



Fietsen in Hardinxveld- Giessendam

Bevindingen

*scan van de situatie
beleidsdocumenten
gemeentelijk beleid*

2019

Aangeboden aan B&W en Gemeenteraad

Inleiding

De fietsersbond heeft – na samenspraak met de Gemeente – een scan gemaakt van de fietsinfrastructuur in Hardinxveld-Giessendam.

Dat is gedaan door fietstochten van een aantal plaatselijke leden en de regionale voorzitter : verkennen en foto's maken van opvallende punten of situaties. Die zijn besproken met Veilig Verkeer Nederland en Verkeerspolitie.

Later zijn die bevindingen gecorreleerd aan beleidsstukken, zoals:

- veilig fietsen nota's en besluiten
- GVVP
- perspectiefnota 2019-2022
- crow-richtlijnen
- rijks- en provinciale beleidsregels.

Daaruit komt ons commentaar voort.

De Fietzersbond hoopt met dit rapport bij te dragen aan een goede en vooral veilige infrastructuur voor fietsers , temeer daar de algemene beleidsambitie is het fietsverkeer de komende jaren sterk te laten toenemen.

Wij bieden aan om via regulier overleg – zoals bij alle Drechtsteden gebruikelijk – de Gemeente te helpen bij het realiseren hiervan.

Samenvatting

Ten eerste valt uit de beleidsstukken op dat er goede aandacht is voor fietsers en er is/wordt nagedacht over fietsbeleid.

Daarnaast valt echter op dat in de fysieke uitvoering er wat onevenwichtigheid is:

- op sommige punten is er goed nagedacht over fietsveiligheid en zijn er maatregelen genomen, maar dan is de uitvoering niet handig of veilig
- overgangen tussen fietspaden, straten en (fiets)vervolgroutes zijn soms fietsonvriendelijk en met gevaarstelling uitgevoerd
- verschillende uitvoeringsmodaliteiten op vergelijkbare situaties
- er loopt een goede centrale fietsroute O<>W ; die begint op een vreemde plaats en eindigt even vreemd en zelfs gevaarlijk
- datzelfde pad zou westwaarts door moeten lopen om een mooi netwerk te maken, maar dat is vooralsnog onmogelijk gemaakt ...
- de noordelijke W>O fietsroute heeft geen redelijk vervolg op de Schapedrift-oost vanaf de Ekster: essentiële verbetering nodig

Uit deze punten, en uit de besluitvorming op bovengenoemde stukken blijkt dat er een groot verschil is tussen intenties en werkelijkheid: het geheel duidt op een gebrek aan constante belangstelling en/of budgetproblemen.

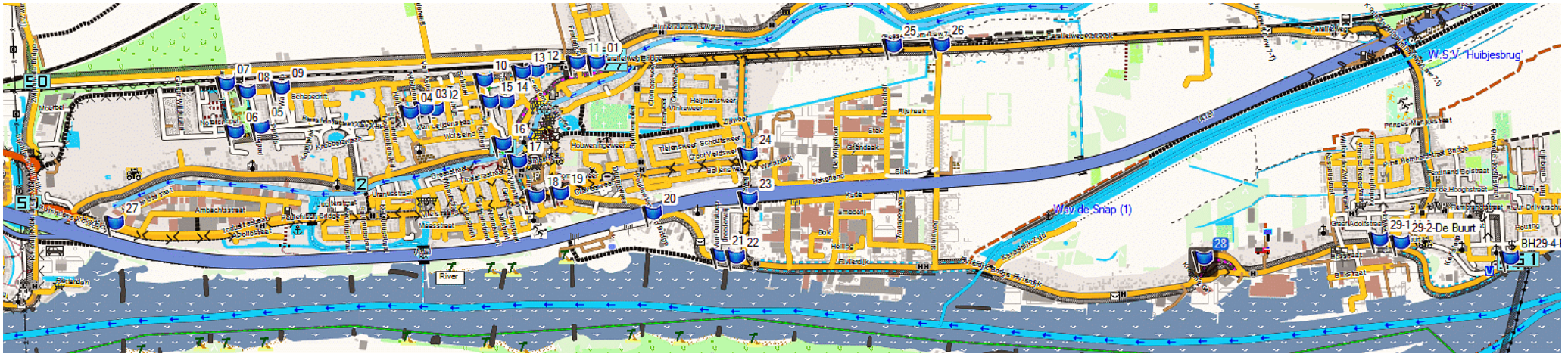
Er zijn nog een paar grote ontbrekende schakels in het fietsnetwerk:

- langs de A15 om een stuk af te snijden van het kanaal naar het industrieterrein “Langeveer”
- tussen de Nieuweweg en de Sluisweg (bv langs de Middenwetering)
- het oostelijk deel van de Schapedrift
- snelfietsroute uit Sliedrecht tot aan Gorinchem
- centrale fietspad vanaf Bellefleur door de nieuwe wijk tot aan Sportlaan.

Hieronder lichten we toe wat onze bevindingen zijn en waar die correleren met eerdere bevindingen en besluiten, geïllustreerd met foto's en plattegronden.

Dat vraagt wellicht wat bestudering, maar kan voor veel zaken verhelderend werken.

Het geheel is nog eens samengevat in een tabel, die in de eerste kolom als ‘scan-FB’ naar de foto's verwijst.



Afbeelding 1: Overzicht van besproken punten

Analyse

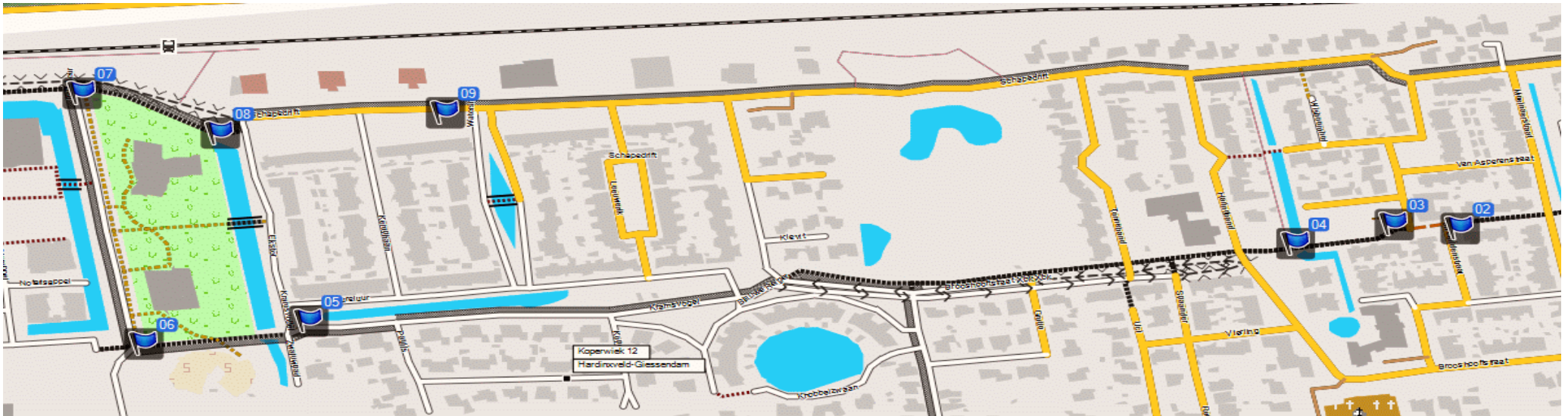
In een eerste nabeschuiving van de gemaakte scan kwamen we tot de conclusie dat in Hardinxveld-Giessendam zich een klassiek patroon van ontwikkeling heeft voorgedaan:

- In den beginne loopt een stratenpatroon langs historische banen (vaak een dijklint); fietsen is weinig intensief en doenlijk.
- Later worden woonwijken gebouwd die vaak als losse klodders aan de oorspronkelijke bebouwing hangen; vaak ook worden ruimtes tussen (hoofd)wegen opgevuld. Daarbij worden toegangswegen gemaakt die in die situatie in die tijd logisch zijn, vaak gericht op ontsluiting voor vooral autoverkeer; fietsen gaan gewoon over die wegen en dat geeft (behalve bij het uitgaan van 'de fabriek') weinig problemen omdat ook het autoverkeer nog weinig intensief is.
- Vanaf de jaren 60 worden extra woonwijken gebouwd en/of oude bebouwing vervangen (vaak door hoogbouw) teneinde de bevolkingsgroei te accommoderen. Het autoverkeer is alles bepalend; fietsers komen meer en meer in de knel: daar waar zinvol, mogelijk en binnen budget worden fietsverbindingen gemaakt, of fiets(suggestie)stroken aan de wegen vastgeplakt. Het resulteert in een wirwar van fietspaden en -verbindingen, die echter geen echte samenhang vertonen.
- Sinds ongeveer 2000 is er een groeiend besef van het belang van fietsen voor zowel gezondheid, milieu als middel tegen verkeerscongesties, zeker voor woon-werkverkeer. Fietspaden en -stroken worden aan elkaar verbonden, vaak via kruisingen waar het autoverkeer nog dominant is. Er is een begin van een fietsnetwerk in te zien, maar het is nog behoorlijk rommelig.
- Er wordt een heus, samenhangend, doorlopend fietsnetwerk gerealiseerd, met voldoende brede paden en vaak voorrang.

Onze indruk is dat Hardinxveld-Giessendam zich midden in het vierde stadium bevindt; waarbij de intentie is te streven naar het laatste stadium, dat echter nog tegen de horizon ligt.

Moge de voorliggende analyse bijdragen aan het realiseren van een adequaat fietsnetwerk in uw Gemeente.





Afbeelding 2: punten 2 t/m 9

Paaltjes

Op verschillende plaatsen vinden we paaltjes die **niet** aan de normen voldoen, hier op foto HG 2 t/m HG 4 op het doorgaande fietspad.



- ze zijn van staal i.p.v. meeverend plastic
- ze zijn onvoldoende ingeleid ; HG4 in het geheel niet
- betonnen palen onzichtbaar in het donker, te dicht bij het fietspad: gevaarzetting
- trottoirbanden zorgen voor een extra risicofactor
- schrikstrook smaller dan 40 cm langs paaltjes en trottoirbanden leidt tot een onveilig gevoel voor fietsers
- **zijn deze paaltjes werkelijk – recent aangetoond met waarneming – nodig ?** [beleid in Drechtsteden: weg, tenzij..]

Opmerkingen

- tegels zorgen, zeker wanneer het pad ouder wordt, voor minder comfort/ onveiligheid
- trottoirbanden zorgen voor een slechte afwatering en in de winter voor ijsbanen
- schrikstrook – die leidt tot een optische versmalling van het wegprofiel – is van toepassing voor alle objecten, zoals stilstaande auto's en verkeersborden.



Foto bij punt HG5
nr. 3

Ook hier weer – waarschijnlijk onnodige – paaltjes, die niet zijn ingeleid , van staal zijn en niet afgewerkt.

Het is de vraag welke waarde de witte geleidingsstreep wettelijk heeft; hier waarschijnlijk bedoeld als afsluiting van het fietspad voor auto's .

50 km-wegen

In Hardinxveld zijn er veel 30 en 50-km wegen. Het onderscheid tussen deze wegen is niet altijd duidelijk voor de weggebruiker. Juist zichtbaarheid en herkenbaarheid zorgt voor een vergroting van de verkeersveiligheid.

Landelijk wordt steeds meer geadviseerd om de gehele bebouwde kom als dertig km gebied in te richten.

Daar waar sprake is van doorgaande wegen, die uitdrukkelijk een maximum snelheid kennen van 50 km, wordt steeds vaker gewerkt met fysiek afgescheiden fietspaden [CROW-normering]

Op EU-niveau worden overigens wetten voorbereid die snelheidsvolgers in auto's verplicht gaan stellen: dan wordt de gewenste snelheid automatisch gehandhaafd.



Punt HG5
foto 1-2

Kramsvogel – fietspad

[gezien vanuit het einde van het fietspad]

Shared space met onduidelijke richtingen

Mooi vormgegeven kruising, fietsers worden echter losgelaten in plaats van geleid naar het doorlopende fietspad.

