



**SAMEN VORMGEVEN AAN DE
FIETSSTRUCTUUR VAN**




PAPENDRECHT

Welkom!

**SAMEN VORMGEVEN AAN DE
FIETSSTRUCTUUR VAN**

K

FIETSSTRUCTUUR 2030

Bijbehorende knelpunten:   

Aanleiding:

De fietsstructuur van Papendrecht voor utilitair gebruik ligt op dezelfde assen als de hoofdstructuur voor de auto. Bij kruisingen is het daardoor lastig om voor zowel de auto als de fiets kwaliteit en veiligheid te bieden. Bovendien is fietsen langs een auto-as minder aantrekkelijk. Om het fietsgebruik zo veilig en comfortabel mogelijk te maken is een hoofdstructuur voor de fiets op lange termijn gewenst.



Beschrijving van het project:

Dit project omvat het opstellen van een beleidsdocument "Fietsstructuur 2030". Hierin kan het alternatief bekeken worden om enkele hoofdverbindingen fiets te ontvlechten van de hoofdinfrastructuur auto om zo het aantal kruisingen te verminderen. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de aantrekkelijkheid van de fietsroute en de sociale veiligheid.

Doel van het project is om op basis van belangrijke bestemmingen en relaties de hoofd fietsstructuur te optimaliseren. Realisatie is een zaak van de lange adem, maar een eindbeeld helpt om in kleine stappen aan een consistente fietsinfrastructuur te werken.

Projectfase

	Kosten 	Dekking 	Planning 
 Initiatief	40 uur	Beschikbare uren fietsbereikbaarheid	2017
 Plan/verkenning	€40.000	Papendrecht: nog geen dekking	2018-2020
 Realisatie	PM	Papendrecht	2021-2040

Effect

1) Vergroten fietsgebruik op lange termijn. 2) Drukke op grote autokruispunten verminderen (ontvlechten). 3) Veilige en comfortabele fietsroutes.

Projecteigenaar

Gemeente Papendrecht. Consultatie Fietsersbond.

