

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
I 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

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ontvangen inspraakreacties	4
1.3 Deze rapportage	4
2. Algemene reacties	5
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
3. Individuele inspraakreacties	9
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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 verkeerslichten. 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.