

## Oordeelsvormende bijeenkomst Papendrecht

Voorstel  
Openbaar

Vergadering van 12 oktober 2023  
Zaaknummer: 2023-0129842

### VOORSTEL STREKT TER VERVANGING Mobiliteitsplan Papendrecht 2035

**Bevoegde portefeuillehouder:** Arno Janssen

#### Fatale termijn:

Afgesproken is met de raad dat we in 2023 het nieuwe Mobiliteitsplan vaststellen. Tevens werkt een vertraging door in het opstellen van andere (beleids)documenten zoals de Parkeervisie.

#### Gevraagd besluit

1. Het Mobiliteitsplan Papendrecht 2035 als beleidskader vast te stellen;  
2. De financiële consequenties voor de jaren 2024, 2025, 2026, 2027 en verder te verwerken in de meerjarenbegroting volgens onderstaande opsomming:

1. € 85.500 voor het jaar 2024
2. € 90.500 voor het jaar 2025
3. € 150.500 voor het jaar 2026
4. € 150.500 voor het jaar 2027 en verder

## Inhoud

### Inleiding

Het huidige gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP) komt uit 2015 en is achterhaald. Daarom is aan een nieuw Mobiliteitsplan gebouwd. De denkrichting van de Omgevingsvisie is samen met het bestuursakkoord en het collegeprogramma de basis waarop het mobiliteitsbeleid verder is uitgewerkt. Op deze manier wordt de mobiliteitstransitie "van auto naar fiets" concreet en zichtbaar in de openbare ruimte.

### Beoogd effect

Actueel mobiliteitsbeleid.

### Argumenten

#### 1.1 De kaders van het beleidsplan zijn belangrijk voor de inrichting van het plan

Het beleidsplan geeft praktische invulling aan de voorgenomen transitie. Als je doet wat je altijd deed krijg je wat je altijd kreeg. Duidelijke en scherpe keuzes zorgen voor de gewenste verandering. Via Duurzaam Veilig en het STOMP-principe (zie onder 1.2) wordt invulling gegeven aan de veranderende mobiliteit richting 2035. Dit draagt bij aan de transitie naar een vitaler, verkeersveiliger en bereikbaar Papendrecht. Verkeersveiligheid is hierbij overkoepelend kader én uitgangspunt.

#### 1.2 Het STOMP-Principe is de basis

De traditionele gedachte binnen mobiliteitsbeleid richtte zich op (de inrichting van wegen voor) de auto en daarna het inpassen van lopen en fietsen. Dit wordt omgedraaid. Het STOMP-principe vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit en vormt een leidraad en afwegingskader bij (her)inrichtingen en vraagstukken binnen de openbare ruimte. Uitgegaan wordt van de volgende prioriteit voor de vervoerswijzen:

1. Stappen; lopen
2. Trappen; fietsen
3. Openbaar vervoer
4. Mobility as a Service (MaaS)

## 5. Privé of Particuliere auto of Parkeerplaats

### *1.3 Aansluiten op het Integraal Veiligheidsplan*

In het Integraal Veiligheidsplan (IVP) is verkeersveiligheid als speerpunt aangeduid. Er is toegezegd dat de uitwerking van het onderdeel verkeersveiligheid loopt via het mobiliteitsplan. Hiermee is de pijler verkeersveiligheid prioritair in het maatregelenpakket van het Mobiliteitsplan.

### *1.4 Gedragsmaatregelen als sluitstuk*

Niet alles is oplosbaar met een goede (her)inrichting van de infrastructuur. Binnen Nederland en zeker ook binnen gemeente Papendrecht zijn de wegen over het algemeen goed op orde qua inrichting. Het vertonen van het juiste gedrag is cruciaal. Door te sturen op gedrag en kennis en het verbeteren hiervan gaat een preventieve werking uit. Mocht er toch sprake blijven van ongewenst gedrag dan is repressieve handhaving geboden.

### *1.5 Motie van 50 naar 30*

Een motie in de 2<sup>e</sup> Kamer verzocht dat alle wegen binnen de bebouwde kom qua snelheid in principe teruggebracht moeten van 50 km/uur naar 30 km/uur. Het CROW deed in opdracht van het ministerie van I&W onderzoek naar de mogelijkheden, effecten en consequenties. Het CROW adviseerde om 30 km/uur binnen de bebouwde kom niet als landelijke wettelijke norm te maken. Het ministerie heeft dit advies overgenomen.

Binnen Papendrecht volgen we dit advies, echter dit betekent niet dat er binnen Papendrecht gestreefd wordt naar een uitbreiding van de 30 km/uur zones waar dit past om de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de wijken te vergroten. Als er groot onderhoud wordt uitgevoerd, een nieuwe weg wordt gerealiseerd of als er een verkeerveiligheidsknelpunt is dan wordt de mogelijkheid onderzocht om te komen tot deze afwaardering.

### *1.6 Er is draagvlak voor de richting*

Er is breed geparticipeerd, zowel online als offline. Dit deden we via een enquête onder het bewonerspanel in samenwerking met onder andere het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD), de jeugd is op basis van een steekproef bevestigd op straat, we organiseerden een brede bijeenkomst en werkten met het expert-team. Daarnaast zijn verkeerveiligheidsknelpunten opgehaald in de wijken tijdens vier verschillende ontmoetingen. Tevens bestond de mogelijkheid online knelpunten kenbaar te maken.

De inspraakperiode zorgde voor een aanscherping van het concept. De opbrengst van de inspraakperiode is verwerkt in een zogenaamde inspraaknotitie. Hierin wordt beargumenteerd wat wel of niet overgenomen is in het Mobiliteitsplan.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 100% tevredenheid bestaat niet*

De verpakking van de boodschap en door aan te geven waar de winsten te behalen zijn, zorgt voor begrip. Door ingrepen te doen snijdt het spreekwoordelijke mes aan twee kanten. Als voorbeeld: door het autogebruik in woongebieden terug te dringen neemt de verkeerveiligheid en ook leefbaarheid in de woonstraten verder toe.

### *1.2 Verkeerveiligheid is geen thema*

Verkeerveiligheid is juist een kader c.q. randvoorwaarde en hiermee uitgangspunt binnen verkeer en mobiliteit. Voor verkeerveiligheid is door de burger zelfs zoveel aandacht gevraagd dat dit tot een speerpunt van het IVP is benoemd.

### *1.3 Het mobiliteitsbeleid geeft niet alle antwoorden*

Het plan geeft vooral richting waarop we ons toekomstig willen en moeten ontwikkelen om onze ambities waar te maken.

### *2.1 Er zijn onvoldoende middelen om deze transitie te organiseren*

Er zijn subsidiemogelijkheden om deze transitie extra kracht bij te zetten. Daarnaast wordt gekeken naar slimme combinaties met reeds geplande en nog te plannen (onderhouds) projecten waardoor mogelijk efficiëntie te behalen is.

## Financiën

De financiële consequenties voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit zijn onderstaand weergegeven. Dit bedrag (€200.000) voorziet in elk geval in het doen van onderzoeken, opstellen beleid en uitvoeren van kleine maatregelen zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma van Mobiliteit. Grote(re) (infra) investeringen maken hier primair geen onderdeel van uit aangezien deze bedragen vaak hoger zijn.

*Doorkijk op hoofdlijnen (op basis van meerjarenbegroting)*

	2024	2025	2026	2027 e.v.
<b>UVP Mobiliteit *</b>	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
<b>Regulier beschikbaar</b>				
<i>Verkeersmaatregelen</i>	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
<i>Verkeersveiligheid</i>	€ 29.500	€ 29.500	€ 29.500	€ 29.500
<i>Onderzoek kansen mobiliteitshubs</i>	€ 25.000	€ -	€ -	€ -
<i>Opstellen lokale fietsagenda</i>	€ -	€ 20.000	€ -	€ -
<i>Publiekscampagnes in de wijken</i>	€ 40.000	€ 40.000	€ -	€ -
<b>Netto bij te begroten voor UVP</b>	<b>€ 85.500</b>	<b>€ 90.500</b>	<b>€ 150.500</b>	<b>€ 150.500</b>

\* extra uren inzet maakt geen onderdeel uit van bedrag

In projecten zijn uren opgenomen in de vorm van VAT-kosten, deels zijn uren opgenomen binnen de reeds bestaande formatie. Voor nu is het prematuur het formatieve effect van het uitvoeringsprogramma Mobiliteit te begroten. Jaarschijf 2024 van het uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de jaarplannen 2024. Als blijkt dat extra capaciteit noodzakelijk is dan volgt dit via de P&C-producten.

Het uitvoeringsprogramma is opgenomen in de bijlage. Hier wordt gekeken naar de maatregelen voor 2024 en verder. Voor de periode na 2024 is de planning indicatief en deze is afhankelijk van (externe) factoren. Grote(re) investeringen lopen via het meerjarig investeringsprogramma. In 2025 en 2026 komt dit geormerkt terug in de besluitvorming.

Voor 2024 zien we in elk geval extra investeringen op onderstaande locaties (deze vallen dus buiten de €200.000). Op dit moment zijn de exacte bedragen van deze projecten, gelet op de fase waarin de voorbereiding zich begeeft, nog onvoldoende helder. Daarom volgt later via de P&C-cyclus een concrete aanvraag.

1. Inrichting Noordhoek, Westeind en (deel) Anthony Fokkerweg met fietssuggestiestroken (combi met onderhoud);
2. Herinrichting looproute Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad;
3. Realisatie looproute aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek;
4. Afwaarderen (en herinrichten) van Oostkil en Zuidkil naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u.

## Uitvoering

De uitvoering van het Mobiliteitsplan kent verschillende facetten. We combineren waar mogelijk fysieke maatregelen met bijvoorbeeld de planningen van wegbeheer, milieu en geluid. Op deze manier streven we naar maximaal rendement.

*Planning mobiliteit 2024*

Het overzicht met maatregelen voor 2024 is opgenomen in de bijlage.

## Communicatie & participatie

Na vaststelling wordt dit via de gebruikelijke kanalen gepubliceerd.

## Duurzaamheid & ecologie

Het streven is een naar keuze voor een meer actieve vervoerswijzen. Hierdoor ligt de nadruk minder op de auto en meer op lopen en fietsen. Toekomstig betekent dit dat er ook minder ruimte nodig is voor zware en brede infrastructuur waar de auto om vraagt. Dit kan op termijn zorgen voor meer groen en mogelijkheden voor klimaat adaptieve maatregelen. Daarnaast zorgt een vermindering en verschoning van het autoverkeer ook tot minder uitstoot.

## ICT

Niet van toepassing.

Alle relevante stukken zijn voor u ter inzage gelegd.

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,

## **Bijlagen**

---

1. 20230912 Inspraaknota Mobiliteitsplan 2035 Papendrecht.pdf
2. 20230912 Planning Mobiliteit 2024.pdf
3. 20230912 Mobiliteitsplan Papendrecht 2035 R4.11.pdf

Aa

# Inspraaknota

Mobiliteitsplan Papendrecht 2035

PAPENDRECHT  
VITALER,  
VERKEERSVEILIGER  
EN BEREIKBAAR



**ACCENT**  
adviseurs

VAN DE FYSIEKE  
LEEFOMGEVING

# Colofon

**Titel:** **Inspraaknota**  
Mobiliteitsplan Papendrecht 2035

**Auteur(s):** Jos Wijnen en Bram Louwers  
**Opdrachtgever:** Gemeente Papendrecht  
**Projectnaam:** Mobiliteitsplan Papendrecht  
**Projectnummer:** 21076  
**Datum:** 12 september 2023  
**Status:** Definitief

**Contactadres:**

Luchthavenweg 13E  
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95  
E [contact@accentadviseurs.nl](mailto:contact@accentadviseurs.nl)  
I [www.accentadviseurs.nl](http://www.accentadviseurs.nl)

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ontvangen inspraakreacties	4
1.3 Deze rapportage	4
<b>2. Algemene reacties</b>	<b>5</b>
2.1 Meldingen van hoge snelheid	5
2.2 Scooters in het winkelgebied	6
2.3 Als verkeersonveilig aangegeven locaties	7
2.4 Milieu en duurzaamheid	8
<b>3. Individuele inspraakreacties</b>	<b>9</b>
3.1 Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid	9
3.2 Ambtelijk overleg bereikbaarheid Drechtsteden	10
3.3 Omgevingsdienst Zuid-Holland zuid	11
3.4 Stichting Nederland LiftNL	13
3.5 Fietsersbond Drechtsteden	13
3.6 Inwoners één	15
3.7 Inwoner twee	16
3.8 Inwoner drie	17
3.9 Inwoner vier	18
3.10 Inwoner vijf	20



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Papendrecht heeft het Mobiliteitsplan 2035 in concept opgesteld. Dit plan heeft ter inzage gelegen van 20 juni 2023 tot 23 juli 2023, zodat iedereen hier kennis van heeft kunnen nemen. Dit is gecommuniceerd via een persbericht en door het te verspreiden onder de betrokken organisaties. De ingekomen reacties zijn geanonimiseerd en verwerkt in deze inspraaknota.

## 1.2 Ontvangen inspraakreacties

De gemeente Papendrecht heeft inspraakreacties ontvangen van externe belangenorganisaties en enkele inwoners. Het betreft hier:

- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid Drechtsteden
- Ambtelijk overleg bereikbaarheid Drechtsteden
- Omgevingsdienst Zuid-Holland zuid
- Stichting Nederland LiftNL
- Fietsersbond Drechtsteden
- Vijf inwoners

## 1.3 Deze rapportage

Na deze inleiding vatten we in hoofdstuk twee een aantal algemene zaken samen. In hoofdstuk drie komen de individuele reacties (geanonimiseerd) aan bod.



## 2. Algemene reacties

Een aantal aspecten wordt in meer algemene zin benoemd en komt terug in meerdere inspraakreacties. Het gaat daarom om:

- meldingen van te hoge snelheid
- scooters in het winkelgebied
- verkeersonveilig ervaren locaties
- milieu en duurzaamheid

### 2.1 Meldingen van hoge snelheid

#### Aard/inhoud van de reacties

Een aantal respondenten benoemt 'te hard rijden' als probleem met daarbij specifiek locaties. Locaties waar te hard gereden wordt, zijn niet specifiek opgenomen in het mobiliteitsplan. In de inspraakreacties wordt aandacht gevraagd voor deze specifieke locaties en bij enkele inspraakreacties is ook een voorkeursmaatregel genoemd.

#### Reacties gemeente

De landelijke, provinciale en regionale aanpak van verkeersveiligheid is gericht op risicoverkleining. Het verplicht gemeentes om verkeersveiligheidsanalyses op een bepaalde manier uit te voeren, om binnen een meer objectief kader te komen tot een selectie van aan te pakken verkeersonveilige locaties. Gereden snelheid is een onderdeel in deze aanpak. Op basis van nadere analyse worden voor verkeersonveilige locaties maatregelen benoemd. Dit zijn vaak infrastructurele maatregelen, maar kunnen ook gericht zijn op aanpak van het (foutief) gedrag.



Daarnaast heeft de gemeente een leefbaarheidskader benoemd om (subjectieve) verkeersonveilig ervaren locaties te toetsen. Zo kan objectief worden vastgesteld of er bij melding van een locatie sprake is van legitieme klacht. Wanneer dat het geval is, benoemen we maatregelen.

Handhaving is benoemd als onderdeel van de aanpak van locaties waar te hard wordt gereden. Hiervoor werkt de gemeente samen met politie en hiervoor opgeleide of nog op te leiden BOA's.

#### Aanpassing in het mobiliteitsplan?

Het is onmogelijk om alle locaties sluitend op te nemen in het mobiliteitsplan. Het is immers vooral een beleidsplan, wat voorziet in concrete maatregelen. Er zijn voldoende aspecten en onderdelen opgenomen in het plan, om locaties die uit de risicoanalyse niet naar voren komen, toch onder de aandacht te krijgen. We zijn dan ook van mening dat het plan naar aanleiding van deze reacties niet om aanpassing vraagt.

## 2.2 Scooters in het winkelgebied

#### Aard/inhoud reacties

Een aantal respondenten maakt melding van scooters in het winkelgebied. Dit gebeurt met name in de (late) avonduren en zorgt voor overlast en verkeersonveilige situaties.

#### Reactie gemeente

Het centrumgebied is gesloten voor auto's en motoren, uitgezonderd laden en lossen tijdens de venstertijden. Dit is aangegeven bij de ingangen, waarbij op een aantal locaties ook het bord 'woonerf' is aangebracht. Dit betekent dat de scooters niet verboden zijn in het



centrum. Wel moeten scooterrijders zich aan de verkeersregels houden uiteraard.

#### Aanpassing in het mobiliteitsplan?

Het is praktisch erg lastig om de scooterrijders (fysiek) te weren. We willen het centrum toegankelijk en bereikbaar houden, ook voor bijvoorbeeld rolstoelen en scootmobielen. Fysiek afsluiten van het centrum is niet mogelijk, maar vinden we ook niet wenselijk. Dat betekent dat alleen door middel van handhaving op foutief gedrag aanpak mogelijk is. We nemen dit mee in de afstemming met politie, maar verwachten maar beperkt effect.

## 2.3 Als verkeersonveilig aangegeven locaties

#### Aard/inhoud reacties

Naast de meldingen van hoge snelheid wordt in diverse reacties aandacht gevraagd voor verkeersonveilige locaties. Deze zijn in de inspraakreactie specifiek benoemd, omdat de betreffende locaties niet zijn opgenomen in het plan.

#### Reactie gemeente

Hiervoor verwijzen we naar de reactie bij paragraaf 2.1. Ook hier betreft het de risicogestuurde aanpak van verkeersonveiligheid. De benoemde locaties zijn opgenomen in het plan, omdat deze uit de analyse niet naar voren komen, of omdat andere locaties een hogere prioriteit hebben.

In het plan zijn diverse beleidskeuzes beschreven aan de hand waarvan locaties beoordeeld kunnen worden. Als wordt vastgesteld dat de locatie een aandachtspunt is, wordt de locatie nader geanalyseerd en kunnen maatregelen benoemd worden.



### Aanpassing in mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan beschrijft het verkeersbeleid en benoemt acties en maatregelen. Eventuele andere locaties kunnen getoetst en opgepakt worden als daar noodzaak toe is. Dit vraagt niet om aanpassing van het mobiliteitsplan.

## 2.4 Milieu en duurzaamheid

### Aard/inhoud reacties

Onderdeel van de input voor het mobiliteitsplan is onder andere duurzaamheidsbeleid. Respondenten leggen een relatie met verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, duurzaamheidsdoelstellingen, geluidsoverlast en fijnstof. Ook gezondheidsaspecten worden benoemd.

### Reactie gemeente

Duurzaamheid en gezondheid zijn belangrijke aspecten binnen het mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan richt zich echter op beleid op het gebied van verkeer en vervoer. We houden rekening met de duurzaamheids- en gezondheidsaspecten. Effecten zijn moeilijk meetbaar te maken en vertalen zich lastig in acties en maatregelen richting verkeer en vervoer. De keuze voor prioritering vanuit STOMP geeft een duidelijke keuze in de richting van duurzaamheid en gezondheid aan.

### Aanpassing in mobiliteitsplan?

We zijn ons bewust dat ook vanuit verkeer een bijdrage geleverd wordt op duurzaamheid en gezondheid. De aspecten zijn meegenomen in de prioritering en uitwerking. Dit vraagt daarom niet om aanpassing van het plan. De relatie met andere beleidsvelden is in het mobiliteitsplan beschreven.

## 3. Individuele inspraakreacties

In dit hoofdstuk beschrijven we de individuele inspraakreacties van belangenorganisaties en inwoners. De reacties zijn voorzien van een reactie vanuit de gemeente. Daarbij geven we aan of de reactie vraagt om aanpassing/bijstelling van het mobiliteitsplan. De ontvangen reacties zijn niet letterlijk overgenomen, maar geïnterpreteerd en vertaald naar een opmerking/vraag.

We behandelen de reacties als volgt:

- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
- Ambtelijk overleg bereikbaarheid Drechtsteden
- Omgevingsdienst Zuid-Holland zuid
- Stichting Nederland LiftNL
- Fietsersbond Drechtsteden
- Vijf inwoners

### 3.1 Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid

#### Aard/inhoud reactie

De hulpdiensten zijn vertegenwoordigd door de Veiligheidsregio. In de inhoudsopgave komen de hulpdiensten niet terug. Dit roept de vraag op of de hulpdiensten voldoende zichtbaar zijn? En wordt er voldoende rekening met de hulpdiensten gehouden, wanneer bepaalde maatregelen zoals afwaardering van wegen worden uitgevoerd?



#### Reactie gemeente

De gemeente vindt de samenwerking met de Veiligheidsregio en hulpdiensten belangrijk en waardevol. Dit is aanvullend benoemd in de definitieve versie van het mobiliteitsplan. Dit hebben we expliciet gemaakt door aan te geven dat we rekening houden met het type snelheidsremmers op doorgaande routes en routes voor de hulpdiensten. Bij de uitwerking van maatregelen en reconstructies stemmen we met de Veiligheidsregio en/of hulpdiensten de nieuwe inrichting aan de voorkant af.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

Ja, dit is aanvullend expliciet verwerkt in het mobiliteitsplan.

### 3.2 Ambtelijk overleg bereikbaarheid Drechtsteden

#### Aard/inhoud reactie

De 'Gebiedsagenda Bereikbaarheid Drechtsteden' en het 'RMP (Regionaal Mobiliteitsprogramma)' worden gemist in het plan. De regio wil daarnaast graag een relatie leggen met de monitoring op vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### Reactie gemeente

De regionale samenwerking komt nadrukkelijk aan bod in het mobiliteitsplan. Helaas is niet zichtbaar gemaakt dat ook de regionale samenwerking en maatregelen input zijn geweest bij de uitwerking van het plan. Dat hebben we inmiddels aangepast, door expliciet naar de regionale samenwerking en programma's te verwijzen.

Voor wat betreft de monitoring op CO<sub>2</sub>-uitstoot, zijn we van mening dat een relatie tussen verkeersstructuren en uitstoot moeilijk aantoonbaar is. Door bijvoorbeeld elektrificatie van het wagenpark en verschuiving van auto naar lopen, fiets en openbaar vervoer



treden er ook verbeteringen in de luchtkwaliteit op. De achtergrondconcentraties worden beïnvloed door bijvoorbeeld (buitenlandse) industrie. We hebben er daarom voor gekozen die niet te koppelen in het mobiliteitsplan, maar daar wel in meer algemene zin aandacht voor te hebben.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

Inmiddels verwerkten we de regionale samenwerking al in het plan, door verwijzingen hiernaar direct op te nemen. Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk, hebben we aandacht voor leefbaarheid en milieu, maar koppelen we informatie niet aan het verkeers- en mobiliteitsbeleid. De tweede opmerking verwerken we dus niet in het plan.

