

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Zwijndrecht

Visie tot aan 2030

Modules met beleid en maatregelen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

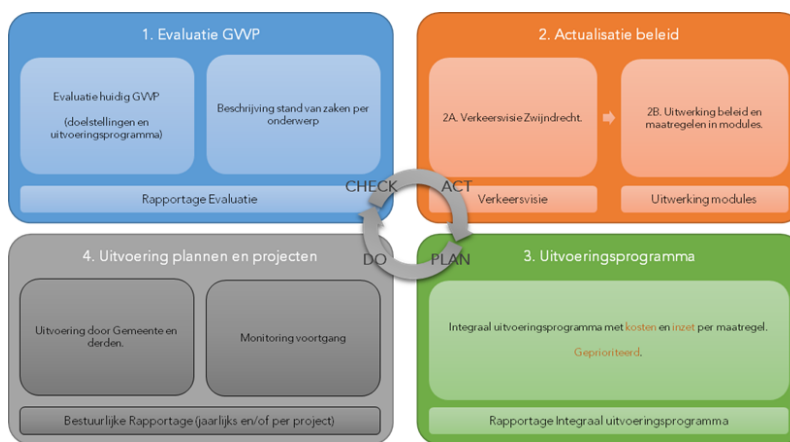
Het Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) van de gemeente Zwijndrecht bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een doorkijk tot 2030. Het uitvoeringsprogramma heeft 2020 als datum. Uit een evaluatie is gebleken dat een actualisatie van het GVVP wenselijk is. Gemeente Zwijndrecht heeft Accent adviseurs opdracht verleend om het GVVP te actualiseren.

1.2 Op weg naar actueel beleid

We voeren de werkzaamheden uit volgens de cyclus Plan – Do – Check – Act. Het 'Do'-gedeelte is de continue uitvoering van plannen en projecten in de gemeente. Dit zijn de dagelijkse werkzaamheden. Voor de evaluatie van het GVVP en om te komen tot een nieuw uitvoeringsprogramma zijn de volgende fasen doorlopen:

- Fase 1. Evaluatie GVVP
- Fase 2: Actualisatie beleid
 - Deel A: Verkeersvisie
 - Deel B: Uitwerking beleid en maatregelen in modules
- Fase 3. Uitvoeringsprogramma

De afbeelding in figuur 1 geeft de fasering schematisch weer.



figuur 1: schema fasering

1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor het actualiseren van het Zwijndrechtse GVVP. In het tweede hoofdstuk wordt de verkeersvisie nader toegelicht. Gevolgd door in het derde hoofdstuk de doelstellingen tot en met 2030 te formuleren. Het vierde tot en met het elfde hoofdstuk beschrijven het beleid en de maatregelen in de modules. In het twaalfde en laatste hoofdstuk vatten we samen hoe we de bijgestelde doelstellingen willen bereiken.

2 Verkeersvisie

Actueel verkeersbeleid

Het GVVP werken we in deze rapportage uit in de verkeersvisie en in beleid per module. De volgorde van de modules geeft tevens de prioriteit weer. We hanteren voor Zwijndrecht het 'STOMP'-principe. Dat gaat uit van de volgende prioriteit voor de wijze van verplaatsen:

1. Stappen; lopen
2. Trappen; fietsen
3. Openbaar vervoer
4. Mobility as a Service (MaaS)
5. Privé auto, parkeren

Het hanteren van het STOMP-principe sluit aan op de inzet van het Schone Lucht Akkoord (SLA), wat aan gemeentes vraagt om in te zetten op milieuvriendelijke vervoerswijzen. In de modules leggen we de keuzes voor de komende periode (opnieuw) vast. Daar waar nodig scherpen en vullen we het beleid aan.

Maatregelen

We voorzien de beleidsmodules meteen van acties en maatregelen. Dat geeft inzicht in wat er moet gebeuren en helpt de keuzes te maken. In het laatste deel brengen we de maatregelen samen in een integraal uitvoeringsprogramma, met strategie voor de uitvoering van de acties en maatregelen. De prioritering van de modules gebruiken we daarbij.

2.1 Ambitie

In Zwijndrecht spelen verschillende plannen. Een aantal groter, maar ook wat kleiner. In die plannen zijn keuzes gemaakt die sturing geven aan de keuzes die we (kunnen) maken voor het verkeersbeleid. Daarom herleiden we ambities af uit die plannen die er al liggen zoals de Omgevingsvisie, het Masterplan Stationskwartier, het Ambitiedocument Spoorzone en de visie op Groote Lindt.

Ambitieuze ontwikkelingen, maar die ook realistisch zijn. Dit vertaalt zich in een hoge verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. De hoge mate van dichtstedelijkheid in combinatie met kwaliteit van de openbare ruimte betekent dat het gemotoriseerde verkeer een ondergeschikte rol heeft. Daar zetten we voor heel Zwijndrecht op in. Stationsgebied, woonwijken en winkelcentra zijn vrij van doorgaand verkeer. Het gemotoriseerd (zwaar)verkeer wordt zoveel mogelijk via wegen aan de randen van deze gebieden afgewikkeld.

Transitie vervoerswijzen

Door in te zetten op het verbeteren van de verblijfskwaliteit in woonwijken, winkelcentra en de spoorzone wordt de openbare ruimte herverdeeld met meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze gebieden blijven bereikbaar voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer, maar zijn ontoegankelijk voor doorgaand verkeer. Door het herverdelen van de ruimte ontstaat ruimte voor het realiseren van looproutes en fietsvoorzieningen. Daarop inzetten in combinatie met versterking van overstappunten naar het openbaar vervoer zal een transitie in gang zetten zodat de overstap van de auto minder belangrijk wordt.

Duurzaam bereikbaar

Bereikbaar zijn is van vitaal belang voor de economie en het sociale welzijn van de inwoners van Zwijndrecht. Zwijndrecht moet dan ook duurzaam bereikbaar zijn en blijven. Dat betekent bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, maar prioriteren naar type verkeer, herkomst en bestemming en rekening houdend met de impact op de omgeving. Voor interne verplaatsingen wordt voorrang gegeven aan lopen en fietsen en voor verbindingen met economische hotspots zetten we in op openbaar vervoer (bus, trein en waterbus). Door het faciliteren van overstappunten willen we de auto verbinden met de overige vervoerswijzen.

Vrachtverkeer moet de bedrijventerreinen kunnen bereiken, zo snel en kort mogelijk, maar via routes die passend zijn bij de omgeving.

Projecten vatten we als volgt samen:

- Kwalitatieve (groene) openbare ruimte.
- Anders prioriteren van modaliteiten, eerst fietser en voetganger, dan openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer
- Zorgen voor de juiste randvoorwaarden:
 - goede fietsinfrastructuur en stallingsvoorzieningen;
 - aanbod van openbaar vervoer, ook bij werklocaties;
 - gemotoriseerd verkeer aan de randen.
- Meer aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

2.2 Verkeersvisie

Zwijndrecht is multimodaal ontsluiten, via weg spoor én water. Een unieke ligging, met wat nadelen en veel kansen. Van oudsher overheerst het autogebruik in Zwijndrecht. Vanuit de huidige situatie zetten we in op meer kwaliteit en een prettiger leefomgeving, waar de auto een minder dominante rol krijgt.

We kiezen voor kwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Langzaam verkeer staat hierin centraal. Te voet of met de fiets kun je elkaar ontmoeten. In de auto passeer je elkaar. Infrastructuur passen we aan, met ruimte voor lopen en fietsen en pas daarna prioriteit voor bus en auto.

Aandacht voor lopen, fietsen en kwaliteit

Dit betekent in de praktijk dat we op plekken waar de infrastructuur te zwaar is deze wordt afgewaardeerd. Dat geeft ruimte die anders ingericht kan worden.

De vrijgekomen ruimte komt beschikbaar voor voetgangers en fietsers, groene inrichting of zelfs ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het afwaarderen van wegen wordt het deels mogelijk fietsers op de rijbaan af te wikkelen, omdat de hoeveelheid verkeer dat toestaat.

Openbaar vervoer

De regio en provincie werken aan een schaa sprong voor het openbaar vervoer. De aansluiting van fiets op het openbaar vervoer en het beschikbaar hebben van openbaar vervoer biedt mobiliteit aan iedereen in de maatschappij. Het treinstation biedt verbindingen naar de steden rondom Zwijndrecht, samen met de waterbus. En we willen tevens inzetten op het ontsluiten van de bedrijventerreinen met openbaar vervoer.

Heerjansdam

Heerjansdam heeft te maken met verkeer van en naar de bedrijventerreinen in Barendrecht. Dit verkeer is ongewenst. De verkeerssituatie is dusdanig dat op momenten van congestie op het Rijkswegennet dit meer voor komt dan op de rustiger momenten. Verkeer kan tijdens die piekdruktes zeer moeilijk gestuurd worden. Omdat het ongewenste gedrag op rustiger momenten minder voor komt kunnen we hier maar zeer beperkt op sturen, wat ook niet noodzakelijk lijkt.

Effecten Corona (Covid19)

Door de pandemie en het daaraan gekoppelde thuis werken zien we een verandering ontstaan waarvan de toekomstige effecten lastig zijn te voorspellen. Wel constateren we tot op heden een even grote hoeveelheid (auto-)verplaatsingen, maar minder spitspieken. Vooral de ochtendspits is minder druk. Verwacht wordt dat een deel van de mensen blijft thuiswerken en bijvoorbeeld pas naar kantoor reist als dat voor overleg nodig is. De rol van het openbaar vervoer is op dit moment nog vrij klein, maar iedereen mag weer met het openbaar vervoer reizen. We monitoren de ontwikkelingen en trends en zullen hierop anticiperen als dat nodig is.

Visualisatie

Bovenstaand beschreven beeld hebben we schematisch vertaald naar het beeld 'Autoluw wonen' in figuur 2. We gaan daarbij uit van de planhorizon van het beleidsdeel van het GVVP, 2030. Of dat reëel is hangt mede af van (technologische) ontwikkelingen, maar dit lijkt een haalbare ambitie.



figuur 2: autoluw wonen in 2030

3 Doelstellingen

Vanuit de verkeersvisie verdelen we de doelen in de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Aan deze doelstellingen wordt middels verschillende modules gewerkt, welke vanaf hoofdstuk 4 worden toegelicht.

Bereikbaarheid

1. Inrichting wegnnet conform Duurzaam Veilig. De categorisering en de inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie zijn daarvoor maatgevend. We zetten in op zo groot mogelijke verblijfsgebieden.
2. We zetten actief in op gebruik van het openbaar vervoer door het bedrijfsleven, mede door in te zetten op:
 - een waterbushalte op Groote Lindt
 - R-Net verder integreren (uitbreiden) en optimaliseren in Zwijndrecht
3. Voldoende (fiets-)parkeerplaatsen bij bestemmingen (station, winkelcentra en sport).
4. Meer prioriteit (voorrang) voor fietsers op fietsroutes binnen Zwijndrecht.
5. Verbindingen vanuit herkomsten en naar bestemmingen vanaf de F16 optimaliseren.
6. We benoemen op basis van herkomsten en bestemmingen routes voor vrachtverkeer en stemmen voor het naleven en gebruik ervan deze met de bedrijven af. Ook het parkeren van vrachtwagens krijgt hierbij aandacht.

Verkeersveiligheid

7. In gedragsacties besteden we specifiek aandacht aan fietsveiligheid.
8. Aandacht voor de doelgroepen jongeren (<18 jaar) en ouderen (>55 jaar) bij gedragsacties.
9. Jaarlijks monitoren van de ongevallencijfers en hier de gemeenteraad over informeren.
10. Blijven 'anticiperend ontwerpen' en ontvlechten van vervoerswijzen op drukke (of verkeersongevallige) locaties.

Leefbaarheid

11. Het verkeer gedraagt zich passend bij de omgeving (we stellen indicatoren op om hieraan te kunnen toetsen).
12. We geven uitvoering aan de uitgangspunten en maatregelen uit de module parkeren, voor de wijken en het parkeren van vrachtwagens (wachten) op de bedrijventerreinen

4 Module Verkeersveiligheid

4.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

We vatten hier kort de actuele stand van zaken omtrent de verschillende onderwerpen op het gebied van verkeer en mobiliteit samen.

Geregistreerde verkeersongevallen

In 2018 hebben er in Zwijndrecht minder verkeersongevallen plaats gevonden dan in de jaren ervoor. Het gaat daarbij om alle ongevallen binnen de gemeente Zwijndrecht, ook op wegen die de gemeente niet beheert.

Het aantal slachtoffers fluctueert per jaar, maar laat een licht stijgende trend zien. Dat vraagt om aandacht. Gelukkig zijn er de laatste vijf jaar geen dodelijke slachtoffers gevallen in het verkeer.

Doelgroepen

De volgende doelgroepen zijn binnen de gemeente relatief veel betrokken bij ongevallen:

- jong volwassenen op een bromfiets/scooter
- ouderen op een (elektrische) fiets
- jonge bestuurders van een personenauto
- ouderen in het algemeen
- personenautobestuurders in het algemeen

Locaties

Ook naar locaties met meeste ongevallen op gemeentelijke wegen is een analyse gemaakt. Daaruit komt het volgende overzicht naar voren:

1. rotonde Antoni van Leeuwenhoekstraat – Koninginneweg – P. Zeemanstraat

2. Karel Doormanlaan, wegvak tussen Brugweg en Bikderdijkstraat
3. kruispunt Dubbelweg – Geerweg – Kerkweg – Lindtsedijk
4. Karel Doormanlaan, ter hoogte van basisschool en winkels
5. kruispunt Beneluxlaan – Burg. Slobbelaan
6. kruispunt Buizerdstraat – Kerkweg – Moermond (snelfietsroute)
7. kruispunt Koninginneweg – Laan van Walburg – Rotterdamseweg
8. Develsingel
9. rotonde Burg. Jansenlaan – Koninginneweg

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

De landelijke overheid zet in op een impuls voor de aanpak van de verkeersonveiligheid in Nederland. Hiervoor is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) ontwikkeld. De inzet in het SPV is 'risico gestuurd beleid'. Een integrale aanpak van risico's moet leiden tot het terugdringen van het aantal ongevallen.

Beleving van verkeersonveiligheid

Er is gekeken naar geregistreerde klachten en meldingen over verkeer. De meeste klachten gingen over verkeersonveilige situaties (44%), parkeren (32%) en bereikbaarheid (12%). Bij verkeersveiligheid is met name de hoge rijsnelheid van het verkeer oorzaak van de klacht, samen met een onvoldoende verkeersveilige inrichting van kruispunten. In een aantal gevallen wordt gemeld dat het gaat om ongewenst verkeer.

4.2 Visie

We zetten in op langzaam verkeer en openbaar vervoer. Er is dan ook minder zware infrastructuur nodig, wat ook de verkeersveiligheid ten goede komt. Om de aandacht voor verkeersveiligheid te borgen, werken we aan vier doelstellingen (genummerd, zoals in hoofdstuk 3):

7. In gedragsacties besteden we specifiek aandacht aan fietsveiligheid.
8. Aandacht voor de doelgroepen jongeren (<18 jaar) en ouderen (>55 jaar) bij gedragsacties.
9. Jaarlijks monitoren van de ongevallencijfers en hier de gemeenteraad over informeren.
10. Blijven 'anticiperend ontwerpen' en ontvlechten van vervoerswijzen op drukke (of verkeersonveilige) locaties.

Dit werken we in de volgende paragraaf verder uit in actueel en aangescherpt beleid.

4.3 Beleid

Gedragsacties

De eerste twee doelstellingen pakken we samen, met de bedoeling aandacht te blijven besteden aan verkeerseducatie. Daarbij blijven we gebruik maken van en aansluiten op de acties in Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV). Zwijndrechts doel is (permanente) verkeerseducatie aan te bieden aan alle doelgroepen, waarbij fietsers, jongeren en ouderen expliciet gezien worden als prioritaire doelgroepen.

Een jaarkalender met educatieve acties en maatregelen, zodat er het gehele jaar aandacht is voor verkeersveiligheid, geeft structuur en duidelijkheid. De RPV werkt hier ook mee. De kalender wordt zo samengesteld dat alle (prioritaire) doelgroepen worden aangesproken. Een voorbeeld is opgenomen in tabel 1. Deze is gebaseerd op de landelijke kalender van 2019. De landelijke kalender ging in 2019 uit van BOB, MONO, snelheid en fietsverlichting door informatieverstrekking van de Rijksoverheid en gerichte handhaving door politie. Uiteraard kan er sprake zijn van een groeimodel, om partijen te kunnen betrekken. Het heeft immers de voorkeur regionaal acties in te zetten, voor meer effect.

	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Alcohol, drugs/BOB winter	X	X										X
Rij MONO			X	X					X	X	X	
Fietstraining (e-bike)					X							
Alcohol, drugs/BOB zomer							X	X				
Snelheid					X	X						
Scholen zijn weer begonnen								X	X	X		
Fietsverlichting										X	X	X
Maak van de 0 een punt										X	X	X
Medicijnen in het verkeer	X	X	X									X

tabel 1: voorbeeld campagnekalender

De jaarlijkse acties met aandacht voor verkeersveiligheid in schoolomgevingen wordt in RPV-verband opgepakt. Daar blijft Zwijndrecht ook op inzetten. Deze actie kan aan de landelijke kalender worden toegevoegd. Ook ouderen zijn een doelgroep die benaderd moet worden en dus een plek kan krijgen in de kalender.

De gemeente is niet per definitie verantwoordelijk voor de uitvoering van de acties en maatregelen. Initiatieven komen vanuit de RPV en voor de uitvoering moet ook gedacht worden aan maatschappelijke organisaties. We denken hierbij aan VVN, Fietzersbond en andere maatschappelijke organisaties als ouderenbond, gehandicaptenplatform en sportclubs. De jaaragenda met acties en maatregelen werken we daarom met die partijen uit tot een definitieve agenda. In regionale overleggen vragen we daar aandacht voor. We starten een lobbytraject om maatschappelijke organisaties een rol te geven. In de jaaragenda moet er minimaal aandacht zijn voor de prioritaire doelgroepen.

Monitoring

Verkeersveiligheid

Landelijke ongevalstatistieken worden dagelijks bijgewerkt. Dit maakt het mogelijk meerdere keren per jaar de actuele stand van zaken inzichtelijk te maken. We houden dit bij en informeren de gemeenteraad in ieder geval iedere twee jaar over de actuele stand van zaken. Voorheen ontvingen de gemeentes deze informatie vanuit het RPV. Daar informeren we naar. Eventueel verzorgen we als gemeente zelf deze informatie.

Als we gedurende de tweejaarlijkse periode ontdekken dat bijsturing nodig is, informeren we de raad daar ook tussentijds over.

Het overzicht met verkeersonveilige locaties is alweer enigszins achterhaald. De Koninginneweg is inmiddels heringericht, de plannen voor de rotonde met de Antoni van Leeuwenhoekstraat zijn in voorbereiding en de Karel Doormanlaan lift mee in de ontwikkelingen rondom de spoorzone. Dit laat daarom ook zien dat monitoring continu nodig is.

Meetprogramma

Tevens zorgen we voor periodieke verkeerstellingen, waarbij we tellen, de snelheid registreren en de samenstelling van het verkeer vastleggen. Deze informatie helpt om te beoordelen of het verkeersgedrag overeen komt met het beoogde wegbeeld (wegfunctie, zie module 9). Daarnaast kan de informatie gebruikt worden om periodiek het verkeersmodel te kalibreren.

We werken een meetprogramma uit met locaties die we jaarlijks tellen, tweejaarlijks en driejaarlijks.

Anticiperend ontwerpen

Nog steeds is er een aantal locaties onveilig, waarvoor nog geen maatregelen zijn voorzien. Die locaties pakken we op om te beoordelen of de verkeersveiligheid beter kan. En dat blijven we doen. Door mee te liften met te realiseren ontwikkelingen en werkzaamheden in het kader van weg- en rioolbeheer, gaan we ook nog eens slim om met beschikbare budgetten.

Uitgangspunt bij het beoordelen van een situatie en het maken van het ontwerp is dat we de richtlijnen volgen, maar blijven nadenken vanuit de weggebruiker.

Beleidskeuzes

Voor de uitvoering van het beleid op het aspect verkeersveiligheid betekent dit dat we de volgende keuzes maken:

- We blijven samen met de (gespecialiseerde) partners en mede vanuit initiatieven in RPV verband aandacht geven aan verkeersveiligheid en acties en maatregelen.
- We zorgen voor permanente verkeerseducatie, volgens een vaste (regionaal in te brengen) jaar-kalender. Alle doelgroepen worden actief benaderd met verkeerseducatie.
- Nu lopende en jaarlijks terug kerende acties en maatregelen blijven we, samen met de RPV partners, uitvoeren. Een voorbeeld is de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.
- We bouwen een netwerk op met partijen die voor uitvoering van de verkeerseducatie zorg dragen. Participerende organisaties krijgen inspraak in de agenda, waarbij de gemeente bewaakt dat minimaal alle (prioritaire) doelgroepen worden aangesproken.
- We informeren de gemeenteraad iedere twee jaar over de actuele stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid.
- Naast actieve informatieverstrekking richting gemeenteraad, beoordelen we ook steeds of bijsturing/bijstelling noodzakelijk is.
- Een meetprogramma helpt de verkeerssituatie en het verkeersgedrag te monitoren. Dit werken we in dat kader verder uit.

- Ontwerpen voor de inrichting van de openbare ruimte doen we vanuit oogpunt van de gebruiker. Vertrekpunt zijn de landelijke richtlijnen, maar toegepast op de Zwijndrechtse situatie en rekening houdend met begrip van de verkeersdeelnemer. Dit brengen we in de organisatie in.

4.4 Acties en maatregelen

Vanuit de voorgaande toelichting en samengevatte beleidskeuzes benoemen we hier de acties en maatregelen. De acties en maatregelen voorzien we van een kostenindicatie en/of tijdsbesteding om dit vanuit de gemeente uit te kunnen voeren.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
1	Meedenken, uitvoeren en sturen op de jaarakalender voor permanente verkeers-educatie in RPV verband.	€ 4.750,- jaarlijks
2	Netwerkorganisatie voor uitvoering verkeerseducatie binnen Zwijndrecht verder uitbouwen.	geen
3	Twee jaarlijkse monitor stand van zaken ongevallen, inclusief advies voor eventuele bijsturing.	€ 2.000,- tweejaarlijks
4	Meetprogramma.	€ 25.000,- jaarlijks
5	Anticiperend ontwerpen.	geen (financiële gevolgen per project inzichtelijk)

tabel 2: acties en maatregelen module verkeersveiligheid

5 Module Lopen / voetgangers

In deze module gaan we nader in op het te voet verplaatsen binnen Zwijndrecht. Dit gebeurt vooral richting openbaar vervoer haltes, op (basis-)schoolroutes, bij winkels, voorzieningen en uit recreatief oogpunt.

5.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

In het vigerende GVV is er aan voetgangers aandacht besteed vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Bij de inrichting van de openbare ruimte krijgen voetgangers prioriteit in het stadscentrum, bij schoolomgevingen, het raadhuisplein, (wijk-)winkelcentra en de omgeving rondom zorg- en welzijnsinstellingen. Bij het uitwerken van de ontwerpen voor deze gebieden is specifiek aandacht besteed aan voetgangersvriendelijkheid. Daarnaast zijn de woonwijken in veel gevallen omgevormd tot erftoegangs- wegen binnen 30 km/uur zones. Hier moet mensen zich ook makkelijk te voet kunnen verplaatsen.

