

## Memo

**Onderwerp** : Samenvatting internetenquête GWP  
**Van** : Bram Louwers, Accent adviseurs  
**Aan** : Kevin van Bommel, gemeente Zwijndrecht  
**Kopie** : --  
**Status** : Memo  
**Datum** : 9 april 2021

---

### 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

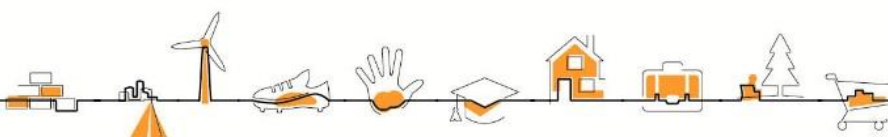
### Prioritering

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 GWP, 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 GWP 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 GWP 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 GWP. 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 GWP, waarbij er niet morgen anders gereisd moet worden. De transitie is ingezet en volgen we. Daarop wordt gedurende de looptijd van het GWP geanticipeerd.

## Resultaten per trend/ontwikkeling

### Verkeersveiligheid

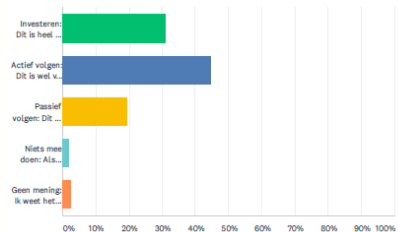
Het is voor iedere inwoner van Zwijndrecht belangrijk dat deelname aan het verkeer veilig is. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we daar rekening mee.

#### 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%  |



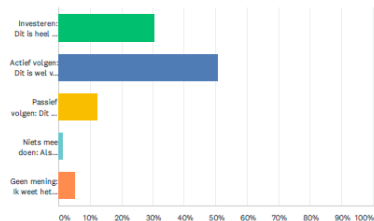
Respondenten vinden verkeersveiligheid belangrijk. 76% geeft aan dat Zwijndrecht hier actief mee aan de slag moet.

#### 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

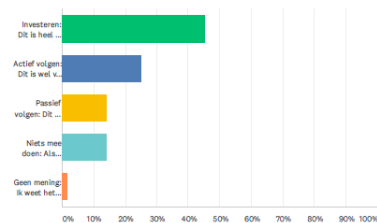
Zwijndrecht is compact en afstanden naar bestemmingen zijn kort. Ondanks dat zijn er diverse verkeerswegen waar gemotoriseerd verkeer dominant aanwezig is.

### 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%  |



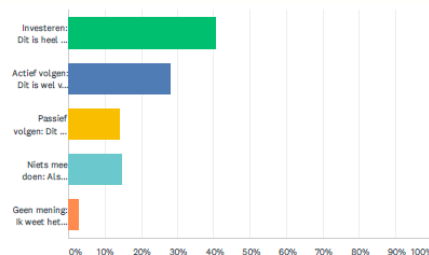
Het merendeel van de respondenten wil dat er geïnvesteerd wordt op een aantrekkelijke openbare inrichting. Daarnaast geeft meer dan een kwart aan dat er niets mee gedaan zou hoeven worden, of dat het alleen passief gevolgd hoeft te worden.

### 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

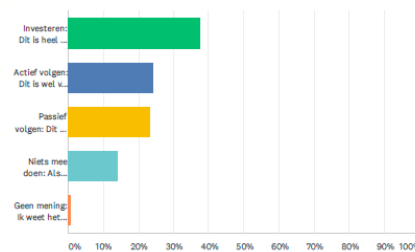
Landelijk, provinciaal en regionaal is er al enkele jaren steeds meer aandacht voor snelle en aantrekkelijke verbindingen voor fietsers. Niet alleen steeds meer fietspaden, maar ook snelfietsroutes. Deze moeten mensen verleiden de auto te laten staan en anders te reizen.

### 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%  |



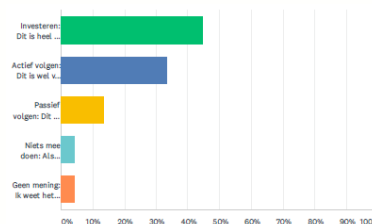
Bijna twee derde (62%) vindt fietsroutes belangrijk. Dat betekent ook dat ruim één derde van de respondenten dat niet vindt en een meer passieve rol aan geeft.

### 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

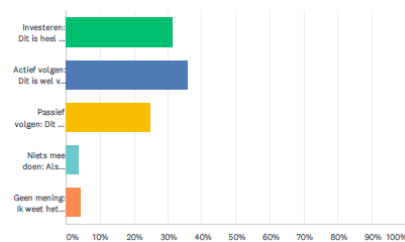
Extra openbaar vervoer moet zorgen voor een goede bereikbaarheid. Als we van de auto blijven uitgaan, betekent dit veel (dure) parkeerplaatsen (in garages) en blijven we last houden van files. De gemeente is voor verbeteringen van het openbaar vervoer mede afhankelijk van de provincie en vervoerders. 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%  |



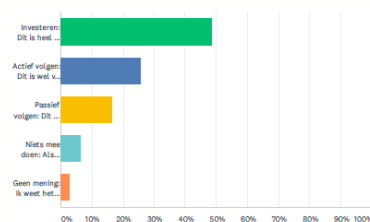
Openbaar vervoer wordt minder belangrijk gevonden. Een kwart wil dit passief volgen. Twee derde vindt extra openbaar vervoer een onderwerp om actief aan te werken.

### 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

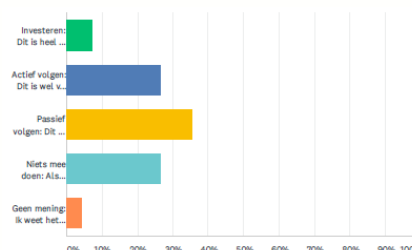
Onder Smart mobility vallen allerlei nieuwe diensten (deelfietsen, -scooters, en auto's). Deze diensten bestaan vaak uit elektrische vervoermiddelen die geregeld worden via apps. De apps helpen bij het plannen van reizen met verschillende vervoersmiddelen.

### 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.

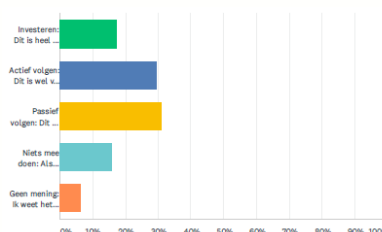
### Trend/ontwikkeling

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)

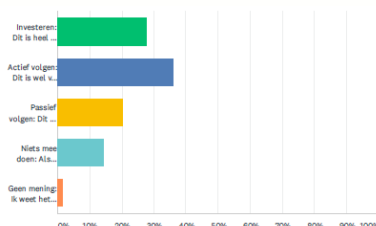
Van oudsher zijn we snel geneigd de auto te gebruiken voor verplaatsingen. Het wordt ook steeds drukker op de weg. Met files en steeds uitgebreidere spijtstijden tot gevolg. Ook buiten de spits was er steeds vaker sprake van files. Reden voor steeds meer mensen om te kiezen voor de fiets en het openbaar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



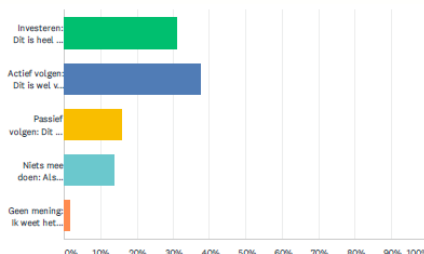
Een meerderheid (64%) is voor actief omgaan met sturing van verkeer over een beperkt aantal daarop ingerichte wegen.

### 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

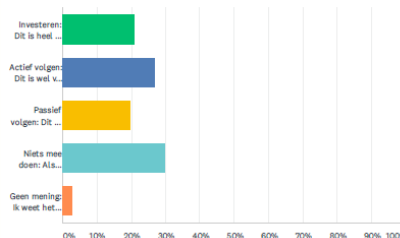
Er is nu veel ruimte voor de auto. Gemiddeld heeft elke auto 3 plekken nodig. 1 voor het huis, 1 op het werk en 1 bij de winkels. Dit heeft een negatieve invloed op leefbaarheid in de gemeente. Naar de toekomst toe willen we de leefbaarheid in de woonomgeving verbeteren en meer aandacht besteden aan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



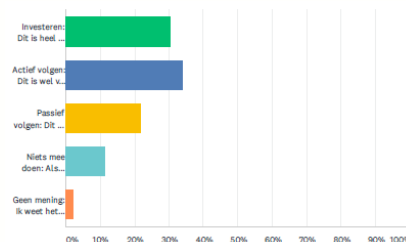
Ongeveer de helft is voor omvorming van parkeren naar groen. 30% wil dat de gemeente hier niets mee doet.

### 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

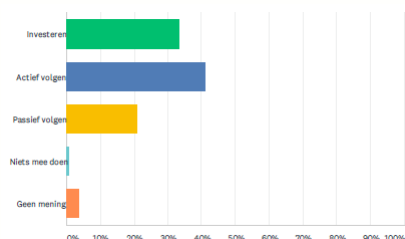
De grote bedrijventerreinen leveren vrachtverkeer op. Ook werknemers zorgen voor verkeer en hebben parkeerplaatsen bij hun werk nodig. Daarnaast doen we steeds meer bestellingen via internet, wat zorgt voor pakketdiensten in de woonwijken. Dat kan (logistiek) anders, efficiënter en de fiets verdient 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%  |



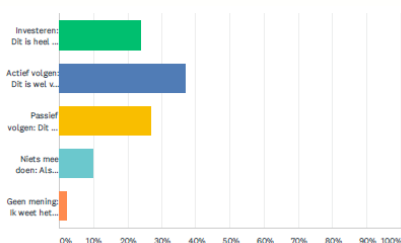
Het merendeel is het eens met sturing op een beperkt aantal routes voor vrachtverkeer. Slechts 1 respondent heeft aangegeven dat de gemeente hier niets mee moet doen.

### 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.