### 3.3 Omgevingsdienst Zuid-Holland zuid

#### Aard/inhoud reactie

Vanuit de omgevingsdienst worden een aantal relaties gelegd met milieu, geluid, luchtkwaliteit en gezondheid. Een aantal voorstellen worden gedaan om deze aspecten te verbeteren door het doorvoeren van maatregelen, zoals bijvoorbeeld elektrificatie in van het openbaar vervoer. Ook wordt specifiek om aandacht gevraagd voor geluidsaspecten met bijvoorbeeld de verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur. Dit werkt in principe positief voor afname van geluidsoverlast. Maar andere verharding kan ook weer betekenen dat de geluidsbelasting op de omgeving toeneemt. Bij de monitoring kan hier rekening mee worden gehouden.

De omgevingsdienst geeft verder een aantal concrete voorstellen door de Vissersbuurt – Kerkbuurt op te nemen in het voetgangersnetwerk en rondom de N3 een kwaliteitsimpuls van de



fietsvoorzieningen te benoemen. Dit laatste zien we als onderdeel van het groot onderhoud aan de bruggen met de kans daar verbeteringen te realiseren.

### Reactie gemeente

Zoals aangegeven in hoofdstuk twee, heeft verkeer en mobiliteit een relatie met genoemde aspecten als fijnstof, geluid en dergelijke. Uiteraard is het STOMP principe positief voor de gezondheid, omdat lopen en fietsen aantrekkelijker worden.

We hebben daarom de milieuaspecten van verkeer nadrukkelijk opgenomen in het mobiliteitsplan. In de kerngedachte is dat uitgewerkt. De vertaling is gemaakt naar de wens om te vergroenen, om zo de leefbaarheid te verbeteren en te anticiperen op klimaatadaptatie. We hebben aangegeven dat dat bijdraagt aan een schonere lucht, minder geluidsoverlast en een beter milieu.

Ook hebben we in het thema stappen het netwerk verbeterd, door de Vissersbuurt – Kerkbuurt op te nemen en hier een voorziening te willen realiseren. In het thema trappen hebben we naar aanleiding van de reactie van de omgevingsdienst aandacht voor het verbeteren van de kwaliteit van fietsen langs de N3 en over de bruggen. Gemeente Papendrecht is hier echter geen wegbeheerder.

### Aanpassing in mobiliteitsplan?

De door de omgevingsdienst aangegeven optimalisaties aan de netwerken stappen en trappen zijn verwerkt. Door uit te gaan van het STOMP principe zetten we in op leefbaarheid en geven we prioriteit aan lopen en fietsen. Dit werkt door in de positieve effecten voor onder andere milieu en duurzaamheid. Zoals in hoofdstuk twee aangegeven, hanteren we geen milieu-indicatoren om effecten te meten, het gaat om een mobiliteitsplan.





### 3.4 Stichting Nederland LiftNL

#### Aard/inhoud reactie

De stichting vraagt aandacht voor liften als een aanvullende reismogelijkheid. Er is onder automobilisten bereidheid tot meenemen van lifters. Door de stichting zijn voorbeelden benoemd in de vorm van locaties met borden, waar lifters opgepikt kunnen worden. De gemeente kan dit mogelijk maken en hierover communiceren, eventueel in samenwerking met de stichting.

#### Reactie gemeente

Liften kan een nuttig onderdeel zijn van samen reizen. De gemeente Papendrecht ziet liften als een onderwerp wat regionaal op de agenda moet komen en maakt onderdeel uit van slimme mobiliteitsinitiatieven. We zijn als gemeente bereid hier medewerking aan te verlenen. Uitwerking dient plaats te vinden in regionaal verband. We zien hierbij een koppeling met het hub-netwerk. We adviseren om dit via de samenwerking Drechtsteden te agenderen.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

Het voorstel is niet verwerkt in het plan. We zien zeker kansen, maar scharen dit onder initiatieven waaraan de gemeente bereid is medewerking te verlenen. We hoeven het onderwerp 'liften' daarom niet als beleidsonderdeel uit te werken in het mobiliteitsplan.

### 3.5 Fietsersbond Drechtsteden

#### Aard/inhoud reactie

De fietsersbond stelt maatregelen voor die het fietsgebruik stimuleren. Bijvoorbeeld korte en directe routes voor fietsers en meer omrijden voor de auto. Ook stelt de Fietsersbond dat de capaciteit van het wegennet kaderstellend moet zijn voor de groei



van het aantal woningen. De Fietsersbond onderschrijft het netwerken stappen en trappen, de inrichtingsrichtlijnen en de fietsstructuren. De Fietsersbond vraagt aandacht voor fietsvriendelijkheid van de infrastructuur. Ook ziet het graag een scherper gedefinieerd netwerk met doorsteken en veilige routes voor voetgangers.

Voor fietsers zou de Fietsersbond graag zien dat de bestemmingen in de netwerkkaart stappen ook worden opgenomen in de netwerkkaart trappen. Tevens zouden recreatieve routes opgenomen kunnen worden in de netwerken stappen en trappen.

Voor het openbaar vervoer onderschrijft de Fietsersbond de mogelijke beperkte capaciteit van het openbaar vervoer in de toekomst. De Fietsersbond stelt voor om in te zetten op railverbindingen en deelmobiliteit. Voor gedrag wordt gevraagd om een brede inzet, maar specifiek ook aandacht te hebben voor educatie van ouderen. Zij zijn relatief vaak betrokken bij enkelzijdige ongevallen.

### Reactie gemeente

We waarderen dat de Fietsersbond ook op positieve wijze het mobiliteitsplan ondersteunt. Belangrijk is dat de netwerken stappen en trappen meer prioriteit en aandacht krijgen. In de dagelijkse werkzaamheden geeft dat sturing. Binnen de verblijfsgebieden moet overal goed gelopen en gefietst kunnen worden door alle doelgroepen. Dat vinden we belangrijker dan specifieke schakels te benoemen in de kaart. Dat is ook de reden dat we recreatieve routes niet onderscheiden. We beschrijven een netwerk, waarin alle locaties en voorzieningen goed bereikt kunnen worden.



### Aanpassing in mobiliteitsplan?

We voegen de bestemmingen, zoals ook benoemd in het netwerk stappen, op verzoek van de Fietsersbond toe aan het netwerk trappen. Ook fietsvriendelijkheid van infrastructuur hebben we opgenomen in de toelichting op de tekst en de gevraagde voorkeursbreedte voor fiets(suggestie)stroken is vergroot van 1,80 naar 2,00 meter. We streven naar een logisch en duidelijk wegbeeld.

Het doortrekken van railvervoer ligt gevoelig in de regio. Maar het vraagt enorme investeringen en is daarom binnen de scope van dit mobiliteitsplan niet realistisch. We hebben aandacht en capaciteit gereserveerd voor overleg over openbaar vervoer. Als gemeente hebben we daar beperkt invloed op. We participeren in overleggen en vragen aandacht voor een goed openbaar vervoer, als één van de dragers van de mobiliteitstransitie.

Wat ons betreft is nieuwe mobiliteit (deelmobiliteit) voldoende verankerd in het mobiliteitsplan. Het heeft dan ook geen aanvullende of meer nadrukkelijke plek gekregen. Voor de plannen rondom de A15 zijn we ons bewust van de aandacht die het vraagt.

We hebben de educatie sterker beschreven in het mobiliteitsplan, waarbij de ouderen (e-bike) fietsers expliciet als voorbeeld genoemd is.

## 3.6 Inwoners één

### Aard/inhoud reactie

Inwoner benoemt dat op de Veerweg en de aansluiting met de Weteringsingel er te hard gereden wordt. Ook wordt de Meent



benoemd, waarbij met name de oversteek voor voetgangers niet gerespecteerd wordt.

De scooters in het centrum zijn aangekaart De inwoner stelt voor om bij het centrum bebording met een maximumsnelheid van vijf of tien kilometer te plaatsen ter verduidelijking.

#### Reactie gemeente

Hoe we als gemeente omgaan met locaties waar hard gereden wordt of die verkeersonveilig zijn, is beschreven in de algemene toelichting in hoofdstuk twee van dit document. De scooters en snelheid in het centrumgebied zijn ook algemeen toegelicht.

Voor de bebording is er sprake van erfaanduidingen. Dat betekent dat de snelheid is gemaximeerd op 15 kilometer per uur. Het effect van deze borden is naar verwachting beperkt, maar draagt mogelijk bij aan de bewustwording en het verkeersgedrag.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

De ontvangen reactie vraagt niet om aanpassing van het mobiliteitsplan. Dit is in algemene zin verwerkt.

### 3.7 Inwoner twee

#### Aard/inhoud reactie

Het Havenhoofd wordt niet als verkeersveilig ervaren. Het is druk met bromfietzers, e-bikes, racefietsen en autoverkeer. Er wordt door auto's en (brom-)fietzers te hard gereden. De kwaliteit van de bestrating is daarnaast ook slecht. Een trafo beïnvloedt de leefbaarheid negatief. De inwoner vraagt of de gemeente maatregelen wil nemen.



#### Reactie gemeente

Zoals in hoofdstuk twee in algemene zin is uitgelegd, nemen we niet alle gemelde locaties voor meldingen over snelheid over. Via het leefbaarheidskader kunnen de locaties getoetst worden. Vooral nog zijn er uit de risicoanalyse locaties naar voren gekomen, die meer prioriteit hebben. Daar gaat de gemeente eerst mee aan de slag.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

De opmerking over Het Havenhoofd is niet als prioriteit naar voren gekomen, maar krijgt aandacht bijvoorbeeld vanuit het leefbaarheidskader. Er is geen wijziging doorgevoerd in het mobiliteitsplan.

### 3.8 Inwoner drie

#### Aard/inhoud reactie

De inwoner vindt het logischer als alleen de Burgemeester Keizerweg 50 km/uur blijft. Alle andere wegen binnen de bebouwde kom zijn verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Er wordt nu met regelmaat (veel) te hard gereden op de aanwezige 50 km/uur wegen.

We geven in het mobiliteitsplan aan dat we rekening houden met de rijtijd van de bus en de aanrijtijden van de hulpdiensten. Volgens respondent is de tijdwinst beperkt en hoeft er daar minder rekening mee te worden gehouden. Als mogelijke maatregel vraagt de inwoner om het beschrijven van de maatregel 'inzet smileys' voor het beter aanhouden van de maximumsnelheid.

#### Reactie gemeente

Met het STOMP principe maken we als gemeente een trendbreuk. We ontwerpen vanuit de voetganger en fietser en de auto krijgt

minder prioriteit (en ruimte). Dit vraagt om ingrepen in de inrichting van de wegen met daarbij forse financiële consequenties. Daarom voeren we de zogenaamde afwaardering van wegen van 50 km/u naar 30 km/u stapsgewijs uit. Mogelijk kunnen we in de toekomst naar meer wegen met een lagere snelheid. Om welke wegen het definitief gaat zal in de toekomst, bij actualisatie en aanscherping van het plan, vastgesteld worden. We houden immers rekening met vierjaarlijkse actualisatie van het plan.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

De voorgestelde verdergaande afwaardering van wegen hebben we niet verwerkt in het plan. Die is namelijk al in de uitgewerkte visie opgenomen. Het gebruik van smileys hebben we als voorbeeldmaatregelen opgenomen bij gedrag.

### 3.9 Inwoner vier

#### Aard/inhoud reactie

In het beleid rondom laden en parkeren staat beschreven, dat kabelgoten als verlengde huisaansluitingen niet wenselijk zijn. Dit vindt respondent jammer, mede vanwege de relatief grote loopafstand tot publieke laadpunten. Het niet toestaan van 'verlengde huisaansluitingen' is een gemiste kans en vertraagt mogelijk de elektrificatie van het wagenpark. Daarnaast is het in de buurgemeente Dordrecht wel toegestaan.

De inwoner geeft aan dat de relatie van de Waterbus en trein in Dordrecht niet wordt benoemd en er alleen de treinrelatie naar station Baanhoek wordt gelegd. Dat is een gemiste kans. De inwoner geeft aan dat uitbreiding van de dienstregeling van de Waterbus goed is. Echter mag dit niet ten koste gaan van de exploitatie om zo te leiden een faillissement van de exploitant.



De overgangen van de maximumsnelheid stelt respondent ter discussie op de locatie Vrijheer van Eslaan met de Willem Dreeslaan en Edelweisslaan. Daarbij wordt benoemd dat de bushalte erg druk is en dat verdichting van de woningbouw gewenst wordt. Dit rechtvaardigt een verlaging van de maximumsnelheid op dit wegvak. De bushalte op de Vrijheer van Eslaan biedt kansen om ingericht te worden als hub met meer ruimte voor het stallen van fietsen.

#### Reactie gemeente

We realiseren ons dat in specifieke gevallen een verlengde huisaansluiting meerwaarde kan hebben. We zijn echter geen voorstander van het gebruik van kabelgoten als verlengde huisaansluiting. In het plaatsingsbeleid werken we dit verder uit. Hier zoeken we naar de mogelijkheden indien het reguliere/openbare netwerk geen reële optie is.

Verder hebben we de verbinding met de trein in Dordrecht beter duidelijk gemaakt op het kaartmateriaal. We zijn we het uiteraard eens met de uitbreiding en meerwaarde van de Waterbus en dat die behouden moet blijven. We vragen aandacht voor een goede verbindingen en frequentie. Het hoe stemmen we af met de regio.

Voor wat betreft de aangegeven locaties, daar is een algemene toelichting op gegeven in hoofdstuk twee. Met de inzet op STOMP kiezen we voor een andere aanpak. Dat werkten we in het plan uit en daar geven we de komende jaren uitvoering aan. De inzet op fietsenstallingen bij de bushaltes en opwaardering naar hubs maakt onderdeel uit van het plan en krijgt daarin een plek. Het werken aan een hub-netwerk pakken we regionaal op.

### Aanpassing in mobiliteitsplan?

We hebben het plan inmiddels aangepast op de verlengde huisaansluitingen en verbindingen met de trein en Waterbus. Ook naar Dordrecht. De andere punten nemen we ter kennisgeving aan en krijgen aandacht in de uitwerking, maar zijn niet als zodanig verwerkt in het mobiliteitsplan.

## 3.10 Inwoner vijf

### Aard/inhoud reactie

De inwoner ondervindt hinder als gevolg van onderhoudswerkzaamheden door voertuigen aangedreven door fossiele brandstoffen. Dit vindt plaats op meerdere dagen en levert de nodige geluidsoverlast op. De gemeente Papendrecht zou moeten inzetten op het gebruik van elektrische voertuigen/machines.

De voorbeeldfietsroutes met de afstanden zijn niet goed weergegeven. Deze zijn nu over wegen voor gemotoriseerd verkeer getekend. Hier liggen niet overal fietsvoorzieningen. Het kaartmateriaal is dus onjuist. Fietsroutes moeten, zeker in de toekomst, altijd de kortste routes zijn. Waar het verkeer (per netwerk) wordt afgewikkeld moet aangegeven worden.

Voor lopen moet rekening worden gehouden met de gehele verplaatsing, vanaf de voordeur tot de bestemming. Dat vraagt om een bredere blik en niet alleen aandacht voor de oversteekbaarheid. Dat geldt ook voor trappen. Klopt het kaartbeeld en zijn de juiste verbindingen aangegeven? Voor fietsers kan een slimme app bijdragen aan sneller groen, door aanmelding bij verkeerlichten. Wil de gemeente daarop inzetten?



Op de kaart is een bovenregionale hub aangegeven nabij de afslag Alblasserdam. Deze is gewenst, ook door Alblasserdam, maar regionaal afgeserveerd en de op de lange baan geschoven. Moet of kan een andere locaties gekozen worden?

Verder wijst de inwoner op de noodzaak tot meer communicatie en afstemming bij de uitvoering van maatregelen. Ook zijn een aantal aspecten in het mobiliteitsplan vakinhoudelijk en vragen deze uitleg voor een leek, zoals de term V85 in het leefbaarheidskader. Waarom mag de gereden snelheid volgens het criterium hoger zijn dan de geldende maximumsnelheid? En kunnen de gemeentelijke handhavers (BOA's) hier daadwerkelijk tegen optreden, aangezien de politie hier geen prioriteit aan geeft.

#### Reactie gemeente

Idealiter gebruikt de gemeente geen onderhoudsmachines aangedreven door fossiele brandstoffen. Hier kunnen wij bij nieuwe aanschaf een afweging op maken. Dit is echter geen verkeersbeleid, maar valt onder beheer en onderhoud.

De voorbeeldlijnen voor de te fietsen afstanden zijn inderdaad niet overal het meest logisch getekend voor fietsers. Dit hebben we inmiddels aangepast in het betreffende kaartbeeld. Door de inzet op STOMP gaan we juist uit van meer aandacht, prioriteit en ruimte voor de actieve vervoerswijzen voor de fiets en voetgangers. Hier hoort ook inzet op korte routes bij. De gevraagde nuances met bestemmingen op het kaartmateriaal zijn gemaakt.

Eerder uitgesproken ontwikkelingen, zoals een regionale hub-structuur, zijn nog niet van de grond gekomen. Dit wil niet zeggen dat we daar niet alsnog aandacht voor kunnen vragen. Mogelijk dat een heroverweging, zoals de HUB bij de aansluiting A15



Alblasserdam, op een later moment wel mogelijkheden biedt. Uiteraard kunnen we dit als gemeente Papendrecht niet alleen. Dat pakken met de regio en de Drechtsteden gezamenlijk op en aan.

Het plan sorteert voor de inzet van nieuwe technieken voor door bij vervanging van verkeerslichten uit te gaan van slimme verkeerslichten (i-VRI's). Dan kunnen ook apps ingezet worden die fietsen verder aantrekkelijk maken. Dat nemen we in de uitwerking mee. Nadrukkelijk hebben we de regionale samenwerking daarom beschreven in het plan. Dit betreft naast de samenwerking met de andere overheden ook de samenwerking met maatschappelijke partners, buiten en binnen Papendrecht.

Afstemming over handhaving met de politie en het verkennen van kansen om de inzet van BOA's te verbreden, hebben we opgenomen in het mobiliteitsplan.

De keuze om pas te gaan handhaven bij een V85 van meer dan de maximum snelheid is gebaseerd op wanneer politie over gaat tot handhaving op te hard rijden.

#### Aanpassing in mobiliteitsplan?

De reactie heeft tot bijstelling van het mobiliteitsplan geleid op een aantal punten. Dit zijn allereerst de aanpassingen aan het kaartmateriaal op pagina 10. Dat houdt nu beter rekening met fietsroutes. Verder is ook het kaartbeeld trappen aangepast met de verbinding Molenwijk en de N3, voor fietsers.

Voor wat betreft nieuwe technologieën en bijvoorbeeld gebruik van apps en gedragsmaatregelen. Dat werken we samen met de regio verder uit, om het effect te optimaliseren. Dat hebben we toegevoegd aan de omschrijving in het plan.

