



## Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020

Een visie op een heldere weg  
naar de toekomst



Papendrecht

Markt 22  
3351 PB Papendrecht  
Postbus 11  
3350 AA Papendrecht  
Telefoon 14 078  
Fax (078) 641 83 16  
[www.papendrecht.nl](http://www.papendrecht.nl)



Papendrecht

# Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Papendrecht 2010-2020

Een visie op een heldere weg naar de toekomst

Papendrecht, februari 2010







# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Waarom een GWP?	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Van Structuurvisie naar GWP	8
1.4 Het vervolg	11
1.5 Leeswijzer	11
<b>2. Regionaal schaalniveau: verbetering externe bereikbaarheid en leefbaarheid</b>	<b>13</b>
2.1 Verbetering externe bereikbaarheid	13
2.2 Regionaal fietsnetwerk	16
2.3 Een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in Papendrecht (HOV-D)	18
<b>3. Lokaal schaalniveau: Balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid</b>	<b>25</b>
3.1 Basisverantwoordelijkheid gemeente	25
3.2 Ambities	29
3.3 Benutten van kansen	40
3.4 Bedreigingen	42
<b>4. Uitvoeringsparagraaf</b>	<b>47</b>
4.1 Nadere uitwerking	47
4.2 Uitvoeringsparagraaf	48



# 1. Inleiding

## 1.1 Waarom een GVVP?

De mobiliteitsbehoefte van mensen blijft groeien. Daarnaast heeft de gemeente Papendrecht de ambitie om nieuwe economische en sociale ontwikkelingen te realiseren, die extra verkeer zullen genereren. Om te voorkomen dat deze ontwikkelingen ten koste gaan van de leefbaarheid, is integraal afgewogen beleid nodig.

In de recentelijk vastgestelde structuurvisie van Papendrecht wordt onderkend dat bereikbaarheid en mobiliteit essentiële componenten zijn voor het goed functioneren van de gemeente Papendrecht.

*"De infrastructuur moet de inwoners van Papendrecht in staat stellen zichzelf op een verantwoorde, veilige, leefbare en efficiënte wijze te verplaatsen."*

Structuurvisie Papendrecht 2020

De beleidskaders op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit, zoals in de structuurvisie vastgesteld, zullen verder uitgewerkt, aangevuld en geconcretiseerd moeten worden. Dit gebeurt in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Het GVVP bevat een integrale visie op het gebied van verkeer en vervoer waaraan allerlei economische en sociale ontwikkelingen in en rondom Papendrecht getoetst kunnen worden in de periode tot 2020.

De wettelijke legitimatie voor het opstellen van een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan komt voort uit de Planwet verkeer en vervoer. Conform artikel 8 van deze Planwet dragen de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders zorg voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling voor het GVVP is als volgt geformuleerd:

*Het behouden, en waar mogelijk versterken, van de leefkwaliteit door het creëren van een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met voldoende gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.*

Hierbij zal specifieke aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van belangrijke sociale en economische bestemmingen in Papendrecht zoals winkelcentrum De Meent, de diverse scholenlocaties en het nieuw te realiseren sportcentrum. Alle vervoerwijzen, dus zowel de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het lopen worden hierbij belicht. Een deel van de bereikbaarheidsproblematiek binnen Papendrecht heeft een regionaal karakter. Het aanbod aan openbaar vervoer, discussies over verbreding van de A15 of de

aanleg van regionale fietsverbindingen zijn voorbeelden waarbij een gemeentelijke visie wel wenselijk is, maar waarover de regio of het rijk uiteindelijk beslist. Omdat lokale en regionale vraagstukken elk een eigen aanpak vragen, is in het GVVP duidelijk onderscheid aangebracht tussen het lokale en het regionale schaalniveau.

### 1.3 Van Structuurvisie naar GVVP

Hoe creëer je een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met voldoende gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde? Er is natuurlijk geen sprake van een blanco beginsituatie. Op landelijk niveau zijn de beleidskaders vastgelegd in de Nota Mobiliteit, de regio Drechtsteden werkt aan een regionale visie op mobiliteit en de gemeente heeft de belangrijkste doelstellingen vastgelegd in de Structuurvisie van Papendrecht. Naast de voor de hand liggende doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid is het met name van belang dat het mobiliteitsgedrag binnen Papendrecht een duurzamer karakter krijgt.

- De gemeente wil het autogebruik terugdringen ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets door de aantrekkelijkheid van deze vervoerwijzen te verbeteren, zowel bij lokale als regionale verplaatsingen;
- De interne ontsluitingsstructuur moet alle inwoners in staat stellen hun noodzakelijke verplaatsingen op een verantwoorde, veilige, leefbare en efficiënte wijze te realiseren;
- Vanuit de woningen in Papendrecht moeten alle relevante voorzieningen en werklocaties, zowel binnen als buiten de gemeente, op een directe en verkeersveilige wijze bereikt kunnen worden;
- Goede structurering en doelmatig gebruik van infrastructuur en parkeervoorzieningen en bewuste keuzen bij de locatieafweging voor nieuwe functionele ontwikkelingen die verkeersafwikkeling en/of parkeervraag met zich meebrengen;
- Niet noodzakelijk doorgaand verkeer zoveel mogelijk vermijden;
- Externe ontsluitingsstructuur mag zo min mogelijk overlast veroorzaken;
- Aanpak van bestaande knelpunten mag niet leiden tot verschuiving van problemen;
- De effecten van nieuwe ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van de leefbaarheid.

Belangrijkste mobiliteitsdoelstellingen uit de Structuurvisie





De centrale ligging van Papendrecht nabij het hoofdwegennet zorgt over het algemeen voor een goede interne en externe bereikbaarheid met de auto. Het relatief fijnmazige interne wegennet voor de auto zorgt ervoor dat er slechts beperkt sprake is van doorstromingsproblemen. Deze goede autobereikbaarheid kan als een kwaliteit worden gezien, maar brengt ook het risico op verkeersonveiligheid, barrièrewerking, ongewenst doorgaand verkeer en aantasting van de lucht- en geluidkwaliteit met zich mee. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat in Papendrecht, ten opzichte van het landelijke gemiddelde, het autogebruik relatief hoog is ten opzichte van alternatieven als de fiets en het openbaar vervoer. Dit biedt kansen. De hoge stedelijke dichtheid en de compacte omvang maken de gemeente Papendrecht uitermate geschikt voor een hoger fiets- en openbaar vervoergebruik.

Deze gedachte is voor het GVVP als volgt geformuleerd:

Door verstandige keuzes te maken in het locatie-, parkeer-, fiets- en overige mobiliteitsbeleid en door slim in te spelen op ontwikkelingen zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen, kan een verschuiving in vervoerwijzekeuze bewerkstelligd worden. Hierbij zal de nadruk moeten liggen op vermindering van het niet-noodzakelijke autoverkeer ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer.

#### 1.4 Het vervolg

In dit GWP worden alle van belang zijnde onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in Papendrecht beschreven, worden verbanden gelegd en conclusies getrokken. Dit gebeurt vanuit de overkoepelende gedachte zoals in de voorgaande paragraaf uiteengezet. Voor een aantal onderwerpen wordt in het GWP al keuzes gemaakt en/of maatregelen geformuleerd. Deze zijn te vinden onder de conclusies bij het betreffende onderwerp. Voor verschillende onderwerpen is een verdiepingsslag nodig in de vorm van een deelnota met bijbehorend uitvoeringsprogramma. Hierbij kan gedacht worden aan onderwerpen als verkeerscirculatie in het centrumgebied, verkeersveiligheid of langzaam verkeer.

Na vaststelling van het GWP kan de uitwerking van deelnota's starten. De deelnota's worden afzonderlijk en naar urgentie aan de gemeenteraad aangeboden. Hierdoor kan besluitvorming over deelaspecten plaatsvinden, terwijl de uitgangspunten uit het GWP in stand blijven.

#### 1.5 Leeswijzer

Het GWP is opgebouwd uit twee delen: het regionale schaalniveau en het lokale schaalniveau. In hoofdstuk twee worden de regionale onderwerpen besproken. De gemeente kan slechts indirect op deze onderwerpen sturen. De conclusies bevatten dan ook geen concrete maatregelen maar geven de richting aan waarin, bij onderhandeling met hogere overheden, gestuurd moet worden. In hoofdstuk drie worden de lokale onderwerpen behandeld. Op dit niveau kan de gemeente zelf sturen op aspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Op het lokale schaalniveau wordt dezelfde indeling in beleidsthema's aangehouden als in de Structuurvisie: basisinspanning, ambities, kansen en bedreigingen. De conclusies bij de lokale thema's bevatten concrete maatregelen en/of aanbevelingen voor vervolgonderzoek. In hoofdstuk vier worden alle voorgestelde acties, maatregelen en aanbevelingen voor vervolgonderzoek samengevat in de uitvoeringsparagraaf.



## 2. Regionaal schaalniveau: verbetering externe bereikbaarheid en leefkwaliteit

Papendrecht vormt geen eiland. Inkomende en uitgaande verkeers- en vervoerbewegingen zijn essentieel voor het functioneren van Papendrecht als woon- en werkgemeente. Vanwege de nabijheid van de rijkswegen A15, N3 en de provinciale weg N214 heeft Papendrecht in potentie een goede verbinding met het landelijke hoofdwegennet. Het huidige landelijke hoofdwegennet heeft echter te kampen met overbelasting, zodat tijdens de spitsperiodes files ontstaan, de externe bereikbaarheid onder druk komt en de kans op ongewenst doorgaand verkeer over het interne wegennet toeneemt. Veel zaken op het gebied van verkeer en vervoer zijn regionaal georganiseerd en kunnen slechts indirect worden beïnvloed door de gemeente. Door middel van doelgerichte onderhandelings- en lobbytrajecten met hogere overheden kunnen gemeentelijke doelen toch worden bereikt. Dit hoofdstuk staat in het teken van regionale onderwerpen op het gebied van bereikbaarheid en leefkwaliteit. Per onderwerp wordt de richting aangegeven waar de ambitie van Papendrecht ligt.

### 2.1 Verbetering externe bereikbaarheid

Vanuit verschillende perspectieven heeft Papendrecht belang bij een goede doorstroming op de rijkswegen A15, de N3 en de aansluitende lokale hoofdwegen. Een goede doorstroming op de A15 en de N3 voorkomt ongewenst doorgaand verkeer over bijvoorbeeld de Burgemeester Keijzerweg en zorgt voor een

goede bereikbaarheid vanuit de gemeente naar bestemmingen buiten de gemeente en vice versa (externe bereikbaarheid). Bundeling van het doorgaande autoverkeer op het landelijke hoofdwegennet biedt kansen om de oversteekbaarheid van gemeentelijke wegen voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Ook de leefkwaliteit in de aanliggende woonwijken is gebaat bij minder doorgaand autoverkeer.

