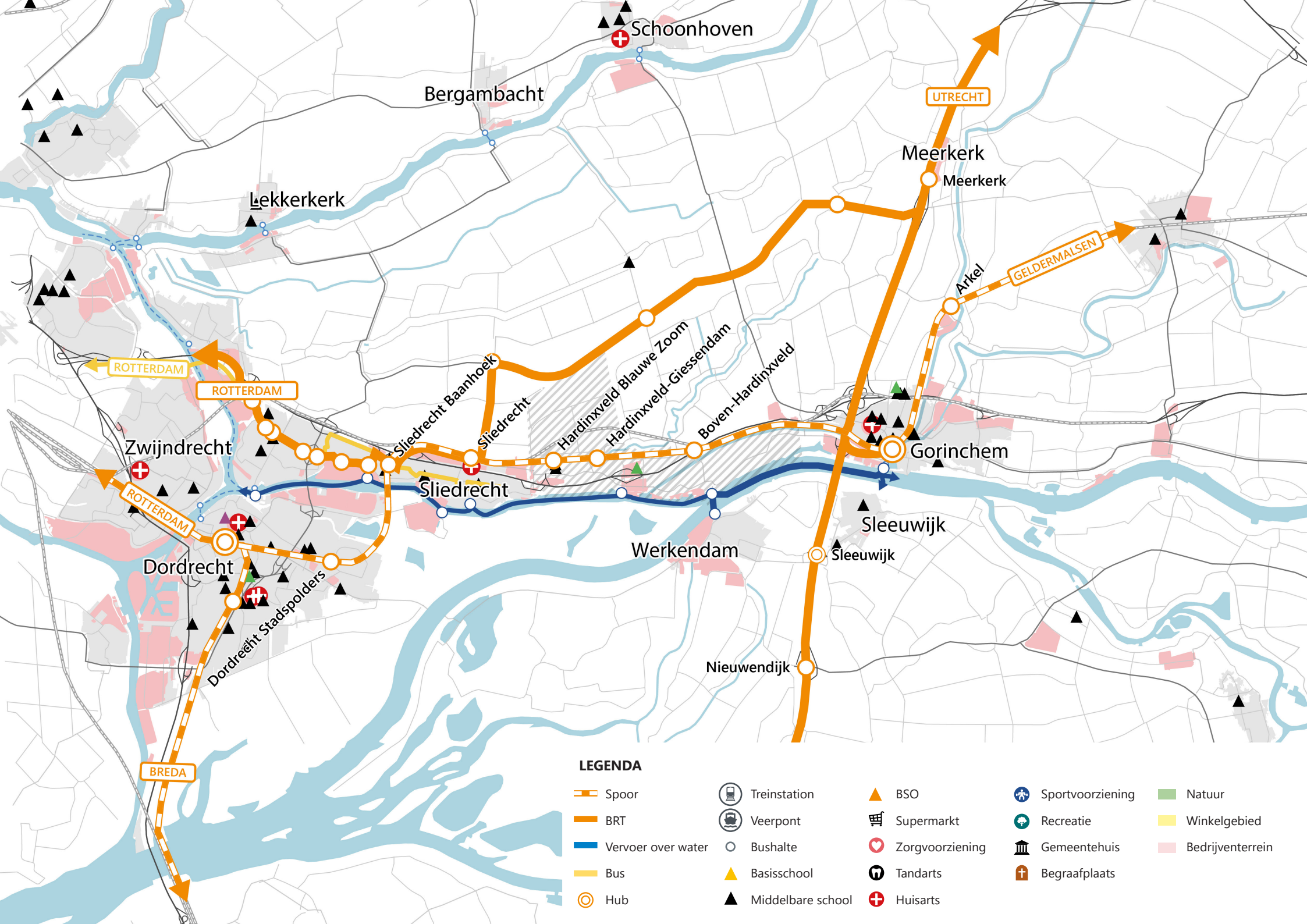


**Buurtbussen**  
Kleine voertuigen met een vaste dienstregeling en route. Lage frequentie.

**Vraagafhankelijk vervoer**  
Rijdt op afroep zonder vaste route zoals deur-halte-taxi, bestelBuzz of WMO-vervoer.

Functionele- en kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer netwerk







## NETWERKEN GEMOTORISEERD VERKEER

Hardinxveld-Giessendam kent een goede autobereikbaarheid. Belangrijke problematiek betreft echter het sluipverkeer van de A15 dat zorgt voor overlast in de gemeente. Een goede doorstroming op de A15 en de A27 voorkomt dit sluipverkeer en zorgt ook voor een betere bereikbaarheid van de gemeente. De gemeente wil er daarom samen met de regiogemeenten voor zorgen dat de problematiek van de A15 hoog op de agenda van het Rijk blijft staan. Ook zorgt de gemeente voor tijdelijke maatregelen rondom werkzaamheden, zodat de gemeente ook in deze periodes goed bereikbaar is.

Bij het inrichten van wegen werkt de gemeente aan een veilige inrichting en een duidelijke hiërarchie. Daarom is de hoofdstructuur opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Hierin worden drie categorieën wegen onderscheiden:

- 1. Stroomweg:** snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer. Er geldt een snelheidslimiet van 100 of 120 km/u. Voorbeelden zijn snelwegen A15 en A27.
- 2. Gebiedsontsluitingsweg:** ontsluiten van grote kernen en belangrijke bestemmingen. Er geldt *buiten de bebouwde kom* een maximumsnelheid van 80 km/u. Een voorbeeld van een GOW buiten de bebouwde kom is de N214, net buiten de gemeentegrenzen. *Binnen de bebouwde kom* is het sinds kort mogelijk om de afweging te maken tussen 50 km/u of 30 km/u. Die keuze hangt af van de functie van de weg in het netwerk t.o.v. verblijven langs de weg.
- 3. Erftoegangsweg:** toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels en andere voorzieningen in een gebied met de functie 'verblijven'. Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 30 km/u, buiten de bebouwde kom is dit 60 km/u.

**RIJKSWEGEN**



**Direct, robuust en snel**  
Grootschalige verwerking van (vracht) verkeer over de A15 en A27.

**GOW 80**



**Ontsluit de regio**  
Wegen met een stroomfunctie t.b.v. de ontsluiting van de regio.

**GOW 50**



**Ontsluitende functie binnen de kom**  
Fietspad, asphalt, in de voorrang, geen snelheidsremmers, oversteken bij kruispunten, bij voorkeur geen parkeren.

**GOW 30**



**Ontsluitende functie binnen de kom**  
Fietsstrook of fietspad, bij voorkeur deels klinkers, in de voorrang, snelheidsremmers op kruispunten, oversteken bij kruispunten/zebra, langsparkeren toegestaan.

**ETW 60**



**Toegang tot erven buiten de kom**  
Plateaus, hellingen en in winkelgebieden verlaagde trottoirbanden

**ETW 30**



**Toegang tot erven binnen de kom**  
Gemengd verkeer, bij voorkeur klinkers, gelijkwaardige kruispunten, snelheidsremmers, oversteken kan overal, parkeren toegestaan.

Functionele en kwaliteitseisen voor de netwerken gemotoriseerd verkeer

Voor het categoriseren van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is het Afwegingskader 30 km/h (CROW) toegepast. De gemeente kiest voor een GOW 30 km/u, tenzij het wenselijk is vanuit het netwerk én veilig mogelijk is om een hogere maximum snelheid van 50 km/u in te stellen.

Concreet wil de gemeente Weideveld, de Stationsstraat en de spoorwegovergang als GOW 30 km/u inrichten vanwege het grote aantal fietsers en de beperkte ruimte die aanwezig is. Ook een deel van de Rivierdijk wordt GOW 30 km/u omdat hier geen ruimte is om de weg op een veilige manier in te richten als GOW 50 km/u.