Een voorbeeld van een fietsnetwerk dat geen netwerk is, maar een aaneenschakeling van losse delen met onderling zeer verschillende uitvoering en geen samenhang, die nog met elkaar kunnen/moeten worden verbonden



Het knooppuntbord suggereert als enige een doorgaande route



Punt HG6 foto 1–3

Bellefleur – Goudreinnet

Een **onverantwoord** gevaarlijke situatie.

Het fietspad wordt onverwacht afgesloten met paaltjes die aan geen enkele norm voldoen , zwart zijn, van staal, onzichtbaar in het donker, niet ingeleid, etc.

Verder zijn her en der gestrooide biggenruggen te zien (onduidelijk is of ze er tijdelijk of permanent liggen).

Daarnaast wordt een fietser door die afsluiting visueel vóór de paaltjes naar rechts geleid, dat blijkt echter bij nader inzien een voetpad te zijn... (foto 3)



Het fietspad rechtsaf begint dus pas ná de afsluitende paaltjes.

Dit fietspad heeft recht door nu nog geen zichtbaar vervolg .

Gemiste kans om deze doorgaande centrale route door te zetten tot aan de Sportlaan.

Wij bevelen aan deze ernstig gevaarlijke situatie per omgaan de te verbeteren.

Bij een ongeluk wordt dit een dure zaak voor de Gemeente.... !





Punt HG7 foto 1–4

Nabij station Groenezoom

Harde voetpadpaaltjes [HG7-1] ; wat doet die witte mop daar ?

Het (snel)fietspad [foto HG7-3] kruist het aanvoerfietspad voor het station. Vormgegeven als plateau ‘shared space’ [foto 2,4]. Wat snappen de automobilisten hiervan ? De doorgaande fietsroute lijkt ons van hoger niveau en verdient een betere aansluiting (op de rest van het netwerk)

De afsluitpaaltjes bij het station voldoen wederom niet: staal, geen kleur, niet ingeleid, niet zichtbaar.



Punt HG8 foto 1,4 + punt HG9

Schapedrift – Ekster

De doorgaande fietsroute vanaf het westelijke (snel)fietspad stopt abrupt.



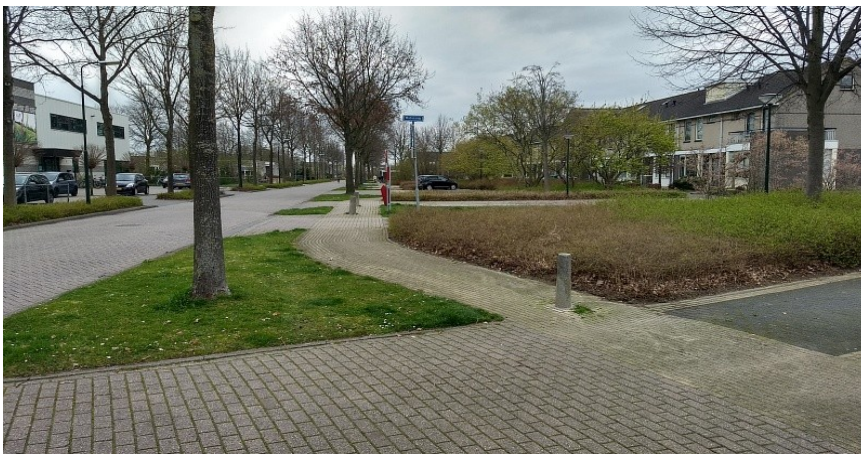
Fietsers moeten verder over de Schapedrift-Oost v.v.

Dat geeft door gemeente erkende gevaarzetting bij oversteken kruising (vooral bij fietsers uit Oost komend)

Het beste is de Schapedrift uit het netwerk te halen en het fietsverkeer over de (als fietsstraat in te richten) Ekster naar het centrale fietspad te leiden.

Alternatief: het slingervoetpad aan zuidzijde Schapedrift tot 2-zijdig fietspad ombouwen.

De huidige situatie is niet duidelijk, verwarrend en leidt tot **wellicht verwijtbare gevaarzetting**.

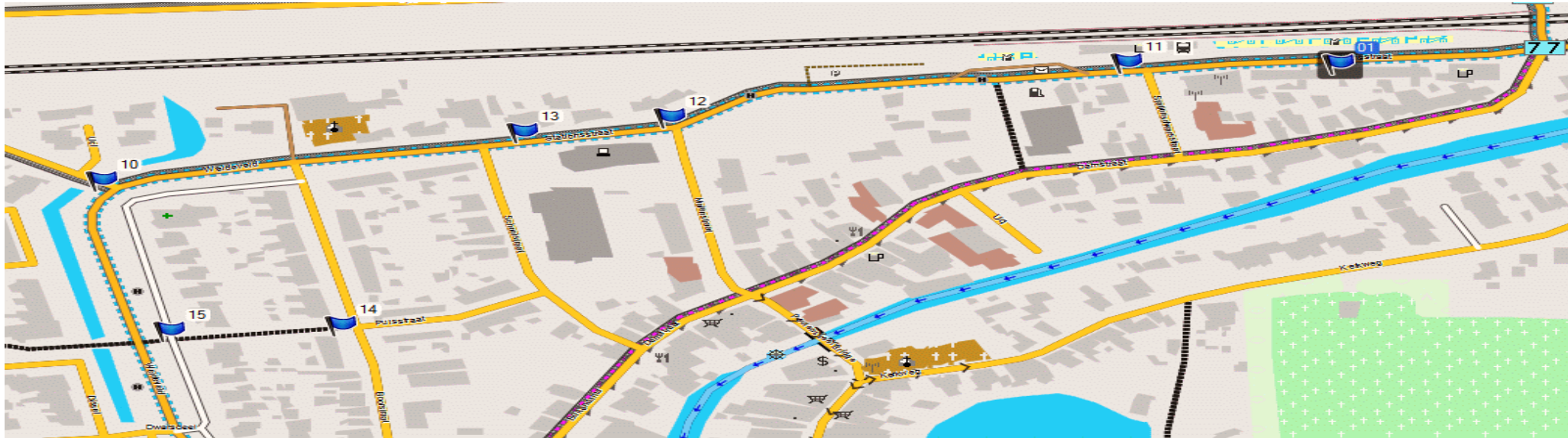


Deze vijftig kilometerweg kent geen fietssuggestiestrook.

Juist vanwege de grote snelheidsverschillen tussen fietsers en automobilisten worden in dit soort situaties standaard vrijliggende fietspaden gerealiseerd.

[het onderscheid tussen 30 en 50 km wegen wordt daardoor ook beter (leesbaarder) wat ook de verkeersveiligheid op de 30 km-wegen zal verbeteren].

Het bestaande voetpad door de perken is als zodanig niet noodzakelijk en kan omgebouwd worden tot tweezijdig fietspad, dat dan naadloos aansluit op het westelijke (snel)fietspad.



Afbeelding 3: Punt 10-15



punt HG10 foto 1-2



Schapedrift – Weideveld

De Schapedrift-Oost loopt uit op deze – wel overzichtelijke – T-kruising. Geen intuïtieve fietsnetwerkroute. Bij realisering dubbelzijdig fietspad Schapedrift: kruising aanpassen.

[overigens: Weideveld (50km weg) heeft géén gescheiden fietspaden, wat wel zou moeten volgens de normering – zie stukje 50km-wegen hierboven]



Punten HG 11-12

Van Station naar Centrum

Er zijn geen borden naar het Centrum – alleen een knoppuntbordje. De meest logische fietsroute gaat via de Molenstraat, maar is nergens aangegeven.



Punt HG 13 foto 1 **Versleten** : komt meer voor -> opknappen



Punt HG 13 foto 3 **Schoolstraat** Oprit (fietsstraat) naar centrale fietspad te realiseren. Het is overigens wenselijk deze straat helemaal autovrij te houden (convenant schoolbrengen)



Afbeelding 4: punten 14 -- 19



punt HG14 foto 1–4

Boorstraat – Pulsstraat

Kruising recent mooi heringericht.

Advies: maak van de Pulsstraat een fietsstraat als aanvoer naar de hoofdfietsroute die hier begint. Maak de ingang van dat fietspad dan ook breder en logischer als doorgaande fietsroute. Haal betonnen paaltje weg en verplaats het bord : neemt nu onnodig breedte van pad af en is in donker onzichtbaar: onnodige gevaarzetting.



Punt HG15 foto 1,2,3,6

Oversteek Weideveld

Op zich mooi en redelijk veilig voor de doorgaande fietsers. Fietsers op het Weideveld worden bij nadering plateau echter klemgereden door (vracht)autoverkeer. De foto's tonen onnodig fietspaaltje en onnodige betonnen paaltjes en latwerk.. Fietsers die hier rechtsaf het fietspad op willen worden onnodig gehinderd. Advies : maak het voetpad samen met fietspad vergevingsgezind tot op de brug door een ze een gelijke hoogte te geven, en haal de palentoestand helemaal weg. Ook een extra rechtsaf-fietsstrook door perk en vlak langs boom is maakbaar en zorgt voor een veel veiliger situatie voor afslaande fietsers naar het fietspad.



Punt HG 16

Buitendams

Staat op de nonimatie om omgezet te worden naar 30km-straat.
Dit is een goed moment om het tegelijk in te richten als fietsstraat.



Punt HG17 foto 1-2 **Thorbeckestraat e.o.**

Toerit winkelgebied.. Als zodanig totaal onherkenbaar; winkelgebied is voor buitendorpelingen onvindbaar.



Punt HG18 foto 1–4 **Peulenlaan – Wieling – Thorbeckestraat – Rijnstraat**

HG18-1 toont de niet-gemarkeerde varkensruggen. **Gevaarlijk** en onnodig. Weghalen.

HG 18 2 en 3 toont de kinderen die uit school praktisch allemaal de stoep nemen

HG18-4 laat zien dat er best ruimte is voor een fietspad / strook op deze scholenroute als er iets aan het parkeren wordt gedaan.

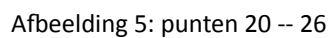


Punt HG19

Gemeentehuis

Het goede voorbeeld van fietsparkeren conform de CROW-normen..... Niet dus. Als laatste Gemeentehuis van de Drechtsteden

[Over de toepassing van die richtlijnen is door de Fietzersbond in 2012 onderzoek gedaan in Dordrecht. Dit lijkt ook goed toepasbaar te zijn voor Hardinxveld-Giessendam (zie rapport)]





Punt HG 20 foto 1–2

Peulenstraat – Rivierdijk

Afhankelijk van een te realiseren snelfietsroute kan deze rotonde-vorm gemodificeerd worden.



Punt HG 21

Toegang fietspad rivierdijk

De aansluiting van de Rivierdijk op het fietspad langs de Merwede is lastig te zien.

Het is het begin van een mooie veilige route richting Sliedrecht. Deze route zou (met het Dijklint tussen Kinderdijk en Alblasterdam als voorbeeld) een stuk oostelijker kunnen beginnen en daarmee aan aantrekkelijkheid winnen.

De andere ingang van dit fietspad is ook lastig te zien, waardoor veel plaatselijk onbekende fietsers deze veilige en mooie route niet makkelijk gebruiken.



Punt HG 22 foto 1–2

Nieuweweg – Rivierdijk overgang

Door hoge snelheid autoverkeer lastig inschatten van veiligheid oversteken.

Veel fietsers wagen het er maar op, met regelmatig bijna-ongelukken.

Overgang met plateau maken en haaksere bocht voor doorgaande autoroute.



Alternatief met 2-zijdig fietspad aan zuidzijde Rivierdijk denkbaar, maar duur. Dat zou dan kunnen doorlopen tot einde bebouwing. Daarvoor is ruimte te maken.

Wellicht als snelfietsroute uitvoerbaar



Punt HG 23

Bij afrit A15

Diverse maatregelen passeerden:

- *Knipperbord
- *Haag-hekwerk : bewoners
- *Haag-hekwerk: RWS -HG
- *Plateau: RWS

maar nog verre van veilig.