#### Verbreding A15 tussen Alblasserdam en Gorinchem

De rijksweg A15 ligt direct ten noorden van de bebouwde kom van Papendrecht. Deze snelweg vormt een directe route van het havengebied van Rotterdam naar het oosten van Nederland en Duitsland. In de huidige situatie ontstaat in de spitsperiodes met grote regelmaat congestie die een negatieve invloed heeft op de externe bereikbaarheid van Papendrecht. Het wegennet van Papendrecht wordt via Alblasserdam (afrit Papendrecht-west), de rijksweg N3 en Sliedrecht (afrit Sliedrecht-west) ontsloten op de A15. Het is van belang om vanuit Papendrecht het belang te blijven benadrukken van de verbreding van de A15 tussen Alblasserdam en Gorinchem, eventueel door een koppeling te leggen met andere ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.

#### Conclusie:

- *Blijven inzetten op lobby om de verbreding van de A15 hoger op de landelijke beleidsagenda te plaatsen.*



### Verbetering doorstroming aansluiting A15–N3

De rijksweg N3 is aangesloten op het wegennet van Papendrecht via de Burgemeester Keizerweg en indirect via de Veerweg (via de Witte Brug). Tijdens de spitsperiodes blijkt de aansluiting A15–N3 overbelast. De file op de N3 slaat regelmatig terug tot voorbij de Burgemeester Keizerweg. Een verbetering van de aansluiting van de N3 met de A15 is momenteel opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) Eind 2008 is de aansluiting weer op de landelijke agenda geplaatst doordat het is opgenomen in de top 6 van het aansluitingenprogramma Hoofdwegennet / Onderliggend wegennet (HWN/OWN). Hierbij is een koppeling gelegd met de besluitvorming rond de mogelijke vestiging van een Container Transferium op bedrijventerrein Het Nieuwland in Alblasserdam. Pas na ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst over het Container Transferium is in september 2009 de planstudie van de aansluiting A15–N3 hervat door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De hervatting van de planstudie sluit aan bij de ambitie voor een spoedige verbetering van de doorstroming op dit knooppunt. De koppeling met de besluitvorming rond het Container Transferium is echter onwenselijk. Bij de uitwerking van het knooppunt is het van belang dat de verbeterde afwikkeling van het autoverkeer niet ten koste gaat van het fietsverkeer. De gemeente Papendrecht gaat daarbij uit van handhaving van de fietsoversteek over de A15 ter hoogte van het knooppunt A15–N3.

### Conclusie:

- *Aandringen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een snelle uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de doorstroming op het knooppunt A15–N3. Uitgegaan wordt van handhaving van de fietsverbinding ter hoogte van het knooppunt A15–N3.*

### Voorkomen ongewenst doorgaand verkeer over het wegennet van Papendrecht

De Burgemeester Keizerweg is de belangrijkste oost-west verbinding in Papendrecht. Deze weg ligt tussen de gemeentegrens met Alblasserdam en de aansluiting met de Ketelweg ter hoogte van het bedrijventerrein Oosteind. Wanneer filevorming optreedt op de A15 en/of de N3 is deze verbinding vanwege haar ligging vatbaar voor ongewenst doorgaand verkeer. Bij filevorming op de A15 ontstaan tijdens de avondspits vanuit Alblasserdam regelmatig lange wachtrijen op de Burgemeester Keizerweg in oostelijke richting. Een groot aandeel van dit verkeer is bestemmingsverkeer voor de woonwijken van Papendrecht. Een (nog) onbekend percentage gebruikt de Burgemeester Keizerweg als "sluiproute" om de regelmatig voorkomende file op de A15 te omzeilen. Het is van belang om eerst de omvang van het ongewenst doorgaand verkeer en het aandeel vrachtverkeer op het wegennet in Papendrecht vast te stellen voordat definitieve maatregelen kunnen worden voorgesteld. Eventuele maatregelen mogen daarbij niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van de bedrijven in Papendrecht. Indien het Container Transferium wordt gerealiseerd op het bedrijventerrein polder Het

Nieuwland te Alblasserdam krijgen deze maatregelen een hogere urgentie. In het kader van deze ontwikkeling is het van belang om in ieder geval vóór en na de eventuele realisatie van het Container Transferium het doorgaand verkeer door Papendrecht in beeld te brengen.

### Conclusie:

- *Door middel van onderzoek in beeld brengen in hoeverre sprake is van ongewenst doorgaand verkeer op het wegennet van Papendrecht (met name over de Burgemeester Keizerweg). Indien sprake is van ongewenst doorgaand verkeer passende maatregelen nemen om dit ongewenste verkeersgedrag tegen te gaan.*

### Verkeerssituatie Merwedebrug – N3

De Merwedebrug is de enige vaste oeververbinding tussen Papendrecht en Dordrecht. Daarnaast heeft het parallel gelegen fietspad een belangrijke verbindende functie voor schoolgaande jeugd en woon-werkverkeer binnen de regio. De Merwedebrug wordt frequent geopend door Rijkswaterstaat om de doorgang van het scheepvaartverkeer mogelijk te maken. Hierdoor ontstaan, ook tijdens de spitsperiodes, regelmatig stremmingen van vele minuten op de N3. Dit heeft niet alleen nadelige gevolgen voor het doorgaande verkeer op de N3, maar ook voor de externe bereikbaarheid van Papendrecht. Zowel het fietsverkeer, hulpdiensten, openbaar vervoer en het motorverkeer ondervinden regelmatig hinder van de geopende brug. In het verleden zijn afspraken vastgelegd met Rijkswaterstaat dat de Merwedebrug alleen geopend wordt

buiten de spitsperiodes. Het is in het kader van de externe bereikbaarheid van Papendrecht van belang om deze afspraken met Rijkswaterstaat te herbevestigen en te actualiseren op het huidige verkeersaanbod.

De Merwedebrug is ook toegankelijk voor landbouwvoertuigen en bouwverkeer. Door de beperkte wegbreedte en de snelheidsverschillen tussen de landbouwvoertuigen c.q. bouwverkeer en het gemotoriseerde verkeer ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties. Het is hierdoor wenselijk om ter hoogte van de Merwedebrug en toeleidende wegen op de N3 een inhaalverbod in te stellen voor vrachtauto's. De gemeente zal dit aan de orde stellen bij de wegbeheerder Rijkswaterstaat.

### Conclusie:

- *Afspraken herbevestigen met Rijkswaterstaat over venstertijden opening Merwedebrug.*
- *Met Rijkswaterstaat in overleg treden over het instellen van een inhaalverbod voor vrachtauto's op de Merwedebrug.*

### Verbeteren aansluiting op het wegennet van Sliedrecht

Door de voorgenomen realisatie van het Land van Matena in Papendrecht en de ontwikkeling van de wijk Baanhoek-west in Sliedrecht zal ter hoogte van de oostgrens van Papendrecht vrijwel geen fysieke scheiding meer zijn tussen de gemeenten Papendrecht en Sliedrecht. Tot juni 2009 was de Ketelweg alleen via de dijkweg Baanhoek aangesloten op het wegennet van Sliedrecht. Deze dijkweg is niet berekend op

het verkeersaanbod en er ontbreken bijvoorbeeld vrijliggende fietsvoorzieningen. Door de aanstaande realisatie van de woonwijk Baanhoek-west is door Sliedrecht geïnvesteerd in een randweg (de Overture), waardoor de Ketelweg via de randweg in de zomer van 2009 een betere aansluiting heeft gekregen met het wegennet van Sliedrecht en de snelwegaansluiting Sliedrecht-West. Het bedrijventerrein Oosteind is door de aanleg van de Overture beter bereikbaar geworden vanuit oostelijke richting.



Afbeelding 1 Situatieschets aansluiting Sliedrecht

Naast de verbinding met de Ketelweg is het de bedoeling om de Noordkil (als gebiedsontsluitingsweg van de Oostpolder en Land van Matena) eind 2010 / begin 2011 te verbinden met de infrastructuur van Baanhoek-west in Sliedrecht. Deze aansluiting gaat ook als directe verbinding dienen voor het busverkeer richting het toekomstige treinstation Baanhoek-west van Sliedrecht. Sliedrecht dient hierbij haar verbinding tussen de Noordkil en de Overture gereed te hebben. De effecten van deze nieuwe aansluitingen op de verkeerscirculatie en risico op ongewenst doorgaand verkeer worden gemonitord. Daarbij wordt rekening gehouden met maatregelen tegen ongewenst doorgaand verkeer.

#### Conclusie:

- De Noordkil eind 2010 / begin 2011 verbinden met het wegennet van Sliedrecht, daarbij aandringen bij de gemeente Sliedrecht op de spoedige realisatie van de verbinding tussen de Noordkil en de Overture. Na de realisatie van de nieuwe aansluiting is het van belang om het effect van de aanleg van nieuwe infrastructuur op de verkeerscirculatie in de Oostpolder en de Ketelweg vast te stellen.

## 2.2 Regionaal fietsnetwerk

Zowel de provincie Zuid-Holland als de regio Drechtsteden besteden in hun beleid aandacht aan het fietsnetwerk in de Drechtsteden. Hierbij lopen vanuit de regio Alblasterwaard-Vijfheerenlanden en de andere Drechtsteden diverse fietsroutes door Papendrecht. Deze routes zijn zowel gericht op utilitair als

recreatief gebruik en komen grotendeels overeen met de belangrijke fietsroutes in Papendrecht. Wanneer een fietsverbinding een regionale, of zelfs een provinciale functie heeft kan dit kansen opleveren voor de financiering van de aanleg van ontbrekende schakels en het onderhoud van de fietspaden. Het regionale en provinciale fietsnetwerk binnen de gemeentegrenzen van Papendrecht is weergegeven in afbeelding 2.

In het Provinciaal Fietsplan 2008 van de provincie Zuid-Holland zijn in de omgeving van de gemeente Papendrecht drie projecten benoemd die extra aandacht verdienen. Ten eerste is subsidie beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de fietsverbinding via de Matenasche Scheidkade over de A15.



Afbeelding 2 (Boven-) Regionaal fietsnetwerk in Papendrecht

Als tweede project is een nieuw fietspad voorzien van de aansluiting A15-N3 richting de kern van Oud-Alblas (gestippeld in afbeelding 2). Het derde project betreft een onderzoek naar de haalbaarheid van verbeterde fietsverbindingen richting de waterbushaltes Westeind en Oosteind. Mogelijke verbeteringen betreffen de aanleg van een fietsverbinding tussen de Rembrandtlaan en Noordhoek, en de verbetering van de fietsvoorzieningen langs de route Westeind-Noordhoek.