Aanleiding

We willen met een betere fietsstructuur, het fietsen veilig en comfortabel maken

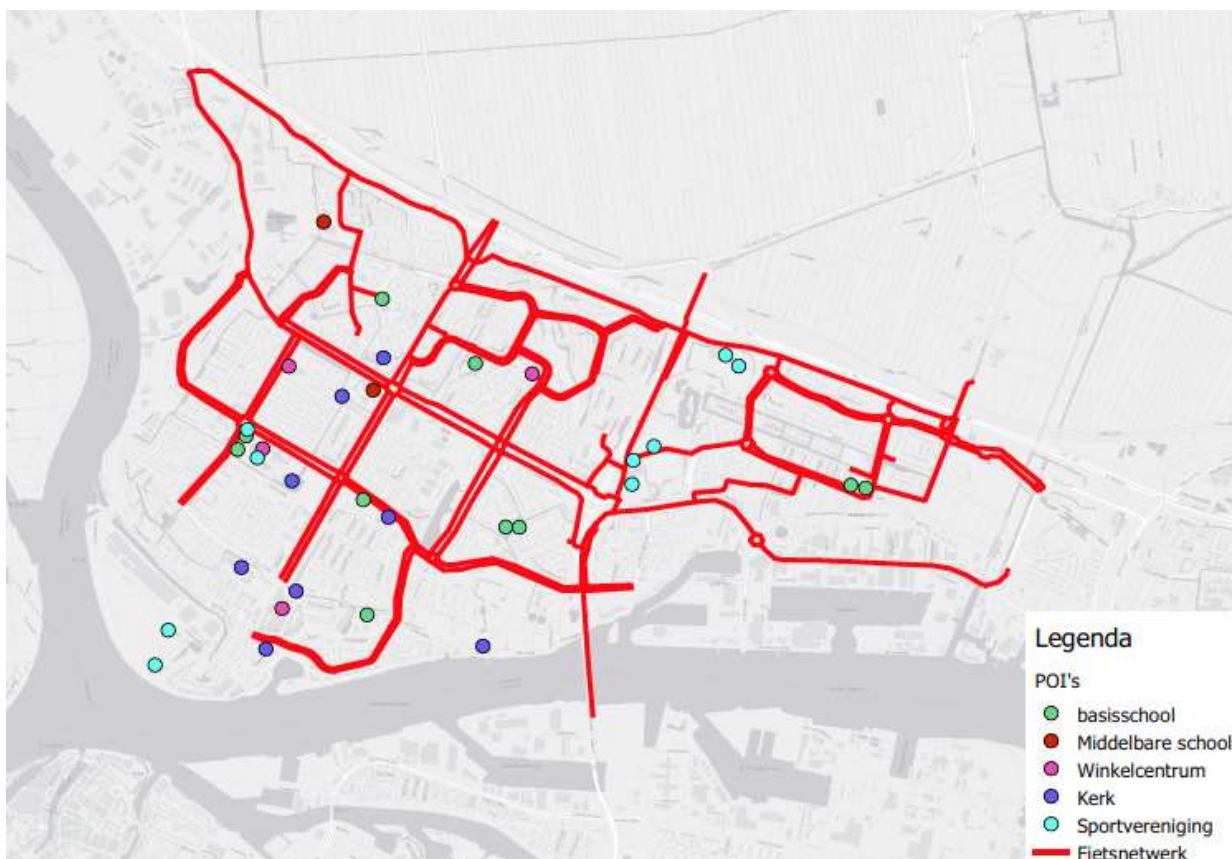
Vergroten fietsgebruik

Verminderen drukte op autokruispunten (ontvlechten)