Onze suggestie : sinusremmer op afrit op enige afstand fietspad; aldaar stopbord.

Wellicht deel snelfietsroute, dan extra maatregelen nodig



Punt HG 24

Nieuweweg – Wieling

De verschillende strepen, blokken en tanden met ieder een eigen boodschap zorgen voor een verwarrend beeld voor verkeersdeelnemers.

Advies: bezien hoe, zonder de juiste juridische voorwaarden geweld aan te doen, de inrichting kan worden aangepast en de leesbaarheid vereenvoudigd.



Punt HG 25 foto 1–2

Spoor Giessenzoom

Bekend gevaarlijk punt

In behandeling voor oplossing.

Kijk eens naar overgang Reeweg-Oost te Dordrecht.





Punt HG26 foto 2-3

Parallelweg – Sluisweg

Deze verplichte oversteek voor fietsers ontbeert een duidelijke en goede infrastructuur die ook daadwerkelijk leidt tot veilig oversteken.

Ongelukkige samenloop: 60 > 50 km (kom), kruising en fietsoversteek.

Onhandig geplaatste verplichte fietsoversteek, met onnodig verhoogde oprit.

Onnodige gevaarzetting.



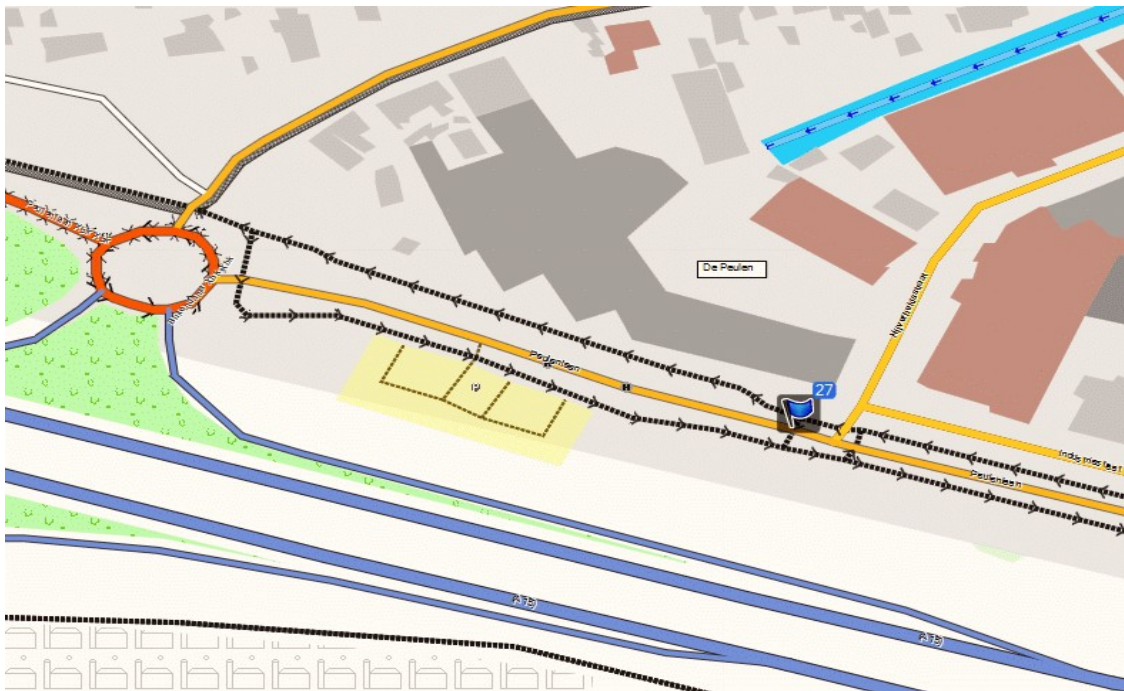
Fietser in Hardinxveld-Griessendam Fietserbond 2019

Adviezen:

- Uitbuigen fietspad voor de oversteek
- Bredere toegang tot fietspad aan spoorzijde
- Aparte in- uitrit van fietspad
- Asfalteren fietspad
- Logische, rechte oversteek vanuit Sluisweg

Wellicht nog veiliger alternatief:

- oversteek 100m westelijker leggen
- + middenbermopstelstrook
- + rood asfalt



Afbeelding 6: punt 27

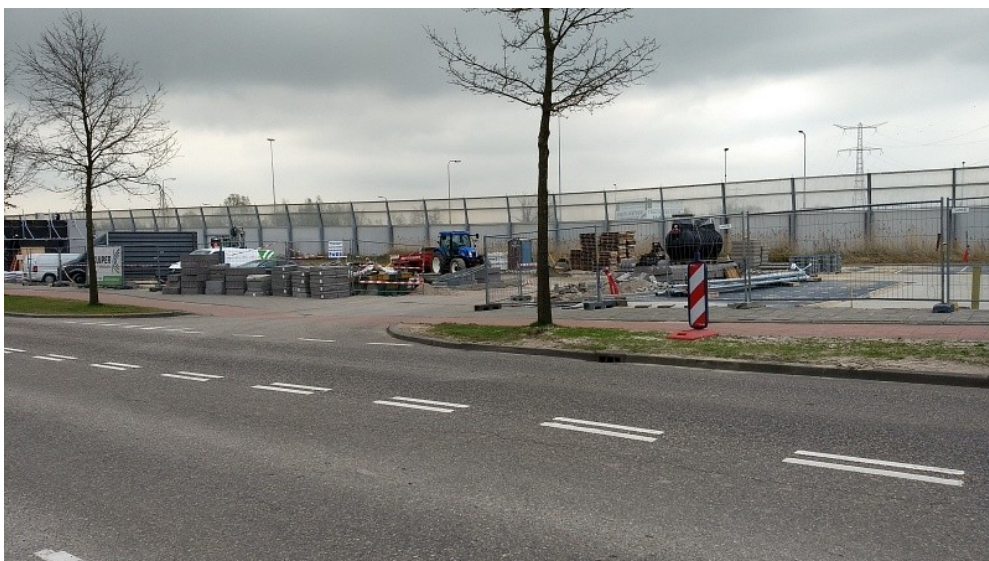
Punt HG 27 foto 1-2

Peulenlaan – McDonalds

Door de gekozen in/uitrit constructie gevaar dat fietsers over het hoofd worden gezien.

Liefst zien we het inbuigen van het fietspad, zodat zowel de fietsers als de automobilisten beter oogcontact kunnen maken

In ieder geval voor verkeer dat van/naar de eettent gaat:
haaiantanden aanbrengen.





punt BH 29

foto-3

Ontbrekend voetpad

Is er überhaupt noodzaak tot voetpad aan twee zijden van de weg ?

Kansen

Een meer generieke gedachtegang is te bezien of het hele fietsgebeuren niet op een tweezijdig fietspad aan de rivierzijde van de weg kan worden aangelegd.

Dat kost het nodige, maar geeft (veel) meer veiligheid en een mooie aansluiting op het tweezijdige , onderdijkse fietspad dat ter hoogte van de Rembrandstraat begint.

Het haalt ook het probleem bij het Kromme Gat weg.

Zo te zien is er voldoende ruimte te vinden – in ieder geval vanaf het gemaal tot aan de Rembrandstraat [en zelfs meer westelijk als het onnutte voetpad dat voor de blinde muur van de werf loopt wordt benut...]

[overigens: als daar ter plekke 1-richtingsverkeer kan worden gerealiseerd, kan het voorziene snelfietspad naar Gorinchem geheel over de dijk lopen, in plaats van langs de snelweg – wat aantoonbaar ongezond is voor fietsers. Dat is wellicht betaalbaar, omdat het de aanleg van bruggen op het traject langs de snelweg bespaart]



Punt BH 29 foto 1–2 **Uitritten naar Rivierdijk**

Heel breed opgezet, waardoor met grote snelheid de uitrit wordt genomen, waarbij fietsers met enige regelmaat bijna worden geschept.

Advies: herzien tot haakse uitritten.



Fietzersbond Drechtsteden
maart-oktober 2019

K= kruising ; KV= kruisingVoorrang ; S= scheiding ; O= oversteek ; R= ruimte ;							L&P + VF = over Veilig Fietsen ;	P19= P19-22:perspectiefnota ;	GV= GVVP: gemeentelijk verkeers-vervoersplan
scanFB	Srt	L&P	GV	P19	VF	Waar	WAT	Besluit Gemeente	FB-advies
01						Station HG	Harde stoep bij hellingbaan fietsenstalling		anders
11						Station HG	Bewegwijzering ter plekke zeer mager voor bezoekers		Loop hele bewegwijzering na in Gemeente en zorg voor structuur en uniformiteit
02, 03, 04 05-3 06-1 07-4 13-4 13-5 15-3	SR		x		x	12 ?	Paaltjes [CROW-richtlijnen wordt wegbeheerders geadviseerd om alleen paaltjes toe te passen als dit strikt noodzakelijk is.]	Maatregel: Onderzoek naar de mogelijkheden om de attentiewaarde van de paaltjes te verhogen: *vervangen door flexibele palen *paaltjes weg te laten *de paaltjes te laten staan *ribbelmarkering op het wegdek *led-verlichting	Gevaarlijke ! - weghalen - markeren - soepele - juiste kleur
05-xx						Kramsvogel-fietspad	On-net doorgaand fietsverkeer, verwarrende voortgang,, paaltjes		Kruising Structureel herzien Dubbelzijdig fietspad noordzijde
06-xx						Bellefleur-Goudreinet	Extreem gevaarlijke paaltjes Afsluiting, voetpad als fietspad benut		Acuut verbeteren Hoog aansprakelijkheidsrisico
07-xx	O	x			x	station Blauwe Zoom	Tegenover: Veel oversteekbewegingen op doorgaande Schapedrift. Alle soorten Paaltjes fout	Maatregel: geen.Aanvullende maatregelen zijn hier dan ook niet noodzakelijk.	Paaltjes weg of conform norm [zie boven]
08-xx					x	Schapedrift_Ekster	Direct ten westen van de kruising Schapedrift-Ekster is de rijbaan gesloten verklaard voor fietsers. Fietsers worden daardoor gedwongen om midden op de kruising over te steken naar het tweezijdig fietspad ten westen van de kruising Schapedrift-Ekster. Dit geeft veel onverwachte oversteekbewegingen op de kruising, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.	Maatregel: onderzoeken of de fietsers in Schapedrift al voor de kruising met Ekster kunnen oversteken. De verkeerscommissie adviseert om het oversteken van de fietsers beter te organiseren.	Fietsonvriendelijk, verwarrend, "gevaarlijk". Verleng het dubbelzijdig fietspad over de Schapedrift naar de Schapedrift-Oost óf Haal Schapedrift-Oost uit fietsstructuur en vervang door Ekster als fietsstraat; + opknappen 05. Kramsvogel noordzijde dubbelzijdig fietspad.
09						Schapedrift	Voetpad met paaltjes		Paaltjes weg. voetpad > dubbelzijdig fietspad
10-xx						Schapedrift-Weideveld	Drukke kruising		argument om Schapedrift uit fietsstructuur te halen
12						Molenstraat	Logische weg Station ↔ Centrum		Waarom niet als zodanig aangegeven / ingericht ?
13-xx						Schoolstraat	Oprit naar centrale fietspad		Inrichten, beborden + fietsstraat
13-1						Stationsstraat	Versleten symbolen		Overal in Gemeente onderhoud plegen.
14-xx						Boorstraat-Pulsstraat	Begin cenrtale fietspad Recent ingericht		Maak Boorstraat + Pulsstraat tot Fietsstraat [samenhang met Schoolstraat] Als doorgaande fietsroute inrichten (+ borden, paaltjes herplaatsen)
	div	x			x	Transportweg (Smederij)	Hier heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden	Maatregel: geen	

K= kruising ; KV= kruisingVoorrang ; S= scheiding ; O= oversteek ; R= ruimte ;							L&P + VF = over Veilig Fietsen ;		P19= P19-22:perspectiefnota ;	GV= GVVP: gemeentelijk verkeers-vervoersplan	
scanFB	Srt	L&P	GV	P19	VF	Waar	WAT	Besluit Gemeente		FB-advies	
23	KV	x		x	x	Onderaan afrit A15	Hier heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden. DuurzaamVeilig: VRI of rotonde.; niet als voorrangskruising	*Knipperbord *Haag-hekwerk : bewoners ; *Haag-hekwerk: RWS -HG *Plateau: RWS *Bocht Rivierdijk : minder ruim *Uitvoering is gewenst in 2018. € 30.000 incidenteel in 2018		Stopbord + sinusremmer Status ? [ook hier: bebording in Gemeente]	
	S	x			x	Sluisweg (noord)	(tussen de Rijshaak en de Parallelweg): 30 km. maar (nog) niet conform Duurzaam Veilig ingericht.	Maatregel: na herbestemming buitenbad, Sluisweg herinrichten conform Duurzaam Veilig.			
		x				Moelnaerstraat	ontvlochten fietsroute in de voorrang binnen 30km gebied. Positief voor het fietsen.				
	R	x			x	Wijk over het spoor	Heel smalle straatjes, onoverzichtelijk, overal parkeren. Weinig ruimte voor de fiets.	Maatregel: bij sloop en vervangende nieuwbouw een breder wegprofiel realiseren en mogelijkheden eenrichtingverkeer onderzoeken			
	R	x			x	Binnendams:	Smal, bochtig, nauwelijks passeerruimte, relatief druk, 30km met asfalt. Weinig ruimte voor de fiets.	Maatregel: geen. Meer verkeersremmende maatregelen zijn maatschappelijk niet haalbaar.			
	O	x				Langesteeg-Buitendams	solitaire fietsoversteek over drukke autoweg. Aandacht nodig voor vormgeving en snelheid.	Maatregel: snelheidsremmende maatregel toepassen in overleg met de direct omwonenden.		En de fietserbond + VVN, svp	
16				x	x	Buitendams	Moet naar 30 km	Bij invoering ontbraken de middelen inrichten conform Duurzaam veilig. Middelen: € 1.600.000 (€ 800.000 in 2021, € 800.000 2022)		Doen, waarom niet als fietsstraat	
17-xx						Thorbeckestraat	Toerit winkelgebied			Centrum voor buitenlui zo onvindbaar	
	KV	x			x	Damstraat-Parallelweg	kruising vlakbij overweg. Rechtdoor-verkeer langs het spoor negeert rood licht dat alleen aan gaat bij een trainingreep, om de overweg vrij te kunnen maken	De verkeerslichten staan er en zijn geaccepteerd. Mensen snappen alleen niet goed hoe de lichten werken. Met communicatie en handhaving de bedoeling van de installatie goed onder de aandacht brengen. Maatregel: communicatie en handhaving inzetten op roodlichtnegatie		Als mensen “het niet snappen” is het fout en onveilig. Stopbord ?	
18	K	x			x	Peulenlaan-Wieling-Thorbeckestraat	Rotonde met fietsers gescheiden door slechts varkensruggen. Scheve aansluiting met Rijnstraat (schoolroute).	Maatregel: geen. te weinig ruimte om de aansluiting op te schuiven dan wel anders vorm te geven		Bewuste gevaarstelling voor leerlingen .Bijna alle leerlingen fietsen uit veiligheid over de stoep. Maak fietspad; ruimte genoeg : parkeren weg. Varkensruggen weg; gevaarlijk, niet zichtbaar.	
19						Gemeentehuis	fietsklemmen			Als laatste Drechtstedengemeente voorwieldoders	
	O	x			x	Wieling	Oversteek over: Onderscheid in voorrang tussen fiets (met kanalisatiestreden) en voetgangers (met zebrapad).	Maatregel: Op termijn (bij reconstructie van de Wieling) bezien of de oversteekplaatsen veiliger vormgegeven kunnen worden.		Blokpatroon vervangen door Haaientanden. Advies politie ?	
24	R	x				Nieuweweg-Wieling	rotonde met aanliggende fietspaden. Voorrang voor fietsers wordt niet altijd gerespecteerd.	Maatregel: geen. Alleen bij het afslaan, ontstaat wel eens een conflict. Dit is infrastructureel niet op te lossen.		Blokpatroon vervangen door Haaientanden. Advies politie ?	
	SR		x	x	x	Nieuweweg (noord)	Te smal voor 50km > 30km. Parkeren op fietsstrook	Maatregel: . Onderzocht wordt of het kan vanaf de rotonde bij de Wieling via het industrieterrein naar de Parallelweg aankoop benodigde grond . Middelen: € 200.000 in 2020 (krediet) en € 2.500.000 in 2022 (krediet) Aankoop grond in 2020 geen afschrijving		Nu vreemde situatie: 30km, maar niet als zodanig ingericht. Ga door met plan extra weg + maak Nieuweweg (Noord) fietststraat.	

K= kruising ; KV= kruisingVoorrang ; S= scheiding ; O= oversteek ; R= ruimte ;							L&P + VF = over Veilig Fietsen ;		P19= P19-22:perspectiefnota ;	GV= GVVP: gemeentelijk verkeers-vervoersplan
scanFB	Srt	L&P	GV	P19	VF	Waar	WAT	Besluit Gemeente	FB-advies	
22	K	x			x	Nieuweweg-Rivierdijk	Onaangename oversteek voor fietsers langs de dijk. Het is misschien mogelijk om de fiets buiten de kruising te houden. Afbuigende voorrang.	Maatregel: geen. Probleem is dat fietsers te vroeg oversteken op de Rivierdijk. Gelet op de beperkte ruimte beaamt de commissie dat hier geen mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren.	Gemiste kans: over Rivierdijk 2-zijdig fietspad aan zuidzijde. Tot aan Rembrandstraat : optimale veiligheid voor fietsers (gegeven industrie) Aangeven doorgaande fietsroute = oversteken.	
20						Peulenstraat-Rivierdijk	Rotonde-achtige T		Maak linksaf de doorgaande weg, geen rotonde.	
	O	x			x	Rivierdijk	smal stuk met diverse bedrijven. Veel linksaf-oversteekbewegingen naar Helling. Geen opstelruimte of middensteunpunt.	Maatregel: geen	Als tunnel Sluisweg wordt verdiept kan hier 1-richtingsverkeer komen met een dubbelzijdig fietspad: veel veiliger situatie. Er is ruimte genoeg als de nimmer gebruikte stoep een de fabriekskant wordt weggehaald.	
21						Fietspad rivier	Aftakkend van Rivierdijk		Richt in als doorgaand fietspad met voorrang	
	KV	x			x	Parallelweg-Nieuweweg	afbuigende voorrang	Maatregel: geen		
25	KV R			x	x	Spoorweg overgang Giessenzoom	De opstelruimte tussen de spoorbaan en de Parallelweg is 5 m: voor vrachtwagen te kort. draai op de kruising te krap: vrachtwagens uitwijken over beide rijstroken en deel fietspad zuidzijde. De kruising is gelijkwaardige kruising: vrachtwagen voorrang op de richting Boven-Hardinxveld komen, maar niet op verkeer uit centrum.	noodzaak tot het treffen van maatregelen neemt toe. Normaal kosten voor de wegbeheerder. Prorail erkent een gezamenlijke verantwoordelijkheid en is bereid circa 50% te betalen . Middelen: € 350.000 in 2019 (krediet)	In ieder geval de belijning inclusief fietspad. Ongelijkwaardige kruising maken. Spoor pas vrijgeven na leegdetectie Par-weg.	
26						Parallelweg-Sluisweg	Omgelukkige samenloop: 60 > 50 km (kom) kruising en fietsoversteek.		Oversteek 100m westelijk + middenbermopstelstrook + rood asfalt Huidige kruising sterk verkleinen (=uitrit !)	
	K	x		x	x	Parallelweg-Neerpolderseweg	kruising vlakbij spoorwegovergang, met ook tweerichtingfietspad aan de noordzijde. Veel verschillende verkeersdeelnemers die tegelijk aandacht vragen.	Maatregel: onderzoeken of de kruising met het fietspad duidelijker vormgegeven kan worden, bijvoorbeeld door middel van led-verlichting. onderzoek verkeersveiligheid van de fietsers kan worden verbeterd. Middelen: € 25.000 incidenteel in 2020	Aanpak ?	
						Kolffgemaal	maakt de Rivierdijk een flauwe bocht. Gemotoriseerd heeft hierdoor de neiging om de eigen weghelft te verlaten en de bocht af te snijden. Bij naderend verkeer kunnen fietsers in de knel komen	Maatregel: geen. aanbrengen van een asstreep kan helpen, maar ook twee fietsstroken. De ruimte tussen de asstreep en de fietsstrook is daardoor te smal voor een auto. Bovendien geeft het een onrustig straatbeeld.	Ruimte door weghalen/versmallen wandelpad; gebruik voetpad noordzijde brug (= ongebruikt) voor fietspad; dan is asstreep goed haalbaar.	
27						Peulenaan-McDonalds	Fietsers in verdringing		Betere, veiliger inrichting.	
							leeg			

Lokale aanpak veilig fietsen: raadsvoorstel en raadsbesluit.

Geraadpleegd van <https://www.hardinxveld-giessendam.nl/api-placeholder-nietverwijderen/download/files/fF9zY29wZT1zaXRlfGZpbGVpYmplY3Q9NTkyMjM5ODQ5fF9jaGVja3N1bT1iMjEyNTRkOGY0OTI0NWU2ZjU1NDI5YzZkY2Q5NWl0YTAYNGViNzI5YzVmZTFhYzdiZGlxNjJiMzk4ZGI4NWJlA%3D%3D/lokale-aanpak-veilig-fietsen-van-knelpunten-naar-maatregelen>

Ligtermoet & Partners. (2013). Lokale aanpak Veilig fietsen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden knelpunten Hardinxveld-Giessendam.

Geraadpleegd van <https://rechtsteden.fietsersbond.nl/rechtsteden/hardinxveld-giessendam/onderzoekhardinxveld-giessendam/>

Gemeente Hardinxveld-Giessendam, Bronkhorst, M., & Vaal, J. M. (2014). Uitvoeringsplan Integraal Veiligheidsplan 2014 - 2015.

Geraadpleegd van http://www.hardinxveld-giessendam.nl/hardvgiesnd/up/ZczyastJoC_Uitvoeringsplan_Integraal_Veiligheidsbeleid_2014-2015.pdf

Provincie Zuid-Holland. (2016). Fietsplan Zuid-Holland 2016- 2025.

Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/12709/fietsplanpzh2016-2025.pdf>

Gemeente Hardinxveld-Giessendam. (2017b). Programmabegroting 2018 -2021.

Geraadpleegd van http://www.hardinxveld-giessendam.nl/hardvgiesnd/up/ZmmrdhuJM_Programmabegroting_2018-2021.pdf

Gemeente Hardinxveld-Giessendam. (2018). Najaarsnota 2018.

Geraadpleegd van http://www.hardinxveld-giessendam.nl/hardvgiesnd/up/ZkbjgzyJC_Najaarsnota_2018_versie_Raad_18-10-2018.pdf

Fietsstad 2018 uitslag.

Geraadpleegd 3 juli 2019, van <https://rechtsteden.fietsersbond.nl/rechtsteden/regionaal/fietsstadverkiezing-2018-uitslag/>

Gemeente Hardinxveld-Giessendam. (2018b). Programmabegroting 2019 - 2022.

Geraadpleegd van Gemeente Hardinxveld-Giessendam. (2018).

Najaarsnota 2018.

Geraadpleegd van http://www.hardinxveld-giessendam.nl/hardvgiesnd/up/ZkbjgzyJC_Najaarsnota_2018_versie_Raad_18-10-2018.pdf

Gemeente Hardinxveld-Giessendam. (2019). Startnotitie Integraal Veiligheidsbeleid.

Geraadpleegd van <https://raad.hardinxveld-giessendam.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad-DeOntmoeting-GHG/2019/17-januari/19:30/2019-GHG-GRO-00002-Startnotitie-Integraal-LokaalVeiligheidsplan-2019-2022-Opinienota>

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank>

<<< --- >>>

bb-191010