In het Provinciaal Fietsplan 2008 is de fietsverbinding parallel langs de N3 tussen de Burgemeester Keijzerweg en de N214 niet aangeduid als provinciaal fietspad. Het weglaten van deze verbinding is onder meer opvallend omdat het fietspad langs de N214 recentelijk is heringericht en plannen bestaan om de fietsverbinding langs de N3 te verlengen naar de kern van Oud-Alblas. Daarom zal bij de provincie Zuid-Holland worden aangedrongen om de fietsverbinding langs de N3 weer op te nemen in het provinciaal fietsnetwerk.

#### Conclusie:

- *Ontbrekende schakels die deel uitmaken van regionale en provinciale fietsverbindingen aanleggen en/of verbeteren met de financiering vanuit hogere overheden.*
- *Bij de provincie Zuid-Holland aandringen om de fietsroute parallel aan de N3 weer op te nemen in het provinciaal fietsnetwerk.*

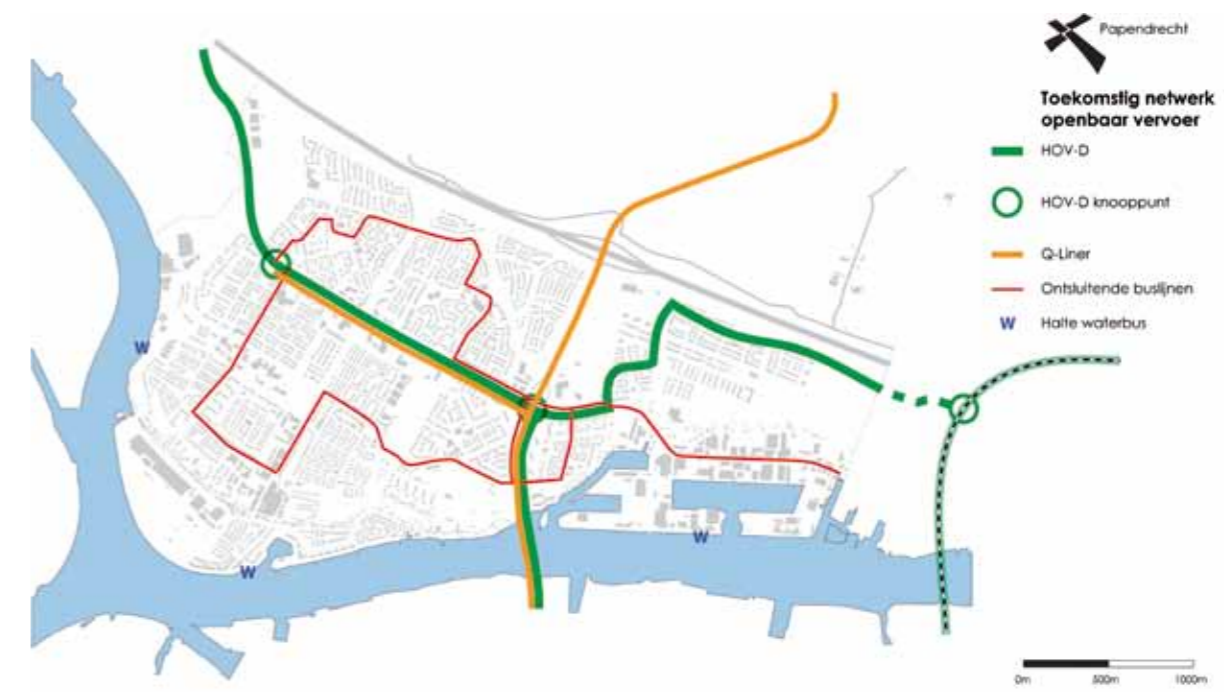
## 2.3 Een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in Papendrecht (HOV-D)

De afgelopen jaren is de kwaliteit van de infrastructuur voor het openbaar vervoer flink gestegen door investeringen van de concessieverlener provincie Zuid-Holland. Met de kadernota Hoogwaardig Openbaar Vervoer als leidraad is ook in Papendrecht geïnvesteerd in de infrastructuur voor openbaar vervoer per bus en over het water.

Naast de aanleg van vrijliggende busbanen op de Burgemeester Keijzerweg is geïnvesteerd in een betere toegankelijkheid van bushaltes en het leveren van betrouwbare reisinformatie via een dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS). Deze DRIS panelen worden geplaatst op alle instaphaltes met meerdere buslijnen. Ondanks deze investeringen zal de gemeente bij de concessieverlener provincie Zuid-Holland moeten blijven aandringen op verbetering van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. In het kader van het HOV-D programma zal de komende jaren worden geïnvesteerd in fietsenrekken bij en de toegankelijkheid van bushaltes. Daarnaast dient bij een drukke instaphalte (en indien hiervoor ruimte is) eenabri geplaatst te zijn.

Het huidige HOV-D netwerk is van west naar oost geconcentreerd op de Burgemeester Keijzerweg en de Ketelweg (en in de toekomst via de Noordkil) en wordt via de N3 verbonden met Dordrecht. Het is de bedoeling dat de meeste buslijnen gaan rijden via dit netwerk.





Afbeelding 3 Toekomstig netwerk openbaar vervoer

Een ontbrekende schakel in het gewenste HOV-D netwerk is de verbinding via de Noordkil naar het toekomstige station Baanhoek-west in Sliedrecht. Deze verbinding wordt eind 2010 / begin 2011 gerealiseerd. Ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer is vanuit het HOV-D programma subsidie beschikbaar voor het duurzaam veilige verkeersplein (DVV) ter

hoogte van de aansluiting met de N3 en voor de verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur voor het openbaar vervoer rond het busstation Burgemeester Keijzerweg (ter hoogte van de Molenlaan).

Ondanks de investeringen in het HOV-D netwerk blijft de ontsluiting van het centrum en overige maatschappelijke voorzieningen de nodige aandacht verdienen. Het is noodzakelijk dat deze voorzieningen in voldoende mate bereikbaar blijven per ontsluitende buslijnen en de buurtbus. Ook de dienstregeling tijdens de daluren is hierbij een aandachtspunt. Hiervoor is het raadzaam om een verkennend onderzoek te verrichten naar de dienstverlening en de haalbaarheid van wenselijke uitbreidingen van het bestaande buslijnnet in Papendrecht binnen de bestaande kaders van de huidige concessie.

#### Conclusie:

- *Investeren in een verbinding van het buslijnnet vanuit Papendrecht met het toekomstige station Baanhoek-West te Sliedrecht;*
- *Verkennend onderzoek verrichten naar de dienstverlening en de haalbaarheid van wenselijke uitbreidingen van het bestaande buslijnnet;*
- *Met financiering vanuit het HOV-D programma verbeteren van de kwaliteit van infrastructuur voor het openbaar vervoer bij het busstation Burgemeester Keizerweg (ter hoogte van de Molenlaan) en bij de realisatie van het duurzaam veilige verkeersplein Burgemeester Keizerweg – N3.*

#### Waterbus

Vanwege de ligging aan het water is binnen de Drechtsteden geïnvesteerd in het openbaar vervoer over water. De Waterbus biedt momenteel vanaf drie opstappunten in Papendrecht

(Veerdam, Westeind en Oosteind) een directe en frequente openbaar vervoerverbinding over water tussen de Drechtsteden en gemeenten in de regio Rotterdam. Een goede afstemming tussen openbaar vervoer over water en over land is wenselijk om het gebruik van de Waterbus verder te verhogen. De aanbestedingsprocedure is in november 2009 afgerond en door gedeputeerde staten van Zuid-Holland en per 1 januari 2010 gegund aan een combinatie van vervoerders onder de naam Aquabus BV. Deze concessie heeft een looptijd tot 2022. Tijdens de verlengde aanbestedingsprocedure heeft het huidige niveau van dienstverlening ter discussie gestaan. Zover bekend blijkt de kwaliteit van de dienstverlening te stijgen. Naast aandacht voor een duurzame dienstverlening zal de dienstregeling van april tot en met oktober in het weekend (donderdag, vrijdag en zaterdag) met twee uur worden uitgebreid op de verbindingen tussen Dordrecht, Papendrecht en Rotterdam. Ondanks het gestegen kwaliteitsniveau blijft het wenselijk om de bekendheid en het gebruik van waterbushalte Oosteind in kaart te brengen en dient de bereikbaarheid van de haltes Westeind en Oosteind voor langzaam verkeer te worden verbeterd.

#### Conclusie:

- *Verkennend onderzoek verrichten naar de dienstverlening en gewenste verbeteringen en uitbreidingen aan het bestaande Waterbusnet.*
- *Verbeteren van bereikbaarheid van de haltes Westeind en Oosteind voor langzaam verkeer.*





### 3. Lokaal schaalniveau: balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid

Om in de toekomst goed te kunnen blijven wonen, leven, werken en recreëren is een bereikbare en veilige infrastructuur in- en rondom Papendrecht van essentieel belang. Het is daarbij belangrijk dat de inwoners van Papendrecht vanuit hun woning op een directe en veilige wijze alle relevante voorzieningen, binnen en buiten de gemeente, kunnen bereiken. Voor de leefkwaliteit in Papendrecht is het verder van belang dat de overlast van het verkeer in woongebieden wordt geminimaliseerd. Dit kan worden bereikt door het stimuleren van het gebruik van de fiets en/of het openbaar vervoer bij lokale en regionale verplaatsingen. In dit hoofdstuk wordt specifiek aandacht besteed aan zaken waarop de gemeente vanuit haar bevoegdheid direct kan sturen op het nemen van maatregelen. Hierbij wordt een indeling in regieniveaus aangehouden zoals toegepast in de Structuurvisie.

#### 3.1 Basisverantwoordelijkheid gemeente

Conform de Structuurvisie dient de gemeente vanuit haar basisverantwoordelijkheid een bereikbaar, veilig en leefbaar Papendrecht na te streven voor alle verkeersdeelnemers, waarbij doelmatig gebruik wordt gemaakt van infrastructuur en parkeervoorzieningen.

#### 3.1.1 Interne bereikbaarheid

Afhankelijk van het doel, de reisduur, de reiskwaliteit en de beschikbaarheid van alternatieven bepaalt iemand of zijn verplaatsing te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto plaatsvindt. Door de in potentie goede externe bereikbaarheid met het hoofdwegennet ligt het in Papendrecht voor de hand om voor de grotere verplaatsingen de auto te kiezen. De gemeente wil het niet-noodzakelijke autogebruik terugdringen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Onder meer door het verhogen van de aantrekkelijkheid van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

#### Een goede interne bereikbaarheid van woonwijken en (maatschappelijke) voorzieningen

Voor de interne bereikbaarheid is een ontsluitingsstructuur van woonwijken, voorzieningen en winkelcentra wenselijk die alle inwoners in staat stelt hun noodzakelijke verplaatsingen op een verantwoorde, veilige, maar ook efficiënte wijze te realiseren. Daarom ligt de prioriteit bij een inrichting van de infrastructuur die uitnodigt tot het gewenste (verkeersveilige) gedrag en het gewenste routegebruik.