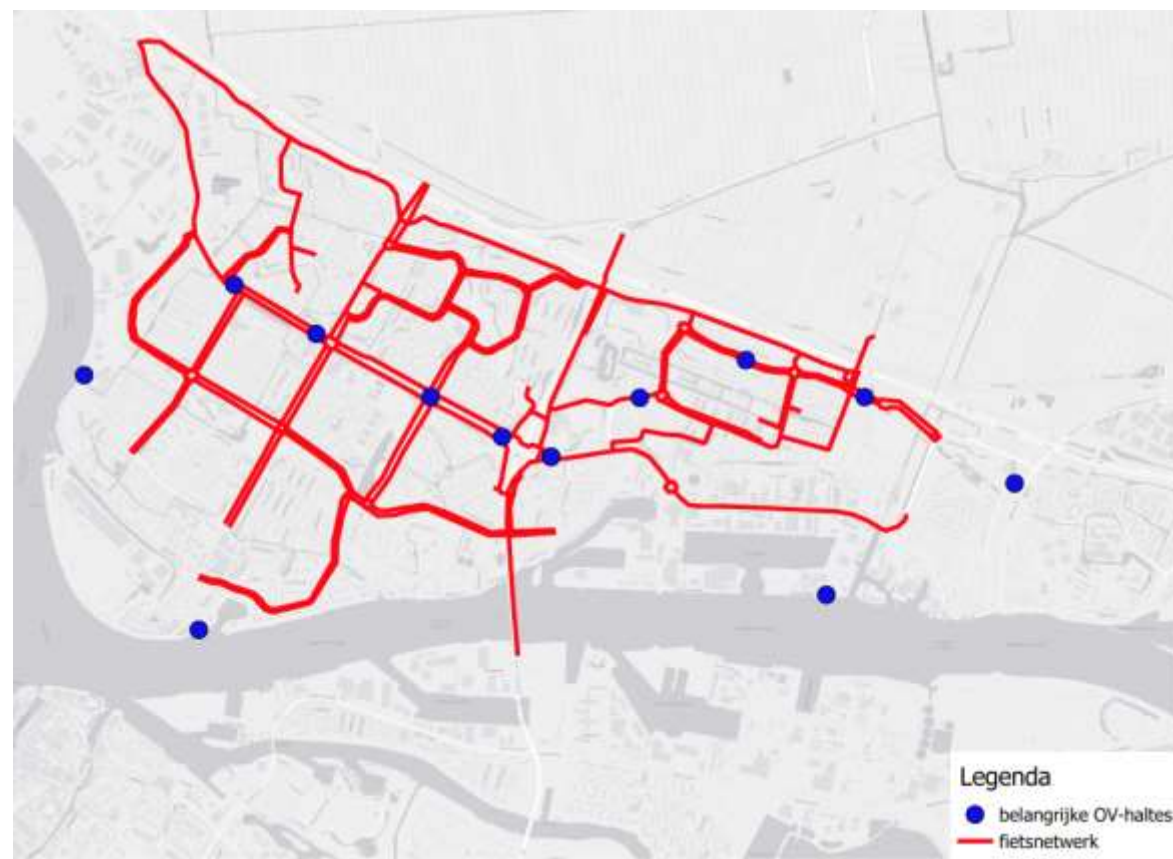
1. Huidig fietsnetwerk

Analyses – een resumé

Resumé 15 mei 2019 – netwerk en functies



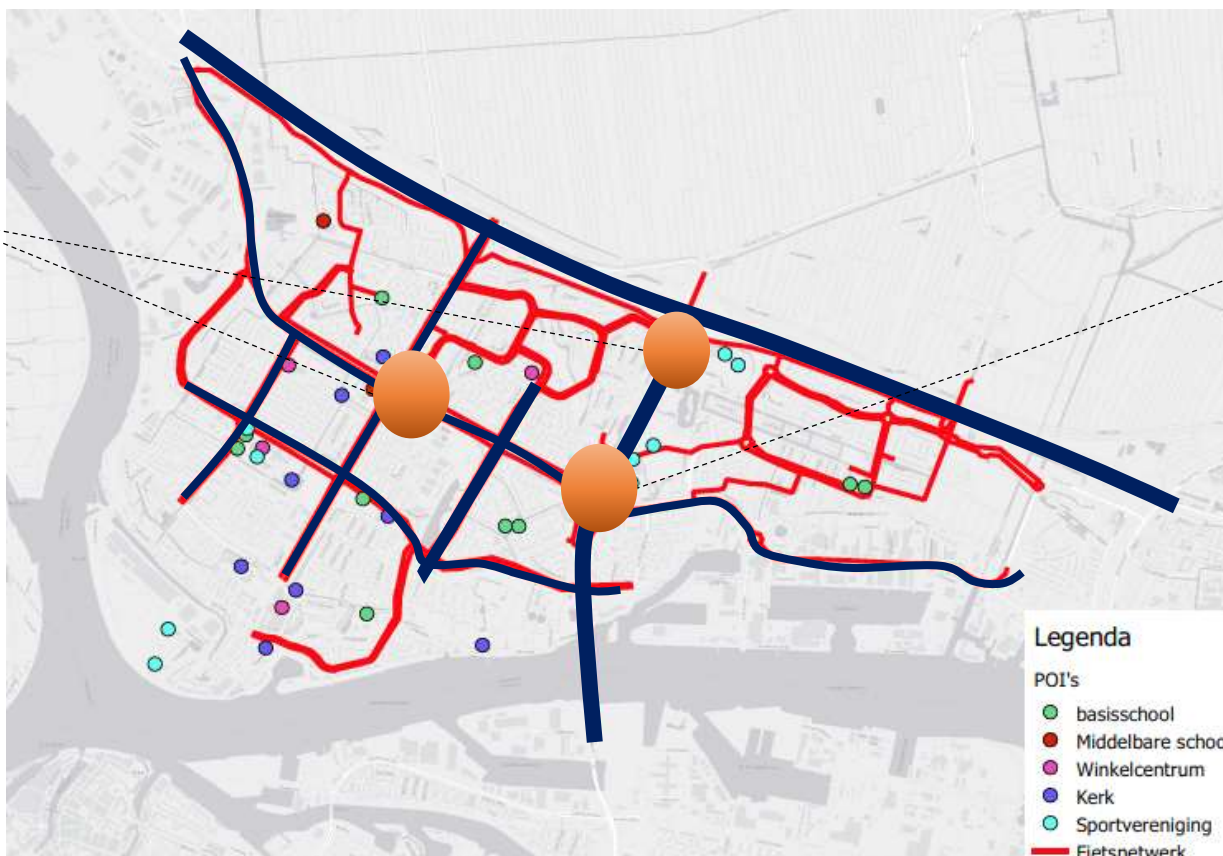
Voorzieningen veelal bij fietsinfrastructuur



HOV haltes goed bereikbaar, waterbus niet

Resumé 15 mei 2019 – fiets en auto...