5.2 Visie

Rondom lopen en voetgangers is in de visie opgemerkt dat in de 'oude' benadering de ruimte voor de voetgangers vaak als laatste aan bod komt. Dat moet omgedraaid worden. De voetganger staat bovenaan in de keten en daarna komt de fietser. Dit betekent dat er bij de inrichting van de openbare ruimte minimaal een goede voetgangersvoorziening gerealiseerd moet worden. Dit kan een trottoir zijn, maar in sommige gebieden of straten kan ook volstaan worden met een ander, meer open, profiel. Het gaat er om de keuze bewust te maken, met prioriteit voor voetgangers.

In gebieden waar de auto minder prioriteit krijgt, ontstaat haast vanzelf meer ruimte voor langzaam verkeer en dus ook voetgangers. Dat komt omdat de auto fysiek veel ruimte nodig heeft. Een openbare ruimte straalt kwaliteit uit en is aantrekkelijk als hier ook groen aanwezig is. Dat groen mag niet ten koste gaan van de loopruimte. De plek van de voetganger is in de nieuwe doelstellingen vertegenwoordigd in de principes van Duurzaam Veilig, met de eerste doelstelling:

1. Inrichting wegnen conform Duurzaam Veilig. De categorisering en de inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie zijn daarvoor maatgevend. We zetten in op zo groot mogelijke verblijfsgebieden.

Hierin is niet direct de voetganger genoemd, maar bewaken we wel de aandacht voor verblijfsgebieden, de grootte ervan en de kwaliteit.

5.3 Beleid

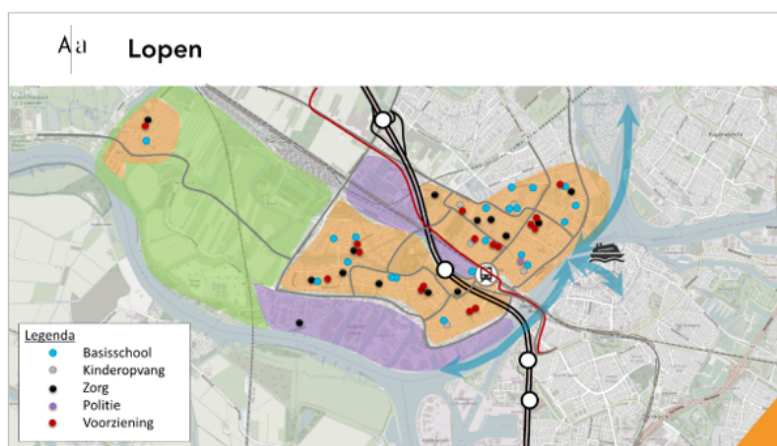
Aan de hand van de prioritaire gebieden voor lopen, benoemen we hier per type gebied wat we voor voetgangers belangrijk vinden:

- Stadscentrum
- Schoolomgevingen
- Raadhuisplein

- (wijk-)winkelcentra
- omgeving rondom zorg- en welzijnsinstellingen

Aanvullend op bovenstaande gebieden beschouwen we ook het stationsgebied als ruimte waar prettig gelopen moet kunnen worden. Alle bestemmingen waar in de omgeving prettig gelopen moet kunnen worden zijn weergegeven in figuur 3, zowel in Zwijndrecht als Heerjansdam.

Naast deze bestemmingen, is het uiteraard belangrijk dat er in de omgeving en van en naar openbaar vervoer voorzieningen goede looproutes zijn. Dit is natuurlijk het station en verder de R-Net bushaltes.



figuur 3: gebieden met aandacht voor verplaatsing te voet

Stadscentrum

Het gebied rondom Walburg is in het huidige GVVP aangegeven als stadscentrum. In deze actualisatie handhaven wij deze gedachte en nemen wij hiervoor het hele toekomstig ontwikkelgebied rondom Walburg als uitgangspunt. In dit gebied moet prettig kunnen worden gelopen, want in een centrumgebied is met name de verblijfsfunctie belangrijk. Dit geldt ook voor het verblijven door mindervaliden, rolstoelers en mensen met een kinderwagen. Binnen in het winkelcentrum is dat goed geregeld. Hier komen geen andere vervoerswijzen.

Direct rondom Walburg is er ruimte voor optimalisatie. De openbare ruimte is op orde, maar de verblijfsfunctie is er niet. Bij een toekomstige doorontwikkeling van Walburg zal hierop ontworpen moeten worden. Eventueel vrij komende ruimte kan wellicht heringericht worden tot groen wat bijdraagt aan een prettige beleving voor onder andere voetgangers.

De verbindingen naar Walburg toe zijn verschillend ingericht. De Laan van Walburg en de Beneluxlaan zijn bij uitstek de wegen, die ingericht zijn voor autoverkeer. Om deze straten aantrekkelijker te maken is het in de toekomst zinvol om na te denken over een laaninrichting. Er zijn voetgangersoversteekplaatsen, maar door de verkeersfunctie zijn automobilisten beperkt alert op de aanwezigheid van voetgangers. Het is wenselijk de barrièrewerking terug te dringen en de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Op zijn minst is het nodig om de oversteeklocaties beter herkenbaar te maken. Met herkenbare palen of objecten en door goede verlichting. Dit zorgt voor eenduidigheid en herkenbaarheid, zowel voor automobilisten als voor de voetgangers zelf. De oversteeklocaties beoordelen we en indien nodig optimaliseren we de verlichting.

Schoolomgevingen

Wanneer basisschoolleerlingen veilig naar school kunnen gaan, gebeurt dit eerder zelfstandig dan wanneer de verkeerssituatie rondom de school chaotisch en (gevoelsmatig) verkeersonveilig is. De looproutes naar de basisscholen toe moeten duidelijk zijn, goed begaanbaar en voldoende breed. Tevens moeten verkeersveilige en herkenbare oversteekvoorzieningen ervoor zorgen dat wegen waar verkeer afgewikkeld wordt veilig gepasseerd kunnen worden. Bij scholen geven we schoolzones aan om de aanwezigheid van de school duidelijk te maken.

Ook de ingang naar het schoolterrein toe mag niet geblokkeerd worden door auto's. Daarom moet brengen en halen ook uit oogpunt van veiligheid en prettig kunnen lopen goed geregeld worden. Halen en brengen mag op enige afstand van de school plaats vinden, zodat fietsers en voetgangers veilig bij school kunnen komen.

Door looproutes duidelijk herkenbaar te maken en brengen en ophalen eerder op afstand te laten plaatsvinden wordt bevorderd dat leerlingen zo veel mogelijk zelfstandig naar school kunnen gaan.

Raadhuisplein

Ook het gemeentehuis moet voor iedereen toegankelijk zijn. Rondom het Raadhuisplein is de inrichting voldoende afgestemd op voetgangers. Eventueel kan in overleg met belanghebbenden nog beoordeeld worden of aan alle toegankelijkheidseisen is voldaan. Door dit proactief te toetsen laat de gemeente zien dit belangrijk te vinden

(Wijk-)winkelcentra

Veel mensen doen hun dagelijkse boodschappen in de verschillende winkelcentra in de wijken. Over het algemeen kan hier goed naar toe gelopen worden. Oversteken over de ontsluitende wegen rondom deze centra zijn beschikbaar en in veel gevallen voorzien van een zebra. Toegankelijkheidsaspecten kunnen nog geoptimaliseerd worden. Denk hierbij aan op- en afritten of gelijkvloerse oversteken voor mindervaliden.

In algemene zin is het in het kader van toegankelijkheid wenselijk voldoende vrije loopruimte te hebben. Fietsenrekken, reclameborden en uitstallingen mogen die vrije ruimte niet (te veel) bemlemmen. Daar is aandacht voor en wordt meegenomen in de prioritering van de handhavingssacties.

Omgeving rondom zorg- en welzijnsinstellingen

In de omgeving van zorg- en welzijnsinstellingen zijn er relatief veel ouderen. Een goede toegankelijkheid moet daarom daar goed zijn. Voor deze locaties geldt hetzelfde als bij de scholen en winkelcentra. Goede loopvoorzieningen naar de locaties, voldoende vrije loopruimte in de directe omgeving en op- en afritten voor rollator, rolstoel en kinderwagen zijn wenselijk. Bij klachten en meldingen of wegbeheer vindt controle op aanwezigheid plaats en eventueel worden voorzieningen aangebracht.

Stationsgebied

Stationskwartier: OV als drager van de verstedelijking en de economie

Zwijndrecht is een groene gemeente met veel potentieel, op 20 treinminuten afstand van Rotterdam en tegenover de historische binnenstad van Dordrecht. Zwijndrecht en Dordrecht zijn, als startpunt van de zogeheten 'Oude Lijn' naar Rotterdam en Leiden een stevig onderdeel van de ontwikkelingen in de Zuidvleugel van de Randstad. Langs de Oude Lijn beogen de Zuid-Hollandse gemeenten (de Verstedelijkingsalliantie) een ambitieus woningbouwprogramma in combinatie met een schaa sprong in het mobiliteitssysteem tot stand te brengen. Zij zetten hier in op duurzame mobiliteit als voorwaarde voor de groei in woningen, banen en economie, zodat deze groei geen belasting legt op het stedelijk leefmilieu en luchtvervuiling en congestie wordt teruggedrongen.

In de ontwikkeling van de Spoorzone is Transit Oriented Development (TOD) als uitgangspunt genomen om te komen tot een duurzame, inclusieve, gemengde, compacte en geïntegreerde stedelijke omgeving rond het transportknooppunt.

Beleidskeuzes

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

- Aantrekkelijker maken van het stadscentrum voor voetgangers, met meer loopruimte, op- en afritten en herkenbare oversteken op de wegen er naartoe.
- Herkenbare schoolroutes en gemarkeerde oversteken op veel gebruikte schoolroutes.
- De scholen worden zo veel mogelijk voorzien van schoolzones die zorgen voor een verkeersveilige omgeving, zodat kinderen zelfstandig naar school kunnen gaan.
- Er is aandacht voor toegankelijkheid van de openbare ruimte. Met name op- en afritten bij oversteken helpen hierbij. Bij de genoemde gebieden waar we lopen belangrijk vinden, controleren we of daar aan voldaan is.
- In gebieden waar veel gelopen wordt, zorgen we voor oversteeklocaties daar naartoe. Deze moeten tevens herkenbaar zijn in het donker. Een goede verlichting is daarom belangrijk.
- Binnen de gebieden moet er voldoende vrije loopruimte zijn, ook voor rollator, rolstoel en kinderwagen. Bij ontwerpen van de openbare ruimte hebben we daar aandacht voor.

5.4 Acties en maatregelen

Acties en maatregelen voor voetgangers staan in tabel 3.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
6	Project vergroten aantrekkelijkheid van Walburg voor voetgangers.	€ 50.000,- eenmalig
7	Beoordelen en herkenbaar(der) maken oversteeklocaties Walburg	€ 25.000,- eenmalig
8	Oversteken op schoolroutes	€ 15.000,- jaarlijks

9	Schoolzones en K+R locaties	€ 10.000,- jaarlijks
10	Op en afritten in loopgebieden	€ 20.000,- jaarlijks
11	Scan oversteeklocaties op toegankelijkheid	€ 10.000,- eenmalig
12	Oversteeklocaties in Zwijndrecht (5 per jaar)	€ 25.000,- jaarlijks
13	Aandacht voor vrije loopruimte (uitstallingen)	geen

tabel 3: acties en maatregelen module lopen / voetganger

6 Module Fiets

6.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Op de doelstellingen uit het GVVP van 2016 om de concurrentiepositie van de fietser te verbeteren heeft onvoldoende inzet plaatsgevonden. Er is wel aandacht geweest voor fietsers en fietsvoorzieningen, maar dit heeft nog tot onvoldoende effect geleid. De plek van de fietser op de weg is in de meeste gevallen nog een afgeleide van de inrichting voor gemotoriseerd verkeer.

Het aandeel fietsen in Zwijndrecht is kleiner dan in Dordrecht. Dit ondanks de relatief korte afstanden in Zwijndrecht. Een aantal wegen die veel door fietsers gebruikt worden zijn daar nog onvoldoende op ingericht.

Onderzoeken naar positie van de fiets

Op verzoek van de Fietzersbond is voor diverse locaties gekeken naar de positie van de fiets. Dit is een belangrijke taak van de Fietzersbond, om aandacht voor de verkeersveiligheid te vragen. De gemeente pakt die input op om te beoordelen of situatie beter moet/kunnen. Een voorbeeld is de analyse van het kruispunt Koninginneweg – Laan van Walburg – Rotterdamseweg, waarvoor beoordeeld is of de situatie verkeersveiliger en duidelijker gemaakt kan worden.

6.2 Visie

Wegen waar veel fietsers rijden moeten daar beter op ingericht worden, met prioriteit voor de fietsers en dan pas de auto. De Rotterdamseweg bijvoorbeeld zou van 50 km/uur weg aangepast moeten worden naar een fietsverbinding naar de waterbus. Veel fietsers gebruiken deze verbinding, terwijl er relatief weinig gemotoriseerd verkeer rijdt. Door minder prioriteit aan de auto te geven komt er meer ruimte voor langzaam verkeer. Autoverkeer kan uiteraard wel in de wijk en bij de woningen komen. Omwegen om de wijken heen, over de randen van Zwijndrecht, bieden korte routes dwars door de wijken heen voor fietsers.

Doorgaande verbindingen als de F16 moeten beter herkenbaar gemaakt worden en van bewegwijzering worden voorzien. Daarmee wordt de route beter vindbaar, herkenbaar en te volgen.

Voor de fietser hebben we de volgende doelstellingen opgenomen (genummerd zoals in hoofdstuk 3):

3. Voldoende (fiets-)parkeerplaatsen bij bestemmingen (station, winkelcentra en sport).
4. Meer prioriteit (voorrang) voor fietsers op fietsroutes binnen Zwijndrecht.
5. Verbindingen vanuit herkomsten en naar bestemmingen vanaf de F16 optimaliseren.
7. In gedragsacties besteden we specifiek aandacht aan fietsveiligheid.

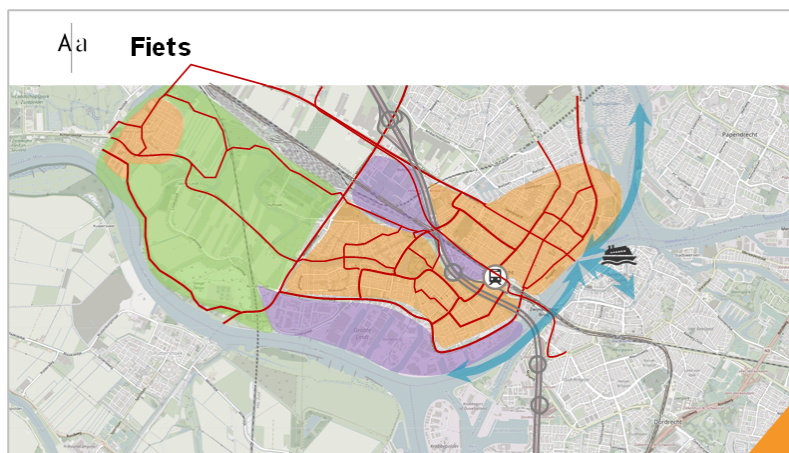
6.3 Beleid

Netwerk fiets

Voor fietsen in Zwijndrecht is een fietsnetwerk benoemd. Op dit netwerk krijgt de fietser (ook) prioriteit. Soms moet natuurlijk ook rekening worden gehouden met automobilisten, maar dan is de verdeling 'evenredig'. Daar waar de auto minder ruimte nodig heeft, zorgen we er bij wegbeheer voor dat de inrichting wordt aangepast ten gunste van de fietser (en voetgangers).

Het fietsnetwerk is opgebouwd vanuit de volgende wenselijke verbindingen:

- Snelfietsroute
- optimale bereikbaarheid (middelbare) scholen
- verbinden van de wijken met het station
- bereikbaar maken van winkelcentra en Walburg
- verbindingen tussen de kernen onderling en naar omliggende kernen



figuur 4: netwerk fiets

Voor de wijk Noord wordt momenteel gewerkt aan een Masterplan. Binnen Noord liggen twee belangrijke verbindingswegen, die ook veel door fietsers worden gebruikt. Dit zijn de Rotterdamseweg en de Burgemeester Jansenlaan. In het kader van de mobiliteitstransitie en de voorrang voor langzaam verkeer achten wij het dan ook belangrijk in gebiedsontwikkelpannen uitvoering te geven aan deze doelstellingen. Voor Noord betekent dit dat wij voorstellen om de genoemde wegen in te richten als fietsstraat.

Inrichting fietsvoorzieningen

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

- Voldoende breedte (3,00 (minimaal 2,50) meter bij éénrichting en 4,00 (minimaal 3,50) meter bij fietsers in twee richtingen.
- Gesloten verharding (asfalt of beton, indien ondergrondse infra dat toe laat), bij voorkeur in rood uitgevoerd.
- Bij voorkeur voorrang voor fietsroutes, ook binnen verblijfsgebieden (de auto mag niet van de voorrang mee profiteren, dan is het wenselijk routes te ontvlechten) en prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten.
- Zo veel mogelijk eigen (gescheiden) voorzieningen.
- In verblijfsgebieden bij voorkeur doorgaande (hoofd-)fietsroutes inrichten als fietsstraat.

Het gaat hierbij om een ambitieniveau. Uiteraard moet rekening worden gehouden met de omgeving, eventueel aanwezige kabels en leidingen en bijvoorbeeld busroutes. De prioriteit gaat uit naar het compleet maken van het fietsnetwerk. Als bepaalde schakels qua inrichting niet voldoen, dan heeft dat een lagere prioriteit dan realiseren van ontbrekende schakels.

Belangrijk aspect voor werknemers is dat werklocaties goed bereikbaar zijn met de fiets. Daarom zetten we voor alle bedrijventerreinen in op een goede fietsbereikbaarheid en willen we fietsvoorzieningen op routes daar naar toe. Mogelijk is de spoorlijn naar Groote Lindt om te vormen naar een fietsvoorziening. Een onderzoek hiernaar maakt onderdeel uit van de acties en maatregelen.

Bewegwijzering

Routes en bestemmingen moeten makkelijk gevonden kunnen worden door fietsers. Dat begint bij de inrichting van de fietsinfrastructuur (rode verharding voor fietsers). Bewegwijzering ondersteunt de inrichting en het verloop van de fietsroutes, met name voor verbindingen naar andere kernen. Voor de F16 is dat als maatregel in het verleden al aangegeven, maar nog niet uitgevoerd.

Ook voor de andere bestemmingen kan bewegwijzering nuttig zijn. Veel fietsers kennen de bestemmingen in Zwijndrecht natuurlijk. Bewegwijzering heeft dan weinig meerwaarde. Door er voor te zorgen dat de kortste route ook de veiligste is en aantrekkelijk voor fietsgebruik is ingericht, wordt fietsen gestimuleerd.

Toekomstbeeld Fiets, provincie Zuid-Holland

De provincie werkt aan het 'Toekomstbeeld Fiets', waarin de prioritering van fiets ten kosten van de auto wordt beschreven. Zwijndrecht pakt dat aansluitend op en zal onderzoek doen naar effecten en benodigde aanpassingen op het gemeentelijke wegennet.

Stallen van de fiets

Bij openbare bestemmingen en in de openbare ruimte zijn voldoende goede stallingen nodig. Bij een hoog fietsgebruik moeten immers ook goede stallingsplaatsen beschikbaar zijn. Daar waar veel fietsers samen komen, bijvoorbeeld bij sportlocaties en bij Walburg, streven we naar overdekte stallingsmogelijkheden. Aan de hand van telling van de bezetting en/of gebruik van de fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal rekken bepaald. Voor fietsen wordt de maximum norm als vertrekpunt gehanteerd.

Er komen uiteraard veel fietsers naar het station. Samen met ProRail is ook hier de wens voldoende stallingsplekken te hebben. Hier wordt verder vorm aan gegeven.

Verkeersveiligheid

Fietzers zijn een belangrijke doelgroep en dus moeten fietsers zich verkeersveilig kunnen verplaatsen. In de module verkeersveiligheid is er aandacht voor fietsers. Verder betekent het adaptief ontwerpen dat rekening wordt gehouden met gedrag van verkeersdeelnemers. Daarom is het wenselijk zo min mogelijk obstakels te plaatsen op of direct langs fietsvoorzieningen. Dit sluit tevens aan bij de landelijke aanpak veilig fietsen.

In het kader daarvan beoordelen we de fietsvoorzieningen op begrijpelijkheid en aanwezige obstakels. Als deze er zijn, vindt een beoordeling op noodzaak plaats en worden niet noodzakelijke objecten verwijderd.

Beleidskeuzes

Voor het thema fiets gelden de onderstaande beleidskeuzes:

- Vaststellen van het fietsnetwerk en dit compleet maken door eerst ontbrekende schakels te realiseren en daarna het netwerk te optimaliseren, aan de hand van de inrichtingsaspecten.
- Oppakken van en uitvoering geven aan nog op te stellen provinciale 'Toekomstbeeld Fiets'.
- Bewegwijzering van verbindende en snelfietsroutes.
- Inventarisatie en optimalisatie openbare fietsenstallingen. Bezetting en fietsparkeernormen helpen bij het berekenen van de (theoretische) behoefte.
- De fietsparkeernorm gaat uit van de maximale waarden van de bandbreedte die het CROW hanteert in haar kencijfers.
- Bij bestemmingen als sporthal en Walburg streven we naar overdekte voorzieningen.
- Overleg/gesprekken met ProRail opstarten om het aantal fietsenrekken bij het station uit te kunnen breiden. Ook hier bij voorkeur overdekt.
- Handhaven op verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen in de stationsomgeving.
- Beoordelen bestaande fietspaden op aanwezige obstakels en deze verwijderen als de noodzaak van aanwezigheid ontbreekt.
- De spoorlijn naar Groote Lindt heeft potentie als fietsverbinding, eventueel aangevuld met smart mobility oplossingen. Een onderzoek hiernaar wordt uitgevoerd.

6.4 Acties en maatregelen

Onderstaande tabel 4 benoemt de acties en maatregelen vanuit de module fiets

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
14	Fietsnetwerk optimaliseren: • Rotterdamseweg fietsstraat (tussen Laan van Walburg en Veerplein) 750 m • Burgemeester Bruinelaan fietsstraat 800 m • Route tussen Rotterdamseweg en Beneluxlaan 500 m (Groene Kruispad – Wilgenstraat – Norderstedtplein) • Burgemeester Jansenlaan • Fietsvoorziening Plantageweg optimaliseren 500 m • Kort Ambachtlaan (bij winkelcentrum) 400 m • Fietsoversteken Lindtsedijk (5 locaties) • Boomgaardweg – Dorpsstraat – Molenweg 800 m	Eenmalige investeringen: € 100.000,- (verspreid over 2 jaar) voor fietsoversteken Lindtsedijk. Voor de overige locaties geldt dat financiën volgen in het investeringsprogramma openbare ruimte of Asfaltonderhoud.
15	Oppakken van en uitvoering geven aan provinciaal 'Toekomstbeeld Fiets'. Onderzoek effecten.	€ 20.000,- eenmalig
16	Hoog ambitieniveau hanteren bij ontwerpen voor fiets.	geen
17	Fietsbewegwijzering hoofdroutes en bestemmingen, F16	€ 30.000,- eenmalig (verspreid over drie jaar)
18	Onderzoek fietsenstallingen	€ 5.000,- eenmalig
19	Aanpassen/bijplaatsen fietsenrekken	€ 15.000,- eenmalig
20	Gesprekken met ProRail	geen
21	Handhaving op verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen bij het station	Via uitvoeringsprogramma Handhaving
22	Beoordelen fietsnetwerk	€ 5.000,- eenmalig
23	Verwijderen niet noodzakelijke objecten	Incidenteel uit bestaande exploitatiebudgetten.

tabel 4: acties en maatregelen module fiets

7 Module Openbaar Vervoer

7.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Zwijndrecht beschikt over goed openbaar vervoer. De trein is een belangrijk onderdeel hiervan. Maar ook de buslijnen en waterbus zijn een belangrijke meerwaarde voor Zwijndrecht. Het mee kunnen nemen van de fiets in de waterbus is aantrekkelijk voor reizigers met een deel voor- en/of natransport.