De Peulenlaan, Wieling, Schapedrift, het grootste deel van de Rivierdijk en de Parallelweg blijven GOW 50 wegen. Deze wegen hebben een overwegende verkeersfunctie. Daarnaast zijn de Peulenlaan en Wieling ook onderdeel van de uitrukroute van de ambulance. Doordat deze wegen vrijliggende fietspaden hebben zijn ze geschikt voor GOW 50 en worden ze vanwege hun functie ook als dusdanig aangewezen.

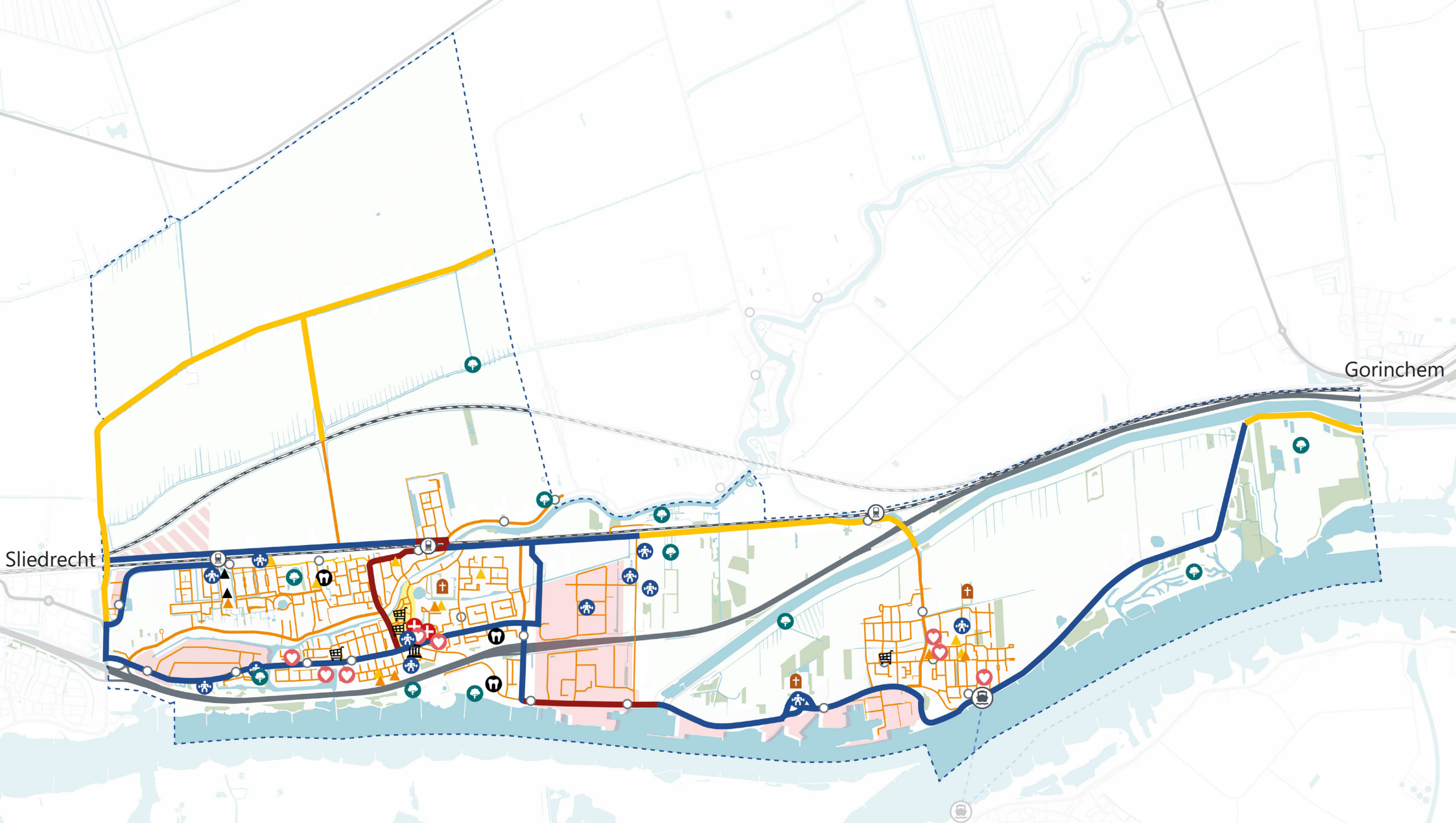
De Spoorweg die de gebiedsontwikkelingen rondom 't Oog moet gaan ontsluiten wil de gemeente binnen de kom trekken en inrichten als GOW 50 km/u weg. Daarnaast wordt er ook een nieuwe weg aangelegd om de nu drukke Nieuweweg te ontlasten. Deze weg wordt ingericht als GOW 50 km/u en moet de verkeersfunctie van de Nieuweweg overnemen zodat het noordelijke deel van deze weg enkel de woningen hoeft te ontsluiten.

De Zwijnskade (tussen de Spoorweg en de ovonde) is gelegen buiten de bebouwde kom. Door de ontwikkeling van 't Oog en ontwikkelingen in buurgemeente Sliedrecht wordt het drukker op de Zwijnskade en vraagt de positie van de fietsers op de weg meer aandacht en bescherming. Gemeente en Waterschap gaan hierover op termijn met elkaar in gesprek. Binnen het functioneel beheer van de wegen staat de mogelijkheid open om bij een toename van het verkeer het profiel van de weg aan te passen. In overleg kan op termijn ook de bebouwdekomgrens worden verlegd.

### Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u: waarom?

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment twee wegcategorieën: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Een erftoegangsweg (ETW) heeft een verblijfsfunctie, verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/h. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) heeft een verkeersfunctie, verkeerssoorten zijn van elkaar gescheiden en de maximumsnelheid is 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De GOW30 is zo een oplossing voor deze zogenaamde 'grijze wegen'. De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om een Afwegingskader 30 km/u (CROW) te ontwikkelen om wegbeheerders te ondersteunen bij het maken van een keuze voor 50 km/u of 30 km/u.

Verkeersveiligheid kan een reden zijn voor het instellen van een GOW30. Ongevallen kennen een minder ernstige afloop bij een lagere snelheid. Wanneer de verblijfsfunctie van een GOW sterk is, loopt de kans op conflicten tussen fietsers/voetgangers en gemotoriseerd verkeer op. Daarnaast is de geluidshinder minder door de lagere snelheid en wordt oversteken makkelijker. Dit is extra belangrijk is voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking.



Gorinchem

Sliedrecht

**LEGENDA**

- |                 |                   |                 |                  |                  |
|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|------------------|
| ETW 60 (BUBEKO) | Treinstation      | BSO             | Sportvoorziening | Natuur           |
| GOW 50          | Veerpont          | Supermarkt      | Recreatie        | Winkelgebied     |
| GOW 30          | Bushalte          | Zorgvoorziening | Gemeentehuis     | Bedrijventerrein |
| ETW 30          | Basisschool       | Tandarts        | Begraafplaats    |                  |
|                 | Middelbare school | Huisarts        |                  |                  |

# P

## WENSBEELDEN

### PARKEREN

Hardinxveld-Giessendam kent geen grote parkeerproblemen. Slechts op enkele plekken binnen de gemeente wordt een hoge parkeerdruk ervaren. Wel gaat het aanbieden van parkeermogelijkheden op sommige plekken ten kosten van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid of toegankelijkheid van de wijken. Bijvoorbeeld doordat er op de stoep wordt geparkeerd of doordat er geen ruimte meer overblijft voor groen of verblijven.