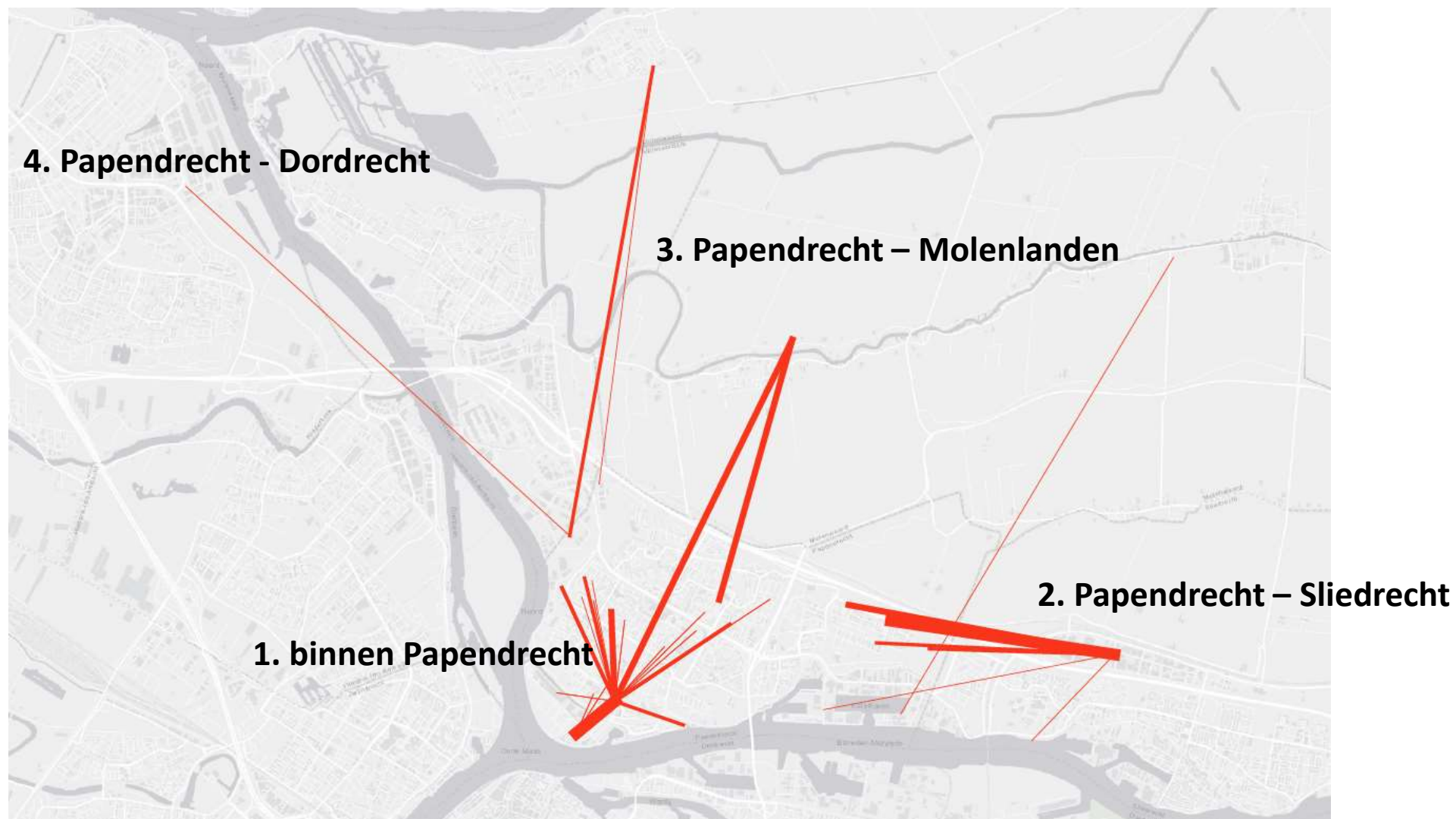
Ongevallocaties



Onveilig gevoel

...komen elkaar veelvuldig tegen

Resumé 15 mei 2019 – belangrijkste relaties



2. **Wat vindt u belangrijk?**

Een fietsnetwerk moet voldoen aan...

Fietsinfrastructuur

- *Samenhang* *bereikbaarheid en vindbaarheid van locaties*
- *Directheid* *fietsers rijden (bijna) niet om, vlakke fietspaden*
- *Aantrekkelijkheid* *overzichtelijke kruispunten, los van auto-infrastructuur*
- *Veiligheid* *geen gevaarlijke locaties*
- *Comfort* *geen hoogteverschil, voorrang en breedte*

Wat vindt u belangrijk?



Wat wilt u nog kwijt?

1. *Ik vind het belangrijker dat alle bestemmingen met de fiets bereikbaar zijn, dan dat ik zonder omrijden op mijn bestemming kan komen*
2. *Ik vind een mooie omgeving om doorheen te fietsen belangrijker dan dat ik overal kan komen met de fiets*
3. *Als een locatie alleen op een onveilige manier bereikt kan worden, moet dit toch gefaciliteerd worden*
4. *Een route met heel veel knelpunten, zoals verkeerslichten en hellingen, kan beter niet aangelegd/verbeterd worden omdat deze toch niet gebruikt gaat worden.*
5. *Ik kies liever de snelste route, dan een route door een mooie omgeving*
6. *Een veilige route is te allen tijde belangrijker dan een directe route*
7. *Fietsers rijden liever om over een comfortabel geasfalteerd fietspad, dan dat zij de kortste route nemen met scheef liggende tegels.*
8. *Een aantrekkelijke route zorgt ervoor dat meer mensen gaan fietsen. Toch is het belangrijker dat een route veilig is dan dat door een prettige omgeving gefietst kan worden.*
9. *Het is belangrijker dat het fietspad zelf prettig is, dan dat de omgeving prettig is.*
10. *Het is belangrijker dat de fietser snel door kan fietsen dan dat hij dat veilig kan doen.*
11. *Het is beter even stil te staan voor een verkeerslicht dan door een donker tunneltje met een steile helling te moeten fietsen.*