De gemeente is niet zelf verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. De gemeente werkt samen met de regio, provincie en concessiehouders. Er wordt continu aandacht gevraagd voor verdere verbetering, frequentieverhoging en doortrekken van de waterbus naar Groote Lindt. Dit proces zal ook de komende periode aandacht en inzet blijven vragen.

Doelstellingen GVVP 2016

In het GVVP van 2016 zijn doelstellingen opgenomen die ook aandacht hebben voor het openbaar vervoer:

- Doelstelling 2: Aansluiting op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Naast de aansluiting op het HOV zet de gemeente ook in op het beschikbaar maken van openbaar vervoer voor alle doelgroepen. Dat betekent naast de beschikbaarheid van openbaar vervoer ook het maken van toegankelijke haltes.

7.2 Visie

De transitie op het gebied van mobiliteit die landelijk is ingezet, gaat uit van goed, hoogfrequent en flexibel openbaar vervoer. De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat het tempo waarop dit gebeurt iets lager ligt. Het uitgangspunt is dat hier een inhaalslag gaat plaatsvinden en dat deze ontwikkeling zich door zal zetten. Zo is er in het Stationskwartier een hoge woningdichtheid, waar een lage parkeernorm aan gekoppeld is. Juist vanwege beschikbaarheid van de trein.

Dit streven we ook na, zodat openbare ruimte groen en aantrekkelijk kan worden ingericht. Ruimte voor parkeren is beperkt, wat zorgt voor veel kwaliteit.

Willen we reizigers minder afhankelijk van de auto maken, dan moet het openbaar vervoer op orde zijn. Voor Zwijndrecht zijn de volgende aspecten daarin van belang:

- goede en hoogfrequente treinverbindingen
- hoge frequentie van de stadsbus
- voldoende fietsenstallingen bij station en haltes voor voor- en natransport
- openbaar vervoer naar Groote Lindt

Er is in dit GVVP daarom een doelstelling voor het openbaar vervoer opgenomen: (genummerd zoals in hoofdstuk 3):

8. We zetten actief in op gebruik van het openbaar vervoer door het bedrijfsleven, mede door in te zetten op:
 - een waterbushalte op Groote Lindt
 - R-Net verder te integreren (uitbreiden) en optimaliseren in Zwijndrecht

7.3 Beleid

Inzet op openbaar vervoer

Zoals aangegeven kan de gemeente beperkt zelf sturen op de inzet van openbaar vervoer. Wel is het belangrijk hier aandacht voor te blijven vragen in de regionale overleggen en input te geven in gesprekken hierover. We reserveren daar tijd voor.

Stationsgebied

De ontwikkelingen in de spoorzone betekenen een verdichting van woningen. Doelstelling op de lange termijn is een beter gebruik van het openbaar vervoer en bijbehorende mobiliteitsshift. Een lightrail in de toekomst met een vergroting van het aantal haltes is onderdeel van deze ambitie. Dit betekent ook dat in het Stationskwartier gezocht gaat worden naar andere vormen van (auto)mobiliteit, waarbij

deelgebruik als één van de mogelijkheden wordt gezien. Hier sluit Zwijndrecht aan op de regionale visie en ambitie.

Groote Lindt

Verder zetten we in op openbaar vervoer naar Groote Lindt. In welke vorm moet en kan nog uitgewerkt worden. In ieder geval is doortrekking van de Waterbus wenselijk. Daar profiteren ook de inwoners uit het zuiden van Zwijndrecht van. De waterbushalte moet dan ook goed bereikbaar zijn met de fiets.

Naast de doortrekking van de waterbus is er in het verleden al gesproken over busverbindingen naar Groote Lindt en eventueel het gebruiken van de spoorlijn. Het in stand houden van de spoorlijn kost de gemeente periodiek geld. Terwijl dit slechts door één bedrijf gebruikt wordt. Aanvullend gebruik voor personenvervoer zou een mooie meerwaarde zijn, maar vraagt ook om investeringen en onderhoudskosten. Als er voor dit bedrijf alternatieven zijn (vervoer over water bijvoorbeeld) dan kan lijkt het uit verkeerskundig oogpunt eerder aantrekkelijk om de spoorlijn om te vormen tot een fietsvoorziening, om daarmee de gewenste betere fietsbereikbaarheid te realiseren. Door deze voldoende breedte te geven, kunnen daar in een latere fase smart mobility oplossingen gebruik van maken. Bijvoorbeeld shuttles die gebruik maken van vrij liggende fietsinfrastructuur.

De werkgevers hebben een belangrijke rol, om werknemers te stimuleren gebruik te maken van alternatieven. Als alternatieven voor de auto beschikbaar zijn scheelt dat parkeerplaatsen op eigen terrein. Er is overleg met de ondernemers, daar blijft de gemeente actief in deelnemen.

Busnetwerk

Er rijden in Zwijndrecht een aantal buslijnen. Nu zijn dit nog vooral standaard grote bussen. De verwachting is dat in de toekomst de bus meer een systeem wordt, waarbij op afroep en met kleine bussen gereden kan worden. De frequentie kan dan hoger zijn. Zwijndrecht leent zich mogelijk voor een ringlijn die de wijken met het station verbindt. Verbindingen naar Rotterdam en Dordrecht blijven belangrijk voor Zwijndrecht. Daar blijven we in de regio en bij de provincie aandacht voor vragen.

Beleidskeuzes

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

- Er blijft aandacht en tijd besteed worden aan lobby op het gebied van openbaar vervoer.
- Groote Lindt wordt aangesloten op de waterbus.
- De gemeente vraagt om optimalisatie van het busnetwerk, om alle wijken goed aan te sluiten op de spoorlijn, maar ook te verbinden met Rotterdam en Dordrecht.

7.4 Acties en maatregelen

Acties en maatregelen voor het openbaar vervoer zijn opgenomen in tabel 5.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
25	Lobby voor en bijdrage in overleggen over openbaar vervoer in Zwijndrecht.	geen
26	Lobby voor doortrekken van de waterbus naar Groote Lindt	geen
27	Lobby werkgevers	geen
28	Optimalisatie busnetwerk in lobby OV	geen

tabel 5: acties en maatregelen module openbaar vervoer

8 Module Smart Mobility

8.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Er vinden grote veranderingen plaats op het gebied van mobiliteit. Welke ontwikkelingen definitief doorbreken en welke niet is moeilijk te voorspellen. Als individuele gemeente is daar lastig op te sturen. De techniek en maatschappelijke acceptatie zijn hierin leidend.

Momenteel is er beperkt aanbod van smart mobility oplossingen in Zwijndrecht. Daar is in het GVVP van 2016 ook niet actief op ingezet. De gemeente moet wel een rol kiezen over hoe daar mee om te gaan.

Doelstellingen GVVP 2016

Er zijn in het huidige GVVP geen doelstellingen op dit thema opgenomen.

8.2 Visie

Zwijndrecht prioriteert langzaam verkeer boven gemotoriseerd verkeer. Die ambitie betekent ook dat de benadering van de openbare ruimte en mobiliteit eerder grootstedelijk is dan dorps. Dat vraagt om

keuzes. De auto is niet meer maatgevend, maar lopen, fietsen en openbaar vervoer. Daar kan smart mobility uitstekend aan bijdragen. In vergaande vorm betekent dat bijvoorbeeld shuttles om mensen van de wijken naar het station te brengen. Of autonome voertuigen die geautomatiseerd de maximum snelheid aan houden, zodat deze ook vermengd kunnen worden met andere vervoerswijzen, zonder voor kwetsbare verkeersdeelnemers een gevaar te vormen. Verder moet gedacht worden aan deelmobiliteit (elektrische scooters en fietsen en optimalisatie van multimodaal reizen).

Voor de korte termijn moet gedacht worden aan slimme verkeerslichten die fietsers detecteren en prioriteit geven (als het regent). Ook de opkomst van en koppeling tussen elektrische auto's en het energienet is een actuele ontwikkeling. Dat vraagt voldoende laadfaciliteiten en een slim energienetwerk.

Zwijndrecht loopt daarin niet voorop en is ook geen trekker hiervan. Wel is het belangrijk deze ontwikkelingen te volgen en daar snel op te anticiperen. Uitvoering/realisatie ligt in veel gevallen bij de markt, maar de gemeente moet dat wel mogelijk maken. Daar staat de gemeente voor open.

Op het gebied van smart mobility stellen we nu ook geen doelstellingen vast. Daarvoor is er nog onvoldoende duidelijk welke ontwikkelingen grootschalig geïmplementeerd gaan worden en in welk tempo dat gaat.

8.3 Beleid

We zien ontwikkelingen die uitgaan van nieuwe gedragspatronen en levensstijlen. Denk aan Parijs, dat inzet op een stad waar alle voorzieningen binnen vijftien minuten bereikbaar moeten zijn. Of de ontwikkeling van zogenaamde superblocs in Spanje.

Hoogwaardige openbare ruimte

Achterliggende gedachte is dat mensen wonen, werken en recreëren in de eigen (aantrekkelijke) woonomgeving. Voor het Stationskwartier zetten we in Zwijndrecht dan ook in op een hoge bebouwingsdichtheid en aantrekkelijke openbare ruimte. Auto's hebben hier door het aanbod van alternatieven weinig prioriteit en worden op afstand geparkeerd. Bijvoorbeeld onder de A16 of het spoor. Het openwerken van deze grondlichamen zorgen er direct voor dat de barrièrewerking wordt tegengegaan.

In de module parkeren zetten we in op een hoge bezettingsgraad van de parkeerplaatsen. Door hier actief op te sturen komt er ruimte vrij voor andere verkeersdeelnemers, voor groen of waterberging. Bijkomend voordeel is dat dit ook hittestress en verdroging tegengaat. Groen zorgt ervoor dat de stedelijke omgeving minder opwarmt en tevens dat regenwater de grond in kan zakken in plaats van overbelasting van riolen.

Stationsgebied

Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling in het stationsgebied is het wenselijk aanvullend onderzoek te doen naar de parkeervraag en hoe hier op gestuurd kan worden. Het ligt voor de hand, gezien de locatie en de ontwikkelingen in mobiliteit, op termijn uit te gaan van een mobiliteitsbehoefte in plaats van een parkeernormering. De eerder genoemde intensivering van het openbaar vervoer gebruik en de inzet van alternatieve vormen van (deel-)mobiliteit moeten hieraan bijdragen.

Gemeente faciliteert

De trends op het gebied van smart mobility volgt de gemeente. Als kansen zich voor doen, dan komen deze naar alle waarschijnlijkheid uit de markt. We maken als gemeente deze mogelijk als deze bedragen aan de visie:

- prioriteit voor fietsen en lopen
- minder ruimte voor auto-infrastructuur
- aanbieden van alternatieven voor de auto
- aanbieden van deelauto's

Hiermee maken we de inwoners minder afhankelijk van de auto. Dit betekent ook dat we streven naar gebruik van lage parkeernormen. Om problemen in de omgeving of in de toekomst te voorkomen, doen we dit zo veel mogelijk met onderbouwde uitgangspunten en aannames.

Ontwikkelingen volgen we. Bij voorkeur implementeren we deze regionaal om het effect te vergroten. Denk hierbij aan:

- (elektrische) deelfietsen
- (elektrische) deelscooters
- (elektrische) deelauto's
- tot stand komen van hub-structuren met integratie van diensten (deelmobiliteit met ontvangst van pakketten door bezorgdiensten)

Beleidskeuzes

Implementatie van smart mobility is lastig omdat dit vanuit de markt komt. Als gemeente werken we mee aan kansen, op basis van de volgende keuzes en uitgangspunten:

- Inzet op een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte door vrijgekomen ruimte van de auto te benutten voor lopen en fietsen, met aandacht voor groen en waterberging.
- Mogelijk maken van ontwikkelingen die bijdragen aan de visie, met als uitgangspunten:
 - prioriteit voor fietsen en lopen
 - minder ruimte voor auto-infrastructuur
 - aanbieden van alternatieven voor de auto
- Mogelijk maken van deeldiensten.

8.4 Maatregelen

Zwijndrecht is volgend op het gebied van smart mobility oplossingen. Dat vraagt niet om investeringen, maar wel om reservering van tijd daarvoor.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
29	Markt smart mobility ontwikkelingen volgen	geen
30	Faciliteren van vragen/verzoeken voor bijvoorbeeld verdubbeling aantal deelauto's	geen

tabel 6: acties en maatregelen module smart mobility

9 Module Autoverkeer (bereikbaarheid)

9.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

De bestemmingen in Zwijndrecht zijn allemaal zeer goed bereikbaar met de auto. Iedereen kan met de auto kort bij de woning komen, waar in de meeste gevallen ook relatief makkelijk geparkeerd kan worden.

Veel wegen in Zwijndrecht zijn ruim opgezet, met brede (en gescheiden) rijbanen en aparte voorzieningen voor fietsers. Die laatste zijn vaak afgeleid van de (relatief zware) auto-infrastructuur. Ook wegen die minder verkeer afwikkelen zijn in een aantal gevallen ruim opgezet, bijvoorbeeld omdat hier de bus rijdt.

Zwijndrecht heeft daarnaast een directe aansluiting op de A16 en is zodoende ook goed bereikbaar vanaf het hoofdwegennet. Consequentie daarvan is dat de infrastructuur daarop is ingericht en gemotoriseerd verkeer een dominante positie inneemt.

9.2 Visie

Voor de afwikkeling van verkeer wordt een beperkt aantal wegen 'aangewezen' en ingericht. De overige wegen vallen binnen verblijfsgebieden. Hier hebben uitwisseling naar woningen en percelen, verblijven, fietsen en lopen prioriteit. Automobilisten kunnen hier ook komen, maar passen zich aan de verblijfsomgeving aan. Dat betekent een lage(re) rijsnelheid.

Voor verplaatsingen in en binnen Zwijndrecht is er veel potentie voor de fiets. De afstanden zijn immers kort. Daar zetten we op in, ook als dat ten koste gaat van de ruimte voor de auto. Dat betekent niet dat mensen niet meer met de auto bij de woning kunnen komen. Wel betekent dit dat er bij de inrichting van wegen en straten minder ruimte aan de auto wordt toegekend en de rijsnelheid wordt beperkt.

De transitie in mobiliteit naar elektrificatie en autonoom rijden, deelgebruik, (elektrische) fiets en (slim) openbaar vervoer betekent naar verwachting dat er minder ruimte voor autoverkeer nodig gaat zijn. Door dat te monitoren, alternatieven aantrekkelijk te maken en hier op te anticiperen groeit Zwijndrecht mee met die ontwikkeling. Dit is dan ook een groeiprospect dat over een langere periode zal plaatsvinden.

Dit komt de leefbaarheid ten goede en geeft invulling aan doelstelling 11 uit de visie (genummerd zoals in hoofdstuk 3):

11. Het verkeer gedraagt zich passend bij de omgeving (we stellen indicatoren op om hieraan te kunnen toetsen).

9.3 Beleid

Vanuit het STOMP-principe ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, openbaar vervoer en pas daarna autoverkeer. Achterliggend doel is het mogelijk maken van ontwikkelingen (verdichting woningbouw) en het

terugdringen van de auto afhankelijkheid. Hierop sturen ook de hogere overheden en vanuit marktontwikkelingen is de verwachting dat autobezit zal gaan afnemen. Dit is een groeiproces voor de komende jaren.

Stationsgebied

Specifieke aandacht gaat uit naar de grootschalige ontwikkelingen van het Stationskwartier. De bebouwingsopgave vraagt om aanzienlijke aanpassingen in de verkeersstructuur.

Brugweg

Het Masterplan Stationskwartier gaat uit van een logischere en eenvoudiger verkeersstructuur in dit deel van Zwijndrecht. Dit wordt bereikt door het scheiden van bovenlokale stroomroutes van lokale wegen en door het verminderen van de hoeveelheid ruimte die de verkeersstructuur inneemt.

Cruciaal voor deze gewenste kwaliteitsverbetering is het doortrekken van de Brugweg vanuit Dordrecht langs de A16. Hierdoor wordt de infrastructuur gebundeld en ontstaat er meer ruimte om te bebouwen. Ook wordt het mogelijk hierdoor een aaneengesloten autoluw stuk Zwijndrecht te ontwikkelen. De ingreep vermindert namelijk de verkeersdruk op de Karel Doormanlaan en de Stationsweg zodat het mogelijk wordt om maximaal in te zetten op het vergroten van de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. In het plan kan zo een structuur van pleinen en openbare ruimtes worden geïntroduceerd.

Stationsplein

Het Stationsplein kan door de aanpassing van infrastructuur en de bebouwing een kleinschaliger en meer aantrekkelijk omvang krijgen. Door de gecombineerde maatregelen wordt het ook mogelijk om de Stationsweg af te waarderen naar een 30km/h weg. De profilering kan hierop worden aangepast, waardoor ruimte ontstaat voor een groene ontspannen inrichting waar prettig gelopen kan worden.

Karel-Doormanlaan

Het doorgaande autoverkeer wordt nu volledig om het Stationskwartier heen geleid. Daarbinnen ontstaat een verblijfsgebied met kwaliteit in de openbare ruimte en met een goede bereikbaarheid middels langzaam verkeer en OV. Sleutel hierbij is de Karel Doormanlaan die haar verbindende functie voor autoverkeer naar het centrumgebied toe verliest. Dit wordt mogelijk gemaakt door een koppeling van de Bilderdijkstraat en verder naar de Burgemeester de Bruinelaan. Bij de verdere uitwerking gaat de aandacht vooral uit naar aansluiting van de Sumatralaan en de verkeersveiligheid in verband met basisschool Hart van Meerdervoort (kruisende kinderen) en het winkelgebied.

Stadsbrug

Door de ingrepen ontstaat een degelijke verkeersstructuur, die het toenemende verkeer door verdichting in het Stationskwartier goed kan opvangen en de leefomgevingskwaliteit verbeterd. De routing naar Dordrecht wordt duidelijker. Op termijn, in het kader van de wens tot het autoluw maken van de Stadsbrug, kan de route door ontwikkelen. De oeververbinding wordt dan een aantrekkelijke en logische verbindingroute tussen de twee toekomstige stadsdelen in Zwijndrecht en Dordrecht. De bovenregionale functie als calamiteitenroute voor ongelukken op de A16 wordt op de lange termijn geborgd.

Onderscheid in verkeerswegen en verblijfsgebieden

Het categoriseren van het wegennet maakt duidelijk waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven belangrijk is. Ook op plekken waar verblijven belangrijk is, kan het zo zijn dat er veel gemotoriseerd verkeer is. Denk hierbij aan winkelgebieden. Daar moet rekening mee worden gehouden bij de inrichting van de openbare ruimte.

Naast het aanwijzen van verkeerswegen en verblijfsgebieden, koppelen we inrichtingsrichtlijnen aan de verschillende wegfuncties. Dat maakt het voor weggebruikers mogelijk om af te lezen welk verkeersgedrag waar verwacht wordt. Routes voor gemotoriseerd verkeer mogen langer zijn dan de routes voor langzaam verkeer, om verplaatsingen per fiets en te voet te stimuleren.

De wegfuncties staan in figuur 5. Zwijndrecht volgt hiermee het landelijke programma Duurzaam Veilig, wat de wegen op vaste wijze indeelt:

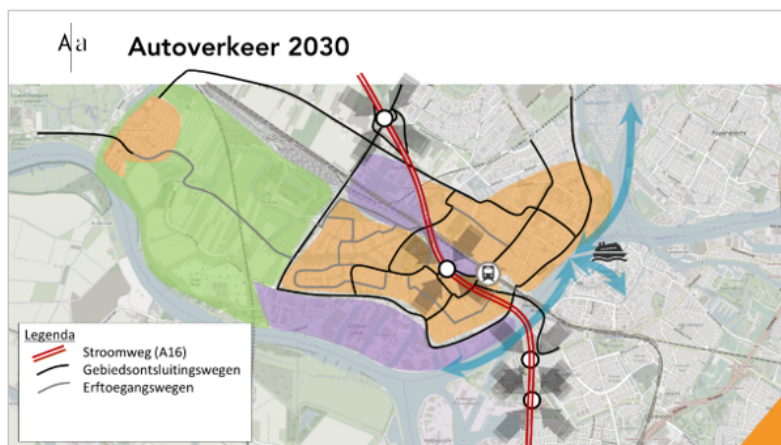
- Stroomwegen: Dit zijn de autowegen en autosnelwegen. Hierover verplaatst men zich snel en ongehinderd over langere afstand. Kruisingen en aansluitingen bestaan uit knooppunten.
- Gebiedsontsluitingswegen: Op de wegvakken stroomt het verkeer door, op de kruispunten vindt uitwisseling plaats. De maximum snelheid is 50 km/uur binnen en 80 km/uur buiten de bebouwde kom. Soms komt 70 km/uur ook voor. De gebiedsontsluitingswegen verbinden de wijken met elkaar, de kernen onderling en bieden een aansluiting op het hoofdwegennet (stroomwegen).
- Erftoegangswegen: Dit zijn de straten waaraan gewoond en gewerkt wordt. Verblijven heeft prioriteit, hier wordt geparkeerd en verkeer wordt gemengd afgewikkeld met fietsers. De snelheid is

laag, binnen de kom 30 km/uur en buiten de kom 60 km/uur. De maximum snelheid wordt zonaal ingesteld aan de grenzen van de gebieden.

Middellange termijn 2030

Voor de middellange termijn gaan we uit van de doorkijk tot aan 2030. Daarin blijft Zwijndrecht direct aangesloten op de A16, met een 'eigen' aansluiting Zwijndrecht. Verkeer wikkelen we af over een beperkt aantal wegen die daar geschikt voor zijn. Alle andere wegen gaan onderdeel uit maken van verblijfsgebieden, de erftoegangswegen. Wel kunnen deze een beperkte ontsluitingsfunctie hebben. Die wegen hebben een fietsvoorzieningen en noemen we erftoegangswegen type I.

De Warmoezierstraat komt in het kaartbeeld niet terug. We gaan er vanuit dat hier (her)ontwikkelingen plaats gaan vinden en dit is gekoppeld aan het Masterplan Noord. De weg is voor de afwikkeling van het verkeer niet noodzakelijk. Eventuele nieuwe infrastructuur valt binnen de herontwikkeling. Hier moet worden uitgegaan van erftoegangswegen.



figuur 5: categorisering wegennet 2030

Inrichtingskenmerken

Om de verschillende wegfuncties duidelijk te maken aan de weggebruiker, krijgt iedere functie eigen inrichtingskenmerken. Deze zijn gebaseerd op landelijke standaarden en afgestemd op de Zwijndrechtse situatie. De inrichtingskenmerken staan in tabel 7. Hierin zijn alleen wegen binnen de bebouwde kom opgenomen, aangezien de wegen buiten de bebouwde kom in beheer zijn bij het waterschap.

Functie	Snelheid (km/uur)	Breedte (m)	As markering	Kant markering	Verharding	Fietsvoorziening
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	50	6,35-7,85	dubbel	trottoirband of markering	asfalt	gescheiden
Erftoegangsweg type 1	30	maatwerk	geen	Fiets(sug-ges-tie)strook	elementen	aanwezig
Erftoegangsweg type 2	30	maatwerk	geen	trottoirband	elementen	geen
Buiten de bebouwde kom beheer door het waterschap						

tabel 7: inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie (bron: CROW)

Bij (her)inrichting van de openbare ruimte gelden de inrichtingskenmerken als basis voor het ontwerp. Uiteraard moet er rekening worden gehouden met de specifieke situatie ter plaatse, ondergrondse infrastructuur en waterberging en hittestress. Maatwerk is dus altijd nodig, ontwerpen worden opgesteld vanuit de logica voor de gebruiker.

Indicatoren leefbaarheid

Om objectief te kunnen beoordelen of er sprake is van een te dominante positie van gemotoriseerd verkeer, hebben we in tabel 8 leefbaarheidsindicatoren opgenomen. Deze zijn niet hard, maar geven inzicht of een locatie wellicht nader beoordeeld moet worden.

Functie	Wettelijke maximum snelheid (km/uur)	Maximum V85 ¹ (km/uur)	Verwacht verkeersbeeld (mvt / etm)	Vrachtverkeer (%)
Binnen de bebouwde kom				
Gebiedsontsluitingsweg	50	55	> 6.000	> 10%
Erftoegangsweg type 1	30	35	4.000 – 6.000	8 – 10%
Erftoegangsweg type 2	30	35	< 4.000	< 8%
Buiten de bebouwde kom				
beheer door het waterschap				

tabel 8: toetskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Beleidskeuzes

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

- Zwijndrecht volgt het landelijke programma Duurzaam Veilig voor de categorisering en inrichting van wegen.
- Vanuit de keuze voor het STOMP-principe, hebben lopen, langzaam verkeer en openbaar vervoer prioriteit boven autoverkeer. Daar houden we rekening mee bij het maken van inrichtingskeuzes.
- De categorisering geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven. De inrichting van de wegen wordt hierop afgestemd met de inrichtingsrichtlijnen, wederom vanuit het STOMP-principe krijgt autoverkeer minder prioriteit.
- De verandering in mobiliteit volgt de gemeente, anticipeert hierop en stemt de inrichting van de wegen hierop af.
- Inzet is minder auto afhankelijkheid en meer ruimte voor lopen, de fiets en openbaar vervoer. Dat laat de categorisering voor 2050 nadrukkelijk zien.
- De indicatoren hanteert de gemeente om aangekaarte leefbaarheidsknelpunten te toetsen. Bij maatregelen volgt de gemeente de prioritering uit het STOMP-principe.

9.4 Maatregelen

Om het wegennet in overeenstemming te brengen met de inrichtingsrichtlijnen wordt hier bij herinrichting vanuit gegaan. Dat gebeurt vooral door werk-met-werk te maken bij bijvoorbeeld weg- en rioolbeheer. Een aantal wegen hebben meer prioriteit, om een duidelijke wegenstructuur voor Zwijndrecht duidelijk te maken. Deze zijn hier als maatregel opgenomen, zodat aan de doelstellingen concreet invulling wordt gegeven. Basis voor de acties en maatregelen is het kaartbeeld voor 2030.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
31	Afwaarderen (en herinrichten) naar erftoegangsweg: • Burgemeester Jansenlaan 1.000 m • Beethovenlaan 1.500 m • Laan van Nederhoven 550m • Hilverbeek – Moermond, gelijkwaardige kruispunten (uitritconstructies omvormen, bv naar plateaus, 20x) • Kort Ambachtlaan • Karel Doormanlaan – Admiraal de Ruyterweg 1.000 m • Dorpsstraat – Randweg 650 m	Financiën volgen in Investeringsprogramma openbare ruimte of Asfaltonderhoud
32	Ontwerpen vanuit STOMP-principe	geen
33	Monitoring mobiliteitstransitie	geen
34	Toepassen van leefbaarheidsindicatoren	geen

tabel 9: acties en maatregelen autoverkeer (bereikbaarheid)

10 Module Parkeerbeleidsplan

Het geactualiseerde parkeerbeleid voor Zwijndrecht maakt integraal onderdeel uit van het GVVP en beschrijven we in deze module.

10.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Er is in Zwijndrecht een aanzienlijk aantal wijken waar de parkeerdruk hoog is, maar er zijn ook wijken waar parkeerplaatsen minder druk gebruikt worden. In het kader van toekomstige ontwikkelingen op

1) V85 = De snelheid die voor 85% van het verkeer niet overschreden wordt. Dit is de voor de weggebruiker logische snelheid, waaruit de 15% hardrijders uit gefilterd is.

het gebied van mobiliteit is de verwachting dat het autobezit zal gaan afnemen. De inzet is ook om meer gebruik te gaan maken van openbaar vervoer en fiets. Verplaatsingen met de auto worden in de toekomst naar verwachting steeds meer gemaakt met deelvoertuigen. Bij voorkeur rijden deze elektrisch. In de toekomst verwachten we dat autonome voertuigen de rol van de privé auto steeds meer gaan overnemen.

Parkeerregulering

Sturing op het parkeergedrag in Zwijndrecht vindt plaats via blauwe zones en nog een klein deel betaald parkeren. Voorheen moest er ook voor het parkeren betaald worden bij winkelcentrum Walburg, maar dat is afgeschaft. De volgende reguleringsgebieden zijn nog van toepassing in Zwijndrecht:

- Blauwe zones:
 - stationsgebied
 - lokale kleine plekken, om tegemoet te komen aan vragen vanuit de omgeving
- Betaald parkeren: Veerplein en omgeving

Trends

In de inventarisatie die voor het parkeerbeleid is uitgevoerd zijn de volgende relevante trends beschreven:

- Groeiagenda Drechtsteden, 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen extra in de regio. Een goede bereikbaarheid moet geboden worden via openbaar vervoer.
- Verschuiving van bezit naar gebruik, bijvoorbeeld door deelauto's.
- Elektrificering van het voertuigenpark. Dit stelt eisen aan de laadinfrastructuur.
- Autonoom rijden van auto's vraagt om minder behoefte aan parkeerplaatsen. Het tempo van deze ontwikkeling is nog niet eenduidig aan te geven.
- Elektrische fiets en speed pedelec zorgen er voor dat in dezelfde tijd de af te leggen fietsafstand groter wordt. Ook dat zorgt voor afname van noodzakelijk autobezit.
- Mobility as a Service (MaaS) kan er voor zorgen dat er bewuster gekozen wordt voor de manier waarop er gereisd wordt.

10.2 Visie

Er is een duidelijke visie op het parkeren in de toekomst. Uitgangspunt is groenere woonstraten. Dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en biedt ruimte aan klimaatveranderingen.

Uitgangspunt is dat parkeren gefaciliteerd wordt, maar dat er niet meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan er nodig zijn. Als het autobezit af neemt wordt daarop geanticipeerd, door meer verhard oppervlak om te vormen naar bijvoorbeeld groen of ruimte voor langzaam verkeer.

De inzet is dan ook om uit te gaan van een hoge bezettingsgraad van de parkeerplaatsen. Daarmee hoeven er minder plaatsen gerealiseerd te worden en kan eventueel ruimte vrij gemaakt worden. De geleidelijke transitie naar minder autobezit en een hoge bezettingsgraad betekent een omslag in denken. Dat past ook weer binnen het Schone Lucht Akkoord, maar zal reactie oproepen.

Op het onderwerp parkeren is specifiek de laatste doelstelling in de visie opgenomen (genummerd zoals in hoofdstuk 3):

12. We geven uitvoering aan de uitgangspunten en maatregelen uit het parkeerbeleid, voor de wijken en het parkeren (wachten) van vrachtwagens op de bedrijventerreinen.

10.3 Beleid

De inzet is om te komen tot een groene leefbare stad. Een leefbare woonomgeving wordt gerealiseerd door vergroening en het optimaal benutten van de verharding. Door parkeren te clusteren vindt ordening plaats. In het kader van duurzaamheid en de toename van elektrische voertuigen zetten we in op gebouwen waar zonnepanelen aanwezig zijn op stroom op te wekken voor het laden van de voertuigen.

Het parkeerbeleidsplan zet verder in op goed en volop aanbieden van fietsparkeerplaatsen. Onderzoek moet uitwijzen wat de geschikte plekken daarvoor zijn.

Beleidskeuzes

Parkeerbeleid

Voor het parkeren zijn de volgende keuzes beschreven:

- Parkeerkencijfers van het CROW zijn vertrekpunt. We gaan uit van het minimum van de norm.
- Streven naar een parkeerdruk van 90 – 100%.
- De loopafstand naar woning of bedrijf mag oplopen tot 250 meter. Bij andere voorzieningen is de loopafstand naar parkeren 100 meter.

- Fietsparkeren wordt volop gefaciliteerd, om zo het fietsen te stimuleren. De loopafstand naar fietsparkeerplaatsen bedraagt 50 meter.
- Vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte is bedoeld voor chauffeurs met een binding met Zwijndrecht. Bij vrachtwagenparkeerplaatsen zijn er fietsenstallingen. Er is geen maximale loopafstand.
- Door middel van handhaving moet ongewenst gebruik van parkeervoorzieningen worden tegengegaan, dit geldt ook voor vrachtwagenparkeren.
- Het laadpalenbeleid wordt overgenomen in dit GVVP. Regionaal wordt gewerkt aan nieuw beleid, dat inzet op meer laadpunten als uitvloeisel van de Nationale Aanpak Laadinfrastructuur. Voor realisatie van laadpunten is subsidie beschikbaar. Als dat eind 2021 of in 2022 beschikbaar komt verwerken we dat en volgt er een separaat voorstel.
- Nieuwe uitritten worden in principe alleen toegestaan bij nieuwe ontwikkelingen, als dat vanuit het ontwerp nodig is en als er sprake is van een gebouwde parkeervoorziening.
- Voor invalidenparkeerplaatsen wordt de CROW-norm gehanteerd.
- De parkeernormen zijn beschreven, met onderscheid naar 'centrum', 'schil' en 'rest bebouwde kom'. De grenzen zijn in het parkeerbeleidsplan gedefinieerd.
- In het parkeerbeleidsplan is een Actieprogramma met maatregelen opgenomen.

Parkeernormen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet ook gekeken worden naar de bestaande parkeerdruk in de gebieden. Bedrijven en kantoren moeten het parkeren volledig op eigen terrein en buiten het zicht oplossen. Dit draagt bij aan een groenere uitstraling van de betreffende gebieden. Bezoekersparkeren voor bedrijven kan, mits de ruimte hiervoor beschikbaar is en blijft, eventueel in de openbare ruimte opgelost worden. Dat geldt voornamelijk voor gebieden waar overdag een (aanzienlijk) lagere parkeerdruk wordt waargenomen dan in de nachtelijke uren.

In het algemeen geldt dat aangesloten wordt bij de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. Momenteel zijn deze aangegeven in de CROW-uitgave 381 uit 2018. Uit de omgevingsanalyse blijkt dat, zoals van een sterk stedelijke gemeente verwacht mag worden, het autobezit iets onder het landelijk gemiddelde ligt. Vanuit de bestaande indeling in Zwijndrecht wordt hiervoor de in het GVVP opgenomen gebiedsindeling met betrekking tot centrum/schil en rest bebouwde kom gehanteerd uit figuur 6.



figuur 6: Gebiedsindeling Zwijndrecht

Om te voorkomen dat er te veel parkeerplaatsen worden aangelegd, worden in principe de lage normen gehanteerd. Hierbij wordt bij openbare plaatsen gekeken naar mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen indien ten minste twee verschillende hoofdgroepen in de ontwikkeling zitten. Buiten de functies waarbij het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden mag ook bij de overige functies parkeergelegenheid op eigen terrein aangelegd worden. Dit dient in het ontwerp geïntegreerd worden. De op eigen terrein aangelegde parkeerplaatsen mogen, overeenkomstig tabel A10 uit genoemde CROW-publicatie meegeteld worden (zie tabel 10).

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min 5,0 m diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbel oprit zonder garage	2	1,7	oprit min 4,5 m breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	

garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min 5,0 m diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min 4,5 m breed

tabel 10: Parkeernormen eigen terrein CROW Tabel A10

Bij woningen geldt dat in de openbare ruimte in ieder geval het bezoekersparkeren opgelost moet worden. Daarnaast moet het gedeelte dat niet op eigen terrein wordt aangebracht opgelost worden. Hierbij geldt dat eerst gekeken wordt naar de parkeerdruk in het betreffende balansgebied. De te kiezen oplossing moet in lijn zijn met dit parkeerbeleidsplan maar mag niet extra overlast veroorzaken in de omgeving.

10.4 Maatregelen

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
35	Structurele parkeertellingen gemeentebreed	€ 7.100,- jaarlijks
363	Grootschalig parkeerdruk onderzoek	€ 5.000,- incidenteel

tabel 11: Acties en maatregelen parkeren

11 Module Vrachtverkeer en bedrijvigheid

Het onderdeel 'vrachtverkeer en bedrijvigheid' is nieuw in het GVVP. In het plan uit 2016 is vrachtverkeer niet als losstaand onderdeel meegenomen. Er was geen apart beleid geformuleerd, terwijl er in de tussentijd wel vraagstukken over vrachtverkeer zijn ontstaan. Er is daarom besloten een module op te nemen. Deze heet 'vrachtverkeer en bedrijvigheid', omdat het beleid verder gaat dan alleen vrachtwagens van en naar de bedrijventerreinen.

11.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Bestemmingen vrachtverkeer

Een belangrijke bestemming voor vrachtverkeer zijn de bedrijventerreinen. Dit zijn Groote Lindt en de Geer aan de zuidzijde van de gemeente, onder andere met de havens. Maar ook Bakestein is natuurlijk een belangrijke bestemming. En ook op andere plekken moet relatief veel vrachtverkeer zijn. Denk hierbij aan winkelcentrum Walburg, maar ook de winkels in Heerjansdam. Daar komt bij dat we op verschillende wegen te maken hebben met een ruime hoeveelheid vrachtverkeer dat hier niet direct een herkomst of bestemming heeft, maar dat het hoofdwegennet lijkt te vermijden. Het gaat hierbij om de volgende wegen:

- Lindtsedijk/Lindeweg – Dorpsstraat – Randweg – De Gors
- Molenweg – Dorpsstraat

De aantallen vrachtverkeer in relatie tot de totale hoeveelheid verkeer laat op deze route lage percentages zwaar verkeer zien. Het gaat om 1 -1,5% op de route tussen Heerjansdam en Zwijndrecht. In het westelijke deel van Heerjansdam is het percentage zwaar verkeer 4,6%. Het lijkt erop dat het merendeel van het zware verkeer de gewenste routes ook gebruikt.

Er is een bewegwijzering voor vrachtverkeer tussen Zwijndrecht en Heerjansdam. Deze loopt via de Munnikensteeg – Langeweg – Stationsweg – Boezemweg – Leedeweg – 3e Barendrechtseweg – Achterzeedijk.

Er is behoefte aan duidelijkheid over welke bestemmingen via welke wegen bereikt kunnen worden en waar vrachtverkeer niet gewenst is.

Daarnaast is er behoefte aan een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen voor werknemers, anders dan alleen met de auto. Naast een goede fietsverbinding is ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor verbetering vatbaar.

Blauwe Brug

Specifiek vraagpunt in de routes voor zwaar verkeer is het gebruik van de Blauwe Brug (Burgemeester Van het Hoffweg) door vrachtverkeer. Momenteel mag er maar in één richting door vrachtverkeer van de brug gebruik worden gemaakt. Dat is naar het bedrijventerrein toe. Verkeer vanaf Groote Lindt naar

de A16 moet gebruik maken van de route Lindtsedijk – Geerweg – Munnikensteeg en de aansluiting van Hendrik Ido Ambacht op de A16. Dit is aansluiting 23.

De brug mag wel naar het bedrijventerrein toe worden gebruikt, omdat vrachtverkeer vanaf aansluiting 22 (Zwijndrecht) zich anders ‘vast rijdt’ en door de woongebieden gaat rijden.

Het GVVP dient antwoord te geven op de vraag of de Blauwe Brug moet worden opengesteld voor vrachtverkeer in twee richtingen.

Vraagpunten GVVP

Andere vraagpunten rondom bedrijvigheid en vrachtverkeer waarop in het GVVP moet worden ingegaan zijn:

- verkeersveiligheid en parkeren
- openbaar vervoer van en naar bedrijventerreinen
- gebruik spoorlijn

Hierover moet Zwijndrecht een standpunt innemen, zodat duidelijke richtingen ontstaan voor ontwikkelingen. Dit standpunt is terug te lezen in paragraaf 11.3 Beleid.

11.2 Visie

Inzet op ruimte voor ontwikkelingen, door minder autoverkeer

We zetten in op alternatieven voor de auto. Dit geldt met name voor personenautoverkeer. Op werkgeverslocaties vraagt parkeren (door werknemers) om veel ruimte. Die ruimte kan voor bijvoorbeeld voor de bedrijfsvoering gebruikt worden als er geen geparkeerde auto's meer hoeven te staan.

Er moet dan ook een alternatief beschikbaar komen voor de auto als vervoermiddel voor woon-werkverkeer. Door een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen voor fietsers (met aandacht voor verkeersveiligheid) en een ontsluiting met openbaar vervoer, ontstaat er meer ruimte voor een andere inrichting van de ruimte.

Beperkt aantal routes voor vrachtverkeer

Door de grootte en het gewicht van vrachtwagens, levert dit verkeer in de beleving een belangrijke bijdrage aan ervaren verkeershinder. Het is daarom belangrijk om het vrachtverkeer over wegen af te wikkelen die daarop ingericht zijn. Die routes voldoen bij voorkeur aan de volgende aspecten:

- niet te kort langs woningen of door woongebieden
- over gebiedsontsluitingswegen, die hebben immers voldoende breedte
- via wegen met vrij liggende fietsvoorzieningen

Op basis van deze gewenste uitgangspunten is in het beleidsdeel een netwerk voor vrachtverkeerroutes samengesteld, zie figuur 7. Verder kan er nagedacht worden over vervoer over water, dat uitstekend zou passen bij de havens van Zwijndrecht en de daar gevestigde bedrijven.

De ondernemers op Groote Lindt hebben aangegeven mee te willen denken over een beperkt aantal te gebruiken routes.

Bedrijvigheid

Onderdeel van deze module is ook de bedrijvigheid in meer algemene zin. Door internetaankopen rijden er steeds meer pakketdiensten en bezorgers in de woonwijken. Corona heeft dit nog eens versterkt. Inzet is dit vervoer zo veel als mogelijk slim en schoon te laten plaatsvinden.

In de visie gaat doelstelling zes in op vrachtverkeer (genummerd zoals in hoofdstuk 3):

6. We benoemen op basis van herkomsten en bestemmingen routes voor vrachtverkeer en stemmen voor het naleven en gebruik ervan deze met de bedrijven af. Ook het parkeren van vrachtwagens krijgt hierbij aandacht.

11.3 Beleid

Een belangrijk onderdeel in vrachtroutes en werknemersverkeer (auto afhankelijkheid) zijn de bedrijven. Zij kunnen personeel en bezoekers sturen gebruik te maken van de daarvoor geschikte wegen. De werkgeversaankpak is daarnaast een instrument om personeel anders te kunnen laten reizen.

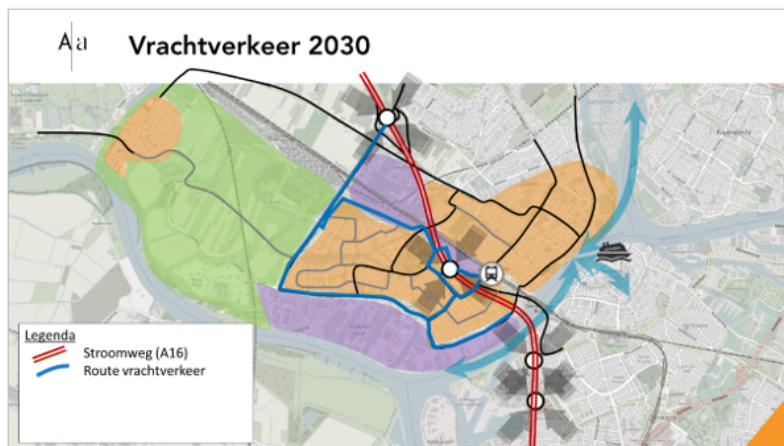
Alternatieven voor de auto voor woon-werkverkeer

Omdat naar de werklocaties ook veel werknemersverkeer gaat, belast dit het wegennet. Door minder autoverkeer en meer fietsen en openbaar vervoer wordt die belasting teruggedrongen. Inzet is dan ook

om samen met de werkgevers te zoeken naar alternatieven voor de auto voor de werknemers. We vragen aan de ondernemers om daar (ook) voor te kiezen en mee te denken in oplossingsrichtingen.

Netwerk vrachtverkeer

Vanuit de visie om gemotoriseerd verkeer terug te dringen en beperkte routes voor vrachtverkeer te gebruiken, is een netwerk voor vrachtverkeer samengesteld.



figuur 7: netwerk vrachtverkeer 2030

Het gaat om verbindingen van de bedrijventerreinen en bestemmingen voor vrachtverkeer naar het hoofdwegennet. De routes voldoen zo veel mogelijk aan de genoemde aspecten en zijn het liefst ook zo direct mogelijk naar het hoofdwegennet.

De routes worden afgestemd met de vrachtverkeer genererende bedrijven, om zo draagvlak te krijgen voor het netwerk. Via de bedrijven wordt dit gecommuniceerd aan de medewerkers en bezoekers. De gemeente zet daarnaast in op goederenvervoer over water, als alternatief voor vrachtwagens op de weg.

Blauwe Brug

We kiezen ervoor om de Blauwe Brug weer open te stellen voor vrachtverkeer in twee richtingen. Dat is ruimer dan de ondernemers zelf hebben voorgesteld. Zij gingen uit van tijdensters voor gebruik. Vrachtverkeer vanuit de richting Breda kon (nog steeds) van deze route gebruik maken, omdat na het eenmaal nemen van de afrit Zwijndrecht er geen alternatief beschikbaar was. Voor terugrijdend verkeer wordt verwezen naar de Munnikensteeg. Deze route is minder logisch, omdat deze route aanzienlijk langer is in kilometers en in tijd.

Uit een onderzoek van OZHZ (Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid) blijkt het effect van toestaan van vrachtverkeer in twee richtingen klein te zijn op gebied van zowel geluid, als fijnstof. Daarmee kan eigenlijk niet anders dan geconcludeerd worden dat de route via Blauwe Brug weer open gesteld kan worden voor alle verkeer. Er worden onnodige kilometers omrijden bespaard, zonder dat dit grote nadelige effecten heeft op het verkeer en de leefbaarheid in Zwijndrecht

Verkeersveiligheid en parkeren bedrijventerreinen

Het spanningsveld tussen verblijven, parkeren en afstemmen van de inrichting op vrachtverkeer is altijd een aandachtspunt op de bedrijventerreinen. Bij voorkeur blijft de rijbaan vrij van parkeren en is de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer acceptabel. De weginrichting moet dat aan de weggebruikers duidelijk maken.

Groote Lindt

Er is voor de Noordweg en Merwedeweg een schetsontwerp gemaakt. De partijen uit de BIZ hebben hier ook naar gevraagd. In het voorstel zijn de spoorlijnen opgeheven. In veel gevallen zijn die al dusdanig ingericht dat hier geen treinen meer kunnen rijden. Het voorstel uit de BIZ nemen we over. Het uitgewerkte schetsontwerp voor deze wegen reserveert ruimte voor een rijbaan met fietssuggestiestrook, trottoirs, groen, parkeren en wachtstroken voor vrachtwagens. Dit ontwerp is mede gebaseerd op de visie voor Groote Lindt.

Openbaar vervoer van en naar bedrijventerreinen

In het verleden is er al geëxperimenteerd met openbaar vervoer naar het bedrijventerrein Groote Lindt. Wegens onvoldoende gebruik heeft dat na het experiment geen vervolg gekregen. Wel blijft de vraag

om openbaar vervoer bestaan. Daar is de werkgeversaanpak een belangrijk instrument voor. Naast Groote Lindt hebben Bakestein en De Geer ook behoefte aan openbaar vervoer. Bushaltes op of dichtbij Bakestein kunnen aan gebruik van de bus bijdragen of eventueel een besloten vervoersysteem van de gezamenlijke werkgevers.

Het busje naar Groote Lindt reed destijds ook naar De Geer. Doortrekken van de Waterbus naar De Geer is niet realistisch. Wel kan er gedacht worden aan een aanvulling op de waterbus, bijvoorbeeld door een watertaxi naar De Geer, via de pond naar Puttershoek naar Heerjansdam. Provincie en regio werken hieraan in de vorm van 'Innovatief Personenvervoer over Water (IPOW)'. Andere alternatieven zijn deelmobiliteit vanaf de waterbushalte naar de bedrijventerreinen.

In de gewenste vermindering van automobiliteit past een vorm van collectief vervoer. Logisch lijkt het dat de gemeente daar een rol in heeft, maar vooral de werkgevers en medewerkers van de bedrijven moeten een denkslag maken.

Belangrijk vanuit de werkgevers is dat nagedacht wordt over het parkeren en de ruimte die dat vraagt op het eigen perceel en of andere vormen van vervoer kansen kunnen bieden. Als meer medewerkers met ander vervoer dan de auto komen, biedt dit ruimte aan de bedrijfsvoering.

Door collectief vervoer, parkeren op afstand en bijvoorbeeld een hub kan de auto afhankelijkheid verminderd worden.

Door als werkgevers samen te werken, wordt de kans op succes vergroot. Samenwerken kan op verschillende manieren:

- **Mobiliteitsmanagement**
Denk hierbij aan het beschikbaar maken van alternatieve vormen van vervoer, samen rijden (carpoolen), fietsstimulering e.d. Bij mobiliteitsmanagement gaat het vaak om communicatie en stimuleringsacties richting werknemers.
- **Besloten of open collectief vervoer**
Door (gezamenlijk) een busverbinding aan te bieden aan de werknemers op het bedrijventerrein, wordt een alternatief geboden voor de auto. Bij collectief vervoer kan het gaan om mobiliteitsmanagementmaatregelen, zoals vanpoolen. Werknemers pikken daarbij elkaar op (met een busje, een 'van') en komen zo naar het werk. Zo kunnen werknemers uit hetzelfde herkomstgebied samen rijden. Dit is per werkgever te regelen of collectief voor alle werkgevers op het bedrijventerrein. Een andere vorm van collectief vervoer is een busje te laten rijden tussen station en het bedrijventerrein. Ook hierbij kan er worden samengewerkt.
Door aanvangstijden te uniformeren wordt de kans op succes vergroot.
- **Werkgeversaanpak**
Een meer sturende of dwingende vorm vanuit de werkgevers geeft aan personeel aan dat zij niet meer met de (eigen) auto naar de locatie mogen komen. Dan wordt er gedwongen anders gereisd of men parkeert op een andere locatie en komt bijvoorbeeld met besloten vervoer naar de werkplek.

Er zijn dus combinaties tussen deze vormen te maken, uit oogpunt van de werkgevers. Bij voorkeur kan eventueel besloten vervoer (op termijn) ook gebruikt worden door 'gewone' openbaar vervoer reizigers. Voor stadsvervoer dat uitgaat van een lager autogebruik kunnen kleine rondrijdende busjes ingezet worden die mensen naar de werklocaties brengt, maar ook naar het NS-station of bijvoorbeeld Walburg. Voordeel voor de ondernemers is dat ontwikkelingen mogelijk worden, omdat de parkeerbehoefte anders ingevuld kan worden.

Als medewerker bij een bedrijf moet het geaccepteerd worden om voor iets anders te kiezen dan de auto, bijvoorbeeld de fiets of collectief vervoer. Zoals aangegeven kunnen werkgevers daarop sturen. De verandering die is ingezet moet 'geadopteerd' worden door de maatschappij. De gemeente heeft een belangrijke communicerende rol daarin.

Als maatregel vanuit dit GVVP initieert de gemeente een dialoog met de werkgevers, om te kunnen komen tot alternatieven voor de auto naar Groote Lindt. De werkgevers moeten bereidheid tonen acties te willen inzetten en de werknemers moeten daadwerkelijk de alternatieven een kans geven en gebruiken.

Naast genoemde werkgeversaanpak, zet de gemeente in op een doortrekking van de waterbus naar Groote Lindt. De lobby hiervoor ligt bij de gemeente en wordt bij voorkeur ondersteund door de bedrijven.

Gebruik spoorlijn

Momenteel wordt de spoorlijn naar Groote Lindt gebruikt voor de bevoorrading van één bedrijf. Het beheer van de spoorlijn ligt bij de ProRail, de gemeente moet in de kosten bijdragen. Het periodieke

onderhoud kost veel maatschappelijk geld. Dit terwijl de maatschappelijke opbrengsten beperkt rendabel zijn. Vanuit dat oogpunt zou het effectiever zijn om de onderhoudsgelden in te zetten voor de omvorming van de spoorlijn naar een fietspad voor de werknemers. De mogelijkheden daarvoor moeten worden onderzocht.

Uiteraard kan dit niet eenzijdig door de gemeente besloten worden. In overleg met de gebruiker van de spoorlijn en met ProRail moet bepaald worden of dit haalbaar is. De gemeente treedt dan ook in overleg met de gebruiker, om te verkennen of alternatieve vormen van vervoer (over water wellicht) mogelijk zijn. Opheffen van de spoorlijn mag ook niet leiden tot een onevenredig grote toename van vrachtverkeerbewegingen. Als er kansen zijn om het gebruik van de spoorlijn op te heffen, dan kan dit in overleg met ProRail gerealiseerd worden. Inzet voor de gemeente is dan de realisatie van een fietspad naar Groote Lindt.

Bedrijvigheid

Om te voorkomen dat er steeds meer pakketdiensten en –bezorgers door de wijken rijden kan gedacht worden aan pakkethubs. Mensen kunnen daar hun pakket afhalen. Als kansen of initiatieven zich voor doen, zal de gemeente dat stimuleren en daar medewerking aan verlenen.

Bij voorkeur worden bestemmingen in de woonwijken en winkelcentra zo veel als mogelijk met elektrische voertuigen bevoorrad. Ook daarvoor geldt dat we als gemeente mee kunnen/denken aan dergelijke initiatieven. Rekening houdend met landelijke beleid, kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan milieuzones.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat ‘sluipend’ vrachtverkeer tussen Heerjansdam en Zwijndrecht verkeerskundig geen probleem is. Er is sprake van een vrachtverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer. De objectieve cijfers geven aan dat het niet noodzakelijk is actie te ondernemen. Wel moet er aandacht blijven voor de leefbaarheid langs wegen die niet op vrachtverkeer zijn ingericht. De leefbaarheidsindicatoren in de module autoverkeer zijn hier een instrument voor.

Bevoorrading is via de APV geregeld met venstertijden, tussen 7.00 – 22.00 uur is bevoorrading mogelijk. Dit wordt nog niet altijd goed nageleefd. Daar vragen we aandacht voor bij de ondernemers.

Beleidskeuzes

Samengevat zet Zwijndrecht in op de volgende beleidskeuzes:

- Terugdringen autogebruik als vervoermiddel voor woon-werkverkeer, samen met de werkgevers.
- Beperkt aantal door vrachtverkeer te gebruiken routes, inclusief communicatie daarover. Daar is een netwerk voor voorgesteld.
- Inzet op en aandacht voor goederenvervoer over water als alternatief over de wegen.
- Openstellen van Blauwe Brug voor vrachtverkeer in beide richtingen. Verkeer van en naar de richting Rotterdam blijft de Munnikensteeg gebruiken.
- Herinrichting Noordweg en Merwedeweg Groote Lindt.
- Openbaar vervoer naar Groote Lindt in een gezamenlijke aanpak met de werkgevers, eventueel gecombineerd met parkeren op afstand en hubs. De gemeente initieert en de werkgevers pakken dit in eerste instantie op.
- Doortrekking van de waterbus naar Groote Lindt. De gemeente, ondersteund door de bedrijven, lobbyt hiervoor.
- Aanvullend vervoer over water vanaf de waterbushalte Groote Lindt, naar De Geer. Provincie en regio werken hieraan in de vorm van ‘Innovatief Personenvervoer over Water (IPOW)’. Een dergelijke watertaxi biedt verbindingen naar de bedrijven en Heerjansdam.
- Onderzoek naar mogelijkheden en kosten voor omvorming van spoorlijn naar Groote Lindt tot fietsvoorziening. Bij positief oordeel aansluitend daarop gesprekken daarover starten met gebruiker van het spoor.
- Pakkethubs mogelijk maken als daar initiatieven voor zijn.
- Monitoring leefbaarheid op wegen waar overlast wordt ervaren door vrachtverkeer.
- Inzet op gebruik van elektrische voertuigen voor bevoorrading en bezorgdiensten.
- Vasthouden aan de in de APV vastgelegde venstertijden voor bevoorrading en hier bij de bedrijven aandacht voor vragen.

11.4 Maatregelen

De voor de module vrachtverkeer uit te voeren acties en maatregelen zijn opgenomen in tabel 12.

Nr.	Actie / maatregel	Exploitatiekosten
37	Opstarten werkgeversaanpak anders reizen.	geen

38	Hanteren van netwerk vrachtverkeer en hier over communiceren richting ver-voerders	geen
39	Openstellen Blauwe Brug voor vrachtverkeer in beide richtingen (verkeersbesluit)	geen
40	Herinrichting Noordweg en Merwedeweg: • Noordweg 850 m • Merwedeweg 900 m	Financiën volgen in combinatie met het Investeringsprogramma openbare ruimte
41	Lobby waterbus en IPOW	geen
42	Gesprekken omvorming spoorlijn naar fietspad	geen
43	Meewerken aan initiatieven voor pakkethubs en inzet van elektrische voertuigen als de markt daar kansen in ziet.	geen
44	Handhaven venstertijden APV	Via uitvoeringsprogramma Handhaving

tabel 11: acties en maatregelen module vrachtverkeer en bedrijvigheid

12. Hoe te bereiken?

In onderstaande tabel staan de doelstellingen uitgezet naar de acties en maatregelen uit de modules om samenhang tussen de doelstellingen en de maatregelen te laten zien.

Acties en maatregelen	Doelstellingen											
	Bereikbaarheid						Verkeersveiligheid				Leefbaarheid	
	1. Duurzaam Veilig wegen-net	2. Gebruik OV door bedrijfsleven	3. Voldoende fietsparkeerplaatsen	4. Prioriteit voor fietsers-routes	5. Verbinden met F16 optimaliseren	6. Routes voor vrachtverkeer	7. Fietsveiligheid in gedragsacties	8. Aandacht voor jongeren en ouderen	9. Monitoring ongevallen	10. Anticiperend ontwerpen	11. Werken met Omgevingsindicatoren	12. Uitvoeren maatregelen parkeren
1. RPV agenda verkeersveiligheid	X						X	X	X	X	X	
2. Netwerkorganisatie verkeersveiligheid	X						X	X	X	X		
3. Monitoring ongevallen	X							X	X			
4. Meetprogramma	X							X	X			
5. Anticiperend ontwerpen	X		X	X						X	X	
6. Voetgangersaantrekkelijkheid Walburg	X							X			X	
7. Beoordeling oversteken Walburg	X							X			X	
8. Oversteken schoolroutes	X							X			X	
9. Schoolzones en K+R locaties							X	X	X		X	
10. Op- en afritten loopgebieden	X									X		
11. Scan toegankelijkheid oversteken										X		
12. Oversteeklocaties Zwijndrecht (5/jr)										X		
13. Aandacht voor vrije loopruimte	X									X		
14. Fietsnetwerk optimaliseren	X			X	X					X		
15. Provinciaal 'Toekomstbeeld Fiets'				X	X							
16. Hoog ambitieniveau ontwerpen fiets				X	X					X		
17. Fietsbewegwijzering				X	X							
18. Onderzoek fietsenstallingen		X	X									
19. Extra fietsenrekken		X	X	X								X
20. Gesprekken ProRail fietsparkeren		X	X	X								
21. Handhaving fietsparkeren station			X									X
22. Beoordelen fietsnetwerk	X			X	X		X					
23. Verwijderen objecten fietspaden	X			X								
24. Onderzoek spoorlijn Groote Lindt		X		X								
25. Lobby en overleg OV Zwijndrecht		X										
26. Lobby doortrekken waterbus		X										
27. Lobby werkgevers		X										X
28. Optimalisatie busnetwerk		X										
29. Volgen Smart Mobility ontwikkelingen		X								X		
30. Faciliteren verzoeken deelauto's		X								X		
31. Afwaarderen wegen naar 30 km/uur	X			X	X							
32. Ontwerpen op STOMP-principe	X			X	X							

33. Monitoring mobiliteitstransitie		X	X				
34. Toepassen leefbaarheidsindicatoren	X				X		
35. Structurele tellingen gemeentebreed	X				X		X
36. Parkeertellingen rondom projecten	X				X		X
35. Werkgeversaanpak anders reizen		X					
36. Netwerk vrachtverkeer	X				X		
37. Openstellen Blauwe Brug	X				X		
38. Herinrichting wegen Groote Lindt							
39. Lobby waterbus IPOW		X					X
40. Gesprekken omvorming spoorlijn		X		X			
41. Meewerken aan pakkethubs						X	X
42. Handhaven venstertijden APV					X		

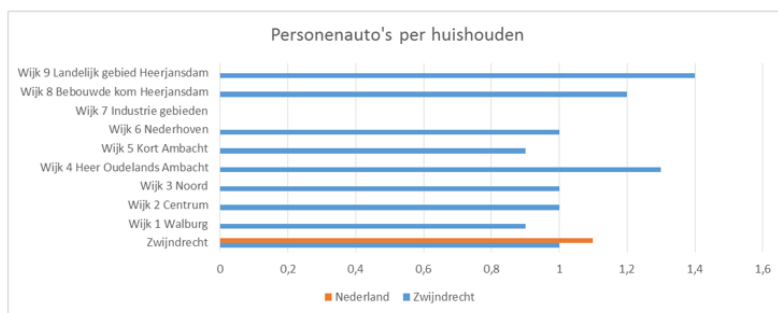
Bijlage 1 Feiten en beeldvorming

Om de actualisatie van het GVVP en het parkeerbeleid te kunnen opstellen is informatie gebruikt die in deze bijlage is ondergebracht en dient als achtergrondinformatie.

1.1.1 Autobezit

Voor elke wijk is gekeken hoeveel personenauto's geregistreerd zijn per huishouden. De resultaten zijn te zien in Figuur 3. In Zwijndrecht heeft elk huishouden gemiddeld 1 personenauto. Daarmee valt Zwijndrecht net onder het landelijk gemiddelde van 1,1 personenauto's per huishouden. Opvallend is dat de wijk Heer Oudelands Ambacht boven dit gemiddelde uitsteekt met 1,3 personenauto's per huishouden. Bij de aanleg van deze wijk domineerde de auto het straatbeeld. De bewoners van deze wijk hebben dan ook altijd de ruimte gehad voor hun auto. Hiermee wordt de ruimte echter ook weer volop benut.

De wijken Kort Ambacht en Walburg liggen onder het Zwijndrechts gemiddelde (beide 0,9 personenauto's per huishouden). Walburg behoort tot de meest stedelijke wijken van Zwijndrecht. Hierdoor kan het autobezit per huishouden lager zijn. Bij een hogere stedelijkheidsgraad is het autobezit relatief lager ten opzichte van een lage stedelijkheidsgraad. Ook is in beide wijken de verhouding koop/huurwoningen nagenoeg 50/50. Autobezit ligt relatief lager bij huurwoningen dan bij koopwoningen. Verder is de wijk Kort Ambacht gebouwd in een periode waarin de auto nog niet voor veel mensen beschikbaar was. Daarom is bij de opbouw geen rekening gehouden met auto's in de openbare ruimte en ligt het autobezit lager.



Figuur 1- Autobezit per huishouden per wijk

1.1.2 Elektrische laadpalen

In Zwijndrecht zijn de laatste jaren vele laadpalen gerealiseerd. Sinds 2018 is een vraagvolgend laadpalenbeleid van kracht. In Figuur 4 zijn de gerealiseerde laadpalen aangegeven. Er komen nog steeds aanvragen voor nieuwe laadpalen binnen. Dankzij het "ja, tenzij..." beleid worden veel aanvragen gerealiseerd. In hoofdstuk 3.2.2 wordt het laadpalenbeleid uitgebreider besproken.



Figuur 2- Locatie laadpalen (peildatum juni 2019)

1.1.3 Parkeerregulering

Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn een aantal locaties aangewezen waar parkeerregulering van kracht is. De vormen van regulering zijn in dit gebied betaald parkeren en blauwe zones.

Betaald parkeren

In het verleden was de belangrijkste vorm van parkeerregulering betaald parkeren. Dit was van kracht bij Winkelcentrum Walburg, Veerplein, Maasplein en het stationsgebied. Rondom Winkelcentrum Walburg is het betaald parkeren afgeschaft. Destijds is gekeken naar andere vormen van parkeerregulering.

lering voor de overige gebieden. Daarbij is het stationsgebied omgezet naar een blauwe zone. Bij het Veerplein en Maasplein is het betaald parkeren in stand gehouden. Redenen hiervoor waren de wens vanuit de omwonenden en de geplande werkzaamheden in dit gebied. De parkeerregulering op het Veerplein en Maasplein is ingesteld om te voorkomen dat bezoekers van het centrum van Dordrecht deze locatie zouden gebruiken als parkeerzone om vervolgens met de waterbus richting Dordrecht te reizen. Daarnaast wordt door deze regulering plek gecreëerd voor de bewoners van het gebied en de lokale ondernemers.

Blauwe zone

Rondom het stationsgebied geldt een blauwe zone in de omgeving Jan Camperstraat, Paulus Potterstraat, Veilingdreef en Vieldrecht. In deze gebieden werd veel overlast ervaren van forenzen die verder met de trein reisden en hun auto in dit gebied parkeerden. Na het invoeren van de blauwe zone is er minder overlast van deze groep. Uit recente meldingen blijkt dat op de rand van de blauwe zones het steeds drukker wordt. Vermoedelijk accepteren forenzen een langere loopafstand richting het station.

Verspreid over de gemeente zijn een aantal kleine plekken waar ook een blauwe zone geldt. Deze plekken zijn ontstaan vanuit vragen uit de omgeving.

1.1.4 Parkeren voor mindervaliden

Mensen die door ziekte of handicap voor langere tijd niet zelfstandig meer dan 100 meter kunnen lopen komen in aanmerking voor een landelijke invalideparkeerkaart. Hiermee kunnen zij onder andere op een algemene invalideparkeerplaats parkeren. Uit een inventarisatie blijkt dat er op dit moment ongeveer 280 invalideparkeerkaarten geregistreerd zijn binnen de gemeente Zwijndrecht. Dit komt neer op ongeveer 0,6% van de totale inwoners. In het verleden waren er meer mensen met een invalideparkeerkaart in Zwijndrecht. Het is onduidelijk waardoor dit aantal in de loop van tijd is afgenomen. Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn ongeveer 100 algemene invalideparkeerplaatsen beschikbaar.

In de gemeente komt iemand die maximaal 25 meter kan lopen en in het bezit is van een invalideparkeerkaart voor bestuurders in aanmerking voor een gereserveerde invalideparkeerplaats op kenteken. Na inventarisatie is gebleken dat er bij benadering 50 gereserveerde invalideparkeerplaatsen op kenteken zijn binnen de gemeentegrenzen.

1.1.5 Fietsen

Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn een aantal fietsenstallingen aanwezig; voornamelijk bij voorzieningen zoals bij het NS-station en winkelcentrum Walburg. Veel woningen beschikken over een berging of schuur om de fietsen te stallen. Op enkele locaties worden fietsen op de openbare weg gestald. Dit gebeurt voornamelijk bij flats. Vooralsnog levert dit geen problemen op. In dit parkeerbeleidsplan zullen fietsen een belangrijke rol spelen binnen de toekomstvisie.

1.1.6 Vrachtwagens

Zwijndrecht kent een aantal grote gebieden waar diverse bedrijven gevestigd zijn. Dit betreft industriegebieden Develpoort, Molenvliet, Bakestein, Ter Steeghe, de Geer en Groote Lindt. Op deze locaties is veel vrachtverkeer. Het vrachtverkeer kan in 3 categorieën worden geplaatst.

- Vrachtwagens waarvan de eigenaar in Zwijndrecht woont;
- Vrachtwagens van (leveranciers voor) bedrijven in Zwijndrecht;
- Vrachtwagens zonder binding met Zwijndrecht. Veelal buitenlandse vrachtwagenchauffeurs die overnachten of rusten binnen Zwijndrecht.

Sinds 1 juni 2016 wordt in de regio Rotterdam actief gehandhaafd op foutief parkeren. In deze regio mogen vrachtwagens tussen 20.00 en 06.00 uitsluitend parkeren op de aangewezen truck parkings en in de blauwe zones. In de blauwe zones geldt een parkeerduur van maximaal 4 uur. Sinds er actief gehandhaafd wordt neemt de drukte in de omliggende gemeenten, zoals Zwijndrecht, toe. Daarmee ontstaat overlast door achtergebleven afval van de overnachtende chauffeurs. Binnen dit parkeerbeleidsplan zal per groep worden aangegeven hoe hier in de toekomst mee wordt omgegaan.

1.2 Landelijke trends

De vraag naar parkeerplaatsen is sterk afhankelijk van externe factoren. Vooral het rijbewijsbezit en autobezit zijn van belang. Om een beeld te krijgen hoe beide factoren ontwikkelen is voor beiden een analyse gemaakt van de landelijke cijfers.

1.2.1 Rijbewijsbezit

In de provincie Zuid-Holland stijgt het aantal personen dat in bezit is van een rijbewijs sinds 2014 jaarlijks met ongeveer 1%. Verder is te zien dat het aantal personen met een rijbewijs in de groepen 40-50 jaar en 65-70 jaar daalt. De sterkste stijgers zijn het aantal personen in de categorie 16-18 jaar, 18-20 jaar, 70-75 jaar en 75+.

Tabel 1- Procentuele verschillen rijbewijsbezit naar leeftijd (NL)

	16 tot 18 jaar	18 tot 20 jaar	20 tot 25 jaar	25 tot 30 jaar	30 tot 40 jaar	40 tot 50 jaar	50 tot 60 jaar	60 tot 65 jaar	65 tot 70 jaar	70 tot 75 jaar	75 jaar of ouder
2014											
2015	15,7%	3,8%	0,4%	1,3%	0,1%	-2,0%	1,8%	0,4%	3,2%	6,3%	7,0%
2016	6,0%	2,6%	-1,0%	2,2%	0,7%	-1,4%	2,4%	2,1%	5,7%	2,3%	7,6%
2017	6,3%	3,2%	0,0%	1,6%	0,8%	-1,9%	0,9%	1,8%	-4,3%	15,9%	5,7%
2018	18,9%	6,0%	0,6%	1,3%	0,9%	-2,0%	0,6%	1,1%	-2,4%	11,3%	5,1%

Wanneer er gekeken wordt naar de procentuele verschillen in het rijbewijsbezit ten opzichte van het aantal personen in de leeftijdsgroep (zie Tabel 1) zijn de volgende trends zichtbaar:

- Voor de 16-18-jarigen stijgt het rijbewijsbezit meer dan het aantal personen in die leeftijdsgroep. Voor deze groep geldt dat steeds meer mensen een rijbewijs hebben;
- Voor de 40-50-jarigen daalt het rijbewijsbezit evenredig met het aantal personen in die leeftijdsgroep. Voor deze groep geldt dus dat de verhouding gelijk blijft;
- Voor de 70-75-jarigen stijgt het rijbewijsbezit meer dan het aantal personen in die leeftijdsgroep. Ook bij 75-plussers is deze trend, in mindere mate, zichtbaar. Voor deze groepen geldt dus dat naar verhouding steeds meer mensen een rijbewijs hebben en houden.

1.2.2 Autobezit

Tabel 2-Procentuele verschillen autobezit naar leeftijd (NL)

	18-20 jaar	20-25 jaar	25-30 jaar	30-40 jaar	40-50 jaar	50-60 jaar	60-65 jaar	65 jaar en ouder
2014	-7,8%	-5,7%	-0,5%	-2,4%	-2,4%	2,0%	-0,4%	5,4%
2015	-5,2%	-3,7%	-0,3%	-0,9%	-2,6%	2,1%	0,7%	4,7%
2016	4,1%	-0,6%	1,6%	0,5%	-2,4%	2,0%	1,6%	4,2%
2017	4,4%	1,1%	2,3%	1,6%	-1,9%	1,9%	2,2%	3,8%
2018	1,7%	1,2%	1,8%	1,9%	-1,7%	2,0%	2,5%	3,9%

Wanneer je de procentuele verhoudingen bekijkt tussen het autobezit en de leeftijdsopbouw van de samenleving (zie Tabel 2) zijn de volgende trends zichtbaar:

- Voor de 20-25-jarigen stijgt het autobezit terwijl het aantal mensen in die leeftijd afneemt;
- Voor de 30-40-jarigen stijgt het autobezit meer dan dat het aantal mensen in die leeftijd toeneemt;
- Voor de 65-plussers geldt dat de stijging in het autobezit evenredig stijgt met het aantal personen in die leeftijdsgroep.

Hieruit kunnen we concluderen dat in tijden van economische crisis inderdaad het auto bezit is afgenomen. Wanneer de welvaart weer stijgt, stijgt ook het autobezit mee in bijna alle leeftijdsgroepen. Het beeld dat steeds minder mensen een auto bezitten is daarmee niet terug te vinden in de landelijke statistieken.

1.2.3 Conclusies

Bovenstaande resultaten geven inzicht in het autobezit en rijbewijsbezit. De belangrijkste conclusies zijn de volgende:

- De dalingen die voor zowel het rijbewijsbezit als het autobezit in de groep 40-50-jarigen te zien zijn kunnen worden verklaard door de daling in de bevolkingsopbouw;
- Voor de 18-20-jarigen geldt dat zij vaker hun rijbewijs hebben, maar niet vaker een auto in bezit hebben;
- Voor de groep 20-25-jarigen geldt dat zij vaker een auto bezitten. Het rijbewijsbezit in deze groep blijft gelijk;
- Voor de senioren boven de 65 is te zien dat zij veel vaker in het bezit zijn van een rijbewijs. Ook hebben zij vaker een auto in hun bezit, al is die trend lager ten opzichte van het rijbewijsbezit;
- De grootste stijging voor het rijbewijsbezit is te zien bij de 16-18-jarigen en de 70-75-jarigen.

2. Beleidskader

Kijkend naar de bestaande beleidsstukken geldt dat het overgrote deel van deze stukken zijn geschreven in een periode dat de wereld er nog heel anders uitzag. Hierdoor is het moeilijk een duidelijk beleidskader te schetsen welke past bij de huidige visie. De meest recente plannen zijn de omgevingsvisie van de provincie (op 1 april jl. in werking getreden), het in 2016 geactualiseerde Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (hierna GVVP) van Zwijndrecht en het beleidskader voor laadpalen uit 2018. Deze beleidsstukken worden in dit hoofdstuk nader besproken.

2.1 Bovenlokaal beleidskader

Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

In dit stuk wordt met betrekking tot mobiliteit aangegeven dat de provincie de mobiliteitsbehoefte wil faciliteren en richt zich hierbij vooral op OV en fietsnetwerk (incl. stallingsmogelijkheden) met betrekking tot het parkeren van (vracht-)auto's is hierin niets opgenomen.

Agenda fiets 2017-2020 rijksoverheid en decentrale overheden

De afgelopen jaren is het aantal verplaatsingen dat een persoon maakt op de fiets niet gestegen. Ook is de afgelegde afstand per fietsverplaatsing nagenoeg hetzelfde gebleven. Omdat Nederland gebaat is bij een hoger fietsgebruik wil de rijksoverheid de komende jaren de fiets stimuleren. Daar trekt zij in totaal 100 miljoen euro voor uit. Het geld kan geïnvesteerd worden in de aanleg van snelfietsroutes en fietsenstallingen. Het huidige kabinet heeft de ambitie uitgesproken om binnen deze regeerperiode 200.000 meer mensen op de fiets te krijgen. Dit geldt vooral voor forenzen. Daarnaast is de wens om mensen te stimuleren het openbaar vervoer met fietsen te combineren.

In samenwerking met provincies en gemeenten werkt de rijksoverheid aan het realiseren van de gestelde doelen. In de Drechtsteden worden vooral fietsenstallingen aangelegd en studies naar extra fietsenstallingen opgezet. Deze zouden binnen de huidige regeerperiode van de regering gerealiseerd moeten worden. In de fietsagenda is voor de Drechtsteden geen aanleg van fietsinfrastructuur opgenomen.

2.2 Gemeentelijke beleidskaders

2.2.1 Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

In het geactualiseerde GVVP geeft met betrekking tot parkeren de doelstelling:

"In 2030 zijn de parkeerfaciliteiten in de gemeente Zwijndrecht beter afgestemd op de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers."

De hierbij genoemde maatregelen zijn:

- Opstellen parkeerbeleidsplan; In dit plan moeten de volgende vragen/thema's beantwoord worden:
 - Welke normen hanteert de gemeente Zwijndrecht en welke invloed hebben gereserveerde invalideparkeerplaatsen en elektrische laadparkeerplaatsen op deze normering?
 - We streven naar een passende parkeernormering.
 - In het parkeerbeleidsplan wordt uitgegaan van een indeling naar centrumgebied, schil/overloopgebied en overig.
- Opstellen plan van aanpak betaald parkeren.

2.2.2 Laadpalen

Op 16 januari 2018 heeft het college het beleidskader laadpalen vastgesteld. Hierin is aangegeven wanneer er een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst kan worden. Globaal is de regel dat dit vraagvolgend gebeurt. Laadpalen worden uitsluitend op aanvraag geplaatst. Er wordt geen laadpaal in de openbare ruimte geplaatst indien de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein.

2.2.3 Vrachtwagenparkeren

Los van de eerdergenoemde beleidsstukken is er in 2013 een onderzoek geweest naar het parkeren van grote voertuigen in Zwijndrecht. Hieruit bleek dat er meer vrachtwagens geparkeerd werden dan er toegestane parkeergelegenheid was (in 2010/2011). Dit werd (mede) veroorzaakt doordat een 6-tal Zwijndrechtse bedrijven 4 tot 22 voertuigen in de openbare ruimte parkeerde. In totaal ging dit om 56 voertuigen. In dit onderzoek zijn een aantal maatregelen genoemd die op korte termijn uitgevoerd konden worden. Voor een belangrijk deel (opknappen terrein Houtkopersstraat, duidelijker aangeven locaties in openbare ruimte) is dit ook gedaan. Uit recente tellingen (zie hoofdstuk 4) blijkt dat deze acties effect hebben gehad.

Een andere conclusie in het rapport is dat buitenlandse chauffeurs (slechts 5% van alle vrachtwagens) de meeste overlast veroorzaken. Om dit tegen te gaan is onlangs een verbod ingesteld tussen 21:00 uur en 05:00 uur. Chauffeurs met een binding met Zwijndrecht kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Hiermee kan eenvoudig opgetreden worden tegen het slapen in de vrachtwagens. De bebording wordt hierop aangepast.

2.2.4 Parkeernormen

Daarnaast is er intern een stuk inzake parkeernormen. Belangrijkste aspect hieruit is dat de normen van het CROW gevolgd worden en dat de parkeeroplossing bij nieuwe ontwikkelingen in principe op eigen terrein moet plaatsvinden.

2.3 Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht

Om het huidige parkeerbeleid te evalueren zijn een aantal interviews gehouden met collega's binnen de gemeente. Daarnaast is door het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) een onderzoek uitgezet onder de inwoners van Zwijndrecht. Zowel de interne interviews als de enquête onder de inwoners zijn input voor de verdere planvorming.

2.3.1 Interviews

Tijdens de drie interviews is gevraagd wat de ervaringen zijn met het huidige parkeerbeleid. Het algemene beeld daarbij was dat het huidige parkeerbeleid gedateerd is en weinig ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen. Ook werd aangegeven dat er weinig praktische handvatten in staan die nu nog toegepast kunnen worden gezien de nieuwe inzichten.

Het huidige beleid schrijft voor dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren vooral op eigen terrein moet worden opgelost. In de praktijk blijkt dit lastig in te passen. Ook leidt dit ertoe dat parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn binnen de directe omgeving.

De normen die nu gebruikt worden zorgen soms voor discussies bij nieuwe ontwikkelingen. Door de bandbreedte is maatwerk mogelijk maar de uitgangspunten zijn niet altijd duidelijk. Verder is er behoefte aan een duidelijk standpunt rondom het parkeren van vrachtwagens. Hier is geen duidelijk beleid voor. Vooral de vragen "waar is het parkeren toegestaan en waar niet?" en "hoe wordt hierop gehandhaafd?" spelen een rol. Verder is de wens om in regionaal verband met de andere Drechtsteden naar een oplossing te zoeken voor het vrachtwagenparkeren in de regio. Daarnaast is de wens uitgesproken om het laadpalenbeleid integraal mee te nemen in dit parkeerbeleidsplan.

2.3.2 Enquête resultaten

In juni 2019 is er door het Onderzoekscentrum Drechtsteden een enquête gehouden onder het bewonerspanel. In deze enquête is naar het algemene beeld van de parkeervoorzieningen binnen de gemeente Zwijndrecht gevraagd. Hierbij is ingezoomd op het autoparkeren. De complete factsheet is terug te vinden in bijlage 3.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Onder de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld is het autobezit relatief hoger ten opzichte van het Zwijndrechtse gemiddelde. Het autobezit is gemiddeld 1,46 bij de respondenten. De vragenlijst is vaker ingevuld door mensen die een auto hebben.
- Respondenten ervaren veel overlast in hun eigen buurt door de hoge parkeerdruk (o.a. bedrijfsbusjes)
- Verzoek om dit als eerste aan te pakken met mogelijke maatregelen:
 - Huidige parkeerplaatsen anders aanleggen
 - Mag niet ten koste gaan van groen, spelen of de weg
 - Bedrijfsbusjes buiten woonwijk parkeren
 - Reserveren van 1 parkeerplek per woning
- Respondenten geven aan ook overlast te ervaren bij wc Walburg, station en Veerplein
- Beperkte kans op meer gebruik eigen terrein waar deze beschikbaar is
- Parkeren op afstand is voor 40% acceptabel, van hen wil ½ wel binnen 250 meter een plek wil vinden

3. Stand van zaken in de wijken

Voorafgaand aan het parkeeronderzoek zijn de contouren van alle parkeerbalansgebieden bepaald. De grenzen van de gebieden worden bepaald door natuurlijke barrières zoals parken en sloten, of door infrastructurele scheidingen zoals grote wegen of spoorwegen. Hiermee is Zwijndrecht opgedeeld in 134 balansgebieden.

In de periode 14 mei 2018 t/m 7 juli 2018 zijn er in de gehele gemeente Zwijndrecht op 4 momenten parkeerdruktellingen uitgevoerd. Het betreft een nachttelling (tussen 00:00 uur en 06:00), middagtelling (tussen 14:00 uur en 16:00 uur), avondtelling (tussen 19:00 uur en 21:00 uur) en zaterdagmiddagtelling (tussen 13:00 uur en 16:00 uur). De nacht, middag en avond tellingen zijn op werkdagen uitgevoerd. De avondtellingen in winkelgebieden zijn op koopavonden (donderdag) uitgevoerd. In de telperiode was het overwegend droog zonnig weer. In dit onderzoek zijn alleen de openbare parkeerplekken geteld. Het volledige parkeerdrukonderzoek is te vinden in bijlage 4 en 5.

Analyse

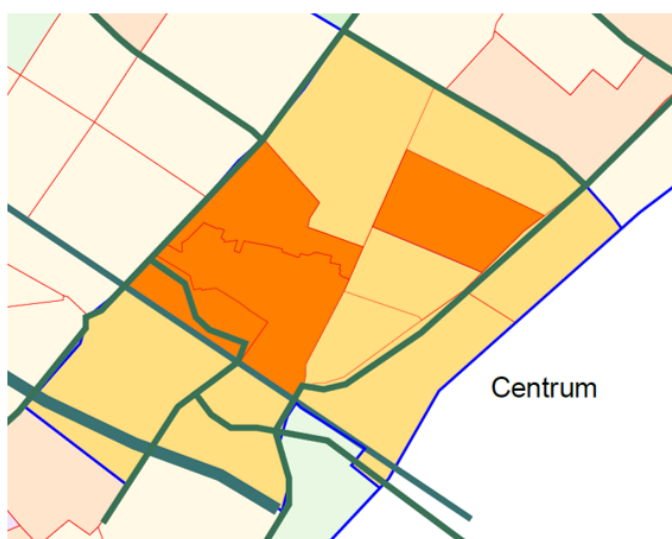
Voor alle wijken in Zwijndrecht is een overzicht gemaakt van de parkeerdruk in de balans-gebieden (zie Figuur 5). In de overzichten is de hoogst gemeten parkeerdruk in het hele onderzoek weergegeven. De kleuren geven de hoogte van de parkeerdruk weer. Per wijk zal een uitsnede met korte beschrijving

worden gegeven. Verder wordt het gebruik van de huidige verharding bekeken. Vanuit het Raadsprogramma is aangegeven dat de huidige verharding beter benut moet worden. Voor de locaties waar het parkeren van grote voertuigen is toegestaan zal apart een beschrijving van de huidige stand van zaken worden gegeven.



Figuur 3- Analyse parkeerdruk in balansgebieden

3.1 Centrum



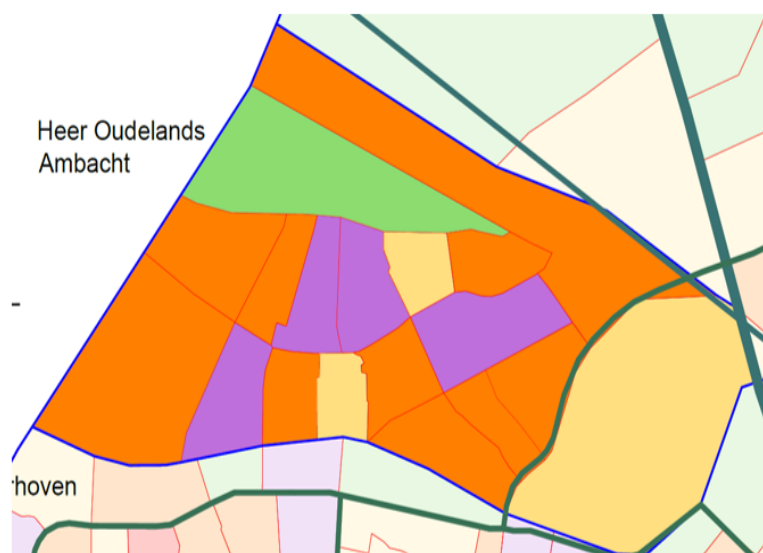
Figuur 4- Parkeerdruk Centrum

In Figuur 6 is een uitsnede zichtbaar van de parkeerdrukanalyse. Voor het centrum van Zwijndrecht zijn geen gebieden zichtbaar waar de parkeerdruk op enig telmoment hoger is dan 90%. Wel is er voor enkele wegvakken een parkeerdruk van hoger dan 100% waargenomen. Het centrum is aangelegd in een periode waarin de auto niet voor iedereen voorhanden was. Bij het ontwerpen is hier dan ook geen ruimte voor gereserveerd. In de loop der tijd is bij reconstructies meer ruimte gecreëerd voor auto's. Hierdoor is er in het hele centrum veel verhard oppervlak en weinig groen. Figuur 7 geeft een impressie van de inrichting in de wijk.



Figuur 5- Impressie inrichting Centrum

3.2 Heer Oudelands Ambacht



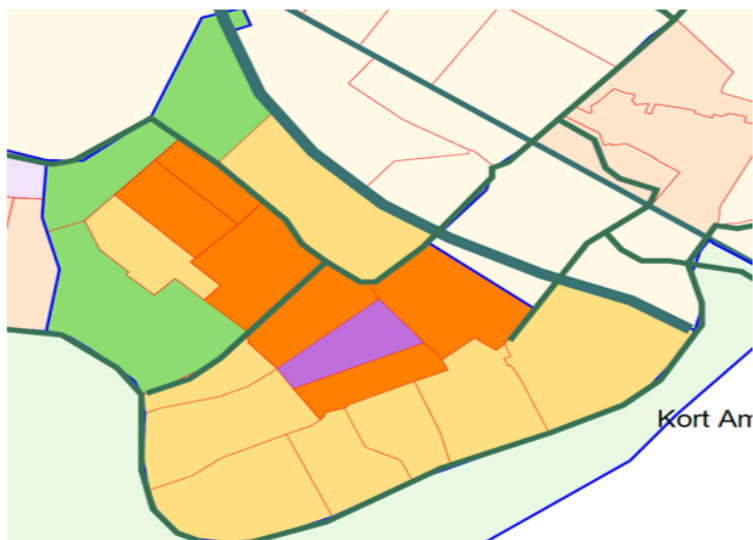
Figuur 6- Parkeerdruk Heer Oudelands Ambacht

Figuur 8 geeft een overzicht van de parkeerdruk in Heer Oudelands Ambacht. Hier is vooral in de nacht periode een hogere parkeerdruk. In vier gebieden is een parkeerdruk hoger dan 90% waargenomen. Daarnaast is bij elf gebieden voor een of meerdere wegvakken een parkeerdruk hoger dan 100% waargenomen. Deze wijk is aangelegd in een periode waarin de auto het straatbeeld domineerde. Hierdoor hebben bewoners van deze wijk altijd ruimte gehad voor hun auto. Dit heeft er mede voor gezorgd dat het autobezit in deze wijk hoger ligt dan het gemiddelde in Zwijndrecht. Omdat het autobezit na de opbouw nog sterker is gestegen ervaren de bewoners nu een parkeerprobleem. Deze zijn terug te zien in de resultaten van het onderzoek. Figuur 9 geeft inzicht in de inrichting van de wijk. Opnieuw veel verhard oppervlak met weinig ruimte voor groen.



Figuur 7- Impressie inrichting Heer Oudelands Ambacht

3.3 Kort Ambacht



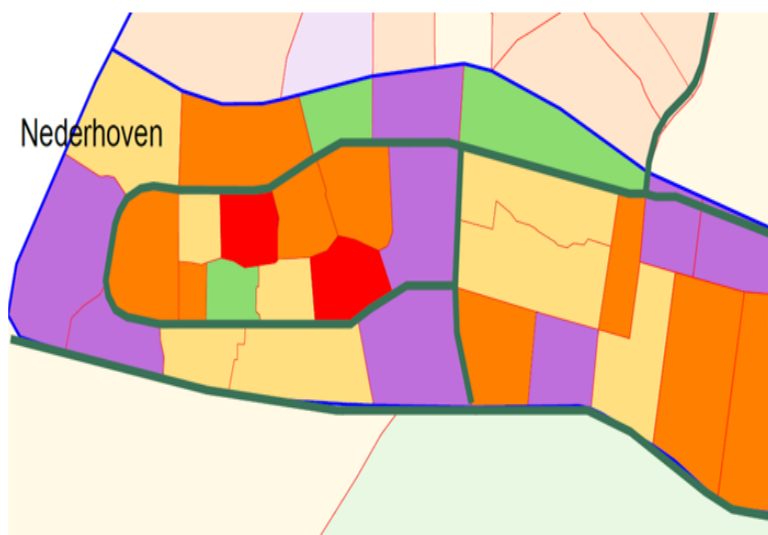
Figuur 8- Parkeerdruk Kort Ambacht

Ook voor de wijk Kort Ambacht is de grootste parkeerdruk in de nacht periode zichtbaar. In één gebied is een parkeerdruk hoger dan 90% gemeten (zie Figuur 10). In negen wegvakken is in de nachttelling een druk boven de 100% waargenomen. Voor deze wijk geldt dat deze is aangelegd in een periode waarin de auto nog geen gemeen goed was. Door het toenemende autobezit zijn er gebieden ontstaan met een hoge parkeerdruk. Figuur 11 geeft een beeld van de inrichting van de wijk. Hier is al meer ruimte voor groen, maar nog steeds veel verhard oppervlak. Ook is goed zichtbaar dat veel parkeervakken leeg staan.



Figuur 9- Impressie inrichting Kort Ambacht

3.4 Nederhoven



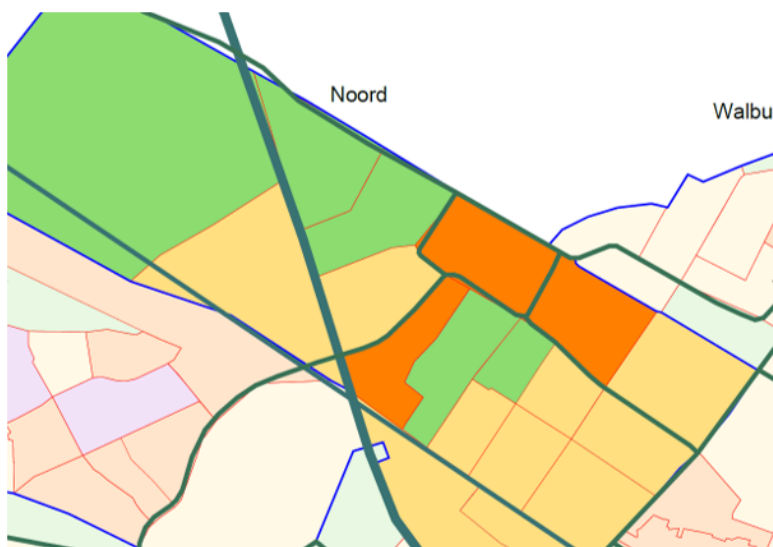
Figuur 10- Parkeerdruk Nederhoven

Ook in de wijk Nederhoven is volgens de tellingen de parkeerdruk het hoogste in de nachtperiode. In twee gebieden is de parkeerdruk juist in de avond hoger dan 100%. Voor tien gebieden is de parkeerdruk op enig telmoment hoger dan 90% (zie Figuur 12). Voor veertien gebieden is op enig telmoment de parkeerdruk op een of meerdere wegvakken hoger dan 100%. In Figuur 13 is de inrichting van de wijk weergegeven. Wederom is er weinig ruimte voor het groen in de straat.



Figuur 11- Impressie inrichting Nederhoven

3.5 Noord



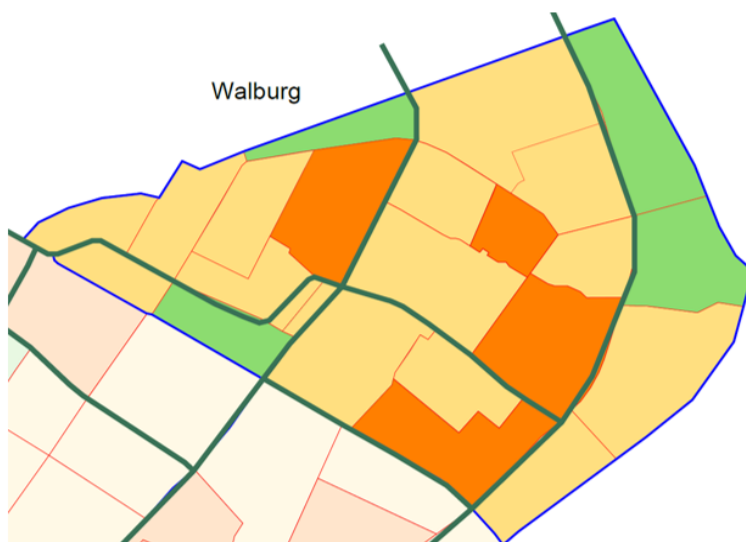
Figuur 12- Parkeerdruk Noord

Voor de wijk Noord in Zwijndrecht is vanuit de tellingen in de balansgebieden geen parkeerdruk boven de 90% gemeten (zie Figuur 14). Wel is op wegvakniveau voor twee gebieden een parkeerdruk boven de 100% gemeten in de nacht, middag en/of avond periode. In Figuur 15 is de inrichting van de wijk Noord te zien. Hier is helemaal geen ruimte voor groen en is al het oppervlak verhard.



Figuur 13- Impressie inrichting Noord

3.6 Walburg



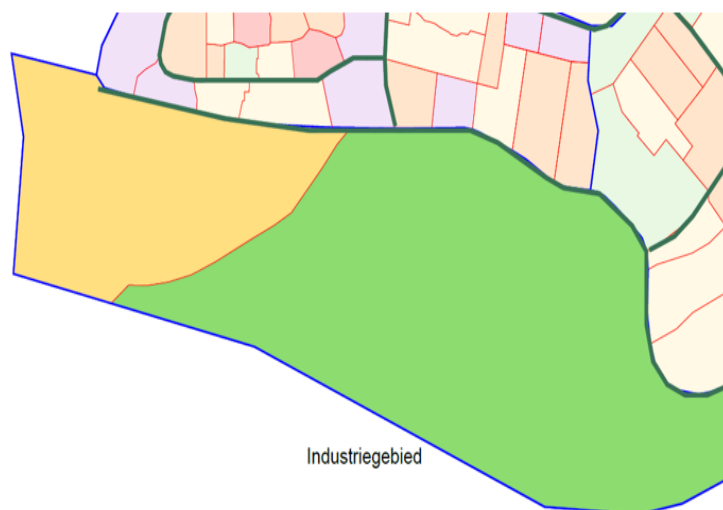
Figuur 14- Parkeerdruk Walburg

In de wijk Walburg is geen parkeerdruk hoger dan 90% gemeten in de verschillende gebieden (zie Figuur 16). Wel is bij zeven balansgebieden op enig telmoment op wegvakniveau een parkeerdruk gemeten boven de 100%. Opvallend voor deze wijk is dat er bij de opbouw wel rekening is gehouden met het autobezit van de inwoners, maar dat dit niet tot parkeerproblemen heeft geleid. Het autobezit ligt in deze wijk onder het gemiddelde van Zwijndrecht. Dit wordt vermoedelijk veroorzaakt door het relatief hoge aandeel senioren in deze wijk. In de wijk Walburg is weinig tot geen ruimte voor groen in de woonstraten. Dit is goed te zien aan de impressie (zie Figuur 17).



Figuur 15- Impressie inrichting Walburg

3.7 Industriegebied



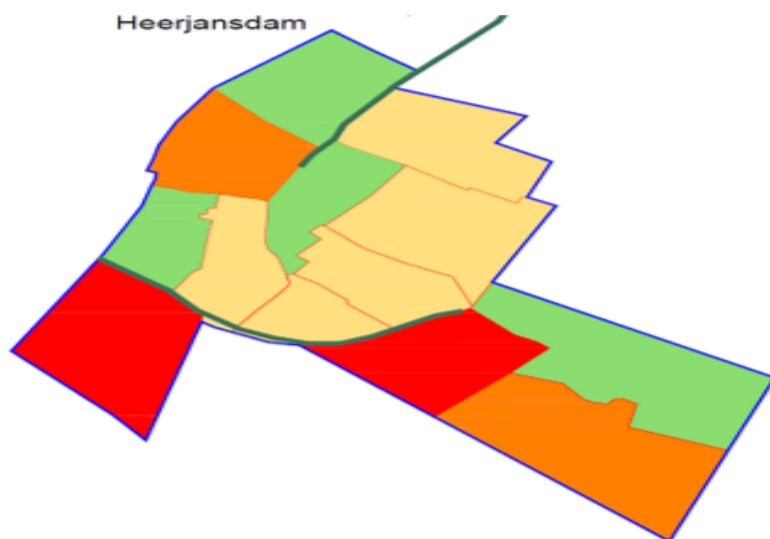
Figuur 16- Parkeerdruk Industriegebied

Voor het industriegebied in Zwijndrecht is geen parkeerdruk boven de 75% gemeten in de twee balansgebieden (zie Figuur 18). Voor één gebied is in de middag op een wegvak een parkeerdruk boven de 100% gemeten. In Figuur 19 is de inrichting van het industriegebied te zien. Dit is een vrij traditionele inrichting voor het industriegebied, veel verhard oppervlak en weinig groen.



Figuur 17- Impressie inrichting Industriegebied

3.8 Heerjansdam



Figuur 18- Parkeerdruk Heerjansdam

In Heerjansdam is voor twee parkeergebieden op enig telmoment een parkeerdruk boven de 100% waargenomen (zie Figuur 20). Wanneer op wegvak niveau naar de analyse wordt gekeken zijn voor tien gebieden een parkeerdruk hoger dan 100% gemeten. Figuur 21 geeft een sfeerimpressie van Heerjansdam. Hier komt het algemene beeld van veel verharding en weinig groen terug.



Figuur 19- Impressie inrichting Heerjansdam

3.9 Locaties parkeren grote voertuigen

Verspreid over Zwijndrecht is er de mogelijkheid om grote voertuigen te parkeren. Dit gebeurt aan de randen van de woonwijken. In Figuur 22 is een overzicht gegeven van alle locaties waar het parkeren van grote voertuigen is toegestaan. Deze locaties zijn ook meegenomen in het grote parkeeronderzoek dat in 2018 heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de bebording met "slaapverbod" is geplaatst.

Voor alle locaties geldt dat op werkdagen in de middag en avond telling geen parkeerdruk boven 50% is waargenomen. Ook op de zaterdagmiddag was dit het geval. Voor de werkdagen in de nacht is voor locatie 1 een parkeerdruk tussen 75-90% gemeten; voor locatie 4 een parkeerdruk van meer dan 100% gemeten en voor locatie 5 een parkeerdruk tussen 50-75% gemeten.



Figuur 20- Locaties parkeren grote voertuigen (Aanwijzingsbesluit Parkeerlocaties grote voertuigen 2021)

Buiten deze locaties is er bij de afrit van de A16 (vanuit Rotterdam) een kortparkeergelegenheid aan de Plantageweg. Hier mag maximaal één uur geparkeerd worden door grote voertuigen.

Bijlage 2 Samenvatting enquête

Algemeen

- 202 enquêtes ontvangen, 138 zijn er volledig ingevuld
- 184 reacties zijn van bewoners (91%), 6 bezoekers/werknemers (3%), 9 ondernemers (4,5%) en 3 van vertegenwoordigers van belangenorganisatie (1,5%)
- Bestuurders (college en/of raad) hebben de enquête niet ingevuld

Prioritering

De acht thema's hebben de volgende prioritering gekregen:

1	Verkeersveiligheid	score 7,3
2	Fiets	score 5,4
3	Voetganger/lopen	score 5,2
4	Parkeren	score 4,9
5	Autoverkeer/bereikbaarheid	score 4,5
6	Openbaar vervoer	score 3,6
7	Vrachtverkeer/bedrijvigheid	score 2,6
8	Smart Mobility	score 2,5

Dit is in voor de belangrijkste onderdelen in lijn met de prioritering vanuit het GVVP, die is:

1	Verkeersveiligheid
2	Voetganger/lopen
3	Fiets
4	Openbaar vervoer
5	Smart Mobility
6	Autoverkeer/bereikbaarheid
7	Parkeren
8	Vrachtverkeer/bedrijvigheid

Fiets en voetganger scoort vanuit de enquête nagenoeg gelijk. Voor de inwoners van Zwijndrecht is de auto belangrijker dan het openbaar vervoer en Smart Mobility. Daarop zou de prioritering in het GVVP aangepast kunnen worden. Vanwege het belang van mobiliteit, woningbouwopgaven en ruimtelijke ontwikkelingen moet hierop worden ingezet om tijdig te kunnen anticiperen op ontwikkelingen. Daarbij kan de lijn vanuit het GVVP gevolgd worden. Op korte termijn betekent dat aandacht voor de auto. Deze verschuift de komende jaren naar openbaar vervoer.

Analyse Trends en ontwikkelingen

Over het algemeen is er bereidheid tot investeren op de thema's uit het GVVP. De volgorde sluit min of meer aan bij de prioritering die in het plan is aangehouden, maar op alle thema's is er bereidheid tot investeren. Ook de minder belangrijk thema's. Uitzondering hierop is smart mobility. Iets meer dan de helft wil hier niet op investeren.

Naast dat op alternatieven voor de auto wordt ingezet, vinden de respondenten ook de huidige situatie en de (eigen) auto belangrijk. Daar moet dus aandacht voor zijn.

Een kleine meerderheid is vóór een actieve aanpak om groen om te vormen. Dat sluit ook aan op de visie van het GVVP, waarbij er niet morgen anders gereisd moet worden. De transitie is ingezet en volgen we. Daarop wordt gedurende de looptijd van het GVVP geanticipeerd.

Resultaten per trend/ontwikkeling

Verkeersveiligheid

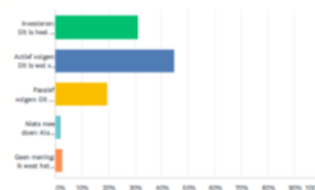
Het is voor iedere inwoner van Zwijndrecht belangrijk dat deelname aan het verkeer veilig is. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we daar rekening mee.

Trend/ontwikkeling

Naast signalen uit de samenleving, hebben we ook aandacht voor ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer. Er komen steeds meer digitale mogelijkheden beschikbaar die we kunnen gebruiken. Denk hierbij aan ongevallenregistratie, verkeerstellingen van auto en fiets.

Score

Investeren:	31%
Actief volgen:	45%
Passief volgen:	19%
Niets mee doen:	2%
Geen mening:	3%



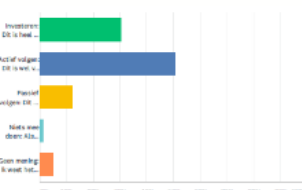
Respondenten vinden verkeersveiligheid belangrijk. 76% geeft aan dat Zwijndrecht hier actief mee aan de slag moet.

Trend/ontwikkeling

Verkeersveiligheid voor Zwijndrechtenaren houdt niet op bij de gemeentegrens, de A16 of wegen van provincie en waterschap. Zwijndrecht kan zelf inzetten op verkeersveiligheid, of samenwerking zoeken met de regio en provincie. Samenwerking met de regiogemeenten is goed voor Zwijndrecht.

Score

Investeren:	31%
Actief volgen:	51%
Passief volgen:	12%
Niets mee doen:	1%
Geen mening:	5%



Ook de trend van samenwerking wordt belangrijk gevonden door de inwoners. 82% wil dat de gemeente hier actief mee aan de slag gaat.

Voetganger / lopen

Zwijndrecht is compact en afstanden naar bestemmingen zijn kort. Ondanks dat zijn er diverse verkeerswegen waar gemotoriseerd verkeer dominant aanwezig is.

Trend/ontwikkeling

Bij de inrichting van de openbare ruimte is er steeds meer aandacht voor een aantrekkelijke en groene inrichting. Dat draagt ook bij aan opgaven als hittestress en waterberging. Ingezet wordt op meer ruimte voor lopen (en fietsen) en dat mag ten koste gaan van rijbanen en parkeren voor de auto.

Score

Investeren:	46%
Actief volgen:	25%
Passief volgen:	14%
Niets mee doen:	14%
Geen mening:	1%



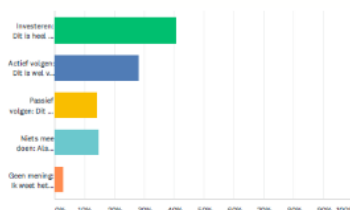
Het merendeel van de respondenten wil dat er geïnvesteerd wordt op een aantrekkelijke openbare inrichting. Daarnaast geeft meer dan een kwart aan dat er niets mee gedaan zou hoeven worden, of dat het alleen passief gevolgd hoeft te worden.

Trend/ontwikkeling

Verblijfsgebieden (30 km/uur zones) worden steeds groter en hoofdwegen worden versmald, om zo bredere trottoirs (en fietsvoorzieningen) te kunnen maken.

Score

Investeren:	41%
Actief volgen:	28%
Passief volgen:	14%
Niets mee doen:	15%
Geen mening:	3%



Twee derde geeft aan dat er geïnvesteerd moet worden op grotere verblijfsgebieden, of zeker actief gevolgd (69%). Overigens wordt dit door bijna één derde niet belangrijk gevonden.

Fiets

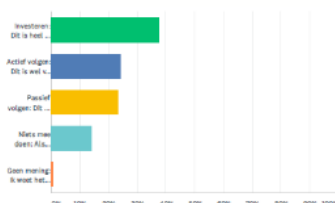
Landelijk, provinciaal en regionaal is er al enkele jaren steeds meer aandacht voor snelle en aantrekkelijke verbindingen voor fietsers. Niet alleen steeds meer fietspaden, maar ook snelfietsroutes. Deze moeten mensen verleiden de auto te laten staan en anders te reizen.

Trend/ontwikkeling

Er komen steeds meer (snel-)fietsroutes, ook langs en door Zwijndrecht. Doel is om fietsen aantrekkelijker te maken, zodat meer mensen de mogelijkheid krijgen om naar hun bestemming te fietsen. Dat mag ten kosten gaan van de ruimte voor de auto.

Score

Investeren:	38%
Actief volgen:	24%
Passief volgen:	23%
Niets mee doen:	14%
Geen mening:	1%



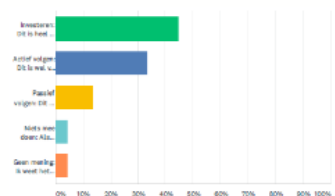
Bijna twee derde (62%) vindt fietsroutes belangrijk. Dat betekent ook dat ruim één derde van de respondenten dat niet vindt en een meer passieve rol aan geeft.

Trend/ontwikkeling

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het nodig om de mogelijkheden voor fietsparkeren uit te breiden. ProRail en NS onderzoeken de mogelijkheden bij het station. De gemeente kijkt naar fietsparkeren bij locaties zoals winkelcentra en sportlocaties.

Score

Investeren:	45%
Actief volgen:	33%
Passief volgen:	13%
Niets mee doen:	4%
Geen mening:	4%



Meer dan drie kwart van de respondenten zet in op goede fietsparkeerlocaties.

Openbaar vervoer

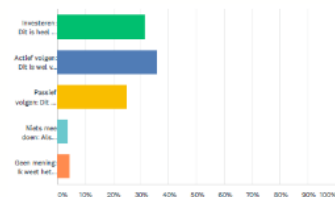
Extra openbaar vervoer moet zorgen voor een goede bereikbaarheid. Als we van de auto blijven uitgaan, betekent dit veel (dure) parkeerplaatsen (in garages) en blijven we last houden van files. De gemeente is voor verbeteringen van het openbaar vervoer mede afhankelijk van de provincie en vervoerders. Dat betekent dat we wensen kenbaar kunnen maken en dat doen we in (regionale) overleggen.

Trend/ontwikkeling

Er is veel aandacht voor goed openbaar vervoer. Om files tegen te gaan is extra openbaar vervoer nodig. Denk hierbij aan treinverbindingen en extra (snel-)bussen, maar ook aan kleinschalige systemen die eventueel op afroep beschikbaar rijden zoals bijvoorbeeld een belbus.

Score

Investeren:	31%
Actief volgen:	36%
Passief volgen:	25%
Niets mee doen:	4%
Geen mening:	4%



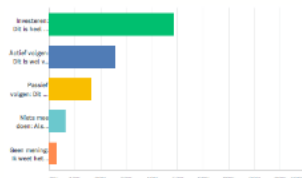
Openbaar vervoer wordt minder belangrijk gevonden. Een kwart wil dit passief volgen. Twee derde vindt extra openbaar vervoer een onderwerp om actief aan te werken.

Trend/ontwikkeling

Uniek voor de regio is de waterbus, waar de fiets op meegenomen kan worden. We zetten in op extra haltes voor de waterbus (bijvoorbeeld nabij Groote Lindt).

Score

Investeren:	49%
Actief volgen:	26%
Passief volgen:	16%
Niets mee doen:	6%
Geen mening:	3%



Bewoners vinden extra haltes voor de waterbus een goede ontwikkeling. De helft wil hier op investeren en nog eens een kwart wil dit actief volgen.

Smart mobility

Onder Smart mobility vallen allerlei nieuwe diensten (deelfietsen, -scooters, en auto's). Deze diensten bestaan vaak uit elektrische vervoermiddelen die geregeld worden via apps. De apps helpen bij het plannen van reizen met verschillende vervoersmiddelen.

Trend/ontwikkeling

Marktpartijen ontwikkelen deze initiatieven en populariteit onder gebruikers bepaalt of deze meerwaarde hebben. De gemeente kan beperkt 'sturen' hierop. Wel kunnen we initiatieven en ontwikkelingen stimuleren en helpen mogelijk te maken. Voorbeelden zijn extra deelauto's in Zwijndrecht en Heerjansdam.

Score

Investeren:	7%
Actief volgen:	27%
Passief volgen:	35%
Niets mee doen:	27%
Geen mening:	4%



Smart mobility wordt minder belangrijk gevonden. Meer dan de helft geeft ook aan dit passief te volgen of niets mee te doen. Slechts een derde wil hier actief mee aan de slag.

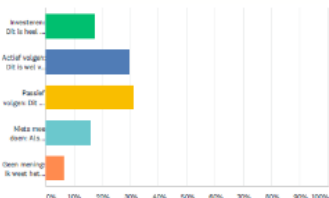
Trend/ontwikkeling

Mobiliteitshubs* combineren verschillende vormen van (deel-)mobiliteit. Denk aan het samenbrengen van openbaar vervoer met (elektrische) deelfietsen en/of -auto's. Eventueel aangevuld met pakketdiensten voor internetbestellingen en een koffiebar. Zo bieden we aan iedereen mobiliteit zonder afhankelijk te zijn van de (eigen) auto, besparen we op gereden kilometers van auto en bus en vergroten we de sociale samenhang. Hubs dragen bij aan duurzaam vervoer en een goede bereikbaarheid.

* Verzamelplek waar je over kunt stappen tussen vervoerswijzen.

Score

Investeren:	17%
Actief volgen:	30%
Passief volgen:	31%
Niets mee doen:	16%
Geen mening:	6%



Van de meerwaarde van hubs zijn de bewoners nog niet overtuigd. Het aantal actieve en passieve antwoorden is evenredig verdeeld.

Autoverkeer (bereikbaarheid)

Van oudsher zijn we snel geneigd de auto te gebruiken voor verplaatsingen. Het wordt ook steeds drukker op de weg. Met files en steeds uitgebreidere spitsstijden tot gevolg. Ook buiten de spits was er steeds vaker sprake van files. Reden voor steeds meer mensen om te kiezen voor de fiets en het

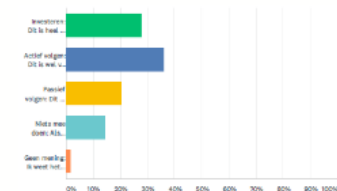
openbaar vervoer. Die verandering is nodig om met de bevolkingsgroei en extra woningen de bereikbaarheid goed te kunnen houden.

Trend/ontwikkeling

Met de benodigde woninggroei en nadruk op automobilititeit ontstaan er meer en meer files. Steeds meer steden kiezen voor een beperkt aantal wegen voor autoverkeer en geven de prioriteit aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

Score

Investeren:	28%
Actief volgen:	36%
Passief volgen:	21%
Niets mee doen:	15%
Geen mening:	1%



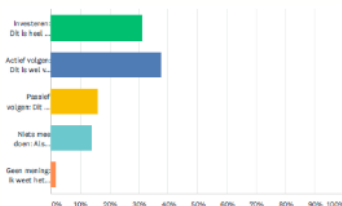
Een meerderheid (64%) is voor actief omgaan met sturing van verkeer over een beperkt aantal daarop ingerichte wegen.

Trend/ontwikkeling

Voetgangers en fietsers krijgen meer prioriteit dan auto's. Dit is te merken aan het verlagen van de toegestane snelheid voor autoverkeer, soms moet er wat verder weg geparkeerd worden, de auto rijdt wat vaker om en fietsers kunnen binnendoor rijden.

Score

Investeren:	31%
Actief volgen:	38%
Passief volgen:	16%
Niets mee doen:	14%
Geen mening:	1%



Ruim twee derde staat achter de trend/ontwikkeling om de snelheid te verlagen en wat verder weg te parkeren als dat ten gunste is van de prioritering van langzaam verkeer.

Parkeren

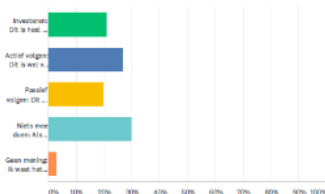
Er is nu veel ruimte voor de auto. Gemiddeld heeft elke auto 3 plekken nodig. 1 voor het huis, 1 op het werk en 1 bij de winkels. Dit heeft een negatieve invloed op leefbaarheid in de gemeente. Naar de toekomst toe willen we de leefbaarheid in de woonomgeving verbeteren en meer aandacht besteden aan fietsparkeren.

Trend/ontwikkeling

Om de leefbaarheid in de woonstraten te bevorderen vormen we niet gebruikte parkeerplaatsen om tot groenvakken. Zo maken we ruimte voor groen en waterberging en voorkomen we hittestress. Dit betekent dat je soms wat verder weg moet parkeren.

Score

Investeren:	21%
Actief volgen:	27%
Passief volgen:	20%
Niets mee doen:	30%
Geen mening:	3%



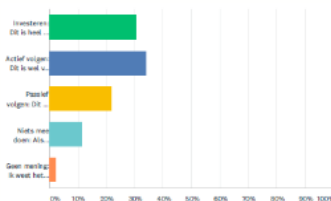
Ongeveer de helft is voor omvorming van parkeren naar groen. 30% wil dat de gemeente hier niets mee doet.

Trend/ontwikkeling

Elektrisch rijden wordt steeds meer gemeen goed. De gemeente zet in op de realisatie van meer laadvoorzieningen.

Score

Investeren:	30%
Actief volgen:	34%
Passief volgen:	22%
Niets mee doen:	12%
Geen mening:	2%



Twee derde is vóór realisatie van extra voorzieningen om elektrisch rijden te ondersteunen.

Vrachtverkeer en bedrijvigheid

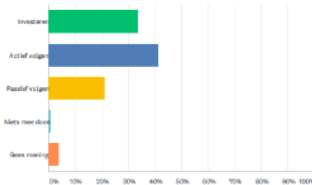
De grote bedrijventerreinen leveren vrachtverkeer op. Ook werknemers zorgen voor verkeer en hebben parkeerplaatsen bij hun werk nodig. Daarnaast doen we steeds meer bestellingen via internet, wat zorgt voor pakketdiensten in de woonwijken. Dat kan (logistiek) anders, efficiënter en de fiets verdient een groter aandeel in het woon-werkverkeer, eventueel gecombineerd met openbaar vervoer.

Trend/ontwikkeling

Sturen op een beperkt aantal door vrachtverkeer te gebruiken routes is wenselijk. Daarbij wordt er rekening gehouden met rijafstanden, logica en directheid van routes. Deze routes gaan ook dóór Zwijndrecht en verdelen het vrachtverkeer. Door de verdeling en het steeds schoner en stiller worden van vrachtwagens levert dat minder problemen op voor de omgeving.

Score

Investeren:	33%
Actief volgen:	41%
Passief volgen:	21%
Niets mee doen:	1%
Geen mening:	4%



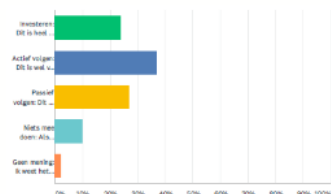
Het merendeel is het eens met sturing op een beperkt aantal routes voor vrachtverkeer. Slechts 1 respondent heeft aangegeven dat de gemeente hier niets mee moet doen.

Trend/ontwikkeling

Werkgevers hebben de taak om hun medewerkers te stimuleren anders dan met de auto naar het werk te komen. Denk aan carpoolen, busjes om samen te reizen en (openbaar) vervoersdiensten. Ook kunnen werktijden afgestemd worden op openbaar vervoerstijden. Met gezamenlijke investeren wordt dit mogelijk gemaakt.

Score

Investeren:	24%
Actief volgen:	37%
Passief volgen:	27%
Niets mee doen:	10%
Geen mening:	2%



Een kwart wil anders reizen passief volgen, de meerderheid (61%) wil hier actief mee om gaan.

Bijlage 3 Nota van beantwoording Zienswijzen

Voor u ligt de Nota van Zienswijzen die betrekking heeft op het Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan dat ter inzage heeft gelegen in de periode van 22 februari t/m 4 april 2021. Er zijn een 4-tal reacties ontvangen van bewoners die u hieronder aantreft met daarbij de reactie van het college van B&W daarop.

Daarnaast zijn er een aantal reacties ontvangen van stakeholders, namelijk: de gemeente Dordrecht, gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, Fietzersbond en OVZ en BIZ Groote Lindt.

Als laatste treft u een samenvatting aan van de resultaten van de enquête.

Indiener 1:

Beste heer/mevrouw,

ik schrijf u naar aanleiding van het artikel over de GVVP in De Brug van woensdag 24 februari.

Ik ben zeer verheugd om te lezen dat de fiets zo een prominente rol in het straatbeeld van Zwijndrecht gaat krijgen. Ik was voornamelijk geïnteresseerd in het stuk over Heerjansdam. Ik woon aan de Develsluis en heb veel te maken met het verkeer daar. U merkt correct op dat het hier tijdens de piekmomenten zeer druk kan zijn. Dit is een zeer groot probleem. Verkeer houdt zich niet aan de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en scheurt elkaar voorbij op smalle stukken. Ik beng mijn kinderen altijd met de fiets naar school, maar de Develsluis en de Dorpsstraat zijn typische voorbeelden van wegen waar "de auto regeert". Zeker met de nieuwe wegversmallingen scheuren auto's snel nog even langs schoolgaande kinderen om daarna vlak na die kinderen boven op de rem te moeten om te stoppen voor tegemoetkomend verkeer bij een versmalling, waardoor de kinderen (en ik soms ook) van de weg gerukt worden.

De oplossing lijkt mij om de dorpsstraat en Develsluis om te vormen naar een fietsstraat.

Een ander idee is een totale versmalling van de weg door bijvoorbeeld een vast fietspad. Auto's en zelfs vrachtwagens kunnen elkaar nu namelijk op volle snelheid passeren, hetgeen uitnodigt tot te hard rijden.

Ook het nieuwe stoplicht bij de rotonde laten fungeren als doseerlicht lijkt me een uitstekende manier om op een simpele manier het verkeer in de piekmomenten terug te dringen.

Ik denk graag met u mee!

Reactie gemeente op indiener 1:

Wij hebben in 2020/2021 metingen verricht met als doel te achterhalen wat de verkeersintensiteit en -snelheid is op de Dorpsstraat tussen de Develsluis en Randweg. Wij constateren dat de intensiteit niet bovengemiddeld is gebleken, wel zijn we ons ervan bewust dat dit een gevolg kan zijn van minder verkeer als gevolg van de Covid-19 pandemie en bijbehorende maatregelen.

De Dorpsstraat is onderdeel van de tellingen die worden uitgevoerd voor het fietsverkeer, een gedegen onderzoek is noodzakelijk om in de toekomst een goede inrichting te kunnen realiseren. Uiteraard zal dat plaatsvinden in goed overleg met de omwonenden.

Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 2:

Reactie op GVVP.

Vanuit ons appartement in Neborgh kijken wij op het kruispunt Swanendrift-Hoofdland-Laurensvliet. Een druk kruispunt met veel overstekende fietsers en voetgangers waaronder kinderen van en naar de scholen. Het probleem op dit kruispunt is dat de overstekende voetgangers op de beide vop's over Swanendrift wel voorrang hebben maar de fietsers op de direct naast gelegen fietsoverstekten niet. Deze oversteken zijn uit de voorrang genomen. Dat geeft in de praktijk regelmatig verwarring. In het geval dat er alleen fietsers oversteken geven automobilisten soms voorrang en soms niet. Ook bij de fietsers zie je verschillend gedrag. Op de aansluitende wegen Hoofdland en Laurensvliet hebben de overstekende fietsers wel voorrang. Kortom het is verwarrend voor de weggebruikers en kan veiliger. Het voorstel is verander de voorrang van de fietsoverstekten op Swanendrift. Dit verhoogd de duidelijkheid en verkeersveiligheid op dit kruispunt. Bij de rotondes is dit op alle vier de aanvoer routes wel zo geregeld. En in de aangrenzende gemeente H.I.Ambacht is dit ook zo.

Een ander punt zijn de twee agressieve drempels op de weg van en naar het viaduct A 16 ter hoogte van Ames auto.s

Ze zijn inderdaad zeer effectief maar voor grote motorvoertuigen hinderlijk zeker voor diepladers e.d.

Het voorstel is maak van twee korte een enkele lange drempel. Dat werkt ook goed.

Reactie gemeente op indiener 2:

In de uitwerking van de maatregelen van het GVVP is opgenomen dat er een scan uitgevoerd zal worden van oversteeklocaties. We zullen de door u genoemde locatie, kruispunt Swanendrift, Hoofdland, Laurensvliet daarin meenemen. Als blijkt dat aanpassingen noodzakelijk zijn in het kader van de verkeersveiligheid, zullen die worden uitgevoerd.

Wat betreft de hoge verkeersdrempels op de Langeweg net voor het viaduct over de A16; dit wegvak is in beheer en onderhoud bij het Waterschap Hollandse Delta. Wij zullen dit signaal daar afgeven. Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 3:

Beste heer, mevrouw,

Ik geef graag gehoor aan de oproep om mee te denken over verkeer en vervoer in Zwijndrecht. De GVVP draagt bij aan een aantrekkelijk Zwijndrecht, waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Mooie opdracht en mooi als bewoners hierin gehoord en erkend worden in hun suggesties.

Een aantal suggesties in de omgeving van de Ringdijk/Veerplein:

- De Ringdijk en dan met name tussen de Van Schaickstraat en de rotonde bij de Burg. Bruinelaan zal steeds drukker worden. Reden zijn o.a. de nieuwbouw aan de waterkant. De op handen zijnde plannen voor de Noordoever en niet onbelangrijk; de Ringdijk is als doorgaande route bestempeld naar aansluitingen Rotterdam / Dordrecht / H-I-Ambacht
- Verkeersoverlast neemt toe
- Verkeerslawaaï neemt toe
- Toename door motorrijders en vrachtverkeer m.n. de snelheid omdat hier geen beperkingen/obstakels zijn

De onveiligheid voor fietsers en voetgangers wordt groter, mogelijkheden om dit te ondervangen door:

- Meer oversteekplaatsen (zebra's met knipperlichten als in de omgeving van Walburg)
- Meer obstakels, denk aan plantenbakken, zodat verkeer gedwongen wordt om snelheid te verminderen
- 30 km handhaving zal moeilijk zijn op een doorgaande en rechte route. Een voorbeeld is de Bruinelaan, daar geldt een 30 km zone, maar niemand houdt zich daaraan.
- Rechts voorrang geven is een mogelijke optie (zie ook de herinrichting van de Bruinelaan), dus ook de uitritten vanaf parkeerplaatsen en woonwijken
- Rotterdamseweg als voorrangsweg bestempelen
- cafégangers/horecagangers voor Veerplein e.o. extra beschermen door snelheidsbeperkingen als hierboven vermeld

In het verleden heb ik bovenstaande onder de aandacht proberen te brengen bij de gemeente, echter nooit een reactie terug ontvangen...ben dus heel benieuwd of en wat er met de suggesties van betrokken bewoners wordt gedaan.

Ik wens u veel succes en wijsheid toe met het tot stand komen van de plannen voor nu en in de toekomst.

Reactie gemeente op indiener 3:

In de maatregelen van het GVVP is jaarlijks budget begroot ten behoeve van meetprogramma en tweejaarlijks voor de monitoring van de verkeersveiligheid. Ook de locatie Ringdijk ter hoogte van het Veerplein en Rotterdamseweg zal hierin worden meegenomen. Daarnaast wordt een andere inrichting onderzocht ter hoogte van het Veerplein/Maasplein om de oversteekbaarheid, en de verkeersveiligheid van met name fietsers beter te waarborgen.

Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 4:

Parkeren

Ik heb uw nota GVVP Zwijndrecht Verkeersvisie d.d. 26 februari 2021 goed doorgelezen. De volgende 'nieuwe uitdagingen' krijgen vanuit de evaluatie een plek in het GVVP: -Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer. -Inzetten op fietsstructuren en -voorzieningen. -Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid. -Ketenverplaatsingen en co-modaliteit met openbaar vervoer, zowel trein, als bus én waterbus. -Aandacht voor vrachtverkeer. Punten zien er prima uit. Als bewoners van Heerjansdam zouden wij daar nog een uitdaging aan toe willen voegen en dat is, ook eens iets te doen aan het parkeren van bedrijfsbusjes op de woonerven en in de straten. Vaak zijn deze van bewoners, die ook een privéauto ter beschikking hebben. Het gevolg hiervan is, dat de busjes het hele weekend vaak voor het huiskameruitzicht van medebewoners wordt geparkeerd. Deze busjes bepalen steeds meer het straatbeeld. Er zijn gemeenten, waar deze busjes op een centrale parkeerplaats geparkeerd dienen te worden. Misschien zou dit ook een idee kunnen zijn voor Heerjansdam. Ruimte voldoende, lijkt ons zo. Op deze wijze krijgen de straten ook hun normale parkeerplaatsen weer terug en zijn uw bewoners tevreden.

Reactie gemeente op indiener 4:

In het GVVP is een aparte module opgenomen over Vrachtverkeer en bedrijvigheid, daarvan is een maatregel om het parkeren van grote voertuigen te verbeteren. In de Algemene Plaatselijke Verordening is opgenomen dat bedrijfsbussen met een maximale hoogte van 2,40 meter en een maximale lengte van 6,00 meter in woonwijken mogen parkeren. Voertuigen die groter zijn moeten parkeren op de daarvoor aangewezen locaties voor grote voertuigen.

In het GVVP is geen apart parkeerterrein voor bedrijfsbussen voorzien, men kan terecht op de daarvoor aangewezen grote voertuigen parkeerplaatsen in Zwijndrecht en Heerjansdam. Veel eigenaren/gebruikers willen de bussen bij huis parkeren in verband met de kans op inbraak. Als zij aan de maatvoering voldoen is niet mogelijk dit tegen te gaan.

In de surveillance van Handhaving worden eigenaren van voertuigen die groter zijn dan de hierboven genoemde afmetingen wel degelijk gewaarschuwd en waar nodig wordt proces-verbaal opgemaakt. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het GVVP.

Indiener 5 (gemeente Dordrecht):

In de verkeersvisie van het GVVP wordt de Brugweg/Stadsbrug aangehaald als toekomstige groene corridor tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Dat lijkt niet overeen te komen met wat op dit moment wordt gezegd om de Stadsbrug in zijn huidige in stand te houden gezien de ontwikkelingen van het Diztrikt-Stationskwartier.

Reactie gemeente op indiener 5:

De verkeersvisie is geen concreet plan maar een toekomstbeeld voor 2050 en verder. Daarmee is het nadrukkelijk van invloed hoe mobiliteit zich ontwikkelt in de komende jaren en of aanpassingen aan de Stadsbrug/Verkeersbrug daarvoor noodzakelijk zijn.

Op dit moment is het vanuit Zwijndrecht niet gewenst het autoverkeer van de brug weg te halen.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het GVVP.

Indiener 6 (gemeente Hendrik-Ido-Ambacht):

In HIA zijn schriftelijke vragen gesteld aan het college van B&W over de Verkeersvisie van Zwijndrecht n.a.v. het artikel in het AD.

Jos geeft nog input op het PFO van 12 april die hij van Ambacht heeft vernomen.

Reactie gemeente op indiener 6:

We willen de autoafhankelijkheid in Zwijndrecht verminderen, daarom is in de visie – een droombeeld voor het jaar 2050 – het verwijderen van de afslag A16 opgenomen. Echter hangt deze maatregel samen met de ontwikkelingen van mobiliteit op dat moment.

We hadden Hendrik-Ido-Ambacht hierin eerdere moeten betrekken.

Het betreft geen concrete maatregelen die volgend jaar worden uitgevoerd. Voordat de maatregel in 2050 of later wordt uitgewerkt is een gedegen onderzoek van effecten noodzakelijk. Daar wordt zeker de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht bij betrokken. Daarnaast blijft een gezamenlijke inzet benodigd om de Sandelingenknoop uit te breiden, zodat verkeer dat Hendrik-Ido-Ambacht of Zwijndrecht binnenkomt of verlaat goed kan doorstromen. Beide gemeenten vinden elkaar op dat gebied.

Indiener 7 (Fietzersbond):

De Fietzersbond wil d.m.v. deze notitie reageren op het voorgestelde GVVP van Zwijndrecht.

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor de keuze om een omslag te maken in het mobiliteitsbeleid ten gunste van de fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid.

In deze notitie richten wij ons op het verkrijgen van meer helderheid over de oorzaken van het niet behalen van vergelijkbare doelen in het recente verleden en daarmee de toekomstige bedreigingen in het behalen er van. Met als oogmerk dat daarmee de doelen van het GVVP kansrijker worden.

Doelstellingen

Uit GVVP: 'Mate van bereiken van de doelstellingen. Uit de evaluatie blijkt dat er nog geen doelstellingen bereikt zijn. Er zijn acht doelstellingen benoemd. Er is progressie geboekt op zeven doelstellingen, bij voortzetting van de inzet worden drie doelstellingen bereikt. Voor vier ervan is extra inzet nodig om deze te kunnen bereiken. Op één doelstelling is nog geen vooruitgang geconstateerd. Dit is de doelstelling om de concurrentiepositie van de fietsers te verbeteren. Dit is één van de belangrijkste doelstellingen, die ook fors bijdraagt aan andere doelstellingen'.

De Fietzersbond acht het van belang dat ook helderheid wordt verschaft over de oorzaak van het niet behalen van de doelstellingen. Waarom wordt bijv. minder gefietst dan in Dordrecht (waar overigens ook al te weinig wordt gefietst). Zicht op de oorzaak geeft ook beter zicht hoe groot de kansen en bedreigingen zijn om ze wel te behalen.

Nieuwe uitdagingen

Uit GPPV: 'De volgende 'nieuwe uitdagingen' krijgen vanuit de evaluatie een plek in het GVVP:

- B Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer.*
- B Inzetten op fietsstructuren en -voorzieningen.*
- B Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid.*
- B Ketenverschuivingen en co-modaliteit met openbaar vervoer, zowel trein, als bus en waterbus.*
- B Aandacht voor vrachtverkeer'.*

De Fietzersbond kan zich vinden in de algehele lijn van de benoemde uitdagingen. We constateren dat hiermee in positieve zin een koerswijziging wordt ingezet. We veronderstellen, dat een dergelijke omslag geen automatisme is en dat daarom binnen de gemeente geïnvesteerd wordt in heroriënteren.

Kaartmateriaal

Een goed voorbeeld zou zijn geweest om in hoofdstuk 4 Visie niet te beginnen met kaartmateriaal van het autowegennet. Een gemiste kans.

Het lijkt ons interessant om het autowegennet en fietsnet gezamenlijk in beeld te brengen, te beginnen met de huidige situatie en daarna opvolgende situaties, waarin zichtbaar wordt hoe de beoogde verschuiving van de doelen plaats vindt. In casu minder autovoorzieningen en meer fietsvoorzieningen.

De kaartjes staan nu verspreid en daarmee komt de op zich aantrekkelijke visie onvoldoende in beeld.

Woningbouwambities

De forse woningbouwambities in de Drechtsteden en in Zwijndrecht zetten de beoogde doelen onder druk. Ook al wordt een afname van de ruimteclaim voor auto's terecht nagestreefd, dan zal het positieve resultaat daarvan negatief beïnvloed worden door de mobiliteitseffecten vanwege de groeiambities. Economische belangen liggen op de loer om de duurzaamheidsambities onderuit te halen.

Advies

Wij adviseren u verder om doelen helder te maken door uitdrukkelijk te kiezen voor een te realiseren modaal split. Dit geeft u handvatten bij de eventuele verdeling van middelen.

Verder adviseren we u in het gemeentelijk beleid in het vervolg max 30 km/hr voor automobilisten als ontwerpprincipes te gaan gebruiken. Niet alleen omdat dit door de Tweede Kamer is omarmd, maar ook omdat Zwijndrecht relatief veel 50km wegen kent, zoals blijkt uit de landelijke Fietsstadverkiezing 2020.

In de visie komt de F16 regelmatig aan de orde. Deze F16 zou het 'visitekaartje' (beeld) moeten geven over hoe kwalitatief goede fietsinfrastructuur eruit moet zien. Nog steeds is het echter verre van een goed voorbeeld, zowel qua kwaliteit van wegdek als de ontbrekende bewegwijzering, bekendheid binnen de gemeente. Bij de in ontwikkeling zijnde doorfietsroute vanaf de aansluiting F16/Brugweg naar Rotterdam, via Hendrik-Ido-Ambacht kan van die ervaring goed worden benut.

Vervoer over water krijgt in uw nota, anders dan het personenvervoer over water, geen aandacht. Juist voor een gemeente die transport over water stimuleert kan het van belang zijn om dat ook onderdeel te laten vormen van die visie. Het is immers een wens van veel gemeenten. Zwijndrecht kan dit in haar visie meenemen, temeer daar de gemeente hierin ook een hub kan zijn/ worden met mogelijk extra verplaatsingen tot gevolg.

Reactie gemeente op indiener 7:

We hebben geen accurate data om de huidige modale split in beeld te brengen. Via monitoring in het uitvoeringsprogramma verwachten we dat in de toekomst te verbeteren wat ons handvatten geeft om verdere doelen te realiseren.

We begrijpen uw advies ten aanzien van de te hanteren ontwerpprincipes van 30 km/u weginrichting. Echter zullen een aantal wegen hiervan worden uitgezonderd in de toekomst; namelijk de in 2050 aangegeven doorgaande wegen.

Wij zijn ons bewust van de beperkte zichtbaarheid van snelfietsroute F16 als zodanig. Met de nieuwe inrichting van de Jeroen Boschlaan wordt het wegdek voor die betreffende schakel aangepakt. Zwijndrecht werkt aan een nieuwe bedrijventerreinstrategie en daar worden ook de havens van Zwijndrecht in meegenomen. Dit advies zal daarin worden meegenomen.

Indiener 8 (OVZ en BIZ Groote Lindt):

Er is constructieve feedback ontvangen van OVZ en de BIZ op de verkeersvisie en modules. Er is aangegeven dat de gemeente goed moet kijken of het nu van het doortrekken van de Waterbus naar Groote Lindt zin heeft gezien de vorm en bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Daarnaast komen er al veel werknemers op de fiets en is werkgeversaanpak iets waar nog nader over gesproken zou moeten worden hoe dit vorm gegeven zou kunnen worden.

Daarnaast gaven beide partijen aan dat een reactie op de plannen van OVZ en BIZ Groote Lindt erg lang hebben geduurd. Dit had eerder gekund en gemoeten.

De Sandelingenknoop moet aandacht blijven verdienen om te worden uitgebreid en zo de doorstroming te garanderen van het verkeer dat Zwijndrecht en of Hendrik-Ido-Ambacht binnenkomt of verlaat.

Reactie gemeente op indiener 8:

Als daadwerkelijk het Waterbusnetwerk wordt uitgebreid richting Groote Lindt moet nader worden bekeken op welke wijze dit de bereikbaarheid tegemoet komt. Aanvullende diensten zijn vermoedelijk nodig om te komen tot een succes van de bediening van de Waterbus als openbaar vervoer.

Als gemeente erkennen we de vertraging in de reactie op de door u ingestuurde plannen. Dit moet in het vervolg zeker worden verbeterd. We hebben deze plannen meegenomen in dit GVP en waar het kon opgenomen als uitvoeringsmaatregel.

Samenvatting uitkomsten enquête:

Algemeen

- 202 enquêtes ontvangen, 138 zijn er volledig ingevuld;
- 184 reacties zijn van bewoners (91%), 6 bezoekers/werknemers (3%), 9 ondernemers (4,5%) en 3 vertegenwoordigers van belangenorganisaties (1,5%);
- Bestuurders (college en of raad) hebben de enquête niet ingevuld.

Prioritering

De acht thema's hebben de volgende prioritering gekregen:

1.	Verkeersveiligheid	score 7,4
2.	Fiets	score 5,4
3.	Voetganger/lopen	score 5,2
4.	Parkeren	score 4,9
5.	Autoverkeer/bereikbaarheid	score 4,5
6.	Openbaar vervoer	score 3,6
7.	Vrachtverkeer/bedrijvigheid	score 2,6
8.	Smart mobility	score 2,5

Dit is voor de belangrijke onderdelen in lijn met de prioritering vanuit het GVVP, die is:

1.	Verkeersveiligheid
2.	Voetganger/lopen
3.	Fiets
4.	Openbaar vervoer
5.	Smart mobility
6.	Autoverkeer/bereikbaarheid
7.	Parkeren
8.	Vrachtverkeer/bedrijvigheid

Fiets en voetganger scoort vanuit de enquête nagenoeg gelijk. Voor de inwoners van Zwijndrecht is de auto belangrijker dan het openbaar vervoer en Smart Mobility. Daarop zou de prioritering in het GVVP aangepast kunnen worden. Vanwege het belang van mobiliteit, woningbouwopgaven en ruimtelijke ontwikkelingen moet hierop worden ingezet om tijdig te kunnen anticiperen op ontwikkelingen. Daarbij kan de lijn vanuit het GVVP gevolgd worden. Op de korte termijn betekend dat aandacht voor de auto. Deze verschuift de komende jaren naar openbaar vervoer.

Analyse Trends en ontwikkelingen

Over het algemeen is er bereidheid tot investeren op de thema's uit het GVVP. De volgorde sluit min of meer aan bij de prioritering die in het plan is aangehouden, maar op alle thema's is er bereidheid tot investeren. Ook de minder belangrijke thema's. Uitzondering hierop is smart mobility. Iets meer dan de helft wil hier niet op investeren.

Naast dat de op alternatieven voor de auto wordt ingezet, vinden de respondenten ook de huidige situatie en de (eigen) auto belangrijk. Daar moet dus aandacht voor zijn.

Een kleine meerderheid is vóór een actieve aanpak om groen om te vormen. Dat sluit ook aan op de visie van het GVVP, waarbij er niet morgen anders gereisd moet worden. De transitie is ingezet en volgen we. Daarop wordt gedurende de looptijd van het GVVP geanticipeerd.