Planning 2024

Onderzoeken, (regionaal) overleg & beleid							
Nr.	Actie / maatregel	Thema	Kosten, incl. VAT		Planning 2024-2035		
			eenmalig / jaarlijks		2024	2025	2026-2035
<b>Onderzoek</b>							
1	Onderzoek vergroten aantrekkelijkheid centrumgebieden/ winkelgebieden voor voetgangers	Stappen	€ 10.000	eenmalig		x	
3	Onderzoek schoolzones en -routes	Stappen	€ 50.000	eenmalig		x	
13	Onderzoek fietsenstallingen centrum- en winkelgebieden	Trappen	€ 10.000	eenmalig			x
18	Opstellen lokale fietsagenda met aandacht voor bereikbaarheid OV-haltes, aansluiting op F15 en oversteekbaarheid	Trappen/OV	€ 20.000	eenmalig		x	
21	Verkennen kansen mobiliteitshubs (in regionaal verband met lokale uitwerking voor Papendrecht met voorzieningen)	OV	€ 25.000	eenmalig	x		
27	Doorstroming hoofdwegenet en effecten categorisering Papendrechtse wegenstructuur 2035	Auto	€ 25.000	eenmalig			x
28	Onderzoek uniformiteit inrichting en bebording verblijfsgebieden	Auto	€ 25.000	eenmalig		x	
<b>Beleids opstellen</b>							
2	Opstellen oversteekbeleid met afwegingskader, opgave investering en aan te pakken locaties en/of gedragsmaatregelen	Stappen	€ 10.000	eenmalig	x		
14	Hoog ambitieniveau hanteren bij ontwerpen voor fiets	Trappen	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
22	Opstellen beleid met kaders voor inzet slimme mobiliteit op basis resultaten onderzoek mobiliteitshubs (maatregel 21) met afstemming in regionaal verband	OV/MaaS	€ 10.000	eenmalig		x	
30	Ontwerpen vanuit STOMP-principe		n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
<b>Overleg (lokaal/regionaal)</b>							
11	Lobby verbeteren fietspad Papendrechtse brug - N3	Trappen	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
15	Lobby regionale planvorming F15	Trappen	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
19	Lobby voor en bijdrage in overleggen over openbaar vervoer, inclusief verbeteren dienstregeling Waterbus en uitrol iPOW	OV	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
24	Ontwikkelingen Openbaar Vervoer, MaaS en slimme mobiliteit volgen en mogelijk maken	MaaS / OV	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x
25	Faciliteren van vragen/verzoeken voor bijvoorbeeld inzet deelauto's	MaaS	n.v.t.	n.v.t.	x	x	x

Infrastructuurle maatregelen (rekening houdend met combinatie wegbeheer - onderhoud)							
Nr.	Actie / maatregel	Thema	Kosten, incl. VAT		Planning 2024-2035		
			eenmalig / jaarlijks		2024	2025	2026-2035
6	Reserveren budget kleinschalige, direct uitvoerbare (no regret) maatregelen. Inclusief aanpak kleinschalige verkeersonveilige locaties	Stappen	€ 75.000	jaarlijks	x	x	x
4	Inrichting Schoolzones en K+R locaties op basis van resultaten onderzoek schoolzone's en routes (maatregel 3)	Stappen	P.M.	P.M.		x	x
7	Toegankelijkheid met op en afritten, inrichting oversteeklocaties op basis van resultaten oversteekbeleid en onderzoek (maatregel 2)	Stappen	P.M.	P.M.		x	x
<b>Combinatie maatregelen Dijklijn</b>							
8	Herinrichting looproute (bestaande fietspad) Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad	Stappen	€ 75.000 *	eenmalig		x	
9	Realisatie van een looproute aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek (als aanvulling op de bestaande looproute)	Stappen	€ 50.000 *	eenmalig		x	
10	Het gehele dijklijn inrichten als fietsstraat. Verwachte planning: Westeind 2024, Oosteind 2025, Bosch 2026, Matena 2027, Visscherbuurt/Nanengat 2028 (koppeling met maatregel 26) --> voorbereiding 2024	Trappen	€ 0	eenmalig	x	x	x
19	Participeren bij inzet op dijkverzwaring om recreatieve fietsverbinding langs water mogelijk te maken	Trappen	P.M.	P.M.			x
26	Inrichten overeenkomstig 30 km/u Bosch – Kerkbuurt – Visschersbuurt – Nanengat (koppeling met 10) --> voorbereiding 2024	Auto	€ 0	eenmalig	x	x	x
<b>Combinatie maatregelen Wieklaan</b>							
10	Schoolroute Wieklaan inrichten met fietssuggestiestroken	Trappen	€ 40.500	eenmalig	x		
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid 30 km/h op Wieklaan	Auto	P.M.	P.M.			x
<b>Combinatie maatregelen Centrumroute</b>							
10	Centrumroute herinrichten (met fietssuggestiestroken) Weteringsingel - De Overtoom - Bosch	Trappen	€ 10.000	eenmalig			x
26	Herinrichten naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/h gebied rond het centrum Westeind, Havenstraat - Beatrixgatel - Eilandstraat – Pontonniersweg, Weteringsingel en De Overtoom	Auto	P.M.	eenmalig		x	x
<b>Combinatie maatregelen Westeind</b>							
10	Noordhoek, Westeind en (deels) Anthony Fokkerweg inrichten met fietssuggestiestrook (in onderzoek)	Trappen	€ 150.000 *	eenmalig	x		
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/h gebied Anthony Fokkerweg	Auto	P.M.	eenmalig			x
<b>Combinatie maatregelen PC Hoofllaan</b>							
10	Fietssuggestiestroken op de P.C. Hoofllaan	Trappen	€ 12.000	eenmalig	x		
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/h P.C. Hoofllaan	Auto	P.M.	P.M.			x
<b>Overige reconstructie maatregelen</b>							
10	Schoolroute Vijzellaan inrichten als fietsstraat	Trappen	€ 300.000	eenmalig			x
10	Schoolroute en bereikbaarheid OV-halte De Vang tot Molenlaan inrichten als fietsstraat	Trappen	€ 60.000	eenmalig			x
10	Fietsstraat op Onderslag	Trappen	€ 150.000	eenmalig		x	
10	Verbeteren fietsverbinding Veerdam, aanleg fietsstraat, passend inrichten met stille klinkers ivm beschermd (dorps)gezicht	Trappen	€ 300.000	eenmalig			x
10	Herinrichting vrijliggend fietspad Ketelweg	Trappen	€ 750.000	eenmalig			x
10	Verbeteren fietsverbinding (fietspad) noordzijde Burgemeester Keijzerweg - Onderslag - Molenlaan	Trappen	€ 40.000	eenmalig			x
10	Compleet maken van de fietsverbinding Veerweg richting "witte brug" door Sleutelbloemplein en Hoefbladlaan in te richten als fietsstraat	Trappen	€ 90.000	eenmalig			x
10	Fietsstraat wegvak Vrijheer van Esiaan tussen Goudsbloemstraat en Zonnebloemstraat	Trappen	€ 138.000	eenmalig			x
10	Fietsstraat parallelweg Veerweg tussen Weteringsingel en Scheidingslaan	Trappen	€ 240.000	eenmalig			x
10	Fietsstraat Zaling tussen Oostkil en Matenasche Scheidkade	Trappen	€ 156.000	eenmalig		x	
10	Fietspad tussen Markt van Matena en Matenasche Scheidkade	Trappen	€ 160.000	eenmalig			x
10	Fietspad tussen Arend van Gendlaan en Matenasche Scheidkade	Trappen	€ 80.000	eenmalig			x
10	Fietsstraat Amberdreef met de verbinding van de Burgemeester Keijzerweg naar Eikenlaan	Trappen	€ 360.000	eenmalig			x
10	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u Oostkil en Zuidkil	Auto	P.M. *	eenmalig	x		
16	Aanpassen/bijplaatsen fietsenrekken volgens maatregel 13	Trappen	P.M.	eenmalig			x
18	Verwijderen niet noodzakelijke objecten op fietspaden	Trappen	€ 15.000	eenmalig	x		
20	Optimalisatie inrichting (toegankelijkheid) en bereikbaarheid haltes (4 haltes per jaar, niet zijnde R-net), inzet voor flexibel openbaar vervoer onder verantwoordelijkheid gemeente Papendrecht volgens maatregel 21	OV	P.M.	P.M.		x	x
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/h gebied Randweg – Rembrandtlaan	Auto	P.M.	P.M.		x	
<b>Verkeersveiligheid</b>							
vv	Burgemeester Keijzerweg met kruisingen	Verkeersveiligheid	€ 7.500	eenmalig			x
vv	Rotonde Jacob Catslaan, Rembrandtlaan – Jan Steenlaan	Verkeersveiligheid	€ 2.500	eenmalig			x
vv	Jan Steenlaan – Ary Scheffersingel – Gerard Dousingel	Verkeersveiligheid	€ 5.000	eenmalig	x		
vv	Fietsoversteek Veerweg ter hoogte van Onderslag	Verkeersveiligheid	€ 2.500	eenmalig	x		
vv	Rembrandtlaan, Veerweg, Keizerskroon, Vrijheer van Esiaan	Verkeersveiligheid	€ 2.500	eenmalig			x
vv	Cypresenlaan & Kastanjelaan tot Platanenlaan	Verkeersveiligheid	€ 5.000	eenmalig			x

Gedragsmaatregelen							
Nr.	Actie / maatregel	Thema	Kosten, incl. VAT		Planning 2024-2035		
			eenmalig / jaarlijks		2024	2025	2026-2035
17	Handhaving op verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen bij bushaltes	Trappen	€ 2.500	jaarlijks	x	x	x
32	Monitoring ontwikkeling mobiliteitstransitie (binnen Papendrecht)	Algemeen	n.v.t.	jaarlijks		x	x
33	Toepassen van leefbaarheidsindicatoren	Auto	n.v.t.	jaarlijks	x	x	x
34	Handhaven venstertijden APV	Auto	n.v.t.	jaarlijks	x	x	x
35	Inzet op door vrachtverkeer te gebruiken routes en actief communiceren richting vervoerders	Auto	n.v.t.	jaarlijks		x	x
37	Medewerking te verlenen aan initiatieven van de markt op gebied mobiliteitstransitie	Algemeen	n.v.t.	jaarlijks	x	x	x
38	Permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen, gebaseerd op provincie en regio	Algemeen	€ 5.000	jaarlijks	x	x	x
39	Netwerkorganisatie voor uitvoering verkeerseducatie binnen Papendrecht verder uitbouwen	Algemeen	n.v.t.	jaarlijks	x	x	x
40	Intensiveren werkgeversaanpak, aansluiten o.a. Zuid Holland Bereikbaar	Algemeen	€ 2.500	jaarlijks	x	x	x
41	Toezicht en handhaving door BOA's met aandacht voor: blauwe zone, verkeersgedrag fietsers en halen en brengen bij scholen	Algemeen	P.M.	jaarlijks	x	x	x
42	Intensivering deelname in regionale en provinciale overleggen, campagnes en pilots	Algemeen	€ 5.000	jaarlijks	x	x	x
43	Opzet en uitvoering jaarlijks telprogramma, voor gemotoriseerd verkeer en fietsers	Algemeen	€ 7.500	jaarlijks	x	x	x
44	Monitoring verkeersveiligheid en analyse SPV-programma (risicoanalyse)	Algemeen	€ 2.500	jaarlijks	x	x	x
45	Herijking maatregelen	Algemeen	€ 10.000	tweejaarlijks		x	
46	Herijking mobiliteitsplan	Algemeen	€ 50.000	vierjaarlijks			x

\* kredietaanvraag loopt via P&C. LET OPI! Genoemde bedragen zijn indicatief

x uitvoering 2024

x voorziene uitvoering in jaar

Aa

# Mobiliteitsplan Papendrecht 2035

Papendrecht vitaler, verkeersveiliger en bereikbaar

GEEF ACTIEVE  
MOBILITEIT DE  
RUIIMTE



**ACCENT**  
adviseurs

VAN DE FYSIEKE  
LEEFOMGEVING

# Colofon

**Titel:** **Mobiliteitsplan Papendrecht 2035**  
Papendrecht vitaler, verkeersveiliger en bereikbaar

**Auteur(s):** Jos Wijnen en Bram Louwers  
**Opdrachtgever:** Gemeente Papendrecht  
**Projectnaam:** Mobiliteitsplan Papendrecht  
**Projectnummer:** 21076  
**Datum:** 12 september 2023  
**Status:** Concept, R4.11

**Contactadres:**

Luchthavenweg 13E  
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95  
E [contact@accentadviseurs.nl](mailto:contact@accentadviseurs.nl)  
I [www.accentadviseurs.nl](http://www.accentadviseurs.nl)

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Proces	5
1.3	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>De Papendrechtse blik op mobiliteit</b>	<b>7</b>
2.1	Droombeeld 'Actief Papendrecht'	8
2.2	Kaders voor het mobiliteitsplan	9
<b>3</b>	<b>Wensbeelden per thema</b>	<b>12</b>
3.1	Stappen	12
3.2	Trappen	19
3.3	Openbaar Vervoer	27
3.4	Mobility as a Service	34
3.5	Privéauto (gemotoriseerd verkeer) en parkeren	37
3.6	Verkeersveiligheid	48
3.7	Gedragsaanpak	53
3.8	Monitoring en herijking	57
<b>4</b>	<b>Uitvoeringsprogramma</b>	<b>60</b>
4.1	Inleiding	60
4.2	Maatregelen samengevat	61
	<b>Bijlagen</b>	<b>70</b>
	Bijlage 1 – Inrichtingsrichtlijnen Duurzaam Veilig	70
	Bijlage 2 – Inrichtingsrichtlijnen loopvoorzieningen	72
	Bijlage 3 – Inrichtingsrichtlijnen fietsvoorzieningen	73
	Bijlage 4 – Samenstelling Expertteam	74
	Bijlage 5 – Lijst aandachtspunten verkeersveiligheid	76

# Introductie

## Het Mobiliteitsplan 2035 voor een vitaler, verkeersveiliger en bereikbaar Papendrecht.

Met de Papendrechtse Omgevingsvisie beogen we een duurzame toekomst en krachtige gemeenschap. Verkeer is bepalend in de openbare ruimte en vraagt ook veel fysieke ruimte. Inzet op duurzaamheid en een prettige verblijfsomgeving betekent een andere kijk op verkeer en mobiliteit. Dit nieuwe mobiliteitsplan geeft uitwerking aan de verkeerskundige aspecten uit de Omgevingsvisie.



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De Omgevingsvisie van gemeente Papendrecht geeft een duidelijke denk- en ontwikkelrichting voor de actualisatie van het mobiliteitsbeleid. We willen meer inzetten op actief vervoer met lopen en fietsen en minder afhankelijk worden van de auto.

In dit mobiliteitsplan vertalen we de denkrichting uit de omgevingsvisie naar een actualisatie van het beleid met een vertaling naar een uitvoeringsprogramma. Het mobiliteitsplan is vastgesteld door de gemeenteraad, zodat er binnen de tijdshorizon 2035 met gereserveerd budget uitvoering aan kan worden gegeven.

## 1.2 Proces

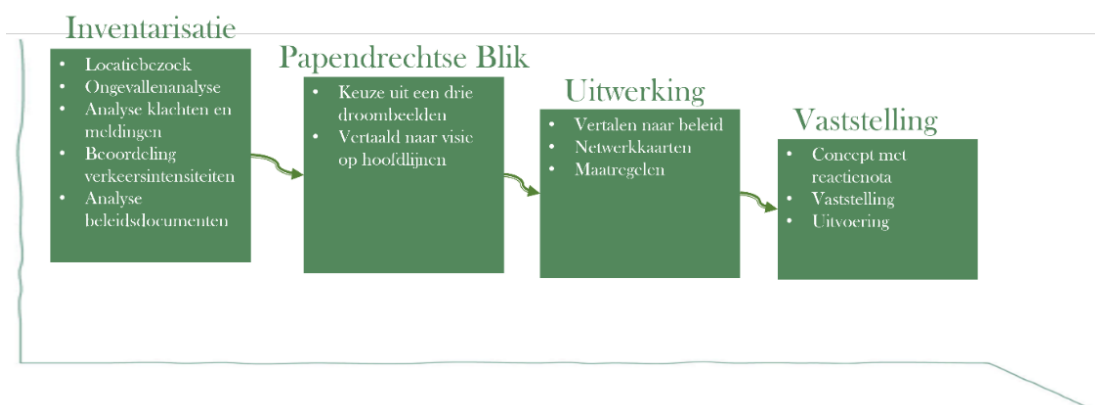
Om draagvlak bij bestuur, belanghebbenden en inwoners te creëren is het mobiliteitsplan stapsgewijs in onderlinge samenwerking tot stand gekomen. Een brede vertegenwoordiging uit Papendrecht heeft gewerkt aan het opstellen van het mobiliteitsplan.

- Het expertteam, bestaande uit inwoners en stakeholders heeft per fase informatie en advies gegeven en de (tussentijdse) **rapportages** beoordeeld.
- Samen met het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) is een **digitale enquête** uitgezet. Hierop zijn 351 reacties terugontvangen.
- De jeugd in Papendrecht is op basis van een steekproef op straat bevraagd over verkeer en verkeersveiligheid.



- De gemeenteraad is in eerste instantie betrokken tijdens een beeldvormende commissie op 22 juni 2022.
- Op de informatiebijeenkomst op 14 november 2022 gaven we een toelichting en bespraken we gezamenlijk de droombeelden als basis voor uitwerking van het beleid, acties en maatregelen.
- Er zijn in februari 2023 vier verkeersveiligheidsessies gehouden in de wijken (Winkelcentrum Westpolder, vv Drechtstreek, kinderboerderij de Papenhoeve en het gemeentehuis), voor het ophalen van klachten en meldingen om te komen tot locaties van verkeersonveiligheid.

De volgende fasering is hierbij gevolgd:



### 1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding, doel en het proces van totstandkoming van het mobiliteitsplan. Het tweede hoofdstuk beschrijft de visie en te hanteren kaders voor het mobiliteitsplan in Papendrecht in 2035. Hoofdstuk drie vertaalt de visie naar beleid en concrete maatregelen. De rapportage sluit in hoofdstuk vier af het uitvoeringsprogramma.

## 2 De Papendrechtse blik op mobiliteit

Voordat we overgaan tot concrete maatregelen, bepalen we eerst de richting van het mobiliteitsplan. Uit de Omgevingsvisie destilleren we een drietal kerngedachten:

- **Zorgeloze mobiliteit.** Voor en met iedereen, voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide.
- **Leefbaar en groen.** De ruimte wordt schaarser, concurrentie om leefbare openbare ruimte neemt toe. We kiezen voor meer groen en een leefbare inrichting, wat zorgt voor een meer klimaat adaptieve <sup>1</sup>inrichting. Dit draagt bij aan een beter milieu, verbetert de luchtkwaliteit en vermindert overlast door geluid.
- **Veilig bereikbaar.** Verkeersveiligheid verdient permanente aandacht in een groeiend Papendrecht.

We staan als maatschappij voor een mobiliteitstransitie met een noodzakelijke, niet makkelijk te realiseren, gedragsverandering. De flexibele en makkelijk beschikbare auto blijft de komende jaren een belangrijke rol spelen en wordt niet meteen massaal ingeruild voor fiets en openbaar vervoer. De groei van het autobezit zet volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) de komende jaren minder hard door dan de afgelopen twintig jaar, echter wordt nog een verdere groei voorzien. In de beperkte openbare ruimte kunnen we niet meer alles inpassen. Daarom is het belangrijk om stapsgewijs richting 2035 de denkrichting van de Omgevingsvisie naar het droombeeld 'actief Papendrecht' te realiseren binnen de opgave voor wonen en

---

<sup>1</sup> [Het wijdverbreide autobezit in Nederland | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(www.kimnet.nl\)](#)





Minder autogebruik leidt de komende jaren tot meer lopen en fietsen op de korte afstand en een toename in het gebruik van openbaar vervoer voor de lange(re) afstand met daarbij een rol voor de (snelle) elektrische fiets en deelmobiliteit. Zo is Papendrecht ook van buitenaf goed bereikbaar voor niet-automobilisten.

## 2.2 Kaders voor het mobiliteitsplan

Om deze uitgangspunten handen en voeten te geven, werken we in het mobiliteitsplan met richtinggevende kaders. Zo bestendigen, borgen en bevestigen we de lijn van de Omgevingsvisie. De kaders helpen ons bij het opstellen en prioriteren van beleid en maatregelen.

### Kader 1/overkoepelend thema: Verkeersveiligheid door inzet op Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een initiatief van de gezamenlijke overheden met als doel de verkeersveiligheid te vergroten door de verkeersomgeving zó verkeersveilig mogelijk in te richten ter voorkoming (of preventie) van ernstige ongevallen. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden, zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van de handelingen van de mens. De inrichting van een weg moet zodanig zijn, dat de gebruiker weet wat van hem wordt verwacht. Duurzaam Veilig hanteert de volgende basisprincipes en dit zien we als overkoepelend thema:

- *Functionaliteit*: wegen worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld.
- *Homogeniteit*: zo veel als mogelijk uitsluiten van conflicten tussen weggebruikers met een verschil in snelheid, richting of massa.

- *Herkenbaarheid/uniformiteit*: voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties.
- *Mate van impact*: voorkomen van ernstig letsel bij ongevallen.

Om dit te bereiken volgen we de richtlijnen van het CROW over de inrichting van wegen met essentiële herkenbaarheidskenmerken voor een uniform en veilig wegbeeld. Deze zijn opgenomen in bijlage 1.

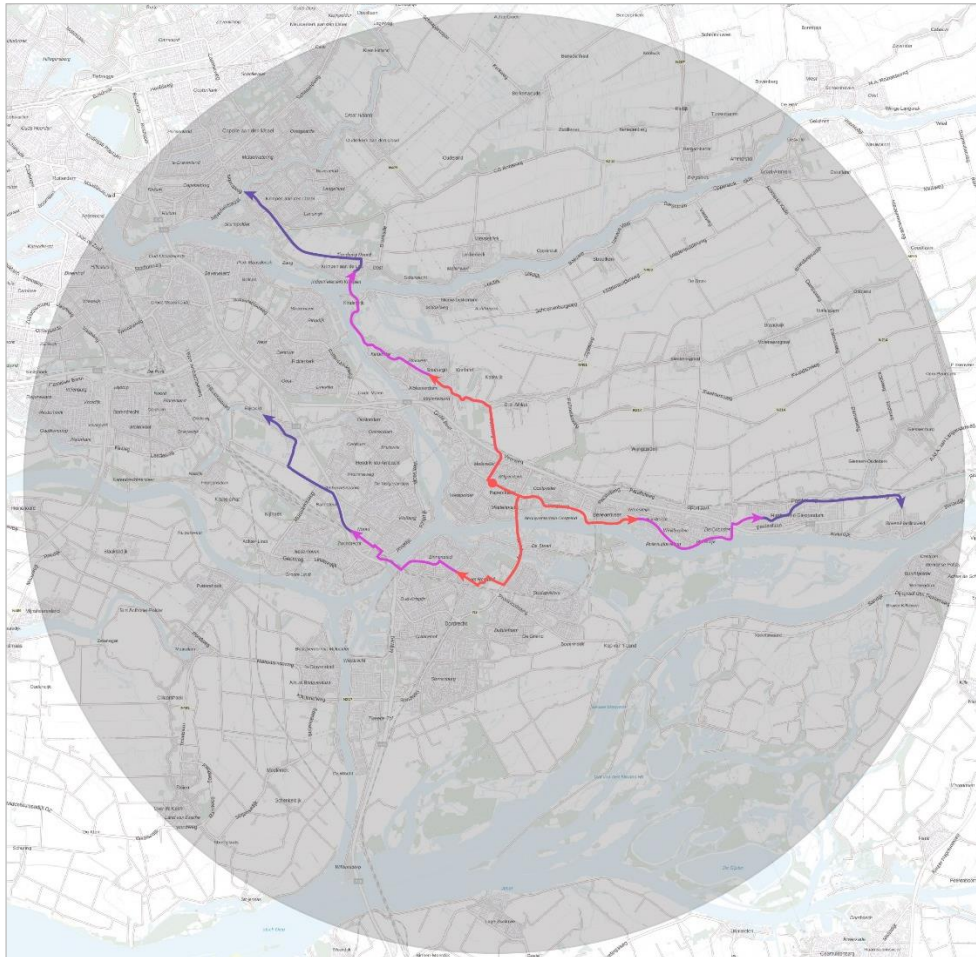
### Kader 2: STOMP

De traditionele gedachte binnen mobiliteitsbeleid richtte zich tot nu toe op (de inrichting van wegen voor) de auto en daarna het inpassen van lopen en fietsen. Dit draaien we om. STOMP is de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit en helpt ons keuze te maken bij leefbaarheidsknelpunten. Dit is regionaal geborgd in bijvoorbeeld de Groeiagenda (onderdeel bereikbaarheid).

Het gaat uit van de volgende prioriteit voor de vervoerswijzen:

- 1 **S**tappen; lopen
- 2 **T**rappen; fietsen
- 3 **O**penbaar vervoer
- 4 **M**obility as a Service (MaaS)
- 5 **P**rivé of **P**articuliere auto

Voldoende ruimte voor lopen en fietsen maakt het gebruik daarvan binnen Papendrecht (lopen) en tot 15 kilometer (fietsen) het meest logisch én aantrekkelijk. De afbeelding in figuur 1 laat met een cirkel van 15 kilometer zien hoe groot het fietsbereik dan wordt. De drie fictieve fietsroutes zijn steeds weergegeven per vijf kilometer lengte.



figuur 1: drie fictieve fietsroutes van drie keer vijf kilometer lengte

Voor langere afstanden bieden elektrische fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS vergemakkelijkt dit gebruik en stimuleert de slimme integratie van vervoerswijzen in een reis. De auto blijft, maar is niet overal meer het snelste alternatief. We willen de auto niet meer op plaatsen waar deze overlast de leefbaarheid of veiligheid onder druk zet.