Over het algemeen zijn woonwijken en voorzieningen binnen Papendrecht goed bereikbaar per fiets, per openbaar vervoer en de auto. De interne bereikbaarheid staat slechts op enkele punten in Papendrecht onder druk. De oorzaak van deze knelpunten is daarbij ook in veel gevallen toe te schrijven aan extern en doorgaand verkeer.

De knelpunten zijn voornamelijk geconcentreerd rond de Burgemeester Keijzerweg. De knelpunten worden (mogelijk) veroorzaakt door doorgaand verkeer over de Burgemeester Keijzerweg. In paragraaf 2.1 is geconcludeerd dat vervolgstudie uit zal moeten wijzen in hoeverre sprake is van ongewenst doorgaand verkeer in Papendrecht en welke maatregelen hiertegen kunnen worden genomen. Mogelijk zijn deze maatregelen, met als doel het weren van doorgaand verkeer, voldoende om de knelpunten op de Burgemeester Keijzerweg op te lossen. Wanneer dit niet het geval is, zullen aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Bij de oplossingsrichtingen moet specifieke aandacht worden besteed aan de oversteekbaarheid voor fietsers en overig langzaam verkeer (bij verkeerslichten).

#### Conclusie:

- *Afhankelijk van de uitkomsten uit de studie naar de mate van (ongewenst) doorgaand verkeer over de Burgemeester Keijzerweg, aanvullend onderzoek verrichten naar maatregelen ter verbetering van de veiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de Burgemeester Keijzerweg.*

#### Een direct en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers

Een direct en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers kan bijdragen aan een vermindering van het autogebruik binnen Papendrecht. Het ligt hierbij voor de hand dat de gemeente het fietsgebruik stimuleert. Het is de bedoeling dat

in de toekomst wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers op zowel utilitair als recreatief niveau. Een eenduidig, logisch, comfortabel en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers is hierbij het uitgangspunt. Utilitaire fietspaden volgen hierbij grotendeels de hoofdstructuur van het autonetwerk. Op recreatief niveau worden attractiepunten en woonwijken met elkaar verbonden.

Momenteel ontbreekt op verschillende punten de samenhang in routes voor fietsers en voetgangers. Daarbij ondervinden fietsers ter hoogte van de hoofdinfrastructuur hinder en zorgen natuurlijke barrières als de rivieren, de rijksweg A15 en Betuweroute voor een verminderde bereikbaarheid met buurgemeenten binnen de Drechtsteden en de regio Alblasserwaard / Vijfheerenlanden. Binnen Papendrecht kan de Burgemeester Keijzerweg als een barrière worden ervaren tussen de woonwijken en bijvoorbeeld het centrum van Papendrecht en sportvoorzieningen.

Naast het aansluiten op openbaar vervoer over water en het aanbrengen van veilige oversteekvoorzieningen dienen via een deelnota voor het langzaam verkeer nog andere oplossingen te worden uitgewerkt om de bereikbaarheid en het comfort voor het langzaam verkeer op een planmatige wijze te verbeteren. Hierbij worden als vanzelfsprekend belangenorganisaties als de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland nauw betrokken.

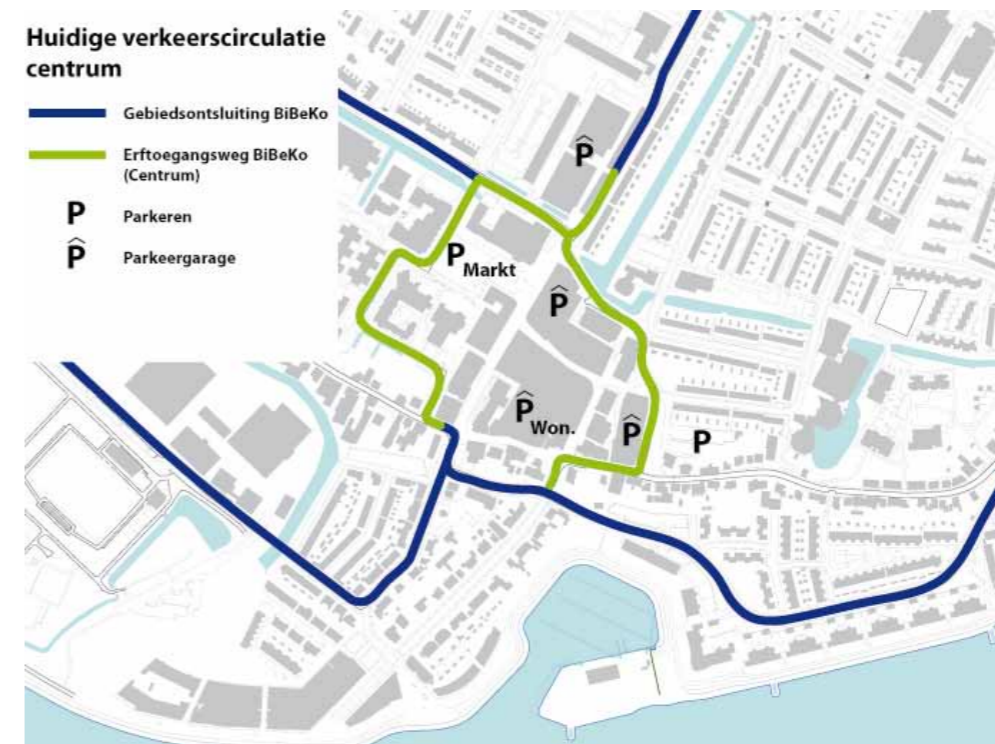
#### Conclusie:

- *Het opstellen van een deelnota langzaam verkeer waarin verbetervoorstellen worden gedaan voor de bereikbaarheid per fiets en te voet.*

#### Een bereikbaar en toegankelijk centrum

Op basis van het Masterplan Centrum 2000+ en het in oktober 2003 goedgekeurde bestemmingsplan Centrum is de afgelopen jaren het centrum herontwikkeld tot een nieuw winkelcentrum met een bovenlokaal voorzieningenniveau.

Daarnaast zijn verschillende appartementencomplexen gerealiseerd. De verkeersstructuur rondom het centrum is als gevolg van de ontwikkelingen ingrijpend gewijzigd.



Afbeelding 4  
Huidige verkeerscirculatie centrum met (toekomstige) parkeervoorzieningen

De Veerweg is ter hoogte van winkelcentrum De Meent autoluw gemaakt. Verkeer richting de parkeervoorzieningen wordt grotendeels via de Weteringsingel en Overtoom afgewikkeld.

Verschuivende onderdelen van het centrum worden nog uitgewerkt en ontwikkeld. Hiervoor dient de huidige verkeerscirculatie van het centrum kritisch te worden bekeken in relatie tot de totale verkeerscirculatie van Papendrecht. De verkeerscirculatie aan de zuidrand van het centrum heeft hierbij nadere aandacht en dient in verband te worden gebracht met een integrale ruimtelijke visie op het historische dijklint en de verkeerscirculatie in de rest van het centrumgebied. Daarbij wordt ook nadrukkelijk de gewenste routing van het langzaam verkeer door het centrum betrokken. In afbeelding 4 is de huidige verkeerscirculatie rond het centrum weergegeven met de (toekomstige) parkeervoorzieningen.

#### Conclusie:

- *Studie verrichten naar verkeerscirculatie in de zuidrand van het centrumgebied, als onderdeel van een integrale ruimtelijke visie op het historische dijklint en in relatie tot de verkeerscirculatie in de rest van het centrumgebied;*
- *In de deelnota langzaam verkeer specifieke aandacht besteden aan de bereikbaarheid van het centrumgebied voor fietsers en voetgangers.*

#### In stand houden bereikbaarheid van bedrijventerreinen

Volgens de in juni 2009 vastgestelde regionale Uitvoeringsstrategie Bedrijventerreinen (USB) is een uitstekende

bereikbaarheid één van de troeven van bedrijventerreinen binnen de Drechtsteden. Het is de bedoeling dat het huidige niveau in de toekomst in stand blijft. In Papendrecht zijn drie grote bedrijvenclusters en drie van kleinere omvang te onderkennen. Het grootste cluster is bedrijventerrein Oosteind. Op afstand volgt het Papendrechtse gedeelte van bedrijventerrein Het Nieuwland (aan de Noord) en Fokker (ten noorden van sportcomplex Slobbengors). Daarnaast zijn drie kleinere bedrijventerreinen te vinden aan de Kattestaart, De Biezen (ter hoogte van de Witte Brug) en langs Noordhoek. Het bedrijventerrein Oosteind maakt conform de USB deel uit van het cluster Merwede. Het terrein wordt vanaf de Ketelweg, via de N3 op de rijkswegen A15 en A16 ontsloten. Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling richting het bedrijventerrein wordt in 2010 het duurzaam veilige verkeersplein aangelegd ter hoogte van het kruispunt Burgemeester Keizerweg met de N3. Daarnaast is in juni 2009 de oostelijke ontsluiting richting Sliedrecht aanzienlijk verbeterd. De Ketelweg is hierdoor aangesloten op de nieuwe randweg van de wijk Baanhoek-West, met een uitstekende oostelijke verbinding naar de snelwegaansluiting Sliedrecht-West. Een andere troef voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein is de waterbushalte Oosteind. Deze waterbushalte wordt momenteel in geringe mate gebruikt. In het kader van mobiliteitsmanagement zal worden nagegaan welke factoren hieraan ten grondslag liggen en hoe het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer en het gebruik van de Waterbus op effectieve wijze kan worden gestimuleerd. Het bedrijventerrein Fokker (ten noorden van sportcomplex Slobbengors) is gelegen aan de zuid-westrand van Papendrecht.

Het woon-werkverkeer en het goederenvervoer (asdruk lichter dan 30 ton) rijdt van oudsher via de Pontonniersweg, Eilandstraat en de Havenstraat vanuit het oosten van Papendrecht en de N3 naar dit bedrijventerrein. Een bundeling van deze verkeersbewegingen via de Burgemeester Keizerweg en Noordhoek heeft de voorkeur boven de route door het centrum.