De gemeente blijft er in de toekomst naar streven om voldoende parkeerplaatsen te bieden voor haar inwoners. Hierbij mag de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijken en de toegankelijkheid voor voetgangers echter niet in het gedrang komen. Daarom zal maatwerk geboden moeten worden om aan de ene kant in voldoende parkeeraanbod te voorzien en aan de andere kant de

aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de woongebieden in stand te houden. In de praktijk kan dit bijvoorbeeld betekenen dat aan één zijde parkeren wordt gefaciliteerd en aan de andere zijde ruimte voor de voetganger wordt geboden, zodat de toegankelijkheid voor de voetganger in woongebieden is geborgd en de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van wijken verbeterd.





## WENSBEELDEN

# DUURZAAMHEID & GEDRAG

De wensbeelden voor de netwerken en bijbehorende infrastructuur zijn een belangrijke voorwaarde en drager voor de ontwikkeling van mobiliteit binnen de gemeente. Deze maatregelen zijn op zichzelfstaand echter niet genoeg om onze ambitie voor een **veilig, bereikbaar, aantrekkelijk** en **duurzaam** Hardinxveld-Giessendam te bewerkstelligen. Hiervoor is het ook belangrijk om te kijken naar de invloed van mobiliteit en mobiliteitsgedrag op onze leefomgeving. Aspecten als verkeersveiligheid, ruimtegebruik, en de uitstoot van broeikasgassen zijn allemaal voorbeelden van de invloed van mobiliteit op de leefomgeving.

Om niet alleen te zorgen voor een bereikbaar Hardinxveld-Giessendam, maar ook voor een veilige, aantrekkelijke en duurzame gemeente, kijkt de gemeente daarom ook naar maatregelen op het gebied van duurzaamheid en gedrag. Het verduurzamen van de leefomgeving is bovendien nodig om de gemeente te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering.

De gemeente doet dit aan de hand van twee typen maatregelen:

1. Adaptieve maatregelen (aanpassen aan effecten)
2. Mitigerende maatregelen (verminderen van effecten)

Met adaptieve maatregelen als het aanleggen van voldoende groen, bomen en ruimte voor waterberging en waterinfiltratie bereidt de

gemeente zich voor op de verwachte veranderingen in het klimaat zoals hittestress, waterstress en droogtestress. De ruimte die hiervoor nodig is, kan afgaan van de ruimte die beschikbaar is voor mobiliteit. Daarom zet de gemeente waar dat kan meer in op ruimtebesparende vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen. De gemeente gaat hierbij uit van het STOMP-principe. Dat betekent dat bij beleidskeuzes eerst gekeken wordt naar maatregelen voor de voetganger (stappen) en de fiets (trappen), daarna het openbaar vervoer, autodelen (meerijden). De personenauto komt op de laatste plaats. Dit zorgt niet alleen voor meer ruimte voor groen, water en voorzieningen, maar draagt ook bij aan de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit.

Daarnaast gaat de gemeente aan de slag met mitigerende maatregelen. Hiermee zorgt de gemeente ervoor dat de uitstoot van broeikasgassen en dus het effect van mobiliteit op het klimaat wordt verminderd. Dit kan bijvoorbeeld door het verlagen van de snelheid op bepaalde wegen.

Naast 'harde' maatregelen is het hierbij ook belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van weggebruikers te kijken. Zij zijn immers diegenen die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom zijn 'zachte' maatregelen, gericht op gedrag, ook nodig om de ambities voor de gemeente te bewerkstelligen.

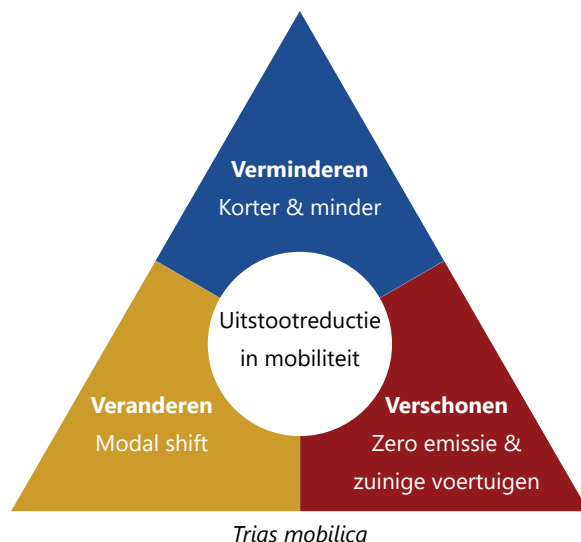


Ruimtebeslag per modaliteit

## TRIAS MOBILICA

De gemeente komt tot concrete maatregelen vanuit het concept van 'trias mobilica'. Hierin staan drie vragen centraal:

- Hoe kunnen we het aantal reisbewegingen *verminderen*?
- Hoe kunnen we het reisgedrag *veranderen*?
- Hoe kan het verplaatsen *schoner worden*?



### VERMINDEREN: MINDER EN KORTERE REIZEN

De meeste winst bij het beperken van de uitstoot is te behalen door het aantal verplaatsingen te verminderen en deze te verkorten. Zo ziet de gemeente kansen in het stimuleren van thuiswerken en carpoolen. Ze ondersteunt werkgevers daarom graag met informatie en advies rondom deze vorm van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het beperken van verplaatsingen wordt ook bereikt door een goede

mix van wonen, werken en voorzieningen. Door winkels, sportlocaties, recreatie- en zorgvoorzieningen nabij woonlocaties te vestigen, zijn minder lange verplaatsingen nodig en wordt de keus voor lopen of fietsen vanzelfsprekender.

### VERANDEREN: STIMULEREN VAN DUURZAME MOBILITEITSKEUZES

Vaker kiezen voor het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer draagt bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente. Daarom wil de gemeente inwoners en werknemers verleiden en helpen bij het maken van een duurzamere mobiliteitskeuze. Het stimuleren van de fiets draagt daarnaast ook bij aan de gezondheid van gebruikers. Regionale hubs vormen daarin een belangrijke schakel. De grootste kansen voor verandering liggen bij werkgevers, kinderen en jongeren. Werkgevers hebben een grote invloed op de vervoerswijzekeuze voor het woon-werkverkeer van hun werknemers. Via regelingen kunnen ze het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van hun werknemers verduurzamen en slimmer organiseren.

Kinderen en jongeren zijn de weggebruikers van de toekomst. Door middel van educatie en voorlichting wil de gemeente hen bewust maken van de effecten van verschillende mobiliteitskeuzes op het milieu en hen zo op laten groeien met duurzame mobiliteit.

### VERSCHONEN: KLAAR VOOR SCHONE EN SLIMME VOERTUIGEN

Het Klimaatakkoord uit 2019 zet allerlei sectoren aan tot een transitie naar emissieloze mobiliteit. De elektrificatie van het wagenpark is hierin een belangrijke stap die de gemeente graag zet in samenwerking met bewoners en ondernemers. De gemeente wil elektrisch rijden faciliteren. Daarom gaat de gemeente aan de slag met het plaatsen van laadpalen op strategische plaatsen in woongebieden en op bedrijventerreinen. Hierdoor kunnen alle inwoners en werknemers

die een elektrische auto hebben hun auto ook opladen, ongeacht de straat waarin ze wonen of het bedrijventerrein waar ze werken. Daarnaast gaat de gemeente graag in gesprek met ondernemers over de mogelijkheden om ook bedrijfsmobiliteit zoals logistiek en zakelijk verkeer te verduurzamen. Denk daarbij aan laadinfrastructuur op bedrijventerreinen en de transitie naar schonere vrachtwagens en bedrijfsbussen. Om ook klaar te zijn voor slimme voertuigen werkt de gemeente aan de eenduidigheid en herkenbaarheid van wegen. Door de weg in te richten met duidelijke belijning, borden en wegbreedtes, weet een slim voertuig namelijk op ieder moment wat het kan verwachten en hoe het zich daar moet gedragen.

