

Samenhang in verkeersveiligheid ...



ONDERZOEKSRAPPORT

Rekenkamercommissie gemeente Papendrecht

27 oktober 2011

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Onderzoeksvraag	3
1.3	Aanpak & Leeswijzer	4
2	NORMENKADER	5
2.1	Plan-Do-Check-Act cyclus	5
2.2	Normenkader - vooraf	5
3	INVENTARISATIE EN ANALYSE	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Inventarisatiemethoden	7
3.3	Input / Plan	8
3.4	Uitvoering / Do	12
3.5	Monitoring / Check	18
3.6	Organisatie en proces / Act	21
4	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Conclusies	23
4.3	Aanbevelingen	25
5	REACTIE COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS	26
6	NAWOORD REKENKAMERCOMMISSIE	28
	BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST	1
	BIJLAGE 2 LOCATIEONDERZOEK SCHOOLOMGEVINGEN	1
	BIJLAGE 3 OVERZICHT INTERVIEWS	5

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De rekenkamercommissie van de gemeente Papendrecht onderzoekt jaarlijks één of meer onderwerpen van het gemeentelijk beleid gericht op doelmatigheid en doeltreffendheid. In 2011 is het onderwerp verkeersveiligheid gekozen als één van de te onderzoeken onderwerpen. Het gaat daarbij om verkeersveiligheid in algemene zin met daarbinnen specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid van scholieren.

Verkeersveiligheid gaat over het welzijn van mensen. Dit onderwerp wordt daarmee ook in Papendrecht als een zeer belangrijk maatschappelijk thema gezien. De gezamenlijke overheden, provincies, gemeenten en waterschappen, zorgen er samen met maatschappelijke instanties voor dat regionale en lokale maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen.



Gemeenten spelen daarbij een belangrijke rol: zij zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte, voor educatie en samenwerking tussen partijen (politie, scholen, aangrenzende overheden). Allemaal thema's die een direct verband hebben met verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is daarnaast ook direct gerelateerd aan de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de regio. Dit verband speelt nadrukkelijk in Papendrecht gezien de ligging van de gemeente in een sterk verstedelijkte omgeving, met een intensieve afwikkeling van in- en uitgaand verkeer, en met de invloeden van besluitvorming van collega-overheden in de omgeving. Binnen het thema verkeersveiligheid is de veiligheid van scholieren een belangrijk aandachtspunt in Papendrecht vanuit de regionale onderwijsfunctie die Papendrecht vervult. In het onderzoek wordt er daarom nader ingegaan op de veiligheid rondom basisscholen en scholen van het voortgezet onderwijs (schoolomgevingen en school-thuis routes).

1.2 Onderzoeksvraag

De volgende onderzoeksvraag is door de rekenkamercommissie opgesteld als basis voor dit onderzoek:

Maak inzichtelijk in hoeverre de gemeente Papendrecht er in de praktijk in slaagt om een doelmatig en doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te voeren, in het algemeen en gericht op de veiligheid van scholieren in het bijzonder, en besteed daarbij aandacht aan:

- a. Welke doelen en maatregelen het verkeersveiligheidsbeleid bevat en hoe en met wie deze zijn tot stand gebracht en hoe deze zijn onderbouwd.
- b. Welke (samengestelde) maatregelen uit zulk een beleid daadwerkelijk zijn gerealiseerd.
- c. Welke effecten dat alles heeft op de verkeersveiligheid en waaruit dat moge blijken.

Met het onderzoek wordt inzicht verkregen in de uitvoeringspraktijk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij er vooral aandacht zal zijn voor leerpunten met betrekking tot de toekomst. Een belangrijk aspect daarin is het achterhalen van verklaringen voor de doeltreffendheid en doelmatigheid van het verkeersveiligheidsbeleid vanuit de onderliggende processen. Sterke en zwakke punten worden benoemd om te komen tot onderbouwde aanbevelingen voor verbetering.

Het onderzoek heeft betrekking op de periode van 2005 tot heden. Het jaar 2005 is als beginpunt gekozen, omdat in dat jaar een eerste versie van een Verkeer & Vervoer Plan is opgesteld.

1.3 Aanpak & Leeswijzer

Om tot de beantwoording van de onderzoeksvraag te komen zijn de volgende drie stappen doorlopen:

- Stap 1. Inventarisatie van relevante gegevens (desk research, interviews, schouw op locatie);
- Stap 2. Analyse;
- Stap 3. Concluderen en rapporteren.

Voorafgaand aan deze drie stappen is de onderzoeksvraag vertaald naar een serie deelvragen, die ingaan op de onderliggende processen van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze vragen vormen samen het normenkader voor het onderzoek waaraan de bevindingen uit het onderzoek (via de inventarisatie) worden getoetst. Het normenkader beschrijft de contouren van de referentiesituatie voor het onderzoek: de situatie die op basis van ervaring en deskundigheid, in de context van het gemeentelijke beleid, idealiter verwacht zou mogen worden. Het normenkader is opgebouwd rondom de *plan-do-check-act* cyclus, waarin de belangrijkste aspecten van het opstellen en doorwerken van verkeersveiligheidsbeleid (ook met betrekking tot de scholieren) aan de orde komen. **Hoofdstuk 2** beschrijft dit normenkader.

In **hoofdstuk 3** worden de resultaten van de inventarisatie beschreven. Het betreft informatie uit:

- Documentatie die door de gemeente beschikbaar is gesteld;
- Interviews met betrokken ambtenaren en bestuurders;
- Interviews met scholen;
- Een locatieschouw in de gemeente.

De geïnventariseerde informatie is geordend volgens de structuur van het normenkader. Op deze wijze wordt de situatie beschreven, zoals die ten tijde van het onderzoek is vastgesteld in de gemeente Papendrecht. Welke beleidsonderdelen zijn geborgd in vigerend beleid en op welke wijze is hieraan ambtelijk- en bestuurlijk uitvoering gegeven. De vier fasen uit de plan-do-check-act cyclus zijn als afzonderlijke paragrafen opgenomen. Aan het eind van elke paragraaf wordt de analyse beschreven in de vorm van de vergelijking van de referentiesituatie en de vastgestelde situatie. De nadruk ligt daarbij op aspecten die mogelijkheden bieden voor optimalisatie en op uitdagingen om op te pakken. Het gaat niet om een detailbeschouwing van elk aspect van het normenkader, maar om een beschrijving op geaggregeerd niveau van de fasen uit de plan/do/check/act cyclus.

Hoofdstuk 4 ten slotte beschrijft de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek. Bij de conclusies wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste bevindingen met betrekking tot het beantwoorden van de onderzoeksvraag. Als afsluiting wordt een selectie van (de belangrijkste) aanbevelingen beschreven voor de verbetering van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid (inhoudelijk, organisatorisch, procedureel).



2 NORMENKADER

2.1 Plan-Do-Check-Act cyclus

In dit onderzoek wordt uitgegaan van de algemene beleidscyclus volgens de plan-do-check-act structuur. Deze cyclus biedt een robuuste structuur om te sturen op het behalen van beleidsdoelen op basis van streven naar continue verbetering. Steeds meer overheden passen het kader dan ook toe binnen hun beleidscyclus. Daarbij helpt dit kader gemeenten ook om op een gestructureerde, projectmatige manier haar activiteiten uit te voeren.



De cyclus vindt zijn oorsprong in kwaliteitsmanagement van bedrijfsvoeringsprocessen. Vanuit die achtergrond vertaald naar de gemeentelijke context (beleidsprocessen en projectmatig) maakt deze systematiek de samenhang inzichtelijk tussen:

- Het formuleren van beleid (Plan);
- De uitvoering van het beleid (Do);
- De effecten van het uitgevoerde beleid (Check);
- Organisatie en proces / bijstelling van beleid (Act).

De structuur van de plan-do-check-act cyclus dient in dit onderzoek als ‘ruggesgraat’ voor het normenkader en om die reden worden alle onderdelen van het normenkader in deze categorieën ingedeeld. Zo ontstaat een overzichtelijk beeld van de verschillende stappen in het beleidsproces, waarbinnen de volgorde en de onderlinge relaties van de onderzoeksvragen duidelijk worden.

2.2 Normenkader - vooraf

Met kennis van de procedures en inhoud van het beleidsveld verkeersveiligheid is het mogelijk om een referentiesituatie te schetsen voor de gemeente Papendrecht. Deze referentiesituatie is vervat in het normenkader dat in deze paragraaf wordt beschreven.

Input / Plan

1. Er vindt periodiek een evaluatie en op basis hiervan een update plaats van vastgesteld verkeersbeleid (nieuw beleidsplan of een actualisatie).
2. Het vastgestelde verkeersbeleid sluit qua strategie en doelstellingen aan op het Provinciaal Verkeers en VervoersPlan (het PVVP, beleidsplan Provincie Zuid-Holland), de Nota Mobiliteit (beleidsplan Ministerie Infrastructuur en Milieu) en indien aanwezig het RVVP, Regionaal Verkeers en VervoersPlan (RPV Drechtsteden).
3. Er zijn onderbouwde meetbare doelstellingen geformuleerd en er is een onderbouwde strategie voor het te voeren verkeersbeleid vastgesteld.
4. In het verkeersbeleid is beargumenteerd gekozen voor bepaalde type verkeersmaatregelen, welke aansluiten bij de gekozen strategie en gericht zijn op het behalen van de gestelde doelen.
5. Verschillende relevante partijen (zoals politie, scholen en ouders) zijn actief betrokken bij het tot stand komen van het verkeersbeleid. Al dan niet via de daarvoor aangewezen kanalen zoals incidenten en klachtenmeldingen en via het wijkbeheer. Dit is op zowel procesmatig als op organisatorisch niveau vastgelegd.

6. Er is relevante informatie verzameld voor het bepalen van gestelde doelen en realiseren van de hiervoor benodigde maatregelen (in het verkeersbeleid). Het gaat daarbij onder andere om anticiperen op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van woningen, industrie en bedrijven (zoals de komst van het containertransferium).
7. De financiering van de maatregelen welke voortkomen uit het verkeersbeleid zijn in een vastgesteld document gewaarborgd.
8. De raad heeft zijn kaderstellende functie ten aanzien van verkeersveiligheid uitgeoefend (onder andere bij het vaststellen van het verkeersbeleid).

Uitvoering / Do

9. Er zijn uitvoeringsplannen vastgesteld om de uitvoering van de maatregelen welke voortkomen uit het vastgestelde verkeersbeleid te waarborgen.
10. De gehanteerde prioritering van de maatregelen (infrastructuur, voorlichting en educatie) wordt conform het verkeersbeleid, de strategie en toezeggingen in de programmabegroting uitgevoerd.
11. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats conform het vastgestelde verkeersbeleid (bijvoorbeeld in de programmabegroting 2011).
12. Er vindt structureel overleg plaats tussen de betrokken actoren (zoals bewoners en scholen) bij de uitvoering van de maatregelen.
13. De wijzigingen in de uitvoering van het verkeersbeleid door ad-hoc gebeurtenissen zijn vastgelegd.
14. De uitwerking van het verkeersbeleid naar deelplannen vertoont voldoende samenhang.

Monitoring / Check

15. De kosten van de uitgevoerde maatregelen (infrastructuur, voorlichting en educatie) zijn conform uitvoeringsplan.
16. De effecten van de uitgevoerde maatregelen (infrastructuur, voorlichting en educatie) passen binnen de gekozen strategie.
17. De objectieve verkeersveiligheid is verbeterd en dit wordt onder andere veroorzaakt door het gevoerde verkeersbeleid op het gebied van weginrichting (infrastructuur), verkeersgedrag (voorlichting en educatie) en voertuigkenmerken.
18. Er is aantoonbaar en effectief gereageerd op signalen m.b.t. subjectieve veiligheid (in bijvoorbeeld schoolomgevingen) en dit is gebeurd in lijn met het gevoerde verkeersbeleid.
19. Het uitgevoerde verkeersbeleid wordt gevolgd en geëvalueerd.

Organisatie en proces / Act

20. Het College van burgemeester en wethouders heeft zicht op de specifiek meetbare effecten (objectief en subjectief) van de verkeersmaatregelen (infrastructuur, voorlichting en educatie).
21. Het College van burgemeester en wethouders heeft zicht op de factoren die de uitvoering belemmeren (zowel procesmatig als organisatorisch).
22. Het College van burgemeester en wethouders heeft zicht op de kosten van de uitvoering van het verkeersbeleid en in hoeverre deze kosten conform begroting zijn uitgegeven.
23. De gemeenteraad wordt tijdig, volledig en juist geïnformeerd (zodat zij hun controlerende en kaderstellende taak kan uitvoeren).
24. Het College van burgemeester en wethouders heeft de betrokkenheid van actoren structureel gewaarborgd (zowel organisatorisch als procesmatig).

3 INVENTARISATIE EN ANALYSE

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende aspecten van het normenkader geïnventariseerd en geanalyseerd. Om te beginnen is de invulling van de verschillende inventarisatiestappen beschreven (paragraaf 3.2). Vervolgens is in de paragrafen 3.3 tot en met 3.6 de in de gemeente Papendrecht vastgestelde situatie beschreven per element uit het normenkader: welke beleidsonderdelen zijn vastgelegd en op welke wijze worden ze door het ambtelijk en bestuurlijk apparaat behandeld. Aan het eind van elke paragraaf is een kader opgenomen met daarin de vergelijking van de referentie situatie (hoofdstuk 2) met de vastgestelde situatie. Er wordt daarbij gekeken naar het totale beeld binnen een fase van de plan/do/check/act cyclus (niet naar individuele vragen uit het normenkader). Welke te verwachten onderdelen zijn aangetroffen en welke niet, waar liggen de verbeterpunten van de gemeente en waar liggen mogelijkheden voor optimalisatie. Met deze analyse wordt direct voorgesorteerd op de (selectie van belangrijkste) aanbevelingen die beschreven zijn in hoofdstuk 4.

3.2 Inventarisatiemethoden

De volgende wijzen van inventarisatie zijn gebruikt¹:

- Desk research/documentenstudie;
- Interviews
 - o Ambtelijk
 - o Bestuurlijk
 - o Scholen
- Schouw op een aantal locaties.

Desk research

De inventarisatie is gestart met de documentenstudie waarmee een eerste beeld is gevormd van de beleidsontwikkelingen in de afgelopen jaren. Bijlage 1 geeft het overzicht van de verschillende documenten die door de gemeente ter beschikking zijn gesteld en in de documentenstudie zijn betrokken. De categorisering van de documenten is opgezet in overeenstemming met de structuur van het normenkader (plan/do/check/act cyclus).

Ambtelijke en bestuurlijke interviews

Aan de hand van de interviews is het beeld dat is ontstaan uit de documentenstudie getoetst, aangevuld en verdiept. Ook voor de interviews is de structuur van het normenkader als leidraad gehanteerd. Daarbij is met name gekeken in welke mate er in de praktijk gewerkt wordt volgens de afspraken uit de beleidsdocumenten, waarom hier eventueel van afgeweken wordt en hoe men omgaat met situaties die in de beleidsdocumenten niet worden voorzien. Er zijn ambtelijke interviews uitgevoerd met een beleidsadviseur, een verkeerskundige en het afdelingshoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling. Het bestuurlijke interview heeft plaatsgevonden met de wethouder Verkeer & Vervoer. In aanvulling op bovengenoemde interviews zijn ook de leden van de Raadscommissie Ruimte uitgenodigd voor een inloopsessie op het gemeentehuis. Geen van de commissieleden heeft echter van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

¹ In de volgende paragrafen wordt zo veel mogelijk verwezen naar de bron van de betreffende informatie.

Interviews scholen

Op basis van de gegevens die zijn verkregen uit de documentenstudie en de ambtelijke en bestuurlijke interviews zijn een school voor Voortgezet Onderwijs (Willem de Zwijger College) en voor Basis Onderwijs (de Knotwilg) geselecteerd voor de inwinning van aanvullende informatie. Daartoe hebben interviews plaatsgevonden met de directeurs van beide scholen. Lijst met geïnterviewden: zie bijlage.

Locatieschouw

Een verdere verdieping en toetsing van de bevindingen uit de documentenstudie en de interviews vindt plaats aan de hand van een locatieschouw. Deze schouw richt zich op de verkeersveiligheid van scholieren en betreft een onderzoek naar de feitelijke verkeersveiligheidssituatie op een aantal specifieke locaties rondom scholen en op school-thuis routes. De volgende locaties zijn onderzocht:

- Basisschool Anne Frank;
- Basisschool De Knotwilg;
- Basisschool De Viermaster/ School voor Voortgezet Onderwijs Willem de Zwijger;
- Schoolroutes Burgemeester Keizerweg.

De resultaten van de schouw zijn opgenomen in bijlage 3. Relevante onderdelen/verwijzingen zijn verwerkt in de nu volgende paragrafen.

3.3 Input / Plan

1. Periodieke update van het verkeersbeleid

In de onderzoeksperiode (2005 tot heden) is er sprake van 2 beleidsstukken op het gebied van verkeersveiligheid:

1. Integraal verkeersveiligheidsplan (IVVP) (mei-2005)
2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2010-2020 (feb-2010)

1. Integraal verkeersveiligheidsplan (IVVP)

Het IVVP is opgesteld in de periode 2004/2005 en betrof een technisch beleidsplan met concrete maatregelen. Het is destijds wel vastgesteld door het College maar niet door de Raad. Hierdoor ontbrak in die periode een vastgesteld kader en daarvan afgeleide prioritering. Het IVVP werd vooral gezien als ambtelijk werkdocument, waarbij is aangesloten bij de kaders van Duurzaam Veilig die de Raad al in de periode voor 2004 had vastgesteld. Ondanks dat het IVVP niet als beleidskader werd vastgesteld, heeft het wel richting gegeven aan de uitvoering van verkeersplannen in 2005-2010 en aan de bijbehorende budgetten.

2. Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (GVVP)

Het huidige verkeersbeleid is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2010-2020 en gebaseerd op de eerder opgestelde structuurvisie van de gemeente. Het GVVP geeft de visie weer van de gemeente Papendrecht op het verkeersbeleid voor de komende jaren. Het GVVP is in 2010 vastgesteld door de Raad en biedt daarmee een duidelijk beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer.

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn de volgende activiteiten in het GVVP opgenomen:

- Het opstellen van een overzicht van verkeersongevallenconcentraties met mogelijke oplossingsrichtingen;
- In het bereikbaarheidsplan aandacht besteden aan een Duurzaam Veilige weginrichting;
- In blijven zetten op verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en veilige school-thuisroutes.

Uitwerking in deelplannen

Het GVVP is vooral een 'kapstok' document, dat vooralsnog uit vrij abstract beleid bestaat. Het is de bedoeling dat er in de komende periode verschillende verder uitgewerkte deelplannen volgen uit het GVVP. Wanneer het GVVP is uitgewerkt in deelplannen kan de uitwerking van het beleid op structurele wijze plaatsvinden. Het Bereikbaarheidsplan en het parkeerbeleid zijn de eerstkomende deelplannen.

Deelplan verkeersveiligheid?

Zowel ambtelijke als bestuurlijk is aangegeven dat de gemeente het voornemen heeft om in de toekomst het onderdeel verkeersveiligheid verder uit te werken in een beleids- en uitvoeringsplan. Het is echter nog niet duidelijk wanneer dat precies zal plaatsvinden en of er een separaat deelplan verkeersveiligheid komt of dat verkeersveiligheid onderdeel zal uitmaken van andere deelplannen.

2. Visie en strategie verkeersbeleid sluiten aan bij de beleidsplannen van hogere overheden

Op de volgende overheidsniveaus is beleid opgesteld dat relevant is voor de gemeente Papendrecht:

- Vanuit de regio is een Regionaal Mobiliteitsplan opgesteld. Hierin komt ook verkeersveiligheid aan bod (met name op het gebied van educatie);
- Drechtsteden: vanuit de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid is een verkeersveiligheidsplan opgesteld. Dit plan bestaat uit een Meerjarenplan Gedragsbeïnvloeding (2008-2010) en Actieprogramma Verkeersveiligheid (2011-2013);
- Provincie Zuid-Holland: Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP);
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Nota Mobiliteit, Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2008-2020) en Actieprogramma Verkeersveiligheid (2011-2012).