## 3 Wensbeelden per thema

Het grootste deel van de oppervlakte van Papendrecht bestaat uit woongebied met daarnaast een centrumgebied, wijkwinkelcentra, bedrijventerreinen en sportgebieden. Het buitengebied van Papendrecht is beperkt in omvang met agrarische doeleinden en natuur.

Door de grote behoefte aan woningen zorgt de bouwopgave voor een (verdere) verdichting van het aantal woningen. Deze verdichting brengt ook extra verplaatsingen met zich mee.

We maken daarom primair de keuze voor inzet op andere vormen van mobiliteit. Binnen Papendrecht verplaatsen inwoners en bezoekers zich op verschillende wijzen. In dit hoofdstuk beschrijven we het toekomstbeeld per thema in een wensbeeld voor 2035 op basis van het STOMP-principe met daarbij het bijbehorend (verkeers-) netwerk.

### 3.1 Stappen

#### 3.1.1 Visie

Voetgangers moeten zich veilig en comfortabel binnen alle gebiedstypen kunnen verplaatsen. Onder voetgangers verstaan we ook mindervaliden. Binnen Papendrecht verplaatsen we ons vooral richting openbaar vervoer haltes, op (basis-)schoolroutes, naar winkels en voorzieningen en vanuit recreatieve doeleinden. Doorgaande wegen, zoals de Burgemeester Keijzerweg en de Veerweg, vormen barrières in wandelroutes en moeten goed oversteekbaar zijn. De voetganger heeft prioriteit binnen de



centrum- en woongebieden. Hier bieden we een toegankelijke, aantrekkelijk veilige en voetgangersvriendelijke omgeving. Een groene en klimaat adaptieve inrichting draagt bij aan een leefbare openbare ruimte.

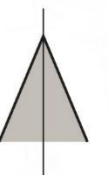


# Netwerk stappen - 2035



## Legenda

- |                     |               |               |
|---------------------|---------------|---------------|
| Voetgangersgebied   | Winkels       | Gemeentehuis  |
| Industrie/bedrijven | Sport         | Ambulancepost |
| Park                | Educatie      | Brandweer     |
|                     | Begraafplaats | Politie       |
|                     | Bedrijven     | Park          |





### 3.1.2 Beleid

#### Stappen per gebiedstype

In de winkelgebieden is de verblijfsfunctie voor alle mensen, meer of minder mobiel, belangrijk. Er komen hier geen andere vervoerswijzen. Fietsenrekken, reclameborden en uitstallingen mogen de vrije ruimte niet (te veel) belemmeren. Toegankelijkheid bij op- en afritten of gelijkvloerse oversteken voor mindervaliden optimaliseren we.

In woongebieden moet overal makkelijk en verkeersveilig gelopen kunnen worden. In Papendrecht zijn relatief veel gebieden aangewezen als 'woonerf' met de beleving en inrichting die meer passend is bij een 30 km/u zone, dit scheidt verwarring voor de gebruiker. We richten onze woongebieden in tot een prettige en verkeersveilige woonomgeving.

De inzet op zelfstandig naar school lopen en fietsen is belangrijk met oog voor de mobiliteitstransitie van de toekomstige reiziger. Wanneer basisschoolleerlingen op jongere leeftijd veilig naar school kunnen gaan, dan gebeurt dit eerder zelfstandig. Het brengen en halen regelen we goed vanuit het oogpunt van veiligheid. Het inrichten van schoolomgevingen is maatwerk, waarbij we oog hebben voor oversteekbaarheid, toegankelijkheid en veilige ruimte creëren voor in-/uitstappen voor de leerlingen, die toch nog met de auto worden gebracht.

In de omgeving van sport-, zorg- en welzijnsinstellingen verplaatsen zich relatief veel mensen te voet. Een goede toegankelijkheid is daarom belangrijk. We realiseren hier goede loopvoorzieningen met voldoende vrije loopruimte en op- en afritten voor rollator, rolstoel en kinderwagen.



Tijdens pauzes en vergaderingen worden de wegen op bedrijventerreinen meer en meer gebruikt door wandelende medewerkers. Hierbij houden we rekening met medegebruik van fietsvoorzieningen bij ontbrekende trottoirs door de beperkte beschikbare ruimte.

### Toegankelijkheid OV-haltes

Het is belangrijk dat er in de omgeving van en naar openbaar vervoer voorzieningen, speciaal richting de R-nethaltes, goede looproutes zijn. We richten de omgeving toegankelijk in met speciale aandacht voor (blinde) geleidelijnen rondom de openbaar vervoerhaltes.

### Oversteeklocaties

De routes richting het centrumgebied, sport- zorg- en welzijnsinstellingen, wijkwinkelcentra en parken moeten veilig, toegankelijk en prettig te belopen zijn met een goede oversteekbaarheid. Doorgaande routes van autoverkeer vormen barrières. Oversteken kan gevaarlijk zijn voor voetgangers, als ze het trottoir verlaten en zich tussen het rijdend (auto)verkeer moeten begeven.

### Overig

Voetgangers voelen zich op diverse routes onveilig door snel langrijdende fietsers en fietsers voelen zich gehinderd door voetgangers. De negatieve beleving van menging van deze vervoerswijzen heeft onze aandacht. Communicatie kan hierin helpen. Ook kan het betekenen dat we (informatieve) bebording plaatsen en/of een specifieke doelgroepenstrook realiseren.

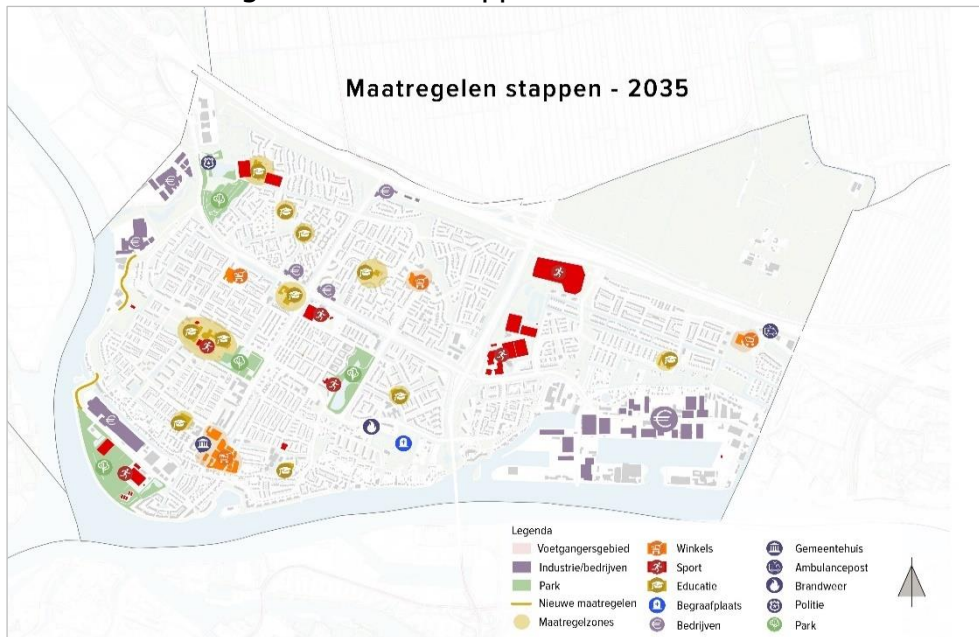


### 3.1.3 Beleidskeuzes 2035 thema "stappen"

Om verplaatsingen te voet logisch en aantrekkelijk te maken, zetten we in op:

- Verbeteren van oversteeklocaties, vooral in gebieden waar veel gelopen wordt.
- Voorkeur voor 30 km/u zones bij herinrichting woongebieden.
- Aantrekkelijke (waar mogelijk schaduwrijke) routes richting centrum en winkelgebieden met meer toegankelijke, openbare loopruimte (en herkenbare oversteeklocaties).
- Verkeersveilige looproutes binnen en richting schoolzones met extra aandacht voor herkenbare oversteeklocaties en toegankelijke entrees tot de schoolterreinen.
- Er moet voldoende vrije loopruimte zijn binnen centrum- en woongebieden, ook voor rollator, rolstoel en kinderwagen. Zo veel mogelijk beperken van obstakels of objecten in de loopruimte.
- Toegankelijk inrichten omgeving OV-haltes volgens de provinciale haltevisie, met speciale aandacht voor (blinde) geleidelijnen.

### 3.1.4 Acties en maatregelen thema "stappen"



We zetten in op de volgende acties en maatregelen:

- Aanpassen wandelpad Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad.
- Realiseren ontbrekende schakel voetgangersnetwerk Vissersbuurt – Kerkbuurt.
- Realisatie van een wandelpad aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek (als aanvulling op het bestaande wandelpad).
- Opstellen oversteekbeleid met afwegingskader oversteeklocaties, toegankelijkheid en de benodigde maatregelen. Dit biedt een handleiding voor het objectief beoordelen van locaties en het treffen van eventuele maatregelen.
- Toegankelijke op- en afritten op (doorgaande) routes, oversteeklocaties en OV-haltes.

- Onderzoek vergroten aantrekkelijkheid centrumgebieden/ winkelgebieden voor voetgangers, waarbij we als aandachtspunt meenemen aandacht voor het handhaven voor vrije loopruimte (uitstallingen).
- Realiseren schoolroutes/-omgevingen met eenduidige inrichting van schoolzones met aandacht voor K+R locaties.
- We reserveren met budget voor kleinschalige, direct uitvoerbare (no regret) infrastructurele aanpassingen op de routes, waar knelpunten zich voordoen.

## 3.2 Trappen

### 3.2.1 Visie

De fiets is een gezond, duurzaam en kansrijk alternatief voor vervanging van de auto(rit). Dit levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Binnen de gemeente Papendrecht krijgt de fiets daarom een prominente plaats en positie in het straatbeeld. Bepaalde keuzes voor de fiets zullen ten koste gaan van ruimte of reistijd voor de auto.

### 3.2.2 Beleid

Snelle en directe routes zijn voor fietsers belangrijk. Fietsers willen zo min mogelijk tijdsverlies van herkomst naar bestemming. Voor fietsen in Papendrecht breiden we het fietsnetwerk uit, zodat alle bestemmingen goed met de fiets bereikbaar zijn. We zorgen voor voldoende, goede en toegankelijke stallingsvoorzieningen. Daar waar de fiets meer ruimte nodig heeft zorgen we ervoor dat de inrichting wordt aangepast ten gunste van de fietser (en voetgangers).

#### Netwerk fiets

Het wensbeeld voor het fietsnetwerk is opgebouwd vanuit de volgende verbindingen:



- Lokaal netwerk:
  - optimale bereikbaarheid (middelbare) scholen.
  - verbinden van de wijken met o.a. winkel- en centrumgebieden.
  - verbinden bedrijventerreinen met (doorgaande) fietsroutes.
  - verbinden OV-haltes (waaronder de Waterbus).
- Provinciaal/Regionaal netwerk:
  - verbinden van Papendrecht met station Baanhoek West in Sliedrecht.
  - verbinden van Papendrecht met omliggende kernen (o.a. recreatief).
  - snelfietsroute F15.
  - het verbeteren van de fietsverbinding met Dordrecht langs de route N3 tot een hoogwaardige fietsverbinding.

# Wensbeeld trappen - 2035



## Legenda

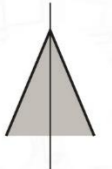
- Fietsnetwerk
- Snelfietsroute
- Snelfietsroute inprikkers
- Waterbushalte

- R-net halte
- Bushalte (regulier)
- Nieuwe maatregelen

- Industrie/bedrijven
- Park
- Maatregelzones
- Kinderboerderij
- Manege

- Winkels
- Sport
- Educatie
- Begraafplaats
- Bedrijven

- Gemeentehuis
- Ambulancepost
- Brandweer
- Politie
- Park







We vinden het belangrijk dat scholieren en kinderen veilig naar school en sportvoorzieningen kunnen fietsen. We verbinden schoolomgevingen veilig met de hoofdroutes van de fiets, waarbij de fiets de prioriteit heeft bij de inrichting. Voor basisscholen gelden andere inrichtingskenmerken dan voor middelbare scholen. Veilig verkeersgedrag van middelbare scholieren vinden we belangrijk en urgent.

We sluiten het lokale netwerk van Papendrecht aan op de snelfietsroute F15 (Beneden Merwederoute), die Rotterdam moet verbinden met Alblasterdam, Papendrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam en Gorinchem. Een sterk regionaal fietsnetwerk biedt automobilisten een alternatief voor verplaatsingen over een relatief korte afstand over de Rijksweg A15. Voor de snelfietsroute F15 ambiëren we een breedte van 4,50 meter, in de voorrang en met ongelijkvloerse oversteken. Omdat op bedrijventerreinen een goede bereikbaarheid voor de auto en (uitzonderlijk) zwaar verkeer een randvoorwaarde blijft, hebben we hier een uitdaging om de fietser een verkeersveilige en comfortabele plek op de weg te geven.

We koppelen de inrichting (zie bijlage 3) van het fietsnetwerk aan de functie van de weg. Als richtlijn zien we:

- Ontsluitende weg met snelheid 50 km/u: vrij liggende fietspaden.
- Ontsluitende weg met snelheid 30 km/u: bij een hogere auto-intensiteit vrij liggende fietspaden of minimaal voldoende brede fiets(suggestie)stroken.
- Verblijfsgebied met snelheid 30km/u: gemengd verkeer en op hoofdfietsroute uitgevoerd als fietsstraten<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Een fietsstraat combineert twee functies, namelijk een doorgaande functie voor het fietsverkeer en een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer. Een fietsstraat



Eenduidige inrichting van rotondes en oversteken voor fietsers is belangrijk. Dit samen met aanwezige obstakels op fietspaden is uit de participatie nadrukkelijk naar voor gekomen. Dit zorgt voor onduidelijkheid en (gevoelens van) verkeersonveiligheid.

### Bewegwijzering

Routes en bestemmingen moeten makkelijk gevonden worden door fietsers. Dat begint bij de inrichting van de fietsinfrastructuur (rode verharding voor fietsers). Bewegwijzering ondersteunt de inrichting en het verloop van de fietsroutes, met name voor verbindingen naar andere kernen, o.a. de F15.

### Stallingen

Goede stallingsvoorzieningen bij nieuw te realiseren woonlocaties en openbare bestemmingen zijn belangrijk. Vooral op bestemmingen met veel fietsers, zoals het centrumgebied, winkelvoorzieningen, (water-)bushaltes, scholen, sportlocaties, bedrijven, maar ook de maatschappelijke voorzieningen binnen Papendrecht. Niet voor elke bestemmingslocatie zijn we verantwoordelijk, maar als gemeente geven we het goede voorbeeld.

### Comfort

Naast het verbeteren van de oversteekbaarheid zien we een veilige, uniforme inrichting van de fietsvoorzieningen kansen voor de inzet van slimme concepten als i-VRI's. Deze 'intelligente verkeerslichten' herkennen fietsers, voorspellen de wachttijd bij verkeerslichten en verkorten deze wachttijd fietsers door deze prioriteit te geven ten opzichte van de auto.

---

werkt op wegen waar veel gefietst wordt met een geloofwaardige verhouding fiets-  
auto. Auto's passen zich aan de snelheid van de fietser aan. Als richtlijn maximum  
aantal auto's volgen we de CROW-richtlijnen, die zijn opgesteld samen met  
fietsberaad. Het inrichten van een fietsstraat blijft maatwerk

Sociale veiligheid draagt bij aan comfort. Met inzet op bijvoorbeeld goede verlichting en gladheidbestrijding dragen we bij aan het stimuleren van de fiets. Ook ondersteunen we campagnes voor veilig fietsverkeer en werkgeversbenadering, onder andere gericht op het toenemend gebruik van de (elektrische) fiets. Bereikbaarheid van werklocaties voor fietsers is één van de pijlers voor de mobiliteitstransitie.

### 3.2.3 Beleidskeuzes 2035 thema "trappen"

Voor het thema fiets gelden de onderstaande beleidskeuzes:

- Fiets, daar waar dit kan, hoger te prioriteren dan auto met een hoog ambitieniveau bij het ontwerp met ruime maatvoering en waar mogelijk rode, gesloten verharding.
- We streven naar een sluitend fietsnetwerk met de realisatie van nu nog ontbrekende schakels.
- Het fietsnetwerk richten we eenduidig in met aandacht voor voorrang voor fietsers op rotondes.
- Fietspaden zijn zo veel mogelijk obstakelvrij.
- Bewegwijzerde (snel)fietsroutes.
- Comfortabele(re) en toegankelijkheid openbare fietsenstallingen.
- Hoog ambitieniveau voor fiets (parkeren) meenemen in de uitwerking van het parkeerbeleid door de bovenkant van de bandbreedte van de fietsparkeernorm (CROW) te hanteren.
- Regionaal hoge inzet voor snelfietsroute F15 (maatvoering, verharding) en snelheid (directheid, kunstwerken) i.r.t. MIRT-verkenning A15.

### 3.2.4 Acties en maatregelen thema "trappen"



We zetten in op de volgende acties en maatregelen:

- Realisatie en optimaliseren fietsvoorzieningen met herkenbare (school-)routes gemarkeerde oversteken op veel gebruikte schoolroutes (i.c.m. onderzoek onder 'Stappen'):
  - Fietsuggestiestroken op de Wieklaan.
  - De Vijzellaan inrichten als fietsstraat.
  - De Vang tot Molenlaan inrichten als fietsstraat.

- Realisatie en optimaliseren fietsvoorzieningen:
  - Fietsstraat op Onderslag.
  - Fietsuggestiestroken op de P.C. Hoofthoek.
  - Aansluitingen lokaal netwerk aansluiten op snelfietsroute F15.
  - Verbeteren fietsverbinding Veerdam, aanleg fietsstraat, passend inrichten met stille klinkers in verband met beschermd (dorps)gezicht
  - Centrumroute Veerweg – De Overtoom - Weteringsingel met fietssuggestiestroken.
  - Noordhoek, Westeind, Anthony Fokkerweg en Havenstraat inrichten met fietssuggestiestrook als verbinding met fietsstraat Veerdam en Waterbus.
  - Herinrichting vrij liggend fietspad Ketelweg.
  - Compleet maken van de fietsverbinding Veerweg richting "witte brug" door Sleutelbloemplein en Hoefbladlaan in te richten als fietsstraat.
  - Het gehele dijklint inrichten als fietsstraat.
  - Fietsstraat Vrijheer van Eslaan tussen Rozenstraat en Seringenstraat en tussen Goudbloemstraat en Zonnebloemstraat.
  - Fietsstraat Veerweg tussen Weteringsingel en Scheidingslaan.
  - Fietsstraat Zaling tussen Oostkil en Matenasche Scheidkade.
  - Fietspad tussen Markt van Matena en Matenasche Scheidkade.
  - Opwaarderen halfverharding tot fietspad van de verbinding tussen Arend van Gendthoek en Matenasche Scheidkade.
  - Fietsstraat Amberdreef met de verbinding van de Burgemeester Keijzerweg naar Eikenlaan.
  - Verbeteren fietsverbinding met Dordrecht langs de route N3 tot een hoogwaardige fietsverbinding.
  - Verbeteren fietsverbinding door fietspad Noordzijde Burgemeester Keijzerweg Onderslag – Molenlaan.



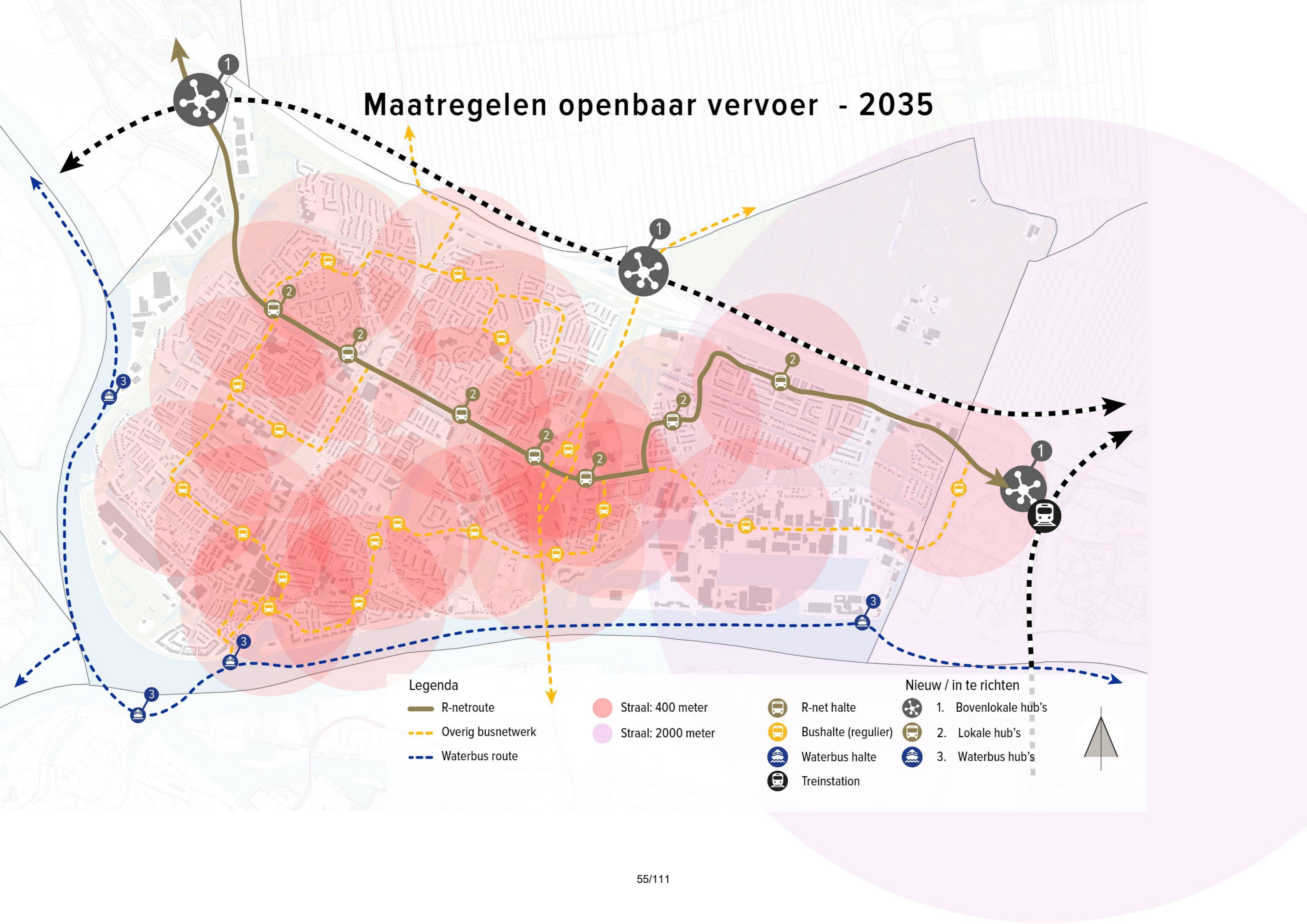
- Lobby om regionale planvorming en financiering snelfietsroute F15 richting MIRT-verkenning A15 te versnellen.
- Onderzoek naar bezetting fietsenstallingen centrum- en winkelgebieden voor mogelijke uitbreiding van capaciteit.
- Handhaving op verkeerd gestalde en weesfietsen bij bushaltes.
- Beoordelen fietsnetwerk met aandacht voor bereikbaarheid haltes openbaar vervoer.
- Verwijderen niet noodzakelijke objecten/obstakels op fietspaden.
- Wanneer dit actueel wordt participeren bij inzet op dijkverzwaring om recreatieve fietsverbinding met zicht op het water mogelijk te maken.

### **3.3 Openbaar Vervoer**

#### **3.3.1 Visie**

De mobiliteitstransitie gaat uit van goed, hoogfrequent en flexibel openbaar vervoer. De situatie van de afgelopen jaren heeft ervoor gezorgd dat het tempo waarin dit gebeurt iets lager ligt. Ons uitgangspunt is dat hier een inhaalslag gaat plaatsvinden en dat deze ontwikkeling zich door zal zetten. Als aanvulling op lopen en fietsen, is het belangrijk dat we zorgen voor goed openbaar vervoer, als alternatief voor de auto. We stimuleren verdichting van het netwerk en een intensivering van de dienstregeling.

# Maatregelen openbaar vervoer - 2035



## Legenda

- R-netroute
- Overig busnetwerk
- Waterbus route

- Straal: 400 meter
- Straal: 2000 meter

- R-net halte
- Bushalte (regulier)
- Waterbus halte
- Treinstation

## Nieuw / in te richten

- 1. Bovenlokale hub's
- 2. Lokale hub's
- 3. Waterbus hub's

### 3.3.2 Beleid

Voor het openbaar vervoer zien we de volgende verbindingen:

- Versterking van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersas (HOV) door een R-netdienst op de verbindingen met Rotterdam, Dordrecht en Sliedrecht. De verbinding met Sliedrecht vereist een meer frequente verbinding vanwege de aan overstap op de trein naar Dordrecht en Gorinchem via Station Baanhoek West (spoorlijn MerwedeLingelijn).
- De R-netverbindingen blinken uit in snelheid en frequentie, zijn comfortabel en halteren enkel op een beperkt aantal grote haltes. Voor de goede doorstroming voor de R-net diensten zien we mogelijkheden voor vrijliggende infrastructuur en streven we naar een intensivering van de dienstregeling.
- Bij aanpak van wegen met verkeerslichten, bereiden we deze technisch voor op intelligente regelingen (i-VRI) om de doorstroming te versnellen.
- Reguliere busverbindingen (Qbuzz), die Papendrecht comfortabel en hoogfrequent met de aanliggende kernen verbindt. We streven naar een frequentie van minimaal twee keer per uur, ook in de avonden en weekenden.
- Stadsbus (Qbuzz) die de wijken met elkaar verbindt, zodat mensen minder afhankelijk zijn van de auto. Dit vereist een dienstverlening met goede frequentie, ook tijdens avond- en weekenden.
- Waterbus. De haltes lenen zich als verbinding naar werkgeverslocaties, zeker omdat de fiets meegenomen kan worden. Een betere koppeling met de buslijnen en het fietsnetwerk noodzakelijk. We integreren het iPOW (innovatief personenvervoer over water).



- Ondersteunend openbaar vervoer, zoals de Drechthopper, de Wijkhopper maar ook initiatieven zoals "AutoMaatje".  
Onderliggend dekkend netwerk voor vraagafhankelijk vervoer binnen Papendrecht. Het biedt een alternatief voor lopen en fietsen, gericht op mensen waarvoor lopen en fietsen minder makkelijk zijn.

Realisatie van bovenstaand beleid is mede afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer. Hier werken we samen met de regio Drechtsteden en passend binnen het bestuursakkoord van de Provincie aan een schaa sprong voor het openbaar vervoer. Als gemeente hebben we beperkt invloed op de concessie, maar we blijven actief aandacht voor onze visie te vragen. Voor alle vormen van openbaar vervoer zetten we in op een hogere frequentie (ook in avonden en weekenden), verhogen van het comfort en het versnellen van reistijd.

Als de mobiliteitstransitie doorzet, dan is het R-netsysteem in 2035 naar verwachting niet meer toereikend voor de vraag naar openbaar vervoer. We blijven daarom in gesprek over het verbeteren en intensiveren van het regionaal openbaar vervoerssysteem, bijvoorbeeld met concepten als een lightrail. We zien hier aanvullend kansen voor de Waterbus.

Bereikbaarheid met toegankelijk openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde voor locaties voor maatschappelijke diensten, ontspanning, cultuur en onderwijs. We pakken onze verantwoordelijkheid voor behoud en de inzet van flexibel openbaar vervoer binnen de gemeente.

We zorgen voor ons deel door de haltes veilig en toegankelijk in te richten en deze haltes bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers. Dit zorgt ervoor dat ouderen langer gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer. We zien een grote(re) rol voor hubs met aanvullende faciliteiten met een snelle overstap op voor- en natransport om het verzorgingsgebied van de (Waterbus) bushaltes te vergroten (laatste kilometer). Dit biedt vooral kansen voor de bedrijventerreinen, meer hierover in paragraaf 3.4 bij Mobility as a Service.

### 3.3.3 Beleidskeuzes 2035

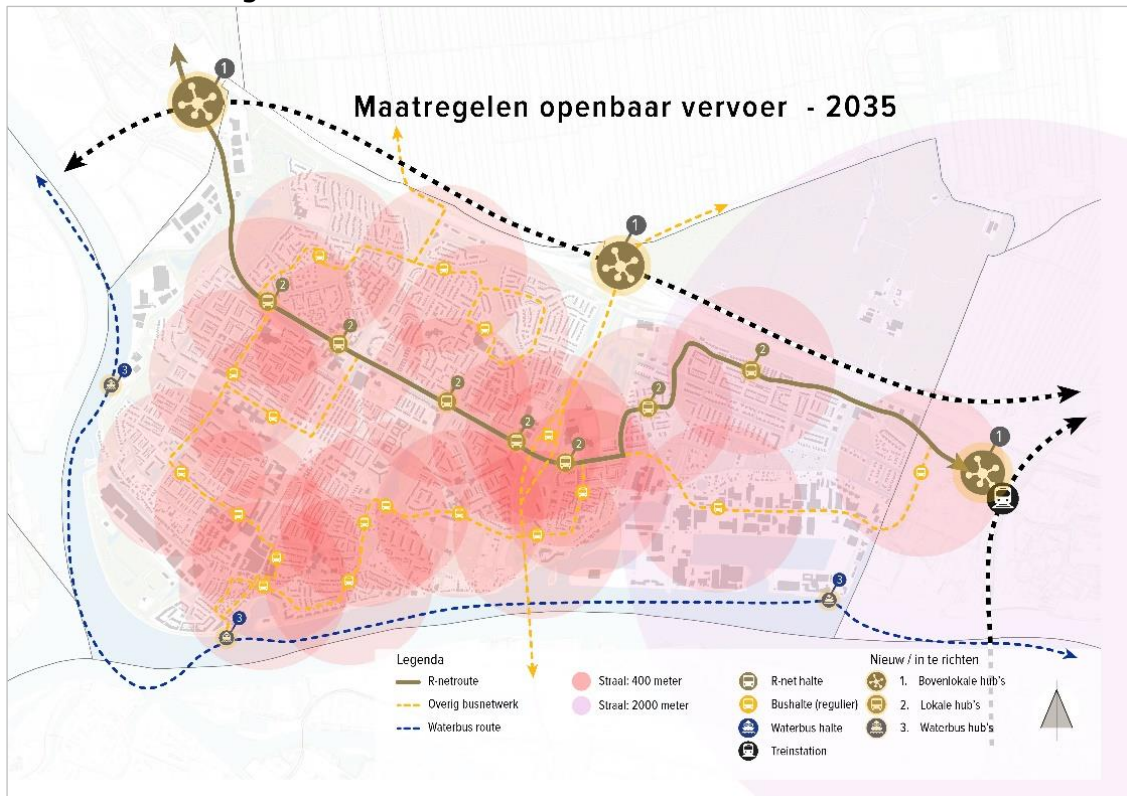
Op het gebied van openbaar vervoer zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Actieve inzet op anders denken rondom OV. We nemen deel aan regionale en provinciale overleggen. De lobby is gericht op:
  - Een dynamische OV-concessie gericht op maatwerk voor de reiziger (combinatie slimme mobiliteit en openbaar vervoer) met snellere mogelijkheden tot bijsturen.
  - Een trendbreuk qua denken van oriëntatie op financieel rendement naar gericht op de reiziger, waarbij dienstregeling voorziet in meer uren op de dag en hogere frequentie.
  - Betere ontsluiting van werklocaties met OV.
  - Betere, snellere hoogfrequenter OV-verbindingen
  - Frequentie en dienstregeling in avonden en weekenden, ook voor de Waterbus.



- We zorgen voor optimalisatie van de doorstroming van R-net binnen Papendrecht bij tijdelijke en structurele infrastructurele maatregelen. Ook optimaliseren we het busnetwerk om Papendrecht goed aan te sluiten op de spoorlijn via Baanhoek West (Sliedrecht), maar ook te verbinden met Rotterdam en Gorinchem via snelle bussen en naar Dordrecht via de Waterbus en integreren het iPOW (innovatief personenvervoer over Water). Het iPOW betreft kleinschalig OV via het water als aanvulling op het waterbussysteem.
- Verbeteren gebruik R-Net door communicatie over mogelijkheden, zoals Drechthopper, als voor-/natransport.
- Inzetten op gebruik van de Waterbus.
- Aantrekkelijk ingerichte met (zoveel mogelijk overdekte) fietsparkeerplaatsen naar behoefte.

### 3.3.4 Acties en maatregelen



Voor OV zetten we in op de onderstaande acties en maatregelen:

- Een fijnmaziger netwerk, een betere doorstroming én een uitgebreide dienstregeling met hogere frequentie.
- Bijdragen aan flexibel openbaar vervoer, zoals Drecht- en Wijkhopper, onder verantwoordelijkheid gemeente Papendrecht.
- Optimalisatie inrichting en bereikbaarheid bushaltes zorgen voor betere toegankelijkheid en voldoende fietsparkeervoorzieningen.



## 3.4 Mobility as a Service

### 3.4.1 Visie

MaaS (Mobility as a Service) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke, eigen of gedeeld, vervoer via apps. In 2035 is mobiliteit steeds meer een flexibele en slimme dienst geworden, waar elektrische (deel)voertuigen, openbaar vervoer en persoonlijke data-gestuurde reisadviezen een grote rol spelen. Het openbaar vervoer (zie paragraaf 3.3) met de ontwikkeling van een dekkend hub-netwerk speelt hier een grote rol in.

### 3.4.2 Beleid

De transitie van bezit naar gebruik van de auto vraagt ons om aan de slag te gaan met het bieden van alternatieven voor de auto. MaaS kán bijdragen aan de overgang naar een minder auto afhankelijk Papendrecht.

#### Gedeelde mobiliteit op hubs

Hubs zijn knooppunten waar openbaar vervoer, (deel)fiets/-auto (of andere faciliteiten) samenkomen en een reis kan worden begonnen, gestopt of snel kan worden overgestapt. Samen met de Drechtsteden realiseren we een regionaal dekkend hub-netwerk (multimodale over-/ opstappunten) om de onderlinge aansluiting vanuit woongebieden naar de werklocaties en de grotere regio te verbeteren. Doel van de hubs is om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken, door het vergroten van het verzorgingsgebied van de (R-net) bushaltes.

De hubs zijn er in diverse soorten en maten van lokaal tot regionaal niveau, waarvoor op maat inrichting en voorzieningen (parkeren, laden, deelmobiliteit, pakketkluisen voor internetbestellingen). Voor Papendrecht onderscheiden we:

- (Boven-)regionale hubs met een overstapfunctie van de eigen auto naar openbaar vervoer, (deel-) fiets, pakketdiensten, laadvoorzieningen en andere vormen van deelmobiliteit. Locaties hiervoor zijn onder andere de P+R bij aansluiting 22 Alblasterdam op de A15 en/of nabij Kabelbaan/Grote Beer, aansluiting 23 Papendrecht in het verlengde van de N3 met upgrade van de huidige P+R (N3-A15-N214) en aansluiting 24 Sliedrecht.
- Hubs bij (water-)bushaltes (o.a. R-net) met goede stallingsvoorzieningen voor de overstapfunctie naar de (deel-) fiets, pakketdiensten en andere vormen van deelmobiliteit.
- Hubs in of aan randen van woonwijken en bestemmingslocaties met op maat mogelijkheden voor parkeren, pakketdiensten, laadvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
- We volgen de ontwikkeling van bouwhubs met inzicht in bouwroutes voor materialen en vervoer voor bouwvakkers voor verminderen van overlast bij met name infrastructurele projecten.

### Deelmobiliteit als aanvulling

We houden rekening met slimme vormen van vervoer en voor- en natransport met deelmobiliteit.

Ontwikkelingen voor deelmobiliteit volgen we. Bij voorkeur implementeren we deze regionaal om het effect te vergroten. De uitvoering en realisatie ligt bij de markt. We zetten bij deelmobiliteit niet in op deelsteps en -scooters om overlast in de openbare ruimte tegen te gaan en in te blijven zetten op de kerngedachte van actieve vervoerswijzen voor Papendrecht. Denk hierbij aan:

- (elektrische) deelfietsen.
- (elektrische) deelauto's.
- Tot stand komen van dekkend hub-netwerk (locaties) met integratie van diensten (deelmobiliteit met ontvangst van pakketten door bezorgdiensten).

MaaS biedt ook kansen bij het aanbieden van alternatieven in de woonomgeving. Deelmobiliteit speelt een rol in de verlagen van het autobezit per inwoner. Deelauto's voor een incidentele langere rit zijn een interessant alternatief, soms voor de tweede auto en soms als alternatief voor de eigen auto. MaaS leidt tot een kwaliteitsimpuls van het regionale vervoerssysteem en maakt reizigers minder auto-afhankelijk.

#### 3.4.3 Beleidskeuzes 2035

Implementatie van MaaS komt voor een groot gedeelte vanuit de markt, we zijn volgend op basis van de volgende keuzes en uitgangspunten:

- Initiatieven voor MaaS ondersteunen we en werken we aan mee.
- We zetten in op een gemeente breed en regionaal afgestemd hub-netwerk en volgen initiatieven vanuit de markt.
- Deelmobiliteit maken we (selectief) mogelijk, waarbij we overlast willen voorkomen.

#### 3.4.4 Acties en maatregelen

We zetten in op de volgende acties en maatregelen:

- Ontwikkelingen MaaS en slimme mobiliteit volgen en mogelijk maken
- Onderzoek voor verkennen kansen mobiliteitshubs (in regionaal verband met lokale uitwerking voor Papendrecht met voorzieningen)
- Markt smart mobility ontwikkelingen volgen en meebewegen met ontwikkelingen in de markt.
- Opstellen beleid met kaders voor inzet slimme mobiliteit, o.a. deelmobiliteit en hub-locaties met afstemming in regionaal verband.
- Faciliteren van vragen/verzoeken voor bijvoorbeeld inzet deelauto's.



## **3.5 Privéauto (gemotoriseerd verkeer) en parkeren**

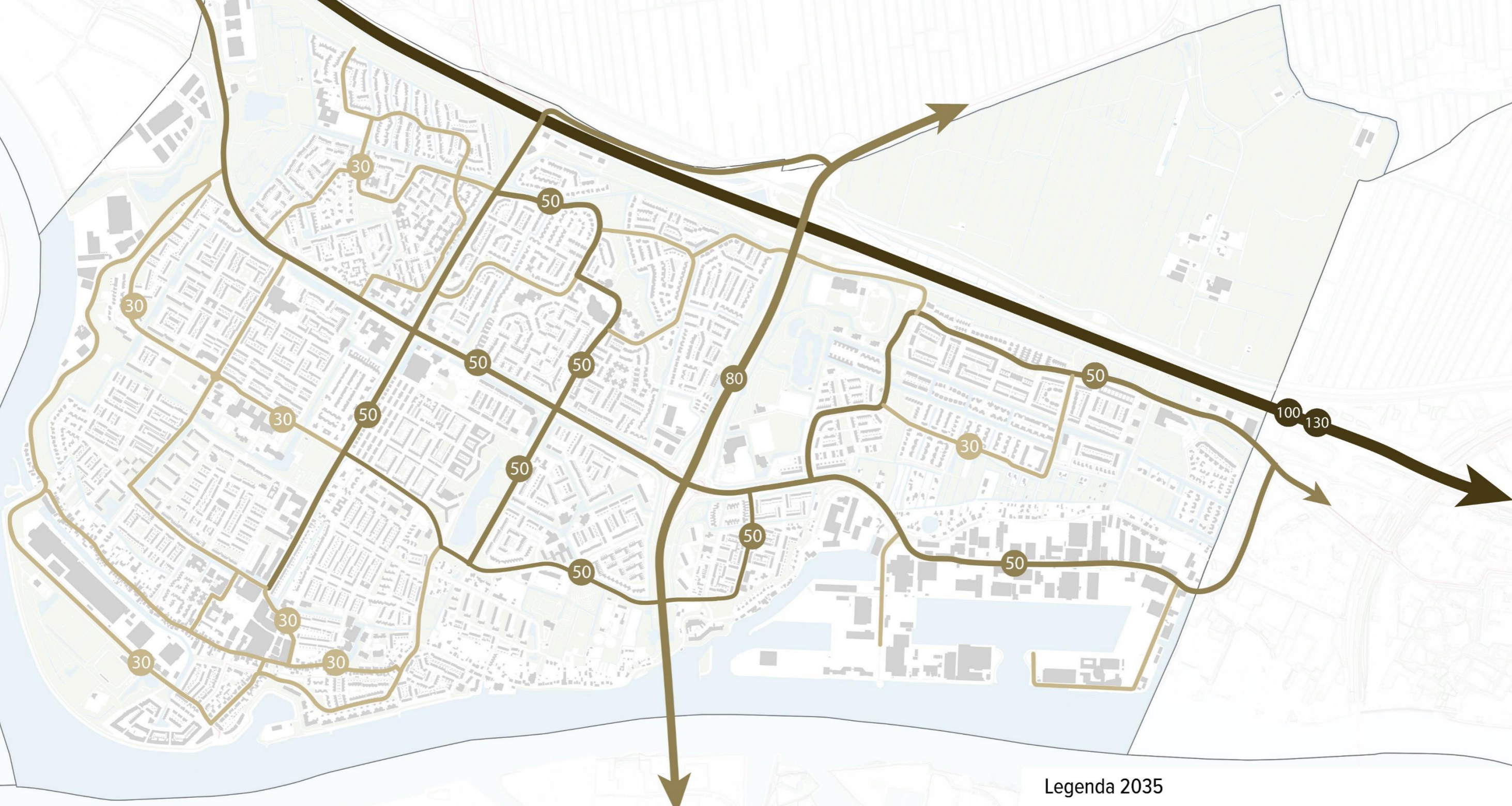
### 3.5.1 Visie

Het STOMP-principe legt de prioriteit niet bij de auto. Dit betekent echter niet dat mensen niet meer met de auto bij het centrum of direct bij de woning kunnen komen. De auto blijft, maar we willen de auto niet of minder op plaatsen, waar deze overlast veroorzaakt en/of de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk zet.




De transitie in mobiliteit betekent in de toekomst mogelijk minder vraag naar ruimte door autoverkeer. Hogere overheden sturen hier de komende jaren actief op. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid in Papendrecht.

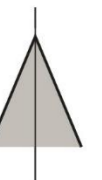


# Wensbeeld prive auto - 2035



## Legenda 2035

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)
-  Gebiedsontsluitingsweg (30 km/u)



### 3.5.2 Beleid

#### Uniformiteit en inrichting verblijfsgebieden

Momenteel ontbreekt het aan uniformiteit binnen de verblijfsgebieden met een diversiteit aan woonerven en er zijn 30 km/u zones. Woongebieden zien er hoofdzakelijk uit als 30 km/u gebied, maar hebben de status woonerf. Dit scheidt verwarring en veroorzaakt verkeersonveilige situaties. Landelijk is de richtlijn om verblijfsgebieden in te richten als 30 km/u zones. Bij onderhoud zetten we in op inrichting als 30 km/u zone.

#### Netwerk 2035

Het categoriseren van het wegennet maakt duidelijk waar autoverkeer prioriteit heeft en waar verblijven belangrijk is. Per weg maken we een duidelijke keuze tussen functie en toegepaste maximumsnelheid. Elk wegtype heeft zijn eigen ontwerpseisen, waar we bij (her)inrichting de landelijke inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig Wegverkeer als basis voor het ontwerp volgen. Een uniforme, eenduidige inrichting is noodzakelijk voor een begrijpelijk en samenhangend netwerk voor de automobilist, echter ontkomen we soms niet aan maatwerk. We hebben daarbij aandacht voor de in oktober 2021 in de Tweede Kamer aangenomen motie over het terugbrengen van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Het CROW heeft hierbij geadviseerd om de maximum snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom niet als nieuwe standaard in te stellen. Er zullen echter ontsluitingswegen blijven waar 50 km/u de snelheid is. We nemen dit advies over. We waarderen de wegen af volgens onderstaande keuzes omwille van het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Voor Papendrecht werken we richting 2035 met de volgende functies:

- **Ontsluiten:** Dit zijn de hoofdwegen in en rondom Papendrecht en maakt een snelle en ongehinderde verplaatsing mogelijk over langere afstand met een aansluiting op het hoofdwegennet. Kruisingen en aansluitingen bestaan uit knooppunten of geregelde kruispunten. De maximumsnelheid op gemeentelijke ontsluitende wegen is 50 km/u.
- **Ontsluiten en verblijven:** Het verkeer stroomt door op de ontsluitende wegvakken en wisselt uit naar de verblijfsgebieden. Deze wegen verbinden de wijken met elkaar en met de ontsluitende wegen. Het grootste deel van de wegen binnen Papendrecht met deze functie heeft een maximumsnelheid van 50 km/u. We volgen de landelijke trend voor het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom naar een maximumsnelheid van 30 km/u voor wegen welke geen doorgaande functie hebben en vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en/of leefbaarheid om maatregelen vragen.
- **Verblijven:** Aan deze wegen wordt gewoond (en soms gewerkt). Verblijven heeft prioriteit. De snelheid is stapvoets in de woonerven, verder is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/u en buiten de bebouwde kom 60 km/u. De maximumsnelheid wordt zonaal ingesteld aan de grenzen van de gebieden. Er wordt geparkeerd en het verkeer wordt gemengd met fietsers afgewikkeld.