#### **GEDRAG EN EDUCATIE VOOR EEN VEILIGERE VERKEERSOMGEVING**

Gedrag en educatie zijn een belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheid. Via voorlichting en campagnes werkt de gemeente aan bewustwording van de risico's in het verkeer, om met elkaar te werken aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor iedereen. Aangezien met name ouderen en jongeren een grotere kans op een verkeersongeval hebben, zijn deze doelgroepen extra belangrijk om te bereiken via voorlichting en campagnes.

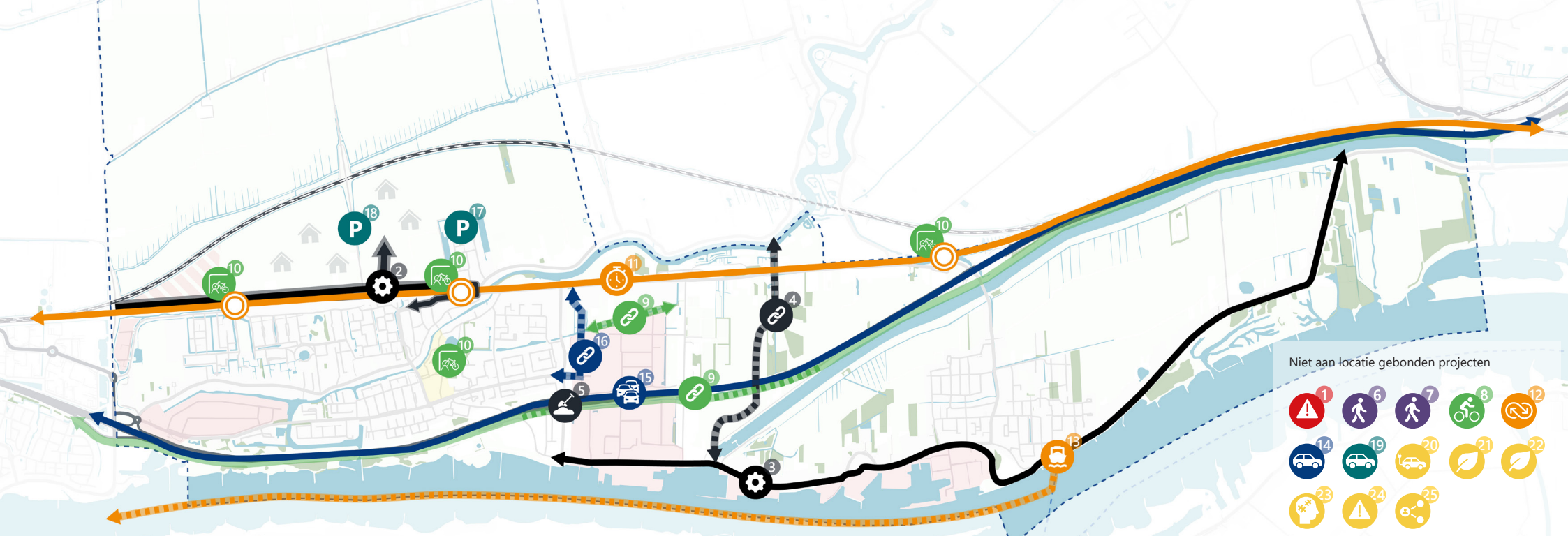
Ouderen blijven vaak langer mobiel, mede door de opkomst van de e-bike. De combinatie van een snellere fiets, een langzamere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren dan ook extra kwetsbaar in het verkeer. Voorlichting over het gebruik van de elektrische fiets kan helpen om mensen daarmee bekender, en behendiger, te maken en er zo voor te zorgen dat ongelukken minder vaak plaats vinden. Jongeren zijn zich vaak niet genoeg bewust van de gevaren in het verkeer en zijn snel afgeleid. Door via educatie aandacht te besteden aan verkeersveiligheid worden kinderen zich beter bewust over de gevaren in het verkeer.





# 6 | AAN DE SLAG! DIT IS NODIG OM HET WENSBEELD TE REALISEREN

Om het wensbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, bevat het mobiliteitsplan 25 projecten. Deze kaart geeft een overzicht van alle projecten, die op de volgende pagina's één voor één verder toegelicht worden. Tot slot bevat het mobiliteitsplan een overzicht van de projecten in de vorm van een uitvoeringsagenda. Die tabel bevat de projecten in de tijd uitgezet en geeft aan welke partners nodig zijn voor de uitvoering en op welke manier elk project bijdraagt aan de 10 doelen.



Niet aan locatie gebonden projecten

- MULTIMODAAL**
1. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheidsknelpunten
  2. Oppakken integrale opgave omtrent ontwikkeling 't Oog
  3. Opstellen multimodale aanpak Rivierdijk
  4. Aanleg Boezemkanaal en -gemaal in samenhang met loop- en fietsnetwerk en werkzaamheden A15
  5. Aanpakken kruispunten op de Nieuweweg t.h.v. op- en afritten A15

- FIETS & VOETGANGER**
6. Voetgangerstoets quick wins
  7. Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen door bij onderhoud en realisatie van infrastructuur specifiek rekening te houden met de voetganger
  8. Bij onderhoud en realisatie van infrastructuur netwerken fiets inrichten volgens wensbeeld.
  9. Ontbrekende verbindingen voor de fiets realiseren
  10. Fietsparkeren belangrijke voorzieningen

- OPENBAAR VERVOER**
11. Aanjagen betere betrouwbaarheid MerwedeLingelijn en goede overstap op interregionaal OV
  12. Verbeteren synergie tussen reguliere bussen, buurtbussen, wmo-vervoer en vraaggestuurd OV
  13. Inzetten op behoud van personenvervoer over water van en naar Gorinchem en Werkendam en uitbreiding hiervan richting Sliedrecht en Dordrecht

- GEMOTORISEERD VERKEER**
14. Bij onderhoud en realisatie van infrastructuur netwerken gemotoriseerd verkeer inrichten volgens wensbeeld
  15. Terugdringen van sluipverkeer door mede aanjagen van aanpak knelpunten A15
  16. Aanleg Nieuwe Nieuweweg ter ontlasting van het noordelijke deel van de Nieuweweg

- PARKEREN**
17. Werken aan een goede balans in ruimte voor parkeren, groen en verblijven
  18. Hanteren van een passende parkeernorm en -oplossingen bij nieuwbouwlocaties
  19. Positief staan tegenover initiatieven voor deelauto's

- GEDRAG EN VERDUURZAMING**
20. Uitwerken en uitvoeren laadvisie
  21. Bij onderhoud en realisatie van

- infrastructuur rekening houden met klimaatadaptatie
22. Samen met bedrijven op zoek naar mogelijkheden om mobiliteit en logistiek te verduurzamen.
  23. Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes
  24. Samen met partners werken aan een verkeersveilige leefomgeving
  25. Deelmobiliteitssysteem verder uitbreiden.