Klankbordgroep en raad

Van de 10 punten gaan

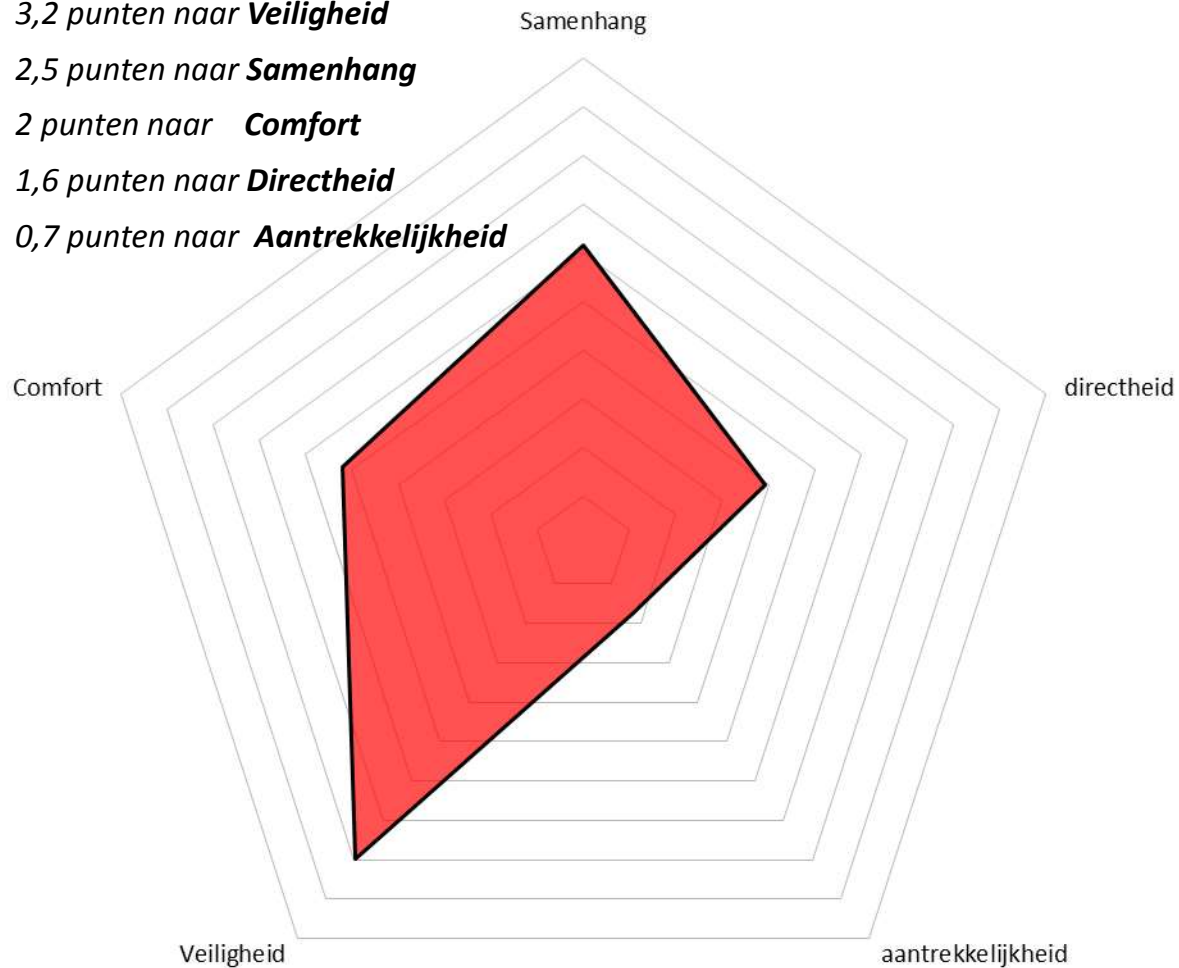
3,2 punten naar **Veiligheid**

2,5 punten naar **Samenhang**

2 punten naar **Comfort**