Als Papendrecht werken we toe naar uitbreiding van het aantal wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Een lagere snelheid zorgt voor een kleiner snelheidsverschil tussen de verschillende vervoerswijzen. Immers, hoe kleiner het onderlinge snelheidsverschil, hoe lager de kans op zwaar letsel of overlijden. We volgen de



richtlijnen van het CROW<sup>3</sup> voor de inrichting van de wegen ontsluiten en verblijven met de maximumsnelheid van 30km/u.

Het afwaarderen van wegen heeft veel impact. Het afstappen van een relatief zwaar netwerk voor gemotoriseerd verkeer biedt een aanzienlijke opgave met grote financiële gevolgen. Het vergt namelijk een herinrichting van de wegen met andere verharding en waar nodig passende snelheidsremmers.

#### Nood- en hulpdiensten

Bij het afwaarderen van bestaande wegen hebben we aandacht voor routes en de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten. Het verlagen van de maximumsnelheid en snelheidsremmers hebben gevolgen voor de toegankelijkheid en de aanrijtijden van de nood- en -hulpdiensten en opkomsttijden van de vrijwilligers. We houden voor de hoofdroutes rekening met het dilemma tussen verkeersveilige inrichting en aanrijtijden en maken hier samen met de nood- en hulpdiensten als onze partner bewuste keuzes in. Wanneer elke seconde telt is een goede bereikbaarheid noodzakelijk.

#### Wat betekent dit voor Papendrecht in 2035?

Richting 2035 gaan we aanpassingen maken in de Papendrechtse wegenstructuur om het wegennet in overeenstemming te brengen met de inrichtingsrichtlijnen van Duurzaam Veilig, te werken aan een leefbaar Papendrecht middels de prioritering van het STOMP-principe. Dit doen we door verschillende wegvakken af te waarderen van een ontsluitende functie van 50 km/u naar een functie met ontsluiten en verblijven met een maximumsnelheid van 30 km/u. In

---

3

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2023/05/11/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30.pdf>



de maatregelenkaart zijn de af te waarderen wegvakken opgenomen.

### Verbreiding A15

Er loopt een MIRT-verkenning voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. De afgelopen jaren trokken we hier binnen de Drechtsteden gezamenlijk op.

Op het moment van schrijven van dit plan staat MIRT-verkenning A15 "on-hold" naar aanleiding van de besluiten die genomen zijn tijdens het bestuurlijk overleg leefomgeving van 16 juni 2023. Papendrecht doet samen regionale partners een bod aan het ministerie van I&W met een mitigerend maatregelenpakket. Hierover gaan we met het ministerie in gesprek.

In de basis liggen er na het trechteringsproces een 6-tal varianten en alternatieven op tafel waar eind 2024 een advies op volgt voor een voorkeursalternatief. De advisering is centraal georganiseerd via een regionale Bestuurlijke adviesgroep (BAG).

Elk alternatief heeft een andere impact op de verschillende beleidsterreinen. Wij zijn van mening dat de voorgedragen voorkeursalternatieven (enkel extra of ander/breder asfalt) niet de volledige oplossing van het (verkeers-)probleem is. Er moet worden gekeken naar andere oplossingsrichtingen in de vorm van andere modaliteiten zoals fiets en openbaar vervoer. Deze (actieve) modaliteiten sluiten aan op de visie van dit plan en creëren kansen voor de toekomst waarbij we aansluiten aan op het STOMP-principe.

Mocht hiervoor de ruimte binnen het project niet zijn, dan kiezen we er voor om het bredere belang te zien en te onderschrijven waarbij we, samen met partners en stakeholders, (informele) momenten aangrijpen waarop we onze visie en de concretisering hiervan onder de aandacht brengen en toelichten.



### N3, groot onderhoud bruggen

De N3 vormt een belangrijke schakel in het netwerk van doorgaande wegen in de Drechtsteden. Als verbinding tussen de A15 en A16, verbinding over de Merwede tussen de kernen Papendrecht, Alblasserdam en Sliedrecht naar Dordrecht. Door groot onderhoud aan bruggen en wegvakken werken we regionaal samen aan een verbeterde doorstroming. Dit biedt kansen om samen te werken en ambities voor onder andere het fietsnetwerk te combineren.

### Vrachtverkeer en bevoorrading

Centrumgebieden moeten bereikbaar zijn voor vrachtverkeer om te voorzien in de bevoorrading. Bij voorkeur via vaste geschikte en verkeersveilige routes met zo min mogelijk overlast voor omwonenden.

De vervoersketen van bevoorrading verandert voor Papendrecht op korte termijn niet vorm en omvang. We achten kleinschalige stadsdistributie met hubs aan de randen van Papendrecht niet als realistische optie. Hooguit elektrificeert het wagenpark, maar daarin hebben we als gemeente geen rol.

We handhaven de huidige venstertijden in het centrumgebied, met fysieke afsluiting in de vorm van pollers. De venstertijden zijn nu via een verkeersbesluit vastgelegd. We nemen in de actualisatie van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) de venstertijden over en leggen deze daarin vast. Voor de wijkwinkelcentra zien we venstertijden vooralsnog niet als noodzakelijk, realistisch en kansrijk.

Voor de bedrijventerreinen is bereikbaarheid per vrachtwagen essentieel om concurrerend te blijven. We zetten dan ook in op een goede bereikbaarheid voor zwaar verkeer voor de logistiek.



### Parkeerbeleid en -normen

We passen de gemeentelijke 'Parkeernormennota Papendrecht 2018' toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In 2024 actualiseren we het parkeerbeleid en de parkeernormen. Hierbij houden we rekening met actuele ontwikkelingen en trends met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. Dit betekent dat we ook nadenken over en ruimte maken voor lagere parkeernormen als blijkt dat parkeercapaciteit niet gebruikt wordt. Een voorbeeld is ook om fietsparkeren makkelijk bruikbaar en direct bij de woning op te lossen (bij de voordeur in plaats van in de schuur achter de woning), zodat het makkelijker wordt om de fiets te gebruiken.

### E-laden

We zien een toename in het aantal elektrische auto's in Papendrecht. We breiden het aantal laadvoorzieningen proactief uit om in de laadbehoefte te voorzien. Dat doen we op basis van prognoses van gebruik, maar we werken we ook proactief mee als er een aanvraag voor een laadvoorziening wordt gedaan. We hanteren hiervoor de plankkaart. We zien een meerwaarde in het clusteren van laadpalen door te werken met laadpleinen (meer dan twee laadpalen). Dit is verwoord in de in februari 2022 vastgestelde Integrale laadvisie Papendrecht. We zijn geen voorstander van het gebruik van kabelgoten als verlengde huisaansluiting. In het plaatsingsbeleid werken we dit verder uit. Hier zoeken we naar de mogelijkheden indien het bovenstaande geen reële opties zijn.

### Aandacht voor leefbaarheid

De gemeente Papendrecht ontvangt klachten en meldingen over hoge intensiteiten, hoge rijsnelheid, enzovoort. We gaan hier objectief en reëel om. De instelling daarbij is 'Ja, mits...'. Dit betekent niet dat alle klachten leiden tot het treffen van (fysieke) maatregelen. Ervaren overlast komt vaak voort uit hinderlijk

verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. We maken keuzes of we gericht, bijvoorbeeld via handhaving, educatie of communicatie verbetering kunnen behalen en of ook fysieke maatregelen getroffen moeten worden. Hiervoor hanteren we het leefbaarheidskader uit tabel 1.

<b>Functie</b>	<b>Wettelijke maximumsnelheid km/uur</b>	<b>Maximum V85 (km/uur)</b>	<b>Intensiteit (mvt/etm)</b>	<b>Vrachtverkeer (%)</b>
Buiten de bebouwde kom				
Gebiedsontsluitingsweg	80	87	> 6.000	> 12%
Erftoegangsweg type 1	60	67	4.000 – 6.000	8 – 12%
Erftoegangsweg type 2	60	67	< 4.000	< 8%
Binnen de bebouwde kom				
Gebiedsontsluitingsweg	50	57	> 6.000	> 10%
Erftoegangsweg type 1/ GOW30	30	42	4.000 – 6.000	8 – 10%
Erftoegangsweg type 2	30	37	< 4.000	< 8%
Woonerf	Stapvoets = 15	25	< 3.000	< 5%

*tabel 1: leefbaarheidskader*

### 3.5.3 Beleidskeuzes 2035

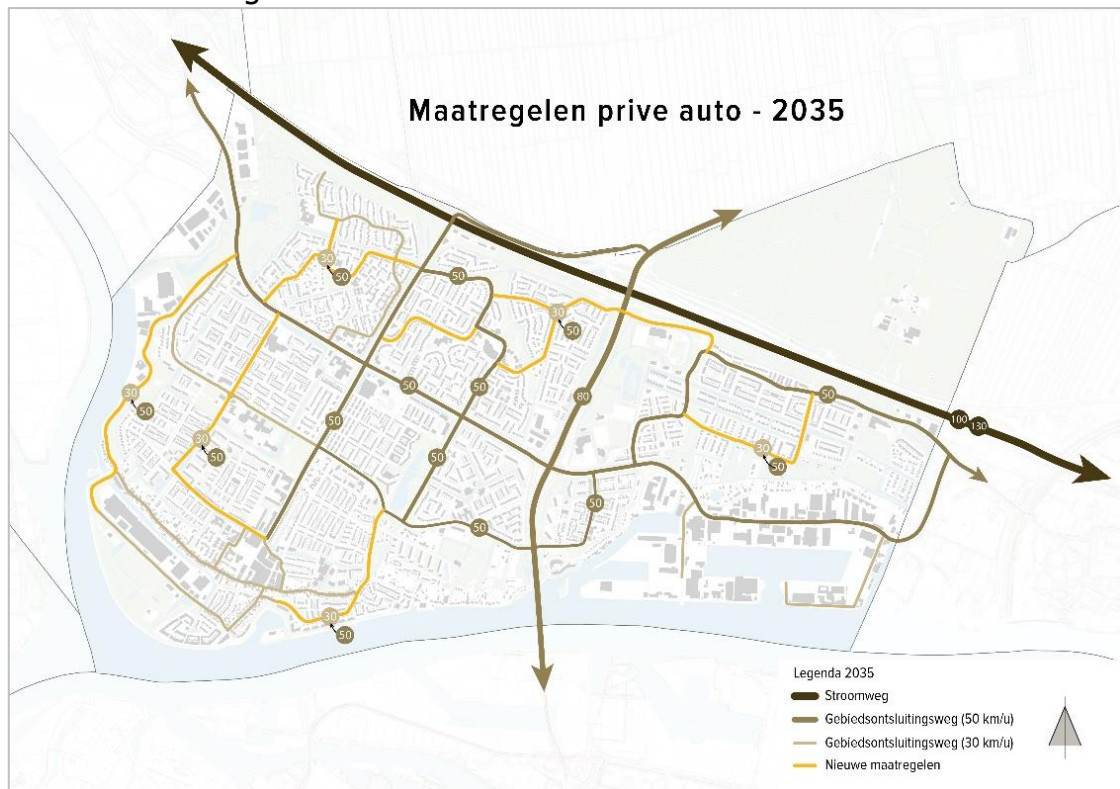
Voorgaande toelichting op het beleid voor gemotoriseerd verkeer en bereikbaarheid zijn samengevat in de volgende beleidskeuzes:





- De categorisering geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven. Inzet is minder auto afhankelijkheid en meer ruimte voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Bij maatregelen volgen we de prioritering uit het STOMP-principe. De inrichting van de wegen wordt hierop afgestemd met de inrichtingsrichtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer.
- We volgen de landelijke trend voor afwaarderen wegen binnen de bebouwde kom van 50 km/u naar 30 km/u voor wegen, waar dit voor de functie passend is en binnen een passend tijdspad. We hanteren hierbij het afwegingskader uit de 'handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'. Bij het afwaarderen kijken we specifiek naar mogelijkheden om de inrichting van de openbare ruimte te vergroenen.
- We hanteren de indicatoren voor leefbaarheid om aangekaarte knelpunten te toetsen.
- We volgen de ontwikkelingen in de markt op gebruik van elektrische voertuigen voor bevoorrading en bezorgdiensten.
- Vasthouden aan de huidige venstertijden voor bevoorrading en deze via de APV vastleggen.
- In 2024 herzien we het parkeerbeleid en de parkeernormen.

### 3.5.4 Acties en maatregelen



Voor de auto, oftewel het gemotoriseerd verkeer, zijn vervolgens de onderstaande acties en maatregelen benoemd:

- Onderzoek sluipverkeer, doorstroming hoofdwegennet (o.a. Burgemeester Keizerweg). Maatregel/onderzoek is niet opgenomen in de planning vanaf 2024 aangezien dit onderzoek in 2023 plaatsvindt/plaats heeft gevonden.
- Onderzoek doorstroming hoofdwegennet en effecten categorisering Papendrechtse wegengestructuur 2035.
- Onderzoek uniformiteit inrichting en bebording verblijfsgebieden.
- Afwaarderen en herinrichten van diverse wegvakken ontsluiten en verblijven volgens de maatregelenkaart.



- Ontwerpen vanuit STOMP-principe.
- Toepassen van leefbaarheidsindicatoren.
- Hanteren van venstertijden voor het centrum en deze vastleggen in de APV.
- Inzet op door vrachtverkeer te gebruiken routes en actief communiceren richting vervoerders.

## 3.6 Verkeersveiligheid

### 3.6.1 Visie

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor deelname aan het verkeer. Verkeersonveiligheid aanpakken bestaat uit een infrastructurele en een gedragsaanpak. Binnen het IVP (Integraal Veiligheidsplan) is verkeersveiligheid als prioritair aangemerkt. Papendrecht streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn.

De inrichting van het wegennet moet duidelijk maken hoe de weggebruiker zich dient te gedragen. Daarom investeren we in een verkeersveilige (her)inrichting van het wegennet.

### 3.6.2 Beleid

Via de landelijke en regionale risico-gestuurde aanpak van het SPV detecteren we vroegtijdig risico's. Zo baseren we ons op ongevallenlocaties (infrastructureel) en op bij ongevallen betrokken doelgroepen (gedrag). Met gerichte en effectieve maatregelen maken we veiliger door de kans op ongevallen te verkleinen, uiteraard met minder verkeersslachtoffers als doel.

Voor verkeersonveilige situaties kijken we naar geregistreerde ongevallen en naar de beleving, door het analyseren van klachten en meldingen. Jaarlijks halen we onder de inwoners van Papendrecht de ervaren verkeersonveilige locaties op. Dit hebben we ook gedaan als



input voor dit Mobiliteitsplan. Alle reacties zijn gerubriceerd en samengevoegd op het volgende kaartbeeld. De lijst van punten is opgenomen in bijlage 5.

# Veiligheidskaart



**Legenda**

- Auto
- Fiets
- Snelheid
- Voetganger
- (over)zicht en verlichting
- Mindervaliden
- Educatie
- Openbaar vervoer



Om de verkeersveiligheid te behouden en te verbeteren focussen we ons tot 2035 op locaties op basis van de SPV-rapportage en aangevuld met de resultaten uit de participatie. Dit zijn de belangrijkste verkeersonveilige trajecten en/of kruispunten uit een 'gewogen lijst' van objectief en subjectief onveilige locaties.

Voor de komende vijf jaar kennen we prioriteit toe aan de locaties benoemd in hoofdstuk vier in het uitvoeringsprogramma. We werken per locatie samen met belanghebbenden een nadere (ongevallen-) analyse uit om tot maatregelvoorstellen te komen. Eventueel maakt een verkeersveiligheidsaudit daar onderdeel van uit.

Het vergroenen van de bermen en het onderhoud van deze bermen maakt onderdeel uit het beheer van de wegen. We zetten in op vergroening van de openbare ruimte. Dit mag dit niet leiden tot verkeersonveilige situaties. Op locaties waar de begroeiing van de wegberm leidt tot verkeersonveilige situaties door bijvoorbeeld zichtbelemmering, pakken we dit als beheersmaatregel aan door het terugbrengen (snoeien) van deze begroeiing.

### 3.6.3 Beleidskeuzes 2035

- Inzet op risico gestuurde aanpak voor bepalen verkeersonveilige locaties.
- Analyse van ongevalsoorzaken en bij ongevallen betrokken doelgroepen geven richting aan (gedrag) maatregelen.
- Jaarlijks in beeld brengen van als verkeersonveilig ervaren locaties.
- Aanpak gedrag door educatie en voorlichting valt onder gedragsmaatregelen, zie paragraaf 3.7.



#### 3.6.4 Acties en maatregelen

Voor de aanpak van verkeersonveilige locaties benoemen we de onderstaande acties en maatregelen:

- Onderzoek/analyse naar en reservering budget voor gefaseerde aanpak met mogelijk herinrichting verkeersonveilige locaties. In hoofdstuk 4 is een top 10 van verkeersonveilige locaties opgenomen. Deze zijn met name gebaseerd op de risicoaanpak en daarna op meldingen en de ongevallenanalyse.
- Jaarlijkse monitoring en update overzicht verkeersonveilige locaties.



## 3.7 Gedragsaanpak

### 3.7.1 Visie

Gedragscampagnes dragen bij aan onze doelstellingen en ambities op het gebied van educatie, duurzaamheid, vitaliteit en verkeersveiligheid. We richten ons op de gedragscomponent van mobiliteit op (permanente) verkeerseducatie, communicatie en voorlichting ter voorkoming van overlast en ongevallen.

### 3.7.2 Beleid

Gedrag speelt een steeds groter wordende rol in provinciaal, regionaal maar ook in lokaal beleid. Gedragsmaatregelen richten zich op verschillende doelgroepen.

#### Voorlichting

We ondersteunen en zijn actief partner in campagnes rondom het thema verkeersveiligheid. Gebruik van de fiets is één van de pijlers voor de mobiliteitstransitie en onmisbaar voor het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen. We dragen bij aan campagnes voor veilig fietsverkeer en werkgeversbenadering, onder andere gericht op het toenemend gebruik van de elektrische fiets aan stimuleringsprojecten voor het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto. Deze gezamenlijke verantwoordelijkheid vereist een actieve, gecoördineerde werkgeversbenadering.

#### Permanente verkeerseducatie

Permanente verkeerseducatie gaat uit van aanspreken van alle doelgroepen, gedurende het gehele leven, waarin deel wordt genomen aan de maatschappij en dus ook aan het verkeer.

We breiden de huidige inzet voor gedragsmaatregelen uit naar alle doelgroepen. We sluiten aan op lokale, regionale en landelijke





initiatieven of campagnes, maar staan ook open voor en verlenen medewerking aan incidentele (lokale) initiatieven. We werken hierbij samen met partners binnen de gemeente. Er zijn meerdere gedragsmaatregelen mogelijk. Daarbij is het belangrijk om zicht te hebben op de doelgroepen binnen de gemeente. Voorbeelden zijn campagnes voor ouderen met bijvoorbeeld verkeersregels of e-bike educatie en voor jongeren van basisschool tot middelbare school gericht op gedrag en verkeersveiligheid.

Een extra focus ligt de komende jaren op een actieve werkgeversbenadering. Door met werkgevers samen te werken, wordt de kans op succes vergroot. Samenwerken kan op verschillende manieren van co-financieren van initiatieven tot actief uitdragen van communicatie en campagnes rondom duurzame mobiliteitsinitiatieven gericht op gedragsverandering. Daarvoor werken we samen met (netwerk-) organisaties binnen Papendrecht en met Zuid Holland Bereikbaar.

### Handhaving

Met toezicht en handhaving zorgen we ervoor dat de regels nageleefd worden en wat leidt tot verkeersonveilige situaties en overlast. Het is geen doel op zich, maar noodzakelijke inzet ter afname van ongewenst gedrag.

We zetten in op het vergroten de inzet van toezicht en handhaving door de BOA's. Dit sluit aan bij het integraal veiligheidsplan, waarin ook extra aandacht wordt gevraagd voor verkeersveiligheid en de inzet van politie. Handhaving op snelheidsovertredingen in woonwijken, bij scholen en verkeersonveilige situaties binnen en buiten de bebouwde kom is een taak van de politie, met ondersteuning van de BOA's. Beschikbare capaciteit en het bijbehorende budget is echter beperkt. Naast de objectieve pakkans



is vooral de subjectieve pakkans belangrijk. Deze moet zo groot mogelijk zijn (voelen) met als doel de aanpassing van het gedrag. Dit geldt zowel voor de brede groep van verkeersdeelnemers die af en toe de verkeersregels overtreedt, als voor de hardnekkige overtreders.

Bij nieuwe verkeer-gerelateerde klachten en meldingen, maken we keuzes of we met toezicht en handhaving een verbetering kunnen behalen ten aanzien van het gedrag, waarbij voorkomen beter is dan genezen. We gaan eerst het gesprek aan en hanteren het leefbaarheidskader als instrument om vast te kunnen stellen of een melding terecht is.

### Regionale Samenwerking

Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrens. Om onze plannen te realiseren, zetten we in op een brede samenwerking met onze burens binnen de Drechtsteden en de provincie en het Rijk. Net zo belangrijk zijn onze partners binnen de gemeente, we werken samen met onze inwoners, belangenorganisaties, verenigingen en werkgevers om te komen tot de leefbare, verkeersveilige en bereikbare gemeente, die we willen zijn.

Een actieve deelname aan de regio en bijhorende lobby leidt tot deelname aan regionale, provinciale en Rijksprojecten. Deelname vergroot de mogelijke mate van impact, en brengt mogelijkheden voor subsidies, campagnes en pilots voor innovatieve concepten, zoals apps voor door met zich mee. Ook werken we mee aan initiatieven voor (regionaal) verkeersmanagement.