## AAN DE SLAG

### PROJECTEN MULTIMODAAL

#### 1. RISICOGESTUURDE AANPAK VERKEERSVEILIGHEIDSKNELPUNTEN

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp voor Hardinxveld-Giessendam. De gemeente borgt deze veiligheid door de gemeentelijke wegen qua inrichting optimaal aan te laten sluiten bij de functie en het gebruik van de weg. Wegen waar deze aansluiting onvoldoende is ziet de gemeente als risicolocaties. Deze worden dan ook met prioriteit aangepakt. Op basis van onderzoek blijken onder andere de Buitendams, het noordelijke deel van de Nieuweweg (incl. de aansluiting op de A15) en de Spoorweg risicolocaties te zijn.

Ook in de toekomst houdt de gemeente een vinger aan de pols als het om verkeersveiligheid gaat. Locaties waarover ten minste 5 verschillende meldingen ten aanzien van verkeersveiligheid zijn gemaakt zal de gemeente nader onderzoeken. Wanneer uit metingen blijkt dat er door een ruime meerderheid van de weggebruikers ten minste 10 km/u te hard wordt gereden, neemt de gemeente waar mogelijk snelheidsremmende maatregelen. Locaties waar deze snelheid nog veel hoger ligt of waar meer dan eens ongevallen plaatsvinden, worden met prioriteit aangepakt.



#### 2. OPPAKKEN INTEGRALE OPGAVE OMTRENT ONTWIKKELING 'T OOG

De gemeente ziet een opgave rond de ontwikkeling van 't Oog. In dit gebied, gelegen tussen de MerwedeLingelijn en de Betuwelijn, moeten in de komende jaren woningen en bedrijvigheid worden ontwikkeld. Voor de eerste fase van de ontwikkeling van dit gebied, 170 woningen en 5 hectare bedrijventerrein, zijn al concrete plannen.

Binnen de aanpak komen diverse aandachtsgebieden aan bod. Dit is onder meer de Spoorweg die ten westen van de Frederiksstraat getransformeerd wordt naar een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met vrijliggende fiets- en wandelpaden. Er komt een aanpak voor de spoorwegovergang bij station Hardinxveld-Giessendam met aandacht voor verkeersveiligheid en de oversteek naar Wijk Over 't Spoor. Ook de mogelijkheid om treinstation Blauwe Zoom via de noordzijde te ontsluiten vormt onderdeel van de integrale aanpak.

De gemeente heeft de ambitie om de gebiedsontwikkeling in de toekomst verder uit te gaan breiden en meer woningen en bedrijventerrein te realiseren in het gebied. Aangezien het om een grote opgave gaat pakt de gemeente deze integraal aan. Dit houdt in dat de ontwikkeling niet op zichzelf staat maar dat de gevolgen van de woningbouw (bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersdoorstroming en bereikbaarheid) inzichtelijk worden gemaakt voor de bredere omgeving. Daar waar de verwachting is dat knelpunten zich voordoen, worden passende noodzakelijke maatregelen genomen. Bij verdere ontwikkeling van 't Oog dient bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising van het spoor te komen. Dit aangezien de spoorwegovergang het verkeer bij grotere aantallen woningen niet meer kan verwerken. De realisatie van maatregelen loopt in de fasering ten minste gelijk op met de ontwikkeling.

### 3. OPSTELLEN MULTIMODALE AANPAK RIVIERDIJK

De Rivierdijk is een hoofdverbinding in de ontsluiting van gemeente Hardinxveld-Giessendam. Daarnaast is het ook een plek waar mensen veel (recreatief) wandelen en fietsen. Daarom wil de gemeente de aantrekkelijkheid van de dijk voor voetgangers en fietsers verbeteren, zonder de bereikbaarheid van woningen en bedrijvigheid langs de dijk uit het oog te verliezen. Zo wordt een deel van de dijk aangewezen als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit moet de route veiliger maken voor fietsers en de veiligheidsbeleving van weggebruikers verbeteren op de plekken waar fietsers en gemotoriseerd verkeer de schaarse ruimte moeten delen. De gemeente zet zich daarnaast actief in om waar mogelijk ruimte te claimen voor een breder wegprofiel en de wens voor een voetpad. Bijvoorbeeld bij herontwikkelingen langs de dijk of op het moment dat er vanuit het waterschap een dijkversterkingsproject wordt opgestart. Daarnaast denkt de gemeente actief mee in de aanpak van knelpunten rond de A15 en de mogelijkheden om hiermee o.a. het sluipverkeer op de Rivierdijk aan te pakken.

### 4. AANLEG BOEZEMKANAAL EN -GEMAAL IN SAMENHANG MET LOOP- EN FIETSNETWERK EN WERKZAAMHEDEN A15

Waterschap Rivierenland is voornemens een groot gemaal te bouwen bij Hardinxveld-Giessendam dat naar verwachting in 2029 in gebruik gaat. Dit nieuwe boezemgemaal nabij de Rivierdijk, maakt het mogelijk het water vanuit de Binnen-Giessen in de Beneden-Merwede te pompen. Daarvoor wordt ook een 1,5 kilometer lang en 100 meter breed boezemkanaal gegraven tussen de Binnen Giessen en de Beneden Merwede. De gemeente blijft betrokken bij dit plan zodat de realisatie van het kanaal goed samengaat met bestaande en gewenste (recreatieve) loop- en fietsverbindingen. Daarnaast zet de gemeente zich in om de noodzaak van een verbreding



van de brug bij het G. Kolff gemaal bij het waterschap onder de aandacht te brengen. Voor de aanpak van deze brug zijn namelijk koppelkansen met de werkzaamheden rond het Boezemkanaal. Hierbij zet de gemeente zich tevens in voor een goede fasering van de werkzaamheden in samenhang met de werkzaamheden rond de A15 en treft de gemeente waar nodig tijdelijke verkeersmaatregelen. Hiermee wil de gemeente de bereikbaarheid bij realisatie borgen.

### 5. AANPAKKEN KRUISPUNTEN OP DE NIEUWEWEG T.H.V. OP- EN AFRITTEN A15

De op- en afritten van de A15 zijn voor fietsers en voetgangers een risicolocatie. Om deze plek veiliger te maken voor langzaam verkeer is de gemeente voornemens deze kruising aan te pakken. Hiervoor start de gemeente met het monitoren van de verkeerssituatie op het kruispunt. Aan de hand van de resultaten wordt gekeken of een andere inrichting, bijvoorbeeld een rotonde, wenselijk is. Werkzaamheden aan deze kruising vinden idealiter plaats in samenhang met de werkzaamheden aan de A15 en de snelfietsroute, zodat later geen inpassingsproblemen ontstaan.

## AAN DE SLAG

### VOETGANGER EN FIETS

#### 6. VOETGANGERSTOETS: QUICK WINS (OBSTAKELS VERWIJDEREN, ONDERHOUD PADEN)

Om de gemeente voor iedereen bereikbaar te houden zet de gemeente in op een kwaliteitsslag in de voetgangersvoorzieningen. Het plusnetwerk voor de voetganger geeft hierbij een indicatie van locaties die daarin extra aandacht vragen. Met de uitvoering van een voetgangerstoets wordt inzichtelijk op welke locaties barrières bestaan voor voetgangers en waar nog kwaliteitswinst te behalen valt. De ervaring is dat kleine ingrepen zoals het verwijderen van een obstakel of het uitvoeren van onderhoud al veel kunnen verbeteren in de toegankelijkheid voor voetgangers.