1,6 punten naar **Directheid**

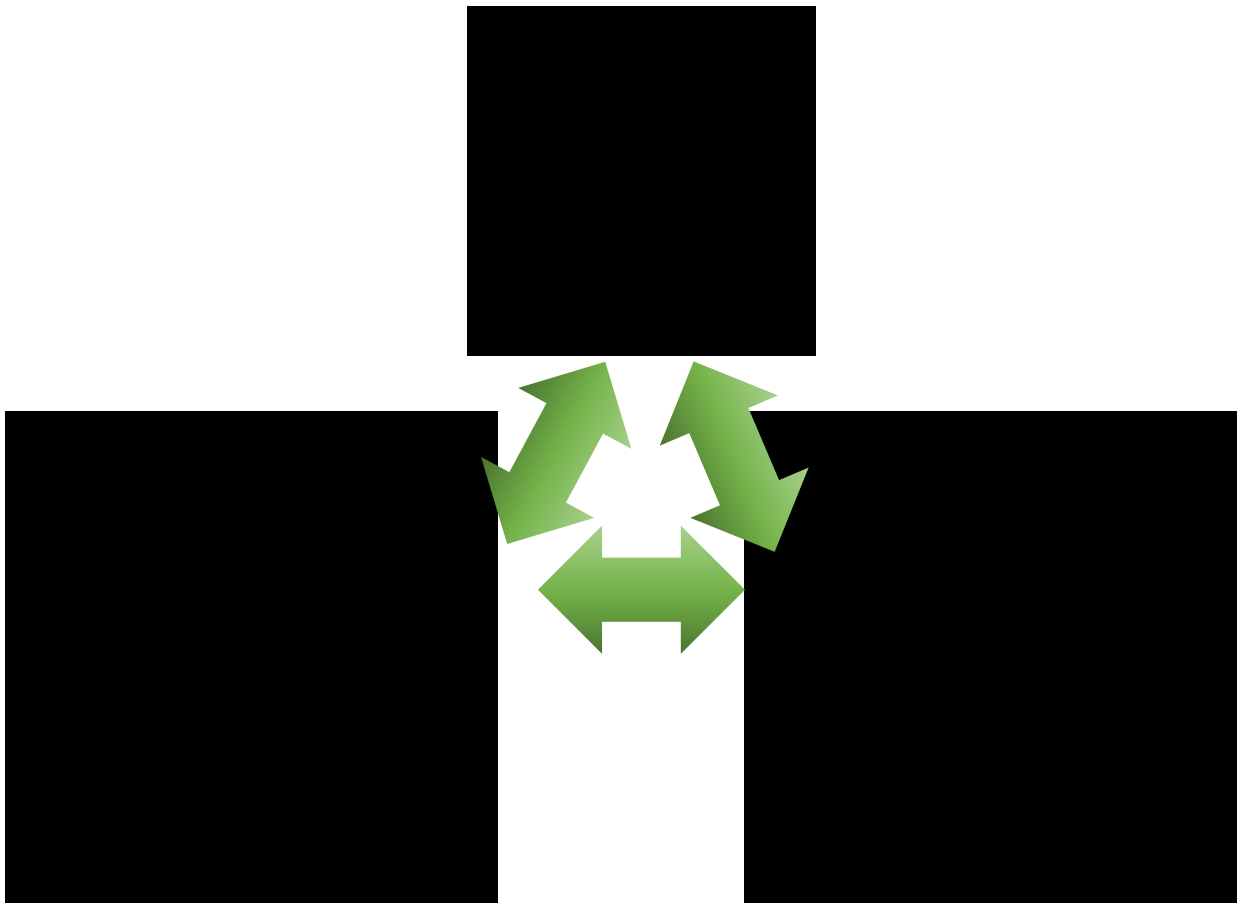
0,7 punten naar **Aantrekkelijkheid**



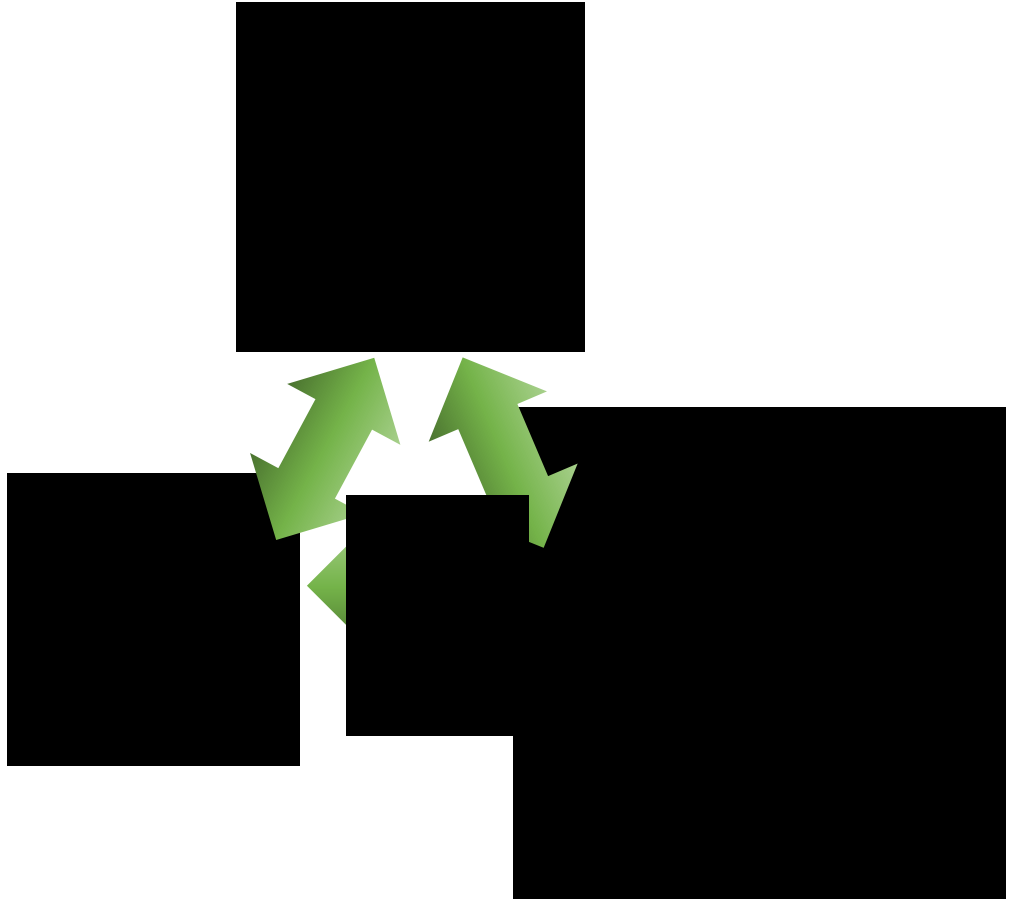
3. Prioriteren

Beschikbare ruimte

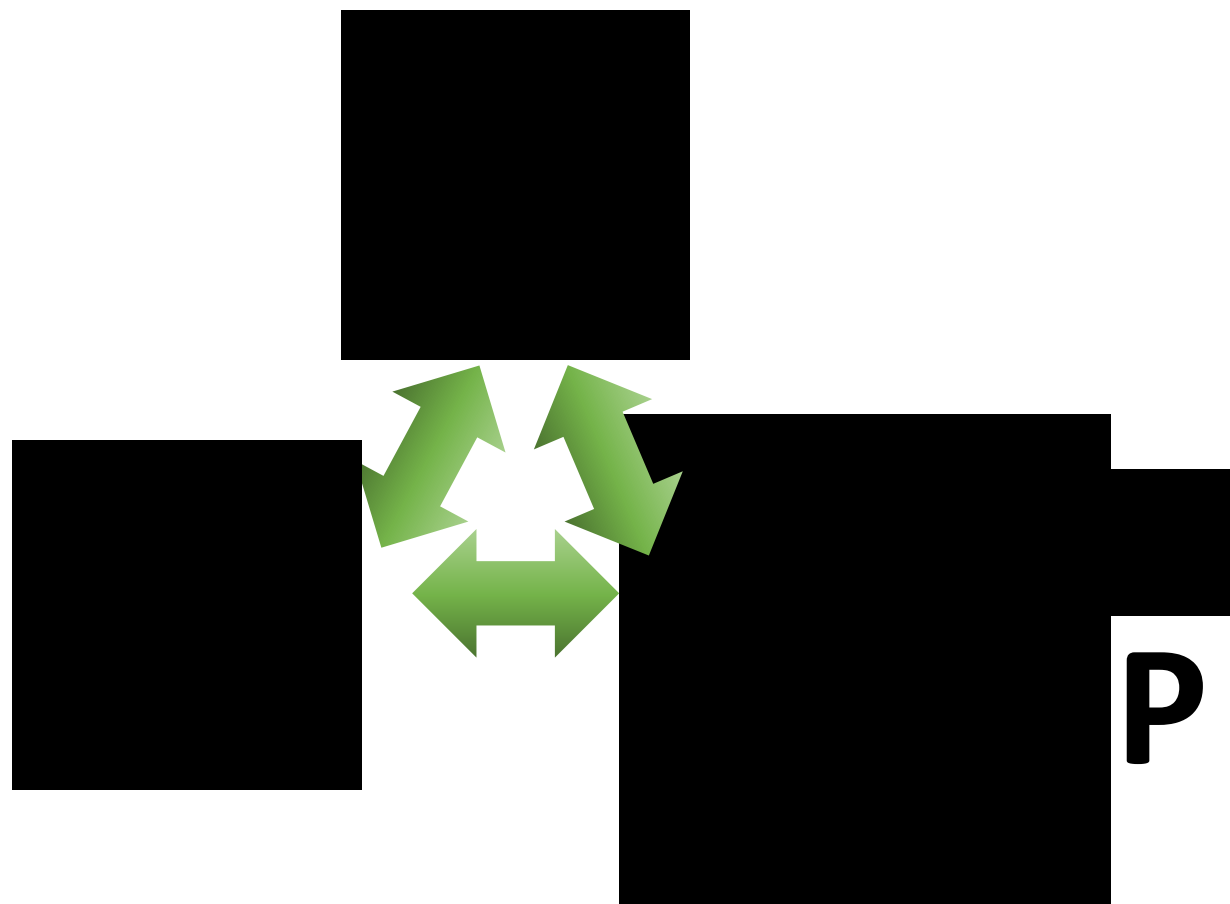
Altijd in de voorrang?



Altijd in de voorrang?



Meer ruimte voor de fiets?



Meer ruimte voor de fiets?

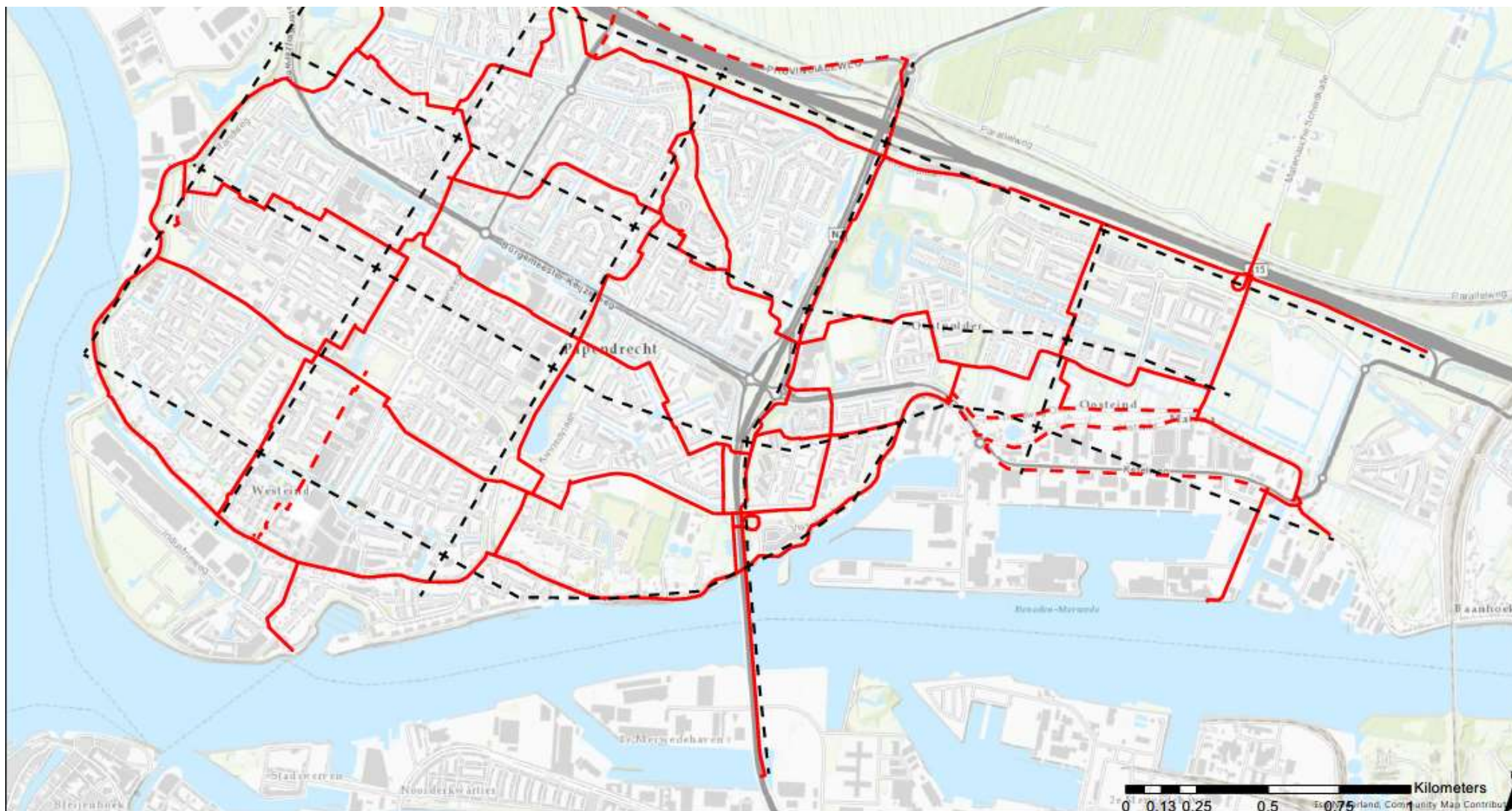


4.

Investeren in de fiets

Wat zou u doen met € 3 miljoen?

Hoe ziet uw ideale netwerk eruit?



Denkrichtingen

Ontwerp	Kosten	Eenheid	Subsidie?
Fietstunnel (directheid, veiligheid)	€ 3,0 miljoen	stuk	50%
Fietsstraat (herkenbaarheid, veiligheid)	€ 1,0 miljoen	km	50%
Vrijliggend fietspad (veiligheid, aantrekkelijkheid)	€ 0,5 miljoen	km	50%
Aanbrengen fietsstroken (veiligheid, herkenbaarheid)	€ 0,1 miljoen	km	
Verbeteren sociale veiligheid bestaande tunnels (veiligheid, aantrekkelijkheid)	€ 0,2 miljoen	stuk	
Fietsbrug (directheid, veiligheid)	€ 1,5 miljoen	stuk	50%
Aanleg rotonde (veiligheid)	€ 0,5 miljoen	stuk	
Aanleg VRI (veiligheid)	€ 0,5 miljoen	stuk	100% (mits prio HOV)
Verwijderen paaltjes (veiligheid)	€ 0,1 miljoen	10 stuks	
Aanpassen bestaande rotondes (veiligheid)	€ 0,25 miljoen	stuk	
Bestrating naar asfalt (aantrekkelijkheid)	€ 0,5 miljoen	Km	
Gebouwde fietsvoorziening	€ 0,1 miljoen	10 stuks	
Bewegwijzering	€ 0,1 miljoen	50 stuks	



5.

Hoe verder?

Planning

Planning

- *Uitwerken van de netwerken, opstellen van maatregelen*
- *Rapportage*
- *Terugkoppeling van resultaten aan de klankbordgroep*
- *Nota voor besluitvorming naar college en raad*