Het lokale beleid voor Papendrecht is in lijn met regionaal en provinciaal beleid. Als voordelen daarvan worden afstemming en herkenbaarheid van maatregelen genoemd. Een deel van dat beleid wordt ook op de betreffende niveaus vastgesteld, waarbij het in een aantal gevallen ook nodig is om het lokaal vast te stellen. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt intensief samengewerkt met de regio (RPV), maar ook met aanliggende gemeentes (Alblasserdam en Sliedrecht). Behalve op ambtelijk niveau vinden ook overleggen plaats tussen de bestuurders. Met de regio (RPV) op reguliere basis, 3 á 4 keer per jaar. In de interviews wordt aangegeven dat het provinciale beleidsdocument voor verkeersveiligheid aan vernieuwing toe is.

3. Er zijn onderbouwde doelstellingen en er is een onderbouwde strategie

Het GVVP bevat nog geen concrete doelstellingen of onderbouwde strategie op het gebied van verkeersveiligheid. Het beleid is weliswaar gerelateerd aan dat van hogere overheden, maar er heeft geen doorvertaling plaatsgevonden van landelijke en regionale doelstellingen naar lokale doelstellingen voor Papendrecht.

In de interviews wordt aangegeven dat het ontbreken van beleidsdoelstellingen voor verkeersveiligheid te maken heeft met het feit dat verkeersveiligheid geen topprioriteit heeft en vooral omdat Papendrecht een relatief veilige gemeente is binnen de provincie Zuid-Holland. Omdat er relatief weinig ongevallen zijn, zou het verband tussen beleid en uiteindelijke ongevallen lastig vast te stellen zijn. Wel is het streven van de gemeente om concrete doelstellingen vast te leggen als houvast voor bestuurders, raad en ambtelijke organisatie. Men is hier echter nog onvoldoende aan toegekomen.

In het GVVP wordt wel aangegeven dat er een “Verkeersveiligheidsplan” als deelnota uitgewerkt dient te worden. En in de interviews wordt aangegeven dat er in de uitwerking van de diverse deelplannen aandacht zal zijn voor doelstellingen, uitvoeringsplan, financiering en ook burgerparticipatie. Zo dus ook voor verkeersveiligheid. Het GVVP biedt hiervoor een duidelijke kapstok.

4. In het verkeersbeleid is beargumenteerd gekozen voor bepaalde typen verkeersmaatregelen

Uit de aangeleverde stukken blijkt dat er geen vastgestelde beleidsstukken zijn waar gekozen is voor bepaalde type verkeersmaatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Er is/was weliswaar sprake van een beleidsonderlegger in de vorm van het GVVP (of IVVP sinds 2005), maar verkeersveiligheidsmaatregelen/projecten worden in de praktijk vaak uitgevoerd naar aanleiding van een urgente situatie. Dat is ook aan de orde geweest bij het veiliger maken van schoolroutes, in overleg met de scholen. Daarnaast wordt verkeersveiligheid vaak als belangrijke component meegenomen in diverse verkeers- of inrichtingsprojecten die in de gemeente spelen of speelden.

Bij het opstellen van het GVVP is bewust gekozen om geen concrete maatregelen te formuleren om zodoende een onderscheid te maken tussen de grote lijnen (beleidskaders) en de specifieke invulling (maatregelen). De ervaring heeft geleerd dat de maatregelen vaak de meeste discussie opleveren, waardoor de beleidskaders onder sneeuwen, zoals in het geval van het IVVP is gebeurd.

5. Verschillende relevante betrokken partijen zijn actief betrokken bij het tot stand komen van het verkeersbeleid.

Bij de totstandkoming van het GVVP heeft men invulling willen geven aan het streven van het college om steeds meer aan interactieve beleidsvorming te doen. Bij het opstellen van het GVVP zijn daarom naast de reguliere inspraak ook de verschillende betrokken partijen benaderd (zoals KvK, Fietzersbond). Daarnaast heeft voor het aanbieden van het GVVP aan de raadscommissie Ruimte eerst een discussie plaatsgevonden met de commissie op basis van het concept GVVP. Doordat de Structuurvisie recent opgesteld was en het GVVP in de lijn van de structuurvisie lag, was het draagvlak binnen de commissie ruimte groot en zijn weinig inspraakreacties ontvangen.

6. Er is relevante informatie verzameld voor het tot stand komen van doelen en maatregelen.

Zoals onder punt 3 beschreven zijn er in het huidige verkeersbeleid geen doelen en maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid opgenomen. Er wordt wel voorgesorteerd op toekomstige ontwikkelingen,

zoals blijkt uit onderzoek dat is uitgevoerd naar de effecten van het containertransferium in Alblasterdam. De resultaten van dit onderzoek zijn echter (nog) niet vertaald naar doelen of maatregelen.

7. De financiering van de maatregelen is in een vastgesteld document gewaarborgd.

Het GVVP bevat nog geen concreet maatregelplan en daardoor is er ook nog geen financieringsplan vastgesteld. Uit de interviews blijkt dat het wel de intentie is van de gemeente om in de deelplannen die voortkomen uit het GVVP een apart uitvoerings- en financieringsplan op te nemen. Daarmee wordt dan een budgetaanvraag gedaan.

Voor het Regionaal Mobiliteitsplan (waar ook verkeersveiligheidsbeleid op het gebied van educatie deel van uitmaakt) is de financiering wel vastgesteld. Financiering vindt voornamelijk plaats op basis van het aantal inwoners per gemeente in de regio.

In de periode 2005-2010 werd het niet vastgestelde IVVP vooral gezien als ambtelijk werkdocument, maar de budgetten werden wel beschikbaar gesteld op basis van het IVVP.

8. De raad heeft zijn kaderstellende functie ten aanzien van verkeersveiligheid uitgeoefend

Het 'oude' IVVP is in de commissie ruimte besproken in april 2005. In dit overleg is de commissie ruimte niet akkoord gegaan met het plan als onderlegger voor korte en lange termijn ontwikkelingen, maar vond men de inhoud wel 'behartigenswaardig'.

Het huidige beleidsplan (GVVP) is vastgesteld in de raadsvergadering van 11 februari 2010. *"Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming"* heeft de raad op 11-02-2010 conform het voorstel van burgemeester en wethouders besloten. Bij het totstandkomen van het GVVP is de raad al in een vroeg stadium betrokken om te kunnen discussiëren over het concept GVVP en om daarmee de vaststelling van het document soepel te laten verlopen.

Ook in lopende ontwikkelingen wordt de raad betrokken. Zo zijn er op verzoek van de raad en vanuit het college verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de mogelijke komst van het containertransferium in de naburige gemeente Alblasterdam. De Raad is geïnformeerd over de resultaten van de verschillende onderzoeken, de positie van Papendrecht en de manier waarop de vervoerstromen zullen worden gemonitord.

Input/plan: vergelijking vastgestelde en referentie situatie

- De gemeente Papendrecht had in de periode tot 2010 een niet vastgesteld beleidsplan (het IVVP). De hieruit volgende plannen zijn niet gebaseerd geweest op vastgesteld beleid.
- In 2010 heeft de gemeente een GVVP vastgesteld. Dit heeft vrij lang geduurd omdat de urgentie ontbrak. Met het GVVP heeft de gemeente een goede start gemaakt naar een duurzaam en vastgelegd verkeersveiligheidsbeleid. Daarentegen is het huidige beleidsdocument een kapstokdocument en daarmee alleen de eerste stap naar vastgesteld verkeersveiligheidsbeleid.
- Het verkeersveiligheidsbeleid moet nog concreet gemaakt worden in termen van strategie, doelstellingen, uitvoerings-, financierings- en monitoringsplannen. De uitwerking van een deelplan gericht op verkeersveiligheid is gewenst en ook aangekondigd. De termijn waarop dat plaatsvindt, is niet bekend.

3.4 Uitvoering / Do

9. Uitvoeringsplannen welke voortkomen uit het vastgestelde verkeersbeleid.

Er zijn nog geen uitvoeringsplannen die voortkomen uit vastgesteld lokaal verkeersbeleid. Wel zijn de volgende uitvoeringplannen gemaakt op basis van het 'oude' niet vastgestelde IVVP:

- Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht: Implementatieplan verbetering infrastructuur en educatieve maatregelen – Gemeente Papendrecht
- Quickscan containertransferium – Gemeente Papendrecht

Ook zijn de volgende uitvoeringsplannen gemaakt op basis van regionaal vastgesteld beleid:

- Meerjarenplan gedragsbeïnvloeding 2008-2010 – RPV Drechtsteden
- Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013 – RPV Drechtsteden

Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht Implementatieplan

Het college heeft in september 2009 ingestemd met dit implementatieplan, nadat daarvoor in maart 2009 door het college was ingestemd met het proces. In het implementatieplan zijn per schoollocatie specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen aangedragen. Dit heeft ertoe geleid dat er een fysieke aanpassing heeft plaatsgevonden van 3 van de ca. 20 schoolomgevingen. Ook is er aan schoolroutes gewerkt mede op basis van een daartoe in 2008 uitgevoerd schoolrouteonderzoek. De onderstaande figuren geven twee voorbeelden van uitgevoerde maatregelen.



Schoolroute in het gebied Vrijheer van Esiaan (vrijliggend fietspad)

Markering ingang schoolzone De Viermaster

Quickscan containertransferium – Gemeente Papendrecht

Uit dit plan volgen (nog) geen concrete maatregelen. Wel wordt aanbevolen het verkeer nu en in de toekomst goed te monitoren.

Meerjarenplan gedragsbeïnvloeding 2008-2010 / Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013

Deze twee plannen zijn afkomstig van de overkoepelende regio (RPV Drechtsteden) en betreffen verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van educatie&voorlichting, communicatie en monitoring. Het educatieprogramma 'School op Seef' dat wordt uitgevoerd op basisscholen volgt uit deze plannen.

10. De gehanteerde prioritering van de maatregelen wordt conform het verkeersbeleid uitgevoerd.

Er zijn nog geen uitvoeringsplannen waarin een planning en prioritering van maatregelen zijn opgenomen. Zoals eerder beschreven is het de intentie van de gemeente om deze te maken als onderdeel van de toekomstige deelplannen van het GVVP.

11. Uitvoering van maatregelen is conform vastgesteld verkeersbeleid.

In de praktijk vindt de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen/projecten vaak plaats op basis van actualiteit en urgentie. Een doorvertaling van het GVVP naar verkeersveiligheidsmaatregelen heeft nog niet plaats gevonden. Doorgaans wordt met verkeersveiligheid zoveel mogelijk aangehaakt bij andere thema's ('werk met werk' maken). Daarbij is er een sterk besef dat verkeersveiligheid meer is dan het veilig inrichten van wegen. Er wordt dan ook regelmatig aandacht besteed aan verkeersveiligheid in combinatie met onderwijs. Het project 'School op Seef' is daar een voorbeeld van.

Op basis van het 'Implementatieplan Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht' is er in de afgelopen periode gewerkt aan een veilige inrichting van schoolomgevingen en school-thuis routes. De scholen zijn in het voortraject betrokken, onder andere in het onderzoek naar schoolroutes uit 2008. Ook zijn de maatregelen in overleg met de scholen geformuleerd. Hiermee is er maatwerk geleverd per locatie. Dit heeft echter wel geresulteerd in een verminderde herkenbaarheid van de verkeersomgeving voor weggebruikers. In de praktijk heeft dit geleid tot verschillen in de inrichting van schoolzones en

oversteekpunten, zoals bijvoorbeeld weergegeven in de onderstaande afbeeldingen. Deze differentiatie in inrichting en markering bevordert de verkeersveiligheid juist niet.



Twee verschillende vormen van inrichting/markering bij dezelfde schoolzone (Basisschool De Viermaster/Voortgezet Onderwijs Willem de Zwijger)



Aandachtspunten bij voetgangersoversteek (Anne Frank school)

Rode stippen bij voetgangersoversteek (De Knotwilg)

Met betrekking tot de schoolroutes zijn er bijvoorbeeld verschillen geconstateerd ten aanzien van oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers op rotondes, zoals weergegeven in de onderstaande afbeeldingen (schoolroute in het gebied Burgemeester Keizerweg).



Rotonde met fietsers in twee richtingen en voetgangers in blokmarkering

Rotonde met fietsers in één richting en zebrapad als voetgangersoversteek

Een compleet overzicht van voorbeelden en aandachtspunten uit de locatieschouw is weergegeven in bijlage 2. De belangrijkste verbeterpunten zijn:

- Uniforme inrichting van schoolzones;
- Uniforme inrichting van oversteekpunten voor zowel fietsers als voetgangers;
- Beter regelen van halen en brengen (parkeerlocaties, Kiss and Ride voorziening);
- Uniforme inrichting van kruispunten / rotondes.

Op basis van het 'Meerjarenplan gedragsbeïnvloeding 2008-2010' is het project 'School op Seef' uitgerold op de basisscholen in de gemeente. Ook het Verkeersveiligheidslabel, dat aangeeft of een school voldoende inspanning verricht op het gebied van verkeersveiligheid, is aan dit plan gekoppeld. Dit label wordt uitgegeven via het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland.

Het is niet bekend hoeveel scholen het Verkeersveiligheidslabel hebben of actief met 'School op Seef' bezig zijn. Basisschool De Knotwilg bijvoorbeeld heeft het label en beschikt daardoor naar eigen zeggen over alle benodigde verkeerseducatie en praktische verkeerslessen.

Op het Willem de Zwijger College is er in de afgelopen jaren voor verkeersles in de brugklas gebruik gemaakt van een lespakket van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Dit gebeurt op initiatief van de school en VVN en lijkt daarmee geen relatie met het verkeersbeleid van de gemeente te hebben. Uit het interview met deze school bleek overigens dat het genoemde materiaal op dit moment niet meer wordt gebruikt. Er wordt incidenteel wel over fietsen naar school gesproken met de klas.

12. Er vindt structureel overleg plaats tussen de betrokken actoren

Er zijn verschillende vormen van overleg, voornamelijk geïnitieerd vanuit de gemeente:

- Wijkplatforms: gebiedsgericht (per wijk);
- Overleg met scholen: overleg tussen de wethouder en scholen vindt plaats via de organen LEA en OOGO. Ook bezoekt de wethouder jaarlijks (in een cyclus van 9 maanden) alle scholen in de gemeente;
- Overleg met de politie: vanuit de regio vindt er ten minste eens in de twee jaar overleg plaats met de politie;
- Interactieve beleidsvorming met burgerparticipatie.

Wijkplatforms

Voor het betrekken van burgers bij de projecten van de gemeente wordt er vanuit de gemeente met name ingezet op wijkgericht werken. Er zijn vier zogenoemde wijkplatforms die regelmatig overleggen (1 à 2 keer per jaar met aanwezigheid van de wethouder). Er worden diverse onderwerpen besproken met verkeer en vervoer als prominent agendapunt. Dit is niet formeel vastgelegd in een document, en lijkt niet zozeer structureel maar incidenteel te gebeuren.

Overleg met scholen

Er vindt regelmatig en in diverse vormen overleg plaats met scholen, met name door de wethouder. Er wordt dan onder meer gesproken over verkeersveiligheid. De scholen geven daarbij aan dat de gemeente goed bereikbaar is en dat de gemeente scholen ook weet te bereiken met de juiste informatie. Scholen hebben een contactpersoon bij de gemeente (verkeerskundige) of de politie (wijkagent).

Voorbeeld De Knotwilg

Basisschool De Knotwilg is op initiatief van de gemeente geselecteerd voor het onderzoek naar schoolroutes. De school geeft aan dat het proces vervolgens enige tijd heeft stilgelegen, waarbij er ca. 1,5 jaar geen informatievoorziening vanuit de gemeente richting de school was. Uiteindelijk is de school geselecteerd voor de aanleg van een schoolzone. De Knotwilg is daarmee één van de 3 scholen waarvan de schoolomgeving is aangepast naar aanleiding van het 'Implementatieplan Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht'. In dit proces is de school goed betrokken; men heeft bijvoorbeeld vooraf een mening gegeven over het ontwerp. Op verzoek van de school zijn buurtbewoners en ouders niet betrokken in het proces. Buurtbewoners zijn niet betrokken omdat de school wil gaan uitbreiden en geen extra wrijving wil creëren met de buurtbewoners door de inrichting van de schoolzone. Ouders zijn niet betrokken omdat de school graag de nadruk wilde leggen op het veilig inrichten van de schoolomgeving en niet op de problematiek van halen en brengen van kinderen. Daarbij is voorbijgegaan aan het feit dat ook het haal/breng gedrag een directe relatie heeft met verkeersveiligheid.

De school en gemeente hebben in overleg besloten nog geen aanpassingen door te voeren vanwege de op korte termijn verwachte nieuwbouwplannen. Het resultaat in de huidige situatie is een suboptimale inrichting van de zone wat betreft dit aspect, zoals weergegeven in de onderstaande afbeeldingen van de schoolzone in het gebied van de Knotwilg.



Gele zone zonder fysieke maatregelen in de schoolomgeving



Fysieke palen markeren schoolomgeving

Voorbeeld Willem de Zwijgercollege

In de buurt van het Willem de Zwijgercollege is een schoolzone aangelegd, ter hoogte van basisschool De Viermaster. Door middel van tekens op de straat en gekleurde palen is aangegeven waar kinderen oversteken. De gemeente heeft het Willem de Zwijger College van te voren geïnformeerd over de herinrichting van de schoolzone. Bij de feitelijke inrichting van het gebied is het Willem de Zwijger College niet meer betrokken. De maatregelen zijn uitgevoerd vanuit het perspectief van de basisschool. Dit heeft ertoe geleid dat een deel van de route van de middelbare scholieren wel en een deel niet gemarkeerd en herkenbaar is als schoolzone (de schoolzone van de middelbare school is groter dan die van de basisschool). Er zijn geen specifieke voorzieningen voor de middelbare school getroffen. De onderstaande afbeeldingen geven een beeld van de huidige situatie. Uniformiteit in inrichting en markering bij zowel basisonderwijs als voortgezet onderwijs bevordert de verkeersveiligheid voor scholieren.



Verder geeft de school aan graag geïnformeerd te willen worden over maatregelen op schoolroutes in aanliggende gemeenten. Zo is het een aantal keren voorgekomen dat op de schoolroutes maatregelen werden genomen waardoor een deel van de route slecht of niet bereikbaar was. Als voorbeelden worden genoemd: een fietspad in de gemeente Sliedrecht (na een signaal van de school heeft de gemeente Sliedrecht aanvullende maatregelen genomen) en een fietspad langs/over de rijksweg (maatregel Rijkswaterstaat). De school geeft aan dat over dergelijke maatregelen binnen de gemeente Papendrecht en Sliedrecht inmiddels al wel goed wordt gecommuniceerd.

Overleg met de politie

Tijdens het periodieke overleg met de politie vanuit de regio worden onder andere afspraken gemaakt op het gebied van verkeer. Er worden geen afspraken gemaakt over de handhavinginzet van de politie ten bate van de verkeersveiligheid. De gemeente geeft aan dat handhaving op de wegen in Papendrecht veelal een discussiepunt is met de politie. Het thema valt onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester. Omdat de nadruk op preventie ligt, heeft verkeershandhaving doorgaans geen hoge prioriteit.

Interactieve beleidsvorming met burgerparticipatie

In het collegeprogramma is aangegeven dat de gemeente veel belang hecht aan het betrekken van de burger in de processen van de overheid. Daartoe wordt er bij veel onderwerpen voor een vorm van interactief beleidsproces gekozen, waarbij er bij de start van elk project/traject veel aandacht is voor communicatie (zo ook bijvoorbeeld bij de totstandkoming van het GVVP). Een eenduidige richtlijn hiervoor wordt nog niet gehanteerd binnen de gemeente. Ook voor het tot stand komen van de deelplannen onder het GVVP is nog geen standaard werkwijze opgesteld voor het te doorlopen proces van consultatie en communicatie. Wel wordt de inspraakverordening gevolgd en actief contact gezocht met belanghebbenden.

13. De wijzigingen in de uitvoering van het verkeersbeleid door ad-hoc gebeurtenissen zijn vastgelegd.

De gemeente geeft aan dat de selectie en uitvoering van maatregelen en projecten in de praktijk veelal plaats vindt op basis van actualiteit en urgentie. Dit is ook aan de orde geweest bij maatregelen gericht op het veiliger maken van schoolroutes. Er zijn in de aangeleverde documenten geen stukken aangetroffen waarin de afhandeling van gebeurtenissen op het gebied van verkeersveiligheid is vastgelegd. De

uitkomsten van deze maatregelen worden niet structureel gebruikt voor terugkoppeling naar het te voeren verkeersbeleid.

14. De uitwerking van het verkeersbeleid naar deelplannen vertoont voldoende samenhang.

Zoals onder punt 1 'Periodieke update van het verkeersbeleid' al aangegeven is er nog geen sprake van deelplannen binnen het verkeersbeleid. Deze deelplannen worden in de diverse interviews wel aangekondigd. Het is daarbij de vraag of en wanneer er sprake zal zijn van een separaat verkeersveiligheidsplan, of dat verkeersveiligheid als onderdeel van andere deelplannen zal worden opgenomen. Voor zover nagegaan kon worden, is daar nog planning van. Ook is niet duidelijk in hoeverre toezeggingen aan de raad zijn gedaan. Wel heeft de gemeente aangegeven dat het Bereikbaarheidsplan en het parkeerbeleid de eerstkomende deelplannen zijn.

Uitvoering/Do: vergelijking vastgestelde en referentiesituatie

- Er worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, vaak als onderdeel van projecten met een primaire andere doelstelling (bereikbaarheid).
- Maatregelen volgen nog niet uit het vastgestelde verkeersbeleid. De prioritering van maatregelen is niet vastgelegd. De gemeente heeft vooral ad-hoc maatregelen toegepast op basis van actualiteit en urgentie. Het voordeel daarvan is dat op korte termijn noodzakelijke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden en efficiënt kan worden aangehaakt bij andere maatregelen. Het nadeel is dat met deze aanpak de samenhang en afstemming tussen verschillende typen verkeersveiligheidsmaatregelen uit het oog verloren kan worden.
- Er is relatief veel aandacht voor de verkeersveiligheid van schoolomgevingen, met name op het gebied van educatie & voorlichting (voorbeeld project 'School op Seef'). In 3 van de ca. 20 scholen heeft een fysieke aanpassing van de schoolzone plaatsgevonden, op basis van een schoolrouteonderzoek uit 2008 en het Implementatieplan Verkeersveiligheid Basisscholen.
- Het idee en de bedoeling achter de genomen maatregelen is doorgaans goed. De effectiviteit van de genomen maatregelen kan beter. Aandachtspunten daarin zijn afstemming tussen maatregelen en actoren, uniformiteit in de uitvoering en differentiatie tussen basisscholen en middelbare scholen.
- Er vindt vrij veel communicatie plaats vanuit de gemeente rondom projecten/maatregelen die de gemeente initieert en diverse relevante actoren worden betrokken. Veelal wordt dit echter niet als standaard procedure opgepakt en er wordt ook weinig van vastgelegd. Daarmee heeft de communicatie een wat incidenteel karakter, wat ten koste kan gaan van synergie.

3.5 Monitoring / Check

15. De kosten van de uitgevoerde maatregelen zijn conform uitvoeringsplan.

Vanuit de gemeente

Zowel in de huidige situatie van het GVVP als in de periode van het IVVP is er geen uitvoeringsplan, en een daaraan gekoppelde begroting en budget, dat voortkomt uit het overall verkeersbeleid. Het

implementatieplan voor de verbetering van infrastructuur en educatieve maatregelen van de gemeente Papendrecht (Plan Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht) bevat geen specifiek financieringsplan. Per project, dat voortkomt uit dit plan, is aparte financiering aangevraagd en vrijgemaakt.

Vanuit de gemeente wordt in aanvulling hierop aangegeven dat het de bedoeling is dat de beoogde GVVP deelplannen elk worden voorzien van een uitvoeringsplan en een daaropvolgende budgetaanvraag. Verder vermeldt de gemeente dat in de periode voor 2008 verkeersveiligheidsmaatregelen vooral werden gefinancierd vanuit de subsidie van Duurzaam Veilig. En doordat het IVVP destijds niet door de raad is vastgesteld vormde dit plan geen basis voor een concreet maatregelplan met bijbehorend budget. Hierdoor werden maatregelen eigenlijk alleen uitgevoerd in samenwerking met de afdeling "Beheer en Uitvoering" en met name door werk met werk te maken. Uitzondering zijn projecten zoals "de Kluifrotonde" waar financiering heeft plaatsgevonden door samenwerking met regio, provincie en rijk. Of door aparte deelprojecten zoals de woningontwikkeling in het oosten van Papendrecht.

Vanuit de regio

Vanuit de regio/provincie wordt bijgedragen aan de verkeersveiligheid in Papendrecht via subsidies voor gedragsbeïnvloeding en vanuit het meerjarenprogramma verkeersveiligheid van de RPV Drechtsteden. Het onder punt 9 genoemde *Meerjarenplan gedragsbeïnvloeding 2008-2010* en het *Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013* geven hier invulling aan. Financiering van maatregelen voortkomend uit beide programma's wordt op regionaal niveau geregeld en gemonitord. Financiering vindt voornamelijk plaats op basis van het aantal inwoners (per gemeente in de regio).

16. De effecten van de uitgevoerde maatregelen passen binnen de gekozen strategie.

Er is nog geen eenduidige strategie om invulling te geven aan het verkeersveiligheidsbeleid. De effecten van de uitgevoerde maatregelen zijn dan ook nog niet te herleiden tot de gekozen strategie. Een dergelijke strategie zou afstemmings- en uniformiteitsproblemen, zoals bijvoorbeeld genoemd onder punt 11 ('Uitvoering van maatregelen is conform vastgesteld verkeersbeleid') kunnen voorkomen. Het is wel duidelijk dat er met de genomen maatregelen bewust wordt ingespeeld op urgente problemen die op het gebied van verkeersveiligheid worden gesignaleerd. Er zijn nog geen maatregelen uitgevoerd naar aanleiding van de gekozen strategie. Het huidige beleidsplan bevat wel een strategie, maar nog geen uitgewerkte maatregelen in deelplannen.

17. De objectieve verkeersveiligheid is verbeterd

In de aanwezige literatuur zijn twee documenten beschikbaar die een beeld geven van de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers (objectieve verkeersveiligheid) in de gemeente Papendrecht:

- Verkeersveiligheidsmonitor, cijfers en trends in de Gemeente Papendrecht
- Monitor verkeersongevallen, Drechtsteden 2010

Uit de gegevens blijkt dat het aantal slachtofferongevallen en dodelijke ongevallen een dalende trend laat zien. In absolute aantallen gezien is de gemeente Papendrecht na Sliedrecht de meest veilige gemeente in de regio Drechtsteden. De regio Drechtsteden is binnen Nederland een van de regio's met de sterkste

daling aan ongevallen in 2009 ten opzichte van 2008. Hoe bestendig deze trend is, kan pas vastgesteld worden wanneer ongevalgegevens over een langere periode in de analyse worden betrokken.

De gemeente is zich ervan bewust dat zij er ten opzichte van de andere gemeentes in de regio en de provincie goed voor staat wat betreft de verkeersveiligheid. Daarentegen geeft de wethouder wel aan dat de verkeersveiligheid veel aandacht blijft vragen door de ligging vlak langs de stroomweg A15 en ontsluitingsweg N3, de oost-west en noord-zuid verbindingen door de kern Papendrecht en het belang van de fiets.

18. Er is aantoonbaar en effectief gereageerd op signalen m.b.t. subjectieve veiligheid

De gemeente heeft de beleving van burgers/weggebruikers ten aanzien van de verkeersveiligheid (subjectieve verkeersveiligheid) meegenomen in de plannen en maatregelen die zijn genomen rondom schoolroutes en mogelijke knelpunten op deze routes. In de volgende documenten of activiteiten is of wordt door de gemeente aandacht besteed aan subjectieve verkeersonveiligheid

- Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht Implementatieplan (2008);
- Schoolroute onderzoek voortgezet onderwijs Drechtsteden (2009);
- In het opinieonderzoek voor de structuurvisie 2020 is een beeld gevraagd van de subjectieve verkeersveiligheid in de schoolomgeving;
- Voortraject van maatregelen in schoolomgevingen en/of op schoolroutes:
 - Subsidieaanvraag vrijliggend fietspad (2009)
 - Subsidieaanvraag rotonde Onderslag - Burg. Keijzerweg (2010)
 - Maatregeluitwerking en collegestuk: maatregelen school-thuisroutes (2010/2011)
- Klachtenregistratie: klachten van burgers en instanties worden door de gemeente geregistreerd en beantwoord. De gemeente geeft aan dat de klachtenprocedure wordt doorlopen volgens een vastgelegd traject en tijdpad.

19. Het uitgevoerde verkeersbeleid wordt gemonitord en geëvalueerd.

De gemeente geeft aan dat zij verschillende verkeerscijfers op min of meer structurele wijze verzamelt. Naast verkeersveiligheid worden ook doorgaand verkeer, parkeeronderzoek, en de hoeveelheid verkeer genoemd. Voor specifieke monitoring van verkeersveiligheid wordt gebruik gemaakt van de ongevallenmonitor en de leefbaarheidsenquête genoemd. Ook de hierboven genoemde klachtenregistratie komt in dit kader aan de orde.

Ongevallenmonitor

Monitoring van effecten vindt plaats via de Verkeersveiligheidsmonitor en Monitor Verkeersongevallen Drechtsteden (zie punt 17). Deze vorm van monitoring is niet gekoppeld aan het gemeentelijke verkeersbeleid, maar wel aan het regionale verkeersbeleid. Aanscherping en accentverschuiving van het regionale beleid (met name op het gebied van educatie) vindt plaats op basis van de ongevallenmonitor.

Leefbaarheidsenquête

Er wordt twee keer per jaar een enquête uitgezet door het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD), waarin verschillende punten op het gebied van leefbaarheid onder de bewoners in beeld worden gebracht.

Daarin komt naast meningen over woonplaats, buurt en sociale veiligheid ook de beleving van burgers ten aanzien van verkeersveiligheid aan de orde.

Er is echter geen monitoringsplan en daarvan afgeleide instrumenten om het huidige beleid te monitoren. Dit komt volgens de gemeente door het ontbreken van concrete doelstellingen. Het belang van planmatige monitoring om inzicht te krijgen in de voortgang ten opzichte van beleidsdoelstellingen wordt wel onderkend door de gemeente.

Door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling wordt er wel jaarlijks een afdelingsplan opgesteld en een managementrapportage voor wat betreft de beleidsprojecten. De verkeersmaatregelen worden uitgevoerd door de afdeling Beheer & Uitvoering (B&U), waardoor deze maatregelen voornamelijk op het afdelingsplan en maatregelrapportage van deze afdeling terug te vinden zijn.

Monitoring/check: vergelijking vastgestelde en referentiesituatie

- Er is geen eenduidige verbinding tussen de kosten van maatregelen en uit het beleid voortkomende uitvoeringsplannen, behalve voor de maatregelen die vanuit de regio worden geïnitieerd.
- Er wordt goed op problemen geanticipeerd met maatregelen die in beginsel juist zijn. Er ontbreekt echter nog een strategie om verkeersveiligheidsproblemen doeltreffend en doelmatig aan te pakken. Een dergelijke strategie volgt idealiter uit het vastgestelde verkeers- en verkeersveiligheidsbeleidsplan.
- Ongevallencijfers van Papendrecht zijn relatief gunstig, vergeleken met andere gemeenten in de regio en in Nederland.
- Er wordt ingespeeld op de verkeersveiligheidsbeleving van burgers en in de tweejaarlijkse leefbaarheidsenquête wordt ook naar verkeersveiligheid gevraagd.
- De gemeente monitort vrij veel, maar heeft geen vastgesteld monitoringsplan, en er is geen terugkoppeling naar beleidsdoelstellingen.

3.6 Organisatie en proces / Act

20. Het College heeft zicht op de specifiek meetbare effecten.

In lijn met wat onder punt 19 is aangegeven, heeft het college inzicht in een aantal meetbare effecten. Er is echter geen sprake van een monitoringsplan, waarmee op structurele basis inzicht in meetbare effecten wordt gegeven.

21. Het College heeft zicht op de factoren die de uitvoering belemmeren.

Er worden wel gegevens verzameld (zie punt 19), maar er vindt geen monitoring plaats van de voortgang van huidige maatregelen en geen terugkoppeling naar het huidige beleid. Wel heeft de wethouder periodiek contact met alle scholen in de gemeente (zie punt 12 'Overleg tussen betrokken actoren'). Deze

overleggen bieden de scholen de mogelijkheid om knelpunten in de uitvoering van relevante maatregelen aan de orde te stellen bij de wethouder.

22. Het College heeft zicht op de kosten van de uitvoering van het verkeersbeleid.

Uit de interviews blijkt dat het college wel een beeld heeft van de financiële onderbouwing van specifieke projecten zoals de aanleg van de Kluifrotonde en de aanleg van schoolzones. Het college heeft geen integraal overzicht van de kosten van alle verkeersveiligheidsprojecten. Verder is het niet duidelijk in hoeverre er inzicht is in de financiering van projecten die vanuit de regio worden uitgevoerd of via de regio worden gesubsidieerd.

23. De gemeenteraad wordt tijdig, volledig en juist geïnformeerd.

Uit de interviews en documentatie blijkt dat de raad wordt betrokken op het moment dat dit relevant is. De volgende voorbeelden daarvan worden gegeven:

- De gemeenteraad is door middel van drie raadsinformatiebrieven op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden naar aanleiding van het schoolrouteonderzoek uit 2008.
- De raad is vanuit haar kaderstellende functie meegenomen in het traject voor het tot standkomen van het GVVP en de structuurvisie.
- De raad is geïnformeerd over het proces rondom het Containertransferium.
- Burgers in de wijken worden ook betrokken bij relevante ontwikkelingen door ze per brief vanuit de gemeente hierover te informeren. Ook de raad wordt op deze wijze op gezette tijden geïnformeerd.

In hoeverre de raad zich ook betrokken voelt bij het huidige verkeersveiligheidsbeleid is onbekend.

24. Het College heeft de betrokkenheid van belanghebbenden structureel gewaarborgd.

De gemeente heeft veel aandacht voor het betrekken van bijvoorbeeld burgers en scholen in verschillende processen. Dit blijkt onder andere uit de actieve wijkplatforms en het frequente overleg met scholen. Dit is echter niet vastgelegd in een document (danwel in een beleidsstuk). Het college heeft wel de intentie om de wijkgerichte aanpak in de toekomst beter vast te leggen op beleidsniveau.

Organisatie en proces/Act: vergelijking vastgestelde en referentiesituatie

- Het college heeft beperkt inzicht in de uitvoering van het beleid.
- Het college heeft geen integraal inzicht in de kosten van de uitvoering van het beleid, wel in de kosten van specifieke projecten. Dit heeft mogelijk te maken met onduidelijkheid in de interne en regionale organisatie van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.
- De raad wordt geïnformeerd over en betrokken bij relevante ontwikkelingen. Niet duidelijk is geworden hoe groot de betrokkenheid bij het onderwerp vanuit de raad zelf is.
- De gemeente betreft belanghebbende actoren bij veel relevante zaken rondom verkeersveiligheid, maar heeft dit niet vastgelegd.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen besproken.

4.2 Conclusies

De conclusies in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de analyse van de inventarisatie uit hoofdstuk 3 en richten zich op het beantwoorden van de onderzoeksvraag, die als volgt luidt:

Maak inzichtelijk in hoeverre de gemeente Papendrecht er in de praktijk in slaagt om een doelmatig en doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te voeren, in het algemeen en gericht op de veiligheid van scholieren in het bijzonder, en besteed daarbij aandacht aan:

- a. Welke doelen en maatregelen het verkeersveiligheidsbeleid bevat en hoe en met wie deze zijn tot stand gebracht en hoe deze zijn onderbouwd.
- b. Welke (samengestelde) maatregelen uit zulk een beleid daadwerkelijk zijn gerealiseerd.
- c. Welke effecten dat alles heeft op de verkeersveiligheid en waaruit dat moge blijken.

In de onderzoeksvraag staat de doeltreffendheid en doelmatigheid van het verkeersveiligheidsbeleid centraal. Inzicht in het beleid en de uitvoeringspraktijk is verkregen door de onderliggende processen in beeld te brengen via de structuur van de plan/do/check/act cyclus (zie paragraaf 2.1). Per categorie van de cyclus zijn de conclusies in beeld gebracht.

Plan

Tot 2010 had de gemeente Papendrecht een niet door de Raad vastgesteld beleidsplan: het Integraal Verkeersveiligheidsplan (IVVP). Daarmee waren de hieruit volgende uitvoeringsplannen (de inrichting van schoolzones, oversteeklocaties en kruispunten) in die periode niet gebaseerd op vastgesteld beleid. Een integrale en samenhangende beleidsstrategie om op te toetsen was tot 2010 niet aanwezig.

In 2010 heeft de gemeente met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) een goede stap gezet in de richting van een duurzaam en vastgelegd verkeersveiligheidsbeleid. Het huidige beleidsdocument is een kapstokdocument en geeft de kaders voor een nadere uitwerking. Het gedeelte verkeersveiligheid binnen dit kapstokdocument is nog niet concreet gemaakt in termen van strategie, doelstellingen, uitvoerings-, financierings- en monitoringsplannen. Als gevolg hiervan is er nog de nodige ruimte voor verbetering in consistentie en effectiviteit binnen het huidige verkeersveiligheidsbeleid. De uitwerking van een deelplan verkeersveiligheid is gewenst en ook aangekondigd, maar het is nog onbekend op welke termijn dit zal plaatsvinden.

Uitvoering

In de gemeente zijn de afgelopen jaren diverse verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, veelal als onderdeel van projecten met een primaire andere doelstelling (bijvoorbeeld bereikbaarheid). Deze maatregelen zijn vooral ad-hoc toegepast op basis van actualiteit en urgentie. Het voordeel daarvan is dat op korte termijn noodzakelijke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd zijn en efficiënt kan worden aangehaakt bij andere maatregelen. Het nadeel is dat met deze aanpak de samenhang en afstemming tussen verschillende typen verkeersveiligheidsmaatregelen uit het oog verloren kan worden. Een integrale aanpak van verkeersveiligheidsproblemen in de gemeente is hier niet mee gediend.

Binnen de genomen maatregelen is veel aandacht voor de verkeersveiligheid van scholieren en schoolomgevingen. Op basis van het Implementatieplan Verkeersveiligheid Basisscholen Papendrecht en een schoolrouteonderzoek uit 2008 is er in de afgelopen periode gewerkt aan een veilige inrichting van schoolomgevingen en school-thuis routes. In drie van de twintig scholen heeft een fysieke aanpassing van de schoolzone plaatsgevonden. Daarnaast wordt er veel aandacht besteed aan educatie & voorlichting op scholen (bijvoorbeeld via het project 'School op Seef').

Het idee en de bedoeling achter de genomen verkeersveiligheidsmaatregelen is doorgaans goed. De effectiviteit van de genomen maatregelen biedt ruimte voor verbetering. Aandachtspunten daarin zijn afstemming tussen maatregelen en actoren, uniformiteit in de uitvoering en differentiatie tussen basisscholen en middelbare scholen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de verschillen die zijn geconstateerd in de inrichting van de schoolzones en de schoolroutes in het gebied Burgemeester Keijzerweg.

Er vindt vrij veel communicatie plaats vanuit de gemeente rondom projecten/maatregelen die de gemeente initieert en diverse relevante actoren worden betrokken. Veelal wordt dit echter niet als standaard procedure opgepakt en er wordt ook weinig van vastgelegd. Daarmee heeft de communicatie een incidenteel karakter, wat ten koste kan gaan van synergie, efficiëntie en transparantie van beleid.

Monitoring

De gemeente monitort vrij veel (zoals verkeersongevallen, verkeersveiligheidsbeleving van burgers en intensiteit van de voertuigen), maar heeft geen vastgesteld overall monitoringsplan. Ook is er geen terugkoppeling naar integrale beleidsdoelstellingen. Uit de gemonitorde gegevens blijkt onder andere dat de ongevallenaantallen van Papendrecht laag zijn in vergelijking met andere gemeenten in de regio en in Nederland.

Er wordt door de gemeente goed gereageerd op problemen met maatregelen die in beginsel juist zijn. In het geval van het toekomstige containertransferium heeft de gemeente geanticipeerd op mogelijke verkeersveiligheidsproblemen met een quick scan onderzoek. Het is vooralsnog niet duidelijk of hiermee voldoende anticipatie op mogelijke problemen plaatsvindt.

Er ontbreekt nog een duidelijke strategie om verkeersveiligheidsproblemen doeltreffend en doelmatig aan te pakken. Een dergelijke strategie volgt idealiter uit het vastgestelde verkeers- en verkeersveiligheidsbeleidsplan. Ook is er geen eenduidige verbinding tussen de kosten van maatregelen vanuit de gemeente en uit het beleid voortkomende uitvoeringsplannen.

Organisatie en proces

Het college heeft beperkt inzicht in de uitvoering van het beleid en heeft daarnaast beperkt integraal inzicht in de kosten van de uitvoering van het beleid. Wel heeft het college inzicht in de uitvoering van specifieke projecten en bijbehorende kosten.

De raad lijkt goed te worden geïnformeerd over afzonderlijke plannen, maar het is voor de raad niet inzichtelijk in hoeverre deze plannen zijn gebaseerd op integraal beleid.

De gemeente betreft belanghebbende actoren bij veel relevante zaken rondom verkeersveiligheid, maar heeft dit niet vastgelegd.

4.3 Aanbevelingen

De aanbevelingen luiden als volgt:

1. Zorg voor een herkenbare en uniforme inrichting van schoolomgevingen

College: zie erop toe dat de inrichting van schoolomgevingen gekenmerkt is door voldoende uniformiteit en consistentie. Besteed hierbij aandacht aan de volgende zaken:

- Bouw voor de basisscholen voort op de aanpak volgens het Implementatieplan Verkeersveiligheid Basisscholen Papendrecht.
- Bekijk welke specifieke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid in de omgeving van het basis onderwijs en in de omgeving van het middelbaar onderwijs te vergoten en op elkaar af te stemmen.
- Stel heldere kaders voor het tegemoet komen aan specifieke wensen van scholen (maatwerk) om gericht en met draagvlak lokale verkeersveiligheidsproblemen bij scholen op te lossen. Geef deze kaders een integraal karakter, waarbij de herkenbaarheid van de schoolomgeving (met fysieke maatregelen) voorop staat en is afgestemd met mensgerichte maatregelen (educatie, voorlichting, handhaving) en met verschillende belanghebbenden partijen (participatie en communicatie).

2. Zorg voor een deelplan verkeersveiligheid

College: stel een deelplan verkeersveiligheid op dat voortkomt uit het GVVP. Realiseer met dit deelplan een integrale verbetering van het verkeersveiligheidsbeleid. Raad: maak afspraken over de termijn waarop het deelplan gerealiseerd is.

Neem in het deelplan de volgende elementen op:

- Concrete ambitie en doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid;
- Maatregelplan dat volgt uit deze ambitie, dit zodat de gemeente gericht maatregelen neemt om de verkeersveiligheid in de gemeente structureel en integraal kan verbeteren;
- Een integraal financieringsplan, opgesteld door het college, zodat de raad een goed beeld heeft van de totale kosten van het maatregelpakket en hier ook op kan sturen;
- Een monitoringsplan, dit zodat het college en de raad kunnen monitoren in hoeverre de maatregelen uit het beleid leiden tot het gewenste resultaat en in hoeverre de kosten doeltreffend ingezet zijn.

Idealiter bevat een compleet deelplan voor het verkeersveiligheidsbeleid alle vier de bovengenoemde onderdelen. Aangezien er op het moment geen maatregelplan, financieringsplan en monitoringsplan is, kan er voor gekozen worden dit stapsgewijs in te voeren.

3. Zorg voor een communicatieplan verkeersveiligheid

College: stel een communicatieplan op en besteed daarin aandacht aan het hele terrein van beleidsontwikkeling tot en met de invulling van de maatregelen op straat. Raad: maak afspraken over de termijn waarop het communicatieplan gerealiseerd is.

Neem in het communicatieplan de volgende elementen op:

- Een beschrijving van de wijze waarop de verschillende actoren betrokken worden bij de aanpak van de verkeersveiligheid in de gemeente;
- Een beschrijving van de wijze waarop burgers bij relevante zaken betrokken dienen te worden.

5 REACTIE COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

Bij brief gedateerd 11 oktober 2011 stuurde het college de volgende bestuurlijke reactie op de concept-rapportage:

“

Geachte heer/mevrouw,

Op 12 september 2011 hebben wij van uw commissie naar aanleiding van het onderzoek naar de verkeersveiligheid in de gemeente Papendrecht de concept-rapportage met de titel 'Samenhang in verkeersveiligheid...' ontvangen. In het kader van hoor en wederhoor willen wij van de mogelijkheid gebruik maken te reageren op het concept-rapport. Hierbij richten wij ons op de vertaling van de bevindingen uit het onderzoek naar conclusies en aanbevelingen en op de inhoud van de aanbevelingen.

Uw commissie heeft gekozen om het onderzoek te richten op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het verkeersveiligheidsbeleid en rond de doelgroep scholieren in het bijzonder. Wij constateren dat in het rapport de activiteiten in het kader van verkeersveiligheid voor andere doelgroepen dan scholieren vrijwel volledig buiten beschouwing worden gelaten. Hiertoe ontstaat ons inziens een incompleet en eenzijdig beeld van de activiteiten van de gemeente en de regio in het kader van verkeersveiligheid. Daarnaast is niet in alle gevallen de aansluiting in het concept-rapport tussen de analyse, conclusies en aanbevelingen even duidelijk.

U formuleert in het rapport een drietal aanbevelingen. Per aanbeveling willen wij kort reageren.

1. Zorg voor een herkenbare en uniforme inrichting van schoolomgevingen.

Het grootste gedeelte van de circa 20 schoollocaties in Papendrecht liggen in een verkeersluw gebied, waarbij geen problemen bekend zijn met betrekking tot de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving. Op basis van een grootschalige inventarisatie uit 2008 en na overleg met de basisscholen is het afgelopen jaar besloten om in totaal drie schoolzones aan te leggen bij scholen die een onveilige situatie ervaren in de schoolomgeving.

Wij willen hierbij benadrukken dat een schoolzone geen doel op zich vormt, maar dat deze ingrijpende maatregel direct dient bij te dragen aan het oplossen van een verkeersveiligheidsvraagstuk in de schoolomgeving. Daarbij is tijdens de aanleg van de schoolzones nadrukkelijk aandacht besteed aan een uniforme inrichting. Wij herkennen ons derhalve niet in de conclusies ten aanzien van de uniformiteit.

2. Zorg voor een deelplan verkeersveiligheid

Begin 2010 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) als beleidskader voor het verkeersbeleid door de gemeenteraad vastgesteld. In de uitvoeringsparagraaf is opgenomen dat gedurende de looptijd van het GVVP een deelplan verkeersveiligheid wordt opgesteld. Conform het GVVP worden momenteel verschillende deelplannen uitgewerkt naar urgentie, beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit. Wij zijn van mening dat deze vastgestelde kaders uit de uitvoeringsparagraaf nog

steeds gelden. Overigens wijzen wij u erop dat Papendrecht qua ongevallencijfers relatief gezien de veiligste gemeente van de regio is en hoog scoort op provinciaal niveau.

Na het opstellen van een bereikbaarheidsplan, de herziening van het parkeerbeleid en het opstellen van een plan voor het langzaam verkeer, ligt het in de planning om een verkeersveiligheidsplan op te stellen. In dit plan zullen voornamelijk knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen worden benoemd, die afgestemd zullen worden met de planning van integraal wegbeheer. Door integraal wegbeheer worden onnodige kosten voorkomen en wordt vermeden dat een wegvak in een kort tijdsbestek meerdere malen wordt opengemaakt, met bijbehorende verkeershinder. Vooralsnog is de planvorming van het deelplan verkeersveiligheid voorzien in 2013.

3. Zorg voor een communicatieplan verkeersveiligheid

Het belang van communicatie over verkeersveiligheid is voor ons vanzelfsprekend. Op het gebied van verkeersveiligheid is en wordt aandacht besteed aan actuele onderwerpen, ook die gerelateerd kunnen aan een specifiek seizoen, bijvoorbeeld de actie 'de scholen zijn weer begonnen'.

In eerste instantie zijn hierbij de algemene beleidslijnen met betrekking tot het communicatiebeleid en de inspraakverordening van kracht. De planmatige inbedding in het algemene communicatiebeleid is daarmee verzekerd. De meer specifieke aspecten worden planmatig in een afzonderlijke communicatieparagraaf in het deelplan verkeersveiligheid opgenomen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris, de burgemeester,

R.G. Beek

C.J.M. de Bruin

"

6 NAWOORD REKENKAMERCOMMISSIE

De bestuurlijke reactie van het college komt bij de rekenkamercommissie nogal defensief over. De inhoudelijke reactie van het college vormt voor de rekenkamercommissie geen aanleiding de aanbevelingen te herzien.

BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST

Cycl	Type document	Omschrijving	Jaar	Gemaakt door	Status	Omschrijving
A c t	Nationaal beleid	Nota Mobiliteit	2004	RWS	Vastgesteld - landelijk	Nationaal verkeersbeleid
	Provinciaal beleid	PVVP Zuid-Holland	2002	Prov ZH	Vastgesteld - provinciaal	Provinciaal verkeersbeleid
	Gemeentelijk beleid	GVVP Papendrecht	2010	Gem Papendrecht	Vastgesteld	Gemeentelijk verkeersbeleid
	- advies commissie ruimte	Notulen commissie ruimte	24-11-2009	Commissie Ruimte	Notulen	De commissie gaat akkoord met het voorgestelde proces tot het opstellen van een gemeentelijk verkeers en vervoersplan.
	- Gemeenteraad	Notulen verslag gemeenteraad	11-11-2010	Gemeenteraad	Notulen	Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming wordt conform het voorstel van B&W besloten.
	Coalitieakkoord	Collegeprogramma: Een nieuw perspectief met Papendrecht centraal.	15-4-2010	Coalitie	Vastgesteld	Fietsbeleid, Fietscirculatie, parkeerbeleid van groot belang. Waterbus behouden. Aanleg kluifrotonde uitstellen.
	Structuurvisie	Opinieonderzoek structuurvisie Papendrecht 2020	1-7-2008	Amtelijk	Onderzoek	Resultaten opinieonderzoek onder bewoners Papendrecht op o.a. het gebied van verkeer.
	Integraal verkeersveiligheidsplan (IVVP)	Integraal verkeersveiligheidsplan (IVVP)	1-5-2005	Gem Papendrecht / Grontmij	niet vastgesteld	Volledig VKV onderzoek naar locaties (obj / subj) en maatregelen 2005-2010
	- advies commissie ruimte	Notulen commissie ruimte	14-3-2005	Commissie Ruimte	Notulen	Advies is dat het IVVP een denkrichting is, geen kaderstellende noititie.
	- advies commissie ruimte	Notulen commissie ruimte	26-4-2005	Commissie Ruimte	Notulen	De PVDA is niet accoord met het IVVP als onderlegger voor korte en lange termijn ontwikkelingen. De inhoud is wel behartenswaardig.
P l a n	- voorstel college	Voorstel aan College	8-2-2005	College	Besluitstuk	Geen besluit genomen over IVVP, nadere discussie gewenst
	Verkeersveiligheidsplan (basisscholen)	Verkeersveiligheid basisscholen Papendrecht Implementatieplan verbetering infrastructuur en educatieve maatregelen.	15-8-2008	Gem Papendrecht / Oranjewoud	Onderzoek	Inventarisatie objectieve en subjectieve veiligheid + maatregelprogramma richting 2010
	- implementatieplan verkeersveiligheidsplan	Voorstel voor verkeersveiligheidsplan	13-10-2007	Gem Papendrecht / Oranjewoud	Voorstel onderzoek	Voorstel tot onderzoek
	- aangepast implementatieplan	Voorstel voor verkeersveiligheidsplan	11-11-2008	Gem Papendrecht / Oranjewoud	Voorstel onderzoek	Voorstel tot onderzoek
	- goedkeuring onderzoek	Acoord uitvoeren onderzoek	9-11-2008	Gem Papendrecht	Besluitstuk	besluit uitvoering onderzoek
	- voorstel college	Voorstel aan College	25-3-2009	College	Besluitstuk	Instemming met proces zoals voorgesteldin het onderzoek. Het proces moet leiden tot educatieve en infrastructurele maatregelen.
	- voorstel college	Voorstel aan College	15-9-2009	College	Besluitstuk	Instemmen met uitvoering van maatregelen en onderzoek infra maatregelen.
	- informatie naar raad	Informereren gemeenteraad	15-10-2009	College	Informatie raad	Informereren resultaten onderzoek en gekozen maatregelen die uit het onderzoek voortkomen.
	Meerjarenplan gedragsbeïnvloeding 2008-2010	Verkeersveiligheidsplan - Regionaal	17-9-2007	RPV Drechtsteden	Vastgesteld	Regionaal actieprogramma verkeersveiligheid, met name gericht op educatie en handhaving.
	Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013	Verkeersveiligheidsplan - Regionaal	27-9-2010	RPV Drechtsteden	Vastgesteld	Regionaal actieprogramma verkeersveiligheid, met name gericht op educatie en handhaving.
	Quickscan containertransferium	Quickscan containertransferium	21-12-2010	Gem Papendrecht / Witteveen en bos	Onderzoek	Geconcludeerd wordt dat de verkeerselementen afdoende onderzocht zijn en dat de voorspelde milieu-effecten binnen de daarvoor geldende wettelijke normen blijven. Dit betekent dat de initiatiefnemer aan de wet voldoet en dus gerechtigd is om het CT te ontw
	- informatie naar raad	Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Container Transferium	9-5-2011	College	Informatie raad	Besluit om te kiezen voor voortgezet bestuurlijk overleg over het initiatief tot realisatie van een Container Transferium Alblasserdam

Cycl	Type document	Omschrijving	Jaar	Gemaakt door	Status	Omschrijving
D o	Subsidieaanvraag	Subsidieaanvraag aanleg rotonde	10-12-2010	Prov. Zuid-Holland	Gegunde subsidieverlening	Subsidieaanvraag aanleg rotonde Onderslag - Burg. Keijzerweg volledig gegund (45,366,-)
	Subsidieaanvraag	Subsidieaanvraag vrijliggend fietspad	28-10-2009	Prov. Zuid-Holland	Gegunde subsidieverlening	Subsidieaanvraag aanleg vrijliggende fietsvoorzieningen Pieter Zeemanlaan (30.600,-)
	Subsidieaanvraag	Subsidieaanvraag onderzoek	29-11-2008	Prov. Zuid-Holland	Gegunde subsidieverlening	Subsidieaanvraag Plan van Aanpak duurzaam veilige schoolomgeving en school-thuis routes (53,364,-)
	Overleg schoolthuisroutes	Overleg gemeente	23-9-2010	Gemeente Papendrecht	Informatie belanghebbenden	Uitleg fysieke maatregelen en educatieve maatregelen aan belanghebbenden.
	Maatregeluitwerking	Offerte educatieve maatregel	21-12-2009	Gemeente Papendrecht / Bureau Groot Volker	Maatregel - educatief	Educatieve maatregel "VerkeersLokaal" en bijbehorende uitvoering.
	Maatregeluitwerking	Financiering maatregelen school-thuisroutes	5-4-2011	Ambtelijk	Informatief naar gemeentesecretaris	Toelichting maatregelen K+R strook Zuidkil en andere locaties. Inclusief bijbehorende financiële verantwoording.
	- voorstel college	Uitvoering maatregelpakket school-thuisroutes	8-10-2010	College	Besluitstuk	Instemming en kennisgeving college en raad over maatregelen school-thuisroutes (proces in samenspraak met scholen en omwonenden).
C h e c k	- voorstel college	Stand van zaken maatregelpakket school-thuisroutes	2-3-2011	College	Besluitstuk	Niet ingestemd, aanvullende informatie gewenst. Maatregelen schoolzone Zuidkil / Oostkil.
	Verkeersveiligheidsmonitor	Verkeersveiligheidsmonitor, Cijfers en trends Gemeente Papendrecht	11-4-2011	ROV Zuid Holland	Onderzoek	Cijfers met algemene trends per type ongevallenkenmerk.
	Verkeersveiligheidsmonitor	Monitor verkeersongevallen Drechtsteden 2010	2-9-2010	RPV Drechtsteden	Onderzoek	Cijfers met algemene trends per type ongevallenkenmerk.
	Monitor leefbaarheid en veiligheid	Monitor leefbaarheid en veiligheid Drechtsteden	1-10-2009	Onderzoekscentrum Drechtsteden	Onderzoek	Mening bewoners over woonplaats, buurt en veiligheid.
	Onderzoek schoolroutes	Schoolroute onderzoek - voortgezet onderwijs Drechtsteden.	25-3-2009	RPV Drechtsteden	Onderzoek	Cijfers en trends schoolroutes middelbaar onderwijs - beperkt onderdeel verkeer
	- informatie aan raad	Informeren gemeenteraad	3-11-2010	Ambtelijk	Informatie raad	Informeren raad over voortgang school-thuisroutes en school-gymroutes en gekozen maatregelen.

BIJLAGE 2 LOCATIEONDERZOEK SCHOLOMGEVINGEN

Schouw schoolzone en schoolroutes Papendrecht

Datum: dinsdag 28 juni 2011

Weertype: Zonnig (onweer op komst)

Tijdstip : 08:00 – 10:00 uur



Schoolomgevingen

1. Basisschool Anne Frank
2. Basisschool De knotwilg / Prins Florisschool
3. Basisschool De viermaster Voortgezet onderwijs Willem de Zwijger
4. Schoolroutes Rembrandtlaan Vrijheer van Esiaan

Locatie 1. Basisschool Anne Frank

Locatie 1.
Basisschool
Anne Frank



Extra aandachtspunten bij
Voetgangersoversteek.



Auto's parkeren direct voor de school
(geen aparte parkeervakken).

Locatie 1.
Basisschool
Anne Frank

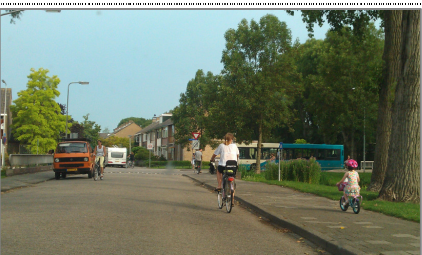


Voetgangers steken
op de verkeerde locatie over.

Verbeterpunten:

- Aangeven parkeerlocaties halen/brengen
- Uniforme inrichting oversteekpunten
- Fysiek moeilijker maken – oversteken andere locaties (bijvoorbeeld door plaatsen begroeiing).

Locatie 2. Basisschool De knotwilg / Prins Florisschool		
Locatie 2. Basisschool De knotwilg / Prins Florisschool	 Gele zone zonder fysieke maatregelen in schoolomgeving	 Fysieke palen markeren schoolomgeving
	 Rode stippen bij voetgangersoversteek	 Schoolomgeving benaderd vanaf de andere richting.
Locatie 2. Basisschool De knotwilg / Prins Florisschool	 Begin schoolzone	Verbeterpunten: - Beter regelen halen/brengen verkeer (bijvoorbeeld Kiss + Ride) - Uniforme inrichting oversteekpunten - Uniforme inrichting schoolzone

Locatie 3. Basisschool De viermaster /Voortgezet onderwijs Willem de Zwijger			
Locatie 3. Basisschool De viermaster / Voortgezet onderwijs Willem de Zwijger			
	Markering ingang schoolzone	Markering ingang schoolzone	
Locatie 3. Basisschool De viermaster / Voortgezet onderwijs Willem de Zwijger			
	Markering langzaam verkeersoversteek	"Achterkant" schoolzone	
Locatie 3. Basisschool De viermaster / Voortgezet onderwijs Willem de Zwijger		Verbeterpunten: - Uniforme inrichting oversteekpunten - Uniforme inrichting schoolzone - Duidelijkheid waar wel en geen schoolzone	
	Markering ingang schoolzone		

Locatie 4. Schoolroute		
Locatie 4. Schoolroute	 Rotonde met fietsers in twee richtingen en voetgangers in blokmarkering	 Rotonde met fietsers in één richting en voetgangersoversteek markering (zebrapad)
	 Langzaam verkeersoversteek	 Langzaam verkeersoversteek
Locatie 4. Schoolroute	 Vrijliggende fietsvoorzieningen	Verbeterpunten: - Uniforme inrichting oversteekpunten - Uniforme inrichting kruispunten (naar vorm) - Duidelijkheid waar wel en geen schoolzone

BIJLAGE 3 OVERZICHT INTERVIEWS

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende interviews die in het kader van het onderzoek zijn uitgevoerd.

Geïnterviewd persoon	Rol geïnterviewde	Datum interview
Dhr. De Jong, dhr. Van Trigt	Beleidsadviseur / verkeerskundige	13 mei 2011
Mevr. Op de Laak	Afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling	13 mei 2011
Wethouder Dhr. Scheurwater	Portefeuillehouder van o.a Verkeer & Vervoer en Onderwijs	19 mei 2011
Dhr. Van der Burg	Directeur Willem de Zwijger College	23 juni 2011
Dhr. Michielse	Directeur De Knotwilg	28 juni 2011