Regionale projecten bereiden we samen met de Drechtsteden voor onder de gebiedsagenda 'Bereikbaarheid Drechtsteden' en voeren we vanwege het regionale belang onder het 'RMP (regionaal

mobilitéitsprogramma)'. Dit zijn bijvoorbeeld ook de toepassing van apps voor het aanmelden van fietsers voor sneller groen bij verkeerslichten. We werken regionaal samen aan verkeersmanagement en doorstromingsmaatregelen. Calamiteiten binnen de Regio in relatie tot de bereikbaarheid vallen niet binnen het kader van dit mobiliteitsplan.

Werkgevers spelen een belangrijke rol in het stimuleren van medewerkers om het openbaar vervoer als alternatief te gebruiken voor de auto. Deze verantwoordelijkheid vereist een actieve, gecoördineerde werkgeversbenadering, deze pakken we regionaal op binnen programma's zoals Zuid Holland Bereikbaar.

### 3.7.3 Beleidskeuzes 2035

- We zorgen voor permanente verkeerseducatie op alle doelgroepen, van jong tot oud.
- We zetten in op het vergroten de inzet van toezicht en handhaving door de BOA's.
- Bijdragen aan structurele participatie voor inzet op regionale samenwerking.
- Reserveren budget voor deelname aan landelijke, provinciale en regionale campagnes en pilots.
- Stimuleren en actief meewerken aan de werkgeversbenadering.

### 3.7.4 Acties en maatregelen

Voorgaande onderdelen zijn vertaald in de volgende acties en maatregelen:

- Voldoende toezicht en handhaving door BOA's met aandacht voor: blauwe zone, verkeersgedrag fietsers en halen en brengen bij scholen.
- Deelname in regionale en provinciale overleggen.



- Beleidsmatig mogelijk maken van de mobiliteitstransitie (binnen Papendrecht) door medewerking te verlenen aan initiatieven van de markt.
- Permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen en bijdrage aan pilots, waaronder e-bike gebruik bij ouderen en controle bandenspanning voor betere verkeersveiligheid en minder brandstofverbruik.
- Netwerkorganisatie voor uitvoering verkeerseducatie binnen Papendrecht verder uitbouwen.
- Intensiveren werkgeversbenadering, aansluiten o.a. Zuid Holland Bereikbaar.
- Inzet smileys om het aantal snelheidsovertredingen te reduceren.

## **3.8 Monitoring en herijking**

### **3.8.1 Visie**

Meten is weten. We meten structureel het verkeersbeeld en monitoren de ontwikkelingen van het verkeer in onze gemeente. Zo kunnen we tijdig bijsturen en met data onderbouwde keuzes maken. We werken niet meer enkel met traditionele 'tel-lussen', maar maken ook gebruik van de uitgebreide mogelijkheden van moderne (smart) middelen.

### 3.8.2 Beleid

#### Monitoring

We zetten in op een structureel telprogramma voor verkeerstellingen en/of snelheid. Deze data gebruiken we voor de onderbouwing van keuzes en het vullen van de databases van de ter beschikking staande digitale mogelijkheden. Daarnaast monitoren we informatie, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, met behulp van smart data, beschikbaar via diverse openbare digitale kanalen. Denk daarbij aan de jaarlijkse BLIQ-rapportage voor ongevallen en snelheid, ongevallen database (bijvoorbeeld VASTAT), de risicoanalyses in het kader van de SPV en klachten en meldingen. Daarmee maken we jaarlijks de balans op en kijken we aan de hand van de diverse data of we nog op koers zijn om de ambities uit het mobiliteitsplan waar te maken.

#### Herijking

De genoemde uitvoeringsprojecten hebben een doorkijk voor de tot 2035 (komende 10 jaar). Tijdens de looptijd actualiseren we jaarlijks het uitvoeringsprogramma op basis van (uit monitoring voortvloeiende) nieuwe inzichten en prioriteiten. Iedere bestuursperiode evalueren we de stand van zaken van uitgevoerde maatregelen en beoordelen we de prioriteiten van nog niet uitgevoerde projecten binnen de kennis en urgentie van de dan geldende tijdsgeest.

### 3.8.3 Beleidskeuzes 2035

- We monitoren de ontwikkeling van verkeer, mobiliteit en verkeersveiligheid, ook in relatie tot de stand zaken van Papendrecht in de mobiliteitstransitie. Hier nemen we ook fietsers in mee.



- We stellen een jaarlijks telprogramma op, om het verkeersbeeld op de belangrijkste wegen in Papendrecht actueel inzichtelijk te hebben. Dit is input voor de actualisatie van het regionale verkeersmodel.
- Iedere nieuwe bestuursperiode van vier jaar herijken we het mobiliteitsplan en stellen daar het uitvoeringsprogramma op bij.

#### 3.8.4 Acties en maatregelen

- Opzet en uitvoering jaarlijks telprogramma, voor gemotoriseerd verkeer en fietsers verkeersveiligheid en analyse SPV-programma (risicoanalyse) om te komen tot inzicht in locaties en bij ongevallen betrokken doelgroepen.
- Vierjaarlijkse herijking Mobiliteitsplan en jaarlijkse herijking maatregelen.



## 4 Uitvoeringsprogramma

### 4.1 Inleiding

Het voorgaande hoofdstuk beschrijft het beleid voor de komende jaren voor de netwerken in Papendrecht. De planhorizon is 2035. We geven een doorkijk naar maatregelen voor de komende jaren. De vertaling naar maatregelen leidt nadrukkelijk niet alleen tot maatregelen voor de fiets en de voetganger. In sommige gevallen is het juist nodig om in te zetten op maatregelen voor de andere vervoerswijzen om op die manier, en soms pas op termijn, tegemoet te komen aan de prioriteit voor lopen en fietsen.

We brengen vanuit verkeer en mobiliteit de uit te voeren maatregelen in voor uitvoering. Deze worden geprioriteerd in de totale lijst van reconstructie- en onderhoudsprojecten in de openbare ruimte. Denk hierbij aan weg- en rioolbeheer en het Beheerplan Openbare Ruimte. Zo zorgen we ervoor dat middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet en beperken we eventuele hinder voor de omgeving. Jaarlijks wordt de totale lijst heroverwogen en aangevuld waar nodig. Dan passen we wederom de integrale planning aan op noodzaak, kosten en budget en capaciteit.

Met het uitvoeringsplan wordt nadrukkelijk ook gekeken naar het creëren van schaduwrijke routes en het vergroenen van de openbare ruimte. Dagelijks lopen en fietsen vele inwoners in de openbare ruimte van Papendrecht. Het is van belang dat dit wandelen en fietsen over aantrekkelijke en gezonde routes kan. In de volle zon bewegen om van A naar B te komen is niet prettig en ongezond. Het zorgt dat ouderen minder op pad gaan (risico op eenzaamheid). De



aanleg of uitbreiden van schaduwrijke routes zorgt ervoor dat bewegen en verplaatsen in de openbare ruimte van Papendrecht aantrekkelijk en veilig kan. Naast de waarde die dit heeft voor de weggebruikers is dit ook goed voor vogels en andere dieren.

### Verschillende typen maatregelen

Via projecten geven we uitvoering aan dit mobiliteitsplan. Jaarlijks terugkerende projecten (verkeerseducatie), investeringen en lobbyprojecten (die tijd kosten).

De exacte planning van de projecten vindt plaats bij de daadwerkelijke voorbereiding en uitwerking. We zetten als gemeente in op het opstellen van een jaarlijkse investerings- en uitvoeringsagenda. Daarin nemen we naast de planning ook mogelijke (co-)financiering mee.

## 4.2 Maatregelen samengevat

Door de gewenste netwerken op de huidige situatie te projecteren kregen we inzicht in de ontbrekende schakels, samen met alle input uit de participatie komen we tot het maatregelenpakket dat in deze paragraaf is opgesplitst in onderzoeken, (regionaal) overleg en beleid, infrastructurele en gedragsmaatregelen.

### 4.2.1 Onderzoeken, regionaal overleg en beleid

Enkele onderzoeken vormen de basis voor uit te voeren maatregelen uit paragraaf 4.2.2. Naast onderzoeken vallen onder deze maatregelen door de gemeente Papendrecht op te stellen beleid en deelname aan regionale overleggen (voor lobby).



Nr.	Actie / maatregel	Thema
	<b>Onderzoek</b>	
1	Onderzoek vergroten aantrekkelijkheid centrumgebieden/ winkelgebieden voor voetgangers	Stappen
3	Onderzoek schoolzones en -routes	Stappen
13	Onderzoek fietsenstallingen centrum- en winkelgebieden	Trappen
18	Opstellen lokale fietsagenda met aandacht voor bereikbaarheid OV-haltes, aansluiting op F15 en oversteekbaarheid	Trappen/OV
21	Verkennen kansen mobiliteitshubs (in regionaal verband met lokale uitwerking voor Papendrecht met voorzieningen)	OV
27	Doorstroming hoofdwegennet en effecten categorisering Papendrechtse wegenstructuur 2035	Auto
28	Onderzoek uniformiteit inrichting en bebording verblijfsgebieden	Auto
	<b>Beleid opstellen</b>	
2	Opstellen oversteekbeleid met afwegingskader, opgave investering en aan te pakken locaties en/of gedragsmaatregelen	Stappen
14	Hoog ambitieniveau hanteren bij ontwerpen voor fiets	Trappen
22	Opstellen beleid met kaders voor inzet slimme mobiliteit op basis resultaten onderzoek mobiliteitshubs (maatregel 21) met afstemming in regionaal verband	OV/MaaS
30	Ontwerpen vanuit STOMP-principe	
	<b>Overleg (lokaal/regionaal)</b>	
11	Lobby verbeteren fietspad Papendrechtse brug - N3	Trappen
15	Lobby regionale planvorming F15	Trappen

19	Lobby voor en bijdrage in overleggen over openbaar vervoer, inclusief verbeteren dienstregeling Waterbus en uitrol iPOW	OV
24	Ontwikkelingen Openbaar Vervoer, MaaS en slimme mobiliteit volgen en mogelijk maken	MaaS / OV
25	Faciliteren van vragen/verzoeken voor bijvoorbeeld inzet deelauto's	MaaS

Tabel 2: maatregelen onderzoek, beleid en regionaal overleg

#### 4.2.2 Infrastructurele maatregelen

De fysieke maatregelen staan in de volgende kaart en vervolgens de tabel. De nummers op de kaart corresponderen met tabel 3.

De maatregelen worden de komende jaren per jaar beoordeeld, begroot en gepland. Dit in afstemming met eventuele andere projecten in de openbare ruimte. Tevens bepaalt eventuele cofinanciering de planning en uitvoering, gecombineerd met de gemeentelijke begroting. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele subsidies.

Nr.	Actie / maatregel	Thema
6	Reserveren budget kleinschalige, direct uitvoerbare (no regret) maatregelen. Inclusief aanpak kleinschalige verkeersonveilige locaties	Stappen
4	Inrichting Schoolzones en K+R locaties op basis van resultaten onderzoek schoolzone's en routes (maatregel 3)	Stappen
7	Toegankelijkheid met op en afritten, inrichting oversteeklocaties op basis van resultaten oversteekbeleid en onderzoek (maatregel 2)	Stappen
<b>Combinatie maatregelen Dijklint</b>		

8	Herinrichting looproute (bestaande fietspad) Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad	Stappen
9	Realisatie van een looproute aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek (als aanvulling op de bestaande looproute)	Stappen
10	Het gehele dijkclint inrichten als fietsstraat.	Trappen
19	Participeren bij inzet op dijkverzwaring om recreatieve fietsverbinding langs water mogelijk te maken	Trappen
26	Inrichten overeenkomstig 30 km/u Bosch – Kerkbuurt – Visschersbuurt – Nanengat	Auto
<b>Combinatie maatregelen Wieklaan</b>		
10	Schoolroute Wieklaan inrichten met fietssuggestiestroken	Trappen
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid 30 km/u op Wieklaan	Auto
<b>Combinatie maatregelen Centrumroute</b>		
10	Centrumroute herinrichten (met fietssuggestiestroken) Weteringsingel - De Overtoom - Bosch	Trappen
26	Herinrichten naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/h gebied rond het centrum Westeind, Havenstraat - Beatrixgangel - Eilandstraat – Pontonniersweg, Weteringsingel en De Overtoom	Auto
<b>Combinatie maatregelen Westeind</b>		
10	Noordhoek, Westeind en Anthony Fokkerweg inrichten met fietssuggestiestrook (in onderzoek)	Trappen
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u gebied Anthony Fokkerweg	Auto
<b>Combinatie maatregelen PC Hooftlaan</b>		

10	Fietsuggestiestroken op de P.C. Hooftlaan	Trappen
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u P.C. Hooftlaan	Auto
<b>Overige reconstructie maatregelen</b>		
10	Schoolroute Vijzellaan inrichten als fietsstraat	Trappen
10	Schoolroute en bereikbaarheid OV-halte De Vang tot Molenlaan inrichten als fietsstraat	Trappen
10	Fietsstraat op Onderslag	Trappen
10	Verbeteren fietsverbinding Veerdam, aanleg fietsstraat, passend inrichten met stille klinkers ivm beschermd (dorps)gezicht	Trappen
10	Herinrichting vrijliggend fietspad Ketelweg	Trappen
10	Verbeteren fietsverbinding (fietspad) noordzijde Burgemeester Keijzerweg - Onderslag - Molenlaan	Trappen
10	Compleet maken van de fietsverbinding Veerweg richting "witte brug" door Sleutelbloemplein en Hoefbladlaan in te richten als fietsstraat	Trappen
10	Fietstraat wegvak Vrijheer van Eslaan tussen Goudsbloemstraat en Zonnebloemstraat	Trappen
10	Fietsstraat parallelweg Veerweg tussen Weteringsingel en Scheidingslaan	Trappen
10	Fietsstraat Zaling tussen Oostkil en Matenasche Scheidkade	Trappen
10	Fietspad tussen Markt van Matena en Matenasche Scheidkade	Trappen
10	Fietspad tussen Arend van Gendtlaan en Matenase Scheidkade	Trappen
10	Fietsstraat Amberdreef met de verbinding van de Burgemeester Keijzerweg naar Eikenlaan	Trappen

10	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u Oostkil en Zuidkil	
16	Aanpassen/bijplaatsen fietsenrekken volgend uit maatregel 13	Trappen
18	Verwijderen niet noodzakelijke objecten op fietspaden	Trappen
20	Optimalisatie inrichting (toegankelijkheid) en bereikbaarheid haltes (4 haltes per jaar, niet zijnde R-net), inzet voor flexibel openbaar vervoer onder verantwoordelijkheid gemeente Papendrecht volgend uit maatregel 21	OV
26	Afwaarderen (en herinrichten) naar ontsluiten en verblijven, maximum snelheid overeenkomstig 30 km/u gebied Randweg – Rembrandtlaan	Auto
<b>Verkeersveiligheid</b>		
vv	Burgemeester Keijzerweg met kruisingen	Verkeersveiligheid
vv	Rotonde Jacob Catslaan, Rembrandtlaan – Jan Steenlaan	Verkeersveiligheid
vv	Jan Steenlaan – Ary Scheffersingel – Gerard Dousingel	Verkeersveiligheid
vv	Fietsoversteek Veerweg ter hoogte van Onderslag	Verkeersveiligheid
vv	Rembrandtlaan, Veerweg, Keizerskroon, Vrijheer van Eslaan	Verkeersveiligheid
vv	Cypresenlaan & Kastanjelaan tot Platanenlaan	Verkeersveiligheid

Tabel 3: infrastructurele maatregelen

# Maatregelenkaart 2035





#### 4.2.3 Gedragsmaatregelen

<b>Nr.</b>	<b>Actie / maatregel</b>	<b>Thema</b>
17	Handhaving op verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen bij bushaltes	Trappen
32	Monitoring ontwikkeling mobiliteitstransitie (binnen Papendrecht)	Algemeen
33	Toepassen van leefbaarheidsindicatoren	Auto
34	Handhaven venstertijden APV	Auto
35	Inzet op door vrachtverkeer te gebruiken routes en actief communiceren richting vervoerders	Auto
37	Medewerking te verlenen aan initiatieven van de markt op gebied mobiliteitstransitie	Algemeen
38	Permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen, gebaseerd op provincie en regio	Algemeen
39	Netwerkorganisatie voor uitvoering verkeerseducatie binnen Papendrecht verder uitbouwen.	Algemeen
40	Intensiveren werkgeversaankpak, aansluiten o.a. Zuid Holland Bereikbaar	Algemeen
41	Uitbreiding inzet toezicht en handhaving door BOA's met aandacht voor: blauwe zone, verkeersgedrag fietsers en halen en brengen bij scholen.	Algemeen
42	Intensivering deelname in regionale en provinciale overleggen, campagnes en pilots	Algemeen
43	Opzet en uitvoering jaarlijks telprogramma, voor gemotoriseerd verkeer en fietsers	Algemeen
44	Monitoring verkeersveiligheid en analyse SPV-programma (risicoanalyse)	Algemeen
45	Herijking maatregelen	Algemeen



46	Herijking mobiliteitsplan	Algemeen
----	---------------------------	----------

*Tabel 4: Gedragsmaatregelen*



# Bijlagen

## Bijlage 1 – Inrichtingsrichtlijnen Duurzaam Veilig

Functie	Snelheid (km/uur)	Breedte (mm)	Asmarkering	Kantmarkering	Verharding	Fietsvoorziening
Buiten de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	80	1140	dubbel	onderbroken	asfalt	gescheiden
Erftoegangsweg type 1	60	450-620	geen	onderbroken of fiets(suggestie)strook	elementen of asfalt	Fietsuggestie-strook
Erftoegangsweg type 2	60	450-550, maatwerk	geen	geen	Elementen of asfalt	geen
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg 50	50	635-785	Dubbel of berm	trottoirband of markering	asfalt	Gescheiden / aanliggend / fietsstrook
Gebiedsontsluitingsweg 30	30	550-650	geen	geen	Asfalt én elementen	Fietsstrook
Erftoegangsweg type 1	30	> 450	geen	Fiets(suggestie)strook	Elementen of asfalt	Fietsuggestie-strook



Erftoegangsweg type 2	30	> 450	geen	trottoirban d	elemente n	geen
--------------------------	----	-------	------	------------------	---------------	------



## **Bijlage 2 – Inrichtingsrichtlijnen loopvoorzieningen**

De inrichting van goede loopvoorzieningen bestaat idealiter uit:

- Vlakke trottoirs of loopruimte van minimaal 2,20 meter breedte.
- Bij puntvernauwingen is de vrije ruimte 0,90 meter breed.
- Op- en afritten op hoeken en bij oversteken. Alternatief hiervoor is toepassing van plateaus of drempels bij oversteken.
- Geen obstakels of objecten op de loopruimte.

Ruimte voor lopen mag ten koste gaan van ruimte voor de auto. Wel moet bewaakt worden dat een verkeerveilige situatie blijft bestaan.

### Bijlage 3 – Inrichtingsrichtlijnen fietsvoorzieningen

We streven een fietsvriendelijke inrichting van fietsvoorzieningen na zonder gevaarlijke stoepranden, zonder of enkel met goed gemarkeerde paaltjes en waar nodig een afdoende midden - en rand-markering.

#### Inrichting fietsvoorzieningen

Als Papendrecht koppelen we de inrichting van het fietsnetwerk aan de keuze van de functie van de weg. Als richtlijn zien we:

- Ontsluitende weg met snelheid 50 km/h: vrij liggende fietspaden (of minimaal voldoende brede fietsstroken).
- Ontsluitende weg met snelheid 30 km/h: in het algemeen vrij liggende fietspaden (breedte 2,50 meter) bij een hogere auto-intensiteit (> 3.000 voertuigen per etmaal) of minimaal voldoende brede fietsstroken).
- Verblijfsgebied met snelheid 30km/h: gemengd verkeer en op hoofd fietsroute uitgevoerd als fietsstraten<sup>4</sup>.

Fietsverbindingen in het netwerk worden zo uitgevoerd dat deze aantrekkelijk zijn om te fietsen. Dat betekent dat de volgende aspecten gelden:

- Voldoende breedte van fietspaden (3,00 (minimaal 2,50) meter bij éénrichting en 4,50 (minimaal 4,00) meter bij fietsers in twee richtingen. Snelfietsroutes zijn altijd minimaal 4,50 meter breed.
- Voldoende brede fiets(suggestie)stroken (>= 2,00 meter).

---

<sup>4</sup> Voor fietsstraten moeten er voldoende fietsers zijn en een beperkt aantal auto's. Deze moeten zich houden aan de snelheid van de fietser. Een fietsstraat werkt over het algemeen niet op doorgaande wegen, maar wel op wegen naar een eindbestemming. Als maximum aantal auto's zien we een intensiteit van 2.000 per etmaal als richtlijn.



- Gesloten verharding (asfalt of beton, mits ondergrondse infra dat toe laat), bij voorkeur in rood uitgevoerd.
- Voorrang voor fietsroutes, ook binnen verblijfsgebieden en prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten.
- Zo veel mogelijk eigen (gescheiden) voorzieningen.
- In verblijfsgebieden bij voorkeur doorgaande (hoofd-)fietsroutes inrichten als fietsstraat. Fietsstraten hebben een breedte van 2,00 meter per rijrichting en waar mogelijk een moeilijk overrijdbaar middeldeel.

#### **Bijlage 4 – Samenstelling Expertteam**

Het mobiliteitsplan Papendrecht is tot stand gekomen in samenwerking met een expertteam. Dit bestond uit de volgende personen:

- Willem van Driel en Niek Fraterman, Fietsersbond Drechtsteden
- Cees de Groot, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, brandweer en ambulance
- Denis Guldemond, politie
- Sanne Ponte, Primair Onderwijs Viermaster
- Peter Deege, Voorzitter Ondernemersvereniging Papendrecht
- Theo Batenburg, inwoner gemeente Papendrecht
- Ronald van Ee, Ronald Verkeersopleidingen
- Herman Nieuwstraten, WMO-adviesraad
- Jan Akerboom / Ruud Beaumont, doelgroepenvervoer Stroomlijn
- Reinier Schep, Voortgezet Onderwijs De Lage Waard
- Kees Rotteveel, Provincie Zuid-Holland
- Tom Fiolet en Lars van der Kaa, verkeerskundigen gemeente Papendrecht
- Lana Cehajic en Wilma Havermans, participatie gemeente Papendrecht
- Riëtte van der Werff, strategisch adviseur gemeente Papendrecht
- Jacqueline Kweekel, projectondersteuner gemeente Papendrecht



- Jos Wijnen, Accent adviseurs
- Bram Louwers, Accent adviseurs

## Bijlage 5 – Lijst aandachtspunten verkeersveiligheid

### CENTRUM

14-feb-23

Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
1	Vrijheer van Esiaan	Fietsers krijgen geen/weinig voorrang.	Fietsers zichtbaarder maken of drempel voor oversteek.
2	P.J. Troelstrastraat	Ouders laten hun kinderen uit de auto stappen bij gele streep, dit levert gevaarlijke situaties op.	Gele streep vernieuwen en misschien een bord of spandoek erbij dat ook uitstappen niet de bedoeling is.
3	Veerweg	Telefoon gebruik.	Meer aandacht in het rijden.
4	Het Eiland	De fietsers zijn levensgevaarlijk.	Situatie terug zoals het was.
5	Molenlaan	Rijschoolweg voor Ronald/Wierks/Nederveen voor zwaar verkeer (bussen/vrachtverkeer/tractoren). Komen elke 15/30 minuten in de woonwijk.	Andere route, niet door een woonwijk. Leren manoeuvreren in het buitengebied. Ook met betrekking tot uitstoot.
6	Molenlaan	Wordt vooral in het weekend vrijdagavond/nacht en zaterdagavond "gescheurd" komend uit tijdloos.	Werkende flitspaal. Lik op stuk beleid.
7	Gerard Dousingel - Jan Steenlaan	Fietsers vanuit Gerard Douwsingel moeten eerst naar kort fietspad link om daarna rechtsaf te kunnen naar verkeerslichten. Onlogisch.	Kort fietspad voor flat weg.
8	Jan Steenlaan - Rubensstraat	Verkeer uit de Rubensstraat ziet niet het verkeer van links (fietsers) door geparkeerde auto's tot aan Jan Steenlaan.	Verder uit de hoek voor huis nr. 2 parkeren.
9	Jan Steenlaan - Rembrandtlaan - Veerweg - Burg. Keizerweg	Vooraf in de weekenden een racebaan (ook met quads).	Werkende flitspaal. Lik op stuk beleid.
10	Eilandstraat - Havenstraat	Geen zicht op verkeer van rechts.	Parkeerplaats Havenstraat 1 weghalen.
11	Aviolandaplein - Watertrap	Sinds de "nieuwbouw" aan de Watertrap is het vanaf het Aviolandaplein 1-richting geworden.	1-richting Watertrap opheffen. Het is daar immers breder dan op het Aviolandaplein.
12	Gemeentebreed	De verlichting bij zebrapaden is soms zeer slecht.	Betere verlichting door helder wit licht (volgens voorbeeld Sliedrecht).
13	Rembrandtlaan (DHL-Opelcentrale)	Vorrang geven vanuit uitrit.	Aanspreken en stopverbod.
14	Rotonde Burg. Keizerweg - Veerweg	Niet handig als vanuit 1 kant fietsers van beide kanten voorrang krijgen.	Heel de rotonde hetzelfde, dus overal 1 rijrichting voor fietsers.
15	Havenstraat	Te hard rijden, mede mentaliteitsprobleem.	Duidelijker aangeven 30 kilometer per uur borden.
16	Havenstraat	Chaos met vrachtauto's, zij rijden te hard. Lastig oversteken. Vanuit parkeerplekken kan je niet draaien door snelheid.	Wegversmalling / bloembakken (geen drempels voor geluidsoverlast bewoners).
17	Jan Steenlaan - Ary Scheffersingel - Gerard Dousingel	Onoverzichtelijk en gevaarlijk.	Nader bekijken qua logistiek.
18	Zwanenbloemplein	Te hard rijden, dit is een woonerf.	Duidelijk aangeven 15 kilometer per uur.
19	Gemeentebreed	Geen voorrang fietsers op rotondes.	Educatie.
20	Gemeentebreed	Fietsers in verkeerde richting.	Educatie.

# Aa

21 Gemeentebreed	Geen licht op de fiets.	Educatie.
22 Gemeentebreed	Geen hand uitsteken.	Educatie.
23 Gemeentebreed	Te weinig politiecontrole.	Meer controle door politie.
24 Gemeentebreed	Te weinig aandacht voor educatie op scholen (en ouders).	Meer educatie op/via scholen.
25 Westeind - Industrieweg	Fietsers via fietspad oversteken.	Duidelijkheid fietsers, markeren met tekens op de weg.
26 Ronde Burg. Keijzerweg - Veerweg	Voorrang fietsers.	Eenrichtingsverkeer fietsers instellen.
27 Thorbeckesingel - Willem Dreeslaan	Weinig zicht.	Groen onder het viaduct laag houden voor overzicht.
28 Ronde Burg. Keijzerweg - Veerweg	Fietsers van alle kanten. Gevaarlijk voor fietsers en auto's.	
29 Gemeentebreed	Paaltjes en hekjes op fiets- en voetpaden.	
30 Gemeentebreed	Groen belemmert zicht.	
31 Gemeentebreed	Zebrapaden slecht verlicht.	
32 Platanenlaan	Soms een echte racebaan.	
33 Marktplein	Veel verkeer op het Marktplein en auto's parkeren. Geen stoep.	Paaltjes/pollers afsluiten van Marktplein om verkeer door "woonkamer" te weren.
34 Omgeving rondom winkelcentrum	Veel verkeer op het Marktplein en auto's parkeren. Geen stoep.	Paaltjes/pollers afsluiten van Marktplein om verkeer door "woonkamer" te weren.
35 Kluifrotonde	In het donker lastig te zien richting snelweg.	Meer verlichting.
36 Vrijheer van Esiaan	Gevaarlijk punt.	Overzichtelijker maken, ook het doorgaande verkeer rijdt als een gek.
37 Marktplein	Veel fietsverkeer, zelfs door de wethouder zelf.	
38 Rembrandtlaan	Is een 30 kilometer per uur zone en er staan weinig borden waardoor het niet duidelijk is.	Bij zebrapad voor de Jacob Ruysdaelstraat vanaf benzinstation een extra verhoging en aan de andere kant ook.
39 Kruising P.C. Hooftlaan - Const. Huygenslaan	Zebra erbij op de looproute Const. Huygenslaan richting Markt/Action.	Zebra erbij op de looproute Cont. Huygenslaan naar Markt / Action.
40 Gebrandystraat - Willem Dreeslaan	Onoverzichtelijk voor oversteken met fiets. Auto's rijden hard en de weg is breed. Als je eerder oversteekt (de Duiventil) dan moet je tegen het verkeer in rijden.	Rustiger rijden van auto's / eventueel vluchtheuvel als dat past / met witte belijning oversteek fietsers.
41 Lisdreef - Beukenlaan	Slechte oversteekbaarheid door te hard rijden van auto's.	Snelheidscontrole.
42 Dokter Rietveldplein - Pontonniersweg	Door de bocht is er weinig zicht op auto's, daardoor moeilijk oversteekbaar.	Snelheidscontrole. Eventueel vluchtheuvel waardoor je verder in de bocht kan kijken.
43 Schoorweg - Kamerlingh Onneslaan	Er wordt hard gereden door auto's waardoor veilig oversteken moeilijk gaat.	Snelheidscontrole.
44 Parkweg	Veel druk punt met fietsers.	Belijning. Op bepaalde punten bijvoorbeeld bij verkeerslichten scheiden van richtingen.
Rotonde Willem Dreeslaan -	Auto's rijden te hard over de rotonde. Begroeiing is te hoog waardoor het	Begroeiing weg op de rotonde. Waarschuwborden voor
45 Kennedylaan	zicht slecht is.	snelheid.
46 Lange Tiendweg - Kennedylaan	Gevaarlijk punt om over te steken met de fiets.	Fietspad verleggen zodat er opstelruimte ontstaat voor de fiets.



Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
1	Jan Steenlaan - Gerard Dousingel	In- en uitrijden uit Gerard Dousingel niet duidelijk. Stoplichtstreep.	Pijlen o.i.d. en stoplichtstreep verder naar voren zodat het kruispunt beter vrij blijft.
2	Molenlaan	Als je vanuit ZW-kant komt gaan fietsers links en rechts heen en weer, is heel onoverzichtelijk.	Drempel voor zebrapad om auto's af te laten remmen.
3	Kluidrotonde	Kruising met fietsers doordat automobilisten oversteken zonder te kijken.	Drempels.
4	Rotonde Burg. Keijzerweg - Veerweg	Fietsers op rotonde (jeugd) onverlicht en voorrang nemend.	1-richting fietsers op de rotonde en meer controle.
5	Kluidrotonde	Fietsers op rotonde (jeugd) onverlicht en voorrang nemend.	1-richting fietsers op de rotonde en meer controle.
6	Uitgang winkelcentrum Westpolder	Uitrijden is gevaarlijk.	Herzien.
7	Jan Steenlaan	Zebra is gevaarlijk, soms rennen voor je leven.	Stoplichten plaatsen. Meer politiecontrole.
8	Gerard Dousingel - Jan Steenlaan	Je fietst tegen het verkeer in en moet tussen auto's door.	Rotonde.
9	G. van Dalenstraat - Edelweisslaan	Oversteken vanaf de G. van Dalenstraat naar fietspad (overkant). Edelweisslaan is gevaarlijk. Auto's rijden vanaf Pontonniersweg best hard.	Borden, oversteken fietsers en flits op straat.
10	Rubensstraat (t.h.v. nr. 18)	Te hard rijden / veel vrachtverkeer.	
11	IKC Beatrix	Parkeren op stoep.	
12	Palmstraat	Fietsen en auto's met kinderen wat heel dicht op elkaar zit.	Dat ouders hun kinderen ergens anders afzetten zodat fietsers er veilig langs kunnen.
13	Jan Steenlaan	Fietsers die in tegengestelde richting rijden.	Boete, waarschuwing.
14	Fietspad N3 - Simon van der Meerpad	Geen overzicht.	Meer bebossing weghalen.
15	Fietspad N3 - Burg. Keijzerweg	Geen overzicht.	Geluidscherm aanpassen.
16	Kluidrotonde	Slechte waarschuwingslichten.	Minder fel en minder lang branden.
17	Jan Steenlaan - Ary Scheffersingel	Is de enige uitgang na bezoek winkelcentrum Westpolder. Chaos bij kruispunt en stoplichten. Voetgangers en fietsers door elkaar, ook wachten bij stoplicht.	Via een nieuwe weg laten uitrijden.
18	Westeind	De dijk is krap en er parkeren auto's aan de zijkant. Als auto's elkaar willen passeren (tegengesteld) dan zorgt dit voor gevaarlijke situaties.	Meer parkeergelegenheid (niet op de weg). 1-richtingsverkeer.
19	Rotonde Burg. Keijzerweg - Veerweg	Fietsers hebben voorrang en komen uit 2-richtingen. Dit is gevaarlijk. Stroom ook niet door.	Geen voorrang fietsers.
20	Kluidrotonde	Stroomt niet door vanwege fietsen.	Geen voorrang fietsers.
21	Rembrandtlaan - Paulus Poterstraat	Slechte oversteekbaarheid	Bushalte verplaatsen.
22	Veerweg - P.C. Hooftlaan	Onduidelijk kruispunt.	Kruispunt aanpassen.

## Kinderboerderij

19-feb-23

Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
1	Leeuwerikstraat	Toegankelijkheid laadpaal.	Meer ruimte bij laadpalen, bosjes snoeien.
2	Jan Steenlaan - Westpolder	Diverse knooppunten bij elkaar.	Aparte weg maken.
3	Westeind	Overgang fietspad	
4	Jacob Catslaan	Gevaarlijke situaties bij school/scholen.	Snelheidsbeperkende maatregelen.
5	Kamerlingh Onneslaan	Racebaan, gevaarlijk en onvoldoende parkeren.	Versmallen en meer parkeerplaatsen creëren.
6	veerweg - P.C. Hooftlaan	Onoverzichtelijke afslag i.v.m. fietsers. Druk kruispunt.	?
7	Anton Mauvestraat	Racebaan.	Drempels of iets dergelijks.
8	Burg. Keizerweg - Jan Steenlaan	Voor stoplichten snel filevorming	Andere route en afsluiten Ary Scheffersingel.
9	Vrijheer van Eslaan t.h.v. Sterflat	Lastig over te steken van parkeerplaats naar  Sterflat.	Zebrapad van parkeerplaats naar ingang Sterflat.
10	Edelweisslaan	Voor korte stukjes veel oversteken, anders tegen richting in met fiets.	Fietspad 2-richtingen maken.

## VV Drechtstreek

19-feb-23

Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
1	Kluifrotonde	Onoverzichtelijk. Knipperlicht voor voetgangers knippert altijd.	Lichten beter afstellen. Dorpels tussen de rijstroken of weg of zo hoog dat ze er niet meer overheen durven te rijden.
2	Rotonde Burg. Keizerweg - Veerweg	Auto's zien fietsers vaak over het hoofd	Lichten bij het zebrapad als er mensen aankomen.
3	Westeind	Snelheid en overlast vrachtverkeer.	Herinrichting.
4	Achterom en Westeind	Verkeerd parkeren bij Istanbul.	
5	Westeind	Te snel rijden.	1-richtingsverkeer.
6	Visschersbuurt	Te snel rijden en weinig zicht.	Drempels en 1-richtingsverkeer.
7	Oostpad - parkeerplaats PKC	in- en uitrijden parkeerplaats gevaarlijk door slecht zicht.	Groen weghalen.
8	Waterbus Papendrecht - Dordrecht	Waterbus gaat in de avonduren niet meer terug zodat uiteten of uitgaan niet mogelijk is.	Waterbus later laten terugvaren.
9	Van der Palmstraat	Scholieren fietsen (zonder verlichting) tegen de richting in.	
10	Wieklaan	Fietsers worden vaak over het hoofd gezien.	Signalering.
11	Wieklaan	Racebaan. Zebrapaden zijn niet goed zichtbaar.	Vluchtheuvels, versmalling van de weg. Markering zebrapaden.
12	Boeieraak (langs park)	Bij training en wedstrijden staan hier veel auto's geparkeerd langs parkzijde.	Langsparkeren aan de zijde van het park zorgt voor veiligere doorgang auto's/fietsers.
13	Westkil	Fietsers naar Oostpolder fietsen tegen het verkeer in.	Fietspad Westkil aan zijde Stevenaak 2-richtingen.

## Reacties via mail ontvangen

Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
	1 Willem Dreeslaan	In die periode is de mobiliteit enorm toegenomen tot momenteel een 11 a 12 duizend voertuigen per dag, die de aangrenzende rotonde passeren. Waaronder veel zwaar vrachtverkeer. Dit is een gevolg van het gemeentebestuur om de Veerweg verkeersluw te maken en de Kennedylaan/W. Dreeslaan te veranderen in ontsluitingswegen. Met alle gevolgen van dien voor ons woongenot. Door de aanleg van de rotonde lijden wij bijna 24/7 onder optrekkend verkeer. Als kers op de taart kwam er ook nog een brandweerkazerne en werd de gemeentewerf uitsluitend toegankelijk voor auto's. Bij de vergroting van de rotonde is er niet voor gekozen om geluidsarm asfalt te gebruiken, ondanks de enorm hoeveelheid passerende auto's. Aangezien de Willem Dreeslaan, gezien het rijgedrag, beter de Willem Racelaan genoemd kan worden, dringen wij aan op handhaving op snelheid en excessief geluid veroorzaakt door motoren en pret knalpijpen. (stichting Nefom kunt u raadplegen om te zien wat geluidsoverlast met de gezondheid van mensen doet en hoe andere gemeentes hiermee omgaan).	Handhaving op snelheid en geluid. - Het voeren van een ontmoedigingsbeleid voor het gebruik van auto's middels voorlichting via billboards, op scholen etc. - Hierop aansluitend gewoon betalen voor de parkeergarages in het centrum. - Een maximale snelheid van 30 kilometer binnen heel Papendrecht, naar voorbeeld van de stad Helsinki. - HANDHAVING op snelheid en geluid. - W. Dreeslaan voorzien van geluidsarm asfalt of nog mooier verkeersluw maken, waardoor de rotonde idealiter overbodig zou worden.
	2 Douwes Dekkerlaan	Snelheid en verkeersveiligheid. Drempels hebben te weinig/geen effect.	Extra drempels plaatsen (voorstel van meneer is korte stevige plakdrempel)
	3 P.C. Hoofthoek	Snelheid en verkeersveiligheid.	Wegversmallingen
	4 IKC Beatrix	Blokkeren van de weg en parkeervakken doordat er geparkeerd wordt. Dit zorgt voor onveilige situaties.	Handhaving, borden, communicatie.
	5 Gemeentebreed	Deelscooters zorgt voor verloedering van de straat, buurt of dorp.	Geen deelscooters toepassen!

## Puur Papendrecht 19-feb-23

Nummer	Locatie	Opmerking	Oplossing
1	De Alver	De Alver wordt gezien als een belangrijke wandel- en fietsroute in de Oostpolder. Er liggen echter geen zebrapaden ter hoogte van de kruisingen met de Oostkil en Westkil. Ik verbaas mij hier elke keer weer over. Tevens is de Alver een woonerf. Echter gezien de lange rechte weg met weinig tot geen hindernissen is het voor sommige gemotoriseerde gebruikers (bromfietzers, scooters, auto's en vooral bezorgdiensten) een ideale racebaan.	Veilige oplossing zoeken.
2	Burg. Keijzerweg	Niet handig en onveilig: Burg. Keijzerweg. Scooters moeten op en af van fietspad en dan invoegen bij het verkeer. Het is niet handig, onveilig stuk van 400 meter. Reistijd voor scooters is 5-10 minuten extra door de verkeerslichten in de spits.	Geen scooters meer op de Burg. Keijzerweg, laat ze via het fietspad.

3 Staringlaan Wasko	Asociaal en onveilig parkeren door ouders die hun kleintjes brengen bij dit kinderdagverblijf. Half op de stoep, soms de hele straat blokkeren, deur open gooien zonder rekening te houden met het overige verkeer, kind aan straatkant laten uitstappen. Alles om maar niet 100 meter te hoeven lopen.	
4 Sportcentrum	De wandelroute van het sportcentrum naar de parkeerplaats zou echt beter aangegeven moeten worden. Er is een stoep die nagenoeg niet gebruikt wordt. Mensen lopen constant op de parkeerplaats/weg met en zonder kleine kinderen.	Door het plaatsen van wegwijzers voor de voetgangers kan de aandacht naar de veilige stoep getrokken worden. Hierdoor wordt de situatie een stuk veiliger en overzichtelijker.
5 Merwehoofd	Invoering van het als sinds voor 2005 geplande eenrichtingsverkeer op Merwehoofd!	Invoeren 1-richtingsverkeer.
6 Noordhoek	Op de dijk wordt nog steeds veelvuldig gewandeld en hardgelopen. Je ziet ze niet en het is echt levensgevaarlijk!	Voor de gehele Noordhoek zou een "wandel op de dijk verbod" moeten gelden. Deels ligt er al een veilig voetpad onder de dijk, maar deels nog niet. Voetpad verlengen dus en vanaf boven hier ook naar verwijzen met borden. Snelheid naar 30 brengen en handhaven.
7 P.C. Hooftlaan	PC Hooftlaan in algemene zin onveilig voor fietsers.	Dit kan veel beter door er net als de Pieter Zeemanlaan de vakverdeling aan te passen; aan beide zijden rood fietspad, in het midden geen midden lijn. Dat creëert ruimte voor de fietser en vraagt meer aandacht van de automobilist, waardoor de snelheid er een beetje uitgaat
8 Hoepmaker	Vanuit Oostpolder/Land van Matena fietsen naar Drechtstreek is in eerste instantie links van de Zuidkil verplicht. Om vervolgens voorbij Hoepmaker (waar fietsverkeer weer 1-richting verkeer wordt) weer rechts te gaan rijden is er vrijwel geen (natuurlijk) mogelijkheid om over te steken. Veel (vooral jongere, maar ook zeker oudere) fietsers blijven zodoende links van de Zuidkil rijden.	
9 Gemeentebreed	Misschien op meerdere locaties in Papendrecht, maar sowieso in de wijk Westpolder zijn er erg weinig afritjes bij de stoepen. Een rondje door de wijk met een kinderwagen of rolstoel is geen gemakkelijke opgave.	Niet altijd oplossing aangezien ook fietsers deze gebruiken om op het trottoir te komen.
10 Rotonde Burg. Keijzerweg – Veerweg	Eén van de gevaarlijkste locaties in Papendrecht. De rotonde BK-weg en veerweg. Als fietser ben je je leven niet zeker, als bestuurder van een motorvoertuig altijd bang om wat over het hoofd te zien. Zeker met regen in het schemer of donker erg onoverzichtelijk.	1-richting maken net als andere rotondes.
11 Rembrandtlaan richting Van der Palmstraat	In de ochtend oversteken richting de Willem is een hele uitdaging. Het is druk, donker, gevaarlijk.	Misschien is een zebra-pad of stoplichten hier een oplossing.
12 Beatrix/Viermaster	De algehele verkeersveiligheid bij IKC Beatrix/De Viermaster	
13 Margriethof	De oversteekplaats/zebrapad bij de Margriethof is donker. Auto's rijden hier hard en zien de overstekende mensen regelmatig niet.	
14 Oudaenstraat	Met de aanleg van de nieuwe riolering is de drempel verdwenen in de Oudaenstraat. De reden was dat een lichte knik de snelheid eruit zou halen bij voertuigen. Dit is dus verre van hetgeen er nu gebeurt. Het is een woonerf, maar er wordt zeer hard gereden door diverse voertuigen. Met name door de vervoerder van kinderen met een beperking. Het is een kwestie van tijd voor er een persoon, en dan met name een spelend kind dat tussen auto's vandaan komt of uit de steeg, aangereken wordt. Met deze snelheden zal het persoon behoorlijk gewond of nog erger zijn.	



15 Noordkil-Oostkil-  
Hospice

Snelheid (en geluid) in de "cirkel" en vooral ter hoogte van het Lancaster-monument nabij de speeltuin.

Flitsers, snelheidscontroles, geluidsmeting en grootscheepse) handhaving

**ACCENT**  
adviseurs

Luchthavenweg 13E  
5657 EA Eindhoven  
040 — 30 300 95

VAN DE FYSIEKE  
LEEFOMGEVING

[contact@accentadviseurs.nl](mailto:contact@accentadviseurs.nl)  
[www.accentadviseurs.nl](http://www.accentadviseurs.nl)