Het bedrijventerrein langs Noordhoek en het Papendrechtse gedeelte van bedrijventerrein Het Nieuwland maken conform de USB deel uit van cluster De Noord. Het bedrijventerrein langs Noordhoek wordt ontsloten via de weg Noordhoek. Het Papendrechtse gedeelte van Het Nieuwland kan het hoofwegennet alleen bereiken via het onderliggend wegennet van Alblasserdam. De ligging van de waterbushalte Westeind biedt kansen voor het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer naar deze bedrijventerreinen en Fokker.

#### Conclusie:

- *Verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein Oosteind door realisatie van het duurzaam veilige verkeersplein ter hoogte van het kruispunt Burgemeester Keizerweg met de N3 in 2010;*
- *In het kader van mobiliteitsmanagement nagaan waarom waterbushalte Oosteind beperkt wordt gebruikt door werknemers van bedrijventerrein Oosteind, hoe dit gebruik gestimuleerd kan worden en welke maatregelen het fietsgebruik kunnen doen toenemen;*
- *Nagaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om autoverkeer richting bedrijventerrein Fokker via de Pontonniersweg, Eilandstraat en Havenstraat te ontmoedigen en via Noordhoek te faciliteren;*
- *Verkennen van de mogelijkheden ter promotie van waterbushalte Westeind onder werknemers van het bedrijventerrein langs Noordhoek en bedrijventerrein Het Nieuwland.*





### 3.1.2 Een doelmatig gebruik van parkeervoorzieningen

Het realiseren van parkeervoorzieningen vraagt niet alleen om structurele investeringen, maar legt ook een ruimteclaim op het beperkte grondgebied van de gemeente. Het beleid is daarom gericht op doelmatig gebruik van infrastructuur en parkeervoorzieningen. Dit vraagt niet alleen om een goede structuur van parkeervoorzieningen, maar ook van bewuste keuzes bij de locatieafweging voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen die een bepaalde verkeersafwikkeling en/of parkeerbehoefte met zich mee brengen.

#### Parkeren centrum

In 2007 is het parkeerbeleid voor het centrum, zoals geformuleerd in de nota "Parkeerregulering Papendrecht-centrum", vastgesteld. Sinds november 2007 gelden nieuwe beperkingen op het straatparkeren in de omgeving van het centrum. Volgens de parkeerregulering Papendrecht-centrum van maart 2007 is een parkeerschijfzone met een maximale parkeertijd van een uur en een ontheffingssysteem voor bewoners en belanghebbenden ingesteld. Hierdoor wordt het gebruik van de parkeergarages voor bezoekers gestimuleerd en het lang parkeren op straat door bezoekers zoveel mogelijk voorkomen. In de Voorjaarsnota 2008 heeft de gemeenteraad besloten om per 1 januari 2011 betaald parkeren op straat in te voeren, waarbij in plaats van een ontheffingssysteem een parkeervergunningstelsel voor bewoners en belanghebbenden in het leven wordt geroepen.

Het is van belang dat ook in de toekomst in het centrum Papendrecht een effectief parkeerbeleid wordt gevoerd waarbij het parkeren in de parkeergarage voor bezoekers wordt gestimuleerd, zodat het centrum aantrekkelijk blijft voor bezoekers en dat omwonenden zo min mogelijk hinder hiervan ondervinden. Dit zal tot uiting moeten komen in een verschil tussen parkeertarieven in de parkeergarages en betaald parkeren op straat.

Inmiddels is, o.a. uit de verrichte parkeerdrukmetingen, duidelijk geworden dat het aantal werkers dat met de auto naar het centrum komt, groter is dan oorspronkelijk werd ingeschat bij het opstellen van de parkeerbalans voor het centrumgebied in oktober 2007. Om betere sturing te kunnen geven aan het parkeergedrag van deze doelgroep is het van belang aanvullend beleid te ontwikkelen. In hoofdlijnen zal dit beleid gericht zijn op het faciliteren van noodzakelijk woon-werkverkeer op geschikte locaties en het ontmoedigen van het niet noodzakelijk woon-werkverkeer.

De kaders voor de uitvoering van het parkeerbeleid zijn vastgesteld in de Voorjaarsnota 2008. In de nota "Parkeerregulering Papendrecht-centrum" is bepaald dat eventuele nadelige effecten van parkeerregulerende maatregelen in beeld moeten worden gebracht via monitoring. In het parkeerbeleidsplan zijn met het oog daarop criteria opgenomen om te bepalen of sprake is van een te hoge parkeerdruk in het centrum binnen en buiten de parkeerschijfzone. De afgelopen jaren hebben parkeerdrukmetingen plaatsgevonden in zowel parkeergarage De Meent als op straat. In december 2009 is parkeergarage Overtoom volledig operationeel. Het effect van het gebruik

van deze parkeergarage kan pas in het voorjaar 2010 op een representatieve wijze worden vastgesteld. Op basis van deze metingen zal het parkeerbeleid worden geëvalueerd. Om investeringsintensieve parkeervoorzieningen in het centrum doelmatig te benutten, zal de gemeente sturen op een centrumgericht locatiebeleid voor alle commerciële en niet-commerciële voorzieningen. Hierbij dient een balans te bestaan tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het centrum en de parkeerbehoefte die deze voorzieningen genereren. Bij nieuwbouw van woningen in het centrum geldt in beginsel de voorwaarde dat de parkeerbehoefte op eigen terrein opgelost dient te worden. De parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van de meest recente landelijke parkeercijfers van het CROW.

#### Parkeren woonwijken

Vanwege de groei van het autobezit in de afgelopen decennia zijn steeds meer geparkeerde voertuigen te vinden in de woonwijken van Papendrecht. Vooral in woonwijken van twintig jaar en ouder is beperkt rekening gehouden met deze aantallen. Dit leidt daarbij regelmatig tot overlast en onbegrip. Toch zal zeer terughoudend omgegaan worden met verzoeken tot uitbreiding van parkeerplaatsen ten koste van groenvoorzieningen c.q. speelvoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van inbreidings- of herstructureringslocaties worden de meest recente landelijke parkeercijfers gehanteerd waarbij onderscheid zal worden gemaakt in de dichtheid van bebouwing per woonwijk. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen.

#### Parkeren (maatschappelijke) voorzieningen

Het parkeren bij (maatschappelijke) voorzieningen zoals sportvoorzieningen, scholen en Woon-service-zones verdient extra aandacht. Zeker wanneer deze voorzieningen in of nabij een woonwijk zijn gesitueerd kan parkeeroverlast voor bewoners ontstaan. Daarom zal bij het beoordelen van de parkeerbehoefte het specifieke gebruik van de voorziening worden nagegaan en vastgelegd, of indien van toepassing gerelateerd aan de bepalingen in het vigerende bestemmingsplan. Aan de hand van het specifieke gebruik kan het eventuele dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen en de verplichting tot realisatie van extra parkeerplaatsen worden bepaald. Tevens dienen voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig te zijn in de directe omgeving van de (maatschappelijke) voorzieningen.



#### Parkeren Bedrijventerreinen

In beginsel dient het parkeren op eigen terrein te worden opgelost. Bij bouw aanvragen wordt getoetst aan de hand van de meest recente parkeercijfers, of indien van toepassing in relatie tot het vigerende bestemmingsplan. Het parkeren van grote voertuigen wordt geregeld in de Algemene plaatselijke verordening.(Apv).

#### Fietsparkeren

Ter stimulering van het fietsgebruik in Papendrecht dienen bij (maatschappelijke) voorzieningen en winkels voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig te zijn. Hierbij wordt in beginsel getoetst aan de hand van landelijke fietsparkeercijfers. De ontwikkelaar dient in beginsel zelf deze fietsparkeervoorzieningen te financieren.

Voor in winkelcentra, zoals De Meent is het belangrijk om aandacht te schenken aan de kwaliteit van het fietsparkeren. Momenteel is een tijdelijke (gratis) bewaakte fietsstalling aanwezig in De Meent. Daarnaast zijn op verschillende plekken fietsenrekken geplaatst. In de lijn van besluitvorming uit 2008 dient een definitieve bewaakte fietsstalling een plek te krijgen in een herontwikkeling van een pand in het centrum. Deze voorziening dient overdekt te zijn en volgens collegebesluit plaats te bieden aan minimaal 600 fietsen. Deze fietsstalling dient in beginsel gratis te zijn. De exacte locatie en omvang zal worden gerelateerd aan de discussie in het kader van de parkeerregulering centrum en de voortgaande herontwikkeling van het centrum.

#### Conclusie:

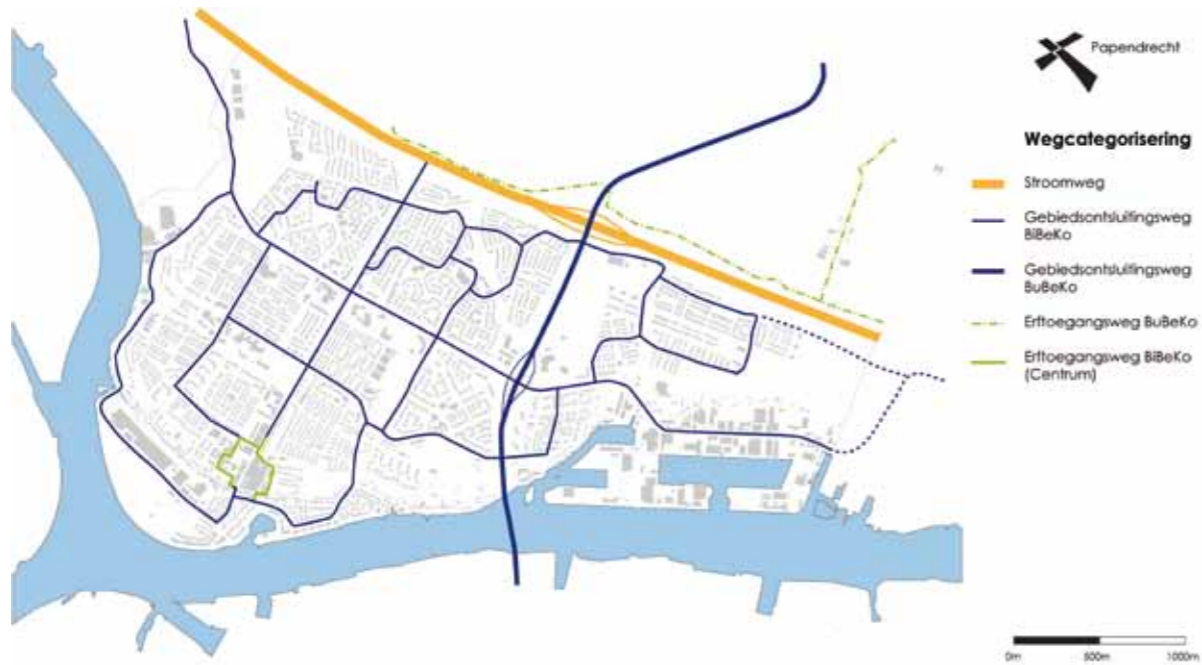
- *Opstellen van een deelnota parkeernormering waaraan (nieuwe) ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het centrumgebied, kunnen worden getoetst. In de nota zullen parkeernormen worden opgenomen voor centrumvoorzieningen, parkeren in woonwijken, parkeren bij (maatschappelijke) voorzieningen en bedrijventerreinen. Tevens zal een normering worden opgenomen voor de benodigde hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen;*
- *Opstellen van aanvullende richtlijnen voor werknemers werkzaam in het centrumgebied in de vorm van een parkeerstrategie personeel centrumgebied;*
- *Opstellen van een parkeerevaluatie waarin getoetst wordt of het huidige parkeerbeleid voor het centrumgebied bijgesteld dient te worden.*
- *Realiseren van een in beginsel gratis definitieve bewaakte overdekte fietsstalling in het centrum.*

#### 3.1.3 Verkeersveilige inrichting en gebruik van infrastructuur

Naast een bereikbare gemeente is het ook van belang dat op een veilige manier gebruik wordt gemaakt van de beschikbare infrastructuur. Om dit te bereiken dient de vormgeving, functie en het gebruik van de infrastructuur zoveel mogelijk met elkaar in evenwicht te zijn.

Daarbij is een integrale benadering van de verkeersveiligheid noodzakelijk waarbij naast een veilige inrichting van de infrastructuur ook wordt geïnvesteerd in verkeerseducatie, voorlichting, gedragsbeïnvloeding, handhaving, regelgeving en voertuigtechnologie. Een goede afstemming met het locatiebeleid van voorzieningen en een integrale benadering van de infrastructuur in ruimtelijke plannen kan ook een

gunstige uitwerking hebben op de verkeersveiligheid. In de huidige wegenstructuur binnen de gemeentegrenzen van Papendrecht is, conform het programma Duurzaam Veilig Verkeer, een onderscheid gemaakt tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (zie afbeelding 5).



Afbeelding 5 Wegcategorisering Papendrecht

Stroomwegen zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Ze hebben een primaire verkeersfunctie, waarbij doorstroming van het verkeer centraal staat. De rijksweg A15 is de enige stroomweg binnen de gemeentegrenzen van Papendrecht. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra, etcetera bereikbaar blijven. Ze zorgen voor het verdelen en verzamelen van verkeer, waarbij naast doorstroming ook uitwisseling met de omgeving een doel is. Langzaam verkeer en snelverkeer wordt op gebiedsontsluitingswegen in beginsel van elkaar gescheiden om onderlinge conflicten zoveel mogelijk te voorkomen of op een heldere wijze aan te duiden. Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen. De verblijfsfunctie is hier het belangrijkste, waardoor de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag moet. Langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer maken van dezelfde rijbaan gebruik, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir.

In het kader van diverse studies kan worden besloten om de wegclassificatie op enkele punten te wijzigen. Dit zal aan de orde komen in het bereikbaarheidsplan (verkeerscirculatieplan). Indien een weg een andere verkeersfunctie krijgt dient de inrichting worden aangepast, zodat de vorm, functie en gebruik van de weg met elkaar in evenwicht blijft. De inrichting van kruispunten dient ook te voldoen aan de basisprincipes van Duurzaam Veilig en moet, met het

oog op de begrijpbaarheid en herkenbaarheid worden voorzien van een uniforme inrichting. Een kruispunt tussen twee erftoegangswegen dient gelijkwaardig te zijn, een overgang tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg dient te worden gemarkeerd door middel van een uitritconstructie en een conflictpunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen dient, indien de verkeersintensiteit en de beschikbare ruimte het toelaat, te worden ingericht als een rotonde. Pas wanneer er op deze punten geen ruimte beschikbaar is, of de intensiteit te hoog is, kan de aanleg van een verkeersregelinstantie worden overwogen. In een bereikbaarheidsplan zal aandacht worden besteed aan de onderverdeling in erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.

Een belangrijk thema binnen het huidige verkeersveiligheidsbeleid is gedragsbeïnvloeding en permanente verkeerseducatie van 0 tot 100 jaar. Vanuit deze gedachte wordt elke verkeersdeelnemer op een samenhangende wijze voorgelicht over de gevaren die het verkeer met zich mee kan brengen. Elke leeftijdsgroep dient hierbij anders te worden benaderd.

Vanuit de regio wordt veel energie gestoken in verkeerseducatie voor schoolgaande jeugd. Deze initiatieven worden ondersteund vanuit de gemeente. In dit kader wordt bijvoorbeeld geïnvesteerd in veilige school-thuisroutes voor basisschoolleerlingen. Voor de oudere verkeersdeelnemers en mensen met een lichamelijke beperking worden scootmobielcursussen en zogenaamde BROEM-ritten (Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit) aangeboden.



#### Conclusie:

- *In een bereikbaarheidsplan aandacht besteden aan de huidige wegcategorysering conform Duurzaam Veilig waarbij getoetst wordt of de huidige onderverdeling in erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen (nog) voldoet;*
- *In blijven zetten op verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding voor alle leeftijdsgroepen en veilige school-thuisroutes voor basisschoolleerlingen.*

### 3.2 Ambities

#### 3.2.1 Verschuiving auto naar fietsgebruik (bevorderen langzaam verkeer)

Eén van de mobiliteitsdoelstellingen in de Structuurvisie is terugdringen van het autogebruik ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets door de aantrekkelijkheid van deze vervoerwijzen te verbeteren, zowel bij lokale als regionale verplaatsingen.

Zoals eerder aangegeven, wordt een keuze voor een vervoerwijze gemaakt op basis van het doel, de reisduur, reiskwaliteit en de beschikbaarheid van alternatieven. Om het gebruik van de fiets te bevorderen is het belangrijk dat mensen bij hun woning en bij de bestemming (werk, school, voorzieningen, etcetera) de fiets goed kunnen parkeren, dat ze zich via een goed en comfortabel netwerk van fietsverbindingen van plaats van herkomst naar bestemming kunnen verplaatsen en dat ze goed op de hoogte zijn van alle aanwezige voorzieningen. Dat betekent dat er aandacht moet zijn voor

fietsparkeervoorzieningen, voor een netwerk van fietsroutes en voor voorlichting en educatie. Er moeten voldoende fietsparkeervoorzieningen beschikbaar zijn bij onder andere winkelcentra en (maatschappelijke) voorzieningen. Een netwerk van fietsverbindingen moet aan een aantal eisen voldoen. Zo dient gestreefd te worden naar directe verbindingen, die een samenhangend netwerk van routes door heel Papendrecht vormen. Barrières binnen Papendrecht en in de relatie naar het buitengebied (bijvoorbeeld over de A15, de N3 en rivieren) moeten geslecht worden. In dat kader wordt een verbeterde fietsverbinding via de Matenasche Scheidkade gerealiseerd met een verbinding over de A15 en Betuweroute naar het Groene Hart. Het comfort van fietsverbindingen moet verbeterd worden (gebruik van rode asfaltverharding) en de routes moeten aantrekkelijk zijn. Tot slot is de veiligheid belangrijk, waarbij naast de verkeersveiligheid ook de sociale veiligheid erg belangrijk is.

#### Conclusie:

- *In een deelnota langzaam verkeer inzetten op een hoog ambitieniveau voor fiets- en voetgangersvoorzieningen, waarbij specifieke aandacht wordt besteed aan de koppeling van de fiets-en voetpadenstructuur op (de haltes voor) het openbaar vervoer*

### 3.2.2 Ondersteunen van innovaties op het gebied van mobiliteit

De laatste jaren hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan op het gebied van mobiliteit. In het kader van milieu is de techniek van voertuigen aangepast en vanwege de schaarse ruimte in steden zijn diverse oplossingen bedacht om de parkeerdruk terug te dringen. Vervoerwijzen die een goed alternatief voor het autobezit vormen dienen gestimuleerd te worden. Hierbij kan gedacht worden aan (particuliere) initiatieven voor gedeeld autogebruik. De overheid kan hier faciliterend optreden door de aanleg van gereserveerde parkeerplaatsen. Het (meewerken aan het) realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's is een ander voorbeeld dat bij kan dragen aan verbetering van de leefbaarheid.

#### Conclusie:

- *Stimuleren van milieuvriendelijke vervoerwijzen die als alternatief kunnen dienen voor de auto.*

## 3.3 Benutten van kansen

### 3.3.1 Ontwikkelingen door derden

Particuliere initiatieven kunnen kansen bieden voor een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze initiatieven worden, in beginsel, ondersteund mits ze van daadwerkelijke betekenis zijn voor de interne/externe bereikbaarheid, veiligheid en/of mobiliteit van Papendrecht.

Deze ontwikkelingen mogen echter niet leiden tot een verschuiving van knelpunten naar andere locaties en gebieden. Een voorbeeld van een particulier initiatief op het gebied van verkeer en vervoer is de voorgenomen komst van de watertaxi. Dit initiatief, als aanvulling op het overige openbaar vervoer, wordt vanuit de gemeente ondersteund.

#### Conclusie:

- *Ondersteunen van initiatieven die kansen bieden voor de verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid (zoals de mogelijke komst van de watertaxi).*

### 3.3.2 Mobiliteitsmanagement

Ondanks alle inspanningen blijven knelpunten bestaan op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Door een slimme aanpassing van het mobiliteitsgedrag van werknemers en woon-werkverkeer kan geprobeerd worden deze knelpunten te verminderen. Naast het treffen van infrastructurele maatregelen en het aandringen op het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer is het van belang om in te zetten op gedragsbeïnvloeding. Het implementeren van maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement kan daarbij een belangrijke rol spelen als instrument in het bereiken van een bewuster mobiliteitsgedrag van werknemers.

Mobiliteitsmanagement bestaat uit het organiseren van allerlei wijzen van 'slim reizen'. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieven voor solistisch autogebruik tijdens de spits

zoals carpoolen, gebruik van het openbaar vervoer, thuiswerken, telewerken en fietsen.

Mobiliteitsmanagement biedt mogelijkheden voor verschuiving van de vervoerwijzekeuze richting openbaar vervoer en fiets en dient door de gemeente ondersteund te worden.

Mobiliteitsmanagement heeft hernieuwde landelijke aandacht gekregen sinds de oprichting van de Taskforce mobiliteitsmanagement (TFMM) in december 2007. In eerste instantie lag de focus op zes grotere regio's in Nederland. Na een succesvolle start is de aandacht vanaf de zomer 2008 verruimd naar overige regio's, waarbij de regio Drechtsteden door de TFMM als potentiële voorbeeldregio is aangeduid. Begin 2010 zal hiervoor een convenant worden gesloten tussen de regionale overheden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

#### Conclusie:

- *Ondersteunen van initiatieven vanuit het vervoerscoördinatiecentrum, regio Drechtsteden of andere (overheids)instanties op het gebied van mobiliteitsmanagement, mede in het kader van de voorgenomen regionale deelname aan de Taskforce mobiliteitsmanagement (TFMM).*



## 3.4 Bedreigingen

### 3.4.1 Voorkomen van ongewenste neveneffecten

Verkeers- en vervoerbewegingen vormen een essentiële voorwaarde voor het (economisch) functioneren van Papendrecht. Deze bewegingen veroorzaken echter ook ongewenste effecten zoals geluidsoverlast, een verminderde luchtkwaliteit, veiligheidsrisico's en parkeerdruk. Het beleid dient er op gericht te zijn dat nieuwe ontwikkelingen deze effecten niet als zodanig mogen versterken wanneer dit ten koste gaat van de leefkwaliteit binnen de grenzen van Papendrecht. Maatregelen gericht op het aanpakken van bestaande knelpunten mogen daarnaast niet leiden tot een verschuiving van de knelpunten naar andere locaties en gebieden. De volgende ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen:

- Ongewenst doorgaand en zoekend (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden, bijvoorbeeld als gevolg van het niet goed functioneren van het hoofdwegennet;
- Ontwikkelingen buiten de gemeentegrens die van invloed zijn op de interne en externe bereikbaarheid van Papendrecht;
- Het inwisselen van groenvoorzieningen voor parkeercapaciteit om te kunnen voldoen aan de parkeernormering;
- Verkeersonveilige situaties waaronder zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid wordt verstaan;
- Ongewenste milieueffecten (aantasting geluid- en luchtkwaliteit) veroorzaakt door (auto)verkeer.

#### Conclusie:

- *Toetsen van (nieuwbouw)ontwikkelingen om ongewenste neveneffecten tegen te gaan.*

### 3.4.2 Verkeersveiligheid

Het aantal ongevallen dat op het wegennet van Papendrecht plaatsvindt, is relatief beperkt. Toch dient 'de vinger aan de pols' te worden gehouden door middel van regelmatige analyses van de verkeersongevallen in Papendrecht. Indien op een locatie meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden worden mogelijke oplossingsrichtingen uitgewerkt.

#### Conclusie:

- *Opstellen overzicht verkeersongevallenconcentraties met mogelijke oplossingsrichtingen.*

### 3.4.3 Milieueffecten

#### Geluid- en luchtkwaliteit

In de Structuurvisie is vastgesteld dat bij ontwikkelingen binnen de gemeente de effecten op de lucht- en geluidkwaliteit, afkomstig van het verkeer, in acht moeten worden genomen. Uitgangspunt is dat in de toekomst de leefkwaliteit niet mag verslechteren, ondanks dat de verkeersintensiteiten zullen toenemen.

Het streven ten aanzien van de luchtkwaliteit is om ervoor te zorgen dat de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof niet worden overschreden. Hiertoe is het "Regionaal programma luchtkwaliteit 2006-2015" vastgesteld. Eén van de maatregelen, opgenomen in dit programma, is het opstellen van een GVVP.

Het streven ten aanzien van geluid (wegverkeerslawaaï) is dat in 2020 minder geluidgehinderden in de gemeente aanwezig zijn. De gemeente heeft hiertoe een actieplan opgesteld op basis van EU-richtlijnen. De maatregelen in het actieplan betreffen het aanbrengen van extra stil asfalt op enkele hoofdwegen. Op langere termijn zullen deze maatregelen opgenomen worden in de onderhoudsplannen. Verder moet bij reconstructies akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Dit kan leiden tot aanvullende maatregelen, zoals extra stil asfalt of geluidsisolatie aan woningen.

In het GVVP worden voornamelijk geen concrete wijzigingen in de verkeersstructuur voorgesteld die negatieve effecten hebben op de geluid- en luchtkwaliteit. Wel zijn er twee vervolgonderzoeken voorgesteld waaruit maatregelen kunnen volgen die mogelijk effect hebben op de geluid- en luchtkwaliteit.

- Toetsing huidige onderverdeling in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen in Papendrecht (wegcategorisering Duurzaam Veilig);
- Onderzoek naar de omvang van ongewenst doorgaand verkeer op het lokaal hoofdwegenet.

Voor beide onderzoeken geldt dat eventuele effecten ten aanzien van geluid- en luchtkwaliteit in beeld zullen moeten worden gebracht en integraal moeten worden meegenomen in de afweging.

#### CO<sup>2</sup>-uitstoot

Eind 2007 heeft de VNG met het Rijk een klimaatakkoord ondertekend voor de periode 2007-2011. Hierin is vastgelegd dat een vermindering van broeikasgassen moet plaatsvinden in 2020 van 30 procent ten opzichte van 1990. Dit komt overeen met een energiebesparing van 2 procent. Het aandeel duurzame energie moet 20 procent bedragen in 2020. In het klimaatakkoord wordt onder meer schone en zuinige mobiliteit nagestreefd. Bevordering van openbaar vervoer- en fietsgebruik past hierin en sluit aan bij wat hierover in dit GVVP wordt voorgesteld. Het ambitieniveau wordt samen met de Drechtsteden verder uitgewerkt in het klimaatbeleidsplan.

#### Route gevaarlijke stoffen

Naast de Betuweroute is op de rijkswegen A15 en N3 in beginsel het vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan. Deze verbindingen maken ook deel uit van het in de Provinciale Structuurvisie vast te stellen provinciedekkend basisnet externe veiligheid 2040. Vooral ter hoogte van de rijksweg N3 kunnen vraagtekens gezet worden bij het voldoen aan de voorwaarde dat geen transport van gevaarlijke stoffen meer plaats zal vinden door dichtbevolkte gebieden. Wij moeten echter constateren dat op dit moment geen alternatief voorhanden is.

Dat neemt niet weg dat wij streven naar verandering en in ieder geval waar mogelijk naar vermindering en beheersing van het risico. Binnen de bebouwde kom van Papendrecht is het vervoer van gevaarlijke stoffen alleen toegestaan over de wegen die deel uitmaken van de vastgestelde route gevaarlijke stoffen. In regionaal verband wordt gestimuleerd om relatief veilige voorkeursroutes te benoemen voor het transport van gevaarlijke stoffen naar inrichtingen binnen de bebouwde kom. In de Structuurvisie van Papendrecht is reeds geconstateerd dat de route gevaarlijke stoffen in Papendrecht opnieuw moet worden vastgesteld. Met het aanwijzen van deze route wordt geregeld dat een goed inzicht in de vervoerstromen (routeplichtige stoffen) ontstaat en de risico's acceptabel zijn. Voor de overige transporten van gevaarlijke stoffen heeft de gemeente een routeringsbesluit gevaarlijke stoffen. Hierdoor kan met eenvoudige middelen toezicht worden gehouden op het vervoer naar individuele locaties en kan dit zonedig gereguleerd worden. Hierdoor blijven de risico's voor de gemeente inzichtelijk.

#### Conclusie:

- *Bij reconstructie van wegen akoestisch onderzoek uitvoeren om te onderzoeken of aanvullende maatregelen zoals extra stil asfalt of geluidsisolatie noodzakelijk zijn;*
- *Bij (infrastructurele) maatregelen die kunnen leiden tot een (grote) verschuiving van verkeersstromen, de eventuele effecten ten aanzien van geluid in beeld brengen en mee laten wegen bij de afweging tot het al dan niet doorvoeren van maatregelen;*
- *Conform het vastgestelde klimaatakkoord, streven naar vermindering van de CO<sup>2</sup>-uitstoot met 30 procent in 2020 ten opzichte van 1990;*
- *Opnieuw vaststellen van de route gevaarlijke stoffen.*





## 4. Uitvoeringsparagraaf

### 4.1 Nadere uitwerking

Het GVP richt zich op de hoofdlijnen van beleid. De strategische beleidskeuzen moeten nog verder worden uitgewerkt in operationeel beleid en een uitvoeringsagenda. Het operationele beleid en de uitvoeringsagenda, veelal volgend uit de deelnota's, zullen acties en maatregelen bevatten voor, naar verwachting, de komende drie tot vier jaar. Door regelmatig te monitoren kan getoetst worden of beoogde doelen daadwerkelijk worden bereikt. Deze monitoring kan mogelijk leiden tot bijstelling van onderdelen van het GVP. Het college zal jaarlijks een voortgangsrapportage over de uitvoering van het beleid en maatregelenpakket volgend uit (het uitvoeringsprogramma van) het GVP aan de gemeenteraad aanbieden.

Het operationeel beleid met betrekking tot verkeer en vervoer in de gemeente Papendrecht zal in de volgende deelnota's, volgens de onderstaande indicatieve volgorde worden uitgewerkt:

1. Nota parkeernormen;
2. Parkeerevaluatie centrum / actualisatie parkeerregulering centrum;
3. Bereikbaarheidsplan (verkeerscirculatieplan);
4. Richtlijnen parkeren personeel centrum;
5. Nota langzaam verkeer;
6. Verkeersveiligheidsplan.

## 4.2 Uitvoeringsparagraaf

In de onderstaande tabel zijn voor zowel de regionale als lokale thema's de conclusies en vervolgstappen samengevat. Het is daarbij van belang te onderkennen dat de benoemde conclusies en vervolgstappen in relatie tot regionale beleidsthema's

de gemeentelijke inzet weergeeft voor doelgerichte onderhandelings- en lobbytrajecten met hogere overheden. Deze belangen kunnen direct vanuit de gemeente, of via de regio Drechtsteden worden behartigd.

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Regionale beleidsthema's</b>		
A15 tussen Alblasterdam en Gorinchem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed uitoefenen om verbreding A15 hoger op de landelijke beleidsagenda te plaatsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Blijven inzetten op lobby voor verbreding A15</li> <li>Uitkomsten uit gemeentelijke studie naar mogelijk ongewenst doorgaand verkeer over Burgemeester Keijzerweg inbrengen in lobbytraject</li> </ul>
Aansluiting A15 met N3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aandringen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een snelle uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de doorstroming op het knooppunt A15-N3.</li> <li>Het is zeer wenselijk om de fietsverbinding ter hoogte van het knooppunt A15-N3 in stand te houden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pro-actieve houding aannemen in het planproces en tijdens planologische procedures met betrekking tot de herinrichting van het knooppunt A15-N3</li> <li>Tijdens het planproces de inpassing van de fietsverbinding over de A15 bewaken</li> </ul>
Doorstroming en oversteekbaarheid Burgemeester Keijzerweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beeld brengen in hoeverre sprake is van ongewenst doorgaand verkeer over het lokale hoofdwegennet (o.a. Burgemeester Keijzerweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Kenteken)onderzoek verrichten naar de hoeveelheid doorgaand verkeer en vrachtverkeer over o.a. de Burgemeester Keijzerweg</li> <li>Indien sprake van (grote hoeveelheden) ongewenst doorgaand verkeer oplossingsrichtingen uitwerken</li> </ul>

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Regionale beleidsthema's</b>		
Externe bereikbaarheid via N3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merwedebrug wordt ook gedurende de spitsperiodes (tegen de afspraken in), regelmatig door Rijkswaterstaat geopend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afspraken over venstertijden opening Merwedebrug met Rijkswaterstaat in overleg met de regio Drechtsteden vastleggen</li> </ul>
Aansluiting op wegennet Sliedrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>Door realisatie van de randweg Baanhoek-West (Ouverture) heeft de Ketelweg een betere aansluiting gekregen met het wegennet van Sliedrecht en snelwegaansluiting Sliedrecht-West – A15</li> <li>Eind 2010/ begin 2011 Noordkil verbinden met de infrastructuur van Baanhoek-West</li> <li>Busverkeer richting het toekomstige station Baanhoek-West zal van deze verbinding gebruik gaan maken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Noordkil eind 2010/ begin 2011 verbinden met wegennet Sliedrecht</li> <li>Bij Sliedrecht aandringen op snelle realisatie van verbinding tussen Noordkil en Ouverture</li> <li>Effecten van nieuwe wegenstructuur op verkeerscirculatie in Oostpolder en op Ketelweg monitoren op mogelijk ongewenst doorgaand verkeer</li> </ul>
Regionaal fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kansen aangrijpen om regionale fietsverbindingen, met subsidie van de provincie, te realiseren</li> <li>Bij de provincie Zuid-Holland aandringen om de fietsroute parallel aan de N3 weer op te nemen in het provinciaal fietsnetwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ruimtelijk/ functionele verkenning fietsverbinding Rembrandtlaan- waterbushalte Westeind</li> <li>Ruimtelijk/ functionele verkenning naar fietsvoorzieningen Westeind-Noordhoek</li> <li>Realisatie fiets- voetpad Matenasche Scheidkade eind 2009/ begin 2010</li> </ul>

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Regionale beleidsthema's</b>		
Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-D)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structureel (ook na de uitvoering van het programma HOV-D) blijven inzetten op het verbeteren van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer van en naar Papendrecht binnen de bestaande kader van de concessie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeren in verbetering van het buslijnnennet vanuit Papendrecht met het toekomstige station Baanhoek-West</li> <li>• Verkennend onderzoek naar de haalbaarheid van wenselijke uitbreidingen/ verbeteringen bestaande buslijnnennet</li> <li>• Afhankelijk van uitkomsten verkennende studie, aandringen bij provincie Zuid-Holland op hogere frequentie bestaande busdiensten</li> <li>• Verbeteren kwaliteit infrastructuur bij busstation Burgemeester Keijzerweg en bij duurzaam veilig verkeersplein Burgemeester Keijzerweg-N3 (gefinancierd vanuit HOV-D programma)</li> </ul>
Vervoer over water (Waterbus)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimaal huidige niveau Waterbus handhaven</li> <li>• Bekendheid en gebruik waterbushalte Oosteind vergroten</li> <li>• Bereikbaarheid waterbushalte Westeind verbeteren (voor langzaam verkeer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkennend onderzoek verrichten naar de dienstverlening en wenselijke uitbreidingen van het bestaande waterbusnet</li> <li>• In kader mobiliteitsmanagement, onderzoek naar huidig gebruik en bekendheid waterbushalte Oosteind</li> <li>• Ruimtelijk/ functionele verkenning fietsverbinding Rembrandtlaan-waterbushalte Westeind</li> </ul>



Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Lokale beleidsthema's: basisverantwoordelijkheden</b>		
Interne bereikbaarheid woonwijken en (maatschappelijke) voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Knelpunten in verkeersafwikkeling bevinden zich rondom Burgemeester Keizerweg</li> <li>• Maatregelen om doorgaand verkeer te weren resulteren mogelijk in een betere doorstroming voor het autoverkeer en een verbeterde oversteekbaarheid voor langzaam verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijk van de uitkomsten uit de studie naar doorgaand verkeer over de Burgemeester Keizerweg, aanvullend onderzoek verrichten naar maatregelen ter verbetering van de veiligheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de Burgemeester Keizerweg</li> </ul>
Direct en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid voor het langzaam verkeer op een planmatige wijze verbeteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen deelnota langzaam verkeer waarin verbetervoorstellen worden gedaan voor bereikbaarheid per fiets en te voet</li> </ul>
Bereikbaar en toegankelijk centrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoeken huidige verkeerscirculatie in zuidrand centrum in relatie tot integrale ruimtelijke visie historisch dijklint</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studie naar verkeerscirculatie zuidrand centrumgebied</li> <li>• In deelnota langzaam verkeer specifieke aandacht besteden aan bereikbaarheid centrumgebied voor fietsers en voetgangers</li> </ul>
Bereikbaarheid bedrijventerreinen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid bedrijventerreinen garanderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie duurzaam veilig verkeersplein (kruispunt Burgemeester Keizerweg-N3) ter verbetering bereikbaarheid bedrijventerrein Oosteind</li> <li>• In kader van mobiliteitsmanagement onderzoek naar huidig gebruik en bekendheid waterbushalte Oosteind</li> <li>• Quick scan naar benodigde maatregelen om autoverkeer richting bedrijventerrein Fokker via Pontonniersweg, Eilandstraat en Havenstraat te ontmoedigen en via Noordhoek te faciliteren</li> <li>• Verkennen mogelijkheden ter promotie waterbushalte Westeind onder werknemers bedrijventerrein Het Nieuwland</li> </ul>

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Lokale beleidsthema's: basisverantwoordelijkheden</b>		
Doelmatig gebruik van parkeervoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen van een toetsingskader voor de parkeersituatie bij (nieuw)bouwontwikkelingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen deelnota parkeernormering waarin parkeernormen voor centrumvoorzieningen, woningen, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven zijn opgenomen, tevens aandacht voor fietsparkeren</li> <li>• Opstellen aanvullende richtlijnen voor werknemers werkzaam in het centrumgebied in de vorm van een parkeerstrategie personeel centrumgebied</li> <li>• Opstellen parkeerevaluatie waarin getoetst wordt of het parkeerbeleid voor het centrumgebied bijgesteld dient te worden</li> <li>• Realiseren van een in beginsel gratis definitieve bewaakte overdekte fietsenstalling in het centrum</li> </ul>
Verkeersveilige inrichting en gebruik infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichting wegennet moet (blijven) voldoen aan eisen vanuit Duurzaam Veilig</li> <li>• Gedragsbeïnvloeding en educatie blijven belangrijke thema's ter verbetering van de verkeersveiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidige wegategorisering conform Duurzaam Veilig evalueren</li> <li>• In blijven zetten op verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding voor alle leeftijdsgroepen en veilige school-thuisroutes voor basisschoolleerlingen</li> </ul>
<b>Lokale beleidsthema's: ambities</b>		
Modal shift: verschuiving auto- naar fietsgebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Directe, comfortabele en veilige fietsverbindingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In deelnota langzaam verkeer inzetten op hoog ambitieniveau voor fiets- en voetgangersvoorzieningen waarbij specifieke aandacht voor koppeling van fiets- en voetpadenstructuur op het openbaar vervoer</li> </ul>
Alternatieve vervoerwijzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternatieven voor de auto stimuleren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren van milieuvriendelijke vervoerwijzen die als alternatief kunnen dienen voor de auto</li> </ul>

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Lokale beleidsthema's: benutten van kansen</b>		
Ontwikkelingen door derden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Particuliere initiatieven ondersteunen die van betekenis (kunnen) zijn voor de interne/ externe bereikbaarheid, veiligheid en/ of mobiliteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ondersteunen Watertaxi</li> <li>Ondersteunen overige particuliere initiatieven die bijdrage kunnen leveren aan verbetering bereikbaarheid, veiligheid en/ of mobiliteit</li> </ul>
Mobiliteitsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vanuit mobiliteitsmanagement, ondersteunen van 'slimme' alternatieven voor autogebruik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ondersteunen van nuttige initiatieven vanuit het vervoerscoördinatiecentrum, regio Drechtsteden of andere (overheids) instanties op het gebied van mobiliteitsmanagement, mede in het kader van de voorgenomen regionale deelname aan de Taskforce mobiliteitsmanagement</li> </ul>

Onderwerp	Conclusie	Vervolgstappen
<b>Lokale beleidsthema's: bedreigingen</b>		
Voorkomen ongewenste neveneffecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrale toetsing van (nieuw) bouwontwikkelingen om ongewenste neveneffecten tegen te gaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toetsen van (nieuw)bouwontwikkelingen om ongewenste effecten tegen te gaan</li> </ul>
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelmatige analyse verkeersongevallen-concentraties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstellen overzicht verkeersongevallen-concentraties inclusief mogelijke oplossingsrichtingen</li> </ul>
Geluidhinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij reconstructie van wegen akoestisch onderzoek uitvoeren om te onderzoeken of aanvullende maatregelen zoals extra stil asfalt of geluidsisolatie noodzakelijk zijn</li> <li>Bij (infrastructurele) maatregelen die kunnen leiden tot een (grote) verschuiving van verkeersstromen, de eventuele effecten ten aanzien van geluid in beeld brengen en mee laten wegen bij de afweging tot het al dan niet doorvoeren van maatregelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knelpunten in beeld brengen in actieplan geluid</li> </ul>
Luchtkwaliteit (o.a. CO <sup>2</sup> -uitstoot)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conform het vastgestelde klimaatakkoord, streven naar vermindering van de CO<sup>2</sup>-uitstoot met 30 procent in 2020 ten opzichte van 1990</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volgen regionaal beleid</li> </ul>
Route gevaarlijke stoffen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Benoemen van relatief veilige voorkeursroutes van gevaarlijke stoffen over het wegennet van Papendrecht</li> <li>Vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg N3 in beginsel onwenselijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opnieuw vaststellen van de route gevaarlijke stoffen binnen Papendrecht</li> <li>Blijven streven naar verandering en in ieder geval waar mogelijk naar vermindering en beheersing van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg N3</li> </ul>

# Colofon

## **Uitgave**

Gemeente Papendrecht  
Postbus 11, 3350 AA Papendrecht  
Telefoon 14 078

## **Teksten en productiebegeleiding**

Gemeente Papendrecht

## **Vormgeving en opmaak**

Impuls Publiciteit, Alblasserdam

Papendrecht, februari 2010

---