#### 7. VERBETEREN VAN DE VOETGANGERSVOORZIENINGEN DOOR BIJ ONDERHOUD EN REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR SPECIFIEK REKENING TE HOUDEN MET DE VOETGANGER

Bij onderhoud en herinrichting van straten gaat vaak veel aandacht uit naar de inrichting ten behoeve van autoverkeer en fietsverkeer. Echter, de belangen en wensen van voetgangers verdienen in gelijke mate een plaats in de afwegingen bij (her)inrichtingen van infrastructuur. Daarom wordt bij onderhoud of realisatie specifiek aandacht besteed aan de rol van voetgangers in de openbare ruimte en de kwaliteitseisen die passen bij die locatie. Hierbij is het STOMP-principe het uitgangspunt, met als doel dat de openbare ruimte voor iedereen bruikbaar en bereikbaar is. Op plekken met sociale of medische bestemmingen wordt hier nog een schepje bovenop gedaan, aangezien dit gebieden zijn waar bijvoorbeeld ouderen of mensen met een beperking veel gebruik van maken. Zo moet de openbare ruimte in Hardinxveld-Giessendam voor iedereen toegankelijk worden en moet het veiliger en aantrekkelijker worden om een stukje te gaan lopen.



#### 8. BIJ ONDERHOUD EN REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR NETWERKEN FIETS INRICHTEN VOLGENS WENSBEELD

Om het wensbeeld fiets in 2040 realiteit te laten zijn wordt bij onderhoud en realisatie van infrastructuur ook rekening gehouden met de kwaliteitseisen die het wensbeeld fiets stelt ten aanzien van de inrichting van wegen. Deze kwaliteitseisen worden verder uitgewerkt binnen dit project.

Een deel van de kwaliteitsslag is al vastgelegd in projecten in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waarin de gemeente samen met andere overheden en maatschappelijke partners aan de slag gaat om het fietsnetwerk te verbeteren. Dit gebeurt volgens het STOMP-principe en in samenhang met regionale mobiliteitshubs. Projecten die hiervoor al op de planning staan zijn de aanleg van een vrijliggend fietspad op de Spoorweg in het kader van de ontwikkeling van 't Oog en de verbreding van het fietspad op de Kanaaldijk Noord als onderdeel van de provinciale doorfietsroute.

## 9. ONTBREKENDE VERBINDINGEN VOOR DE FIETS REALISEREN

Het fietsnetwerk in het wensbeeld bevat een aantal verbindingen die er vandaag de dag nog niet liggen. Zo ontbreken er een paar verbindingen van de beoogde provinciale doorfietsroute tussen Sliedrecht en Gorinchem, zoals de verbinding tussen de Kanaaldijk Noord en de Sluisweg en tussen de Nieuweweg en Rivierdijk. De mogelijkheden om deze verbindingen aan te leggen hangen nauw samen met de aanpak van de A15. De gemeente gaat daarom de samenwerking aan met het Rijk en relevante grondeigenaren om ruimte te behouden of te maken voor de realisatie van deze verbinding. Naast de provinciale doorfietsroute worden ook elders ontbrekende verbindingen aangelegd en de barrièrewerking van het spoor voor de fiets en voetganger verminderd. Denk aan een fietspad bij de Middenwetering en nieuwe fietsverbindingen



gekoppeld aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ('t Oog, Blauwe Zoom). Met de aanleg van ontbrekende fietsverbindingen sluit de gemeente aan op de projecten zoals deze zijn opgenomen in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

## 10. FIETSPARKEREN BIJ BELANGRIJKE VOORZIENINGEN

Aantrekkelijk fietsen in Hardinxveld-Giessendam vraagt naast een goed fietsnetwerk ook fietsparkeervoorzieningen van kwaliteit bij belangrijke bestemmingen in de gemeente en regionale mobiliteitshubs. Er wordt daarom ingezet op voldoende fietsparkeerplaatsen op locaties zoals stations en winkelgebieden. Daarbij houdt de gemeente rekening met verschillende formaten en type fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, moederfietsen, bakfietsen etc.), zodat voor iedereen een aantrekkelijke en veilige fietsparkeerplek beschikbaar is. De kwaliteitseisen voor het fietsparkeren worden verder uitgewerkt binnen dit project.

## AAN DE SLAG

### OPENBAAR VERVOER

#### 11. AANJAGEN BETERE BETROUWBAARHEID MERWEDELINGELIJN EN GOEDE OVERSTAP OP INTERREGIONAAL OV

De Merwedelingelijn is een enorme kracht voor de bereikbaarheid van de gemeente. Betrouwbaarheid van de verbinding is echter een aandachtspunt. Aangezien de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in de regio bij de vervoerder en de provincie ligt, neemt de gemeente een actieve rol in het verder aanjagen hiervan. Samen met Merwedelingelijn-alliantie zet Hardinxveld-Giessendam de lobby voor een verbeterslag in de betrouwbaarheid en overstapmogelijkheden voort. Dit moet onder andere leiden tot sterke regionale mobiliteitshubs. Onderdeel van deze lobby is inzet op (gedeeltelijke) dubbelsporigheid tussen Dordrecht en Hardinxveld-Giessendam.

#### 12. VERBETEREN SYNERGIE TUSSEN REGULIERE BUSSEN, BUURTBUSSEN, WMO-VERVOER EN VRAAGGESTUURD OV

De gemeente ziet het belang van openbaar vervoer in de gemeente om iedereen toegang te kunnen bieden tot mobiliteit. De landelijke ontwikkelingen in het openbaar vervoer door personeelstekorten en achterblijvende reizigersaantallen vormen voor lokaal busvervoer in Hardinxveld-Giessendam een bedreiging. Om lokaal openbaar vervoer in de toekomst te behouden, verbetert de gemeente samen met provincie Zuid-Holland en Drechtsteden de synergie tussen de verschillende vormen van openbaar en besloten vervoer. Regionale hubs vormen hierin een belangrijke schakel. Voor zover het binnen het vermogen van de gemeente ligt, grijpt de gemeente kansen aan om verschillende vervoersconcepten zoals buurtbussen, wmo-vervoer en vraaggestuurd OV te bundelen in één toekomstbestendig systeem. Daarnaast zet de gemeente in op betere bekendheid en eenvoudiger gebruik van het lokale OV zoals dat nu al beschikbaar is (bijvoorbeeld deur-halte-taxi en bestelBuzz).



#### 13. INZETTEN OP BEHOUD VAN PERSONENVERVOER OVER WATER VAN EN NAAR GORINCHEM EN WERKENDAM EN UITBREIDING HIERVAN RICHTING SLIEDRECHT EN DORDRECHT

Vervoer over water ziet de gemeente als een kracht voor de multimodale bereikbaarheid van de Hardinxveld-Giessendam en de regio. De gemeente zet daarom in op behoud van de Riveerverbinding met Gorinchem. Met een lobby bij de provincie Zuid-Holland geeft Hardinxveld-Giessendam gehoor aan de brede wens om personenvervoer over water uit te breiden in de richting van Sliedrecht, Dordrecht en Werkendam. Een goede verknoping met de huidige Riveerverbinding en andere vervoerwijzen is daarbij van belang. Dit gebeurt in regionale mobiliteitshubs.

## AAN DE SLAG

### GEMOTORISEERD VERKEER

#### 14. BIJ ONDERHOUD EN REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR NETWERKEN GEMOTORISEERD VERKEER INRICHTEN VOLGENS WENSBEELD.

Om in 2040 het wensbeeld ook de realiteit te laten zijn, wordt bij onderhoud en realisatie van infrastructuur rekening gehouden met de kwaliteitseisen die het wensbeeld voor gemotoriseerd verkeer stelt ten aanzien van de inrichting. Het STOMP-principe wordt daarbij toegepast. Dit betekent bijvoorbeeld de aanleg van een GOW-30 inrichting op de Weideveld, Stationsstraat, een deel van de Rivierdijk en het gedeelte van de Spoorweg dat nu binnen de kom ligt. Bij nieuwe inrichting is er in de inrichting en materiaalkeuze aandacht voor klimaatadaptatie en houdt de gemeente oog voor herkenbaarheid en eenduidigheid van de wegen. Dit helpt niet alleen de weggebruikers van vandaag, maar vergroot tevens de mogelijkheden voor slimme voertuigsystemen zoals Intelligent Speed Assistance (ISA).



#### 15. TERUGDRINGEN (NEGATIEVE EFFECTEN) VAN SLUIPVERKEER DOOR MEDE AANJAGEN VAN AANPAK KNELPUNTEN A15

Om Hardinxveld-Giessendam bereikbaar te houden voor de auto en tegelijk (negatieve effecten van) sluiпverkeer door de gemeente tegen te gaan, dient de verkeersafwikkeling op de A15 goed te zijn. De gemeente pleit daarom samen met buurgemeenten en de regio bij het Rijk voor een grondige aanpak van bestaande en toekomstige knelpunten op de A15.



#### 16. AANLEG NIEUWE NIEUWEG TER ONTLASTING VAN HET NOORDELIJKE DEEL VAN DE NIEUWEG

Om de verkeersproblematiek op het noordelijke deel van de Nieuweg aan te pakken wordt parallel hieraan een nieuwe weg aangelegd die dient als gebiedsontsluitingsweg. Deze nieuwe weg verbindt de Parallelweg met de Hakgriend. Dit biedt kansen om de bestaande Nieuweg te veranderen in een aantrekkelijke woonstraat waar de verkeersdruk enorm daalt ten opzichte van vandaag en er meer ruimte is voor fietsen, lopen en verblijven.

## AAN DE SLAG

### PARKEREN

#### 17. WERKEN AAN EEN GOEDE BALANS IN RUIMTE VOOR PARKEREN, GROEN EN VERBLIJVEN

De openbare ruimte is schaars en er is niet altijd ruimte voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit. Zeker aangezien er in wijken ook andere onderwerpen zijn die ruimte vragen. Denk bijvoorbeeld aan het vergroenen van de wijk om voorbereid te zijn op een veranderend klimaat of ruimte voor verblijven. De invulling van de beschikbare ruimte weegt de gemeente daarom zorgvuldig af met oog voor de gestelde ambities om een duurzame en aantrekkelijke gemeente te zijn. De Beleidsregels Parkeernormen uit 2022 of diens rechtvolger vormen daarbij het uitgangspunt.

Op het moment dat er een hoge parkeerdruk ervaren wordt, gaat de gemeente met de inwoners van het desbetreffende gebied op zoek naar mogelijke oplossingen. Goede communicatie hierover met bewoners is daarbij belangrijk. Bewoners moeten zich namelijk realiseren dat het lang niet altijd mogelijk is dat elk huishouden twee of drie auto's parkeert in een smalle woonstraat. Soms zijn er echter wel mogelijkheden om een stukje verderop te parkeren. In buitensporige situaties blijft de gemeente handhavend optreden.

Er is binnen het afstemmen van een goede parkeerbalans ook aandacht voor parkeerplaatsen voor personen met beperking. De gemeente gaat ook het beleidskader voor het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen actualiseren, zodat de mensen die het nodig hebben een parkeerplaats tot hun beschikking krijgen.

#### 18. HANTEREN VAN EEN PASSENDE PARKEERNORM EN -OPLOSSINGEN BIJ NIEUWBOUWLOCATIES

Nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid wordt gerealiseerd op basis van een passende parkeernorm. Dit betekent dat de

hoeveelheid parkeerplaatsen past bij het type woningen en rekening houdt met de mate waarin alternatieve vormen van mobiliteit in de buurt beschikbaar worden gesteld (conform het STOMP-principe). De Beleidsregels Parkeernormen uit 2022 of diens rechtvolger vormen daarbij het uitgangspunt. Daarnaast staat de gemeente positief tegenover parkeeroplossingen die gebaseerd zijn op het daadwerkelijke autobezit in de buurt, mits deze vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor andere doeleinden zoals groen en verblijven.

#### 19. POSITIEF STAAN TEGENOVER INITIATIEVEN VOOR DEELAUTO'S

In lijn met het STOMP-principe, kan de inzet van deelauto's bijdragen aan het verlagen van het autobezit van inwoners van Hardinxveld-Giessendam. De deelauto kan een alternatief vormen voor de aanschaf van een tweede of derde auto. Hoewel het aanbieden van deelauto's voornamelijk bij commerciële partijen ligt, staat de gemeente positief tegenover initiatieven waarin deelauto's worden toegepast en vervult bij voldoende meerwaarde een faciliterende rol.





## AAN DE SLAG

# GEDRAG EN VERDUURZAMING

### 20. UITWERKEN EN UITVOEREN LAADVISIE

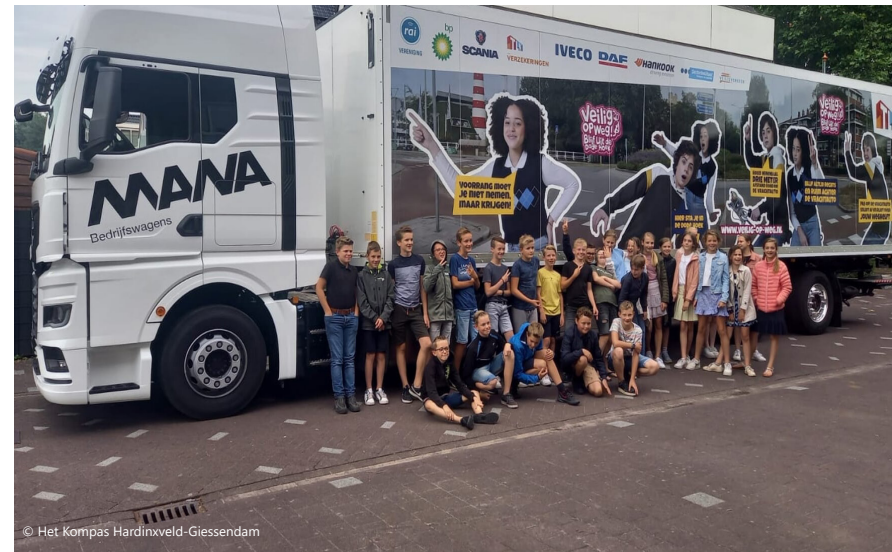
Om aan de stijgende laadbehoefte te kunnen voldoen en het gebruik van schonere voertuigen te stimuleren, vormt de gemeente op dit moment een visie rond de openbare oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's. Bij nieuwbouwprojecten houdt de gemeente aan de voorkant rekening met strategische locaties voor laadpalen binnen de ontwikkeling. Met de uitvoering van deze visie is de gemeente voorbereid op een verdere groei van het aantal elektrische voertuigen in Hardinxveld-Giessendam, zowel voor inwoners als werknemers.

### 21. BIJ ONDERHOUD EN REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR REKENING HOUDEN MET KLIMAATADAPTATIE

Om de gemeente toekomstbestendig te maken gaat de gemeente bij onderhoud en realisatie van infrastructuur op zoek naar de balans tussen ruimte voor verkeer en verblijven en tussen verharding en groen. Hierdoor kan de gemeente in de toekomst beter omgaan met klimaatopgaven als hitte-, droogte- en waterstress.

### 22. SAMEN MET BEDRIJVEN OP ZOEK NAAR MOGELIJKHEDEN OM MOBILITEIT EN LOGISTIEK TE VERDUURZAMEN.

Om te voldoen aan de doelen in het Klimaatakkoord moet de hoeveelheid uitstoot in mobiliteit drastisch verminderen. Hiervoor legt de landelijke overheid de komende jaren een belangrijke verantwoordelijkheid neer bij werkgevers. De gemeente Hardinxveld-Giessendam wil bedrijven hierin bijstaan en komt dan ook graag in contact met ondernemers om samen op te trekken in de transitie naar schonere mobiliteit. Dit kan zijn door mee te denken in initiatieven van ondernemers die leiden tot een uitstootreductie, door bedrijven te helpen met een werkgeversaanpak, door ze in contact te brengen met een mobiliteitsmakelaar of door de samenwerking op te zoeken met regionale initiatieven zoals Zuid-Holland Bereikbaar.



### 23. GEDRAG BEÏNVLOEDEN MET SLIMME MARKETING, EDUCATIE EN GEDRAGSCAMPAGNES

De verkeersveiligheid in de gemeente is sterk verbonden aan veilig verkeersgedrag. Dit gedrag van weggebruikers beïnvloedt de gemeente door middel van slimme marketing, educatie en gedragscampagnes. De gemeente doet dit niet alleen maar vanuit de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Drechtsteden. Dankzij deze regionale samenwerking wordt breed ingezet op verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers (zoals het verkeersonderwijs op de basisschool).

#### 24. SAMEN MET PARTNERS WERKEN AAN EEN VERKEERSVEILIGE LEEFOMGEVING

De gemeente vindt dat iedereen een steentje kan bijdragen aan een verkeersveilige leefomgeving. De gedachte 'goed voorbeeld doet goed volgen' is daarvoor de basis. Dit legt verantwoordelijkheid bij ouders en scholen, maar ook werknemers en werkgevers. MONO-rijden en voor een boodschap een keer de fiets pakken zijn voorbeelden die de gemeente aanmoedigt.

Ook ziet de gemeente graag dat kinderen veilig te voet of op de fiets naar school kunnen gaan. Dit is gezond en goed voor de zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer. Voor kinderen die wel met de auto gebracht worden moet het laatste stukje tot de school ook veilig zijn. Bij schoolomgevingen stelt de gemeente daarom hogere eisen aan veiligheid. Een veilige schoolomgeving komt tot stand door een samenwerking tussen de gemeente en scholen. Hierin hebben de scholen allereerst zelf een verantwoordelijkheid om knelpunten te signaleren en bij te dragen aan veilig verkeersgedrag door kinderen én ouders. Certificering van scholen voor SCHOOL op SEEF is hiervan een mooi voorbeeld.

De gemeente is uiteindelijk verantwoordelijk voor een veilige openbare ruimte, maar rekent daarbij op ieders verantwoordelijkheid in het verkeer. Zonder aandacht voor veilig gedrag heeft herinrichting geen zin en een onveilig kruispunt is niet met 'goed uitkijken' op te lossen. Het betreft dus een samenspel tussen scholen, gemeente, politie en andere gebruikers, waarbij elke partij onmisbaar is.

#### 25 DEELMOBILITEITSSYSTEEM VERDER UITBREIDEN

Een bereikbaar en toegankelijk Hardinxveld-Giessendam vraagt om een divers mobiliteitsaanbod. Deelmobiliteit kan een bijdrage leveren aan deze diversiteit. Met het aanbieden van deelfietsen bij de stations heeft de gemeente een eerste stap gezet om de bereikbaarheid te verbeteren. De fietsen kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden als voor- en natransport richting bedrijventerreinen. Om het gebruik van deze deelfietsen aantrekkelijker te maken wil de gemeente de locaties waar deze deelfietsen beschikbaar zijn verder uitbreiden en de flexibiliteit verbeteren door een gebruiker toe te staan de fiets ook in te leveren bij een andere locatie dan de afhaallocatie. Daarnaast wil de gemeente een pilot starten met deelauto's. Mobiliteitshubs zijn hiervoor potentiële locaties.













# AAN DE SLAG

## UITVOERINGSAGENDA

Deze uitvoeringsagenda dient als basis voor het uitvoeringsprogramma met jaarlijkse programmering en begroting. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering, daarom zijn de projecten in tijd uitgezet. De uitvoeringsagenda geeft ook aan hoe elk project een uitwerking vormt van de doelen en welke partners er betrokken dienen te worden.

De gemeente is voornemens om alle beschreven projecten in uitvoering te brengen en netwerken volgens kwaliteitseisen in te richten. Een kanttekening daarbij is dat in de praktijk moet blijken of hier ook de ruimte en middelen voor gereserveerd moeten worden. Ook kan voortschrijdend inzicht ertoe leiden dat het plan wordt herijkt.

-  ROBUUST WEGENNET MET GOEDE DOORSTROMING OP HOOFDRUTES ALS ALTERNATIEF VOOR VERKEER DOOR DE GEMEENTE
-  RUIMTE VOOR PROJECTONTWIKKELINGEN DIE BIJDAGEN AAN DE AMBITIES EN DOELEN VAN DE GEMEENTE
-  EEN GEZONDE BALANS IN PARKEERVRAAG EN AANBOD VAN PARKEERVOORZIENINGEN
-  KWALITEITSIMPULS VOOR FIETSVORZIENINGEN EN EEN NETWERK ZONDER ONTBREKENDE SCHAKELS ZORGT VOOR HOOG FIETSGEBRUIK
-  ACTIEF AAN DE SLAG MET HET DUURZAAMHEIDSBELEID
-  BETROUWBAAR OPENBAAR VERVOER VOOR MULTIMODALE BEREIKBAARHEID VAN HARDINXVELD-GIESSENDAM
-  GROTERE VERKEERSVEILIGHEID MET AANDACHT VOOR KWETSBARE WEGGEBRUIKERS
-  HOOGWAARDIGE VERBLIJFS- EN RECREATIERUIMTE VERSTERKT DE AANTREKKELIJKHEID EN LEEFBAARHEID VAN DE GEMEENTE VOOR INWONERS EN BEZOEKERS
-  IEDEREEN HEEFT TOEGANG TOT HET MOBILITEITSSYSTEEM IN DE GEMEENTE
-  VOORKOMEN VAN OVERLAST DOOR VERKEER

PROJECT	'25	2030	2040	LOPEND	EXTERNE PARTNERS										
<b>MULTIMODAAL</b>															
1. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheidsknelpunten	█			✓									X		
2. Oppakken integrale opgave omtrent ontwikkelingen 't Oog	█			✓	Provincie Zuid-Holland		X		X						
3. Opstellen multimodale aanpak Rivierdijk	█				Waterschap				X			X	X		X
4. Aanleg Boezemkanaal en -gemaal in samenhang met loop- en fietsnetwerk en werkzaamheden A15	█			✓	Waterschap	X			X				X		
5. Aanpakken kruispunten op de Nieuweweg t.h.v. op- en afritten A15	█								X			X		X	
<b>VOETGANGER EN FIETS</b>															
6. Voetgangerstoets: quick wins (obstakels verwijderen, onderhoud paden)	█												X	X	
7. Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen door bij onderhoud en realisatie van infrastructuur specifiek rekening te houden met de voetganger	█												X	X	



PROJECT

'25 2030

2040 LOPEND EXTERNE PARTNERS



PROJECT	'25	2030	2040	LOPEND	EXTERNE PARTNERS											
23. Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes				✓	Rijkswaterstaat Provincie Zuid-Holland						X		X			
24. Samen met partners werken aan een verkeersveilige leefomgeving				✓							X		X			
25. Deelmobiliteitssysteem verder uitbreiden					Drechtsteden						X					

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

Den Haag  
Anna van Buerenplein 42  
2595 DA Den Haag

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam