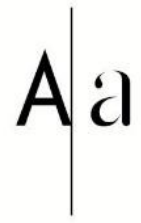




BA



GVVP Zwijndrecht

Visie

Gemeente Zwijndrecht

Colofon

Titel:	GWP Zwijndrecht
Auteur(s):	Okke Feekes en Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Zwijndrecht
Projectnaam:	Verkeersbeleid Zwijndrecht
Projectnummer:	19053
Datum:	13 april 2021
Status:	Concept, v2
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Op weg naar actueel beleid	5
1.3	Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Samenvatting evaluatie	8
2.1	Status doelstellingen huidig beleid	8
2.2	Nieuwe uitdagingen	9
3	Ambities	11
3.1	Mindset	11
3.2	Tuinstad	13
3.3	Veilig reizen	16
3.4	Ambities samengevat	16
4	Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht	17
4.1	Verder groeien naar autoluw wonen...	18
4.2	... en Tuinstad Zwijndrecht	21
5	Herijking doelstellingen	24
5.1	Realisatie visie	24
5.2	Doelstellingen	24

VrA | ag

Een helder antwoord

Uit de evaluatie van het GVVP blijkt dat een actualisatie wenselijk is. Door eerst in een visie de richtingen uit te zetten geven we richting aan het nader uit te werken beleid.

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

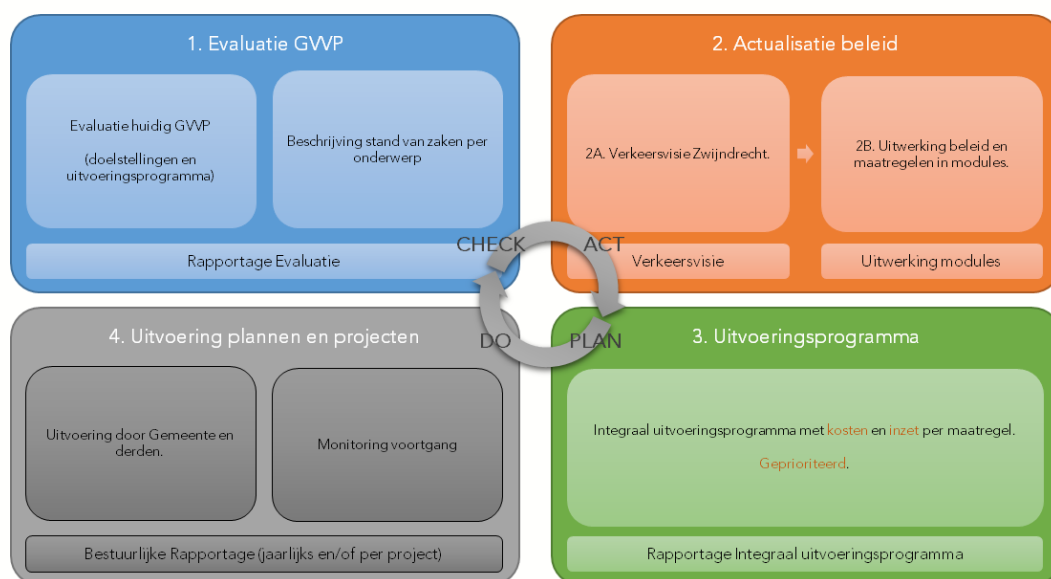
Het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) van de gemeente Zwijndrecht bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een doorkijk tot 2030. Het uitvoeringsprogramma heeft 2020 als datum. Uit een evaluatie is gebleken dat een actualisatie van het GVVP wenselijk 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 onderscheiden we de volgende fasering:

- 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

Vijf documenten

Het resultaat per fase beschrijven we in een document. Deze volgen elkaar op en zijn de basis voor het daarop volgende document. Het segmenteren in meerdere documenten zorgt voor overzicht en een stapsgewijze aanpak. De volgende documenten zijn onderdeel van deze actualisatie van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan Zwijndrecht:

- 12 Beeldvorming huidige situatie
- 13 Evaluatie GVVP Zwijndrecht
- 14 Verkeersvisie
- 15 Verkeersbeleid in modules
- 16 Uitvoeringsprogramma

1.3 Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht

Uit de evaluatie van het GVVP 2016 komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer.
- Investeren op fietsstructuren en –voorzieningen.
- Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid.
- Ketenverschuivingen en co-modaliteit met het openbaar vervoer, zowel trein, als bus én waterbus.
- Aandacht voor vrachtverkeer.

Geconstateerd is dat het GVVP een aanscherping nodig heeft, met minder nadruk op de auto, aandacht voor (effecten van) vrachtverkeer en een nieuwe prioritering van de vervoerswijzen bij de inrichting van de openbare ruimte.

In deze visie zetten we daarvoor de lijnen uit. De modules met beleid en een uitvoeringsprogramma werken we daarna uit. Met het vastleggen van de visie geven we concreet richting aan het beleid en de uit te werken maatregelen voor de komende periode tot aan 2030.

1.4 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor het actualiseren van het Zwijndrechtse verkeersbeleid. Het tweede hoofdstuk vat de evaluatie samen. De ambitie beschrijven staat in hoofdstuk drie, waarna hoofdstuk vier in gaat op de verkeersvisie voor Zwijndrecht. In het vijfde en laatste hoofdstuk werken we dat uit in nieuwe doelstellingen.

TAak

Resultaat is onze taak

Zwijndrecht is in het verleden 'autominded' ingericht, terwijl de potentie voor fiets en openbaar vervoer groot is. Door op fiets en openbaar vervoer in te zetten kan Zwijndrecht verder ontwikkelen en blijft de mobiliteit toch gewaarborgd.

voor goed

2 Samenvatting evaluatie

In dit tweede hoofdstuk vatten we de bevindingen uit de evaluatie samen, als input voor de algemene ambitie en de verkeersvisie.

2.1 Status doelstellingen huidig beleid

Looptijd GVVP 2016 is nog 10 jaar

Het beleidsdeel van het GVVP 2016 loopt nog door tot 2030. Het uitvoeringsprogramma is afgerond, de looptijd daarvan was tot 2020. Er is daarom behoefte aan een nieuw uitvoeringsprogramma. Daarbij is het wenselijk om aan de maatregelen middelen te koppelen, zodat er daadwerkelijk uitvoering aan kan worden gegeven.

Uit de evaluatie concluderen we dat aanscherping van het beleid wenselijk is en een doelstelling voor vrachtverkeer moet worden opgenomen.

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 doelstellingen 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.

Aangezien er nog 10 jaar looptijd voor het beleidsdeel is, is er noodzaak om nieuwe acties en maatregelen te benoemen. Alleen dan komen de doelstellingen binnen bereik.

Gemeentelijke doelen

Om Zwijndrecht bereikbaar, leefbaar en veilig te houden is een omslag nodig. Er moet gedacht gaan worden vanuit de fietser en het openbaar vervoer. Pas met die denkomslag zal de auto minder ruimte opeisen en treedt een verandering in werking.

2.2 Nieuwe uitdagingen

De volgende 'nieuwe uitdagingen' krijgen vanuit de evaluatie een plek in het GVP:

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

Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer

Geconstateerd is dat Zwijndrecht in het verleden is ingericht vanuit de auto. Hierdoor domineert de auto het verkeersbeeld en de inrichting van de openbare ruimte. Gevolg is dat de fietser en voetganger, en ook groen minder ruimte krijgen en dat verharding overheerst. In een aantal gebieden leidt de kwaliteit van de openbare ruimte daar onder, óf omdat er weinig ruimte is voor groen, óf omdat de infrastructuur voor de auto als barrière wordt ervaren. De A16 is daarvan het grootste voorbeeld,

Inzetten op fietsstructuren en –voorzieningen

Eén van de doelstellingen uit het huidige GVP was om de concurrentiepositie van de fiets te versterken. Daar heeft beperkt actief inzet op plaats gevonden. Voor het vervolg willen we hier juist sterk op in zetten. Door de koppeling van de fiets aan het openbaar vervoer en minder fysieke ruimte voor de auto, versterken we de positie van de fiets. Dit vraagt om keuzes maken.

Die keuzes zijn nodig om binnen Zwijndrecht te kunnen blijven ontwikkelen. Het stationsgebied is daar een voorbeeld van. De voorziene ontwikkelingen met dichte woningbouw is niet mogelijk als autobezit en automobiliteit het uitgangspunt zijn.

Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid

Er is blijvend aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Dit vullen we in door onveilige locaties aan te pakken en door communicatie en permanente verkeerseducatie. We sluiten aan bij regionale en provinciale campagnes, om het effect ervan te optimaliseren.

Om te toetsen of op de goede plekken en doelgroepen wordt ingezet, controleren we dat door periodiek ongevalanalyses uit te voeren.

Ketenversplaatsingen en co-modaliteit

Een groot deel van Zwijndrecht ligt binnen een kilometer van het treinstation. De potentie voor de trein is dan ook groot, eventueel in combinatie met de fiets. Dat geldt ook voor de waterbus, zeker als deze ook doorvaart naar bedrijventerrein Groote Lindt.

Vrachtverkeer

In het huidige GVVP is er geen doelstelling opgenomen voor het vrachtverkeer. Vanuit de ondernemers wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en vanuit de bewoners wordt aandacht gevraagd voor de negatieve effecten van (vracht-)verkeer op de leefbaarheid. Vrachtverkeer moet onderdeel gaan uitmaken van het nieuwe verkeersbeleid, door hier een doelstelling over op te nemen. Ook het parkeren van vrachtwagens is een aandachtspunt, waarvan het wenselijk is dit goed te regelen op een beperkt aantal plekken. Het handhaven op overnachten in de vrachtwagens is een aandachtspunt.

3 Ambities

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 in dit hoofdstuk ambities af uit die plannen. Dit hoofdstuk geeft zo sturing aan de visie en bijgestelde doelstellingen.

3.1 Mindset

Structuurvisie 2020

Het begrip Tuinstad is in de structuurvisie als vertrekpunt opgenomen. De keuze is toen gemaakt voor ruimtelijke kwaliteit, in plaats van een groeispurt. Er werd en wordt ingezet op opwaardering van het groen, verdere versterking van het waterfront, de verkeersbereikbaarheid en de verblijfswaarde als woon-, werk- en recreatiegebied. Op het gebied van verkeer en mobiliteit is het vanuit de Zwijndrechtse structuurvisie belangrijk om goed bereikbaar te zijn en blijven.

Masterplan Stationskwartier

Het masterplan voor station Zwijndrecht en omgeving, dat voor de ontwikkelingen in de spoorzone is opgesteld, geeft een duidelijke richting aan, als voorbeeld voor geheel Zwijndrecht. Verdichting van woningbouw, aandacht voor kwaliteit van de openbare ruimte en beperking van de (dominante positie van de) auto. De omgeving van het station krijgt zo een meer grootstedelijk karakter en openbaar vervoer en fiets voorzien in de mobiliteitsbehoefte.

Het principe van een stad met aantrekkelijke openbare ruimte realiseren we door de ruimtevraag voor automobilititeit te verminderen. Dit betekent minder (brede) wegen, maar bijvoorbeeld ook minder behoefte aan parkeerplaatsen. Wanneer de automobilititeit af neemt kunnen straten gebruikt worden door fietsers en voetgangers en zijn aparte fietspaden ook niet meer nodig. De vrijkomende ruimte maken we groen. Daarmee zorgen we voor klimaatadaptie en dringen we hittestress terug.

Ambitiedocument spoorzone

Samen met Dordrecht is een ambitiedocument voor de spoorzone in Zwijndrecht en Dordrecht opgesteld. Dit plan geeft aan dat waar nu de auto dominant is en de voetganger en fietser ondergeschikt zijn, ingezet wordt op juist een dominante rol voor voetganger en fietser en de auto ondergeschikt wordt. Dit realiseren we door een lagere maximum snelheid en een smaller wegprofiel voor autoverkeer.

De ambities uit de spoorzone trekken we door in de rest van Zwijndrecht. De auto kan overal komen, maar misschien minder makkelijk. De prioriteit leggen we bij langzaam verkeer.



Parkeerbeleidsplan

De trend van minder ruimte voor de auto, meer ruimte voor fietsen en anticiperen op klimaatveranderingen is opgenomen in het parkeerbeleidsplan, dat we zien als integraal onderdeel van dit GVP. In het parkeerbeleid streven we naar een hoge bezettingsgraad van parkeerplaatsen zodat niet gebruikte plaatsen vrij komen en deze ruimte kan worden ingericht voor groen en waterberging. Het GVP zet in op minder nadruk voor auto en meer voor fiets en openbaar vervoer.

Groote Lindt

Voor het bedrijventerrein Groote Lindt is in 2016 een Toekomstvisie 2030 opgesteld. Die kijkt breder dan alleen verkeer en mobiliteit. Inzet is een goede concurrentiepositie en behoud van werkgelegenheid. Op het gebied van bereikbaarheid zijn de volgende punten benoemd:

- Verbetering Sandelingenknoop (A16).
- Beschikbaar maken van openbaar vervoer op Groote Lindt.
- Bereikbaarheid per fiets verbeteren.
- Langs de Merwedeweg en Noordweg zijn de spoorafakkingen niet meer in gebruik, deze ruimte kan beter benut worden (voor parkeren (van vrachtwagens) en een verkeersveilige inrichting van de wegen).
- Voldoende opstelplaatsen voor wachtende vrachtwagens.

Openbaar vervoer en fietsbereikbaarheid

Door een openbaar vervoer ontsluiting naar het station worden werkgevers aantrekkelijker voor (jong) personeel en stagiaires. Ook kan op deze manier de parkeerdruk worden teruggedrongen. Goede fietsvoorzieningen dragen hier ook aan bij. Voorstellen zijn gedaan in de vorm van:

- Normale buslijn
- Pendelbus
- Elektrisch treintje via de stamlijn
- Beschikbaar stellen van fietsen
- Waterbushalte op Groote Lindt

3.2 Tuinstad

In de 'Structuurvisie 2020', zoals opgesteld in 2009/2010 is het begrip Tuinstad voor Zwijndrecht geïntroduceerd. Ook in het masterplan voor het stationskwartier is het begrip Tuinstad meegenomen als uitgangspunt. Dit geeft meteen de ambitie weer, die op heel Zwijndrecht van toepassing kan zijn 'Tuinstad Zwijndrecht'. Een ambitieuze ontwikkeling, maar één die ook realistisch is. 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 openbaarvervoer zal een transitie in gang zetten zodat de over stap van de auto minder belangrijk wordt.

Potentie voor de fiets

De afbeelding in figuur 2 toont de data van de fietstelweken uit 2015, 2016 en 2017. Afhankelijk van aantallen verkeer, omgeving, gepleegde inzet en deelnamebereidheid laat de afbeelding zien dat er in Dordrecht veel meer werd gefietst dan in Zwijndrecht. Dit terwijl de afstanden in Zwijndrecht eerder korter dan langer zijn dan in Dordrecht.

Door fietsmogelijkheden aantrekkelijker te maken, bestaande uit infrastructuur en de omgeving voor de fietsers, kan de fietsbereidheid in Zwijndrecht vergroot worden.



figuur 2: fietsgebruik data fietstelweken 2015, 2016 en 2017 voor Zwijndrecht en omgeving

Fietsverbindingen in Zwijndrecht

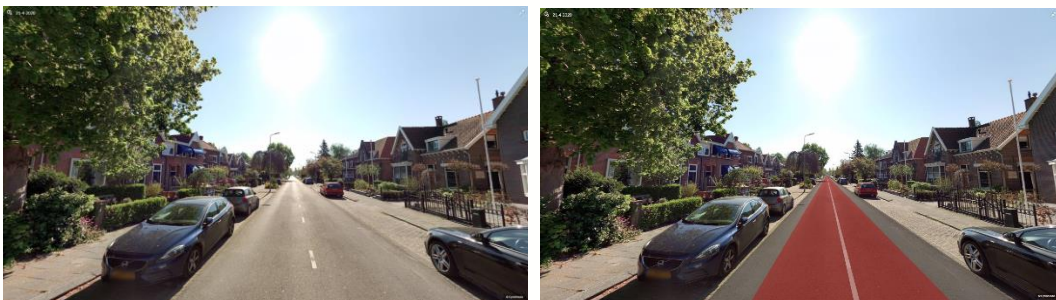
Kijkend naar het aantal fietsers in Zwijndrecht en aanwezige fietsinfrastructuur (vrijliggende voorzieningen) in figuur 3, dan tonen de Rotterdamseweg, Langeweg en parallelle verbindingen tussen Heerjansdam en Zwijndrecht behoefte en potentie. Samen met de verbindingen naar het station én naar bedrijventerrein Groot Lindt. De fietsstraten W. Snelliusweg en Jeroen Boschlaan voorzien in een behoefte. Opvallend is dat veel fietsers aan de zuidzijde (achterzijde) van het station parkeren en dat de Stationsweg veel minder gebruikt wordt.



figuur 3: fietsen in Zwijndrecht, data fietstelweek 2015, 2016 en 2017

Denkrichting fietsvriendelijke infrastructuur

Als voorbeeld hebben we voor de Rotterdamseweg gekeken naar de inrichting in relatie tot het autogebruik en fietsgebruik. Verkeerstellingen zijn helaas niet beschikbaar, maar in de inventarisatie is wel vastgesteld dat deze weg een maximum snelheid heeft van 50 km/uur, terwijl deze niet als hoofdroute is aangeduid. De intensiteiten vragen ook niet om die 'autominded' inrichting en dat gecombineerd met de fietsrelatie naar de waterbus maakt een andere inrichting de weg aantrekkelijker voor fietsers en minder voor auto's. In figuur 4 een voorbeeld van een alternatieve inrichting.



figuur 4: voorbeeld mogelijke alternatieve en fietsvriendelijke inrichting Rotterdamseweg

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 fiets 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.

3.3 Veilig reizen

Elk slachtoffer in het verkeer is er een te veel. Gemeente Zwijndrecht staat daarom voor de ambitie van nul verkeersdoden. De registratie is te raadplegen tot 1 januari 2014. Sindsdien hebben er geen dodelijke verkeersongevallen meer plaatsgevonden binnen Zwijndrecht. De gemeente blijft zich maximaal inzetten om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te brengen.

3.4 Ambities samengevat

De projecten zoals beschreven in de mindset, het concept tuinstad en het streven naar verkeersveiligheid 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.

In de visie in het volgende hoofdstuk werken we dat globaal uit.

4 Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht

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 in figuur 5 zetten we in op meer kwaliteit en een prettiger leefomgeving, waar de auto een minder dominante rol krijgt.



figuur 5: huidige situatie verkeersstructuur Zwijndrecht

4.1 Verder groeien naar autoluw wonen...

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.

Aanpassen infrastructuur

Dit betekent in de praktijk dat we op plekken waar de infrastructuur 'te zwaar' is deze afgewaardeerd wordt. Dat geeft ruimte die anders ingericht kan worden. Een aantal voorbeelden zijn de wegen van busroute in Nederhoven (Laan van Nederhoven, Hilverbeek en Moermond), De Admiraal de Ruyterweg en Karel Doormanlaan in Kort Ambacht en bijvoorbeeld de Warmoezierstraat in Noord. Deze wegen verwerken inderdaad veel verkeer, maar zijn nóg zwaarder ingericht dan hiervoor noodzakelijk is.

Aandacht voor lopen, fietsen en kwaliteit

Vrijkomende ruimte komt beschikbaar voor voetgangers en fietsers, groene inrichting of zelfs ruimtelijke ontwikkelingen. Op die manier kunnen mensen elkaar treffen en ontmoeten. Bij het afwaarderen van de wegen wordt het deels zelfs mogelijk om fietsers gewoon via de rijbaan af te wikkelen, omdat het gedrag en de hoeveelheid van het autoverkeer dat gewoon toe laat.

Openbaar vervoer zorgt voor mobiliteit

De regio en provincie werken aan een schaa sprong voor het openbaar vervoer. De aansluiting van fiets op 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.

Bedrijventerrein Groote Lindt willen we ontsluiten met het openbaar vervoer. Een halte voor de waterbus, gebruik van de spoorlijn voor pendeltreintjes voor werknemers op Groote Lindt en natuurlijk ook goede fietsvoorzieningen. Er wordt gewerkt aan een initiatief voor innovatief vervoer over water naar Groote Lindt. De gemeente beoordeelt of het hierin kan en wil participeren.

Kijfhoek

Voor verkeer en bereikbaarheid heeft Kijfhoek geen belangrijke rol in Zwijndrecht. Wel voor de leefbaarheid en veiligheid. Gemeente Zwijndrecht vraagt regionaal aandacht voor de externe veiligheid rondom het spoor en zet in op een 'dedicated' spoorlijn voor goederenvervoer. Dat geldt ook voor Kijfhoek, waar treinen met gevaarlijke stoffen passeren en rangeren. De verantwoordelijkheid ligt bij ProRail en als daar aanleiding voor is, vragen we vanuit de gemeente aandacht voor die externe veiligheid. Wat Zwijndrecht betreft is een verplaatsing van het rangeerterrein naar een andere locatie (Moerdijk) gewenst.

Anders omgaan met ruimte

Het minder afhankelijk zijn van de auto en het anders inrichten van de infrastructuur zorgt er voor dat in verschillende delen van Zwijndrecht er dan nog ruimte over blijft/vrij komt om meer kwaliteit aan te brengen. Zwijndrecht heeft prachtige groene plekken. Maar ook plekken, straten en wijken waar weinig groen en afwisseling is. Groen zorgt voor kwaliteit van de openbare ruimte, een betere berging van water bij zware regenbuien en minder hitte in warme periodes. Minder verhard oppervlak voor infrastructuur vraagt om minder waterafvoer en minder belasting van riolering en zorgt voor infiltratie in de bodem. De focus verschuift van autominded denken naar langzaam verkeer en kwaliteit van de openbare ruimte. Zoals de structuurvisie voor 2020 al benoemde. Concreet voorbeeld is de Karel Doormanlaan. Door de rijbanen te versmallen ontstaat er ruimte voor bredere fietspaden en bermen.

Op deze manier maken we Zwijndrecht nog groener en aantrekkelijker. Er kan ruimte ontstaan voor ontwikkelingen. Zo kunnen we blijven voorzien in de woningbehoefte, zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van bestaand groen.

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.

We hebben aandacht voor de verbinding tussen Heerjansdam en Zwijndrecht, met name voor fietsers en zetten in op (sociale) veilige routes. Het waterschap heeft hier als wegbeheerder een rol in. Daar stemmen we mee af. Vanwege technologische ontwikkelingen, verwachten ook voor Heerjansdam dat de auto een minder belangrijke rol zal spelen in de toekomst, ondanks de langere afstanden naar voorzieningen en werkgelegenheid.

Groote Lindt

Voor de (alternatieve) bereikbaarheid van Groote Lindt lopen er verschillende trajecten. Onder andere doortrekken van de waterbus, innovatief vervoer over water en de bereikbaarheid met de fiets. In het kader van de afweging of groot onderhoud aan de spoorlijn economisch rendabel is, kan overwogen worden of van de huidige spoorlijn een fietspad gemaakt kan worden. Dat is verkeersveilig en aantrekkelijk fietsen. Uiteraard moet dit plaats vinden in overleg met ProRail en de gebruiker van de spoorlijn.

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. We constateren we tot op heden een even groot 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 6. We gaan daarbij uit van de planhorizon van het beleidsdeel van het GVP, 2030. Of dat reëel is hangt mede af van (technologische) ontwikkelingen, maar dit lijkt een haalbare ambitie.



figuur 6: autoluw wonen in 2030

Autoluw wonen in 2030 is een tussenbeeld voor de doorkijk naar 2050 in de volgende paragraaf. Daarin zetten we verder in op de realisatie van Zwijndrecht Tuinstad. De A16 is hierin nog een barrière door Zwijndrecht, waar we aandacht voor vragen in de regio.

4.2 ... en Tuinstad Zwijndrecht

De ontwikkeling van autonome mobiliteit, deeleconomie en het lagere autobezit zet zich verder door. Het parkeerbeleidsplan sorteert voort op het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen en ook in deze verkeersvisie zien we dat door zetten.

Minder infrastructuur nodig

Doordat automobilititeit gedeeld wordt, is er nog minder infrastructuur nodig. Zowel in parkeerooppervlakte als in infrastructuur. Dat betekent nog meer ruimte voor de fiets en lopen. De A16 en verbindingen tussen de wijken onderling vormen op dit moment nog barrières, maar in 2050 zijn die allemaal verdwenen. De verblijfsgebieden zijn aaneengesloten.

De Brugweg is heringericht als groene corridor tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Inmiddels wordt deze niet meer gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Het is een boulevard geworden, met terrassen en horeca.

Opheffen aansluiting Zwijndrecht op de A16

De transitie naar fiets en collectief vervoer en de minder benodigde infrastructuur betekent ook dat het zwaartepunt voor autoverkeer, de aansluiting op de A16, kan komen te vervallen. Verkeer rijdt via de randen naar de aansluiting Hendrik Ido Ambacht en/of naar de aansluiting Dordrecht.

De Laan der Verenigde Naties in Dordrecht, met aansluitingen op de A16 is doorgetrokken naar de Lindtsedijk. Dit biedt een uitstekende ontsluiting voor de bedrijvigheid van Groote Lindt, zonder dat de woonwijken van Zwijndrecht met verkeer belast worden.

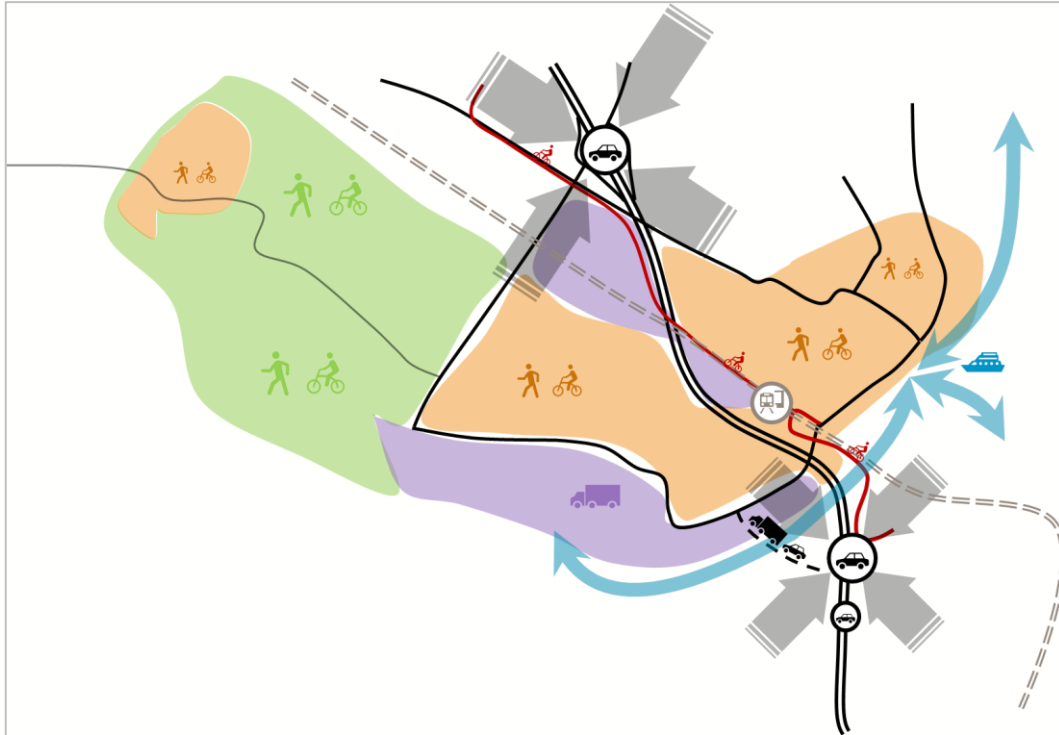
De A16 als barrière is opgelost. In welke vorm ligt nu nog niet vast. We denken aan een verdiepte ligging of overkapping. Maar ook een verlegging van de A16 is voor Zwijndrecht dan bespreekbaar.

Heerjansdam

De auto-afhankelijkheid van Heerjansdam zal verder afnemen door beschikbaar komen van alternatieven. Zo ontwikkelt het dorp zich als eerste tot groen cluster waar het aantrekkelijk wonen is. Verplaatsingen kunnen makkelijk en snel gemaakt worden. Ook door reizigers die niet over een (eigen) auto beschikken.

Visualisatie

De visie op 'Tuinstad Zwijndrecht' is gevisualiseerd in figuur 7. De aansluiting Zwijndrecht op de A16 is opgeheven en de verbinding naar Groote Lindt voor het vrachtverkeer wordt gemaakt via de aansluiting Dordrecht en een nieuwe verbinding over de Oude Maas. Het Loveldterrein is herontwikkeld tot woningbouw. De snelfietsroute en waterbus hebben een directe verbinding met Dordrecht en in de richting van Rotterdam.



figuur 7: Tuinstad Zwijndrecht

Voor goederen biedt vervoer over water potentie, hoewel vrachtverkeer altijd onderdeel zal blijven uitmaken van de vervoersstromen. De spoorlijn wordt nu nog door één bedrijf gebruikt. Die aftakkingen Noordweg en Merwedeweg zijn buiten gebruik. Beoordeeld kan worden of het financieel haalbaar is om de spoorruimte andere in te richten en het vervoer per spoor anders te organiseren. Dit moet uiteraard in overleg met het betreffende bedrijf.

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

De ambitie en visie op verkeer en mobiliteit krijgt een doorvertaling in actuele doelstellingen voor het Zwijndrechtse verkeersbeleid voor de komende periode.

voor goed

5 Herijking doelstellingen

Vanuit de evaluatie en met een actuele visie op verkeer en mobiliteit in Zwijndrecht, hebben we behoefte aan bijstelling van de oorspronkelijke doelstellingen.

5.1 Realisatie visie

Landelijk is de ontwikkeling ingezet naar minder auto-afhankelijkheid, duurzame mobiliteit en een belangrijke positie voor de fiets. Zwijndrecht gaat daar in mee en zet daar ook op in. Het stationsgebied is de eerste belangrijke stap. De komende jaren zal dat echter verder doorgevoerd worden. Dat vertaalt zich voor de komende periode in aangepaste doelstellingen.

5.2 Doelstellingen

5.2.1 Hoofddoelstellingen GVVP

Balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

De algemene, gemeente brede inzet op het gebied van verkeer en vervoer is het streven naar een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers-)veiligheid. In de evaluatie is vastgesteld dat de bereikbaarheid van Zwijndrecht goed is, zowel intern als extern. Op de verkeersdrukke, vooral in de spitsen, heeft de gemeente beperkt zelf invloed.

De leefbaarheid in Zwijndrecht staat onder druk als gevolg van het verkeer, bijvoorbeeld langs drukke gemeentelijke wegen en de A16. Daarbij is er gedeeltelijke sprake van perceptie. Zwijndrecht voldoet voor het eigen wegennet aan de wettelijke grenzen voor bijvoorbeeld fijnstof. De barrière en effecten van de A16 hebben invloed op Zwijndrecht. Er is een lobbytraject ingezet om dit op de (regionale) agenda te krijgen.

Verkeersveiligheid blijft om aandacht vragen. De trend in aantal ongevallen is licht stijgend. Fietsers en andere zwakke verkeersdeelnemers moeten met de infrastructuur beter beschermd worden.

Handhaven nagestreefde balans

We handhaven de algemene doelstelling waarin we een balans zoeken tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De invulling en uitwerking kan wellicht anders en beter. Leefbaarheid mag in dit evenwicht meer aandacht krijgen en het is wenselijk de trendlijn in het aantal ongevallen naar dalend om te zetten. Dat werken we uit in de doelstellingen per thema. We voegen een doelstelling toe voor het vrachtverkeer.

5.2.2 Per thema

Bereikbaarheid

Huidige doelstellingen

Onder het thema bereikbaarheid kennen we nu de volgende drie doelstellingen:

- 1 Duurzame oplossingen voor hoofdwegenstructuur
- 2 Aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer
- 3 Verbeterde concurrentiepositie voor fietsers

Met name voor de eerste twee van deze doelstellingen is de gemeente afhankelijk van anderen. Dat vraagt doorlooptijd en uitvoering van maatregelen is complex. Gemeente Zwijndrecht blijft hier in de regio aandacht voor vragen.

De derde doelstelling en de aanpak van het gemeentelijke wegennet heeft wel aandacht gehad. De Koninginneweg is heringericht en er is aandacht voor ontwikkelingen in het stationsgebied en omgeving. Investerings op de fiets zijn achter gebleven.

Op bovenlokaal niveau is de Sandelingenknoop aangepast en wordt er gewerkt aan het robuuster maken van het hoofdwegennet. Hier ligt ook een relatie met het vrachtverkeer. Aangegeven is dat hier een doelstelling voor moet worden opgenomen.

Actualisatie doelstellingen bereikbaarheid:

Voor de komende 10 jaar hanteren we voor bereikbaarheid de volgende doelstellingen:

- 1 Inrichting wegennet 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.

Veiligheid

Huidige doelstellingen

Aandacht voor verkeersveiligheid is vertaald in de volgende doelstellingen:

- 4 Optimalisatie verkeersveiligheid
- 5 Minder ongevallen

Verkeersveiligheid moest structureel aandacht krijgen in het verkeersbeleid, met gedragsacties voor de scholen, wijkwinkelcentra, zorg- en welzijnsinstellingen en sportterreinen als specifiek benoemde locaties. Verder is er bij infrastructurele maatregelen aandacht voor verkeersonveiligheid en wordt er 'anticiperend ontworpen', zodat de weggebruiker de situatie snapt en inrichting en gebruik op elkaar aan sluiten.

De jaarlijkse gedragsacties lopen, dat gaat goed en wordt ook de komende jaren verder voort gezet. Om de doelstelling op verkeersslachtoffers in 2030 te kunnen halen is er blijvend aandacht voor verkeersveiligheid nodig.

Actualisatie doelstellingen voor verkeersveiligheid als volgt aan:

We passen de doelstellingen als volgt aan:

- 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.

Leefbaarheid

Huidige doelstellingen

Onder leefbaarheid zijn in het vigerende GVWP de volgende doelstellingen opgenomen:

- 6 Herkenbare indeling wegennet
- 7 Verbetering leefbaarheid
- 8 Afstemming behoefte en aanbod parkeren

Hoofd en verblijfswegen zijn benoemd en herkenbaar ingericht in 2030. Momenteel is dit nog niet overal het geval. Met het volgen van het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig', de wegencategorisering en de inrichtingsrichtlijnen geven we daar voor het vervolg al invulling en uitwerking aan (nieuwe doelstelling 1).

Verder zet de gemeente in op een vermindering van de geluidshinder en verbetering van de luchtkwaliteit. Concreet voorstel is de ondertunneling of overkapping van de A16. Vooralsnog gaan de partners daar niet in mee, maar Zwijndrecht blijft aandacht vragen voor de problematiek. Op dergelijke leefbaarheidsaspecten heeft de gemeente niet zelf de regie. Daar blijven we aandacht voor vragen en daar waar het kan, neemt Zwijndrecht zelf maatregelen.

Het nieuwe parkeerbeleidsplan brengt vraag en aanbod bij elkaar. Zodoende is er sprake van een hoge parkeerdruk, maar kunnen bewoners parkeren. Het parkeerbeleidsplan sorteert voor op technologische ontwikkelingen en een lager autobezit.

Actualisatie doelstellingen leefbaarheid

Onder leefbaarheid zetten we in op de volgende actuele doelstellingen:

- 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 het parkeerbeleidsplan, voor de wijken en het parkeren van vrachtwagens (wachten) op de bedrijventerreinen.

Samengevat

Samengevat betekent dit dat we voor de komende periode de volgende doelstellingen hanteren voor verkeer en mobiliteit in Zwijndrecht:

Bereikbaarheid

- 1 Inrichting wegnetten 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 verkeersonveilige) 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 het parkeerbeleidsplan, voor de wijken en het parkeren van vrachtwagens (wachten) op de bedrijventerreinen.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl