

Raadsvoorstel en -besluit

2021-0050651

GVVP Verkeersvisie en Modules

Aan de leden van de raad,

Het college van burgemeester en wethouders stelt u voor te besluiten:

1. het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoers Plan vast te stellen.
2. voor de uitvoering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan de benodigde investeringskredieten ter beschikking te stellen:
 - a. In 2022: € 520.000 voor Autoverkeer Dorpsstraat/Randweg en € 275.000 voor Fiets Groen Kruispad/Norderstedtplein
 - b. in 2023: € 1.600.000 voor Vrachtverkeer Noordweg en € 100.000 Fietsoversteken Lindtsedijk.
 - c. in 2025 € 1.650.000 voor Vrachtverkeer Merwedeweg en € 225.000 voor Fiets Plantageweg.
3. Het IP Infra hierop aan te passen door de onder beslispoint 2 genoemde investeringen in het IP Infra op te nemen.
4. De reeds in IP Infra geplande investeringen voor de Dorpsstraat/Randweg, Groen Kruispad/Norderstedtplein en Plantagewege te vervangen.
5. De structurele exploitatie- en afschrijvingslasten vast te stellen:
 - a. 2022: € 252.858
 - b. 2023: € 210.850
 - c. 2024: € 171.850
 - d. 2025: € 169.850
6. De kosten van de maatregelen worden integraal meegenomen in de afweging bij de Kadernota en Begroting 2022.

De secretaris,

De burgemeester,

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

Toelichting

Inleiding

In 2016 is het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) vastgesteld. Het plan bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een looptijd tot en met 2030, het uitvoeringsprogramma kent 2020 als aflopend jaar. Gezien de ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, energie en milieu heeft uw college aangegeven behoefte te hebben aan een nieuw uitvoeringsprogramma. Uitdrukkelijke wens hierbij is dat na besluitvorming door de gemeenteraad daadwerkelijk budgetten gekoppeld zijn aan de ingrepen zodat er effectief uitvoering kan worden gegeven aan het verkeersbeleid.

Om zicht te krijgen op de stand van zaken en de reeds uitgevoerde maatregelen is daarom het GVVP geëvalueerd. Uit de resultaten hiervan en in combinatie met recente inzichten kunnen in een herziening van het GVVP nieuwe acties en maatregelen worden benoemd.

Voor u liggen meerdere documenten die het GVVP omvatten, hieronder een toelichting.

De oplegnotitie geeft in het kort het proces weer hoe is gekomen tot een geactualiseerd GVVP.

De verkeersvisie schets het beeld hoe Zwijndrecht er in 2050 uit kan zien. Dit is een visie die niet in beton gegoten is, maar een levende ontwikkeling is voor de toekomst. Een stip op de horizon hoe mobiliteit er in de toekomst uit kan gaan zien.

De modules verwerken de visie en het beleid tot maatregelen voor de komende jaren waarop ingezet moet worden om de mobiliteitstransitie in Zwijndrecht verder vorm te geven.

Het parkeerbeleidsplan is als aparte module, met bijbehorende bijlagen, al eerder met u gedeeld, maar maakt integraal onderdeel uit van het GVVP.

In het uitvoeringsprogramma geven we de kosten weer van de te nemen maatregelen. Hierbij wordt de koppeling gemaakt met het Investeringsprogramma openbare ruimte.

In de nota van beantwoording zienswijzen zijn de reacties van de ter inzage periode gebundeld met daarop de reactie van de gemeente.

Tijdens de ter inzage periode is een enquête verspreid via sociale platforms, de uitslag hiervan is toegevoegd als bijlage.

Eerdere besluitvorming

2021-0013469, 16 februari 2021, collegebesluit:

De GVVP Verkeersvisie en Modules ter inzage te leggen.

2020-16004, 14 april 2020, collegebesluit:

Het parkeerbeleidsplan vast te stellen en vrij te geven voor inspraak.

2020-15978, 24 maart 2020, collegebesluit:

Kennis te nemen van de evaluatie van het GVVP 2016 en de gemeenteraad hierover te informeren.

Opracht te geven aan de organisatie om het beleid en uitvoeringsprogramma te actualiseren.

2016-13792, 21 juni 2016, raadsbesluit:

Vaststellen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en Uitvoeringsprogramma.

Beoogd effect

Geactualiseerd verkeersbeleid voor de gemeente Zwijndrecht, met daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Aan het uitvoeringsprogramma zijn na besluitvorming door de gemeenteraad daadwerkelijk budgetten gekoppeld zodat er uitvoering kan worden gegeven aan het verkeersbeleid.

Daarnaast een visie op veranderende mobiliteit in 2050. Een beeld hoe mobiliteit er over 30 jaar uit kan zien en welke bijdrage Zwijndrecht daarin levert.

Argumenten

De vaststelling van het GVVP leidt tot een frisse kijk op de (nog) benodigde ingrepen, in combinatie met nieuwe inzichten en ontwikkelingen biedt dit de kans om Zwijndrecht toekomstbestendig te ontwikkelen.

Een uitvoeringsprogramma met planning, gekoppeld aan budgetten, biedt de kans om daadwerkelijk de maatregelen uit te kunnen gaan voeren. Er zal daarbij gekeken worden naar meekoppelkansen met het investeringsprogramma openbare ruimte.

Kantttekeningen

Kosten

De evaluatie vraagt om actualisatie van beleid, en om daar nieuwe maatregelen voor te benoemen. Een nieuw maatregelenpakket vraagt om investeringen. Zonder koppelen van budgetten aan straks nieuw voorgestelde maatregelen, betekent aanpassing van beleid een 'lege huls'. Echter, door een denkomslag te maken, kunnen we in projecten al anders gaan denken en op die manier de transitie in gang gaan zetten. Er wordt gewerkt aan een aantal ingrijpende projecten, bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen in het stationskwartier. In dit soort projecten kunnen ook stappen worden gezet in de nieuwe denkwijze.

Verwachtingenmanagement

Keuzes zijn nodig. Niet iedereen kan en zal daar 100% tevreden over zijn. Dat moeten we ons realiseren en dat moet gecommuniceerd worden. Intern, om de nieuwe denkwijze te laten landen en hier begrip voor te krijgen en vervolgens ook extern. Voorbeelden van het omdenken zijn al in het parkeerbeleidsplan genoemd. Zo wordt er uitgegaan van een hoge parkeerbezettingsgraad, om zo vrijkomende ruimte in te kunnen richten als groen. Dit komt de uitstraling en leefbaarheid ten goede, is duurzaam en draagt bij aan waterberging en het verminderen van hittestress, maar niet alle bewoners zullen hiermee eens zijn.

Slim vooruitdenken

Realisatie van deze verandering vraagt om tijd. Verkeer en vervoer in algemeenheid is sowieso in verandering (elektrificatie, deelgebruik en autonoom rijden). Gemeenten zijn in deze ontwikkelingen niet leidend, maar zullen wel moeten meebewegen en ook doelgericht faciliteren. Infrastructurele aanpassingen zijn vaak ingrijpend en kostbaar. Deze kunnen niet ineens gerealiseerd worden, waardoor een slimme combinatie met lopende projecten bijvoorbeeld een must is. We zetten de lijn voor de lange termijn uit en starten daar nu mee.

Extern draagvlak

Het minder auto-minded denken vraagt van een ieder een verandering in denken, het roept veel vragen op hoe dit zal worden bereikt. De boodschap moet herhaald blijven worden om deze te laten landen.

Voor een ieder is een enquête via de online platforms uitgezet om input en reacties op te halen op het voorgestelde beleid. De uitkomsten geven geen reden tot wijzigingen van het beleid, de voornemens om in te zetten om een minder auto-minded Zwijndrecht worden bevestigd.

Duurzaamheid

Zwijndrecht onderscheidt vier ambities op het gebied van duurzaamheid. Onderstaand gaan we per ambitie in op de bijdrage van verkeer en vervoer. Duurzaamheid komt vooral in de actualisatie aan

bod, minder in de nu uitgevoerde evaluatie. Daarom geven we nu een aantal richtingen waar in het nieuwe beleid nader op zal worden ingegaan.

1. ambitie 'energie neutrale gemeente':

Zoals aangegeven, is gebleken dat er onvoldoende inzet heeft plaats gevonden op het stimuleren van het fietsgebruik. Juist die modaliteit levert een bijdrage aan minder uitstoot van energie. Dat constateren we en is input voor het nieuwe beleid. Voor de lange afstand zetten we in op ketenverplaatsingen, waarin de fietser overstap op het openbaar vervoer.

2. ambitie 'circulaire economie':

Voor verkeer en mobiliteit zal er in het nieuwe beleid verder worden ingezet op minder uitstoot, elektrificatie van het voertuigenpark en verschuiving naar openbaar vervoer. Dat werken we nog uit.

3. ambitie 'klimaatadaptatie en groen/biodiversiteit':

Minder zware infrastructuur maakt ruimte voor een andere inrichting (bijvoorbeeld groen). Het parkeerbeleidsplan zet hier al sterk op in. In het nieuwe verkeersbeleid geven we dat ook een plek. Dit gedachtengoed krijgt in de uitwerking van het nieuwe beleid (nadrukkelijk) vorm.

4. ambitie 'vermindering milieubelasting':

Verkeer bundelen op een beperkt aantal wegen maakt dat deze wegen daarop ingericht kunnen worden. Dit vermindert de overlast op andere wegen, geeft ruimte aan andere functies, zoals groen en verbeterd zo de kwaliteit van de leefomgeving.

Kanttekening hierbij is dat de luchtkwaliteit als gevolg van verkeer alleen direct rondom zeer drukke wegen meetbaar effect heeft. De achtergrondconcentratie fijnstof in de Drechtsteden wordt voor een groot deel ook bepaald uit de omgeving, waarbij bedrijvigheid en de grote verkeerswegen (de A15, A16 en N3) ook invloed hebben. Deze achtergrondconcentratie is meer bepalend dan met verkeer beïnvloedt kan worden. Een oplossing moet dus gevonden worden op een groot samenspel van ingrepen. Met inzet op langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en bijdragen aan elektrificatie (auto, fiets en ov) leveren we een bijdrage en een verminderde milieubelasting. Samen met inzet op fiets en openbaar vervoer.

Aanpak/uitvoering/evaluatie

In het vierde kwartaal van 2019 is er gestart met de evaluatie van het GVVP. Deze evaluatie is in april 2020 met u als gemeenteraad gedeeld. Parallel hieraan is het nieuwe Parkeerbeleidsplan ook met u als gemeenteraad gedeeld. In het vervolgtraject is dit parkeerbeleidsplan als module onderdeel geworden van het GVVP.

In september 2020 heeft er een Oriëntatieavond plaatsgevonden waarin het volgende met u is gedeeld:

- De evaluatie en de verkeersvisie van het GVVP
- Het parkeerbeleidsplan
- De ontwikkelingen rondom de dedicated goederenlijn en de overkapping van de A16.

Op deze avond heeft u de wens uitgesproken goed betrokken te willen worden bij verdere uitwerking van het GVVP. Dit heeft geresulteerd in een tweede Oriëntatieavond op 19 januari 2021. Op deze avond bent u meegenomen in de Verkeersvisie en de daaruit voortkomende acht modules voor o.a. de voetganger, de fiets en de auto.

Het college van B&W heeft vervolgens de verkeersvisie en de modules van het GVVP ter inzage gelegd, zodat omwonenden en andere stakeholders konden reageren op dit plan. Daarnaast is er een enquête uitgezet via de sociale media. De aanpassingen die naar aanleiding hiervan zijn doorgevoerd in het GVVP kunt u vinden in de nota van zienswijzen.

De uitvoering van de maatregelen vallen nadrukkelijk samen met het Investeringsprogramma openbare ruimte. Op verschillende locaties is het vanuit beleidsoogpunt gewenst de weg aan te passen, dit kan op een aantal locaties ook samengaan met de al gepland werkzaamheden die staan opgenomen in het Investeringsprogramma openbare ruimte.

Aan de hand van monitoring worden ook de maatregelen van het GVVP geëvalueerd. Gezien de looptijd van deze uitvoeringsmaatregelen zal het GVVP in zijn geheel in 2025 opnieuw worden geëvalueerd.

Communicatie/publicatie/participatie

Na vaststelling door de gemeenteraad van de GVVP Verkeersvisie en Modules worden deze op de website van de gemeente Zwijndrecht geplaatst.

Personeel/organisatie/SCD

De eerste communicatieve stappen zijn gezet om de denkomslag te maken. We denken niet meer primair vanuit de auto, maar meer vanuit fiets en openbaar vervoer. Dat moet zijn effect krijgen in de uitwerking van projecten en plannen, waarmee het voor de burger op straat ook concreter en zichtbaar wordt. Een zelfde werkwijze als rondom duurzaamheid en groen kan hierbij worden aangehouden.

Financiën

Voor het uitvoeren van de maatregelen uit de modules is budget benodigd. Zoals hierboven aangegeven liep het vorige uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Er is nu dus nieuw budget nodig om maatregelen te kunnen uitvoeren. De kosten voor de maatregelen zijn als volgt onder te verdelen:

- Structurele middelen (jaarlijks/tweejaarlijks) voor metingen, monitoren, verbeteringen van oversteeklocaties en handhaving.
- Incidentele investeringen, zoals de transformatie van bepaalde wegen of weggedeelten door de fiets een duidelijkere plek op de weg te geven. Bij deze incidentele investeringen wordt continu afgestemd met het investeringsprogramma voor de openbare ruimte om waar mogelijk meekoppelkansen te benutten. Deze incidentele investeringen ziet u in de begroting verwerkt als structurele kosten in de vorm van kapitaallasten. Daarnaast wordt voor ieder project afzonderlijk gekeken naar de mogelijkheden voor subsidies.

Totalen per jaar:	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Investerings GVVP op te nemen in de IP-planning voor Begroting 2022	€ 795.000,00	€ 1.700.000,00	€ -	€ 1.875.000,00	€ 4.500.000,00	€ 1.140.000,00	€ -	€ 1.950.000,00	€ 650.000,00
waarvan aframes investering IP of asfalt in IP-planning voor Begroting 2022	€ - 795.000,00	€ -	€ -	€ - 225.000,00	€ - 2.750.000,00	€ -	€ -	€ - 450.000,00	€ - 650.000,00
Waarvan exploitatie	€ 252.850,00	€ 210.850,00	€ 137.850,00	€ 135.850,00	€ 137.850,00	€ 135.850,00	€ 153.850,00	€ 135.850,00	€ 137.850,00

GVVP Verkeersvisie en Modules

De extra investeringen ivm GVVP met effect op de meerjarenbegroting zijn dan:	€ -	€ 1.700.000,00	€ -	€ 1.650.000,00	€ 1.750.000,00	€ 1.140.000,00	€ -	€ 1.500.000,00	€ -
Indicatie extra afschrijvingslasten per jaar	€ -	€ -	€ 34.000,00	€ 34.000,00	€ 67.000,00	€ 102.000,00	€ 124.800,00	€ 124.800,00	€ 154.800,00

Oplegnotitie GVVP Verkeersvisie en Modules

Geachte leden van de raad,

Voor u ligt het geactualiseerde GVVP. Deze wordt ter besluitvorming aan u aangeboden. Met deze oplegnotitie nemen we u op hoofdlijnen mee in het proces om te komen tot dit geactualiseerde GVVP. Het GVVP bestaat uit de visie voor de lange termijn en modules met korte termijn maatregelen. De visie omschrijft een toekomstbeeld Zwijndrecht in 2050 hoe mobiliteit er dan uit kan zien en de mogelijke impact op Zwijndrecht. Dit is een levend document en wordt steeds herijkt met nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast is een pakket aan modules opgezet met daarin uitvoeringsmaatregelen voor de korte termijn tot aan 2030 waarin visie en beleid tot uitvoering komt ten behoeve van de mobiliteitstransitie in Zwijndrecht.

Proces

Het vigerende GVVP kent een beleidsdeel met een looptijd van 2016-2030 en een uitvoeringsprogramma van 2016-2020. In het vierde kwartaal van 2019 is er gestart met de evaluatie van het GVVP. Deze evaluatie is in april 2020 met u als gemeenteraad gedeeld. Parallel hieraan is het nieuwe parkeerbeleidsplan ook met u als gemeenteraad gedeeld. In het vervolgtraject is dit parkeerbeleidsplan als module onderdeel geworden van het GVVP.

In september 2020 heeft er een Oriëntatieavond plaatsgevonden waarin het volgende met u is gedeeld:

- De evaluatie en de verkeersvisie van het GVVP
- Het parkeerbeleidsplan
- De ontwikkelingen rondom de dedicated goederenlijn en de overkapping van de A16.

Op deze avond heeft u de wens uitgesproken goed betrokken te willen worden bij verdere uitwerking van het GVVP. Dit heeft geresulteerd in een tweede Oriëntatieavond op 19 januari 2021. Op deze avond bent u meegenomen in de Verkeersvisie en de daaruit voortkomende acht modules voor o.a. de voetganger, de fiets en de auto.

Het college van B&W heeft vervolgens de verkeersvisie en de modules van het GVVP ter inzage gelegd, zodat omwonenden en andere stakeholders konden reageren op dit plan. Daarnaast is er een enquête uitgezet via de sociale media. De aanpassingen die naar aanleiding hiervan zijn doorgevoerd in het GVVP kunt u vinden in de nota van zienswijzen.

Lange termijn

De verkeersvisie die onderdeel is van het GVVP geeft een doorkijk voor Zwijndrecht tot en met 2050, voor de lange termijn dus. Hoe ziet mobiliteit eruit in 2050? Gezien de snelle ontwikkelingen is dat lastig te voorspellen in 2020/2021. Deze verkeersvisie is dan ook een levend document voor de komende jaren, maar tegelijkertijd wel een stip op de horizon. We volgen de ontwikkelingen rondom mobiliteit in de toekomst en voeren wanneer nodig maatregelen door via de verschillende modules.

In de verkeersvisie staat een aantal zaken genoemd waar op lange termijn wellicht momentum voor is. Denk bijvoorbeeld aan het verwijderen van de afslag A16, het omvormen van de spoorlijn langs de Lindtsedijk tot fietspad of een extra oeververbinding met Dordrecht. Dit zijn nadrukkelijk geen korte termijn maatregelen. Hier wordt naar gekeken zodra daar op de lange termijn aanleiding en noodzaak toe is.

Korte termijn

Naast de opgestelde verkeersvisie is er ook een rapportage met modules. In deze rapportage worden

de visie, het beleid en de maatregelen toegelicht. Dit zijn maatregelen voor de periode tot 2030. De modules zijn omschreven in acht hoofdthema's, te weten: verkeersveiligheid, voetgangers, fiets, openbaar vervoer, smart mobility, autoverkeer, parkeerbeleidsplan en vrachtverkeer en bedrijvigheid.

Financieel

Voor het uitvoeren van de maatregelen uit de modules is budget benodigd. Zoals hierboven aangegeven liep het vorige uitvoeringsprogramma tot en met 2020. Er is nu dus nieuw budget nodig om maatregelen te kunnen uitvoeren. De kosten voor de maatregelen zijn als volgt onder te verdelen:

- Structurele middelen (jaarlijks/tweejaarlijks) voor metingen, monitoren, verbeteringen van oversteeklocaties en handhaving.
- Incidentele investeringen, zoals de transformatie van bepaalde wegen of weggedeelten door de fiets een duidelijkere plek op de weg te geven. Hierbij wordt continu afgestemd met het investeringsprogramma openbare ruimte om meekoppelkansen te benutten.

Hoogachtend,

De secretaris,

de burgemeester,





GVVP Zwijndrecht

Visie

Gemeente Zwijndrecht

Colofon

Titel:	GVVP 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 verveelvoudigd 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.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

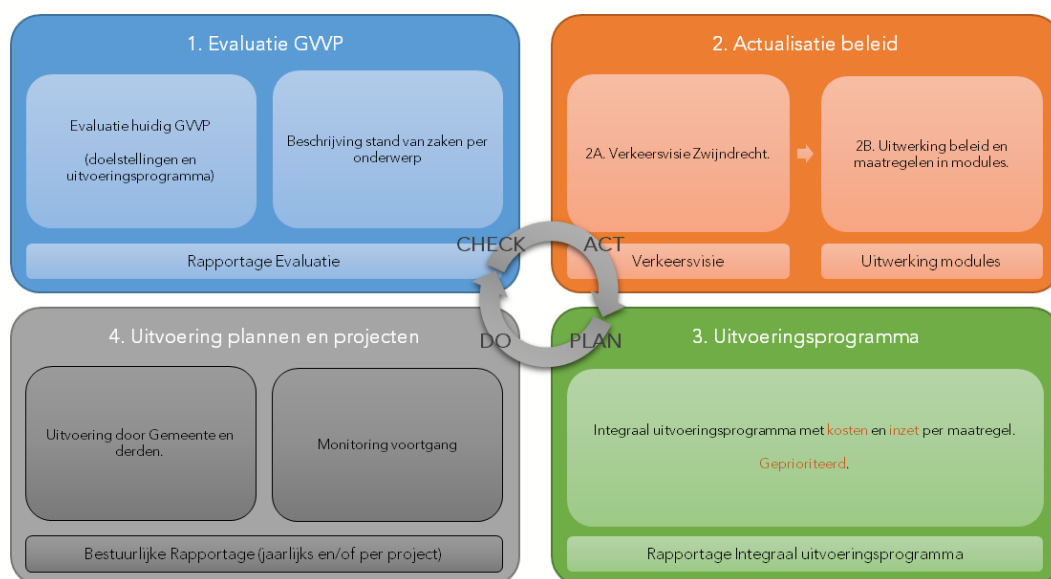
Het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) van de gemeente Zwijndrecht bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een doorkijk tot 2030. Het uitvoeringsprogramma heeft 2020 als datum. Uit een evaluatie is gebleken dat een actualisatie van het GVVP wenselijk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

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 GVVP. 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 GVVP 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 spooraftakkingen 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 overstap 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

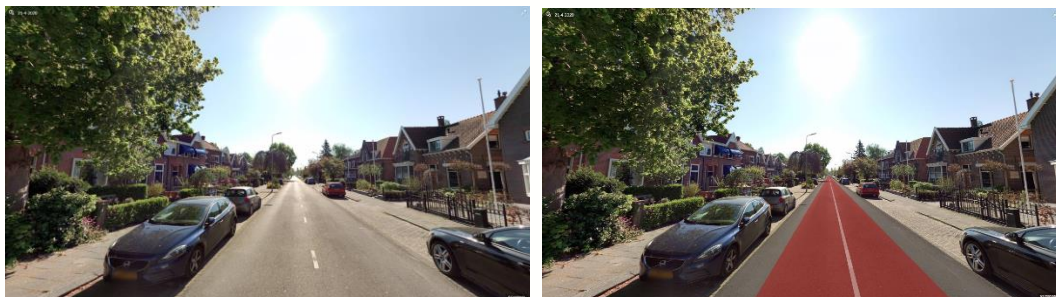
Kijkend naar het aantal fietsers in Zwijndrecht en aanwezige fietsinfrastructuur (vrijliggende voorzieningen) in figuur 3, dan tonen de Rotterdamseweg, Langeweg en parallelle verbindingen tussen Heerjansdam en Zwijndrecht behoefte en potentie. Samen met de verbindingen naar het station én naar bedrijventerrein 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 parkeeroppervlakte 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.

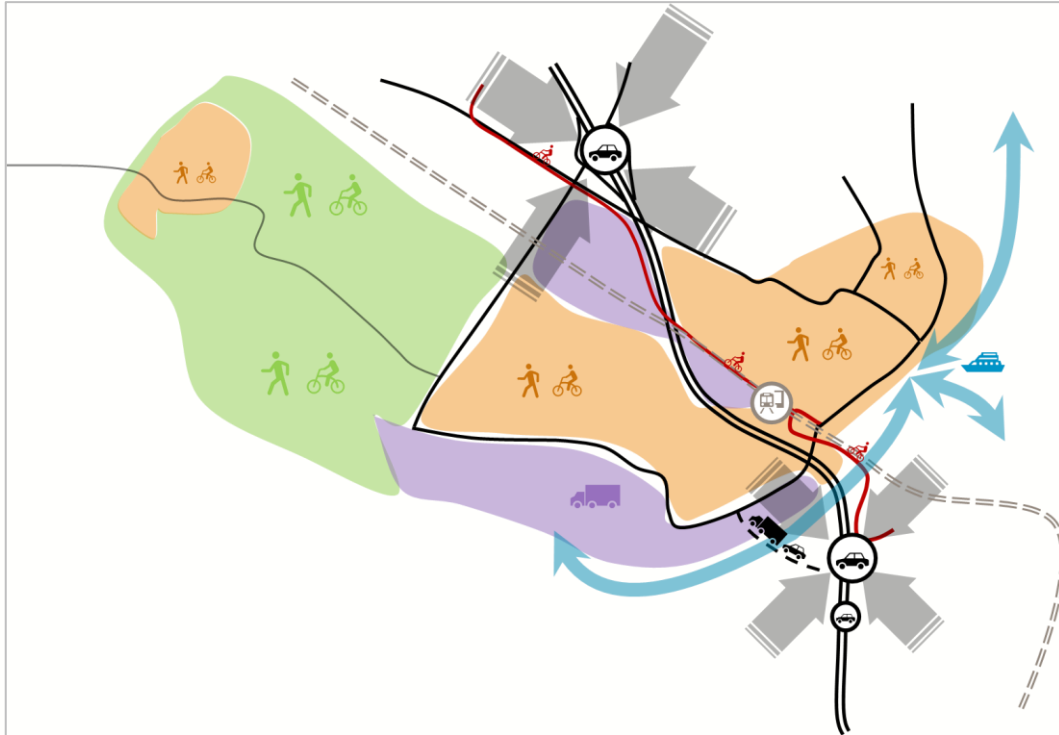
De A16 als barrière is opgelost. In welke vorm ligt nu nog niet vast. We denken aan een verdiepte ligging of overkapping. Maar ook een verlegging van de A16 is voor Zwijndrecht dan bespreekbaar.

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.

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 GVVP 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





GVVP Zwijndrecht

Modules met beleid en maatregelen

Gemeente Zwijndrecht

Colofon

Titel:	GVVP Zwijndrecht
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Zwijndrecht
Projectnaam:	Verkeersbeleid Zwijndrecht
Projectnummer:	19053
Datum:	14 april 2021
Status:	Concept, v3
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

© 13 april 2021 Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Op weg naar actueel beleid	6
1.3	Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Module Verkeersveiligheid	10
2.1	Situatiebeschrijving	10
2.2	Visie	11
2.3	Beleid	12
2.4	Acties en maatregelen	15
3	Module Lopen / voetgangers	16
3.1	Situatiebeschrijving	16
3.2	Visie	16
3.3	Beleid	17
3.4	Acties en maatregelen	21
4	Module Fiets	22
4.1	Situatiebeschrijving	22
4.2	Visie	23
4.3	Beleid	23
4.4	Acties en maatregelen	27
5	Module Openbaar Vervoer	28
5.1	Situatiebeschrijving	28
5.2	Visie	28
5.3	Beleid	29
5.4	Acties en maatregelen	31
6	Module Smart Mobility	32
6.1	Situatiebeschrijving	32
6.2	Visie	32

6.3	Beleid	33
6.4	Maatregelen	35
7	Module Autoverkeer (bereikbaarheid)	36
7.1	Situatiebeschrijving	36
7.2	Visie	37
7.3	Beleid	37
7.4	Maatregelen	43
8	Module Parkeerbeleidsplan	44
8.1	Situatiebeschrijving	44
8.2	Visie	45
8.3	Beleid	45
8.4	Maatregelen	46
9	Module Vrachtverkeer en bedrijvigheid	47
9.1	Situatiebeschrijving	47
9.2	Visie	49
9.3	Beleid	50
9.4	Maatregelen	56
10	Doelstellingen	58
10.1	Actuele doelstellingen	58
10.2	Hoe te bereiken?	59

VrA | ag

Een helder antwoord

Het beleidsdeel van het GVVP heeft nog een looptijd tot 2030. Er is behoefte aan een nieuw maatregelenpakket, met uitvoeringsstrategie voor de projecten. Het beleidsdeel heeft aanscherping en aanvulling nodig om ook de volgende tien jaar actueel te blijven.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

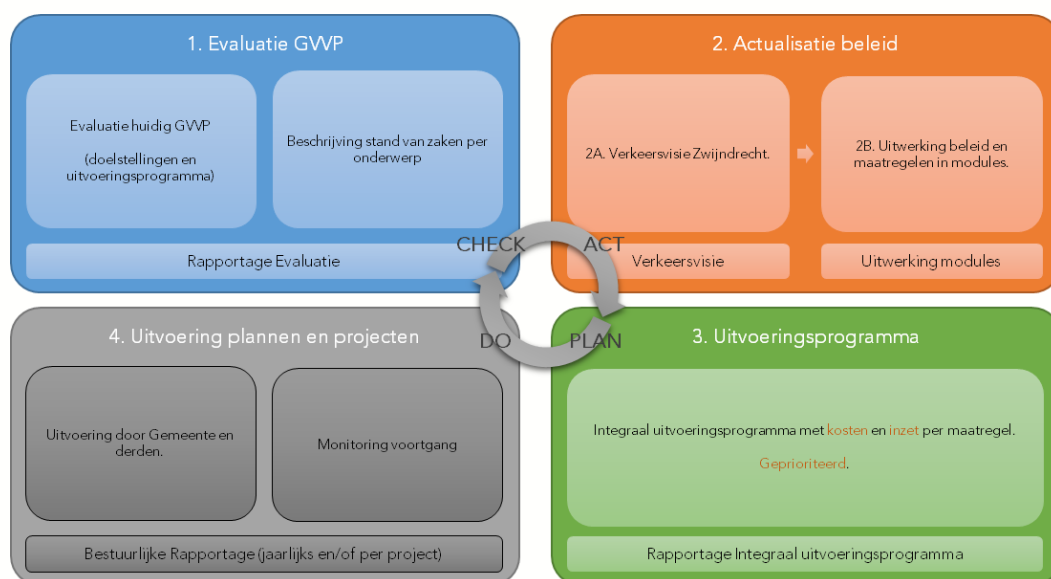
Het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) van de gemeente Zwijndrecht bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsprogramma. Het beleidsdeel heeft een doorkijk tot 2030. Het uitvoeringsprogramma heeft 2020 als datum. Uit een evaluatie is gebleken dat een actualisatie van het GVVP wenselijk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

- 1 Beeldvorming huidige situatie
- 2 Evaluatie GVVP Zwijndrecht
- 3 Verkeersvisie
- 4 Verkeersbeleid in modules
- 5 Uitvoeringsprogramma

1.3 Verkeersvisie gemeente Zwijndrecht

Actueel verkeersbeleid

De verkeersvisie werken we in deze rapportage uit 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.

1.4 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor het actualiseren van het Zwijndrechtse verkeersbeleid. Het tweede tot en met het negende hoofdstuk beschrijven het beleid en de maatregelen in de modules. In het tiende en laatste hoofdstuk vatten we samen hoe we de bijgestelde doelstellingen willen bereiken.

TAak

Resultaat is onze taak

Zwijndrecht heeft behoefte aan actueel verkeersbeleid, dat aansluit bij dat van 2016 en de gemeente verder helpt in de realisatie van de mobiliteitsambities. Voor de periode tot aan 2030 moeten nieuwe maatregelen benoemd worden, om daar uitvoering aan te kunnen geven.



2 Module Verkeersveiligheid

2.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

Tijdens de eerste fase met beeldvorming is de actuele stand van zaken omtrent de verschillende onderwerpen op het gebied van verkeer en mobiliteit beschreven. Dit vatten we hier kort 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.

Doelstellingen GVVP 2016

Op het gebied van (verkeers-)veiligheid zijn in het huidige GVVP twee doelstellingen opgenomen:

- Doelstelling 4: Optimalisatie verkeersveiligheid
- Doelstelling 5: Minder ongevallen

Van doelstelling 4 is in de evaluatie geconstateerd dat deze lopende is en de goede kant op gaat. De doelstelling is nog niet gerealiseerd, maar met blijvende aandacht en inzet van acties en maatregelen wordt deze doelstelling in 2030 bereikt.

Om doelstelling 5 te kunnen bereiken is extra inzet nodig. De trend is immers licht stijgend en de mobiliteit nam voor de corona-crisis steeds meer toe. Er is daarom blijvend aandacht voor verkeersveiligheid nodig.

2.2 Visie

In de visie op verkeer en mobiliteit in Zwijndrecht zetten we in op langzaam verkeer en openbaar vervoer. Er is dan ook minder zware infrastructuur nodig, wat ook de verkeersveiligheid ten goede komt. In het visiedocument stellen we voor de bestaande twee doelstellingen verder aan te scherpen en op te splitsen, om de aandacht voor verkeersveiligheid te waarborgen. Dit levert de volgende vier doelstellingen op, genummerd zoals in het visiedocument:

- 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.

2.3 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 RPV-verband. Zwijndrechts doel is (permanente) verkeerseducatie aan te bieden aan alle doelgroepen, waarbij fietsers, jongeren en ouderen expliciet gezien worden als prioritaire doelgroepen.

Een jaaragenda 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 agenda 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 en niet gecontroleerd op eventueel lopende campagnes of op het aanspreken van Zwijndrechtse doelgroepen. 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.

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

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 7). Daarnaast kan de informatie gebruikt worden om periodiek het verkeersmodel te kalibreren.

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

Anticiperend ontwerpen

Nog steeds zijn er een aantal locaties die onveilig zijn en 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 2020

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) jaaragenda. 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.

2.4 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	Kosten/tijdsbesteding
1	Meedenken, uitvoeren en sturen op de jaaragenda voor permanente verkeerseducatie in RPV verband.	€ 18.750 jaarlijks 120 uur jaarlijks
2	Netwerkorganisatie voor uitvoering verkeerseducatie binnen Zwijndrecht verder uitbouwen.	40 uur jaarlijks
3	Twee jaarlijkse monitor stand van zaken ongevallen, inclusief advies voor eventuele bijsturing.	€ 2.000,- iedere twee jaar 24 uur jaarlijks
4	Meetprogramma.	€ 25.000,- jaarlijks
5	Anticiperend ontwerpen.	Geen

tabel 2: acties en maatregelen module verkeersveiligheid

3 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.

3.1 Situatiebeschrijving

Huidige situatie

In het huidige GVVP 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 erftoegangswegen binnen 30 km/uur zones. Hier moet mensen zich ook makkelijk te voet kunnen verplaatsen.

Doelstellingen GVVP 2016

Omdat lopen en voetgangers niet expliciet zijn opgenomen in het verkeersbeleid, zijn daar ook geen doelstellingen over opgenomen.

3.2 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 fietser staat bovenaan in de keten en daarna komt de voetganger. 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 wegennet 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.

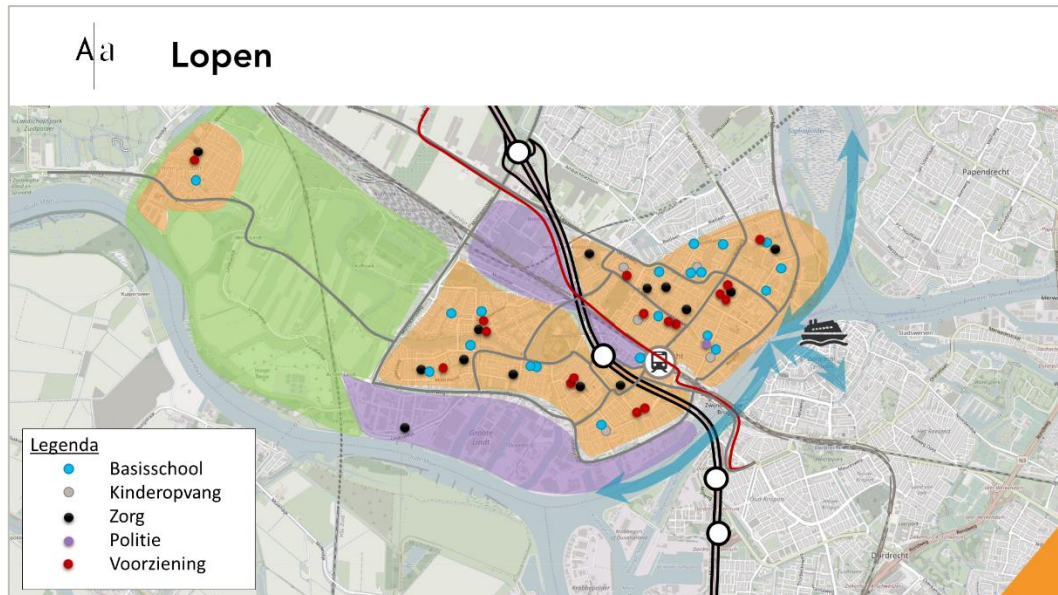
3.3 Beleid

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 2, 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 2: gebieden met aandacht voor verplaatsingen 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 kindwagen. 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. Op de parkeerterreinen is de loopruimte beperkt en is de toegankelijkheid niet optimaal. Uit parkeerdrukmetingen in het kader van het parkeerbeleidsplan blijkt dat de bezetting van de parkeerterreinen dusdanig is dat er meer ruimte gemaakt kan worden voor lopen, bijvoorbeeld door parkeervakken op te heffen. Ook kan eventueel vrij komende ruimte heringericht worden tot groen wat bijdraagt aan een prettige beleving.

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 handhavingsacties.

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 2020

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.

3.4 Acties en maatregelen

Acties en maatregelen voor voetgangers staan in tabel 3.

Nr.	Actie / maatregel	Kosten/tijdsbesteding
6	Project vergroten aantrekkelijkheid van Walburg voor voetgangers.	€ 50.000,- / 40 uur eenmalig
7	Beoordelen en herkenbaar(der) maken oversteeklocaties Walburg	€ 25.000,- / 20 uur eenmalig
8	Oversteken op schoolroutes	€ 15.000,- / 16 uur jaarlijks
9	Schoolzones en K+R locaties	€ 10.000,- / 12 uur jaarlijks
10	Op en afritten in loopgebieden	€ 20.000,- / 20 uur jaarlijks
11	Scan oversteeklocaties op toegankelijkheid	€ 10.000,- / 24 uur eenmalig
12	Oversteeklocaties in Zwijndrecht (5 per jaar)	€ 25.000,- / 20 uur jaarlijks
13	Aandacht voor vrije loopruimte (uitstallingen)	geen

tabel 3: acties en maatregelen module lopen / voetganger

4 Module Fiets

4.1 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.

In het visiedocument is geconstateerd dat het aandeel fietsen in Zwijndrecht kleiner is 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.

Doelstellingen GVVP 2016

Specifiek voor fietsers is in het huidige GVVP doelstelling drie opgenomen:

- Doelstelling 3: Verbeteren concurrentiepositie voor de fiets

Met een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk moet het fietsgebruik in Zwijndrecht toenemen. Er is zeker ingezet op de kwaliteitsverbetering voor fietsers, maar de kleine successen hebben nog niet geleid tot het behalen van de doelstellingen.

4.2 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 fietser 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 moet beter herkenbaar gemaakt worden en van bewegwijzering voorzien. Daarmee wordt de route beter vindbaar, herkenbaar en te volgen.

Voor de fietser hebben we in de visie (zoals daar genummerd) de volgende doelstellingen opgenomen:

- 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.

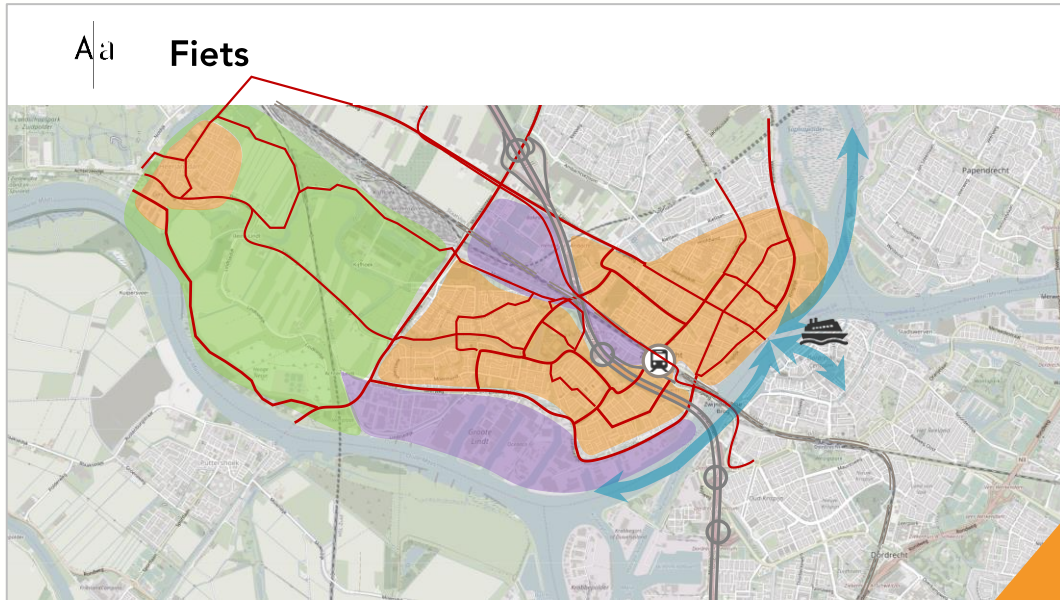
4.3 Beleid

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 3: 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 de sportlocaties en bij Walburg, streven we naar overdekte stallingsmogelijkheden. Aan de hand van telling van de bezetting en/of gebruik van de fietsparkeernormen van het Parkeerbeleidsplan wordt het benodigde aantal rekken bepaald. In het parkeerbeleidsplan wordt voor fietsen 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. Dat vraagt om uitbreiding van het huidige aantal plaatsen. Ook die zijn bij voorkeur overdekt. Er is behoefte aan handhaving op verkeerd gestalde fietsen bij het station.

Verkeersveiligheid

Fietsers 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 2020

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.

4.4 Acties en maatregelen

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

Nr.	Actie / maatregel	Kosten/tijdsbesteding
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: • € 450.000,- • € 480.000,- • € 275.000,- • Lift mee met afwaardering • € 225.000,- • € 250.000,- • € 100.000,- • € 650.000,-
15	Oppakken van en uitvoering geven aan provinciaal 'Toekomstbeeld Fiets'. Onderzoek effecten.	€ 20.000,- eenmalig
16	Hoog ambitieniveau hanteren bij ontwerpen voor fiets.	€ 0,- continu
17	Fietsbewegwijzering hoofdroutes en bestemmingen, F16	€ 30.000,- / 40 uur eenmalig
18	Onderzoek fietsenstallingen	€ 5.000,- / 24 uur eenmalig
19	Aanpassen/bijplaatsen fietsenrekken	€ 15.000,- / 16 uur eenmalig
20	Gesprekken met ProRail	€ 0,- / 48 uur jaarlijks
21	Handhaving op verkeerd gestalde fietsen en weesfietsen bij het station	40 uur/ € 5.000,- jaarlijks
22	Beoordelen fietsnetwerk	€ 5.000,- / 60 uur eenmalig
23	Verwijderen niet noodzakelijke objecten	€ 0,- / 32 uur eenmalig
24	Onderzoek naar omvorming spoorlijn Groote Lijndt naar fietsverbinding	€ 25.000,- / 60 uur eenmalig

tabel 4: acties en maatregelen module fiets

5 Module Openbaar Vervoer

5.1 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 huidige GVVP 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.

5.2 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 Stationkwartier 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 de visie daarom een doelstelling voor het openbaar vervoer opgenomen:

- 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 integreren (uitbreiden) en optimaliseren in Zwijndrecht

5.3 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 ook gezocht gaat worden naar andere vormen van (auto)mobiliteit, waarbij deelgebruik als een 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 Zwijndrecht-Zuid 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 dat 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 2020

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.

5.4 Acties en maatregelen

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

Nr.	Actie / maatregel	Kosten/tijdsbesteding
25	Lobby voor en bijdrage in overleggen over openbaar vervoer in Zwijndrecht.	80 uur jaarlijks
26	Lobby voor doortrekken van de waterbus naar Groote Lindt (Zwijndrecht zuid)	Zie hierboven, lobby loopt
27	Lobby werkgevers	32 uur jaarlijks
28	Optimalisatie busnetwerk	In lobby OV (maatregel 20)

tabel 5: acties en maatregelen module openbaar vervoer

6 Module Smart Mobility

6.1 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 GVP 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 GVP geen doelstellingen op dit thema opgenomen.

6.2 Visie

Zwijndrecht gaat voor 'tuinstad' en 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.

6.3 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 het parkeerbeleidsplan 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 2020

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.

6.4 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	Kosten/tijdsbesteding
29	Markt smart mobility ontwikkelingen volgen	48 uur jaarlijks
30	Faciliteren van vragen/verzoeken voor bijvoorbeeld verdubbeling aantal deelauto's	80 uur jaarlijks

tabel 6: acties en maatregelen module smart mobility

7 Module Autoverkeer (bereikbaarheid)

7.1 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.

Doelstellingen GVVP 2016

Op het gebied van (auto-)bereikbaarheid zijn in het GVVP van 2016 meerdere doelstellingen opgenomen:

- Doelstelling 1: Duurzame oplossingen voor hoofdwegenstructuur.
- Doelstelling 6: Herkenbare indeling wegennet.

Aanpassen van de hoofdwegenstructuur is een ingrijpend traject. Er zijn belangrijke aanpassingen doorgevoerd, met de reconstructie van de Koninginneweg. Andere projecten zijn nog in voorbereiding en er is behoefte aan nieuwe (infrastructurele) projecten.

De herkenbaarheid van de indeling van het wegennet kan beter. Dat is in de evaluatie geconstateerd en daar zullen projecten vanuit benoemd worden.

7.2 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 groeiproces dat over een langere periode zal plaatsvinden.

Dit komt de leefbaarheid ten goeden en geeft invulling aan doelstelling 11 uit de visie:

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

7.3 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 eenvoudigere 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 Sumatrалаan en de verkeersveiligheid in verband met basisschool Hart van Meerdervoort (kruisende kinderen) en het winkelgebied.

Stadsbrug

Door de ingrepen ontstaat een degelijke verkeersstructuur, die de 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 verbindingsroute 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 ook 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.

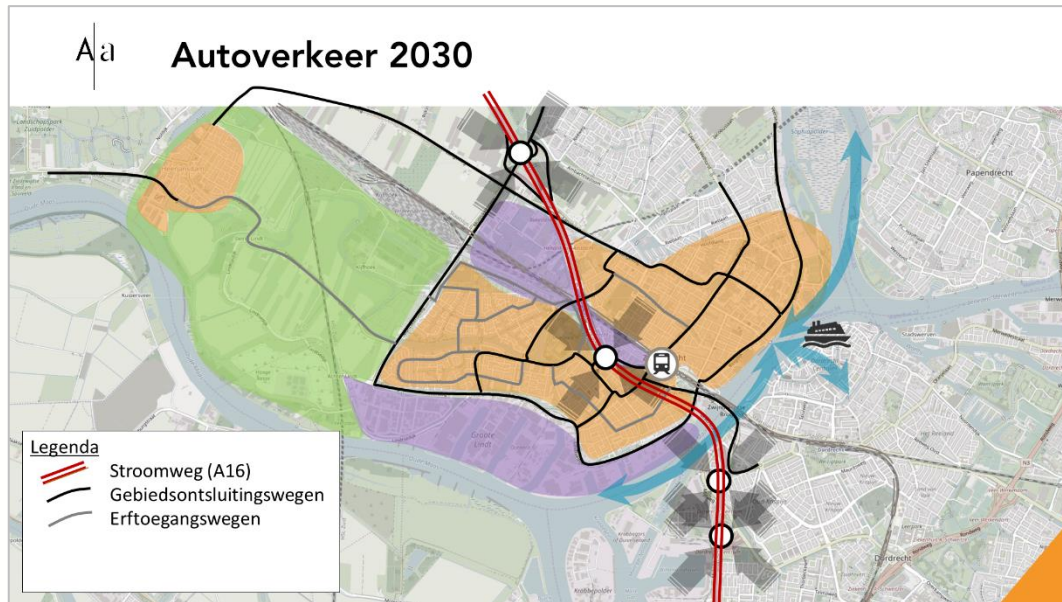
De wegfuncties staan in figuur 4. Zwijndrecht volgt hiermee het landelijke programma Duurzaam Veilig, wat de wegen op vaste wijze indeelt:

- 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 nog 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 uitmaken van verblijfsgebieden, de erftoegangswegen. Wel kunnen deze een beperkte ontsluitingsfunctie hebben. Die wegen hebben een fietsvoorzieningen en noemen we erftoegangswegen type I.

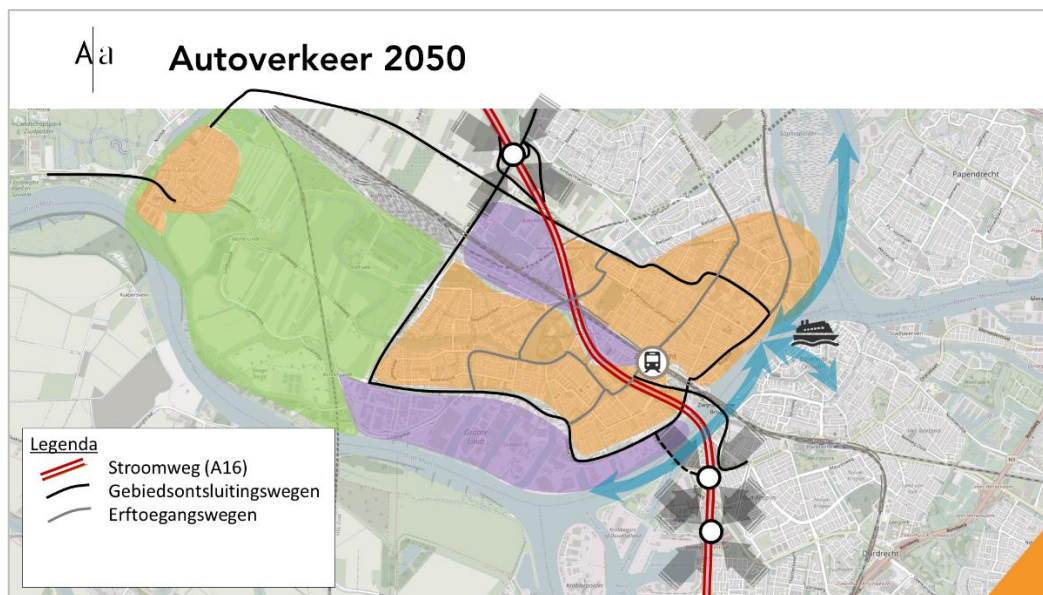
De Warmoezierstraat komt in het kaartbeeld niet terug. We gaan er van uit dat hier (her)ontwikkelingen plaats gaan vinden. De weg is voor de afwikkeling van het verkeer niet noodzakelijk. Eventuele nieuwe infrastructuur valt binnen de herontwikkeling. Hier moet worden uitgegaan van erftoegangswegen.



figuur 4: categorisering wegennet 2030

Lange termijn 2050

Na de doorkijk voor dit GVVP is de verwachting dat de afhankelijkheid van de auto verder is afgenomen. Dat biedt nog meer ruimte aan ontwikkelingen, groen en kwaliteit voor de openbare ruimte. Dat betekent ook dat er minder wegen en infrastructuur nodig is in Zwijndrecht. Het wegennet kan dan verder worden verminderd in 'zwaarte'. De aansluiting Zwijndrecht op de A16 heeft nauwelijks nog meerwaarde. Alleen voor vrachtverkeer is er behoefte aan directe bereikbaarheid op de A16 in zuidelijke richting. Om het Zwijndrechtse wegennet te ontlasten, komt de aansluiting voor Groote Lindt in Dordrecht te liggen, middels een nieuwe verbinding over de Oude Maas. Deze mindset schetsen we nu, zodat daar tijdig op geanticipeerd kan worden, zie figuur 5.



figuur 5: categorisering wegennet 2050

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	Fiets- voorziening
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	50	6,35-7,85	dubbel	trottoirband of markering	asfalt	gescheiden
Erftoegangsweg type 1	30	maatwerk	geen	Fiets(sug- gestie)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 2020

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.

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.

- De indicatoren hanteert de gemeente om aangekaarte leefbaarheidsknelpunten te toetsen. Bij maatregelen volgt de gemeente de prioritering uit het STOMP-principe.

7.4 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	Kosten/tijdsbesteding
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	Eenmalige investeringen: • € 1.500.000,- • € 2.250.000,- • € 660.000,- • € 500.000,- • Bij fiets meegenomen • € 1.500.000,- • € 520.000,-
32	Ontwerpen vanuit STOMP-principe	Geen
33	Monitoring mobiliteitstransitie	40 uur jaarlijks
34	Toepassen van leefbaarheidsindicatoren	Geen

tabel 9: acties en maatregelen autoverkeer (bereikbaarheid)

8 Module Parkeerbeleidsplan

Het geactualiseerde parkeerbeleid voor Zwijndrecht maakt integraal onderdeel uit van het GVVP. Er is een apart document 'Parkeerbeleid', dat we hier samenvatten.

8.1 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 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 parkeerbeleidsplan 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.

Doelstellingen GVVP 2016

Er is in het GGVP uit 2016 een doelstelling opgenomen over parkeren:

- Doelstelling 8: Afstemming behoefte en aanbod parkeren.

De doelstelling gaf aan dat er rekening moet worden gehouden met de afstemming tussen parkeerbehoefte en het aanbod aan parkeerplaatsen. Aangezien aan een actualisatie van het parkeerbeleid wordt gewerkt, is aan de doelstelling nog geen invulling gegeven, maar wordt de doelstelling wel gerealiseerd met de vaststelling van het nieuwe beleid.

8.2 Visie

In het Parkeerbeleidsplan is een duidelijke visie op het parkeren in de toekomst opgenomen.

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 in het parkeerbeleidsplan 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:

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

8.3 Beleid

Zoals in de visie van het parkeerbeleidsplan is beschreven is de inzet 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 op aanwezig zijn op stroom op te wekken voor het laden van de voertuigen.

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

Een complete uitwerking is in het parkeerbeleidsplan zelf gemaakt.

Beleidskeuzes 2020

Voor het parkeren zijn in het PBP de volgende keuzes beschreven:

- Parkeerkencijfers van het CROW zijn vertrekpunt, het Parkeerbeleidsplan gaat 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 het parkeerbeleidsplan en dit GVVP. Regionaal wordt gewerkt aan nieuw beleid, dat inzet op meer laadpunten. Voor realisatie van laadpunten is subsidie beschikbaar. Als dat eind 2021 of in 2022 beschikbaar komt verwerken we dat.
- 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.

8.4 Maatregelen

De voor het onderdeel parkeren uit te voeren acties en maatregelen zijn opgenomen in het parkeerbeleidsplan. Tot en met 2030 zijn de bedragen de jaarlijkse kosten € 7.100,- en de eenmalige investeringen € 20.000,-.

9 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 over op te nemen. Deze heet 'vrachtverkeer en bedrijvigheid', omdat het beleid verder gaat dan alleen vrachtwagens van en naar de bedrijventerreinen.

9.1 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 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 zien. Zwaar verkeer zien. Get gaat om 1 -1,5% op de route tussen Heerjansdam en Zwijndrecht. Westelijke 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 – 3^e 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 de 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.

Doelstellingen GVVP 2016

In het huidige GVVP zijn er geen doelstelling rondom vrachtverkeer opgenomen. Dit is in de evaluatie ook als omissie aangeduid. Daarom wordt er in de actualisatie nu expliciet wel ingegaan op vrachtverkeer.

9.2 Visie

Inzet op ruimte voor ontwikkelingen, door minder autoverkeer

Uit de visie op verkeer en mobiliteit blijkt duidelijk dat er wordt ingezet 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 6. 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 aan 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:

- 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.

9.3 Beleid

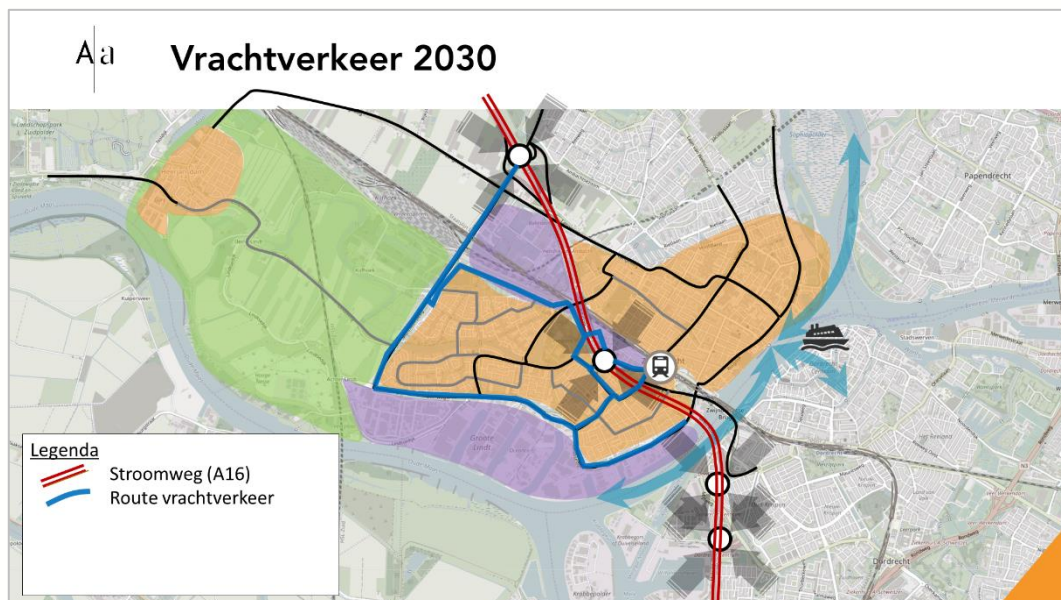
Een belangrijk onderdeel in vrachtroutes en werknemersverkeer (auto afhankelijkheid) zijn de bedrijven. Zij kunnen personeel en bezoekers sturen gebruik te maken van de daarvoor geschikte wegen. De werkgeversaankpak is daarnaast een instrument om personeel anders te kunnen laten reizen.

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.

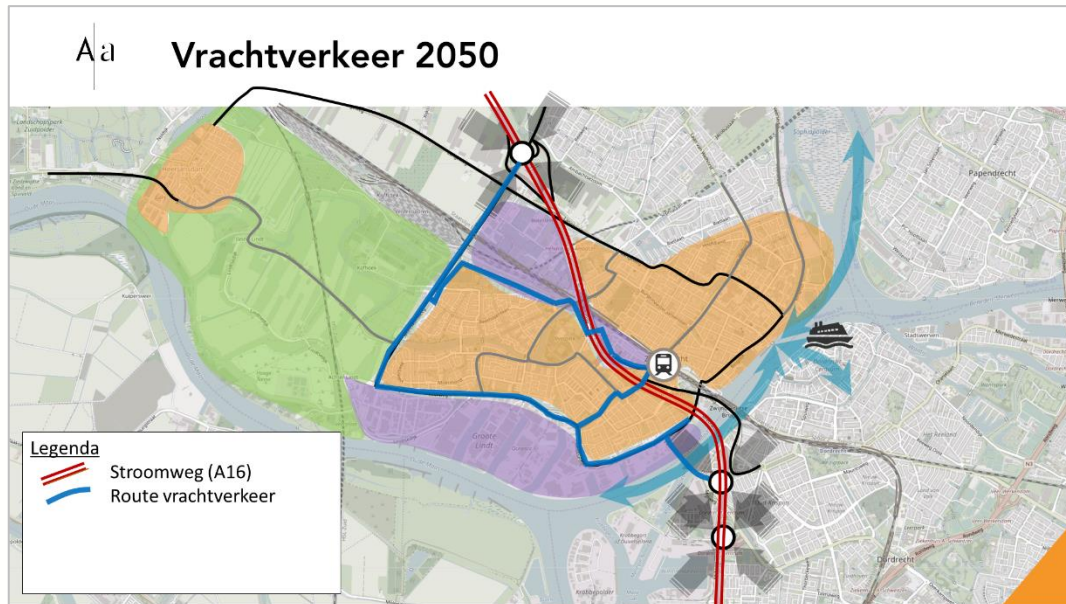
Netwerk vrachtverkeer

Vanuit de visie om gemotoriseerd verkeer terug te dringen en beperkte routes voor vrachtverkeer te gebruiken, is een netwerk voor vrachtverkeer samengesteld. Ook nu is weer onderscheid gemaakt in de periode tot en met 2030 en een doorkijk naar 2050.



figuur 6: netwerk vrachtverkeer 2030

Vanwege de doorkijk naar een verdere afwaardering van wegen in 2050, en het laten vervallen van de aansluiting Zwijndrecht, is ook voor 2050 een netwerk voor het vrachtverkeer gemaakt, zie figuur 7.



figuur 7: netwerk vrachtverkeer 2050

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 tijdvensters 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 het 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 het BIZ nemen we over. Het door de regio 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. Het is wenselijk vanuit dit GVVP budgetten te reserveren voor uitvoering van de werkzaamheden.

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 dichterbij Bakestein kunnen aan gebruik van de bus bijdragen. 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 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 denkomslag 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 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 alternatieven 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 maatregelen 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 onderzoeken, voorzien van een kostenraming.

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 bevoorraad. 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 2020

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.

9.4 Maatregelen

De voor de module vrachtverkeer uit te voeren acties en maatregelen zijn opgenomen in tabel 10.

Nr.	Actie / maatregel	Kosten/tijdsbesteding
35	Opstarten werkgeversaankpak anders reizen.	80 uur jaarlijks
36	Hanteren van netwerk vrachtverkeer en hier over communiceren richting vervoerders	40 uur jaarlijks
37	Openstellen Blauwe Brug voor vrachtverkeer in beide richtingen (verkeersbesluit)	60 uur eenmalig
38	Herinrichting Noordweg en Merwedeweg: • Noordweg 850 m • Merwedeweg 900 m	• € 1.600.000,- • € 1.650.000,-
39	Lobby waterbus en IPOW	40 uur jaarlijks
40	Gesprekken omvorming spoorlijn naar fietspad	80 uur jaarlijks
41	Meewerken aan initiatieven voor pakkethubs en inzet van elektrische voertuigen als de markt daar kansen in ziet.	32 uur jaarlijks
42	Handhaven venstertijden APV	Geen

tabel 10: acties en maatregelen module vrachtverkeer en bedrijvigheid

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

Met een aangescherpt en actueel verkeersbeleid en daaraan gekoppelde acties en maatregelen kan er ook de komende periode (verder) gewerkt worden aan realisatie van de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer.

10 Doelstellingen

Dit laatste hoofdstuk beschrijft de wijze waarop de (nieuwe) doelstellingen de komende periode van tien jaar bereikt gaan worden. Daarvoor benoemen we eerst nogmaals de actuele doelstellingen.

10.1 Actuele doelstellingen

In de verkeersvisie zijn de doelen per onderdeel bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid genoemd:

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 verkeersoneveilige) 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.

10.2 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.

	Doelstellingen											
	Bereikbaarheid						Verkeersveiligheid				Leefbaarheid	
	1. Duurzaam Veilig wegnnet	2. Gebruik OV door bedrijfsleven	3. Voldoende fietsparkeerplaatsen	4. Prioriteit voor fietsersroutes	5. Verbindingen met F16 optimaliseren	6. Routes voor vrachtverkeer	7. Fietsveiligheid in gedragsacties	8. Aandacht voor jongeren en ouderen	9. Monitoring ongevallencijfers	10. Anticiperend ontwerpen	11. Werken met omgevingsindicatoren	12. Uitvoeren maatregelen PBP
Acties en maatregelen												
1. RPV agenda verkeersveiligheid												
2. Netwerkorganisatie verkeersveiligheid												
3. Monitoring ongevallen												
4. Meetprogramma												

Aa

Aa



ACCENT adviseurs

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

Concept

Parkeerbeleidsplan 2020

Gemeente Zwijndrecht

Parkeerbeleidsplan 2020

Gemeente Zwijndrecht

Opdrachtgever: Gemeente Zwijndrecht

Door : A. Groenewegen

Status : concept

Datum : 11 februari 2021

Gecontroleerd : <Naam>

Paraaf :

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Opdracht	7
1.3	Doel	7
1.4	Aanpak	7
1.5	Opbouw rapport	8
2.	Omgevingsanalyse	9
2.1	Zwijndrechtse historie	9
2.2	Zwijndrecht in cijfers	10
2.2.1	Opbouw inwoners	10
2.2.2	Autobezit	11
2.2.3	Elektrische laadpalen	12
2.2.4	Parkeerregulering	13
2.2.5	Parkeren voor mindervaliden	13
2.2.6	Fietsen	13
2.2.7	Vrachtwagens	14
2.3	Landelijke trends	15
2.3.1	Rijbewijsbezit	15
2.3.2	Autobezit	16
2.3.3	Conclusies	16
3.	Beleidskader	17
3.1	Bovenlokaal beleidskader	17
3.2	Gemeentelijke beleidskaders	18
3.2.1	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan	18
3.2.2	Laadpalen	18
3.2.3	Vrachtwagenparkeren	18
3.2.4	Parkeernormen	18
3.3	Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht	19
3.3.1	Interviews	19
3.3.2	Enquete resultaten	19
4.	Stand van zaken in de wijken	20

4.1	Centrum	21
4.2	Heer Oudelands Ambacht	22
4.3	Kort Ambacht	23
4.4	Nederhoven	24
4.5	Noord	25
4.6	Walburg	26
4.7	Industriegebied	27
4.8	Heerjansdam	28
4.9	Locaties parkeren grote voertuigen	29
5.	Toekomstige omgeving en ontwikkelingen	30
5.1	Lokale ontwikkelingen	30
5.1.1	Groeiaagenda Drechtsteden 2030	30
5.1.2	Omgevingsvisie Provincie Zuid-Holland	31
5.2	Landelijke ontwikkelingen	31
5.2.1	Van bezit naar gebruik- Autodelen	31
5.2.2	Elektrische auto	32
5.2.3	Zelfrijdende auto	32
5.2.4	Elektrische fiets	32
5.2.5	Mobility as a Service	32
6.	Visie op parkeren: Parkeren in 2050	33
6.1	Autoparkeren	34
6.2	Fietsparkeren	34
6.3	Vrachtwagenparkeren	34
7.	Doelen en voorwaarden parkeerbeleid	35
8.	Programma van eisen	36
8.1	Autoparkeren	36
8.1.1	Laadpalen	36
8.1.2	Handhaving	36
8.1.3	Parkeerplaatsen in evenwicht brengen	37
8.1.4	Regulering	37
8.1.5	Uitritten	37

8.1.6	Invalidenparkeerplaatsen	37
8.1.7	Nieuwe ontwikkelingen	37
8.2	Fietsparkeren	40
8.3	Vrachtwagenparkeren	41
9.	Actieprogramma en kosten raming	42
9.1	Autoparkeren	42
9.1.1	Laadpalen	42
9.1.2	Structurele parkeertellingen	42
9.1.3	Handhaving	42
9.1.4	Parkeerplaatsen in evenwicht brengen	42
9.1.5	Regulering	44
9.1.6	Uitritten	45
9.1.7	Invalidenparkeerplaatsen	45
9.1.8	Nieuwe ontwikkelingen	45
9.1.9	Neveneffecten	47
9.2	Fietsparkeren	47
9.3	Vrachtwagenparkeren	48
9.4	Overzicht maatregelen	48
Bijlagen		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het raadsprogramma staan een aantal aspecten die een direct gevolg hebben voor het parkeerbeleid. Zo zijn er structurele maatregelen nodig die de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren en meer ruimte bieden voor ruimtelijke ontwikkeling. Ook moet de vergroening van tuinen, particuliere terreinen, speelpleinen en daken gestimuleerd worden. De verduurzaming van de mobiliteit, beter benutten van bestaande infrastructuur en betere aansluiting tussen de verschillende mobiliteitsvormen (zoals fiets, openbaar vervoer, auto etc.) staan centraal. Het moet in Zwijndrecht aantrekkelijker zijn om de fiets te pakken of te lopen dan even de auto te pakken. Naast het raadsprogramma is ook de motie 'Fiets 'm erin' van ABZ aanleiding geweest om de fietser op te nemen in het parkeerbeleidsplan.

Daarnaast kunnen binnen de opgave rondom de verstedelijking van Zwijndrecht problemen ontstaan door het huidige parkeerbeleid. De realisatie van nieuwe woningen wordt in sommige gevallen negatief beoordeeld doordat de parkeernormen niet worden gehaald. Hiermee kan de woningopgave niet worden gerealiseerd. Om de gemeente Zwijndrecht te kunnen ontwikkelen tot een dichter verstedelijkt gebied dient het parkeerbeleid te passen bij de toekomstvisie van de gemeente.

Ook de woningopgave waar de regio Drechtsteden voor staat gaat ervoor zorgen dat de parkeerdruk op zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties zichtbaar zal worden. Bij nieuwe ontwikkelingen in de buitenruimte ontstaan vaak discussies over parkeren, welke het proces onnodig vertragen. Een actueel parkeerbeleid levert een helder standpunt vanuit de gemeente, waardoor minder vaak discussies ontstaan.

Op dit moment maakt mobiliteit in Nederland veel veranderingen door. Het beeld bestaat dat steeds meer mensen een auto willen gebruiken en minder bezitten. Ook het nieuwe werken zou ervoor zorgen dat mensen zich op andere momenten naar andere plekken verplaatsen. Ook verwacht men dat het delen van auto's steeds populairder wordt en dat mensen meer willen betalen naar gebruik om zo de hoge kosten van een eigen auto te vermijden. Deze trends hebben zo hun weerslag op de parkeervraag en de gestelde parkeernormen binnen de gemeente.

Alle bovenstaande ontwikkelingen geven aan dat een actueel en passend parkeerbeleid het werkproces kan bespoedigen. Met actueel beleid wordt op de trends en ambities binnen de gemeente ingespeeld en worden parkeernormen geactualiseerd naar de nieuwe landelijke richtlijnen.

1.2 Opdracht

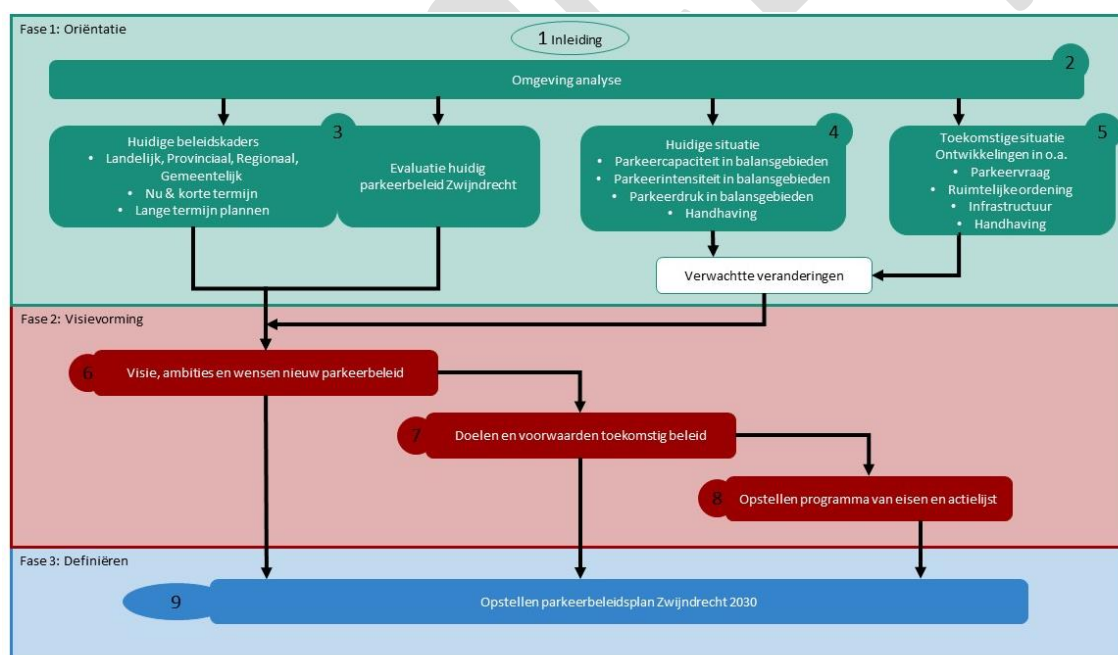
Vanuit de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling is aan het Ingenieursbureau Drechtsteden opdracht gegeven om een nieuw en passend parkeerbeleid op te stellen voor de gemeente Zwijndrecht.

1.3 Doel

Dit parkeerbeleidsplan heeft als doel een actueel en passend handvat te bieden voor de ontwikkelingen in Zwijndrecht. Bewoners, ontwikkelaars en medewerkers van de gemeente Zwijndrecht krijgen hiermee een goed beeld waar de gemeente naar toe wil. In het beleidsplan zullen autoparkeren (waaronder invalidenparkeren), fietsparkeren en vrachtwagenparkeren worden uitgewerkt.

1.4 Aanpak

Het parkeerbeleid zal worden opgesteld aan de hand van de reeds opgestelde procesbeschrijving (zie Figuur 1). De volledige procesbeschrijving is te vinden in bijlage 1. De getallen bij elk onderdeel geven het hoofdstuknummer binnen dit rapport weer.



Figuur 1- Processchema parkeerbeleidsplan

Het proces bestaat uit 3 fases: Oriëntatie, Visievorming en Definitie. In de oriëntatiefase wordt de bestaande omgeving in kaart gebracht. Samen met inzicht in de toekomstige ontwikkelingen kan vervolgens de visie worden opgesteld. Dit gebeurt in de visievormingsfase. Door de ontwikkelingen mee te nemen wordt een passende visie gevormd. Tijdens de visievorming worden alle wensen, eisen en voorwaarden voor het nieuwe parkeerbeleid opgehaald. Samen met de actielijst zal vervolgens in de definitiefase het complete parkeerbeleidsplan worden opgesteld.

1.5 Opbouw rapport

In het rapport komt de structuur van het processchema terug. Elk onderdeel uit het proces vormt een apart hoofdstuk. In hoofdstuk 2 zal een algemene beschrijving van de gemeente en haar omgeving worden gegeven. In hoofdstuk 3 worden de huidige beleidskaders die in de regio spelen besproken. Ook wordt in dit hoofdstuk het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. In hoofdstuk 4 zal met behulp van de parkeertellingen de situatie in de wijken worden geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden in het kort enkele trends, die op het gebied van mobiliteit spelen, besproken. Hiermee is de oriëntatiefase afgerond.

Vervolgens wordt in de visievormingsfase het nieuwe parkeerbeleid besproken. Hierin staan 3 vervoerswijzen centraal; fiets-, auto- en vrachtwagen parkeren. Allereerst wordt in hoofdstuk 6 de visie rondom het toekomstige parkeren in Zwijndrecht besproken. Als uitwerking hiervan komen in hoofdstuk 7 de doelen en voorwaarden van het parkeerbeleid aan bod. In hoofdstuk 8 worden deze doelen verder uitgewerkt tot het programma van eisen met de te nemen maatregelen.

De laatste fase, de definitiefase, bevat een verdere uitwerking van de maatregelen uit voorgaande fase. Ook in deze fase staan de 3 vervoerswijzen uit de voorgaande fase centraal. In hoofdstuk 9 wordt dit actieprogramma uitgewerkt in specifieke acties inclusief een kosten inschatting.

2. Omgevingsanalyse

In dit hoofdstuk zal Zwijndrecht en haar omgeving worden geanalyseerd. Ook zullen enkele relevante landelijke trends beschreven worden. De volledige omgevingsanalyse kunt u vinden in bijlage 2.

2.1 Zwijndrechtse historie

Zwijndrecht ligt in de Zwijndrechtse Waard en grenst aan de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk en Barendrecht. Door de ligging aan de rivieren Noord, Beneden-Merwede en Oude Maas, ook wel het Drierivierenpunt genoemd, is Zwijndrecht van oudsher een gemeente met veel binnenvaart.

Zwijndrecht kent 7 wijken (Centrum, Heer Oudelands Ambacht, Kort Ambacht, Nederhoven, Noord, Walburg en Heerjansdam) welke verschillen in bouwstijlen en inrichting van openbare ruimte kennen. De hoeveelheid ruimte voor personenauto's in de woonstraten is kenmerkend voor de periode waarin de wijken gebouwd zijn. Het Centrum is de oudste wijk van Zwijndrecht, gebouwd tussen 1900-1940. In die periode was de auto nog voor weinig mensen beschikbaar. De woningen staan dicht tegen elkaar gebouwd met weinig ruimte voor verkeer. Vanaf de jaren '50 kwam de motorisering op gang. De auto was nog steeds niet voor velen beschikbaar. De wijken Noord en Kort Ambacht (gebouwd tussen 1940-1970) kennen dan ook nog maar weinig ruimte voor verkeer. Vanaf de jaren '60 wordt de auto meer een gemeen goed. De wijken Nederhoven (1965-1980), Walburg (1970-1980) en Heerjansdam (grotendeels 1955-1980) kennen dan ook brede straten met veel ruimte voor de auto in de woonstraten. De nieuwste wijk Heer Oudelands Ambacht is gebouwd tussen 1980-1995, de periode waarin de auto domineert in het straatbeeld. Dit is dan ook terug te zien in de openbare ruimte waarin veel parkeermogelijkheden zijn in de woonstraten. Het autobezit is sinds 1995 nog verder toegenomen. Dit heeft zijn weerslag op het ruimtegebruik in alle wijken. Bewoners van wijken die gebouwd zijn in een periode waarin geen rekening werd gehouden met auto's ervaren nu een parkeerprobleem. Op plekken waar bij de bouw wel rekening is gehouden met auto's in de openbare ruimte hebben mensen altijd ruimte gehad voor hun vervoersmiddel. Ook dit heeft gevolgen voor het autobezit en dus de parkeerproblemen in de wijk.

Zwijndrecht maakt deel uit van de Drechtsteden. Samen met Dordrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Sliedrecht, Alblasserdam en Hardinxveld-Giessendam vormen zij het samenwerkingsverband Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD).

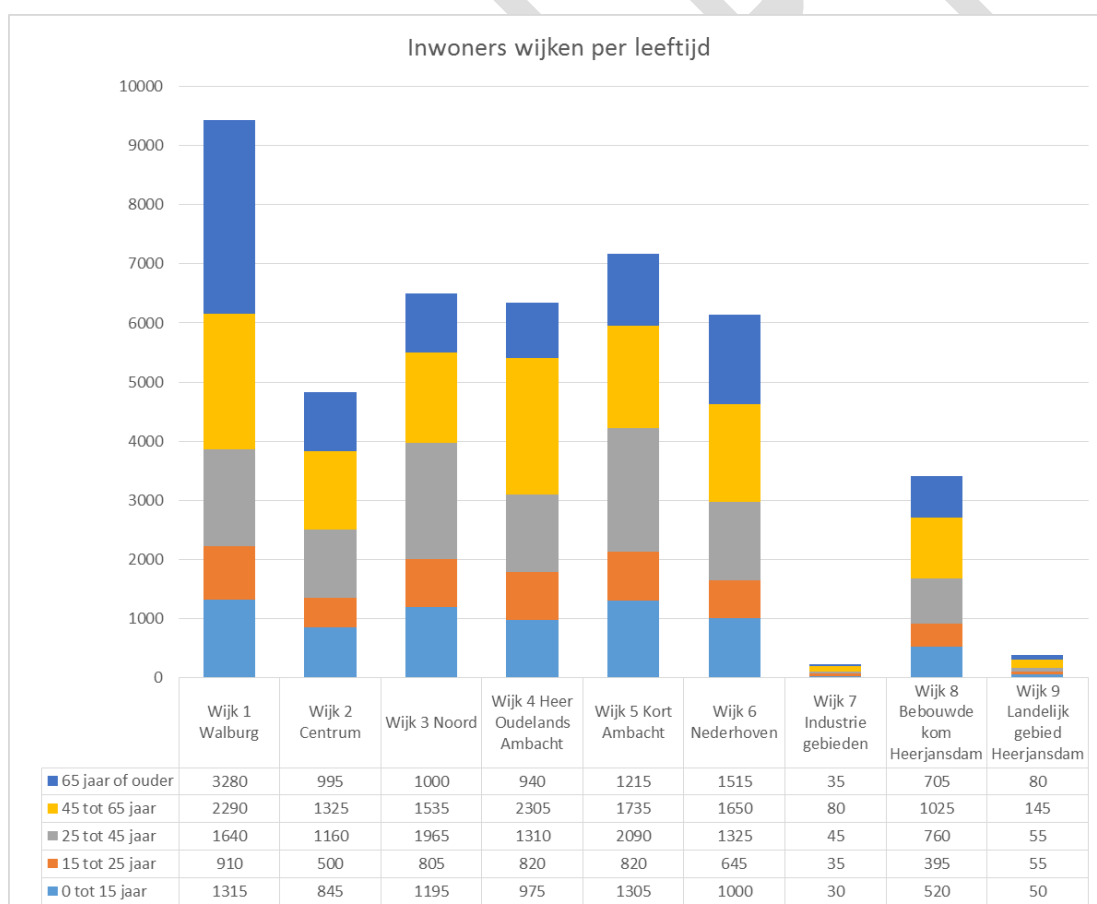
2.2 Zwijndrecht in cijfers

2.2.1 Opbouw inwoners

Zwijndrecht is een sterk stedelijke gemeente met 44.586 inwoners. Hiermee is Zwijndrecht de op een na grootste gemeente binnen de Drechtsteden. Binnen de gemeente Zwijndrecht behoren de meeste inwoners tot de leeftijdsgroep 45-65 jaar (27%). Slechts 11% van de inwoners behoort tot de leeftijdsgroep 15-25 jaar.

Zwijndrecht kent een aantal wijken; Walburg, Centrum, Noord, Heer Oudelands Ambacht, Kort Ambacht en Nederhoven. Sinds 2003 behoort de voormalig zelfstandige gemeente Heerjansdam ook tot de gemeente Zwijndrecht. Voor de wijken is geanalyseerd welke leeftijdsgroepen er wonen. De resultaten zijn te zien in Figuur 2.

Te zien is dat de meeste ouderen van 65 jaar en ouder in de wijk Walburg wonen. De leeftijdsgroep 45 tot 65 jaar verspreid zich evenredig over alle wijken. De leeftijdsgroep 25 tot 45 jaar is het grootst in de wijken Kort Ambacht en Noord.

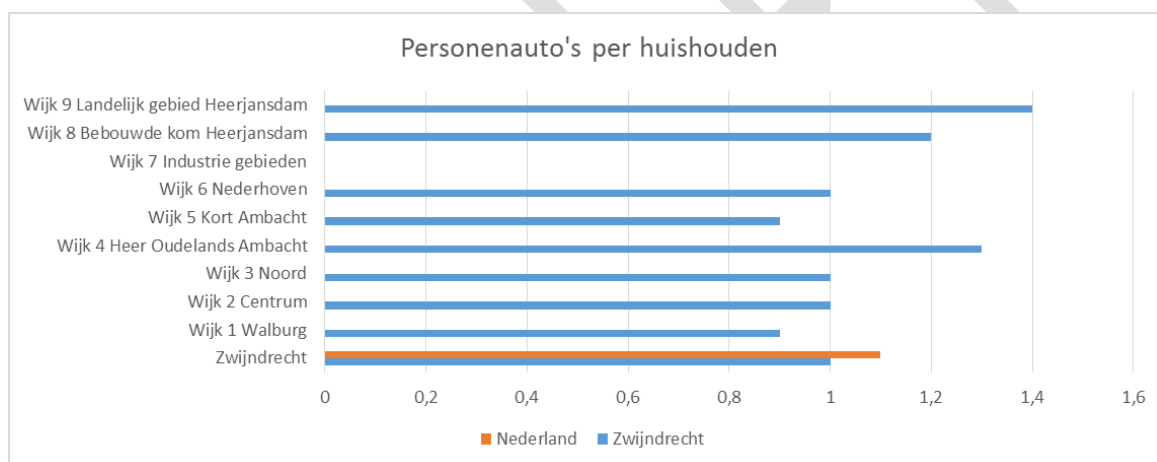


Figuur 2- Leeftijdsoopbouw inwoners per wijk

2.2.2 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 3- Autobezit per huishouden per wijk

2.2.3 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 4- Locatie laadpalen (peildatum juni 2019)

2.2.4 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 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 Vierdrecht. 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.

2.2.5 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.

2.2.6 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.

2.2.7 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.

2.3 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.

2.3.1 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.

2.3.2 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-plusers 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.

2.3.3 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.

3. 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 beleidstukken worden in dit hoofdstuk nader besproken.

3.1 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.

3.2 Gemeentelijke beleidskaders

3.2.1 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.

3.2.2 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.

3.2.3 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.

3.2.4 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.

3.3 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.

3.3.1 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.

3.3.2 Enquete 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:
 - o Huidige parkeerplaatsen anders aanleggen
 - o Mag niet ten koste gaan van groen, spelen of de weg
 - o Bedrijfsbusjes buiten woonwijk parkeren
 - o 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

4. Stand van zaken in de wijken

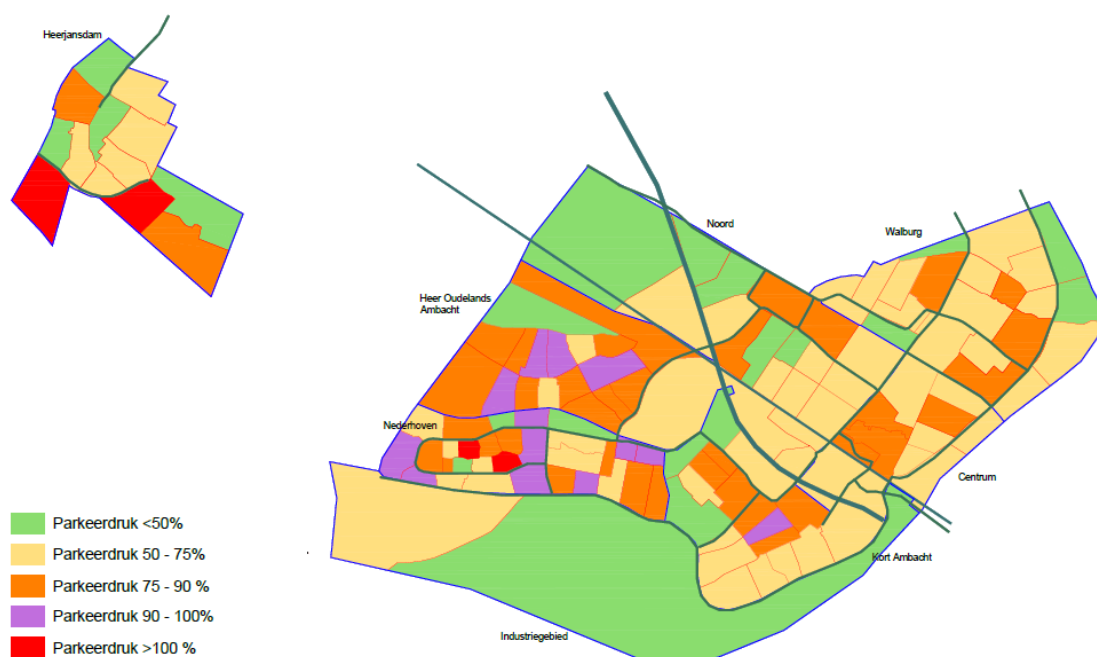
Voorafgaand aan het parkeeronderzoek zijn de contouren van alle parkeerbalansgebieden bepaald. De grenzen van de gebieden worden bepaald door natuurlijke barrières zoals parken en sloten, of door infrastructurele scheidingen zoals grote wegen of spoorwegen. Hiermee is Zwijndrecht opgedeeld in 134 balansgebieden.

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

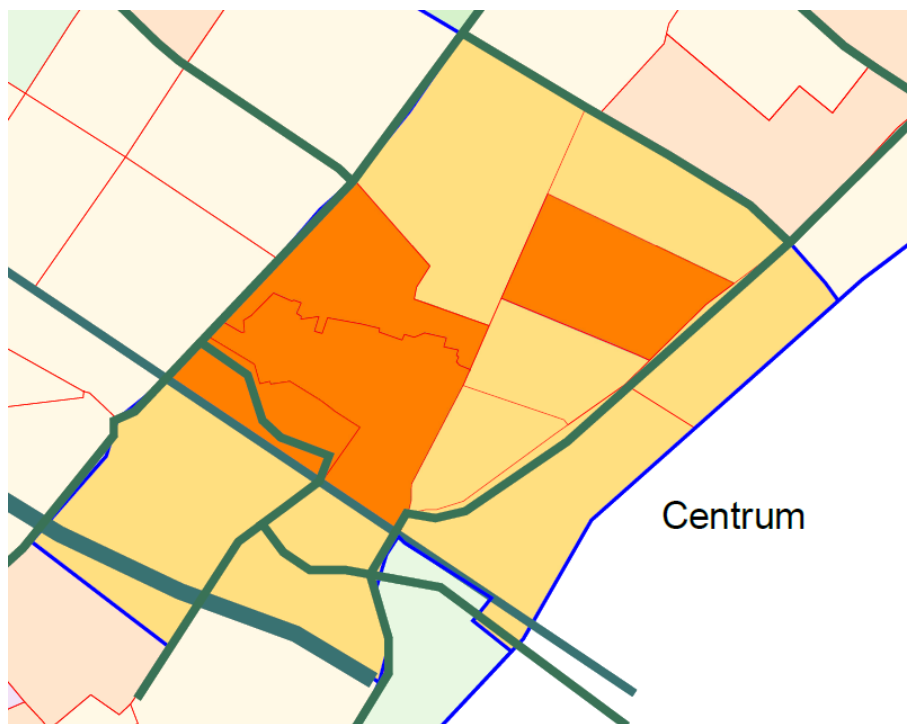
Voor alle wijken in Zwijndrecht is een overzicht gemaakt van de parkeerdruk in de balansgebieden (zie Figuur 5). In de overzichten is de hoogst gemeten parkeerdruk in het hele onderzoek weergegeven. De kleuren geven de hoogte van de parkeerdruk weer. Per wijk zal een uitsnede met korte beschrijving worden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

4.1 Centrum



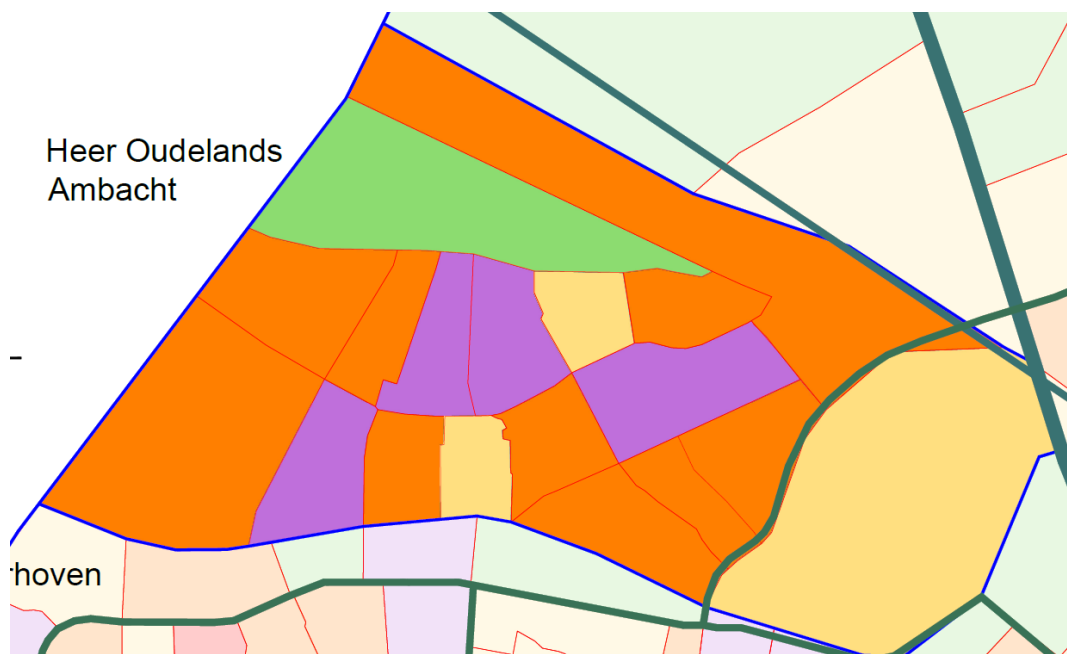
Figuur 6- Parkeerdruk Centrum

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 7- Impressie inrichting Centrum

4.2 Heer Oudelands Ambacht



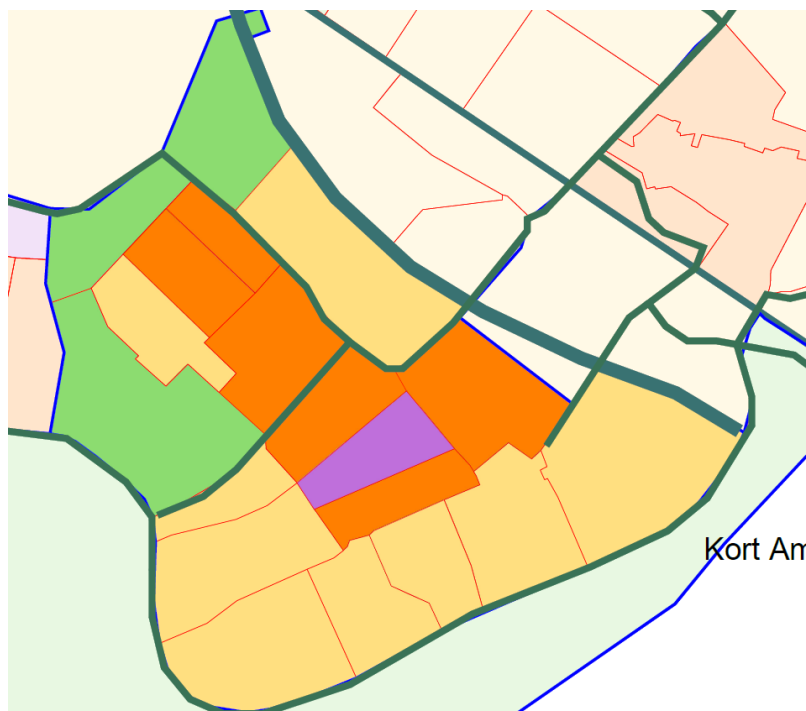
Figuur 8- Parkeerdruk Heer Oudelands Ambacht

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 9- Impressie inrichting Heer Oudelands Ambacht

4.3 Kort Ambacht



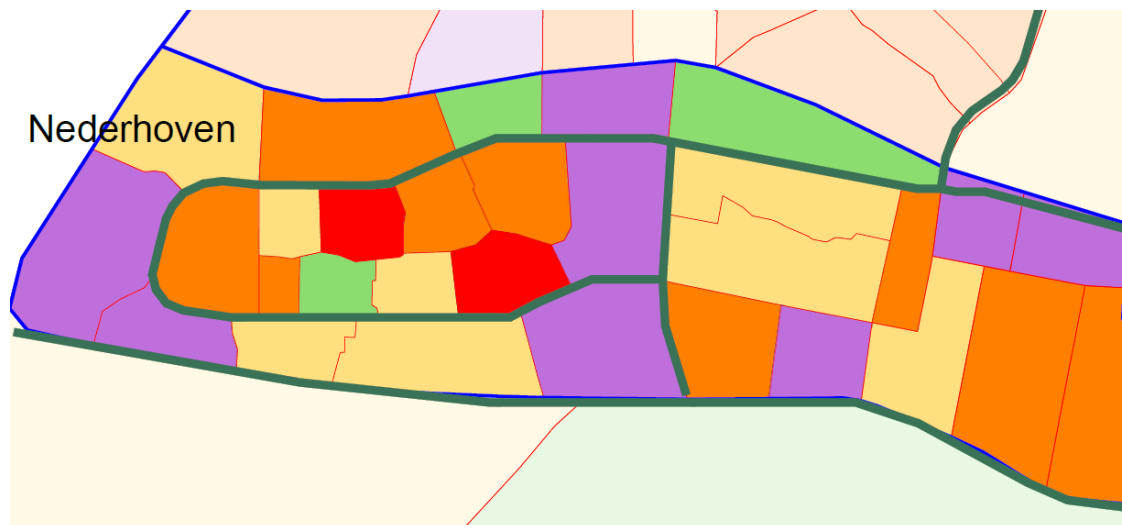
Figuur 10- Parkeerdruk Kort Ambacht

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 11- Impressie inrichting Kort Ambacht

4.4 Nederhoven



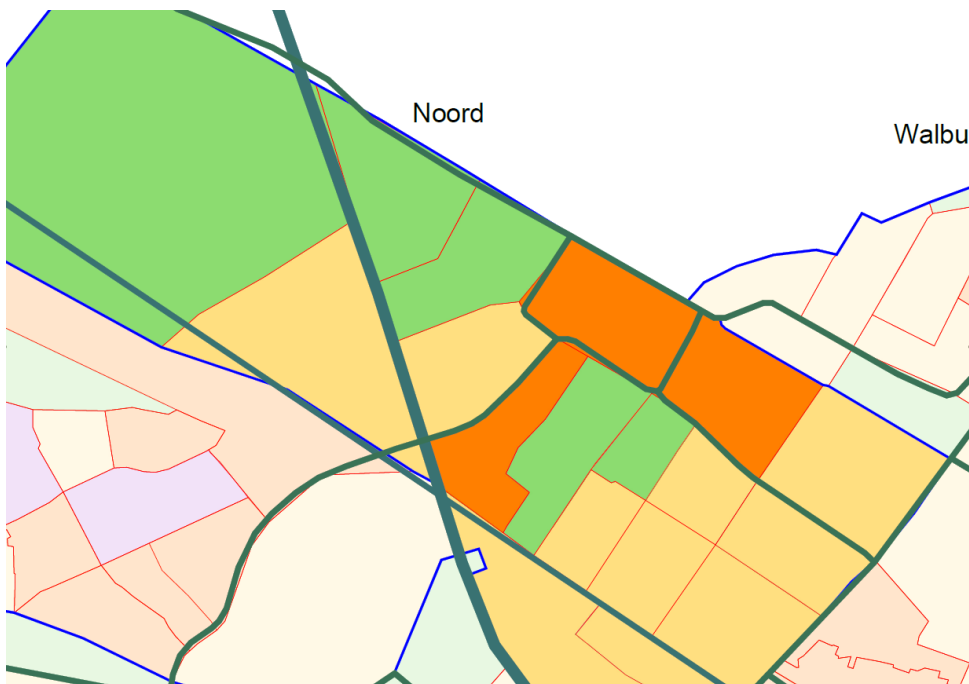
Figuur 12- Parkeerdruk Nederhoven

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 13- Impressie inrichting Nederhoven

4.5 Noord



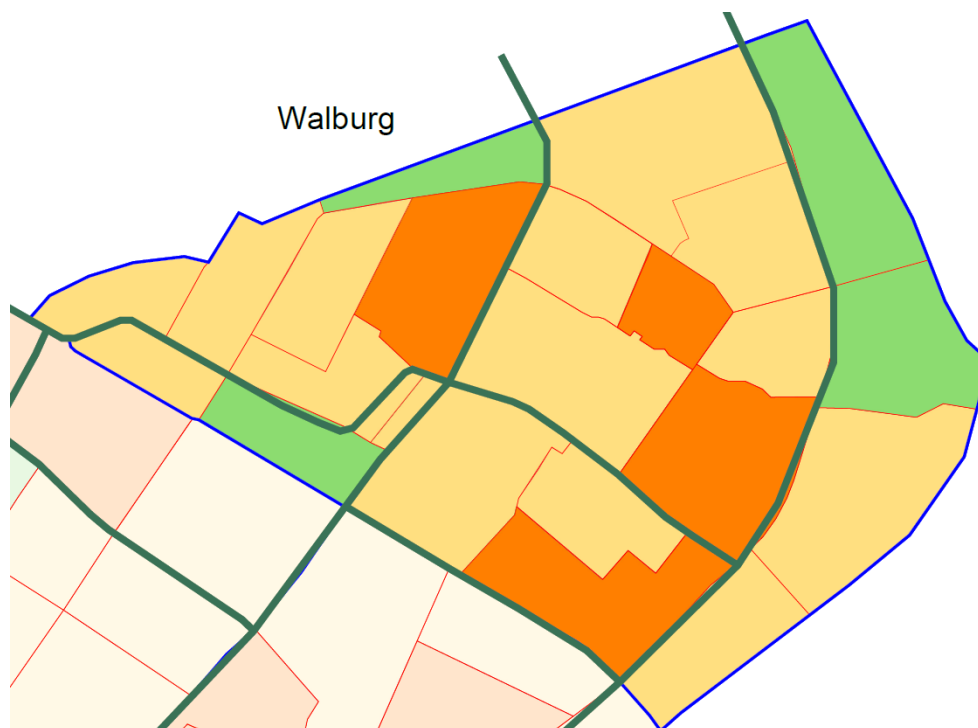
Figuur 14- Parkeerdruk Noord

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 15- Impressie inrichting Noord

4.6 Walburg



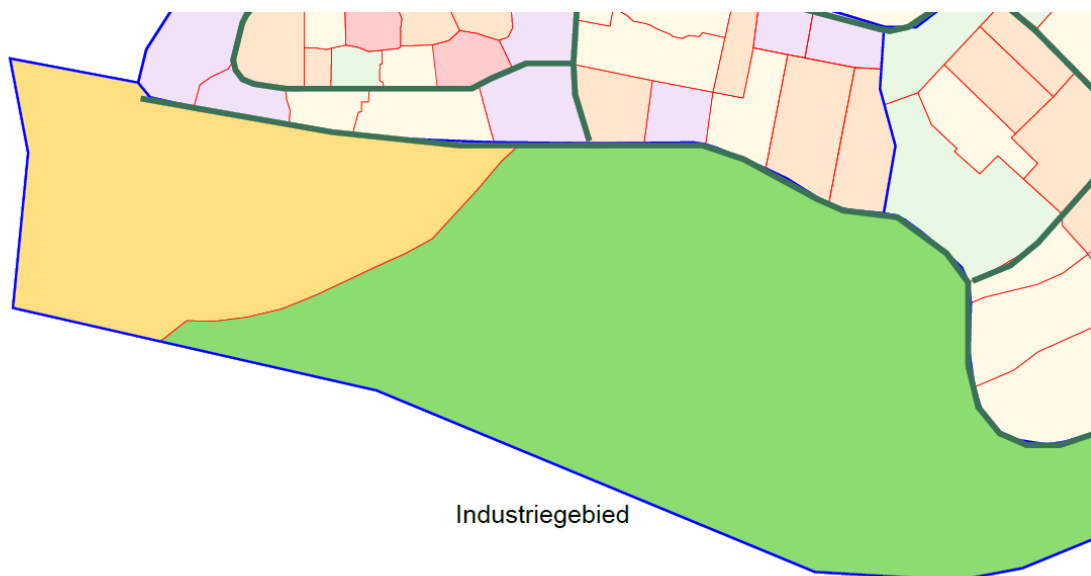
Figuur 16- Parkeerdruk Walburg

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 17- Impressie inrichting Walburg

4.7 Industriegebied



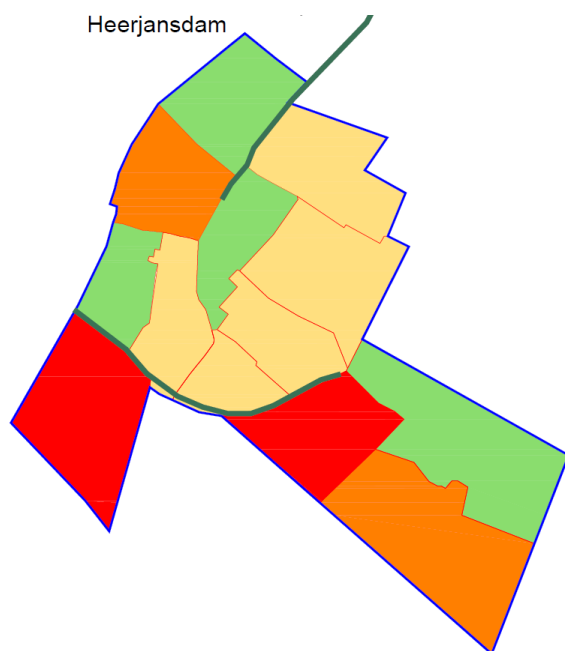
Figuur 18- Parkeerdruk Industriegebied

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 19- Impressie inrichting Industriegebied

4.8 Heerjansdam



Figuur 20- 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.

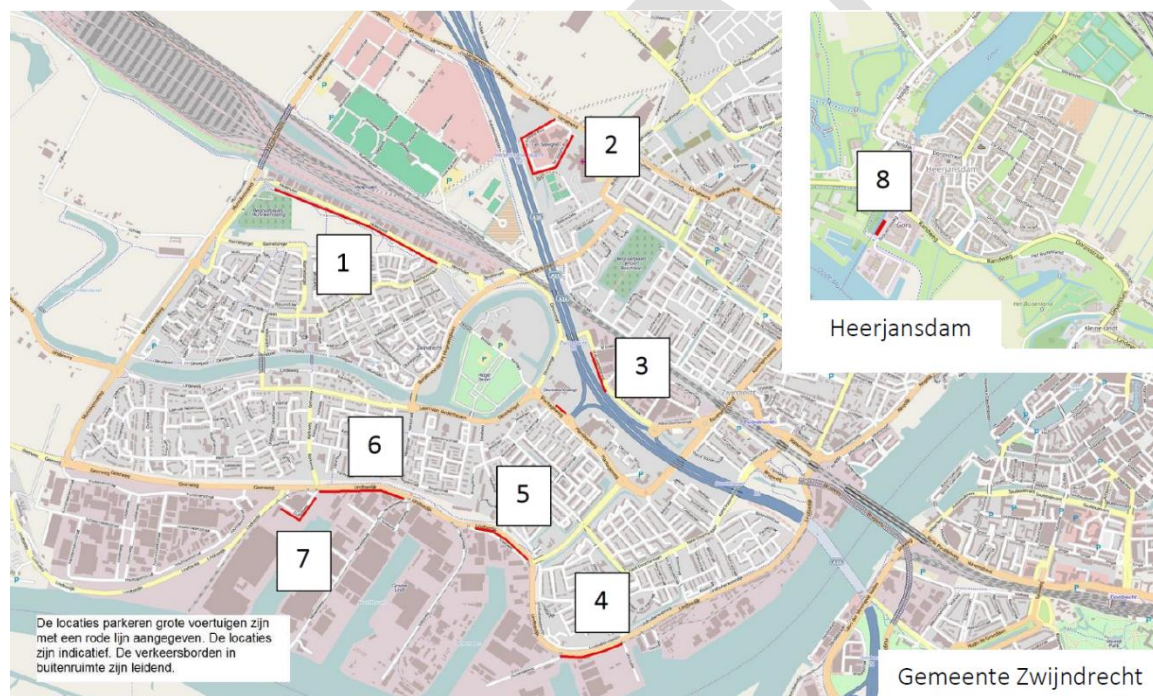


Figuur 21- Impressie inrichting Heerjansdam

4.9 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 22- Locaties parkeren grote voertuigen (Parkeeronderzoek 2018)

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.

5. Toekomstige omgeving en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden verschillende ontwikkelingen op landelijk en lokale niveau besproken. Elk van deze ontwikkelingen heeft invloed op het parkeren in de toekomst.

5.1 Lokale ontwikkelingen

Op lokaal niveau vinden veel ontwikkelingen plaats. De Drechtsteden staan voor een grote groeiagenda die in 2030 gerealiseerd moet zijn. Daarnaast hebben alle gemeenten te maken met de omgevingswet die in 2021 in werking treedt. Binnen Zwijndrecht wordt de omgevingsvisie op dit moment opgesteld. Bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan is een koppeling gezocht met het team die de omgevingsvisie opstelt. Daarmee passen beide beleidstukken binnen dezelfde visie.

5.1.1 Groeiagenda Drechtsteden 2030

De Drechtsteden staan voor een grote opgave: de groeiagenda. De groeiagenda omvat het bouwen van 25.000 woningen, creëren van 30.000 banen en zorgen voor een goede bereikbaarheid van de regio. De thema's duurzaamheid, kwaliteit en innovatie zijn daarin de verbindende factoren tussen de 3 doelstellingen:

1. *Goed wonen: 25.000 nieuwe woningen middels grootschalige gebiedsontwikkeling (duurzaamheid) groeien naar 300.000+ inwoners, evenwichtiger verdeling in woonsegment*
2. *Goed werken: +30.000 arbeidsplaatsen (innovatie)*
3. *Goede bereikbaarheid: ontwikkelen ov-netwerk, Light Rail concept planstudie, Waterbus netwerk uitbreiden, (kwaliteit). Aanpak Drechttring (A15, A16 en N3)*

"Doel voor de regio: een maritieme topregio met 300.000+ inwoners die Goed Leven in een compleet, dynamisch, meerkernig gebied met unieke woon- en werkmilieus, een omvangrijk en divers aanbod aan bedrijvigheid, waar creativiteit bloeit en het onderwijs en de cultuur floreren, in een historische setting gelegen tussen drie rivieren in een uniek Hollands landschap."

Alle doelstellingen in deze groeiagenda hebben hun invloed op het parkeervraagstuk voor de verschillende gemeenten. Omdat veel woningen op locaties binnen de stad gerealiseerd moeten worden ontstaat er een parkeervraag die op een kleine ruimte opgelost dient te worden. Ook de toename in het aantal banen zorgt voor extra parkeervraag.

Om deze doelstellingen gerealiseerd te krijgen dient het parkeerbeleid aan te sluiten op alle doelen uit de groeiagenda.

5.1.2 Omgevingsvisie Provincie Zuid-Holland

De omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland omschrijft op vele fronten het mogelijke toekomstbeeld. De algemene ambities zijn "Slimmer, schoner en sterker". De volgende doelstellingen zijn in de omgevingsvisie omschreven:

- *Naar een klimaatbestendige delta: Meer ruimte geven aan water, waterberging en voorkomen van hittestress;*
- *Naar een nieuwe economie: van fossiele economie naar circulaire economie;*
- *Naar een levendige meerkernige metropool: gezonde, sociale en duurzame samenleving;*
- *Energievernieuwing: slimme en schone economie waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen;*
- *Best bereikbare provincie: optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg;*
- *Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving: leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Aantrekkelijke landschappen reiken tot in de stad en het stedelijk gebied reikt tot in de landschappen. We streven naar een zachte overgang van het stedelijk- naar het landelijk gebied, waarbij kwaliteit centraal staat.*

In de omgevingsvisie van de Provincie staan geen specifieke doelstellingen beschreven voor parkeren. Wel wordt er gesproken over klimaatbestendigheid, levendige woonomgevingen en een bereikbare provincie. Dit zijn onderwerpen die samenhangen met de inrichting van de leefomgeving. Hierin speelt parkeren een grote rol. Ook het stimuleren van openbaar vervoer kan invloed hebben op de parkeervraag.

5.2 Landelijke ontwikkelingen

Op landelijk niveau spelen een aantal ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Veel van deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de parkeervraag van de toekomst. Voor enkele ontwikkelingen is geanalyseerd wat er speelt en welke invloed ze hebben op de parkeervraag.

5.2.1 Van bezit naar gebruik- Autodelen

Over het algemeen is de trend dat de ontwikkelingen in het autodelen achter blijven bij andere deel-economieën. Het aspect dat het vervoer niet altijd direct beschikbaar is als je dat wilt speelt hierbij een rol. In grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) groeit de deelauto wel. Vermoedelijk wordt dit gedreven door het feit dat bezitten van een auto in grote steden duur is i.v.m. parkeervergunningen. Het openbaar vervoer is in grote steden vaak ook beter geregeld ten opzichte van kleinere steden.

Gemiddeld zijn er in Nederland 32,4 deelauto's per 100.000 inwoners. Voor Zwijndrecht en de Drechtsteden geldt dat er minder deelauto's zijn ten opzichte van het landelijk gemiddelde (zie Tabel 3). Wel is het zo dat tussen 2017-2018 het aantal is toegenomen.

Tabel 3- Aantal deelauto's per 100.000 inwoners

	Drechtsteden	Zwijndrecht
2017	5,6 (16 auto's)	4,5 (2 auto's)
2018	10,0 (28 auto's)	15,7 (7 auto's)

5.2.2 Elektrische auto

De afgelopen jaren komt de elektrische auto steeds vaker terug in het straatbeeld. Naar verwachting zal de elektrische auto steeds verder worden ontwikkeld. Het is nog onduidelijk hoe de manier van laden in de toekomst zal verlopen. Momenteel worden veel personenauto's nog door middel van laadpalen opgeladen. Daarnaast wordt veel geëxperimenteerd met andere manieren van laden zoals via platen in de ondergrond. Ook de waterstof auto, waarbij de elektrische auto waterstof gebruikt in plaats van de batterij, lijkt aan een opmars bezig.

5.2.3 Zelfrijdende auto

De zelfrijdende auto komt steeds vaker in het nieuws. Verschillende autofabrikanten zijn bezig met het ontwikkelen van een volledige autonome personenauto. Zij voeren steeds meer testen uit met zelfrijdende auto's. Ook is de Nederlandse wetgeving aangepast. Hiermee wordt het mogelijk om testen uit te voeren met zelfrijdende auto's zonder dat er een bestuurder in de auto zit. Een bestuurder op afstand kan waar nodig ingrijpen. Aangezien de zelfrijdende auto vanaf de voordeur weer weg kan rijden is de parkeerlocatie dan minder interessant.

5.2.4 Elektrische fiets

De verkoop van elektrische fietsen stijgt de laatste jaren sterk. In 2018 steeg de verkoop van e-bikes in Nederland van 294.000 naar 410.000. Met het gebruik van een elektrische fiets kan je verder rijden met dezelfde inspanning en tijdbesteding. De vijftien kilometer die mensen eerst maximaal met de normale fiets wilden afleggen loopt nu op tot 22 kilometer. Het fileleed draagt eraan bij dat mensen voor een afstand rond de twintig kilometer nu makkelijker de fiets kiezen boven de auto. Ook hechten mensen steeds meer waarde aan het klimaat en hun persoonlijke gezondheid. Dit bevordert het gebruik van de fiets in het algemeen sterk. Autobezit neemt echter niet af. De fiets kan de auto niet in alle gevallen vervangen. Voor langere afstanden of vakanties vinden veel mensen een eigen auto nog steeds noodzakelijk. Naar verwachting heeft de elektrische fiets dan ook weinig effect op de parkeervraag in de woonstraten.

5.2.5 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) is een concept waarin mensen binnen een reis gebruik maken van verschillende modaliteiten en slechts één transactie hoeven uit te voeren. MaaS aanbieders leveren een applicatie voor een smartphone waarin alle modaliteiten vertegenwoordigd zijn. De reiziger voert de herkomst en bestemming in en de app berekend de beste route en vervoerswijze op basis van vooraf door de reiziger ingestelde voorkeuren. Bij storingen of files wordt de route automatisch aangepast. De MaaS technologie zorgt vervolgens voor betalingen aan de verschillende partijen. MaaS zou ervoor kunnen zorgen dat reizigers bewuster voor een bepaalde reis kiezen. Het betaalgemak kan het gebruik van openbaar vervoer en deelauto's stimuleren. Indirect kan MaaS dus een positief effect hebben op het autobezit en dus de parkeervraag.

6. Visie op parkeren: Parkeren in 2050

In 2050 zijn in verband met de leefbaarheid en de klimaatveranderingen de woonstraten steeds groener geworden. Hierdoor is het veel aantrekkelijker te leven en spelen in de woonstraten.



Figuur 23- Sfeerbeeld woonstraat 2050

Beter benutten van het verhard oppervlak en vergroenen van de openbare ruimte zijn doelen die in het raadsprogramma zijn benoemd. Deze doelen hebben gediend als inspiratie voor het visiebeeld voor 2050.

Om de leefbaarheid in de straat te verbeteren heeft een deel van de verharding plaats gemaakt voor groen. Omdat er steeds meer gebruik gemaakt wordt van (zelfrijdende) deelauto's is het parkeren op meer centrale plekken gerealiseerd. In de straten zelf is volop ruimte voor groen en waar gewenst voor fietsparkeren. Het autoparkeren is beperkt tot plekken voor mensen die mindervalide zijn. Daarnaast is er ruimte om kort te parkeren, zo kan er wel gestopt worden voor het in- of uitladen van boodschappen en andere goederen.

Om dit beeld te bereiken is het goed in dit beleid deze richting op te gaan.

Uitgangspunten hierbij zijn dat we parkeren faciliteren, maar dat we niet meer aanleggen dan noodzakelijk. Dit geldt voornamelijk voor auto- en vrachtwagenparkeren. Voor het parkeren van fietsen wordt wat meer ruimte geboden. Hiermee willen we ook uitdragen dat we het fietsen willen stimuleren.

6.1 Autoparkeren

Het autoparkeren bij kantoren en bedrijven dient in principe op eigen terrein plaats te vinden. Dit gebeurt bij voorkeur buiten het zicht. Bij woningen is dit beide niet noodzakelijk, maar daar waar men parkeergelegenheid op eigen terrein heeft is het gewenst het gebruik hiervan te stimuleren. Vanuit de visie is het ongewenst parkeren in de tuin toe te staan. Om het groene beeld te bereiken is het namelijk niet verantwoord om minder parkeerplaatsen in de straat te laten compenseren door meer parkeren (en dus verharding) in de (voor)tuinen. Evenmin is het verantwoord meer parkeerplaatsen in stand te houden/aan te leggen dan noodzakelijk. Uit de parkeerdrukanalyse in hoofdstuk 4 blijkt dat de parkeerdruk in grote delen van Zwijndrecht onder de 75% ligt. Dit betekent dat meer dan 25% van deze ruimte ongebruikt is. Per 20 vakken is dat ten minste 60m² 'onnodige' verharding.

6.2 Fietsparkeren

In Zwijndrecht geldt dat de meeste woningen beschikken over ruimte op eigen terrein om hun fiets te parkeren. Ook het fietsparkeren bij kantoren, bedrijven en scholen dient bij voorkeur op eigen terrein opgelost te worden. Het fietsparkeren in de openbare ruimte richt zich dan ook voornamelijk op voldoende gelegenheid bij winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moeten voldoende goede parkeervoorzieningen zijn.

6.3 Vrachtwagenparkeren

Voor vrachtwagens geldt dat ook deze in principe op eigen terrein bij de bedrijven moeten parkeren. In de openbare ruimte willen we uitsluitend kort parkeren en parkeren door lokale chauffeurs die niet verbonden zijn aan een bedrijf faciliteren.

7. Doelen en voorwaarden parkeerbeleid

Om de in het vorige hoofdstuk genoemde visie te bereiken is het volgende hoofddoel opgesteld:

Zoals in de visie beschreven is het eindbeeld een groene leefbare stad. De belangrijkste doelstelling hierbij is dan ook het creëren van een leefbare woonomgeving door het vergroenen van de straten en het optimaal benutten van de verharding.

Concreet voor het parkeerbeleid levert dit de volgende subdoelstellingen.

- We streven naar een parkeerdruk tussen 90 en 100%. Hierdoor wordt het verhard oppervlak optimaal benut. Mensen kunnen hun auto wel parkeren maar we leggen geen plaatsen aan die (vrijwel) altijd leeg staan. De loopafstand vanuit een woning of bedrijf mag oplopen tot 250 meter. Bij andere voorzieningen is dit een afstand van 100 meter. Hiermee spelen we in op de ambitie om de infrastructuur beter te benutten die in het raadsprogramma is uitgesproken.
- Fietsparkeren wordt volop gefaciliteerd. Hierbij is vooral aandacht voor de openbare voorzieningen (inclusief opstappunten openbaar vervoer). De facilitering gaat zowel over aantal als over veiligheid. De fietsparkeerplaatsen worden dicht bij de ingangen gerealiseerd met een maximale afstand van 50 meter. Hiermee wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
- Vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte in Zwijndrecht is in principe voor chauffeurs met een duidelijke binding met Zwijndrecht. De belangrijkste doelgroep is de chauffeur die woonachtig is in Zwijndrecht en een zogenaamde eigen rijder is. De tweede groep is de chauffeur die aankomt in Zwijndrecht en niet direct bij het bedrijf waar zijn bestemming ligt het terrein op kan. Er is geen maximale afstand tussen parkeerplaats en eindbestemming. Wel zijn er bij de parkeerplaats voorzieningen aanwezig voor het stallen van fietsen.

Een belangrijke voorwaarde om deze doelstellingen te bereiken is dat het foutief gebruiken van de openbare ruimte (parkeren op locatie waar dit niet mag/door de doelgroep waarvoor de plek niet is) bestraft wordt. Ook moeten maatregelen genomen worden om de doelen te bereiken. Deze worden in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.

8. Programma van eisen

In dit hoofdstuk werken we de maatregelen uit die moeten bijdragen aan de hoofd- en subdoelstellingen uit het vorige hoofdstuk.

8.1 Autoparkeren

We streven naar een parkeerdruk tussen 90 en 100%. Mensen kunnen hun auto wel parkeren maar we leggen geen plaatsen aan die (vrijwel) altijd leeg staan. De loopafstand vanuit een woning of bedrijf mag oplopen tot 250 meter. Bij andere voorzieningen is dit een afstand van 100 meter.

Voor deze doelstelling zijn verschillende maatregelen nodig.

8.1.1 Laadpalen

Voor het laden van elektrische voertuigen is reeds beleid vastgesteld. Vanuit de analyse is geen aanleiding om dit beleid aan te passen. Daarom wordt het laadpalen beleid in grote lijnen ongewijzigd. Dit beleid is te vinden in bijlage 6. Wel zijn er een aantal aandachtspunten waar in de toekomst naar gehandeld moet worden.

Naar aanleiding van de Nationale agenda laadinfrastructuur (NAL) en de daaruit volgende Regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL) wordt door het rijk en verschillende regio's gewerkt aan een gestructureerde uitrol van laadinfrastructuur. De uitkomsten hiervan zullen medio 2021-2022 uitwerking vinden in gemeentelijk beleid.

In een afzonderlijk onderzoek wordt gekeken naar de vormgeving van een laadpalen-grid. In een grid worden op voorhand de geschikte locaties binnen de gemeente benoemd. Hierdoor kan sneller gereageerd worden op verzoeken. Tevens wordt hierbij rekening gehouden met spreiding van de laadpalen in alle wijken binnen de gemeente. Het grid zal in een apart voorstel aan de orde komen.

Verder wordt aan het uitbreiden van het laadpalen netwerk, geïnitieerd door de commerciële partij, constructief meegewerkt. Dit betekent dat wanneer de commerciële partij aangeeft meer laadvoorzieningen in de gemeente aan te willen leggen, de gemeente hierin ruimhartig zal meewerken. Ook moet het voor inwoners, bezoekers en ondernemers duidelijk zijn hoe zij een laadpaal kunnen aanvragen. Hiervoor is actieve communicatie vanuit de gemeente noodzakelijk.

8.1.2 Handhaving

Voor gebieden met een parkeerdruk van meer dan 100% wordt gekeken naar mogelijkheden om de parkeerdruk te verlagen. De eerste optie is om, binnen een straal van 250 meter, te kijken naar bestaande vrije plekken. Door dit te combineren met handhaving op het foutparkeren kan hiermee de parkeerdruk in het betreffende gebied beter verdeeld worden. Indien in de omgeving geen ruimte beschikbaar is, wordt gekeken naar mogelijkheden om extra plaatsen aan te leggen.

In de meeste gebieden met een parkeerdruk tussen 90 en 100% treedt het eerdergenoemde effect van zoekverkeer en foutparkeren op. Tegen dit laatste moet opgetreden worden. Hiermee zorgen we dat de wijken wel goed bereikbaar blijven voor onder andere nood- en hulpdiensten.

8.1.3 Parkeerplaatsen in evenwicht brengen

Veruit de meeste balansgebieden kennen een parkeerdruk van minder dan 90%. In deze gebieden kunnen parkeerplaatsen opgeheven worden en veelal groen ingericht worden. Ook kunnen, indien hier behoefte aan is, parkeerplaatsen gebruikt worden voor fietsparkeren. Bij het opheffen van parkeerplaatsen moet gekeken worden naar locaties die het meeste effect hebben op de leefbaarheid. De te verwijderen plekken moeten in het voor 2050 geschetste eindbeeld niet meer nodig zijn. Dit betekent dat parkeerplekken nabij voorzieningen en aan randen van de wijk eerder buiten schot blijven. In de gebieden die hiermee een parkeerdruk van boven de 90% krijgen is handhaving onmisbaar. Door het verhogen van de parkeerdruk naar 90% ontstaat zoekverkeer. Het beter benutten van het huidige verharde oppervlak is voor de gemeente van groter belang. Het zoekverkeer wordt daarmee geaccepteerd.

8.1.4 Regulering

Vooraf in gebieden met een parkeerdruk boven de 90%, is het de vraag of bepaalde doelgroepen meer prioriteit moeten krijgen bij het vinden van parkeergelegenheid. Dit onderdeel van het beleid richt zich onder andere op het stimuleren van het gebruik van aanwezige parkeergelegenheid op eigen terrein en het nader bekijken of bedrijfsbusjes uit de woonstraten gehaald kunnen worden. Naast de gebieden met de hoge parkeerdruk moet ook in de gebieden waar nu al een vorm van parkeerregulering geldt gekeken worden hoe hiermee verder te gaan.

8.1.5 Uitritten

Met betrekking tot uitritten is het nieuwe beleid dat alleen bij nieuwe ontwikkelingen uitritten worden aangebracht indien dit vanuit het ontwerp nodig is. Nieuwe uitritvergunningen worden in principe niet verleend. Uitzondering kan gemaakt worden bij de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening.

8.1.6 Invalidenparkeerplaatsen

Bij deze maatregelen zal de vraag om mindervalidenparkeerplaatsen ook toenemen. Nabij woningen is het ook naar de toekomst toe gewenst hier ruimhartig mee om te gaan. Bij voorzieningen kan aangesloten worden bij de CROW-normen.

8.1.7 Nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet ook gekeken worden naar de bestaande parkeerdruk in de gebieden. Zoals in de visie aangegeven moeten bedrijven en kantoren 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 immers 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 (zie Figuur 24).



Figuur 24- 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 4).

Tabel 4- Parkeernormen eigen terrein CROW Tabel A10

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

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. In hoofdstuk 9 staan enkele voorbeelden.

CONCEPT

8.2 Fietsparkeren

Fietsparkeren wordt volop gefaciliteerd. Hierbij is vooral aandacht voor de openbare voorzieningen (inclusief opstappunten openbaar vervoer). De facilitering gaat zowel over aantal als over veiligheid. De fietsparkeerplaatsen worden dicht bij de ingangen gerealiseerd met een maximale afstand van 50 meter.

Met uitzondering van het winkelcentrum Walburg beschikt de gemeente niet over een duidelijk beeld wat de huidige behoefte is aan fietsparkeerplaatsen. Om dit in beeld te krijgen zal dit als eerste onderzocht moeten worden. Hiervoor kunnen tellingen uitgevoerd worden bij de genoemde openbare voorzieningen (incl. bushaltes). Afhankelijk van de resultaten kan gekeken worden naar aanvullende maatregelen. Om snel met de maatregelen aan de slag te kunnen wordt voorgesteld de tellingen zo spoedig mogelijk na vaststelling van dit beleid uit te voeren (uiterlijk najaar 2020) zodat de eerste maatregelen in 2021 uitgevoerd kunnen worden.

Vanuit de tellingen kan gekeken worden naar de bestaande behoefte. De eventuele maatregelen die aan de hand hiervan genomen kunnen worden zijn het aanbrengen van fietsnietjes op locatie dicht bij de bestemming en eventueel het verplaatsen van bestaande beugels/rekken. In principe verwijderen we geen fietsparkeermogelijkheden. Uitzondering hierop kunnen locaties zijn die niet gebruikt worden omdat de afstand tot de betreffende voorziening te groot is. Hieraan voorafgaand is wel aanvullend onderzoek nodig of de plaatsen niet op andere tijdstippen gebruikt worden.

Hierbij moet rekening gehouden worden met de drie belangrijkste wensen van de fietsers.

- Dicht bij ingang
- Mogelijkheden om ketting te bevestigen
- Bewaking

De eerste wens is bijna een eis. Als er dicht bij de ingang geen formele gelegenheid is wordt de fiets geplaatst tegen een gevel of een lichtmast. Ten behoeve van een nette uitstraling is het gewenst de plekken dicht bij de ingangen juist te voorzien van formele plekken. Uiteraard moet hierbij ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van de ingangen voor alle overige bezoekers.

De tweede wens is al iets afhankelijker van het type fietser. De fietser die op een oude fiets rijdt waaraan hij weinig waarde hecht vindt dit aanzienlijk minder belangrijk dan de (grootste groep) fietser die een redelijke zekerheid wil dat hij, na het bezoeken van de voorziening zijn fiets heel terugvindt. Ervaringen met de huidige type beugels en rekken leert dat op dit moment de voorkeur uitgaat naar zogenaamde fietsnietjes met tussenstang.

De laatste wens wordt momenteel alleen bij het station en het winkelcentrum gehonoreerd. Deze geldt vooral voor mensen die zeker willen weten dat zij na terugkomst hun fiets heel aantreffen. Veelal gaat dit om nieuwere en duurdere fietsen. Met de opkomst van de elektrische fiets is het aannemelijk dat de doelgroep hiervoor toeneemt.

Bij nieuwe ontwikkelingen moeten voor woningen, bedrijven en scholen de fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd worden. Bij de overige voorzieningen worden de kencijfers van het CROW gehanteerd. Omdat we het fietsen willen stimuleren gaan we uit van de bovengrens in de spreidingsaantallen.

Ten aanzien van het fietsparkeren bij woningen zijn er vooralsnog geen signalen dat dit problemen geeft. Daar waar dit in de toekomst zich wel voordoet kunnen, zeker in de gebieden waar nu te veel autoparkeerplaatsen zijn, plekken omgebouwd worden naar fietsparkeerplaatsen.

8.3 Vrachtwagenparkeren

Vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte in Zwijndrecht is in principe voor chauffeurs met een duidelijke binding met Zwijndrecht. De belangrijkste doelgroep is de chauffeur die woonachtig is in Zwijndrecht en een zogenaamde eigen rijder is. De tweede groep is de chauffeur die aankomt in Zwijndrecht en niet direct bij het bedrijf waar zijn bestemming ligt het terrein op kan. Er is geen maximale afstand tussen parkeerplaats en eindbestemming. Wel zijn er bij de parkeerplaats voorzieningen aanwezig voor het stallen van fietsen.

Als we kijken naar de huidige situatie en de visie zien we dat met betrekking tot het vrachtwagenparkeren we ons in dit beleidsplan vooral focussen op de lokale vraag. De problemen zoals die zich momenteel voordoen hebben echter vooral te maken met chauffeurs die geen binding hebben met Zwijndrecht. Het lokaal oplossen van dit probleem, dat vooral veroorzaakt wordt door de strengere regelgeving in Rotterdam, zal voor verder doorschuiven zorgen. Mogelijk kan een groot regionaal vrachtwagenparkeerterrein hier enig soelaas in bieden. Vooralsnog lijkt deze in Dordrecht op de Dordtse Kil IV gerealiseerd te gaan worden. Mocht hier nog verdere acties in nodig zijn dan zal de gemeente haar rol nemen in het regionale overleg.

Ten tijde van de tellingen in 2018 waren de laatste beleidsmaatregelen nog niet uitgevoerd. Hierdoor was nog niet duidelijk kenbaar gemaakt dat het slapen in de voertuigen niet is toegestaan en vond er geen handhaving plaats. Inmiddels zijn de borden wel geplaatst en is de handhaving ook opgestart. Hierdoor is de kans groot dat er minder geparkeerd wordt dan ten tijde van de tellingen. Omdat we aangeven dat de afstand tussen de parkeerplaatsen en de eindbestemming niet van belang is en het feit dat de bezettingsgraad 50% is in de maatgevende periode is er geen aanleiding om extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Vanuit de tellingen zien we niet alleen dat er voldoende ruimte in het algemeen is maar ook dat enkele locaties overvol staan.

9. Actieprogramma en kosten raming

Vanuit de maatregelen in hoofdstuk 8 worden in dit hoofdstuk de bijbehorende acties en kosten in beeld gebracht.

9.1 Autoparkeren

9.1.1 Laadpalen

Om de ontwikkelingen op het gebied van elektrische laadvoorzieningen te volgen wordt een laadpalen-grid opgesteld. Hiermee worden vooraf locaties aangewezen waar in de toekomst een laadpaal kan komen. De laadpaal kan daarmee in de toekomst sneller geplaatst worden. Het grid zal in een apart onderzoek uitgewerkt worden. Er is reeds gestart met deze werkzaamheden. Naar verwachting zal het plan in het najaar 2020 in gebruik worden genomen.

9.1.2 Structurele parkeertellingen

Om een actueel beeld te houden van de stand van zaken in de hele gemeente kan iedere 10 jaar een grootschalig parkeeronderzoek uitgevoerd worden. Hiermee is direct de mogelijkheid om het huidige beleid te evalueren. Ook kan ten tijden van de nieuwe parkeertelling gekeken worden hoe het staat met de verder invoering van deelauto's, elektrische auto's, zelfrijdende (deel) auto's etc. Er is bewust gekozen voor een frequentie van eens per 10 jaar. Uit de voorgaande tellingen uit 2007 en 2018 zijn geen grote verschillen zichtbaar. Er is dan ook geen reden om een hogere frequentie te kizen. Daarnaast worden ook bij projecten tussentijds tellingen uitgevoerd. Wanneer blijkt dat deze grote verschillen kennen met de algemene tellingen kan de frequentie aangepast worden.

9.1.3 Handhaving

Door de keuze om te vergroenen en een parkeerdruk van 90 – 100% na te streven is het noodzakelijk te handhaven op foutparkeren. Uit de parkeertellingen blijkt dat de parkeerdruk vooral 's nachts of 's avonds het hoogste ligt. Uitzondering betreffen voornamelijk de gebieden met veelal werkfuncties (gebieden met veel industrie of kantoren) en winkelfuncties. De handhaving is het meest effectief wanneer deze zich richt op de drukste tijdstippen.

9.1.4 Parkeerplaatsen in evenwicht brengen

Om een goed beeld te krijgen van de gebieden waarin maatregelen nodig zijn, is nader gekeken naar de parkeertellingen. Hierbij hebben we geconstateerd dat er enkele fouten zaten in de tellingen. Incidenteel is in de rapportage van de parkeertellingen bij het bepalen van capaciteit of parkeerdruk een typefout gemaakt (als voorbeeld 66 getypt in plaats van 6). Bij de analyse zijn deze overduidelijke fouten eruit gehaald. Dit leidt tot een iets andere overzichtstekening dan in hoofdstuk 4. In Figuur 25 is het overzicht van de parkeerdruk na analyse weergegeven.



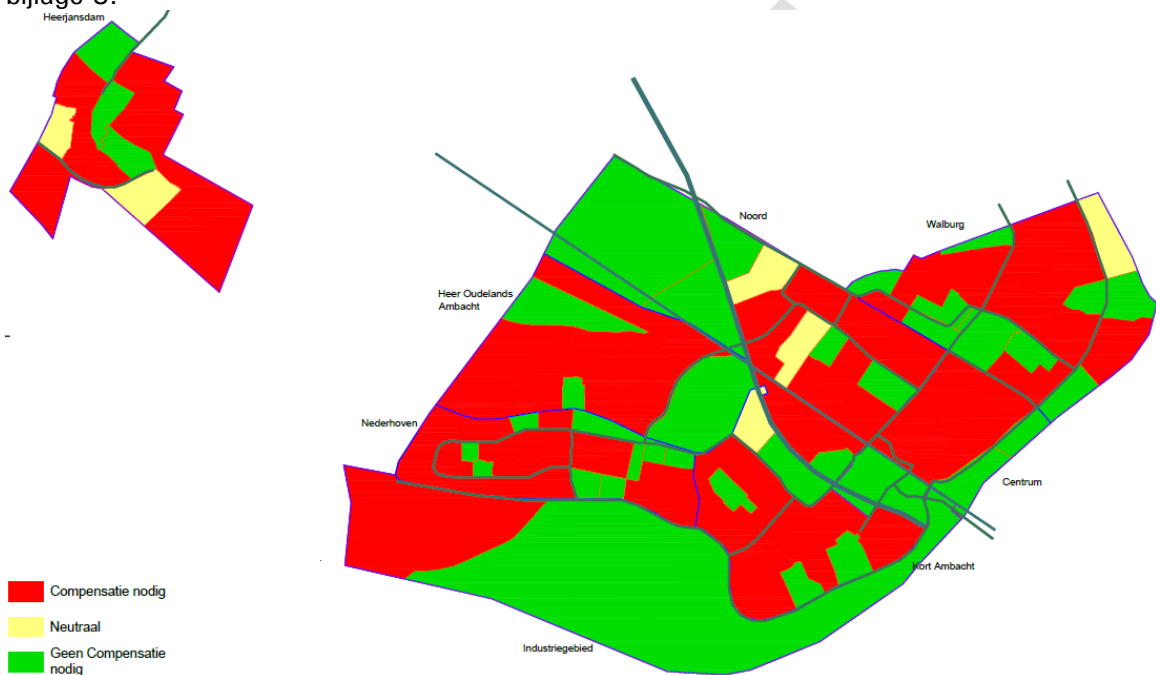
Figuur 25- Parkeerdruk na verdere analyse

In 8 gebieden is er een parkeerdruk van meer dan 100%. Vanuit de tellingen blijkt dat het tekort aan parkeerplaatsen in dezelfde maatgevende periode vrijwel overal opgevangen kan worden in de naastgelegen gebieden. Dit betekent dat door middel van handhaving, waarbij aangegeven kan worden dat men in andere straten een plek kan vinden, de parkeerdruk voldoende omlaag gebracht kan worden. Alleen in het gebied rondom de Lindtsebenedendijk in Heerjansdam, geldt dat het tekort niet volledig opgelost kan worden in het naastgelegen gebied. In dit gebied is de openbare ruimte vrijwel volledig beperkt tot de rijbaan. Zelfs hiervan geldt dat deze in veel gevallen privé-eigendom is. Het aanbrengen van extra openbare parkeerplaatsen is daarmee niet mogelijk. Om het gebruik van eigen terrein voor het parkeren hier extra te stimuleren is ook hier handhaving nodig.

De gebieden met een huidige parkeerdruk onder de 90% kunnen straten vergroend worden. Om dit zonder al te veel extra kosten op te pakken wordt voorgesteld dit zo veel mogelijk tijdens herstratingswerkzaamheden uit te voeren. Om een actueel beeld te hebben van de parkeerdruk wordt bij projecten vanaf 2020 voorgesteld in het projectgebied een nieuwe parkeertelling uit te voeren. Hiermee kan bepaald worden hoeveel parkeerplekken vergroend kunnen worden. De kosten voor deze tellingen verschillen uiteraard per project. Voorgesteld wordt om structureel €1.000 per jaar extra in de begroting om te nemen voor het uitvoeren van parkeertellingen.

Aan de hand van de parkeertellingen kan bij het ontwerp van de nieuwe situatie bepaald worden waar extra groen toegevoegd kan worden. Op basis van algemene kentallen heeft dit een financieel gevolg voor het project. Het aanleggen van een groenvak is per m² €82 duurder dan een verhard oppervlak. Hierbij is het aanplanten van onder beplanting en 1 boom meegenomen (zie bijlage 7). Vervolgens gaan in het beheer de m² over van verhardingen naar groen en dit vraagt, naast de overdracht om € 4,52 budget per m².

Naast deze aanpassingen zullen er ook vragen vanuit bewoners komen over de balans. Indien mensen in verband met de wens tot vergroenen of vanuit verkeersveiligheid oogpunt verzoeken om parkeerplaatsen op te heffen, dan kan op basis van onderstaande kaart gekeken worden wat de mogelijkheden in het betreffende gebied zijn. Eventuele kleine aanpassingen zullen vanuit bestaande budgetten gerealiseerd worden. In de kaart is per parkeerbalansgebied gekeken of er op straatniveau een overschot in parkeerplekken is. Waar dit het geval is, en er sprake is van langsparkeren is het gebied op onderstaande kaart (Figuur 26) geel of groen. In deze gebieden is er ruimte om parkeerplekken op te heffen. Voor zowel het opheffen als het aanleggen van een parkeerplaats is een stroomschema gemaakt. Deze is terug te vinden in bijlage 8.



Figuur 26- Overzicht mogelijkheden parkeerplekken opheffen tbv parkeerbeleid

9.1.5 Regulering

Om zonder al te veel aanvullende maatregelen te bewerkstellingen dat conform de visie parkeren meer gecentreerd plaatsvindt en in de woonstraten alleen ruimte is voor laden en lossen en mindervalidenparkeren, kan ervoor gekozen worden de hele gemeente aan te wijzen als blauwe zone. Door de plaatsen in de woonstraten te voorzien van een blauwe streep en de plaatsen waar langer geparkeerd mag worden van een p-tegel te voorzien zijn bovenstaande zaken geregeld. Net als bij de bestaande blauwe zones kan hierbij, afhankelijk van het betreffende gebied meer geregeld worden met betrekking tot doelgroepen.

In de huidige gereguleerde gebieden worden specifieke doelgroepen door de regulering bevorderd dan wel tegengegaan. In enkele kleine zones worden langparkeerders tegengegaan om te zorgen dat de aangelegen voorzieningen hun klanten kunnen ontvangen. In de overige zones worden specifieke groepen langparkeerders tegen gegaan (treinreizigers in de stationsomgeving en bezoekers van Dordrecht bij het Veerplein/Maasplein). Het voorstel is dan ook om bij het vervangingsmoment van de betaalautomaten het betaald parkeren om te bouwen naar blauwe zones. Gezien de begroting is er op betaald parkeren rondom

Veerplein/Maasplein een tekort van circa €100.000. Door de invoering van de blauwe zone komt dit bedrag vrij. Wel is hierbij handhaving belangrijk en voorgesteld wordt deze middelen hiervoor in te zetten.

9.1.6 Uitritten

Er worden in principe geen uitritvergunningen verstrekt bij bestaande panden. Ook bij nieuwbouw moet vanuit het ontwerp duidelijk zijn dat een uitrit noodzakelijk is alvorens een vergunning wordt verstrekt. Indien bij een bestaande woning een gebouwde parkeervoorziening op basis van bouwvergunning wordt geplaatst, is een uitritvergunning wel mogelijk. Hierbij blijven wel de gebruikelijke voorwaarden met betrekking tot inpasbaarheid en verkeersveiligheid van kracht. Een stroomschema hoe met nieuwe aanvragen omgegaan wordt staat in de bijlage stroomschema's (Bijlage 8)

9.1.7 Invalidenparkeerplaatsen

Net als met betrekking tot uitritten kan de vraag naar invalideparkeerplaatsen groter worden door een grotere parkeerdruk. Ook de vergrijzing maakt een toename aannemelijk. Voorgesteld wordt om hier ruimhartiger mee om te gaan. Op het moment dat een bezitter van een zogenaamde bestuurderskaart een gereserveerde plaats aanvraagt kan deze gehonoreerd worden. Daar waar de persoon in een blauwe zone woont, kan ook gewezen worden op de regels bij een invalideparkeerkaart. Iemand met een invalideparkeerkaart mag onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Wellicht maakt dit een gereserveerde plek overbodig.

De oude regel dat een aanvrager minder dan 25 meter zelfstandig kan lopen was mede ingegeven door de vrees dat er anders een tekort aan algemene parkeerplaatsen zou ontstaan. Gezien het aantal plaatsen (circa 50) en kaarten (260 incl. passagierskaarten) lijkt de kans niet groot dat dit tot een probleem leidt. Daarnaast is het vanuit de visie in dit beleidsplan geen probleem als mobiele mensen een grotere afstand tot een vrije parkeerplek moeten overbruggen. Om de aanvraag voor een invalideparkeerplaats te beoordelen is een stroomschema opgesteld. Deze is terug te vinden in bijlage 8.

9.1.8 Nieuwe ontwikkelingen

Zoals in hoofdstuk 8 aangegeven worden bij nieuwe ontwikkelingen de meest recente CROW-normen aangehouden. In de onderstaande voorbeelden is aangegeven hoe dit in de praktijk werkt.

Voorbeeld 1:

Op het terrein van een oude kerk, die al geruime tijd niet in gebruik is, en dus geen parkeervraag meer kent, worden acht twee-onder-een-kap woningen gerealiseerd die allen beschikken over een garage met een enkele oprit. Het betreft een locatie die is gelegen in de rest bebouwde kom, hierbij een minimale parkeernorm van 1,6 per woning. Van deze 1,6 is 0,3 voor bezoekers. Met de aanleg van de parkeergelegenheid op eigen terrein (die voor 1,0 per woning geteld mag worden) moet in de openbare ruimte 5 parkeerplaatsen gevonden worden ($0,6 \cdot 8 = 4,8$). Indien in het betreffende parkeerbalansgebied de parkeerdruk ook met 5 extra geparkeerde auto's onder de 90% blijft is het niet nodig extra parkeerplaatsen aan te leggen. Is de parkeerdruk al 90% of hoger dan moet in het inrichtingsplan 5 openbare plekken aangebracht worden.

Voorbeeld 2:

Een ander plan voor hetzelfde terrein beslaat een winkelstrip met buurtwinkels (totaal 300 m² b.v.o., dus klein centrum) en daarboven 16 goedkope koopappartementen. Onder de strip komt een privé-parkeergarage met 16 parkeerplaatsen (deze worden één per woning mee verkocht). Omdat er verschillende hoofdgroepen komen, mag gerekend worden met dubbelgebruik. Dit gaat echter alleen op voor de openbare plaatsen.

De parkeernorm voor de winkels is 3,5 per 100 m² b.v.o. en voor de woningen 1,1 per woning. Van de parkeernorm voor woningen is 0,3 voor bezoekers en 0,8 voor bewoners. Met de aanleg van 16 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt deze vraag voor de bewoners ruimschoots opgelost. In de openbare ruimte is de basisvraag 10,5 parkeerplaatsen voor de winkels en 4,8 parkeerplaatsen voor de bezoekers. Omdat het hier 2 verschillende hoofdgroepen betreft (wonen en winkelen) mag gerekend worden met dubbelgebruik. Ook hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de meest recente CROW-uitgave.

Tabel 5- Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik CROW tabel A11

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bezoek	10	20	80	0	70	60	80	70
Detail- handel	30	60	10	0	75	100	0	0

Qua aantal parkeerplaatsen levert dit de volgende aantallen op:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bezoek	0,48	0,96	3,84	0	3,36	2,88	3,84	3,36
Detail- handel	3,15	6,3	1,05	0	7,88	10,5	0	0
Totaal	3,63	7,26	4,89	0	11,24	13,38	3,84	3,36

In de maatgevende periode (zaterdagmiddag) zijn er derhalve afgerond 14 parkeerplaatsen nodig. In dit geval moet gekeken worden of in het betreffende parkeerbalansgebied de parkeerdruk onder de 90% blijft in de maatgevende periode. Hierbij moet zowel gekeken worden naar de maatgevende periode voor deze ontwikkeling als naar de maatgevende periode in het parkeerbalansgebied. Ook hier geldt weer dat de parkeerdruk mag oplopen tot 90%.

9.1.9 Neveneffecten

Door alle hierbovengenoemde maatregelen en acties zal de parkeerdruk op veel plaatsen verder oplopen. Hierdoor zullen meer mensen andere oplossingen zoeken. Zoals aangegeven kan dit door het beter gebruiken van bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook zullen meer mensen speciale voorzieningen als een gehandicaptenparkeerplaats of een uitrit aanvragen. Met deze vragen kan conform hetgeen eerder vermeld omgegaan worden.

Daarnaast zullen er ook mensen zijn die buiten de regels oplossingen zoeken. Dit zal gaan om foutparkeren of het zonder uitritvergunning gebruiken van de tuin als parkeerplaats. Op zich kan hier handhavend tegen worden opgetreden. Voornamelijk bij de tuinen die direct aansluiten op de openbare rijbaan kan dit lastig zijn.

9.2 Fietsparkeren

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8 is er momenteel nog niet veel duidelijk rondom fietsparkeren. Hier is dus aanvullend onderzoek voor nodig.

Als eerste is er behoefte aan een beter inzicht in het aanbod en de vraag naar fietsstallingsmogelijkheden bij voorzieningen en bushaltes. Hiervoor dient bij al deze locaties zowel het aantal parkeervoorzieningen als het aantal geparkeerde fietsen geteld te worden. Mede aan de hand van de gehouden autoparkeertellingen wordt per voorziening de maatgevende periode ingeschat. Hierdoor kan per locatie een eenmalige telling volstaan. De kosten voor een dergelijk onderzoek worden ingeschat op circa €1.000. Zoals in hoofdstuk 8 is aangegeven kan de uitkomst van de tellingen leiden tot maatregelen. Aangezien hier het aantal nog de omvang van de acties op voorhand duidelijk is, is dit nog niet meegenomen in dit actie-overzicht.

Naast dit kwantitatieve onderzoek, kan ook door middel van een enquête, gevraagd worden wat men vindt van fietsparkeervoorzieningen en waar men behoefte heeft aan meer of andere voorzieningen. Door deze enquête breed uit te zetten, worden ook de mensen bereikt die nu mogelijk niet kiezen voor de fiets vanwege de in hun ogen onvoldoende stallingsvoorzieningen. Hiermee wordt mogelijk ook beter duidelijk welke maatregelen kunnen bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik. De kosten voor een dergelijk onderzoek worden ingeschat op €4.000.

Naast dit onderzoek is het gewenst om bij autoparkeertellingen ten behoeve van reconstructies ook het fietsparkeren mee te nemen. Hierdoor ontstaat een beter inzicht aan de behoefte voor extra fietsparkeervoorzieningen in woonwijken. Dit kan binnen het voorgestelde jaarlijkse bedrag voor de parkeertellingen meegenomen worden. Bij reconstructies zal bij de bewonersavonden gevraagd worden of men behoefte heeft aan meer fietsparkeerplakken.

9.3 Vrachtwagenparkeren

Met betrekking tot het vrachtwagenparkeren zijn onlangs de handhavingsacties gestart met betrekking tot het slapen in de vrachtwagens. Alvorens aanvullende maatregelen te nemen om doelgroepen beter te faciliteren, danwel om parkeerplaatsen te verminderen is het zinvol eerst de effecten van deze acties en van eventuele regionale initiatieven af te wachten. Om deze goed in beeld te krijgen is het wel zinvol jaarlijks de (nachtelijke) bezetting op de vrachtwagenparkeerplaatsen te monitoren. Dit kan binnen het voorgestelde jaarlijkse bedrag voor de parkeertellingen meegenomen worden.

9.4 Overzicht maatregelen

In het onderstaand overzicht zijn alle bovenstaande acties opgenomen inclusief de bijbehorende kosten en uitvoeringstermijn.

Maatregel	Kosten	Uitvoering
Opstellen laadpalen-grid	Nihil	Najaar 2020
Structurele tellingen gemeentebreed (auto, fiets en vrachtwagen)	€15.000 per telling	10-jaarlijks vanaf 2028
Handhaving (100 uur per jaar)	€6.100 per jaar	Jaarlijks vanaf 2021
Parkeertellingen rondom projecten (auto en fiets) + jaarlijkse telling vrachtwagenparkeren	€1.000 per jaar	Jaarlijks vanaf 2021
Parkeerplaatsen omvormen tot groenplekken	€82 per m ²	In projecten
Onderhoud groen ipv verharding	€4,52 per m ²	Structureel vanaf uitvoering project
Betaald parkeren Veerplein/Maasplein omvormen naar blauwe zone	Nihil	Koppelen aan vervanging betaalautomaten
Invalidenparkeerplaats toestaan bij bestuurderskaart	Nihil	Bij aanvragen meenemen, vraagt niet meer werk, kosten worden gedekt door leges
Kwantitatief onderzoek fietsparkeren	€1.000	Eenmalig in 2020, vervolgens 10-jaarlijks meenemen in structurele telling
Enquete fietsparkeren	€4.000	Eenmalig in 2020

Bijlagen

Bijlagen

Bijlage 1 Rapport procesbeschrijving

Bijlage 2 Omgevingsanalyse

Bijlage 3 Enquete resultaten

Bijlage 4 Rapport grootschalig parkeeronderzoek gemeente Zwijndrecht

Bijlage 5 Telresultaten grote voertuigen gemeente Zwijndrecht

Bijlage 6 Beleidskader laadpalen

Bijlage 7 Kosten onderbouwing parkeervakken Zwijndrecht

Bijlage 8 Stroomschema's parkeerbeleid



Ingenieursbureau
Drechtsteden

Gemeente Zwijndrecht

Procesbeschrijving Parkeerbeleidsplan Zwijndrecht 2018

Documentatiepagina

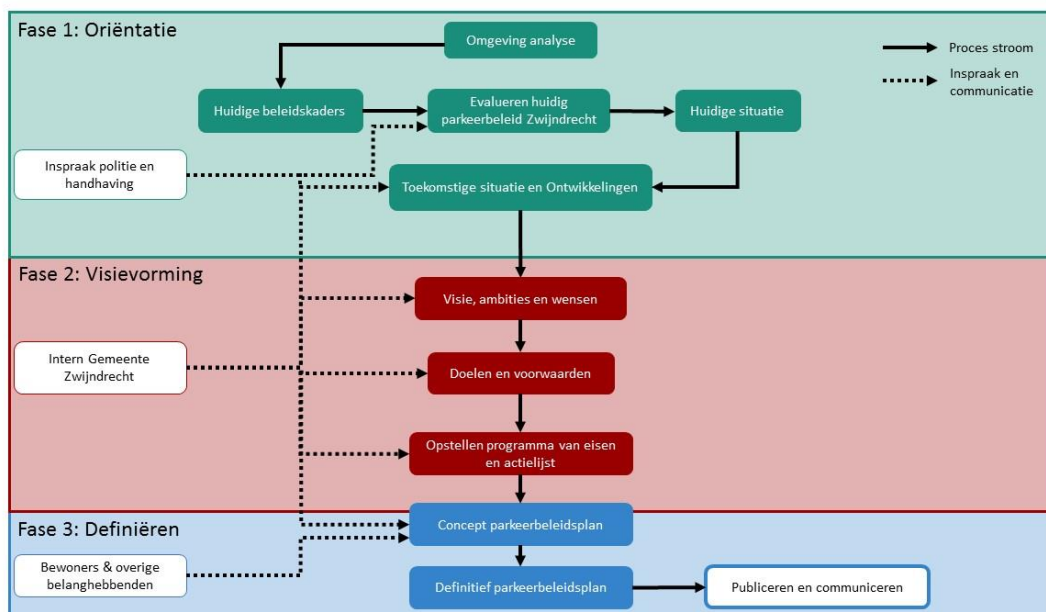
Opdrachtgever	Gemeente Zwijndrecht
Contactpersoon	M. Sulkers, Ingenieursbureau Drechtsteden
Titel rapport	Procesbeschrijving parkeerbeleidsplan Zwijndrecht 2018
Kenmerk	Project 7134
Datum publicatie	
Status	Concept
Projectomschrijving	Opstellen van een procesbeschrijving voor het nieuw op te stellen parkeerbeleidsplan voor de Gemeente Zwijndrecht. Deze procesbeschrijving zal alle te nemen stappen om te komen tot het parkeerbeleidsplan onderschrijven waardoor een breed gedragen plan zal ontstaan.
Trefwoorden	Parkeren, Beleid, Zwijndrecht

Samenvatting

Vanuit de gemeente Zwijndrecht bestaat de wens om een nieuw parkeerbeleidsplan op te stellen. Deze wens komt voort om bij zaken met betrekking tot parkeren binnen de gemeente terug te kunnen vallen op geactualiseerd beleid. Vooruitlopend op het parkeerbeleidsplan is gevraagd om een procesbeschrijving te maken met als doel duidelijkheid scheppen in het proces tot het verkrijgen van een breed gedragen parkeerbeleidsplan. De procesbeschrijving geeft inhoudelijk weer welke stappen er genomen moeten worden en wanneer de betrokken partijen moeten worden benaderd.

Binnen het proces zijn een aantal betrokken partijen genoemd. Deze zijn ingedeeld in de categorieën: Context vormers, crowd, subjects en hoofdrolspelers. Daarbij zijn politie en handhaving de context vormers. De winkeliers op winkelcentra, Q-park en Vereniging onderhoud Winkelcentrum Walburg (VOWW), Bedrijven op grote terreinen en de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht de subjects. Zij zullen in het proces op de hoogte moeten worden gesteld van de vorderingen en voorgenomen plannen. De bewoners en de medewerkers van de gemeente Zwijndrecht zijn daarnaast de hoofdrolspelers. De bewoners kunnen verder worden uitgesplitst verschillende groepen zoals: bewoners zonder auto, bewoners met auto, bewoners met invalideparkeerplaats, bewoners met grote voertuigen, bewoners met elektrisch oplaadbare auto. Zij zullen als zodanig in het parkeerbeleidsplan moeten terugkomen met de bijpassende doelen en wensen. De medewerkers van de gemeente Zwijndrecht zijn in te delen in de volgende groepen: het bestuur, de beleidsmedewerkers en de beheerders.

Het proces om te komen tot het parkeerbeleidsplan zal bestaan uit 3 fasen: oriëntatie, visievorming en definiëren. Daarbij is het van belang dat in de oriëntatie fase goed wordt gekeken naar de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen. Deze zullen moeten worden meegenomen tijdens het opstellen van het parkeerbeleidsplan. In de visievormingsfase zullen de doelen en voorwaarden worden opgesteld. Deze zullen samen met de medewerkers van de gemeente worden opgesteld. Daaruit zal een programma van eisen worden opgesteld met een actielijst. Om in de definitiefase tot een definitief parkeerbeleidsplan te kunnen komen zal eerst een conceptversie worden opgesteld. Deze zal samen met de bewoners en de overige belanghebbende partijen worden besproken. De uitkomsten van deze inspraak mogelijkheid zullen worden afgewogen op relevantie en daar waar mogelijk ingepast in het parkeerbeleidsplan. Daartoe zal een definitief parkeerbeleidsplan worden gevormd en deze zal vervolgens worden gecommuniceerd via de daarvoor bestemde kanalen.



Inhoud

Samenvatting.....	ii
1. Inleiding	1
2. Onderzoeksvragen.....	3
3. Betrokken partijen.....	4
4. Procesbeschrijving.....	7
5. Specificatie proces.....	10
6. Conclusie	13
7. Hoofdstuk indeling parkeerbeleidsplan Zwijndrecht	14

1. Inleiding

"In 2030 zijn de parkeerfaciliteiten in de gemeente Zwijndrecht beter afgestemd op de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemer." (Gemeente Zwijndrecht, GVVP 2016)

Vanuit de Gemeente Zwijndrecht bestaat de behoefte om een nieuw parkeerbeleidsplan op te stellen. In het GVVP is deze behoefte reeds uitgesproken in de vorm van bovenstaande quote. Deze wens komt voort uit diverse vragen om inzake het parkeren terug te kunnen vallen op vastgesteld beleid. Het parkeerbeleidsplan zal onder anderen in moeten gaan op parkeerplaatsen voor grote voertuigen, invalidenparkeerplaatsen en uitritten.

Naast het GVVP is in de groeiagenda aangegeven dat er 25.000 nieuwe woningen gerealiseerd gaan worden binnen de Drechtsteden. Dit zal zijn weerslag hebben op het parkeerbeleid in de toekomst. Deze groeiambitie is naast het GVVP een aanleiding om parkeerbeleid op te stellen voor de gemeente Zwijndrecht.

Het parkeerbeleidsplan zal worden gemaakt om voor alle betrokken partijen binnen de gemeente Zwijndrecht een duidelijk, eenduidig en volledig beleid te bieden waarop gehandeld kan worden.

Vooruitlopend op het opstellen van het parkeerbeleidsplan is gevraagd om een procesbeschrijving te maken met de te doorlopen stappen om tot een goed gedragen parkeerbeleidsplan te kunnen komen. In dit document zal de procesbeschrijving worden gepresenteerd met de te nemen processtappen en de motivatie voor deze stappen.

Gesteld kan worden dat parkeerbeleid niet een doel is waar naar gestreefd moet worden maar dat het parkeerbeleid moet bijdragen aan een beter functionerende ruimte. Parkeerbeleid is belangrijk omdat het bijdraagt aan de leefbaarheid, economische vitaliteit en de bereikbaarheid van een locatie. Daarbij moet in acht worden genomen dat parkeerbeleid van belang is in tijden van overlast evenals in tijden wanneer gewenst gedrag is verkregen.

Om ervoor te zorgen dat bewoners het parkeerbeleid accepteren en daardoor dus het beleid effectief wordt, is de juiste communicatie op het juiste moment noodzakelijk. Daarnaast spelen andere belanghebbende partijen een rol binnen het proces. Hier zal bij het opstellen van de procesbeschrijving en bij de invulling van het parkeerbeleidsplan rekening mee moeten worden gehouden.

Rapport opzet en leeswijzer

Dit document heeft als doel een procesbeschrijving op te stellen om te komen tot een volledig parkeerbeleidsplan voor de gemeente Zwijndrecht. Deze vraag komt voort uit het GVVP. Daarnaast is het wenselijk om bij vragen en klachten van bewoners te kunnen handelen naar vastgesteld beleid. Het parkeerbeleidsplan zal dan ook ingaan op de verschillende groepen bewoners in de gemeente Zwijndrecht met de verschillende normen en eisen.

In hoofdstuk 2 zal worden ingegaan op de vragen die vanuit het GVVP naar voren komen. In hoofdstuk 3 zal vervolgens worden gekeken naar de verschillende betrokken partijen die een rol spelen binnen het parkeerbeleid. In hoofdstuk 4 zal het proces beschreven en gevisualiseerd worden. In hoofdstuk 5 zal de motivatie voor de verschillende analyses en de inspraak momenten van de betrokken partijen worden toegelicht. In hoofdstuk 6 zal de conclusie worden geformuleerd. Ten slotte zal in hoofdstuk 7 een hoofdstukindeling worden gepresenteerd voor het op te stellen parkeerbeleidsplan. Het eindproduct van dit document is dan ook een leidraad om te volgen bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan.

2. Onderzoeksvragen

Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

In het GVVP wordt een aantal keren gesproken over parkeerbeleid. Er wordt met name gesproken over een verder uitwerking van parkeernormen en parkeerdruk die in het parkeerbeleidsplan moet worden opgenomen. De volgende specifieke vragen worden in het GVVP genoemd.

- Welke normen hanteert de gemeente Zwijndrecht?
- Welke invloed hebben gereserveerde invalideparkeerplaatsen en elektrische laadparkeerplaatsen op deze normering?
- Wat zijn de mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden in buurten met een te hoge parkeerdruk?

Deze vragen zullen in het parkeerbeleidsplan terug moeten komen.

Overige onderzoeksvragen

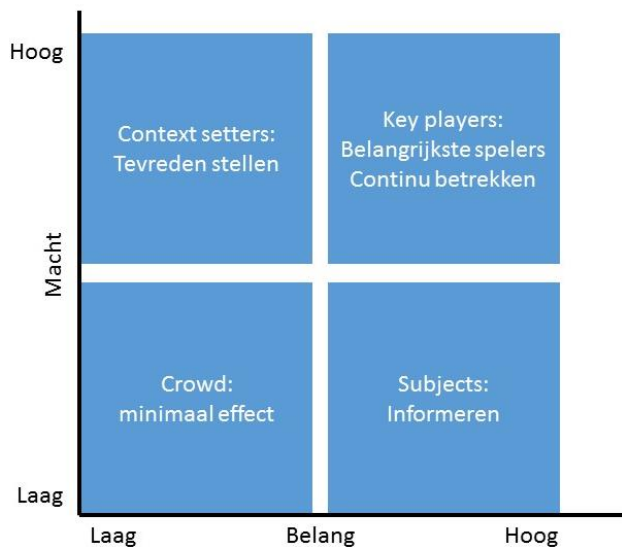
Naast de onderzoeksvragen vanuit het GVVP bestaan er een aantal andere vragen die door het parkeerbeleidsplan beantwoord zullen worden.

- Welke normen en regels gelden voor het parkeren van vrachtwagens?
- Welke normen gelden voor het parkeren bij nieuwbouwwoningen in relatie tot de uitbreiding vanuit de groeiagenda?
- Hoe moet worden omgegaan met uitritten in de gemeente Zwijndrecht, en welke invloed heeft dit beleid op de parkeercapaciteit?

Alle bovengenoemde vragen zullen beantwoord worden in het parkeerbeleidsplan.

3. Betrokken partijen

In de procesbeschrijving zal worden aangegeven op welk moment gedurende het opstellen van het parkeerbeleidsplan de belanghebbende partijen moeten worden betrokken. Om dit op een juiste manier te kunnen doen moet worden gekeken wat voor type belanghebbenden er zijn en hoe daarmee moet worden omgegaan. Daarvoor zal per betrokken partij worden aangegeven wat hun belang en invloed is binnen het parkeerbeleidsplan. Hierdoor ontstaan 4 typen belanghebbenden: crowd, subjects, context setters en key players. In Figuur 1 is de positie tussen de verschillende typen belanghebbenden weergegeven. Voor de belanghebbenden binnen dit onderzoek zal eenzelfde figuur worden opgesteld. Binnen dit schema zijn de formele machtposities weergegeven. Dit schema gaat niet in op de informele kanalen die belanghebbenden kunnen gebruiken om macht uit te oefenen.



Figuur 1- Belangen & macht diagram

Gemeente Zwijndrecht: Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn er een aantal groepen te onderscheiden:

- Het bestuur: deze moet het beleid vaststellen. Zonder dat het bestuur het opgestelde beleid goedkeurt, kan het niet worden vastgelegd en is er geen parkeerbeleid. Daarmee heeft deze groep veel macht. Ook hebben zij belang bij het beleid. Echter, de beheerafdeling heeft relatief meer belang bij het parkeerbeleid.
- De beleidsmedewerkers: de beleidsafdeling van de gemeente moet het beleid opstellen en koppelen aan de andere terreinen die met parkeerbeleid te maken hebben. Ook deze groep heeft veel macht, de invulling van het parkeerbeleid zal door hen worden opgesteld.
- Beheer: deze groep moet ervoor zorgen dat het parkeerbeleid gehanteerd wordt. Deze groep heeft relatief minder macht ten opzichte van de andere groepen binnen de gemeente Zwijndrecht. Daarentegen is hun belang heel hoog aangezien zij het parkeerbeleid zullen hanteren.

Deze groepen zijn van essentieel belang voor de inhoud en handhaving van het parkeerbeleid. Het is daarom belangrijk om deze groepen binnen de gemeente Zwijndrecht tijdig te betrekken bij het proces. Binnen het proces zullen zij de hoofdrolspeler zijn.

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht: Deze buurgemeente van Zwijndrecht zal moeten worden betrokken bij het proces. Vooral op het gebied van parkeren is het van belang dat er onderlinge communicatie is tussen deze gemeenten. In woonwijken grenzend aan de gemeentegrens tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht, is de grens door ogenschijnlijk gelijke woonwijken getrokken. Met name rond de straten Eemstein, Zonnestein, Welhorst, Watermunt en Reigersbek is het voor bewoners uit de gemeente Zwijndrecht gemakkelijk om in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht te parkeren, en visa versa. Wanneer beide gemeenten verschillend parkeerbeleid voeren kan dit ongewenste situaties ten gevolge hebben. Aangezien de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht geen directe invloed kan uitoefenen op de inhoud van het parkeerbeleid van Zwijndrecht, hebben zij een lage machtspositie. Zij hebben wel belang bij het parkeerbeleid en behoren daarmee tot de groep subjects. Zij moeten geïnformeerd worden op de juiste momenten in het proces.

Bewoners: De bewoners van de gemeente Zwijndrecht zijn de personen die het meest worden beïnvloedt door het nieuwe beleidsplan. Binnen de gemeente worden de inwoners nauw betrokken bij het opstellen van beleid. In de vorm van bewonersavonden en inspraak rondes kunnen zij invloed uitoefenen op de inhoud van beleid. Uit het rapport "Monitor communicatie en bestuur; Gemeente Zwijndrecht 2017" is geconcludeerd dat ongeveer 2/3 deel van de inwoners actief betrokken wil zijn bij besluiten die door de Gemeente worden gemaakt. Daarnaast wordt aangegeven dat de bewoners over parkeren graag mee zouden praten met de gemeente. Deze punten overwogen zal bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan de bewoners actief moeten worden meegenomen in het proces. Daarmee moeten zij inspraak (macht) momenten krijgen om hun perceptie en ideeën te uiten. De bewoners zullen in het proces dan ook worden gekenmerkt als belangrijke spelers met minder macht en belang dan de Gemeente Zwijndrecht. Aangezien zij naast de gemeente Zwijndrecht een belangrijke belanghebbende groep zijn, zullen zij continu moeten worden betrokken bij het parkeerbeleidsplan. Echter, zij hebben minder macht dan de gemeente waardoor er relatief gezien minder inspraak mogelijk is. Gezien het feit dat bewoners meer resultaat gericht zijn en minder inhoud gericht wordt geadviseerd om de bewoners later in het proces aan te spreken. Hoe later in het proces, hoe meer specifieke verbeterpunten zijn aangemerkt ten aanzien van het parkeerbeleid. De bewoners kunnen daarop actief reageren.

Binnen de bewoners van de gemeente Zwijndrecht zijn een aantal groepen te onderscheiden, zoals: bewoners zonder auto, bewoners met auto, bewoners met invalideparkeerplaats, bewoners met grote voertuigen, bewoners met elektrisch oplaadbare auto. Voor deze groepen is het algemeen belang hetzelfde, namelijk een parkeerplaats. De aard en locatie van de parkeerplaats verschilt tussen de groepen. De verschillende groepen bewoners zijn in het figuur niet uitgesplitst. Bij het opstellen van het parkeerbeleid zal rekening moeten worden gehouden met de verschillende standpunten en belangen van deze groepen bewoners.

Q Park: Binnen de gemeente Zwijndrecht moet rekening worden gehouden met de parkeerexploitant Q-Park die het parkeerterrein achter het centraal stations exploiteert namens NS. Daarnaast zijn alle betaald parkeer mogelijkheden zijn verantwoordelijkheid van de gemeente Zwijndrecht zelf. De exploitant Q-Park kan worden gezien als belangrijke belanghebbenden in dit proces. Zij zorgen immers voor het beheer en onderhoud van de parkeergelegenheid. Zij hebben geen bevoegdheden om in te spelen op de inhoud van het parkeerbeleidsplan. Zij moeten wel geïnformeerd worden over de verschillende maatregelen die moeten worden genomen. Daarmee worden zij binnen dit proces beschouwd als subjects.

Daarnaast is het parkeerdek van winkelcentrum Walburg eigendom van Vereniging Onderhoud Winkelcentrum Walburg (VOWW). Op dit parkeerdek geldt geen betaald parkeren. Echter, dit

parkeerdek heeft een grote parkeer capaciteit en draagt bij aan de parkeervraag bij het winkelcentrum. Daarmee is deze vereniging een belangrijke partij.

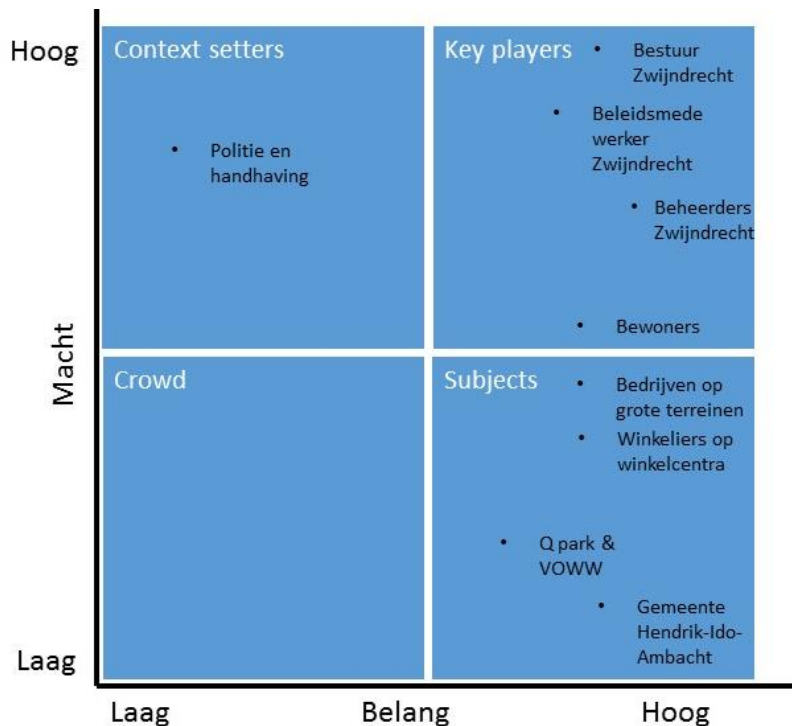
Bedrijven gevestigd op grote terreinen: Deze bedrijven krijgen veelal te maken met grote voertuigen. Zij hebben echter weinig macht over hoe het parkeerbeleid zal worden ingevuld. Daarom zal deze groep moeten worden betrokken in het proces. Daarbij zullen zij de rol als subject innemen. Dit betekent dat zij vooral geïnformeerd moeten worden binnen de besluitvorming.

Voor het parkeren van grote voertuigen op de openbare weg is de gemeente Zwijndrecht verantwoordelijk. Dit zal geschieden op stukken openbare weg op bedrijven terreinen. De omliggende bedrijven op deze terreinen zijn daarbij indirect betrokken. Daarom moeten zij geïnformeerd blijven tijdens het proces.

Winkeliers op winkelcentra: De winkeliers zijn in hun bereikbaarheid afhankelijk van de hoeveelheid parkeermogelijkheden in de nabijheid van de centra. Daardoor worden zij beïnvloed door het parkeerbeleid en de maatregelen die daarop genomen worden. In de vorm van een winkeliersvereniging kunnen zij inspraak uitoefenen op het parkeerbeleid. Ook alleenstaande winkeliers kunnen hier inspraak op doen. Zij hebben geen macht die zij kunnen uitoefenen op de inhoud van het beleidsplan en de uitvoering daarvan. Daardoor worden zij gecategoriseerd als subject, zij zullen geïnformeerd moeten blijven bij de besluitvorming.

Politie en handhaving: De politie is een belangrijke belanghebbende binnen dit proces. Zij zijn verantwoordelijk voor het handhaven van het gestelde beleid. Zij moeten op dit beleid handelen. Binnen de inhoud van het parkeerbeleid hebben zij weinig belang. Echter, de politie kan wel macht uitoefenen op de richtlijnen en de manier waarop gehandhaafd kan worden. Daarmee worden zij context setters.

De belanghebbende partijen zijn in Figuur 2 weergegeven met hun toebehorende positie in het macht/belang diagram.



Figuur 2- Macht & belang diagram belanghebbende partijen

4. Procesbeschrijving

Zoals eerder aangegeven zal binnen het proces om te komen tot een parkeerbeleidsplan rekening worden gehouden met de belangen en wensen van de verschillende betrokken partijen. Zij zullen op de juiste momenten in het proces moeten worden betrokken zodat er een breed gedragen beleid kan worden opgesteld. Om te beginnen is een stroomschema gemaakt waarop te zien is welke stappen en analyses moeten worden uitgevoerd. Deze is te zien in Figuur 3.

Fase 1- Oriëntatie

Binnen deze fase zal de algemene omgeving waarin het parkeerbeleidsplan moet worden gemaakt geanalyseerd worden. Binnen deze fase zullen de volgende analyses uitgevoerd gaan worden.

- **Omgevingsanalyse:** Hierin zullen verschillende aspecten worden belicht zoals kenmerken van de gemeente Zwijndrecht, positionering gemeente Zwijndrecht binnen de Drechtsteden, historische gegevens, opkomende trends, verschillende groepen in bevolking. Deze analyse heeft als functie, de algemene omgeving waarin het parkeerbeleidsplan moet functioneren in kaart brengen.
- **Huidige beleidskaders:** Hierin zal worden bekeken hoe op dit moment het parkeerbeleid is opgesteld op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij moet worden gekeken naar de huidige stand van zaken en de veranderingen op korte termijn die reeds vast staan. Aansluitend daarop zal moeten worden gekeken of er al beleidsstukken zijn vastgesteld met betrekking tot het parkeerbeleid, die voor lange termijn vastgesteld zijn.
- **Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht:** In deze analyse zal worden gekeken naar het huidige parkeerbeleid wat in Zwijndrecht wordt gehandhaafd. Daarbij zal moeten worden gekeken naar hoe het beleid nu functioneert en in hoeverre er ideeën bestaan om verbeterpunten uit het huidige beleid te veranderen.
- **Huidige situatie in omgeving:** Hierin zal moeten worden gekeken naar de situatie in de wijken van de gemeente Zwijndrecht. Daarbij zal moeten worden gekeken naar de parkeercapaciteit, intensiteit en de parkeerdruk in de verschillende vooraf bepaalde parkeerbalansgebieden.
- **Toekomstige situatie:** Hierin zal moeten worden gekeken naar de toekomstige situatie met betrekking tot de parkeervraag, ruimtelijke ordening, nieuwbouwprojecten, infrastructurele veranderingen, handhaving etc. Daarvoor het is van belang om een tijdperiode vast te stellen waarbinnen het op te stellen parkeerbeleid zal worden uitgevoerd. Er wordt geadviseerd om het jaar 2030 hiervoor aan te houden. Dit zou goed aansluiten bij het termijn van het GVVP. Daarbij zullen de ontwikkelingen binnen mobiliteit zich gaan ontwikkelen. Naar verwachting zullen die ontwikkelingen meer gaan spelen rond het jaar 2030. Met deze nieuwe ontwikkelingen kan dan rekening worden gehouden voor het volgende GVVP en het parkeerbeleidsplan. Daarnaast zal een kleine uitstap worden gemaakt naar toekomstige ontwikkelingen die op korte termijn invloed kunnen hebben op de parkeerdruk in de wijken.

Vanuit deze fase kan worden bekeken wat de verwachte veranderingen zullen zijn binnen de gemeente Zwijndrecht. Dit zal samen met de huidige beleidskaders een startpunt vormen om de inhoud van het toekomstige parkeerbeleidsplan op te kunnen stellen.

Fase 2- Visievorming

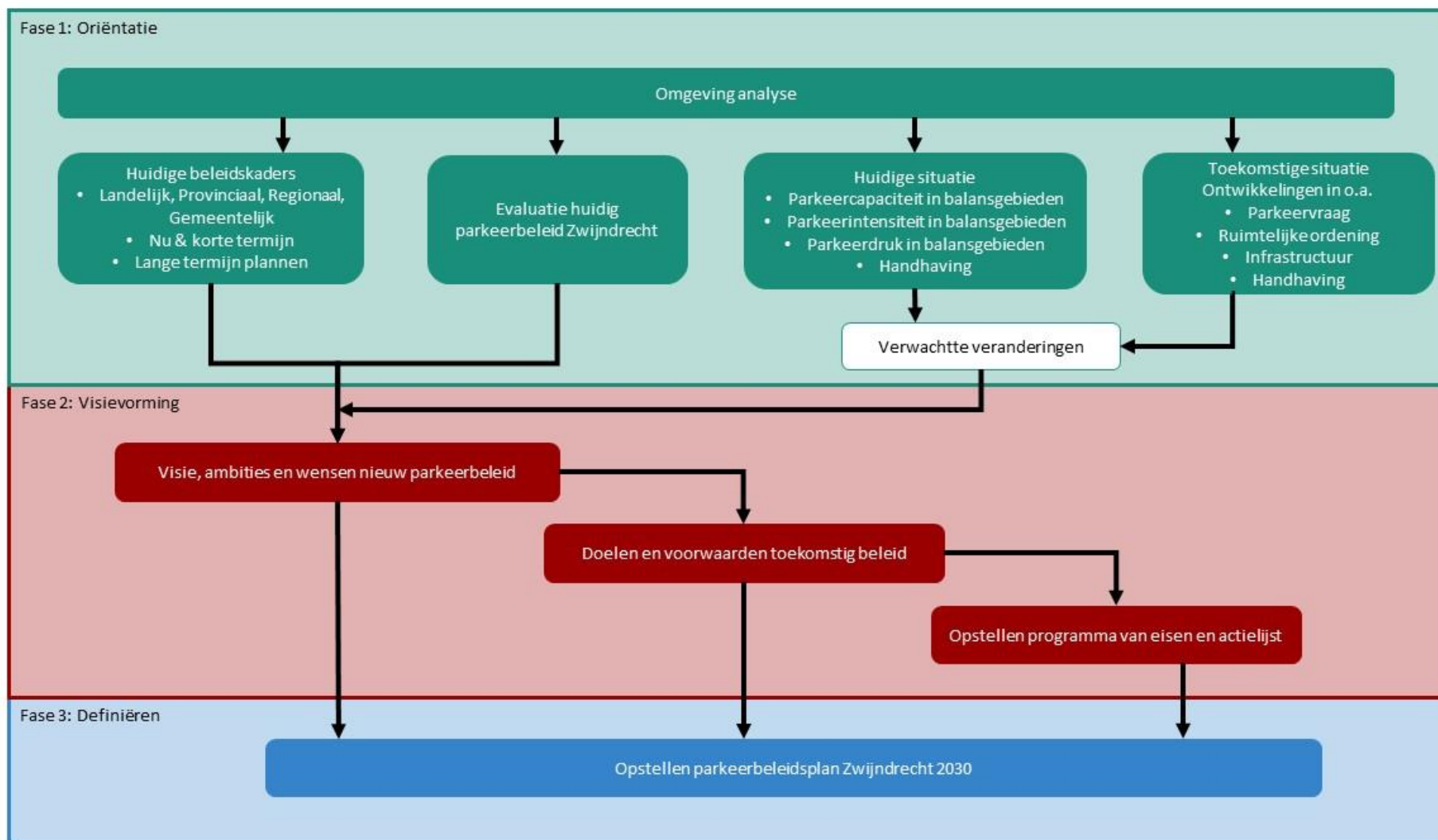
Binnen deze fase zullen de informatie en verkregen inzichten worden gebruikt om een programma van eisen op te stellen.

- Vaststellen visie, ambitie en wensen nieuw parkeerbeleid: Hierin zullen de betreffende medewerkers van de gemeente Zwijndrecht worden gevraagd wat de visie is op het parkeerbeleid. Hierin kan de evaluatie die in de voorgaande fase is uitgevoerd als basis dienen.
- Doelen en voorwaarden opstellen toekomstig beleid: Binnen dit onderdeel zal het doel en de voorwaarden van het beleid worden vastgesteld. Wat moet er met het beleid worden bereikt en waar moet rekening mee worden gehouden. Deze vragen zullen aan bod komen in dit deel van het proces.
- Opstellen programma van eisen en actielijst: Hierin zullen de randvoorwaarden en eisen worden vastgelegd. Dit programma van eisen zal bepalend zijn voor de inhoud van het parkeerbeleidsplan. Vanuit het programma van eisen kan een actielijst worden opgesteld. Samen met een kostenraming kan dit een actieprogramma vormen.

Na deze fase zijn de randvoorwaarden voor het parkeerbeleidsplan bekend. Daarmee kan een start worden gemaakt voor de definitie fase.

Fase 3- Definiëren

Binnen deze fase zal alle verkregen informatie uit de twee eerder genoemde fases worden gebruikt om het parkeerbeleidsplan te formuleren. Daarin zal eerst een concept plan worden opgesteld waarna alle betrokkenen de mogelijkheid krijgen om naar het concept te kijken en aanbevelingen te geven. Na deze inspraak zal het definitieve parkeerbeleidsplan worden opgesteld.



Figuur 3- Stroomschema uit te voeren stappen

5. Specificatie proces

Binnen dit hoofdstuk zal een motivatie worden gegeven voor de voorgestelde stappen die in het bovenstaande figuur zijn gedaan. Per onderdeel zal worden aangegeven wat de reden is van het uitvoeren van de analyse, wat de middelen zijn die ervoor beschikbaar zijn en welke vorm de uitkomst zal moeten zijn. Ook zal worden aangegeven op welke momenten welke betrokken partijen moeten worden betrokken in het proces.

Fase 1- Oriëntatie

- **Omgevingsanalyse:** Deze analyse heeft als doel om een algemeen beeld te krijgen van de omgeving en de omstandigheden die spelen binnen de gemeente Zwijndrecht. Deze analyse zal voornamelijk dienen als het opstellen van de context en afbakening van het parkeerbeleidsplan. Door dit vooraf goed te regelen kunnen problemen in de loop van het proces worden voorkomen. Deze analyse kan het beste worden uitgevoerd door middel van historisch onderzoek en digitaal onderzoek. Ook kunnen interviews met werknemers en inwoners van de gemeente Zwijndrecht inzichten geven.
- **Huidige beleidskaders:** Het doel van deze analyse is om een compleet beeld te krijgen van de verschillende beleidsstukken en hoe deze invloed hebben op het parkeerbeleidsplan van Zwijndrecht. Door dit vooraf goed te analyseren worden alle opgestelde regels geïmplementeerd in het parkeerbeleidsplan en kunnen geen regels over het hoofd worden gezien. Dit zal voornamelijk moeten worden onderzocht door middel van digitaal onderzoek naar beleidsdocumenten. Daarnaast kan worden gedacht aan interviews afnemen met de huidige wethouders die het bestaande beleid uitvoeren en dus voldoende kennis hebben van de huidige stand van zaken. Na dit onderzoek moet er een overzicht zijn opgesteld van al het beleid dat van belang is voor het parkeerbeleidsplan.
- **Evaluatie parkeerbeleid:** Deze evaluatie wordt uitgevoerd om te kunnen bepalen wat de verbeteringen zijn die gemaakt kunnen worden in het nieuwe parkeerbeleidsplan. Het is wenselijk om de problemen of misverstanden die zich nu voordoen goed in kaart te kunnen brengen en deze in het nieuwe parkeerbeleidsplan voldoende te kunnen borgen. Dit is het eerste punt waarbij de betreffende medewerkers van de gemeente Zwijndrecht zullen worden betrokken bij het proces. Hier kunnen zij de huidige beleidskaders vanuit de gemeente nader verklaren en hun verbeteringen aandragen. Deze evaluatie zal voornamelijk worden uitgevoerd door gesprekken te voeren met wethouders en raadsleden van de gemeente Zwijndrecht. Daarnaast kan worden gekeken of de mogelijkheid bestaat om politie en handhaving te betrekken bij dit proces. Uit deze evaluatie zal een lijst met actiepunten worden opgesteld waarop het nieuwe parkeerbeleidsplan zal ingaan.
- **Huidige situatie:** Binnen deze analyse zal worden gekeken naar de huidige situatie in de wijken zelf. Door dit vooraf te doen kunnen zichtbare knelpunten direct in kaart worden gebracht waarna deze in het nieuwe parkeerbeleidsplan kunnen worden bijgevoegd. Dit kan worden gebruikt om bij bewonersavonden te kunnen communiceren en erkennen dat de problemen zichtbaar zijn voor de gemeente. Dit kan vertrouwen scheppen tussen de bewoners en de gemeente. Binnen deze analyse is dan ook het eerste moment dat de bewoners bij het proces betrokken zullen worden. In de bewonersavonden kunnen de inwoners van de wijken aangeven hoe zij naar het parkeren in de wijk kijken en welke oplossingen zij zien voor problemen. De huidige situatie kan het beste in kaart worden gebracht door in de wijken inventarisaties te doen. Hierbij kan de data van parkeertellingen worden gebruikt om een specifiek beeld te creëren. Vanuit deze analyse zal een beschrijving worden gemaakt van de situatie in de wijken met de belangrijke gegevens uit parkeertellingen en observaties.
- **Toekomstige situatie en ontwikkelingen:** Binnen deze analyse wordt een blik op de toekomst geworpen. Hierbij zal worden gekeken tot aan 2030. Door dit in een vroeg stadium te doen kunnen

ontwikkelingen die zich op korte termijn zullen voordoen worden meegenomen in het parkeerbeleidsplan. Dit deel van de analyse kan het beste worden uitgevoerd door middel van het organiseren van workshops waarin met medewerkers van de gemeente gekeken wordt naar hun toekomst visie op parkeren. Hoe regelen zij het parkeren voor de korte termijn toekomst. Door nu in te spelen op duidelijk zichtbare ontwikkelingen kunnen problemen die op korte termijn kunnen ontstaan vroegtijdig worden opgelost.

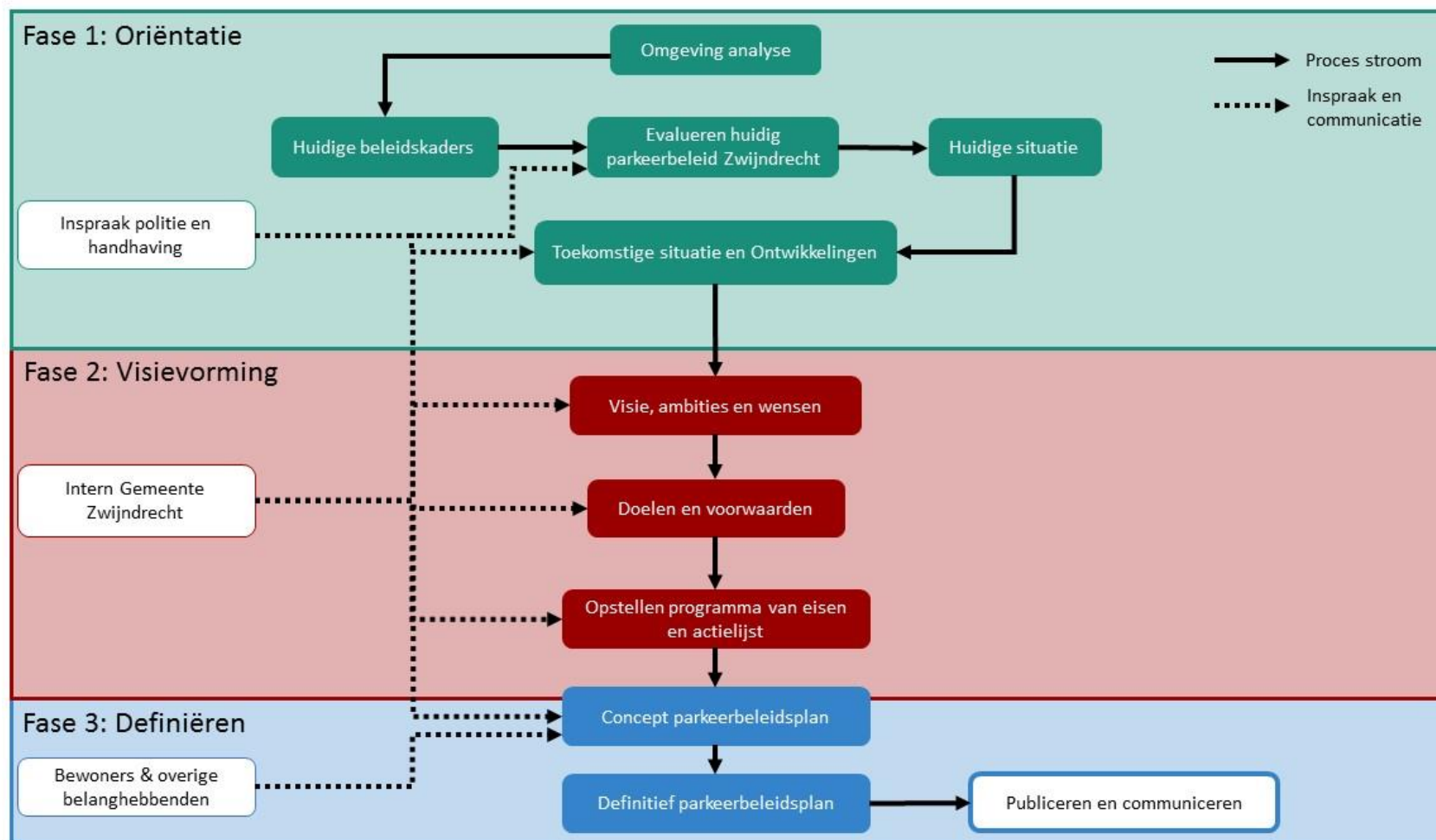
Fase 2- Visievorming

- Visie, ambities en wensen: Binnen dit onderdeel in het proces is het van belang om de visie, ambities en wensen van de gemeente Zwijndrecht goed in kaart te brengen. Hiermee wordt voorkomen dat in het parkeerbeleidsplan wensen of ambities niet worden meegenomen die wel spelen binnen de gemeente. Dit zal worden opgesteld door middel van gesprekken met de wethouders en medewerkers van de gemeente Zwijndrecht.
- Doelen en voorwaarden: Dit onderdeel hangt nauw samen met het voorgaande onderdeel uit deze fase. De doelen en de voorwaarden waaraan het parkeerbeleidsplan moet voldoen moet vooraf duidelijk in kaart worden gebracht. Daarmee kan worden voorkomen dat het parkeerbeleidsplan niet wordt aangenomen door de gemeente. Ook dit onderdeel zal worden uitgevoerd door middel van gesprekken met medewerkers van de gemeente Zwijndrecht.
- Opstellen programma van eisen en actielijst: Dit onderdeel dient als tussen rapportage van de voorgaande analyses. In het programma van eisen zullen alle onderdelen samenkomen en alle belangrijke informatie worden samengevat. Hiermee wordt een duidelijk raamwerk opgesteld om aan het daadwerkelijke parkeerbeleidsplan te kunnen beginnen. Door dit programma van eisen nogmaals aan de gemeente medewerkers te laten toetsen kan een definitieve start worden gegeven aan het opstellen van het parkeerbeleidsplan. Het programma van eisen zal worden opgesteld door alle belangrijke actiepunten, kenmerken, doelen en informatie te bundelen in 1 document. Deze kan worden getoetst door reviews uit te laten voeren onder de medewerkers die eerder in het proces zijn benadert. Daarbij zal een actielijst worden gemaakt samen met een kostenraming. Zo zijn de te nemen stappen inzichtelijk en heeft de gemeente een eenduidig handvat.

Fase 3- Definiëren

- Concept parkeerbeleidsplan: Het is van belang om voor het definitief maken van het parkeerbeleidsplan, een tussenversie ter inzage van de gemeente te maken. Met deze inzage kan de laatste belangrijke stap gemaakt worden naar een breed gedragen en volledig parkeerbeleidsplan. Hierbij zullen de bewoners en de overige belanghebbende partijen de mogelijkheid krijgen om te reageren op het parkeerbeleid.
- Definitief parkeerbeleidsplan: Hierin zullen de uitkomsten van het inspraaktraject uit het concept worden afgewogen en verwerkt.
- Publiceren en communiceren: Het publiceren en vooral communiceren van het parkeerbeleidsplan is een belangrijke laatste stap tot een succesvol parkeerbeleidsplan. Door alle eerder genoemde belanghebbenden te laten weten wat het nieuwe parkeerbeleidsplan inhoudt ontstaat transparantie vanuit de gemeente. Het is van belang om een passende manier te vinden om de verschillende belanghebbenden te benaderen. Voor de inwoners is het van belang dat zij duidelijk krijgen welke veranderingen zullen worden verwacht in hun persoonlijke wijk. Daarentegen is het voor politie en handhaving van belang om het complete beeld te krijgen van de gehele gemeente. Hierin moet een goede afweging worden gemaakt gebaseerd op de behoefte van de belanghebbende partij.

Alle hierboven genoemde stappen kunnen worden teruggevonden in Figuur 4.



Figuur 4- Stroomschema proces parkeerbeleidsplan

6. Conclusie

In deze procesbeschrijving is stapsgewijs weergegeven op welke manier het parkeerbeleidsplan kan worden opgesteld. Door deze stappen te volgen wordt voldaan aan de wens om tot een goed gedragen parkeerbeleidsplan te komen. Daarnaast is het belangrijk dat de betrokken partijen op de aangegeven momenten op de juiste manier worden betrokken bij het proces. Wanneer tijdens het proces de behoefte ontstaat tot meerdere inspraak momenten kunnen deze desgewenst worden ingepast.

Om een goed beeld te geven over de specifieke inhoud van het parkeerbeleidsplan is een hoofdstuk indeling opgesteld. Deze kan worden gevonden in het volgende hoofdstuk.

7. Hoofdstuk indeling parkeerbeleidsplan Zwijndrecht

Deel 0- Inleiding

1. Inleiding

Deel 1- Huidige omgeving

2. Beleidskader
 - 2.1 Landelijk beleidskader
 - 2.2 Regionaal beleidskader
 - 2.3 Gemeentelijk beleidskader
3. Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht
4. Stand van zaken in de wijken
 - a. Heerjansdam
 - b. Walburg
 - c. Centrum
 - d. Noord
 - e. Heer Oudelands Ambacht
 - f. Nederhoven
 - g. Kort Ambacht
 - h. Industriegebieden
5. Toekomstige omgeving en ontwikkelingen

Deel 2- Visievorming

6. Visie op parkeren
7. Doelen en voorwaarden parkeerbeleid
8. Programma van eisen
9. Actieprogramma en kosten raming

Deel 3- Beleidsinstrumenten

10. Aanpassing in parkeercapaciteit
11. Parkeerregulering
12. Parkeerverwijzing
13. Parkeernormen bij nieuwbouw

Deel 4- uit te voeren acties

14. Korte termijn
 - a. Parkeercapaciteit
 - b. Parkeerregulering
 - c. Parkeerverwijzing
 - d. Parkeernormen
15. Lange termijn
 - a. Parkeercapaciteit
 - b. Parkeerregulering
 - c. Parkeerverwijzing
 - d. Parkeernormen

Deel 5- Consequenties

16. Veranderingen in handhaving en beheer

Omgevingsanalyse

Zwijndrechtse historie

Zwijndrecht ligt in de Zwijndrechtse Waard en grenst aan de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk en Barendrecht. Door de ligging aan de rivieren Noord, Beneden-Merwede en Oude Maas, ook wel het Drierivierenpunt genoemd, is Zwijndrecht van oudsher een gemeente met veel binnenvaart.

Op 1 november 1872 werd de spoorverbinding Rotterdam-Dordrecht geopend en daarmee het eerste spoorwegstation van Zwijndrecht. De spoorlijn liep van het Veerplein over de Rotterdamseweg richting Rijsoord. Vanaf 1937 is het huidige spoor in gebruik waarbij het station gelegen is aan de Stationsweg. In 1957 is het station nabij het Veerplein opgeheven.

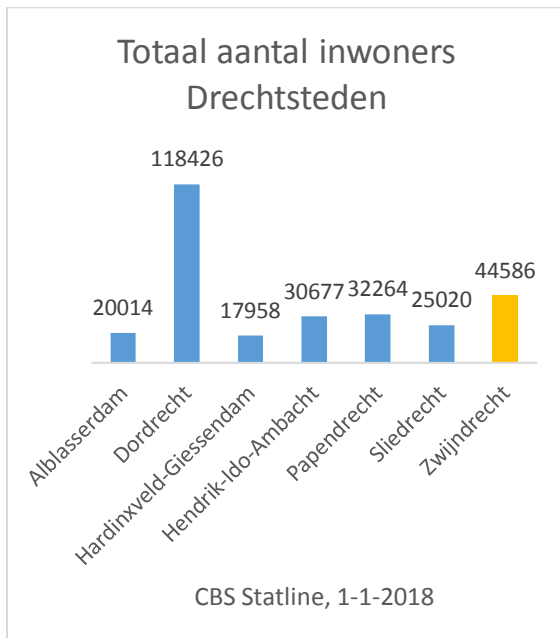
Vanaf 1958 is Zwijndrecht door een brug ,geschikt voor gemotoriseerde voertuigen, verbonden met het eiland van Dordrecht. Door het toenemende verkeer ontstond de vraag naar een andere verbinding waardoor de auto's minder door de stad heen kwamen. In 1981 is daarom de Drechtunnel in gebruik genomen. Het doorgaande verkeer kan daarmee over de A16 door Zwijndrecht.

Industriegebied de Groote Lindt is ontwikkelt vanaf 1958. De polder Groote Lindt werd langzaam omgevormd tot haven gebied waar grote bedrijven zoals van Leeuwen Buizen en Heerema zich hebben gevestigd. Vanaf 1988 wordt ook industriegebied de Geer ontwikkeld. Beide gebieden zijn tot op heden volledig in gebruik.

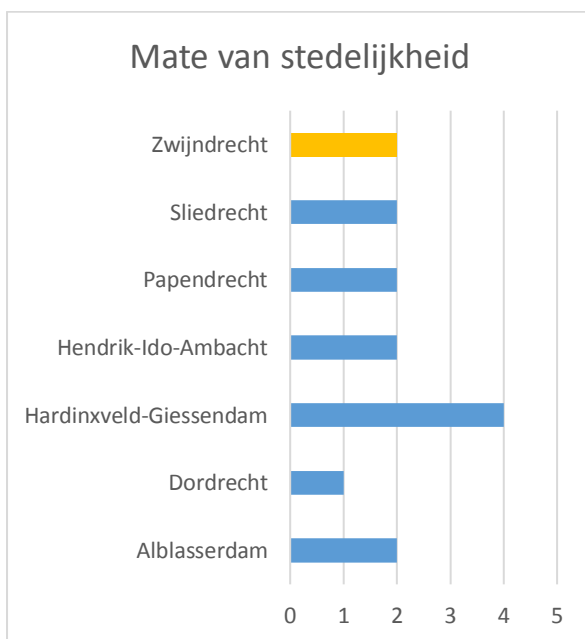
Zwijndrecht maakt deel uit van de Drechtsteden. Samen met Dordrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Sliedrecht, Alblasterdam en Hardinxveld-Giessendam vormen zij het samenwerkingsverband Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD).

Zwijndrecht in cijfers

Binnen de Drechtsteden is Zwijndrecht de een-na-grootste gemeente. Na Dordrecht heeft Zwijndrecht de meeste inwoners. Daarnaast behoort Zwijndrecht tot de sterk stedelijke gemeenten binnen de Drechtsteden.

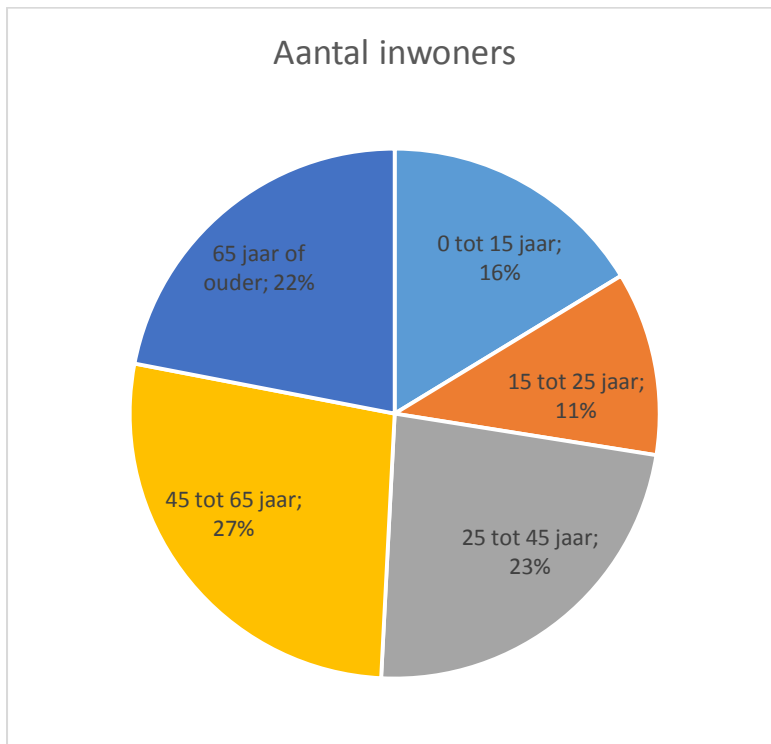


Figuur 1- Aantal inwoners Drechtsteden



Figuur 2- Mate van stedelijkheid Drechtsteden

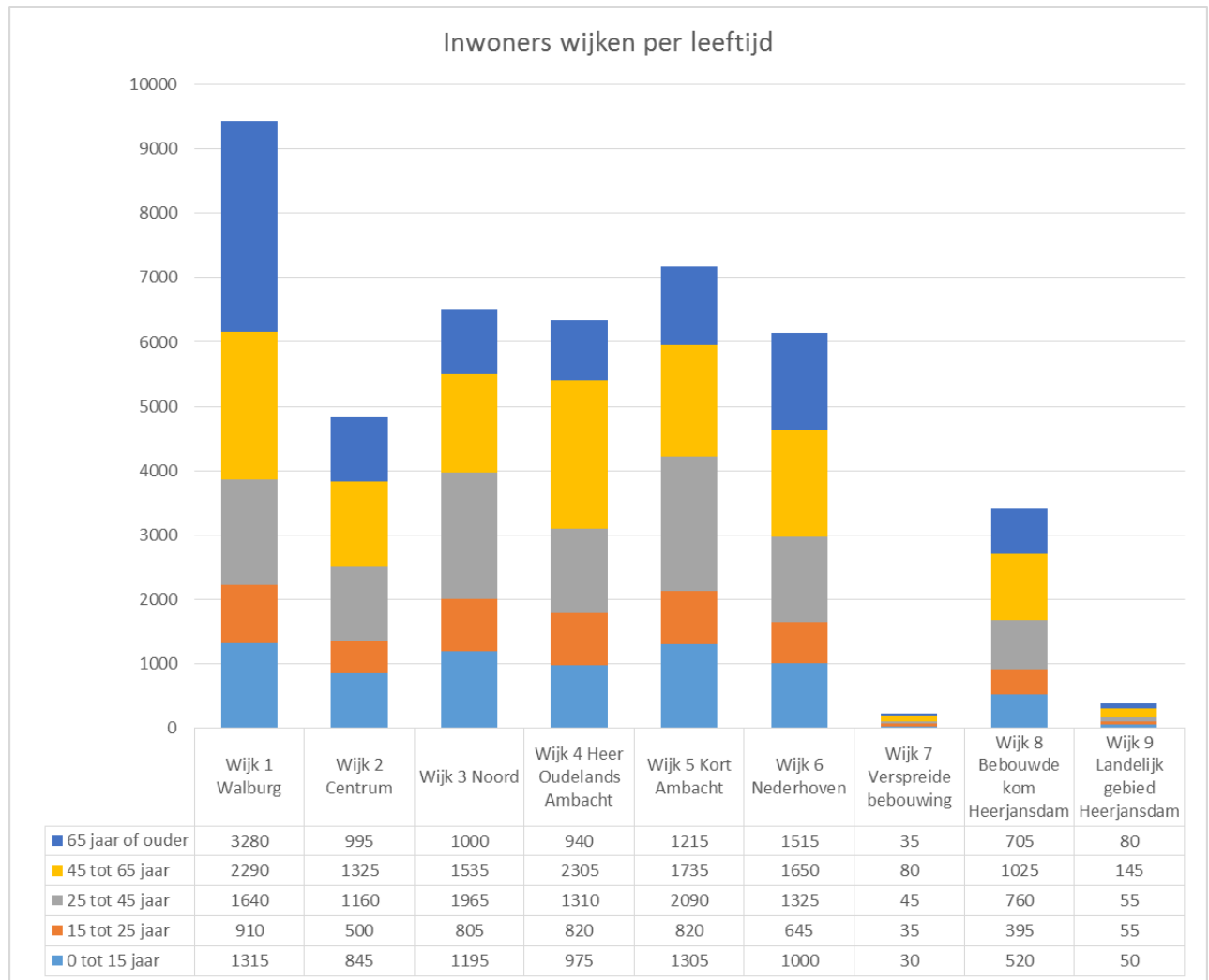
Binnen de gemeente Zwijndrecht behoren de meeste inwoners tot de leeftijdsgroep 45-65 jaar (27%). Slechts 11% van de inwoners behoort tot de leeftijdsgroep 15-25 jaar.



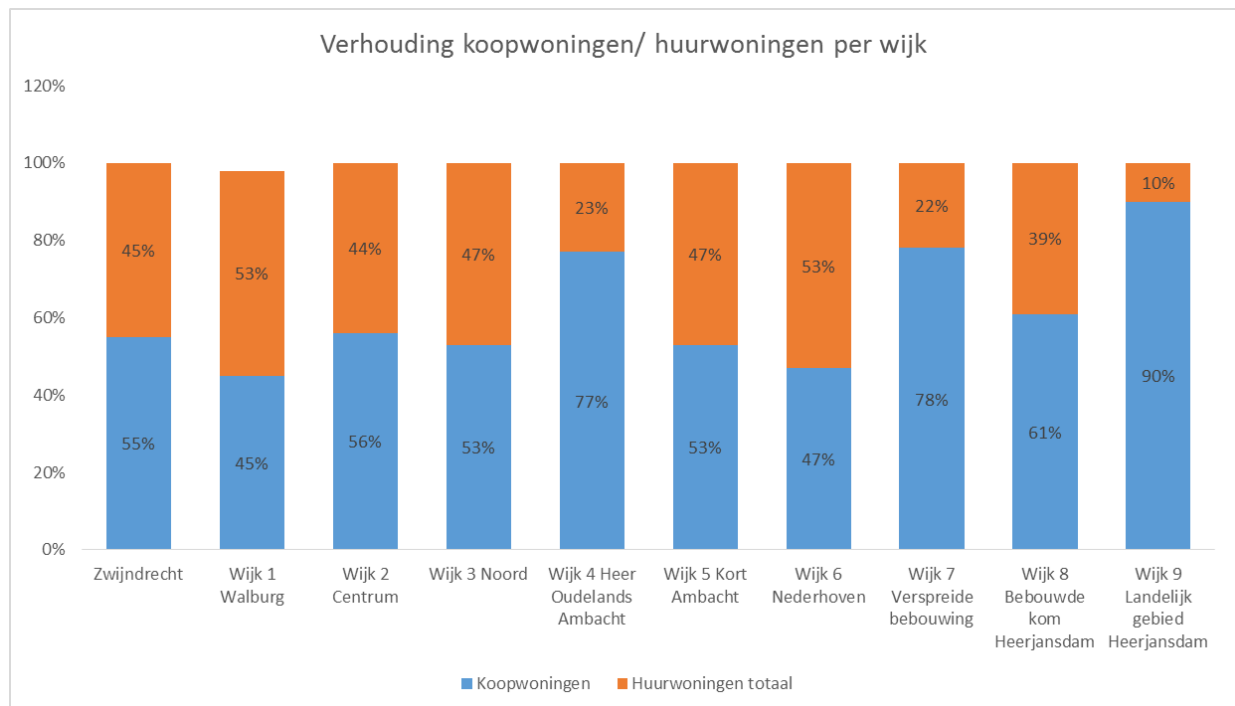
Figuur 3- Verdeling inwoners per leeftijd Zwijndrecht 2018

Kenmerken per wijk

Zwijndrecht kent een aantal wijken; Walburg, Centrum, Noord, Heer Oudelands Ambacht, Kort Ambacht en Nederhoven. Sinds 2003 behoort de voormalig zelfstandige gemeente Heerjansdam ook tot de gemeente Zwijndrecht. Voor de wijken is geanalyseerd welke leeftijdsgroepen er wonen. Te zien is dat Walburg de meeste bewoners heeft van 65 jaar of ouder. De leeftijdsgroep 45 tot 65 jaar verspreid zich evenredig over alle wijken. De leeftijdsgroep 25 tot 45 jaar is het grootst in de wijken Kort Ambacht en Noord.

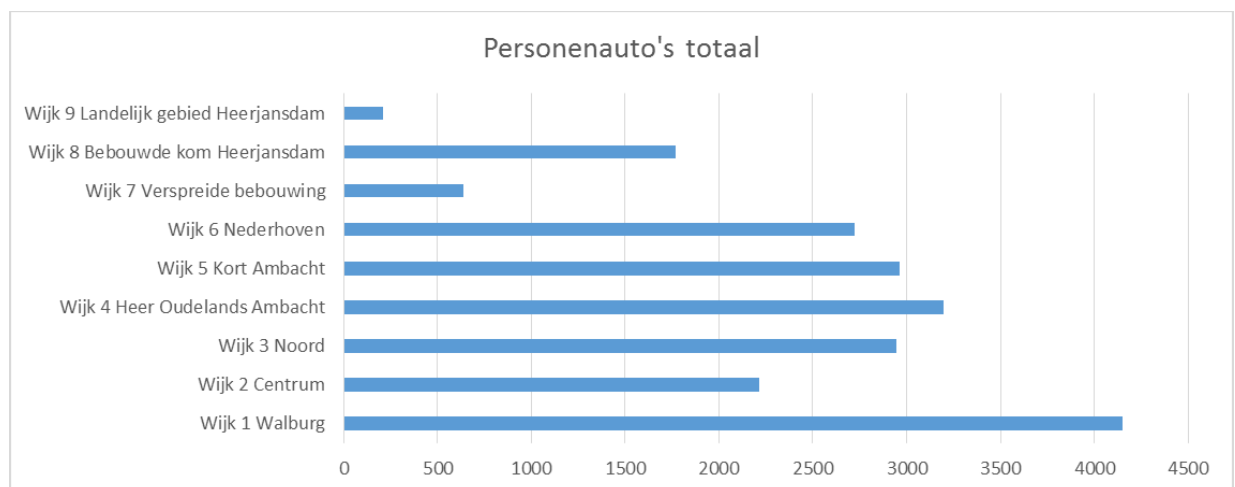


Figuur 4- Verdeling bewoners per wijk op leeftijd



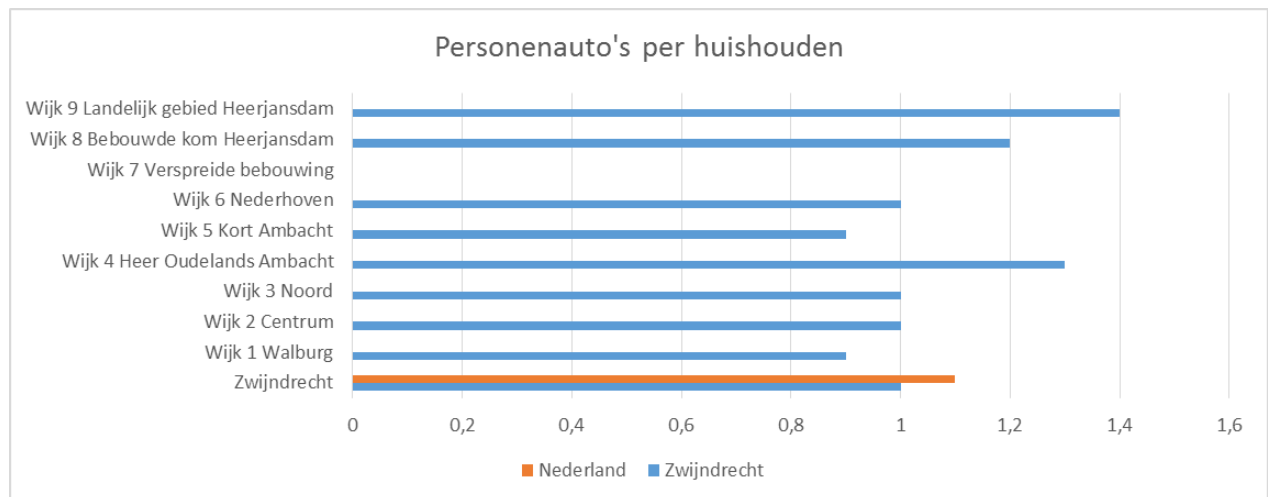
Figuur 5- Verhouding huur/koopwoningen per wijk

In Heerjansdam staan overwegend koopwoningen. Daarnaast kent de wijk Heer Oudelands Ambacht relatief veel koopwoningen. In de wijken Walburg en Nederhoven staan relatief meer huurwoningen ten opzichte van het Zwijndrechts gemiddelde.



Figuur 6- Totaal aantal personenauto's per wijk

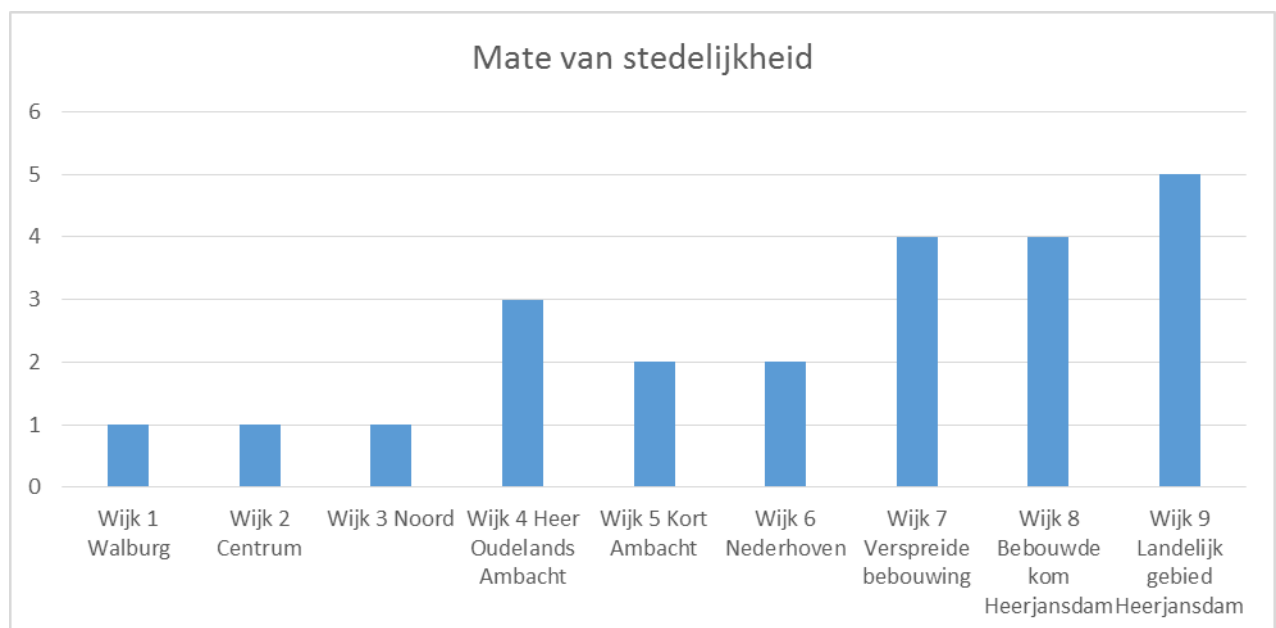
In dit figuur is aangegeven hoeveel personenauto's geregistreerd staan bij het RDW. Dit zijn exacte aantallen. Door deze gegevens te combineren met het aantal huishoudens in de wijken ontstaat het volgende figuur.



Figuur 7- Personenauto's per huishouden per wijk

Hierin is te zien dat in Zwijndrecht gemiddeld elk huishouden 1 personen auto heeft. 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. Dit kan worden verklaard door meerder aspecten. De wijk Heer Oudelands Ambacht heeft een lagere stedelijkheidsgraad ten opzichte van de overige wijken in Zwijndrecht. Ook wonen daar relatief veel jonge mensen tussen 25 – 45 jaar en 45 – 65 jaar. Voor deze groepen geldt dat het autobezit hoger ligt dan de overige groepen. Ook staan in deze wijk relatief veel koophuizen ten opzichte van andere wijken.

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. Ook is in beide wijken de verhouding koop/huurwoningen nagenoeg 50/50. Autobezit ligt relatief lager bij huurwoningen dan bij koopwoningen.



Figuur 8- Mate van stedelijkheid per wijk

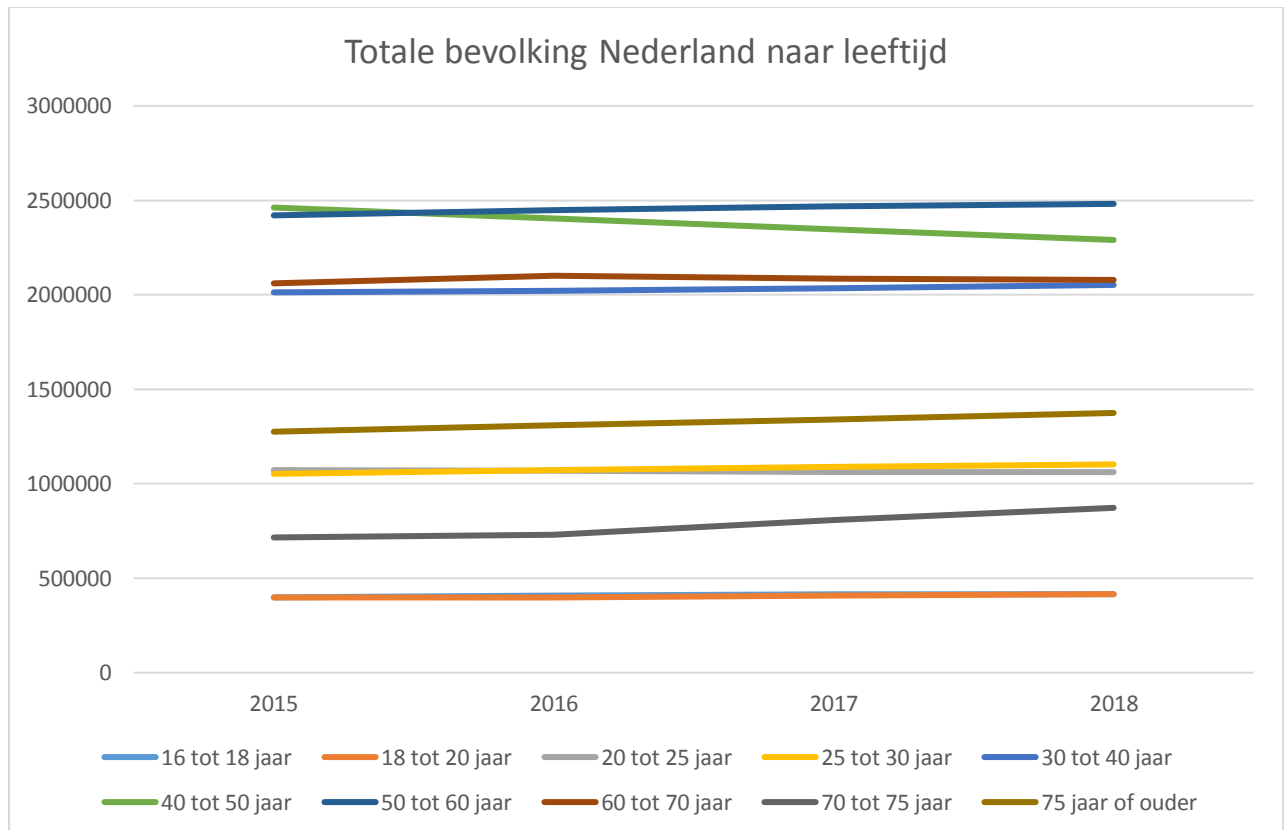
Wanneer het aantal personenauto's per huishouden wordt vergeleken met de stedelijkheidsgraad van de wijken valt op dat bij een lagere mate van stedelijkheid, het aantal auto's per huishouden toeneemt.

- 1: zeer sterk stedelijk $\geq 2\,500$ adressen per km^2
- 2: sterk stedelijk 1 500 - 2 500 adressen per km^2
- 3: matig stedelijk 1 000 - 1 500 adressen per km^2
- 4: weinig stedelijk 500 - 1 000 adressen per km^2
- 5: niet stedelijk < 500 adressen per km^2

Landelijke trends

Voordat de landelijke trends worden besproken is het van belang om de leeftijdsopbouw van de Nederlandse bevolking te weten. Zo kunnen de trends in perspectief worden gebracht.

In dit figuur is het totaal aantal mensen in een leeftijdscategorie weergegeven tussen de jaren 2015 tot 2018. Opvallend is dat het aantal mensen in de categorie 40 tot 50 jaar sinds 2015 daalt. Tussen 1970 en 1980 heeft een dip plaatsgevonden in het aantal geboortes in Nederland. Dit kan een verklaring zijn voor deze opvallende daling. Daarnaast valt op dat de leeftijdscategorie 70 tot 75 jaar sinds 2017 sterk stijgt. Een verklaring hiervoor is de sterke toename in geboortes vlak na de 2^e Wereld Oorlog.

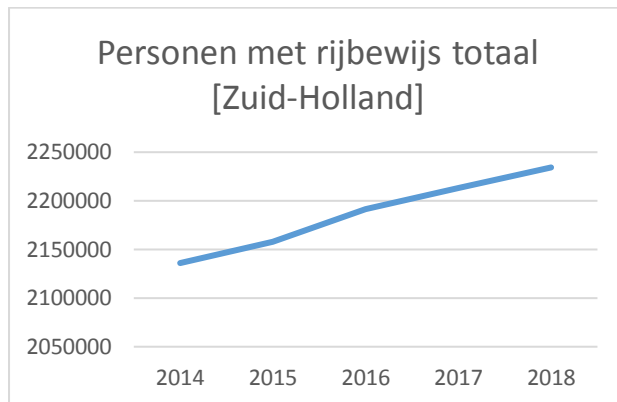


Figuur 9- Totale bevolking Nederland naar leeftijd

Tabel 1- Procentuele verandering ten opzichte van voorgaand jaar

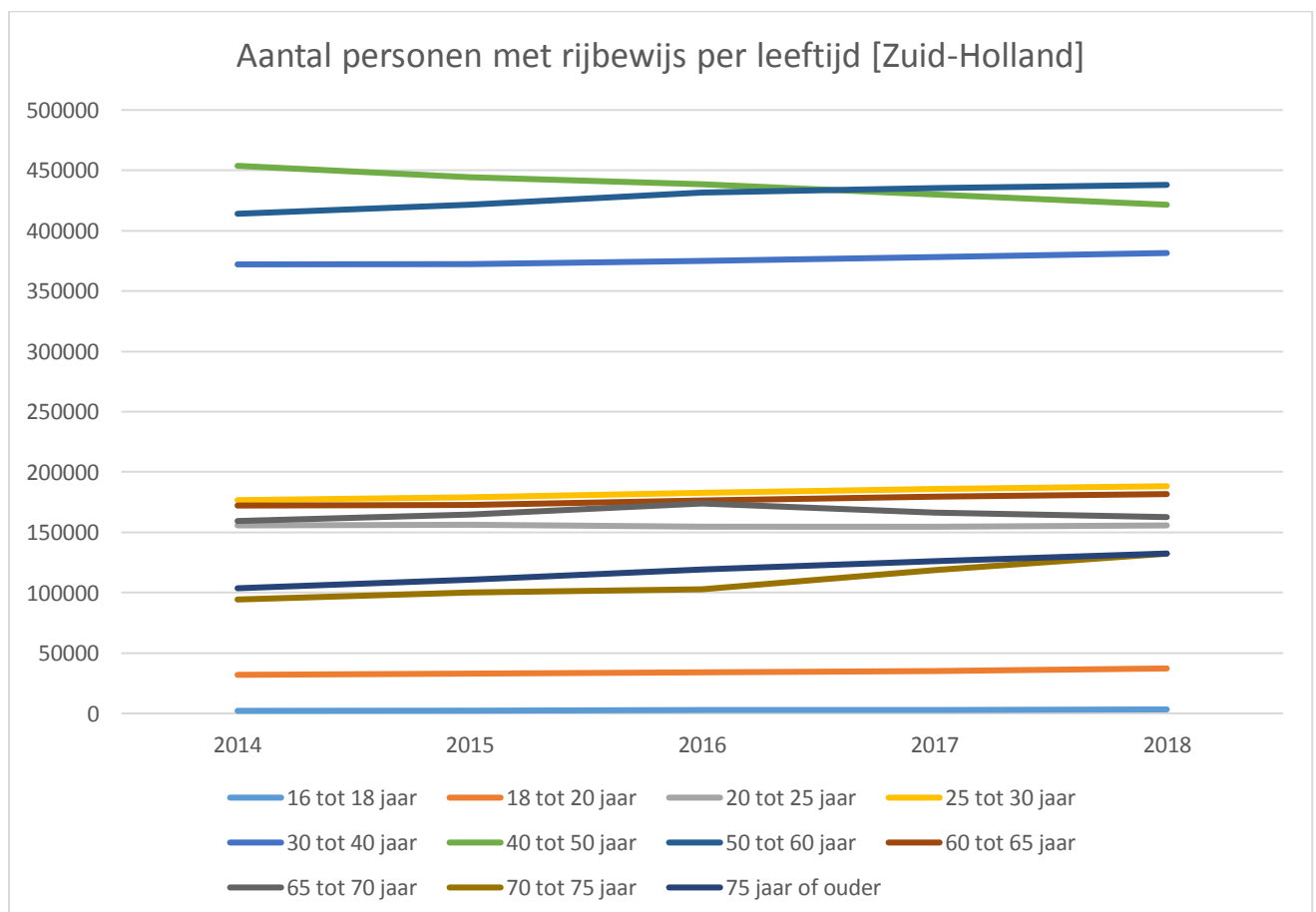
	16 tot 18 jaar	18 tot 20 jaar	20 tot 25 jaar	25 tot 30 jaar	30 tot 40 jaar	40 tot 50 jaar	50 tot 60 jaar	60 tot 70 jaar	70 tot 75 jaar	75 jaar of ouder
2015										
2016	2,0%	0,4%	-0,4%	2,0%	0,4%	-2,4%	1,2%	2,0%	2,0%	2,7%
2017	1,7%	2,0%	-0,4%	1,5%	0,7%	-2,3%	0,8%	-0,8%	10,8%	2,3%
2018	0,4%	2,0%	-0,2%	1,2%	0,9%	-2,4%	0,6%	-0,3%	7,9%	2,6%

In de provincie Zuid-Holland stijgt het aantal personen dat in bezit is van een rijbewijs sinds 2014 jaarlijks met ongeveer 1%.



Figuur 10- Totaal aantal personen met rijbewijs

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+.



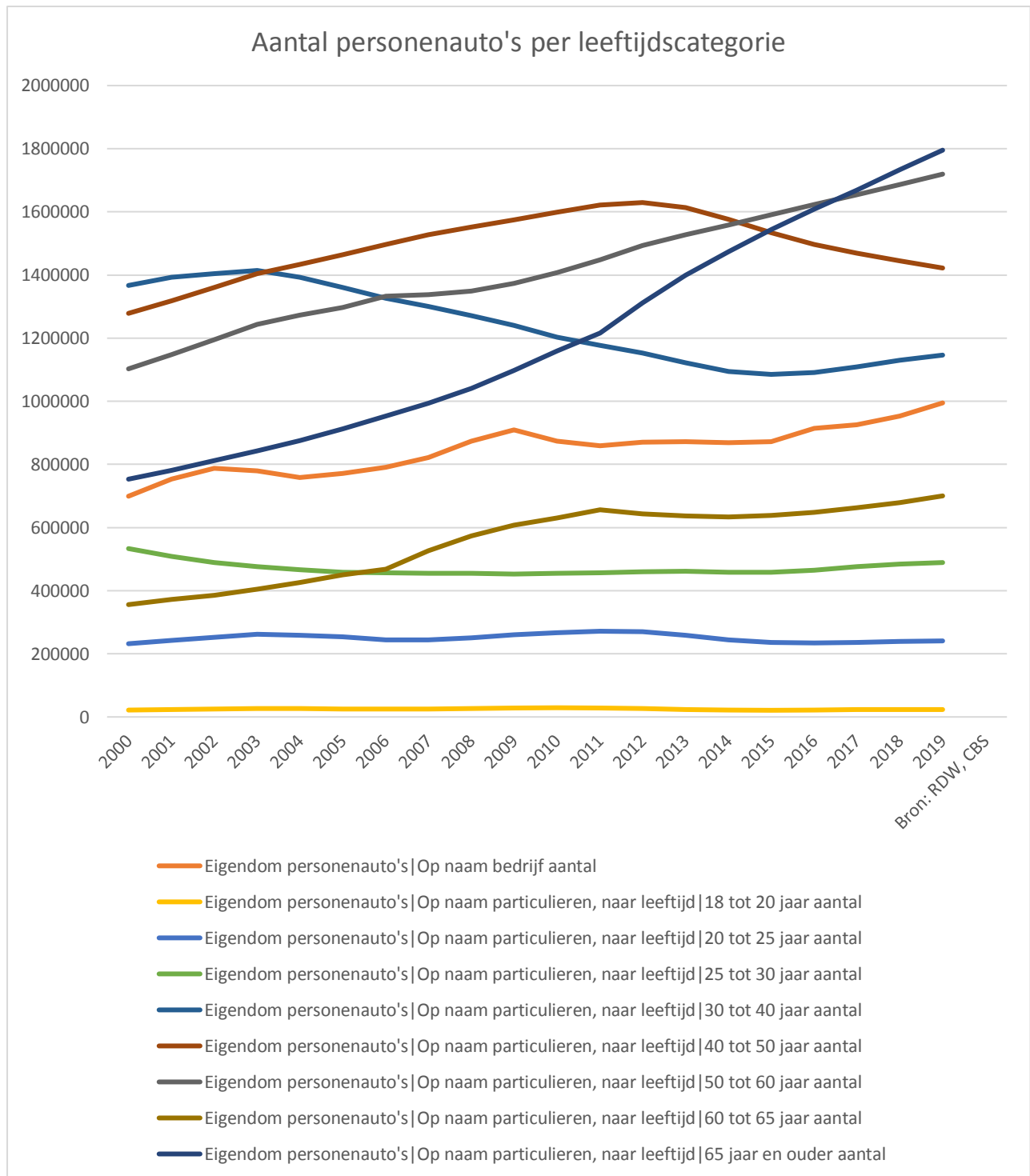
Figuur 11- Aantal personen met rijbewijs per leeftijd

Tabel 2- Procentuele verandering ten opzichte van voorgaand jaar

	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 zijn de volgende trends zichtbaar:

- Voor de 16-18 jarigen stijgt het rijbewijsbezit meer dan het aantal personen in die leeftijdsgroep;
- Voor de 40-50 jarigen daalt het rijbewijsbezit evenredig met het aantal personen in die leeftijdsgroep;
- 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.



Figuur 12- Aantal personenauto's per leeftijd

Tabel 3- Procentuele verandering ten opzichte van voorgaand jaar

	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 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-plusers geldt dat de stijging in het autobezit evenredig stijgt met het aantal personen in die leeftijdsgroep.

Wanneer je de procentuele verhoudingen bekijkt tussen het autobezit en het rijbewijsbezit is het volgende zichtbaar:

- Voor de 18-20 jarigen stijgt het rijbewijs bezit meer dan het autobezit;
- Voor 40-50 jarigen geldt dat de daling in het autobezit evenredig is met de daling in het rijbewijs bezit;
- Voor de 65-plusers is te zien dat het rijbewijsbezit meer stijgt dan het autobezit;

Conclusie:

- De dalingen die 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 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;
- De grootste stijging voor het autobezit is te zien bij de 65-plusers;

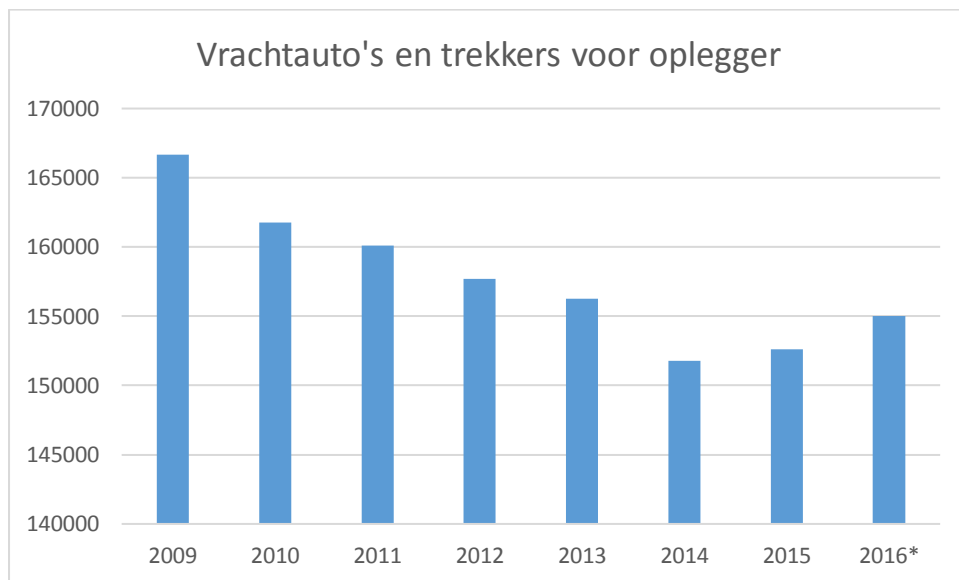
Vrachtwagen

Zwijndrecht kent een aantal grote gebieden waar grote bedrijven gevestigd zijn. Industriegebied Develpoort, Molenvliet, Bakestein, Ter Steeghe, de Geer en Groote Lindt. Op deze locaties is veel verkeer van vrachtwagens.

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. Hier mogen vrachtwagens tussen 20.00 en 06.00 uitsluitend parkeren op de aangewezen truck parkings en in de blauwe zones. Hiervoor geldt een parkeerduur van maximaal 4 uur.



FIETS

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 Nederlandse Overheid 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 Nederlandse Overheid 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 gerealiseerd worden.

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 rol spelen binnen de toekomstvisie.



Parkeerbeleid Zwijndrecht

ERVAREN PARKEERPROBLEMEN, MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Inhoud

1. Conclusies
2. Parkeren in Zwijndrecht
3. Eigen parkeergedrag
4. Bespreekbare oplossingen

In het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2016-2030 van Zwijndrecht is signaleerd dat er in sommige wijken en buurten een tekort aan parkeerplaatsen is. Daarom werkt de gemeente aan een nieuw parkeerbeleidsplan samen met het Ingenieursbureau Drechtsteden. Zij onderzoeken welke parkeerproblemen bewoners ervaren, waar de tekorten precies zijn en welke oplossingen er kunnen zijn. Om deze vragen te beantwoorden heeft het OCD een vragenlijst verspreid onder de leden van het Bewonerspanel Zwijndrecht en de vragenlijst uitgezet via een openbare link. De resultaten rapporteren wij in deze factsheet.

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan heeft de gemeente Zwijndrecht graag antwoord op de volgende vragen:

- Welke parkeerproblemen ervaren bewoners, welk probleem heeft de hoogste prioriteit en welke oplossing zien zij hier zelf voor?
- In welke mate worden de parkeermogelijkheden op eigen terrein benut en waarom niet?
- Wat is de haalbaarheid van extra parkeerplaatsen op enige afstand van de woning?
- Welke keuzes zijn voor de bewoners bespreekbaar als het gaat om het aanleggen van extra parkeerplekken en het verdelen van de beschikbare plekken?

In totaal vulden 514 leden van het Bewonerspanel Zwijndrecht de vragenlijst in (respons 49%). Daarnaast vulden 274 inwoners de online vragenlijst in.

1 Conclusies

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- In bijna alle Zwijndrechtse huishoudens die een vragenlijst invulde heeft men de beschikking over minimaal één auto. Het overgrote deel van het wagenpark is niet elektrisch of hybride.
- De helft van de bewoners ervaart parkeeroverlast in de eigen buurt doordat hun straat volstaat met auto's en bedrijfsbusjes en (daardoor) een tekort aan parkeerplekken. Parkeerproblemen in de eigen buurt is ook het parkeer-issue dat als eerste moet worden aangepakt volgens de respondenten. De oplossing die het meest is aangedragen, is het anders inrichten van de bestaande parkeerplekken (bijvoorbeeld schuine parkeervakken).
- Elders in Zwijndrecht is er vooral een tekort aan parkeerplekken rondom winkelcentrum Walburg en bij het Veerplein en treinstation.
- De mogelijkheden om het tekort aan parkeerplaatsen op te lossen door meer autobezitters te laten parkeren op eigen terrein zijn redelijk beperkt: 6% van de bewoners met een auto overweegt de auto voortaan op eigen terrein te parkeren, oftewel zo'n 1.140 huishoudens.
- Er zijn meer mogelijkheden om de parkeerdruk te verlagen door het creëren van parkeerplaatsen op enige afstand van woningen. Vier op de tien autobezitters zegt ervoor open te staan om de auto op enige afstand van de eigen woning te parkeren. Voor driekwart van hen is een parkeerplaats binnen 250 meter van de woning acceptabel.
- Het creëren van extra parkeerplaatsen ten kosten van huidige groen, speelplekken of de breedte van de straten ligt gevoelig. Hier zijn meer autobezitter op tegen dan voor. Er is wel een meerderheid te vinden voor het introduceren van de regel om bedrijfsbusjes buiten de buurt/wijk te laten parkeren. Dat geldt ook voor het reserveren van één parkeerplek per woning.

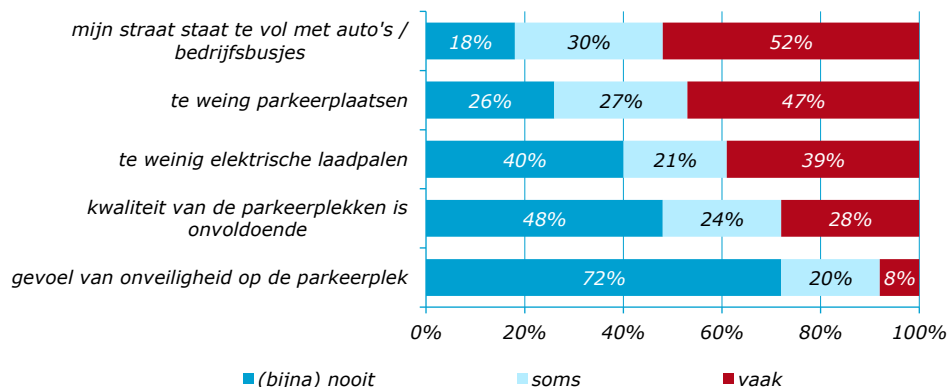
2 Parkeren in Zwijndrecht

De meeste huishoudens in Zwijndrecht hebben minimaal één auto tot hun beschikking, namelijk 97%. De meesten hebben één of twee auto's (respectievelijk 54% en 38%), 5% van de huishoudens heeft drie of meer auto's. Van al deze voertuigen is het overgrote deel niet elektrisch of hybride (92%). Slechts 3% is dus niet in het bezit van een auto.

Parkeeroverlast

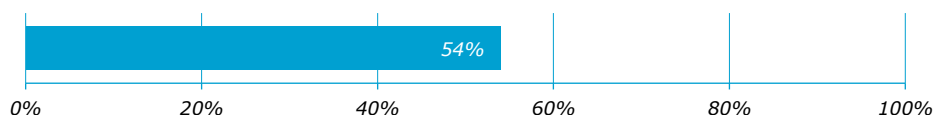
De meeste overlast in eigen buurt wordt ervaren doordat de straat vol staat met auto's of bedrijfsbusjes. Daarnaast ervaart men vaak een tekort aan parkeerplaatsen en elektrische laadpalen.

Figuur 1 Ervaren overlast in eigen buurt



De vorige vraag ging over de parkeeroverlast in de eigen buurt. Gevraagd naar de parkeeroverlast elders in Zwijndrecht antwoordt meer dan de helft van de respondenten dat ze een tekort aan parkeerplekken buiten de eigen buurt te ervaren. Dit tekort gaat dan vooral over winkelcentrum Walburg (139x genoemd). Daarnaast worden het treinstation en Veerplein genoemd.

Figuur 2 Ervaren tekort parkeerplekken in Zwijndrecht buiten eigen buurt

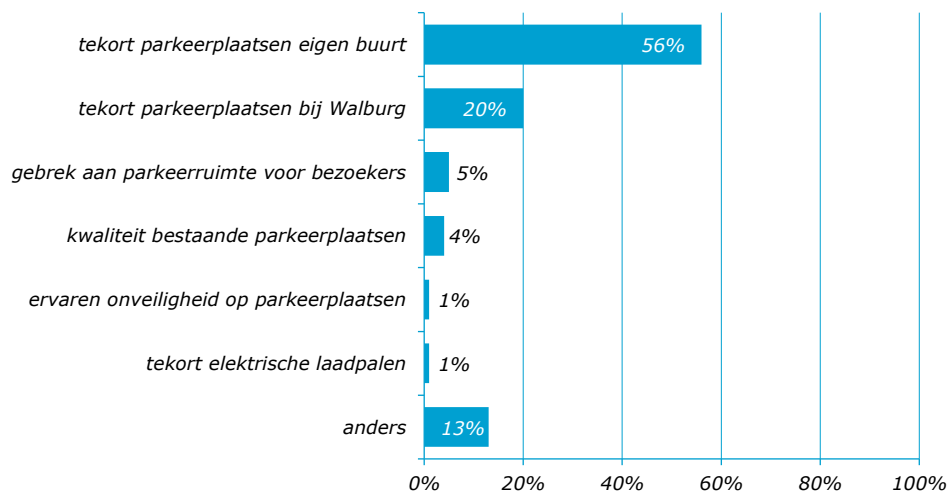


Gewenste aanpak door de gemeente

Wat zien de respondenten het liefst gebeuren door de gemeente?

- De meerderheid van de inwoners van Zwijndrecht (56%) zou willen dat het tekort aan parkeerplaatsen in de eigen buurt als eerste wordt opgelost door de gemeente. Dit heeft voor hen de hoogste prioriteit.
- Op de tweede plaats staat het aanpakken van het tekort aan parkeerplaatsen bij het winkelcentrum Walburg, dit heeft volgens 20% de hoogste prioriteit.
- Andere problemen die worden aangekaart zijn tekorten aan parkeerplaatsen rondom het treinstation, het Veerplein en andere winkelcentra. Ook hebben bewoners last van asociaal parkeergedrag (op de stoep parkeren, dubbel parkeren, etc).

Figuur 3 Parkeerproblemen met de hoogste prioriteit



Aangedragen oplossingen

Aan de bewoners is gevraagd of zij een oplossing weten voor het probleem dat volgens hen de meeste prioriteit had. In totaal 72% van de respondenten heeft aangegeven hier zelf een oplossing voor te zien, hun oplossingen staan weergegeven in tabel 1.

De oplossing die het meest is aangedragen, is het anders inrichten van de bestaande parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld door de insteekvakken schuin in plaats van recht te maken. Volgens een aantal respondenten zou dit het parkeren ook makkelijker maken en foutparkeren kunnen verminderen.

Tabel 1 Aangedragen oplossingen voor ervaren parkeerproblemen (n = 300)

oplossing	aantal keer genoemd
bestaande parkeerplekken anders inrichten	62
meer parkeerplekken maken	49
bedrijfsbusjes buiten de wijk parkeren	42
openbare ruimte tot parkeerplaats maken	36
parkeren met vergunning	31
parkeergarage maken	30
handhaven verkeersregels	21
blauwe zones maken	19
maximaal aantal plekken per huishouden	16
parkeren op eigen terrein toestaan	15
betaald parkeren	14
straten eenrichtingsverkeer maken/borden plaatsen	13
overig	34

^a Een antwoord van een respondenten konden meer dan 1 oplossing bevatten

3 Eigen parkeergedrag

In hoeverre parkeert men de auto al op eigen terrein? Zijn er mogelijkheden om de auto meer op eigen terrein te parkeren? Of is men bereid om de auto verder van de eigen woning te parkeren?

Parkeren op eigen terrein

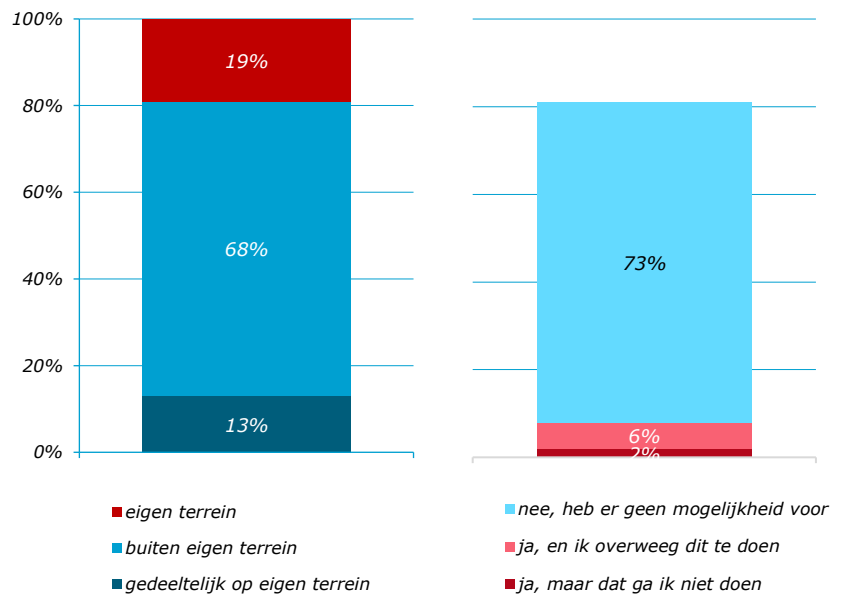
Figuur 4 (links) laat zien dat bijna zeven op de tien autobezitters de auto nooit op eigen terrein parkeert en ruim één op de tien soms wel, soms niet. Het tekort aan parkeerplaatsen kan iets worden verlicht als zij de auto vaker op eigen terrein (oprit, garage) zouden parkeren.

De rechterzijde van de figuur laat echter zien dat de meerderheid van deze huishoudens geen mogelijkheid heeft om de auto op eigen terrein te parkeren. De meest genoemde reden is dat het voertuig er niet (in) past. In mindere mate wordt als reden opgegeven dat de ruimte wordt gebruikt als opslag of als woonruimte. In totaal overweegt 6% van de huishoudens met een auto om het voertuig voortaan wel op eigen terrein te parkeren. Dit gaat hierbij om zo'n 1.140 huishoudens.

We kunnen de mogelijkheden (rechts) ook per groep (links) bekijken:

- De 13% die deels op eigen terrein parkeert, blijkt dan in meerderheid (namelijk 59%) geen mogelijkheid te hebben om de auto op eigen terrein te parkeren. Dit komt doordat dit allemaal respondenten zijn met meer dan één auto. Met andere woorden, de ene auto zetten ze op eigen terrein, de andere past er vaak niet meer bij. Maar ook 36% van hen overweegt om de auto wel eigen terrein te gaan parkeren.
- Van de mensen die nu altijd buiten het eigen terrein parkeren (dus die 68%), geeft 2% aan dat ze overwegen om op eigen terrein te parkeren.

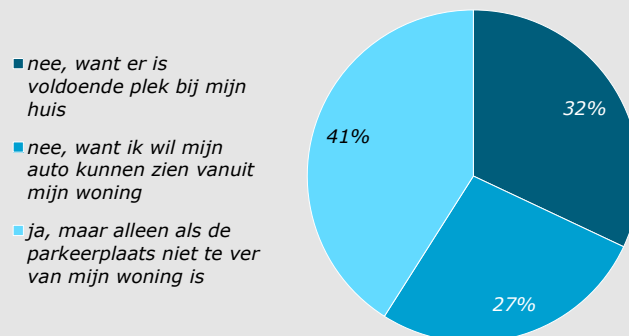
Figuur 4 Plek waar meestal wordt geparkeerd (links) en mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein (rechts)



Parkeren op enige afstand van de eigen woning

Omdat het soms lastig kan zijn om voldoende parkeerplaatsen te creëren bij de plek waar mensen wonen, is aan de respondenten gevraagd of ze gebruik zouden maken van door de gemeente gecreëerde parkeerplaatsen op enige afstand van de woning. Ruim de helft van de autobezitters zegt hier geen gebruik van te zullen maken, omdat er al genoeg parkeergelegenheden bij de woning aanwezig zijn of omdat ze de auto willen kunnen zien vanuit de eigen woning. Dit betekent dat vier op de tien autobezitters er wel open voor staan.

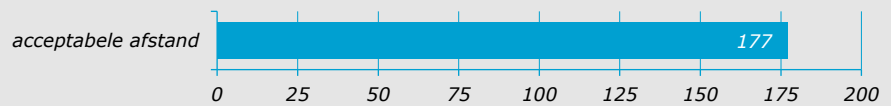
Figuur 5 Als de gemeente extra parkeerplaatsen zou maken op enige afstand van uw woning, zou u daar dan gebruik van maken?



... vervolg Parkeren op enige afstand van de eigen woning

Aan zij die er wel open voor staan, vroegen we vervolgens welke afstand tussen parkeerplaats en woning voor hen acceptabel is. Dat blijkt gemiddeld 177 meter te zijn. Wat betreft de spreiding van dat gemiddelde: bijna de helft vindt tussen de 100 en 250 meter acceptabel. Drie op de tien willen het op minder dan 100 meter en een kwart doet het voor 250 tot 1.000 meter.

Figuur 6 Gemiddelde acceptabele afstand tussen extra parkeerplaatsen en eigen woning



4 Bespreekbare keuzes

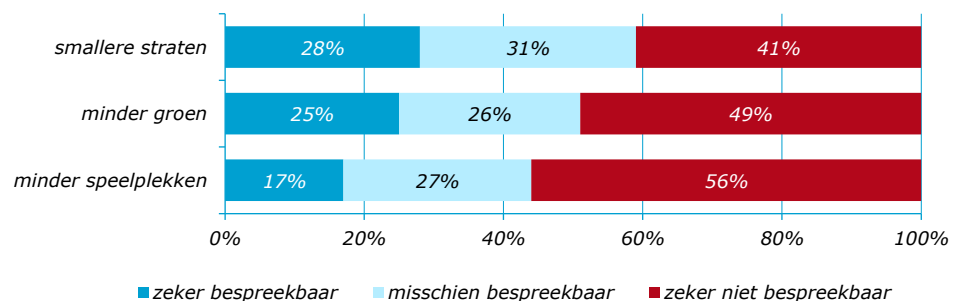
Tot slot legden we de autobezitters nog een aantal keuzes voor: wat mag er in de openbare ruimte wijken om extra parkeerplaatsen aan te leggen en hoe zouden de beschikbare parkeerplaatsen het beste kunnen worden verdeeld?

Wat mag er wijken voor extra parkeerplaatsen?

Voor ongeveer de helft van de autobezitters is het niet bespreekbaar dat extra parkeerplaatsen ten kosten gaan van smallere straten, minder groen of minder speelplekken. Daarmee vergeleken is de groep die deze opties wel bespreekbaar vindt duidelijk kleiner.

Als we kijken naar de mensen die parkeerproblemen ervaren valt het net iets anders uit. Eén op de drie geeft dan aan dat het bespreekbaar is dat de aanleg van extra parkeerplaatsen ten koste gaat van groen of de breedte van de straten – waarmee de groep even groot is als zij die het zeker niet bespreekbaar vindt.

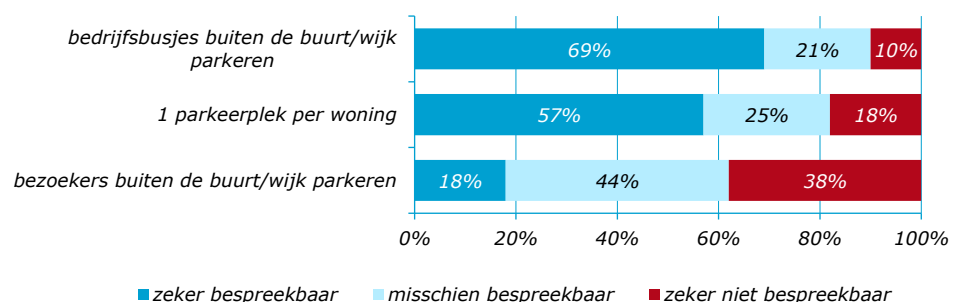
Figuur 7 Bespreekbare keuzes voor meerdere parkeerplaatsen in de buurt



Verdeling beschikbare parkeerplaatsen?

Gevraagd naar de bespreekbare keuzes voor het verdelen van de parkeerplaatsen, geeft de meerderheid aan dat bedrijfsbusjes buiten de buurt of wijk kunnen worden geparkeerd. Ook is er een meerderheid te vinden voor het reserveren van één parkeerplek per woning – ook onder huishoudens met twee auto's vindt men dit vaker wel (41%) dan niet (25%) bespreekbaar. Het minst bespreekbaar is het parkeren door bezoekers buiten de buurt of wijk.

Figuur 8 Bespreekbare keuzes verdeling beschikbare parkeerplaatsen onder de bewoners



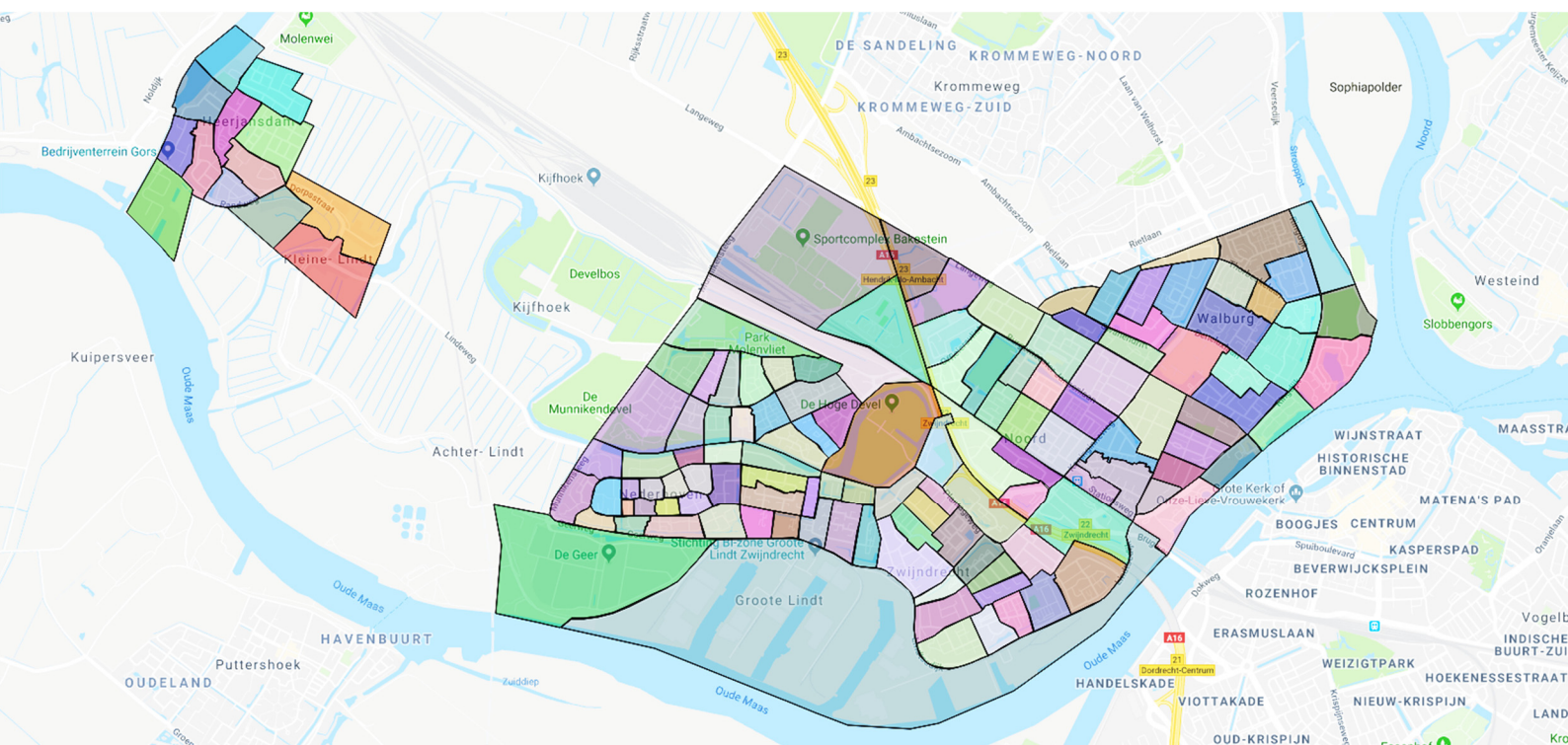
dr. Bart van der Aa
Annemarie Timmers
september 2019

Postbus 619
3300 AP Dordrecht
(078) 770 39 05

ocd@rechtsteden.nl
www.onderzoekcentrumrechtsteden.nl

Grootschalig parkeeronderzoek 2018

Gemeente Zwijndrecht



Onderzoekperiode
14-05-2018 t/m 07-07-2018

Opleverdatum
03-12-2018

Opdrachtgever
Gemeente Zwijndrecht

Contactpersonen
A. Groenewegen en L. Hertogh-Barten

Uitgevoerd door
De Jong Civiel

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Telmomenten	3
Weersomstandigheden	3
Bezettingsgraad	3
1 Links naar digitale kaarten	4
2 Ligging wijken	4
3 Parkeercapaciteit per wijk	6
4 Parkeerintensiteit in de middag op werkdagen	10
5 Parkeerintensiteit in de avond op werkdagen.....	18
6 Parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen	26
7 Parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag	34
 <u>BIJLAGEN</u>	
Bijlage A.1 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (middag werkdagen)	42
Bijlage A.2 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (avond werkdagen)	43
Bijlage A.3 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (avond werkdagen)	44
Bijlage A.4 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (nacht werkdagen)	45
Bijlage B.1 Impressie digitale kaart Heerjansdam (middag werkdagen)	46
Bijlage B.2 Impressie digitale kaart Heerjansdam (avond werkdagen)	47
Bijlage B.3 Impressie digitale kaart Heerjansdam (nacht werkdagen).....	48
Bijlage B.4 Impressie digitale kaart Heerjansdam (zaterdag werkdagen).....	49
Bijlage C Luchtfoto met parkeerbalansgebieden Zwijndrecht	50

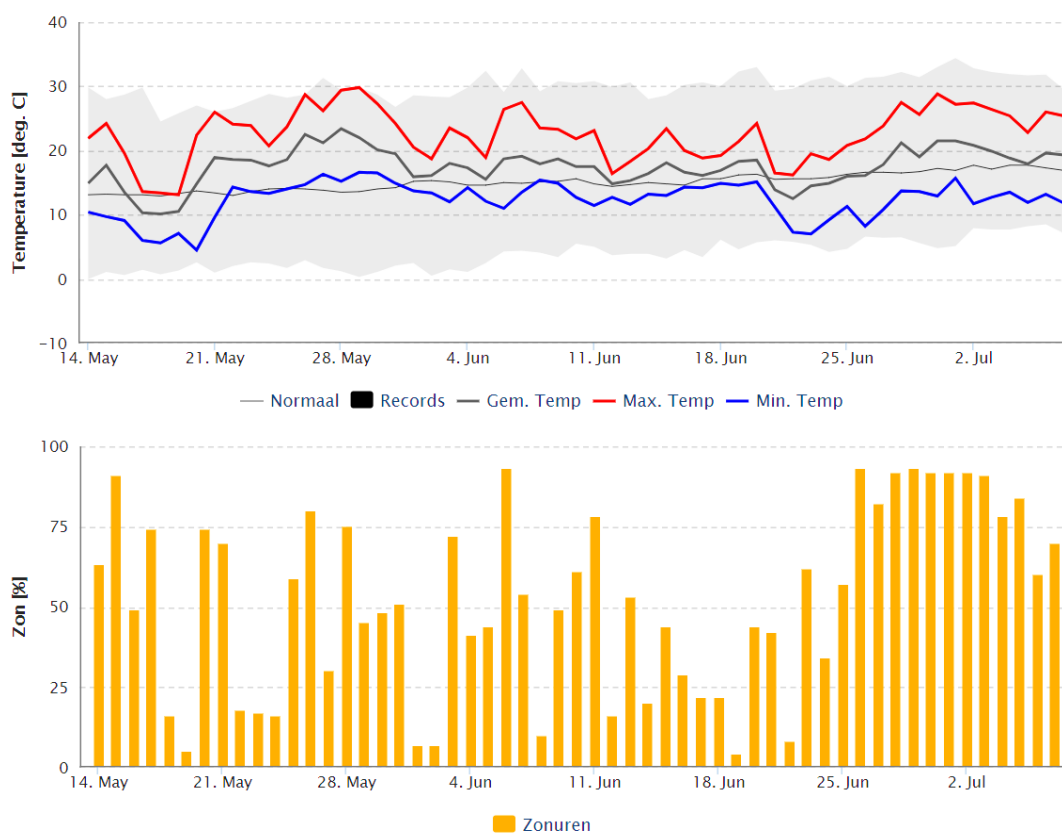
Inleiding

Telmomenten

Van 14 mei 2018 t/m 7 juli 2018 zijn er in de gehele gemeente Zwijndrecht (inclusief industrieterreinen) een viertal tellingen uitgevoerd. Het betreft een nachttelling (tussen 00:00 uur en 06:00 uur), 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 avondtellingen zijn op werkdagen uitgevoerd. De avondtellingen in winkelgebieden hebben plaatsgevonden op de koopavonden (donderdag).

Weersomstandigheden

De parkeertellingen zijn met droog weer uitgevoerd. In de telperiode zijn in regio Rotterdam door het KNMI onderstaande temperaturen (in graden) en zon (in %) gemeten.

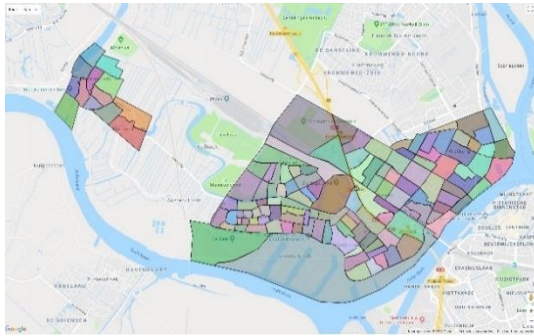


Bezettingsgraad

De bezettingsgraad is de totale parkeerintensiteit gedeeld door de totale parkeercapaciteit. In de rapportage is er aan de bezettingsgraad een kleur gekoppeld, conform CROW, zoals weergegeven in de tabel hieronder.

Kleurentabel bezettingsgraad CROW	
	< 50%
	50 tot 75%
	75 tot 90%
	90 tot 100%
	≥ 100%

1 Links naar digitale kaarten



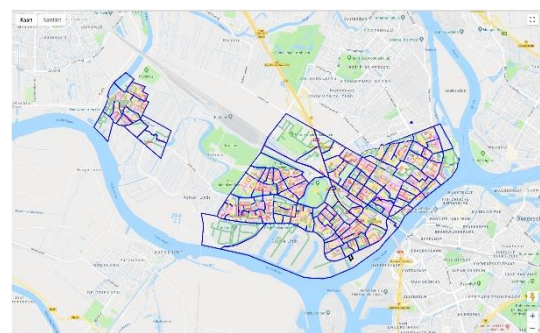
Kaart 1 – parkeerbalansgebieden
<http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/pbg>



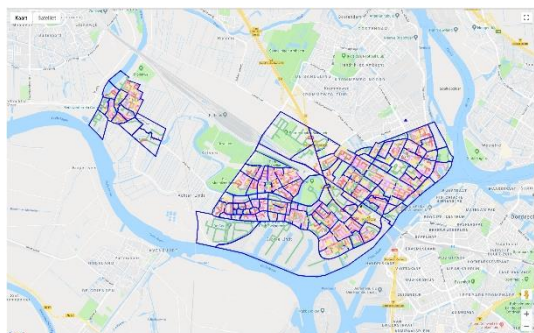
Kaart 2 – wegvakken per parkeerbalansgebied
<http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/wegvakken>



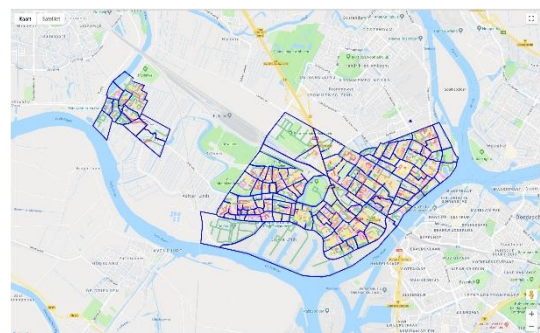
Kaart 3 – parkeerintensiteit middag werkdagen
http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/middag_telling



Kaart 4 – parkeerintensiteit avond werkdagen
http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/avond_telling



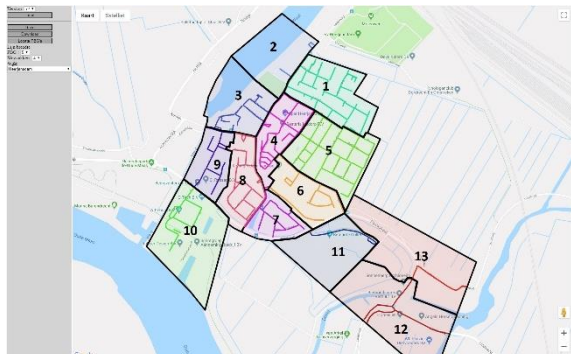
Kaart 5 – parkeerintensiteit nacht werkdagen
http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/nacht_telling



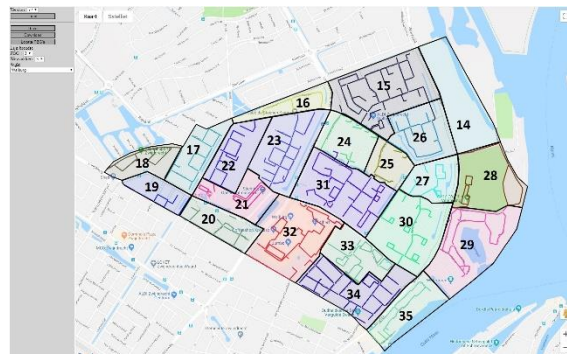
Kaart 6 – parkeerintensiteit zaterdagmiddag
http://dejongciviel.nl/zwijndrecht/zaterdag_telling

2 Ligging wijken

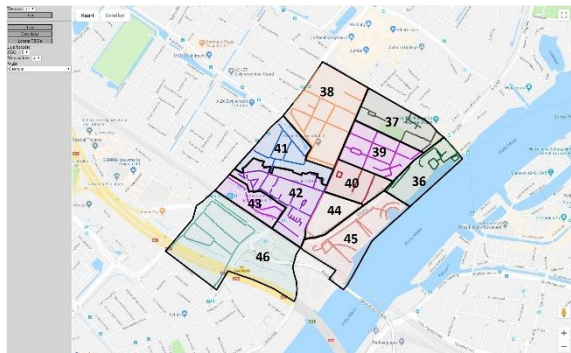
Wijk Heerjansdam



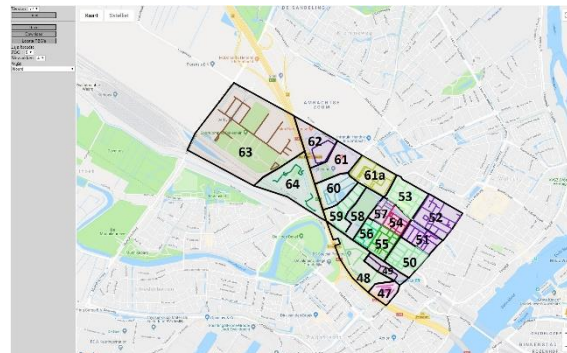
Wijk Walburg



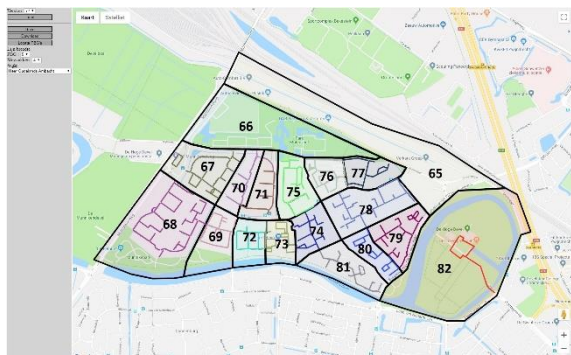
Wijk Centrum



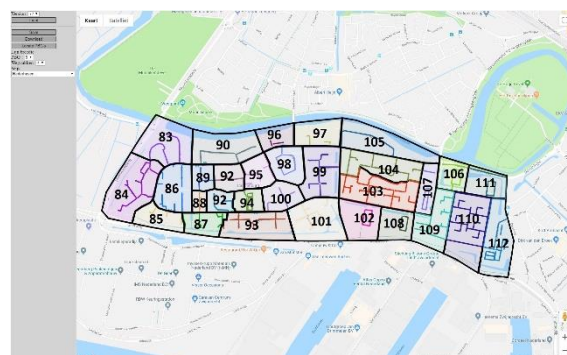
Wijk Noord



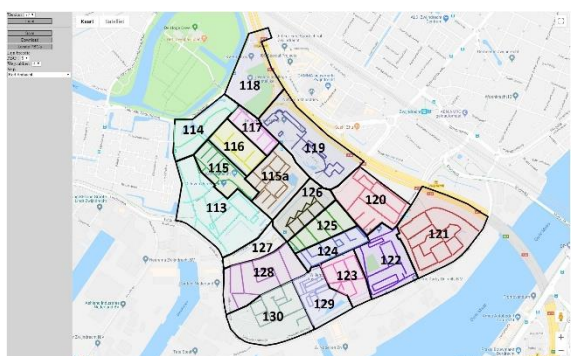
Wijk Heer Oudelands Ambacht



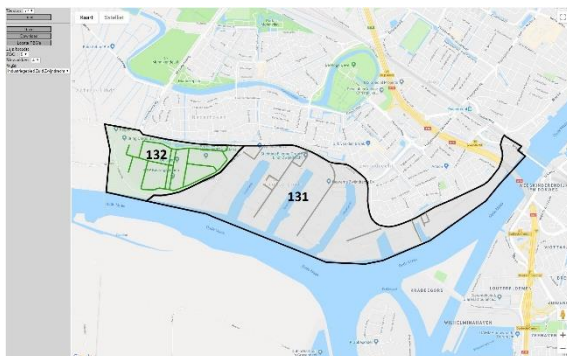
Wijk Nederhoven



Wijk Kort Ambacht



Wijk Industriegebied Zuid Zwijndrecht



3 Parkeercapaciteit per wijk

WIJK HEERJANS DAM			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
1	360	143	503
2	9	4	13
3	117	1	118
4	181	143	324
5	360	187	547
6	94	80	174
7	133	15	148
8	203	35	238
9	52	10	62
10	18	5	23
11	1	0	1
12	6	2	8
13	3	3	6
<i>Totaal</i>			2165

WIJK WALBURG			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
14	0	0	0
15	344	262	606
16	26	33	59
17	46	117	163
18	495	27	522
19	48	22	70
20	59	67	126
21	249	14	263
22	192	75	267
23	243	89	332
24	123	61	184
25	59	26	85
26	99	91	190
27	130	30	160
28	139	1	140
29	122	11	133
30	393	39	432
31	399	98	497
32	1101	5	1106
33	421	2	423
34	382	37	419
35	137	28	165
<i>Totaal</i>			6342

WIJK CENTRUM			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
36	229	0	229
37	216	24	240
38	489	7	496
39	246	57	303
40	148	34	182
41	199	7	206
42	536	61	597
43	54	4	58
44	77	24	101
45	199	14	213
46	332	53	385
<i>Totaal</i>			3010

WIJK NOORD			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
47	155	0	155
48	346	0	346
49	106	0	106
50	338	112	450
51	312	38	350
52	403	61	464
53	372	96	468
54	185	20	205
55	245	73	318
56	166	47	213
57	170	34	204
58	0	0	0
59	150	13	163
60	85	32	117
61A	252	157	409
61	0	0	0
62	64	140	204
63	568	325	893
64	179	18	197
<i>Totaal</i>			5262

WIJK HEER OUDELANDS AMBACHT			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
65	160	0	160
66	0	0	0
67	163	106	269
68	419	106	525
69	127	35	162
70	158	38	196
71	115	14	129
72	117	18	135
73	326	0	326
74	179	68	247
75	170	6	176
76	191	25	216
77	194	3	197
78	385	20	405
79	265	21	286
80	157	3	160
81	271	9	280
82	170	0	170
Totaal			4039

WIJK NEDERHOVEN			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
83	22	43	65
84	120	34	154
85	99	2	101
86	120	15	135
87	55	10	65
88	3	8	11
89	37	3	40
90	25	21	46
91	45	11	56
92	39	4	43
93	101	31	132
94	74	1	75
95	43	22	65
96	23	0	23
97	34	0	34
98	36	5	41
99	114	34	148
100	70	6	76
101	123	4	127
102	89	0	89
103	223	46	269

104	163	56	219
105	26	4	30
106	77	2	79
107	147	0	147
108	71	0	71
109	129	37	166
110	156	121	277
111	77	1	78
112	364	1	365
<i>Totaal</i>			3227

WIJK KORT AMBACHT			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
113	179	188	367
114	50	25	75
115A	324	55	379
115	341	20	361
116	154	123	277
117	47	65	112
118	0	0	0
119	334	0	334
120	203	82	285
121	239	72	311
122	398	17	415
123	124	105	229
124	172	21	193
125	94	75	169
126	63	75	138
127	53	60	113
128	209	174	383
129	248	48	296
130	173	127	300
<i>Totaal</i>			4737

WIJK INDUSTRIEGEBIED ZUID ZWIJNDRECHT			
PBG	Parkeren in haaks- en langspaarvakken	Parkeergelegenheden langs band	Totale capaciteit
131	477	262	739
132	492	1	493
<i>Totaal</i>			1232

4 Parkeerintensiteit in de middag op werkdagen

WIJK HEERJANS DAM (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
1	503	171	44	9	6	0	0		230	46%
2	13	0	0	0	0	0	0		0	0%
3	118	58	0	8	4	0	0		70	59%
4	324	94	43	9	2	0	0		148	46%
5	547	188	70	3	3	0	0		264	48%
6	174	33	27	1	0	0	0		61	35%
7	148	51	2	3	0	0	0		56	38%
8	238	94	13	10	2	0	0		119	50%
9	62	15	7	3	1	0	0		26	42%
10	23	16	5	5	5	2	6		39	170%
11	1	0	0	0	0	0	0		0	0%
12	8	1	0	1	0	0	0		2	25%
13	6	0	1	0	0	0	0		1	17%
Totaal	2165	721	212	52	23	2	6		1016	47%

WIJK WALBURG (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
14	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
15	606	185	118	19	5	0	0		327	54%
16	59	1	8	0	0	0	0		9	15%
17	163	20	33	5	1	0	0		59	36%
18	522	217	1	0	2	0	0		220	42%
19	70	24	0	4	1	0	0		29	41%
20	126	24	6	1	0	0	0		31	25%
21	263	149	0	0	3	0	0		152	58%
22	267	93	17	3	4	0	0		117	44%
23	332	120	22	15	2	0	0		159	48%
24	184	63	19	7	1	0	0		90	49%
25	85	44	12	2	1	0	0		59	69%
26	190	52	27	4	0	0	0		83	44%
27	160	56	16	1	2	0	0		75	47%
28	140	0	0	6	0	0	0		6	4%
29	133	58	4	14	1	0	0		77	58%
30	432	246	15	0	4	0	0		265	61%
31	497	206	14	3	2	0	0		225	45%
32	1106	509	3	3	4	0	0		519	47%
33	423	224	2	0	2	0	0		228	54%
34	419	213	11	6	0	0	0		230	55%
35	165	42	19	2	1	0	0		64	39%
Totaal	6342	2546	347	95	36	0	0		3024	48%

WIJK CENTRUM (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
36	229	103	0	0	0	0	0		103	45%
37	240	121	5	1	2	0	0		129	54%
38	496	256	1	1	2	0	0		260	52%
39	303	145	20	1	4	0	0		170	56%
40	182	100	3	0	0	0	0		103	57%
41	206	109	0	3	1	0	0		113	55%
42	597	292	19	1	2	0	0		314	53%
43	58	42	4	0	0	0	0		46	79%
44	101	43	8	2	0	0	0		53	52%
45	213	153	5	1	0	0	0		159	75%
46	385	199	9	1	1	1	3		214	56%
Totaal	3010	1563	74	11	12	1	3		1664	55%

WIJK NOORD (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
47	155	66	0	1	0	0	0		67	43%
48	346	172	0	7	1	3	9		192	55%
49	106	64	0	3	0	0	0		67	63%
50	450	174	65	2	2	0	0		243	54%
51	350	126	12	0	5	2	6	Markt	151	43%
52	464	195	17	7	3	0	0		222	48%
53	468	262	3	37	2	0	0		304	65%
54	205	65	6	0	0	0	0		71	35%
55	318	87	21	1	4	0	0		113	36%
56	213	58	13	2	0	0	0		73	34%
57	204	59	2	1	0	0	0		62	30%
58	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
59	163	84	4	1	0	0	0		89	55%
60	117	40	2	7	2	1	2		54	46%
61A	409	144	21	48	4	0	0		217	53%
61	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
62	204	64	0	17	0	0	0		81	40%
63	893	135	0	34	1	2	5		177	20%
64	197	41	0	1	0	0	0		42	21%
Totaal	5262	1836	166	169	24	8	22		2225	42%

WIJK HEER OUDELANDS AMBACHT (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
65	160	124	0	0	0	0	0		124	78%
66	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
67	269	91	17	0	0	0	0	W.I.U.	108	40%
68	525	163	29	2	1	0	0		195	37%
69	162	57	15	2	3	0	0		77	48%
70	196	74	10	0	2	0	0		86	44%
71	129	63	5	0	0	0	0		68	53%
72	135	50	0	1	0	0	0		51	38%
73	326	153	0	0	2	1	2	Markt	158	48%
74	247	100	9	3	1	0	0		113	46%
75	176	90	0	1	1	0	0		92	52%
76	216	90	20	0	1	0	0		111	51%
77	197	76	0	1	2	0	0		79	40%
78	405	179	0	4	4	0	0		187	46%
79	286	145	0	6	2	0	0		153	53%
80	160	85	0	0	0	0	0		85	53%
81	280	115	2	2	1	0	0		120	43%
82	170	35	0	0	0	0	0		35	21%
Totaal	4039	1690	107	22	20	1	2		1842	46%

WIJK NEDERHOVEN (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
83	65	11	12	2	0	0	0		25	38%
84	154	60	7	11	3	0	0		81	53%
85	101	30	0	1	0	0	0		31	31%
86	135	62	2	7	0	0	0		71	53%
87	65	18	0	0	1	0	0		19	29%
88	11	0	4	2	0	0	0		6	55%
89	40	21	2	0	0	0	0		23	58%
90	46	18	1	7	1	0	0		27	59%
91	56	19	6	13	1	0	0		39	70%
92	43	10	2	0	0	0	0		12	28%
93	132	42	10	3	1	0	0		56	42%
94	75	46	1	0	0	0	0		47	63%
95	65	24	9	0	2	0	0		35	54%
96	23	1	0	0	0	0	0		1	4%
97	34	31	0	1	0	0	0		32	94%
98	41	17	0	0	0	0	0		17	41%
99	148	77	8	11	2	0	0		98	66%
100	76	37	2	3	0	0	0		42	55%
101	127	85	3	1	0	0	0		89	70%
102	89	42	0	0	0	0	0		42	47%
103	269	87	14	6	0	0	0		107	40%
104	219	67	10	1	2	0	0		80	37%
105	30	0	1	0	0	0	0		1	3%
106	79	56	2	0	0	0	0	W.I.U.	58	73%
107	147	77	0	0	1	0	0		78	53%
108	71	38	0	0	0	0	0		38	54%
109	166	63	4	3	0	0	0		70	42%
110	277	54	46	1	3	0	0		104	38%

111	78	45	0	0	0	0	0		45	58%
112	365	98	0	0	0	0	0		98	27%
Totaal	3227	1236	146	73	17	0	0		1472	46%

WIJK KORT AMBACHT (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)

PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
113	367	93	31	1	3	0	0		128	35%
114	75	19	8	0	0	0	0		27	36%
115A	379	160	19	3	1	0	0	W.I.U.	183	48%
115	361	173	3	7	1	0	0		184	51%
116	277	61	26	9	3	0	0		99	36%
117	112	28	27	5	0	0	0		60	54%
118	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
119	334	164	0	0	0	0	0		164	49%
120	285	112	36	8	2	0	0		158	55%
121	311	110	1	1	4	0	0		116	37%
122	415	237	3	2	2	0	0		244	59%
123	229	45	34	8	4	0	0		91	40%
124	193	102	1	1	1	0	0		105	54%
125	169	58	23	13	2	0	0		96	57%
126	138	22	36	13	3	0	0		74	54%
127	113	17	12	0	2	0	0		31	27%
128	383	81	62	6	2	0	0		151	39%
129	296	103	7	2	0	0	0		112	38%
130	300	61	55	7	0	0	0		123	41%
Totaal	4737	1646	384	86	30	0	0		2146	45%

WIJK INDUSTRIEGEBIED ZUID ZWIJNDRECHT (parkeerintensiteit in de middag op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
131	739	200	3	3	0	15	36		257	35%
132	493	313	0	8	0	5	13		339	69%
Totaal	1232	513	3	11	0	20	49		596	48%

5 Parkeerintensiteit in de avond op werkdagen

WIJK HEERJANS DAM (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerenvakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
1	503	224	55	16	4	0	0		299	59%
2	13	0	0	0	0	0	0		0	0%
3	118	82	0	11	0	0	0		93	79%
4	324	66	53	20	0	0	0		139	43%
5	547	240	98	5	4	0	0		347	63%
6	174	43	42	6	1	0	0		92	53%
7	148	91	0	5	0	0	0		96	65%
8	238	145	9	18	1	1	3		177	74%
9	62	14	1	0	0	0	0		15	24%
10	23	0	0	0	0	0	0		0	0%
11	1	0	0	0	0	0	0		0	0%
12	8	1	2	4	0	0	0		7	88%
13	6	0	3	0	0	0	0		3	50%
Totaal	2165	906	263	85	10	1	3		1268	59%

WIJK WALBURG (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
14	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
15	606	213	149	16	6	0	0		384	63%
16	59	3	6	0	0	0	0		9	15%
17	163	32	55	6	1	0	0		94	58%
18	522	254	0	0	1	0	0		255	49%
19	70	36	6	0	1	0	0		43	61%
20	126	26	17	0	0	0	0		43	34%
21	263	172	0	0	3	0	0		175	67%
22	267	124	32	4	5	0	0		165	62%
23	332	188	44	12	1	0	0		245	74%
24	184	88	23	7	1	0	0	W.I.U.	119	65%
25	85	41	16	4	1	0	0		62	73%
26	190	63	52	3	0	0	0		118	62%
27	160	78	13	1	0	0	0		92	58%
28	140	0	0	0	0	0	0		0	0%
29	133	70	1	6	0	0	0		77	58%
30	432	323	19	2	5	0	0		349	81%
31	497	270	37	2	2	0	0		311	63%
32	1106	438	0	3	2	0	0		443	40%
33	423	310	0	0	2	0	0		312	74%
34	419	272	27	6	0	0	0		305	73%
35	165	72	22	1	1	0	0		96	58%
Totaal	6342	3073	519	73	32	0	0		3697	58%

WIJK CENTRUM (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
36	229	138	0	0	0	0	0		138	60%
37	240	143	12	1	2	0	0		158	66%
38	496	310	1	9	3	0	0		323	65%
39	303	197	30	1	2	0	0		230	76%
40	182	107	5	1	1	0	0		114	63%
41	206	130	4	2	5	0	0		141	68%
42	597	390	25	3	0	0	0		418	70%
43	58	11	0	0	0	0	0		11	19%
44	101	64	4	4	0	0	0		72	71%
45	213	109	4	0	0	0	0		113	53%
46	385	107	6	0	2	0	0		115	30%
Totaal	3010	1706	91	21	15	0	0		1833	61%

WIJK NOORD (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
47	155	106	0	1	1	0	0		108	70%
48	346	145	0	7	1	6	18		177	51%
49	106	77	0	0	2	0	0		79	75%
50	450	195	66	4	3	0	0		268	60%
51	350	174	15	1	3	0	0		193	55%
52	464	233	29	4	3	0	0	W.I.U.	269	58%
53	468	273	63	4	0	0	0		340	73%
54	205	90	11	0	0	0	0		101	49%
55	318	130	27	1	2	0	0		160	50%
56	213	104	29	1	0	0	0		134	63%
57	204	76	4	1	0	0	0		81	40%
58	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
59	163	104	12	5	2	0	0		123	75%
60	117	50	5	2	1	0	0		58	50%
61A	409	194	68	18	4	0	0		284	69%
61	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
62	204	21	6	6	0	9	27		69	34%
63	893	135	5	19	0	0	0		159	18%
64	197	31	7	1	0	0	0		39	20%
Totaal	5262	2138	347	75	22	15	45		2642	50%

WIJK HEER OUDELANDS AMBACHT (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
65	160	40	0	0	0	6	18		64	40%
66	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
67	269	125	36	0	1	0	0	W.I.U.	162	60%
68	525	286	45	8	1	0	0		340	65%
69	162	105	24	1	2	0	0		132	81%
70	196	114	20	2	1	0	0		137	70%
71	129	89	13	0	0	0	0		102	79%
72	135	102	2	0	0	0	0		104	77%
73	326	145	0	0	4	0	0	W.I.U.	149	46%
74	247	149	14	4	0	0	0		167	68%
75	176	145	1	1	1	0	0		148	84%
76	216	114	3	3	2	0	0		122	56%
77	197	122	1	1	1	0	0		125	63%
78	405	274	15	7	2	0	0		298	74%
79	286	222	17	0	0	0	0		239	84%
80	160	123	1	1	2	0	0		127	79%
81	280	161	6	2	2	0	0		171	61%
82	170	86	0	3	0	0	0		89	52%
Totaal	4039	2402	198	33	19	6	18		2676	66%

WIJK NEDERHOVEN (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
83	65	14	22	2	0	0	0		38	58%
84	154	90	24	16	0	0	0		130	84%
85	101	74	1	1	1	0	0		77	76%
86	135	90	8	9	1	0	0		108	80%
87	65	34	2	0	1	0	0		37	57%
88	11	1	2	4	0	0	0		7	64%
89	40	26	3	0	1	0	0		30	75%
90	46	15	2	14	0	0	0		31	67%
91	56	33	9	17	0	0	0		59	105%
92	43	11	3	2	0	0	0		16	37%
93	132	65	16	9	1	0	0		91	69%
94	75	54	0	1	0	0	0		55	73%
95	65	37	12	3	0	0	0		52	80%
96	23	9	0	0	0	0	0		9	39%
97	34	24	0	0	0	0	0		24	71%
98	41	25	5	2	0	0	0		32	78%
99	148	102	23	14	1	0	0		140	95%
100	76	67	5	12	1	0	0		85	112%
101	127	106	1	13	1	0	0		121	95%
102	89	49	0	0	0	0	0		49	55%
103	269	117	18	4	3	0	0		142	53%
104	219	73	30	1	3	0	0		107	49%
105	30	0	2	0	0	0	0		2	7%
106	79	58	2	0	0	0	0	W.I.U.	60	76%
107	147	89	0	0	1	0	0		90	61%
108	71	51	0	0	0	0	0		51	72%
109	166	90	9	3	0	0	0		102	61%
110	277	78	82	4	2	0	0		166	60%

111	78	59	0	0	0	0	0	59	76%
112	365	142	1	0	0	0	0	143	39%
Totaal	3227	1683	282	131	17	0	0	2113	65%

WIJK KORT AMBACHT (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)

PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
113	367	127	45	2	3	0	0		177	48%
114	75	13	12	1	0	0	0		26	35%
115A	379	139	8	11	1	0	0	W.I.U.	159	42%
115	361	158	3	13	4	0	0		178	49%
116	277	108	37	17	3	0	0		165	60%
117	112	26	39	10	1	0	0		76	68%
118	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
119	334	174	0	0	0	0	0		174	52%
120	285	144	40	12	4	0	0		200	70%
121	311	174	0	3	1	0	0		178	57%
122	415	207	12	1	3	0	0		223	54%
123	229	76	57	2	2	0	0		137	60%
124	193	139	0	2	0	0	0		141	73%
125	169	79	46	10	3	0	0		138	82%
126	138	42	51	1	1	0	0		95	69%
127	113	35	25	0	2	0	0		62	55%
128	383	99	94	1	2	0	0		196	51%
129	296	145	13	0	0	0	0		158	53%
130	300	96	72	0	0	0	0		168	56%
Totaal	4737	1981	554	86	30	0	0		2651	56%

WIJK INDUSTRIEGEBIED ZUID ZWIJNDRECHT (parkeerintensiteit in de avond op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
131	739	63	5	1	2	31	76		178	24%
132	493	34	0	2	1	4	13		54	11%
Totaal	1232	97	5	3	3	35	89		232	19%

6 Parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen

WIJK HEERJANS DAM (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerenvakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
1	503	242	62	23	2	0	0		329	65%
2	13	0	0	0	0	0	0		0	0%
3	118	93	0	5	5	0	0		103	87%
4	324	71	49	21	0	0	0		141	44%
5	547	260	103	4	6	0	0		373	68%
6	174	43	42	4	0	0	0		89	51%
7	148	89	3	4	0	0	0		96	65%
8	238	136	21	18	3	0	0		178	75%
9	62	14	7	0	0	0	0		21	34%
10	23	0	0	0	0	0	0		0	0%
11	1	0	0	0	0	0	0		0	0%
12	8	1	2	4	0	0	0		7	88%
13	6	0	3	0	0	0	0		3	50%
Totaal	2165	949	292	83	16	0	0		1340	62%

WIJK WALBURG (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
14	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
15	606	244	176	22	7	0	0		449	74%
16	59	0	8	2	0	0	0		10	17%
17	163	35	60	3	0	0	0		98	60%
18	522	275	0	0	2	0	0		277	53%
19	70	26	4	0	0	0	0		30	43%
20	126	18	17	0	0	0	0		35	28%
21	263	142	0	0	2	0	0		144	55%
22	267	157	19	3	7	0	0		186	70%
23	332	198	48	22	4	0	0		272	82%
24	184	95	31	7	1	0	0	W.I.U.	134	73%
25	85	47	19	6	1	0	0		73	86%
26	190	74	61	3	0	0	0		138	73%
27	160	90	14	0	0	0	0		104	65%
28	140	0	0	0	0	0	0		0	0%
29	133	62	6	15	1	0	0		84	63%
30	432	339	24	6	3	0	0		372	86%
31	497	317	27	4	2	0	0		350	70%
32	1106	107	0	0	3	0	0		110	10%
33	423	284	0	1	1	0	0		286	68%
34	419	289	23	10	1	0	0		323	77%
35	165	61	19	1	1	0	0		82	50%
Totaal	6342	2860	556	105	36	0	0		3557	56%

WIJK CENTRUM (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
36	229	124	0	0	0	0	0		124	54%
37	240	157	12	4	1	0	0		174	73%
38	496	335	0	4	1	0	0		340	69%
39	303	211	27	29	3	0	0		270	89%
40	182	101	2	7	1	0	0		111	61%
41	206	150	6	5	2	0	0		163	79%
42	597	417	33	6	3	0	0		459	77%
43	58	3	0	0	0	0	0		3	5%
44	101	56	13	1	0	0	0		70	69%
45	213	94	0	7	0	0	0		101	47%
46	385	119	5	0	1	0	0		125	32%
Totaal	3010	1767	98	63	12	0	0		1940	64%

WIJK NOORD (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
47	155	99	0	0	1	0	0		100	65%
48	346	62	0	17	0	7	21		107	31%
49	106	73	0	3	1	0	0		77	73%
50	450	212	95	1	2	0	0		310	69%
51	350	171	10	0	1	0	0		182	52%
52	464	252	23	5	2	0	0		282	61%
53	468	265	71	17	1	0	0		354	76%
54	205	102	9	0	0	0	0		111	54%
55	318	125	36	2	2	0	0		165	52%
56	213	113	32	3	0	0	0		148	69%
57	204	92	5	1	2	0	0		100	49%
58	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
59	163	110	2	6	2	0	0		120	74%
60	117	57	2	5	1	0	0		65	56%
61A	409	200	55	57	8	0	0		320	78%
61	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
62	204	0	0	0	0	10	28		38	19%
63	893	5	0	2	1	0	0		8	1%
64	197	26	6	1	2	0	0		35	18%
Totaal	5262	1964	346	120	26	17	49		2522	48%

WIJK HEER OUDELANDS AMBACHT (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
65	160	16	0	12	0	7	15		50	31%
66	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
67	269	154	45	12	1	0	0	W.I.U.	212	79%
68	525	341	53	15	3	0	0		412	78%
69	162	119	33	6	1	0	0		159	98%
70	196	148	13	14	0	0	0		175	89%
71	129	110	3	15	1	0	0		129	100%
72	135	102	6	0	0	0	0		108	80%
73	326	167	0	0	1	0	0	W.I.U.	168	52%
74	247	163	6	24	1	0	0		194	79%
75	176	163	0	8	0	0	0		171	97%
76	216	146	1	5	1	0	0		153	71%
77	197	158	3	4	1	0	0		166	84%
78	405	348	14	6	5	0	0		373	92%
79	286	222	13	12	2	0	0		249	87%
80	160	138	2	3	0	0	0		143	89%
81	280	221	2	1	3	0	0		227	81%
82	170	4	0	0	0	0	0		4	2%
Totaal	4039	2720	194	137	20	7	15		3093	77%

WIJK NEDERHOVEN (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
83	65	18	18	8	0	0	0		44	68%
84	154	98	28	18	0	0	0		144	94%
85	101	93	1	1	0	0	0		95	94%
86	135	97	15	5	1	0	0		118	87%
87	65	38	4	0	2	0	0		44	68%
88	11	1	2	0	0	0	0		3	27%
89	40	25	2	0	0	0	0		27	68%
90	46	20	14	0	1	0	0		35	76%
91	56	23	9	1	0	0	0		33	59%
92	43	0	1	0	0	0	0		1	2%
93	132	70	8	14	0	0	0		92	70%
94	75	0	0	0	0	0	0		0	0%
95	65	24	8	0	1	0	0		33	51%
96	23	8	0	0	0	0	0		8	35%
97	34	22	0	0	0	0	0		22	65%
98	41	24	1	5	0	0	0		30	73%
99	148	35	3	1	0	0	0		39	26%
100	76	17	0	1	0	0	0		18	24%
101	127	25	0	0	0	0	0		25	20%
102	89	75	0	0	1	0	0		76	85%
103	269	136	18	4	3	0	0		161	60%
104	219	99	22	4	0	0	0		125	57%
105	30	0	0	1	0	0	0		1	3%
106	79	70	1	1	0	0	0	W.I.U.	72	91%
107	147	120	0	1	1	0	0		122	83%
108	71	65	0	0	0	0	0		65	92%
109	166	82	9	2	0	0	0		93	56%
110	277	116	102	1	2	0	0		221	80%

111	78	72	0	1	0	0	0		73	94%
112	365	308	1	1	2	0	0		312	85%
Totaal	3227	1781	267	70	14	0	0		2132	66%

WIJK KORT AMBACHT (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)

PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
113	367	115	44	6	5	0	0		170	46%
114	75	17	17	2	0	0	0		36	48%
115A	379	271	47	16	3	0	0	W.I.U.	337	89%
115	361	222	11	14	1	0	0		248	69%
116	277	146	50	15	2	0	0		213	77%
117	112	43	46	4	0	1	3		97	87%
118	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
119	334	157	0	2	0	0	0		159	48%
120	285	173	43	10	1	0	0		227	80%
121	311	198	2	1	2	0	0		203	65%
122	415	193	13	2	2	0	0		210	51%
123	229	95	56	8	4	0	0		163	71%
124	193	166	0	2	1	0	0		169	88%
125	169	80	53	12	1	2	5		153	91%
126	138	46	63	0	0	0	0		109	79%
127	113	49	28	1	1	0	0		79	70%
128	383	95	115	5	2	0	0		217	57%
129	296	140	10	3	3	0	0		156	53%
130	300	109	86	7	1	0	0		203	68%
Totaal	4737	2315	684	110	29	3	8		3149	66%

WIJK INDUSTRIEGEBIED ZUID ZWIJNDRECHT (parkeerintensiteit in de nacht op werkdagen)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
131	739	2	3	0	0	12	27		44	6%
132	493	35	0	2	1	3	9		50	10%
Totaal	1232	37	3	2	1	15	36		94	8%

7 Parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag

WIJK HEERJANS DAM (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerenvakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
1	503	197	50	4	3	0	0		254	50%
2	13	0	0	0	0	0	0		0	0%
3	118	75	0	12	0	0	0		87	74%
4	324	59	63	22	2	0	0		146	45%
5	547	200	93	4	5	0	0		302	55%
6	174	23	26	9	1	0	0		59	34%
7	148	20	1	1	0	0	0		22	15%
8	238	16	5	24	0	0	0		45	19%
9	62	5	4	0	3	0	0		12	19%
10	23	0	0	1	1	3	9		14	61%
11	1	0	0	7	1	0	0		8	800%
12	8	3	0	1	0	0	0		4	50%
13	6	0	0	0	0	0	0		0	0%
Totaal	2165	598	242	85	16	3	9		953	44%

WIJK WALBURG (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
14	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
15	606	200	164	2	5	0	0		371	61%
16	59	2	8	0	0	0	0		10	17%
17	163	24	56	5	0	0	0		85	52%
18	522	219	0	0	2	0	0		221	42%
19	70	18	3	1	1	0	0		23	33%
20	126	32	9	1	0	0	0		42	33%
21	263	162	1	0	1	0	0		164	62%
22	267	142	30	4	3	0	0		179	67%
23	332	172	38	9	1	0	0		220	66%
24	184	52	31	2	2	0	0	W.I.U.	87	47%
25	85	33	17	4	1	0	0		55	65%
26	190	58	57	0	0	0	0		115	61%
27	160	49	10	3	1	0	0		63	39%
28	140	29	1	1	0	0	0		31	22%
29	133	54	8	2	0	0	0		64	48%
30	432	271	16	2	4	0	0		293	68%
31	497	230	25	1	1	0	0		257	52%
32	1106	743	3	8	1	0	0		755	68%
33	423	246	0	1	2	0	0		249	59%
34	419	240	13	3	0	0	0		256	61%
35	165	72	9	0	0	0	0		81	49%
Totaal	6342	3048	499	49	25	0	0		3621	57%

WIJK CENTRUM (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
36	229	102	0	0	1	0	0		103	45%
37	240	114	6	1	2	0	0		123	51%
38	496	250	1	4	2	0	0		257	52%
39	303	161	37	7	3	0	0		208	69%
40	182	80	4	0	1	0	0		85	47%
41	206	125	4	5	3	1	3		141	68%
42	597	290	40	3	0	0	0		333	56%
43	58	8	0	0	0	0	0		8	14%
44	101	42	18	1	2	0	0		63	62%
45	213	89	6	0	2	0	0		97	46%
46	385	91	3	1	1	0	0		96	25%
Totaal	3010	1352	119	22	17	1	3		1514	50%

WIJK NOORD (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
47	155	84	0	1	1	0	0		86	55%
48	346	94	0	4	0	13	39		150	43%
49	106	54	0	0	1	0	0		55	52%
50	450	214	56	1	2	0	0		273	61%
51	350	165	15	1	1	0	0		182	52%
52	464	194	47	6	3	0	0		250	54%
53	468	266	61	6	3	1	3		340	73%
54	205	82	7	4	2	0	0		95	46%
55	318	95	26	2	3	0	0		126	40%
56	213	84	20	1	0	0	0		105	49%
57	204	68	4	0	0	0	0		72	35%
58	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
59	163	97	5	7	2	0	0		111	68%
60	117	46	5	0	0	0	0		51	44%
61A	409	158	33	33	3	0	0		227	56%
61	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
62	204	13	42	11	0	0	0		66	32%
63	893	53	4	2	5	0	0		64	7%
64	197	83	14	1	2	0	0		100	51%
Totaal	5262	1850	339	80	28	14	42		2353	45%

WIJK HEER OUDELANDS AMBACHT (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langspaarkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
65	160	38	0	0	0	0	0		38	24%
66	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
67	269	121	24	1	0	0	0	W.I.U.	146	54%
68	525	274	37	4	3	0	0		318	61%
69	162	75	30	0	1	0	0		106	65%
70	196	98	18	1	0	0	0		117	60%
71	129	76	9	0	1	0	0		86	67%
72	135	84	5	0	0	0	0		89	66%
73	326	169	0	2	2	0	0	W.I.U.	173	53%
74	247	144	24	1	0	0	0		169	68%
75	176	135	0	0	1	0	0		136	77%
76	216	113	2	0	1	0	0		116	54%
77	197	119	1	0	1	0	0		121	61%
78	405	260	9	1	1	0	0		271	67%
79	286	182	6	5	2	0	0		195	68%
80	160	93	1	0	0	0	0		94	59%
81	280	166	2	3	1	0	0		172	61%
82	170	63	0	0	0	0	0		63	37%
Totaal	4039	2210	168	18	14	0	0		2410	60%

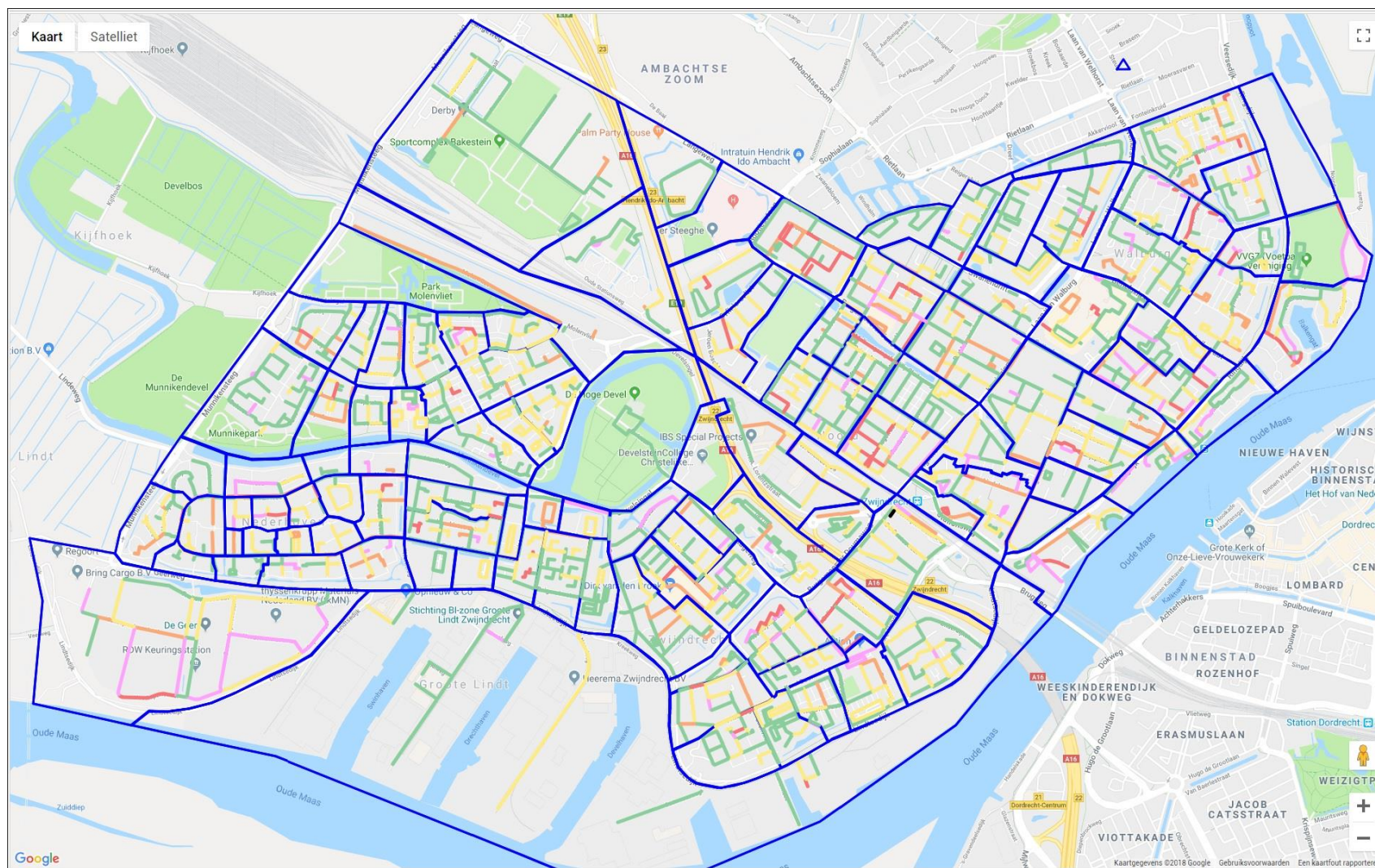
WIJK NEDERHOVEN (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkeervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
83	65	10	20	3	1	0	0		34	52%
84	154	90	12	14	0	0	0		116	75%
85	101	70	0	3	0	0	0		73	72%
86	135	85	1	9	1	0	0		96	71%
87	65	22	6	1	1	0	0		30	46%
88	11	0	6	3	0	0	0		9	82%
89	40	28	1	0	1	0	0		30	75%
90	46	15	0	11	0	0	0		26	57%
91	56	27	6	12	1	0	0		46	82%
92	43	12	0	1	0	0	0		13	30%
93	132	77	7	10	2	0	0		96	73%
94	75	51	0	0	0	0	0		51	68%
95	65	33	8	0	0	0	0		41	63%
96	23	7	0	0	0	0	0		7	30%
97	34	16	0	0	0	0	0		16	47%
98	41	14	4	1	0	0	0		19	46%
99	148	87	17	11	1	1	2		119	80%
100	76	58	2	9	2	0	0		71	93%
101	127	107	3	5	2	0	0		117	92%
102	89	56	0	0	1	0	0		57	64%
103	269	111	13	8	2	0	0		134	50%
104	219	72	19	1	1	0	0		93	42%
105	30	0	4	0	0	0	0		4	13%
106	79	48	1	0	1	0	0	W.I.U.	50	63%
107	147	85	0	0	1	0	0		86	59%
108	71	40	0	0	0	0	0		40	56%
109	166	54	19	2	0	0	0		75	45%
110	277	127	37	3	3	0	0		170	61%

111	78	61	1	0	1	0	0		63	81%
112	365	117	0	1	1	0	0		119	33%
Totaal	3227	1580	187	108	23	1	2		1901	59%

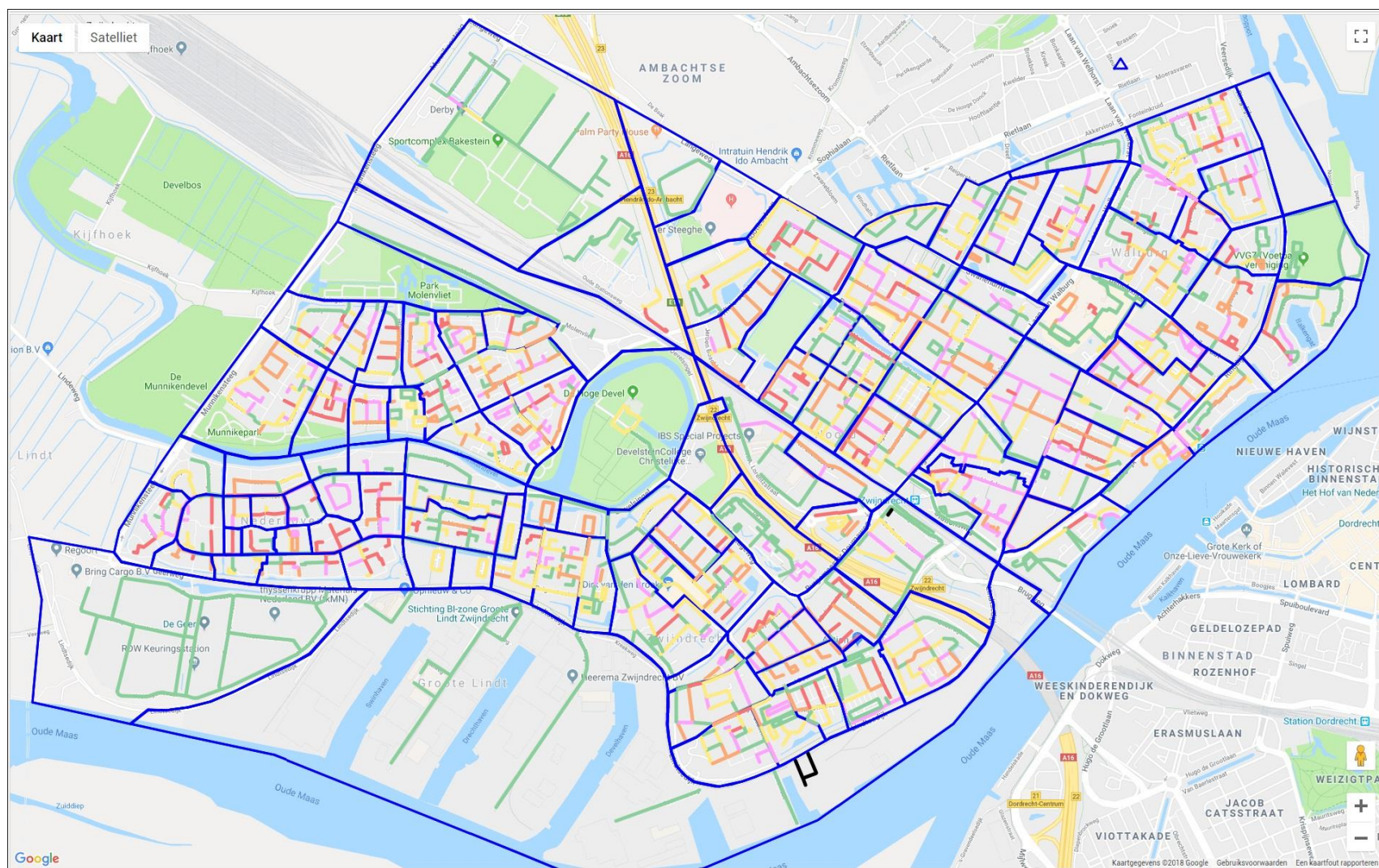
WIJK KORT AMBACHT (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
113	367	108	37	3	3	0	0		151	41%
114	75	9	17	0	0	0	0		26	35%
115A	379	224	27	12	0	0	0	W.I.U.	263	69%
115	361	178	4	9	1	0	0		192	53%
116	277	91	39	21	1	0	0		152	55%
117	112	30	39	10	0	0	0		79	71%
118	0	0	0	0	0	0	0		0	0%
119	334	178	0	0	0	0	0		178	53%
120	285	123	29	8	1	0	0		161	56%
121	311	154	2	0	3	0	0		159	51%
122	415	224	10	1	0	0	0		235	57%
123	229	54	33	5	3	0	0		95	41%
124	193	109	0	0	0	0	0		109	56%
125	169	57	37	12	1	0	0		107	63%
126	138	16	42	9	0	0	0		67	49%
127	113	31	20	0	1	0	0		52	46%
128	383	90	76	11	0	0	0		177	46%
129	296	130	15	2	1	0	0		148	50%
130	300	72	67	0	1	0	0		140	47%
Totaal	4737	1878	494	103	16	0	0		2491	53%

WIJK INDUSTRIEGEBIED ZUID ZWIJNDRECHT (parkeerintensiteit op de zaterdagmiddag)										
PBG	Totale capaciteit	Parkeren in haaks- en langsparkerervakken	Parkeren langs band	Foutief parkeren	Bijzondere bezetting	Vrachtauto en/of oplegger	Vrachtauto intensiteit	Opmerking	Totale intensiteit	Bezettingsgraad
131	739	55	18	7	4	52	122		258	35%
132	493	27	1	2	0	6	21		57	12%
Totaal	1232	82	19	9	4	58	143		315	26%

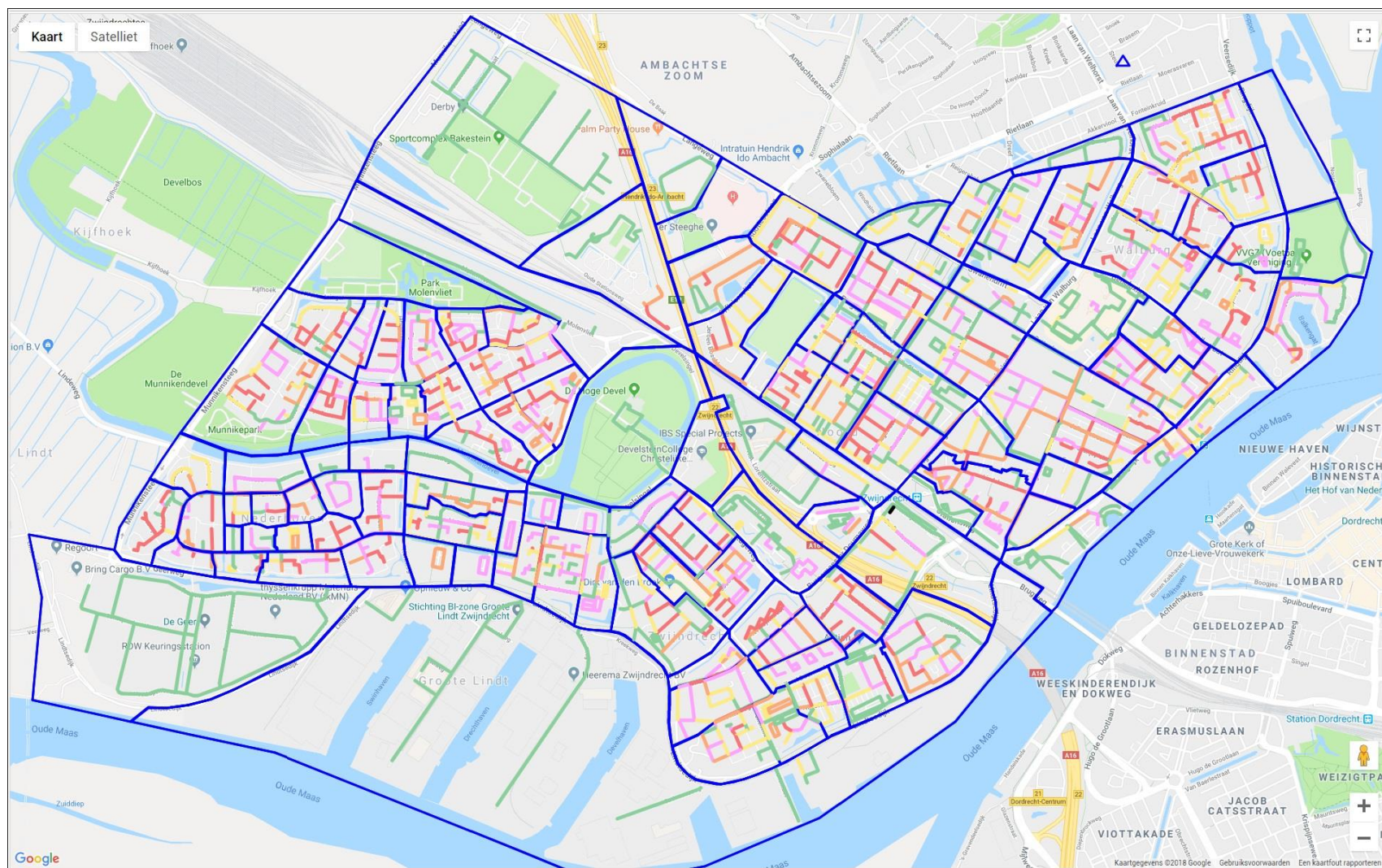
Bijlage A.1 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (middag werkdagen)



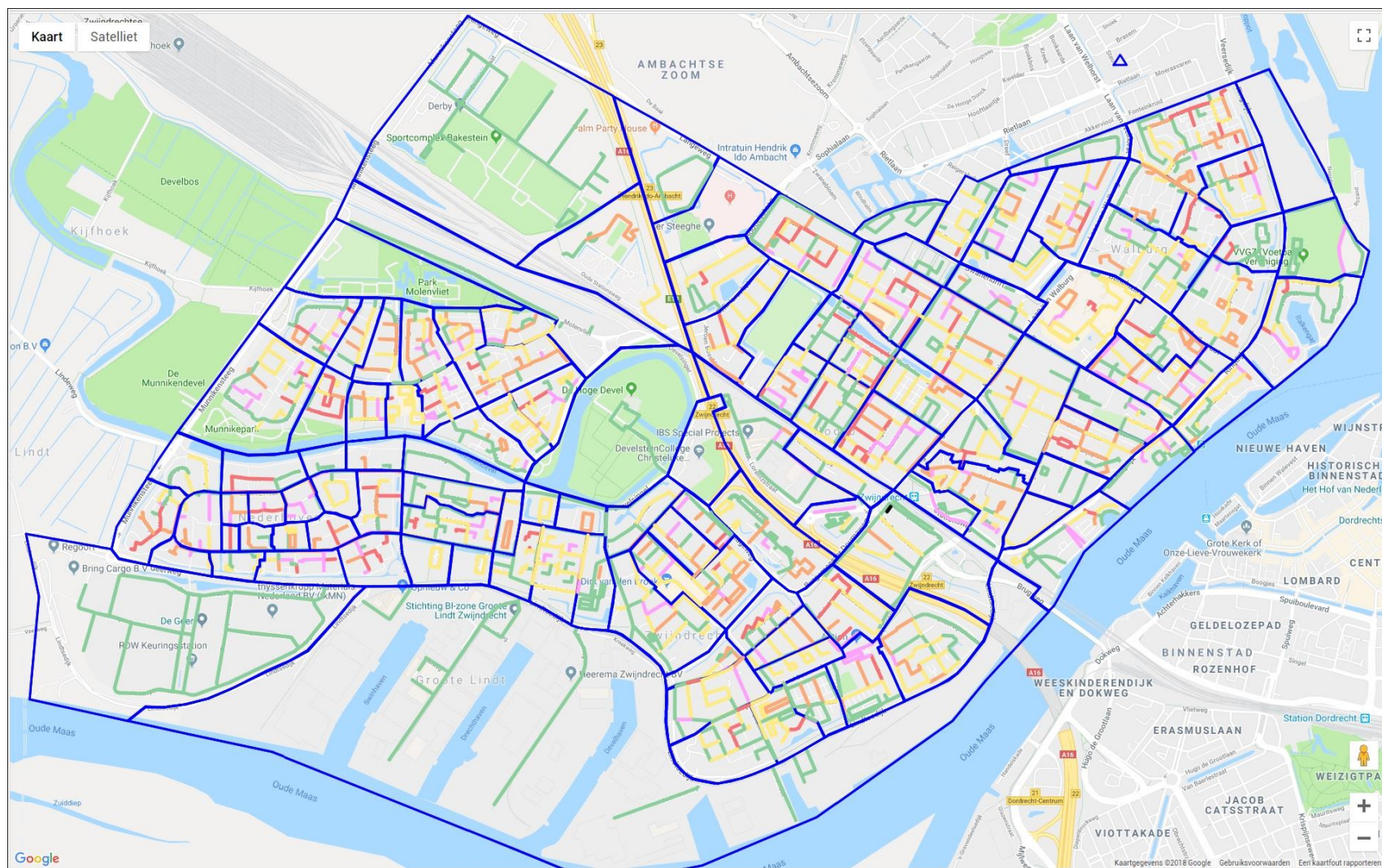
Bijlage A.2 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (avond werkdagen)



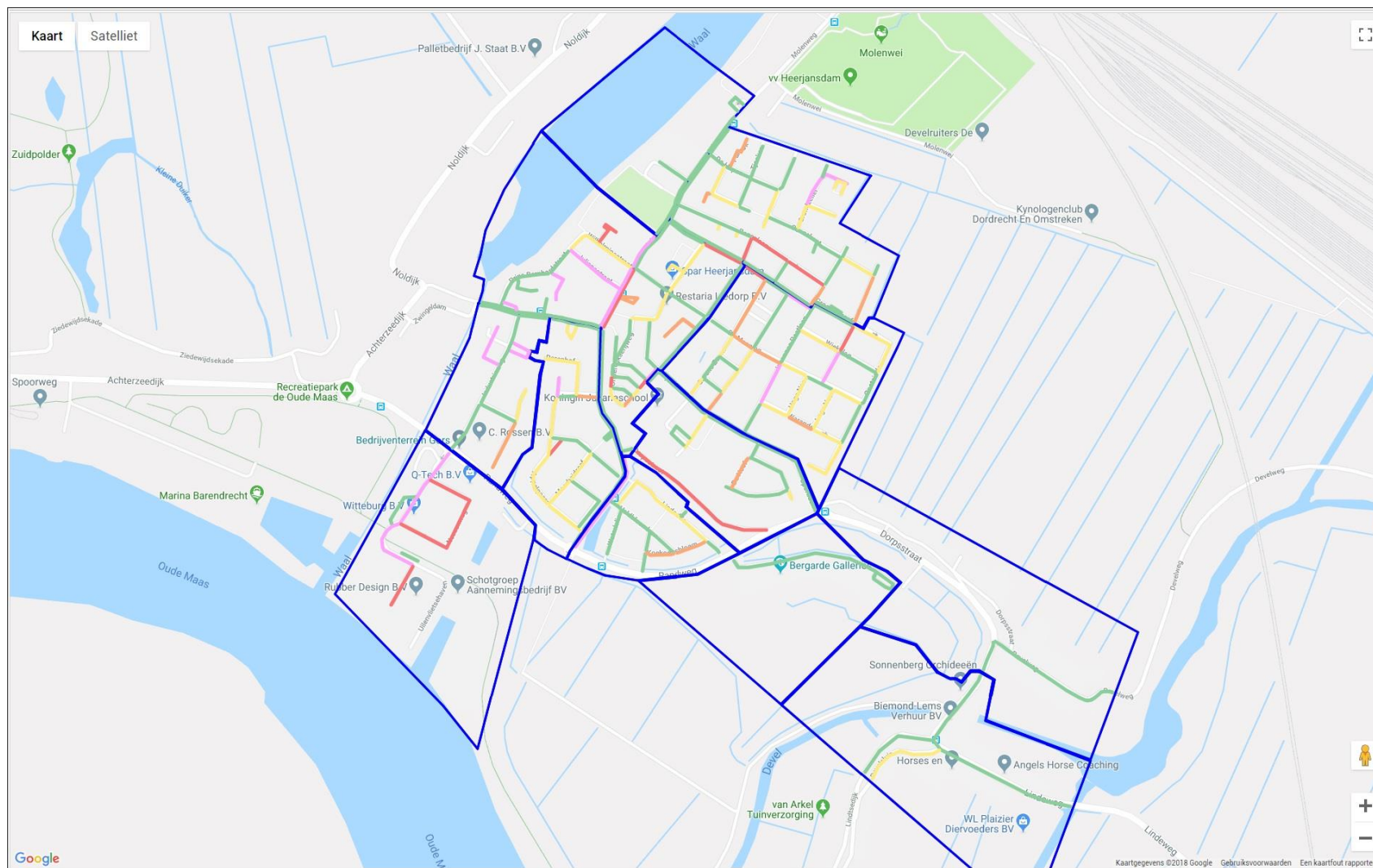
Bijlage A.3 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (avond werkdagen)



Bijlage A.4 Impressie digitale kaart Zwijndrecht (nacht werkdagen)



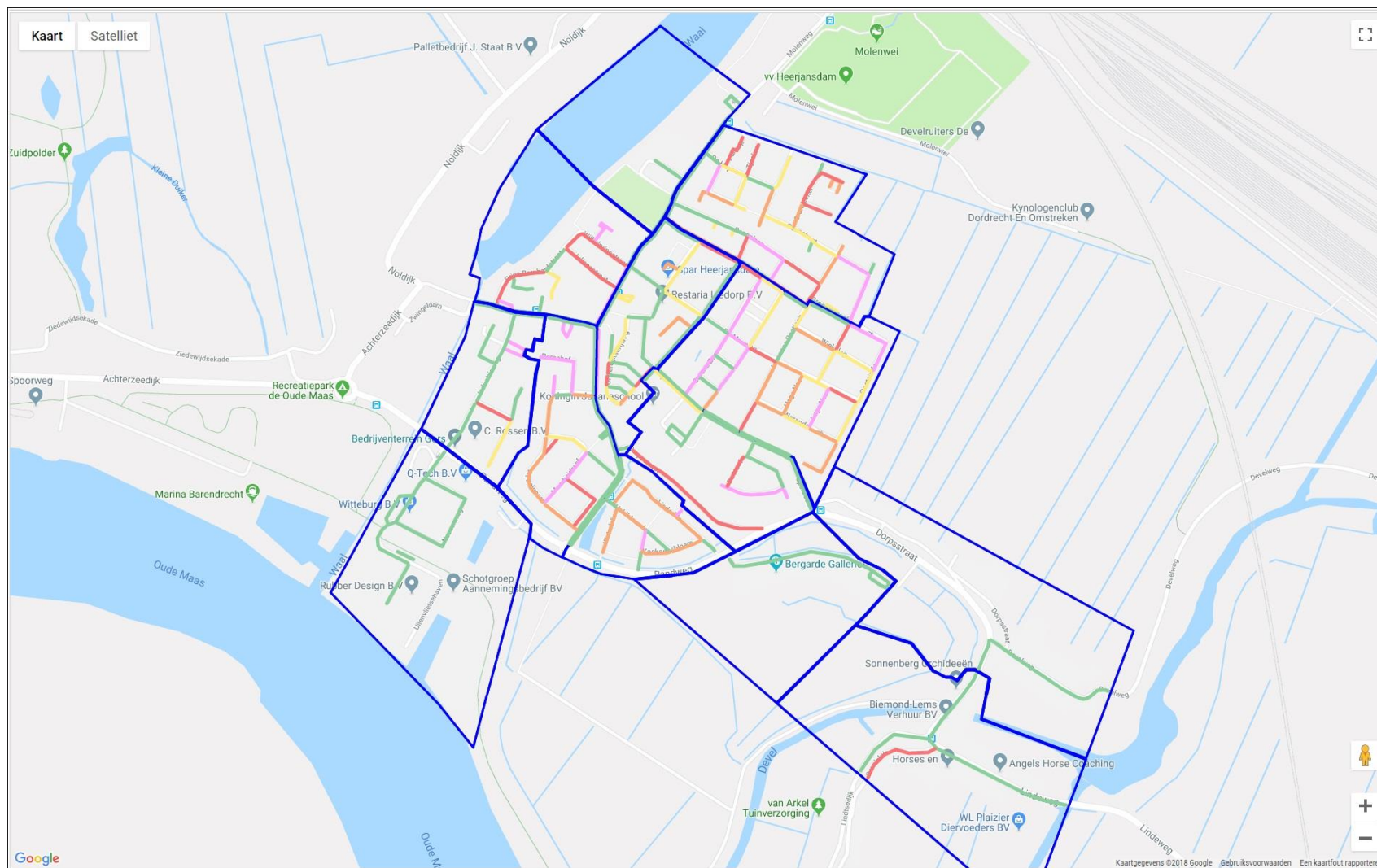
Bijlage B.1 Impressie digitale kaart Heerjansdam (middag werkdagen)



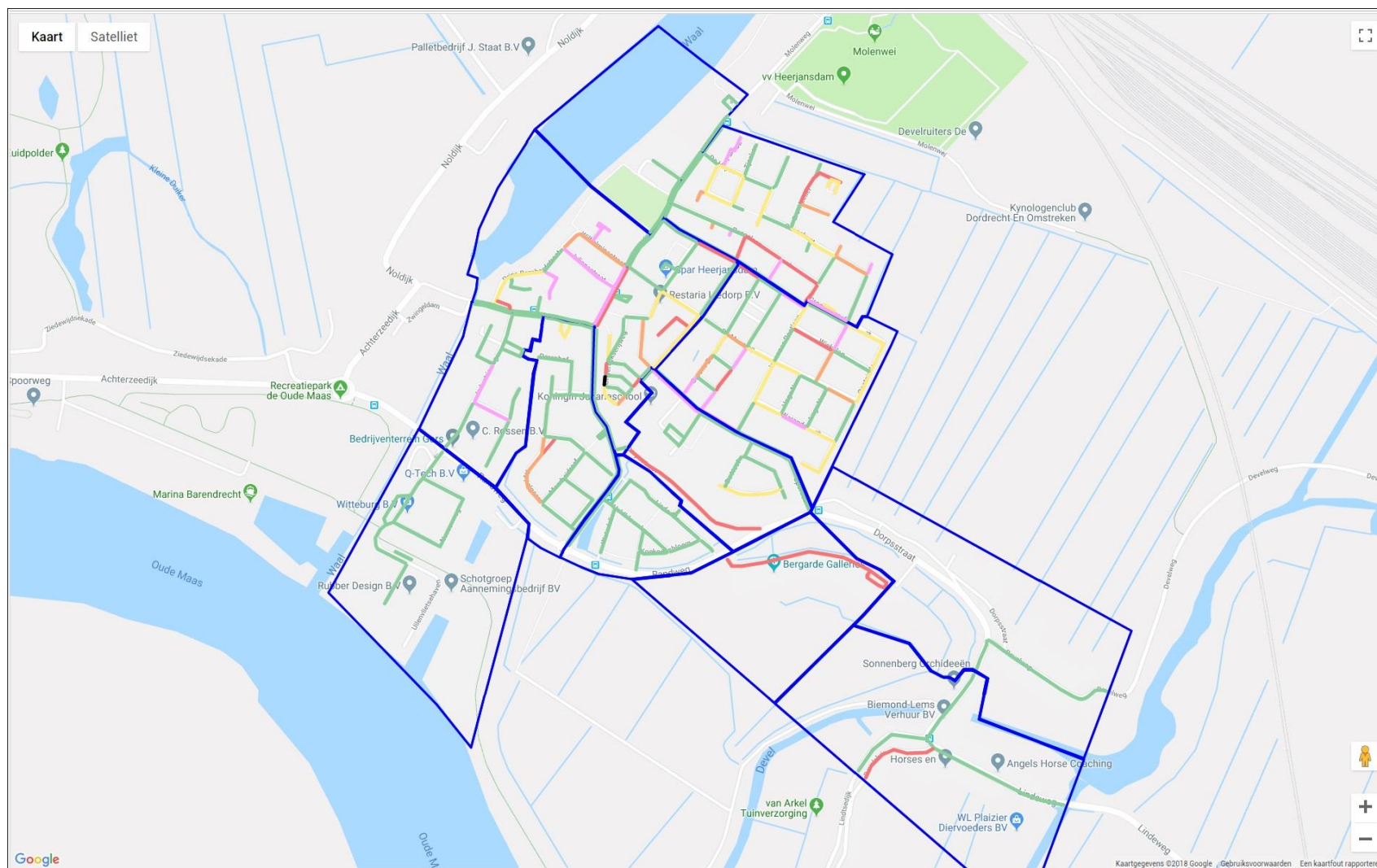
Bijlage B.2 Impressie digitale kaart Heerjansdam (avond werkdagen)



Bijlage B.3 Impressie digitale kaart Heerjansdam (nacht werkdagen)



Bijlage B.4 Impressie digitale kaart Heerjansdam (zaterdag werkdagen)





Telresultaten grote voertuigen 2018

Gemeente Zwijndrecht



Onderzoekperiode
14-05-2018 t/m 07-07-2018

Opleverdatum
02-01-2019

Opdrachtgever
Gemeente Zwijndrecht

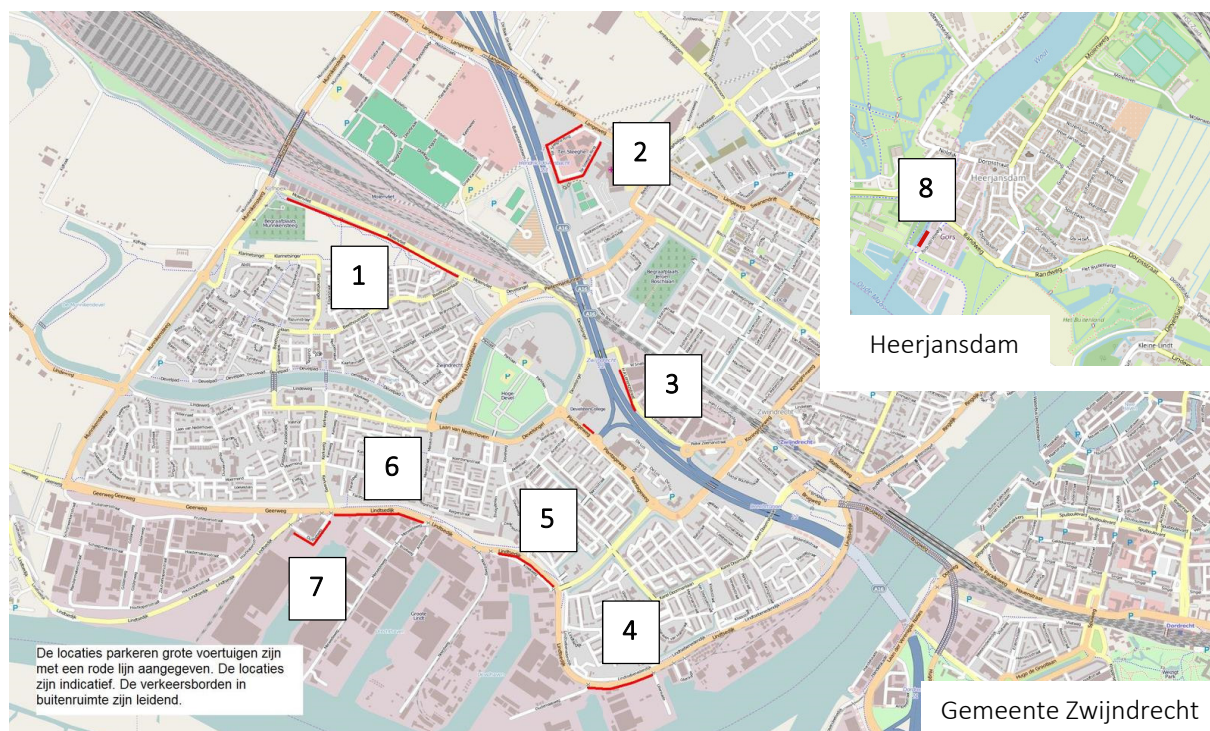
Contactpersonen
A. Groenewegen en L. Hertogh-Barten

Uitgevoerd door
De Jong Civiel

Parkeerlocaties grote voertuigen

In Zwijndrecht en Heerjansdam is het parkeren van grote voertuigen toegestaan op de locaties die in onderstaande figuur met een rode lijn zijn aangegeven. Het betreft de volgende locaties:

1. Molenvliet t.h.v. huisnr. 7 t/m 107
2. Ter Steeghe Ring
3. H.A. Lorentzstraat t.h.v. huisnr. 10 t/m 110
4. Lindtsedijk (tussen Oudemaasweg en Uilenkade)
5. Kreekweg
6. Lindtsedijk (tussen Dubbelweg en Merwedeweg)
7. Amerweg en IJsselweg
8. Industrieweg t.h.v. Nessenweg te Heerjansdam



Toelichting capaciteit en intensiteit grote voertuigen

De capaciteit voor grote voertuigen is gebaseerd op 'normale' langspareervakken voor personenauto's met een lengte van 6,00 meter. De intensiteit is op basis van het aantal door grote voertuigen bezette 'normale' parkeervakken. Een trekker met oplegger neemt de ruimte in voor drie langspareervakken. Een oplegger voor twee langspareervakken en een trekker één langspareervak.

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad is de totale parkeerintensiteit gedeeld door de totale parkeercapaciteit. In de rapportage is er aan de bezettingsgraad een kleur gekoppeld, conform CROW, zoals weergegeven in de tabel hieronder.

Kleurentabel bezettingsgraad CROW	
	< 50%
	50 tot 75%
	75 tot 90%
	90 tot 100%
	≥ 100%

Parkeerintensiteit grote voertuigen per locatie

	middag op werkdagen			avond op werkdagen			nacht op werkdagen			zaterdagmiddag		
#	TO	T	O	TO	T	O	TO	T	O	TO	T	O
1	-	-	-	18 (6)	-	-	27 (9)	3 (3)	-	-	-	-
2	-	-	-	27 (9)	-	-	27 (9)	1 (1)	-	-	-	-
3	-	-	-	18 (6)	-	-	21 (7)		-	21 (7)	-	-
4	-	-	-	-	-	-	39 (13)	9 (9)	-	-	-	-
5	-	-	-	15 (5)	-	-	27 (9)	2 (2)	-	18 (6)	1 (1)	18 (9)
6	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-
7	-	-	-	3 (1)	2 (2)	10 (5)	3 (1)	2 (2)	15 (5)	15 (5)	1 (1)	4 (2)
8	3*	-	-	-	-	-	-	-	-	3*	-	-

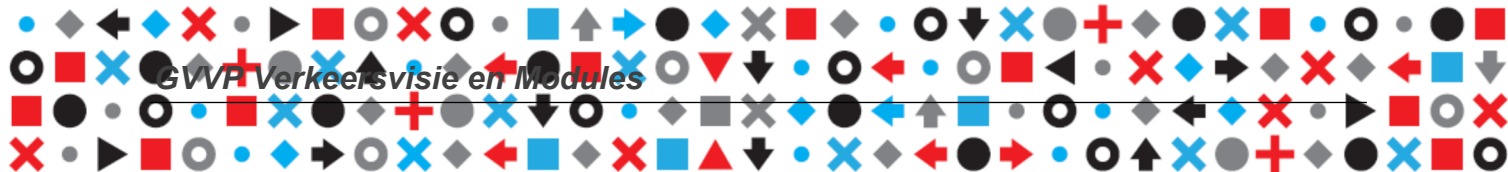
* = Dit betreft enkel haaksparkeren

TO = trekker met oplegger, T = trekker, O = oplegger

Voorbeeld 18 (6): 18 = bezette parkeervakken en 6 is aantal voertuigen

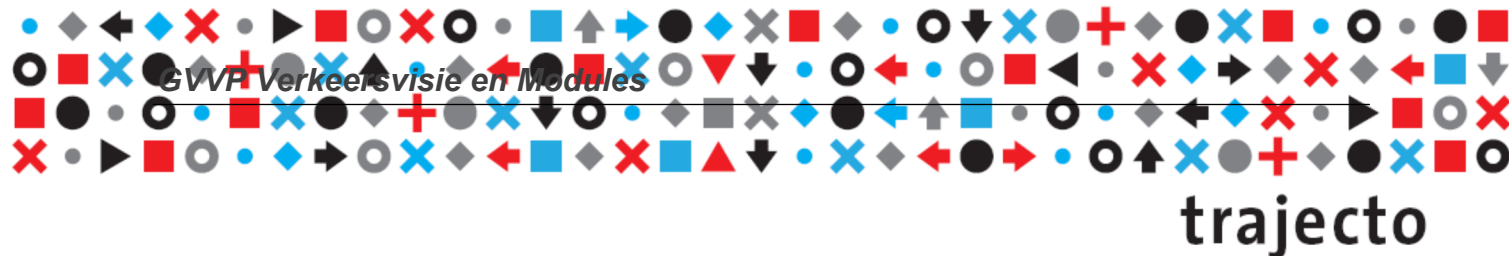
Bezettingsgraad grote voertuigen per locatie

	middag op werkdagen			avond op werkdagen			nacht op werkdagen			zaterdagmiddag		
#	capaciteit	intensiteit	Bezettingsgraad	capaciteit	intensiteit	Bezettingsgraad	capaciteit	intensiteit	Bezettingsgraad	capaciteit	intensiteit	Bezettingsgraad
1	38	0	0%	38	18	47%	38	30	79%	38	0	0%
2	112	0	0%	112	27	24%	112	28	25%	112	0	0%
3	43	0	0%	43	6	14%	43	21	49%	43	21	49%
4	32	0	0%	32	0	0%	32	48	150%	32	0	0%
5	43	0	0%	43	15	35%	43	29	67%	43	37	86%
6	21	0	0%	21	0	0%	21	0	0%	21	0	0%
7	45	0	0%	45	15	33%	45	20	44%	45	20	44%
8	9	3	27%	9	0	0%	9	0	0%	9	3	27%



Gemeente Zwijndrecht

Beleidskader laadpalen

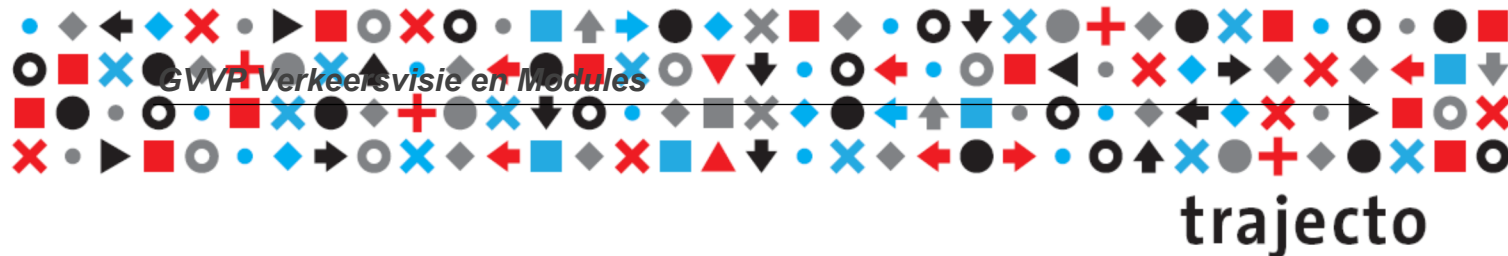


Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Zwijndrecht
Titel rapport	Beleidskader laadpalen
Versie	3
Datum	29 oktober 2017
Auteur	Ir. L.P.J. Mosch

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doelstelling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Beoordelingskader	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Beoordeling aanvraag	3
2.3	Criteria locatiekeuze	3
2.4	Uitvoerings- en beheeraspecten.....	5
3	Beoordelingsprocedure	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Actoren	7
3.3	Procedurestappen.....	8
3.4	Doorlooptijd aanvraag	9



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gemeente Zwijndrecht wenst het gebruik van elektrische voertuigen te bevorderen. De basis hiervoor is gelegd in het GVVP, de economische agenda en de energie agenda. Hiertoe besluit zij in principe positief op een aanvraag voor het plaatsen van een elektrische laadpaal in de openbare ruimte (het “ja, tenzij...”-principe).

De afhandeling van dergelijke aanvragen vergt echter de nodige ambtelijke capaciteit en in sommige gevallen een aanzienlijke doorlooptijd. Het ontbreken van een beleidskader voor de toetsing en afhandeling van de aanvragen wordt gezien als een voornamelijk oorzaak. Daarmee moet het beleidskader de juridische vorm van een beleidsregel krijgen.

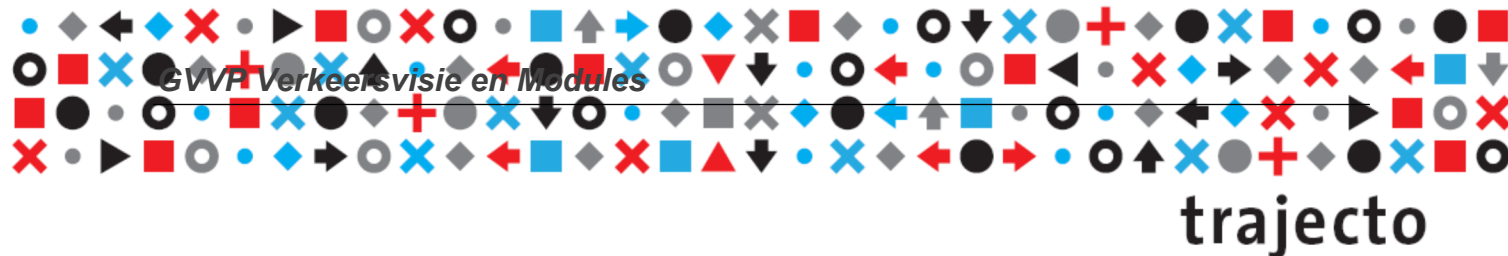
1.2 Doelstelling

Doel van het beleidskader is om de afhandeling van aanvragen voor elektrische laadpalen te vereenvoudigen.

Het beleidskader beschrijft zowel de criteria op basis waarvan de besluitvorming op aanvragen plaats dient te vinden en als de afhandelingsprocedure van aanvragen. Het kader omvat derhalve zowel de procedurele als de inhoudelijke aspecten van de afhandeling.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de inhoudelijke beoordeling van een aanvraag. In de eerste plaats wordt daarbij gekeken naar de voor de beoordeling toe te passen criteria. Daarnaast wordt toegelicht dat bij de beoordeling rekening gehouden moet worden met enkele uitvoeringstechnische en beheeraspecten van elektrische laadpalen. In hoofdstuk 3 wordt de te volgen beoordelingsprocedure uitgewerkt. Daarbij is gekeken naar de betrokken actoren, hun taken en verantwoordelijkheden. Ook wordt uiteengezet welke stappen de procedure bevat, waarbij mogelijkheden tot versnelling van de procedure en/of beperking van de benodigde ambtelijke inzet worden benoemd.



2 Beoordelingskader

2.1 Inleiding

De Gemeente Zwijndrecht besluit in principe positief op een aanvraag voor een elektrische laadpaal in de openbare ruimte ("ja, tenzij..."). In dit hoofdstuk wordt een beoordelingskader uitgewerkt, welke geldt als beleidslijn voor de onderbouwing van de "tenzij...". Dit beoordelingskader heeft betrekking op 2 aspecten: het eerste aspect betreft de aanvraag zelf, het tweede de locatiekeuze. Uitsluitend indien de beoordelingscriteria van de aanvraag zelf positief worden beoordeeld, wordt overgegaan tot het zoeken naar de meest geschikte locatie voor een elektrische laadpaal. De volgende paragrafen beschrijven elk één van beide aspecten. Besloten wordt met enkele aandachtspunten met betrekking tot het beheer van de elektrische laadpalen. Ook deze aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen bij de besluitvorming omtrent een aanvraag.

2.2 Beoordeling aanvraag

Bij ontvangst van een aanvraag voor het plaatsen van een elektrische laadpaal in de openbare ruimte, gaat de gemeente er vanuit dat de aanvrager (lees: de leverancier van de laadpaal) al heeft beoordeeld dat er voldoende "markt" is voor deze laadpaal én dat de laadpaal kan worden aangesloten op het laagspanningsnetwerk (oftewel: er is een sluitende business case voor de aanvrager). De aanvraag wordt in eerste instantie beoordeeld op de volgende criteria:

- Parkeergelegenheid op eigen terrein

Indien het woon- of werkadres waarvoor de elektrische laadpaal wordt aangevraagd, beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein, wordt de aanvraag afgewezen. Onder parkeergelegenheid op eigen terrein wordt hier verstaan: parkeerplaats(en) op een terrein of in een garage waarover de aanvrager kan beschikken op grond van eigendom, erfpacht, huur of ingebruikgeving of parkeerplaats(en) waarover de aanvrager kan beschikken op een terrein of in een garage waar in het kader van de verleende bouw- of omgevingsvergunning is overeengekomen dat deze is (zijn) bedoeld als parkeergelegenheid voor het gebouw waarvoor de bouw- of omgevingsvergunning is verleend.

- Aanwezigheid en gebruik bestaande laadpalen

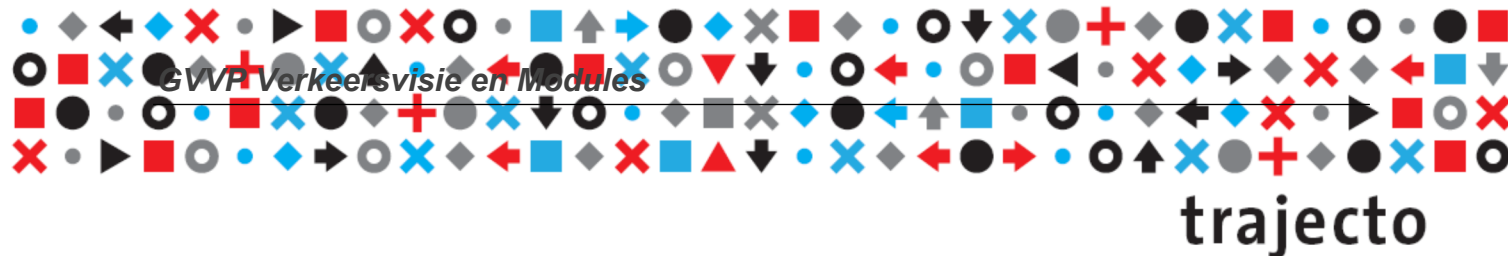
Bij elke aanvraag wordt getoetst of in de nabijheid van het woon- of werkadres waarvoor de elektrische laadpaal wordt aangevraagd, reeds laadpalen in de openbare ruimte zijn gerealiseerd. Is dit het geval dan wordt de mate van gebruik overdag (in geval van werkadres) of in de avond-, nacht- en weekenduren (in geval van woonadres) beoordeeld. Indien dit gebruik beperkt is op de aangegeven tijdstippen, wordt de aanvraag afgewezen.

Bij de beoordeling van de mate van gebruik dient naar beide "slots"¹ van de laadpaal te worden gekeken, ook indien sprake is van slechts één gereserveerde plaats. Indien geen sprake is van gelijktijdig gebruik van beide slots én op de slot van de gereserveerde parkeerplaats minder dan 50% van de beschouwde periode een elektrisch voertuig is aangesloten op de laadpaal, is sprake van beperkt gebruik.

2.3 Criteria locatiekeuze

Indien een aanvraag positief wordt beoordeeld, dient een locatie te worden bepaald voor de te plaatsen elektrische laadpaal. Deze locatiebepaling vindt plaats aan de hand van de volgende set criteria:

¹ De "slots" van een laadpaal zijn de aankoppelpunten waar de gebruiker de laadkabel op aansluit om het voertuig op te laden. De meeste laadpalen beschikken over twee slots, waardoor tegelijkertijd dus twee voertuigen opgeladen kunnen worden.



- Bestaande parkeerplaats

De elektrische laadpaal dient te worden geplaatst op een bestaande parkeerplaats. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van elektrische laadinfrastructuur.

- Loopafstand

De locatie van de te plaatsen elektrische laadpaal dient zich binnen acceptabele loopafstand van het woon- en/of werkadres van de beoogde gebruiker te bevinden. Als acceptabele loopafstand geldt 200 meter ingeval de aanvraag een bewoner betreft, en 300 meter indien dit niet het geval is.

- Uitbreidbaarheid

De locatie van de te plaatsen elektrische laadpaal dient uitbreidbaar te zijn, in die zin dat twee naast elkaar gelegen parkeervakken gereserveerd kunnen worden voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het woon- of werkadres van de beoogd gebruiker binnen acceptabele loopafstand van een bestaande laadpaal is gelegen, wordt bij voorkeur een tweede parkeerplaats bij de laadpaal gereserveerd ("clustering").

- Non-exclusiviteit

Een elektrische laadpaal dient op een locatie geplaatst te worden die het openbaar gebruik (dus ook door anderen dan de beoogd gebruiker) bevordert. Dit betekent dat een elektrische laadpaal nooit bij een solitaire parkeerplaats en bij voorkeur niet direct vóór de woning van de toekomstige gebruiker geplaatst kan worden. Bij voorkeur wordt een elektrische laadpaal op een parkeerterrein, op een parkeerkoffer of bij haakse parkeervakken langs een zijgevel geplaatst.

- Overlast

Overlast van een elektrische laadpaal voor bewoners dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

- Vindbaarheid en zichtbaarheid

Een elektrische laadpaal dient te worden geplaatst op een goed bereikbare plek in de wijk, bij voorkeur langs of zichtbaar vanaf een wijkontsluitingsweg.

- Hinder voetgangers

De elektrische laadpaal dient niet binnen de grenzen van een parkeervak te worden geplaatst, maar, bij voorkeur, op een (verhoogd) trottoir. De plaatsing dient zodanig te zijn dat te allen tijde een minimale doorgangsbreedte van 1,20 meter resteert voor voetgangers (deze doorgangsbreedte dient zich niet tussen de elektrische laadpaal en de parkeervakken te bevinden). Bij een minimale doorgangsbreedte kleiner dan 1,20 meter, maar groter dan 0,90 meter, is overleg met de wegbeheerder noodzakelijk. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden (bijvoorbeeld de mate van gebruik van het trottoir) is een minimale doorgangsbreedte mogelijk toe te staan.

- Parkeerdruk

Hoewel de plaatsing van een elektrische laadpaal en reservering van een parkeerplaats voor elektrische voertuigen niet per definitie leidt tot een verhoging van de parkeerdruk (immers: de bewoner die gebruik maakt van de elektrische laadpaal houdt in de huidige situatie ook al een parkeerplaats bezet), verdient het de voorkeur om een elektrische laadpaal te plaatsen op een locatie waar de parkeerdruk binnen het parkeerbalansgebied op het drukste telmoment maximaal 85% is.

- Parkeerregulering

Parkeerregulering wordt in de regel ingevoerd teneinde het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen door de gewenste doelgroepen te optimaliseren. Dit kan door ofwel lang parkeren onmogelijk te maken (blauwe zone of andere parkeerdurbeperking) ofwel een gebruiksheffing op te leggen (betaald parkeren).

Gegeven de benodigde tijd om een elektrisch voertuig op te laden, gaat het plaatsen van een elektrische laadpaal in een gebied met een blauwe zone of anderszins parkeerdurbeperking lijnrecht in tegen een dergelijke vorm van parkeerregulering. Indien mogelijk dient een elektrische laadpaal buiten deze gebieden te worden geplaatst.

Indien plaatsing van een laadpaal binnen bijvoorbeeld een blauwe zone onontkoombaar is (gegeven de omvang van de blauwe zone versus de loopafstand tot het woon- of werkadres), verdient het de voorkeur om de te reserveren parkeerplaats(en) bij de elektrische laadpaal uit te zonderen van het geldende parkeerregime (in dit voorbeeld zou de parkeerplaats dan niet voorzien worden van een blauwe streep en met het bord E4 langer parkeren toegestaan zijn).

Het plaatsen van een elektrische laadpaal binnen een gebied met betaald parkeren is op zich niet strijdig met deze vorm van parkeerregulering. Verwacht mag echter wel worden dat het gebruik van de betreffende laadpaal door (kortparkerende) betalende bezoekers beperkt zal zijn. Indien sprake is van een gebied waarin de combinatie van betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen) geldt, biedt plaatsing van een elektrische laadpaal mogelijkheden voor gebruik door vergunninghouders ().

- Groenvoorziening

De elektrische laadpaal wordt bij voorkeur niet gerealiseerd op een locatie waar dit ten koste gaat van het aanwezige groen. Plaatsing in een groenstrook is wel mogelijk, indien deze strook geen onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur.

2.4 Uitvoerings- en beheeraspecten

Ten aanzien van de uitvoeringswijze van elektrische laadpalen en het beheer van de gerealiseerde laadpalen zijn enkele aspecten te benoemen, die bij de beoordeling van een aanvraag in ogenschouw genomen dienen te worden.

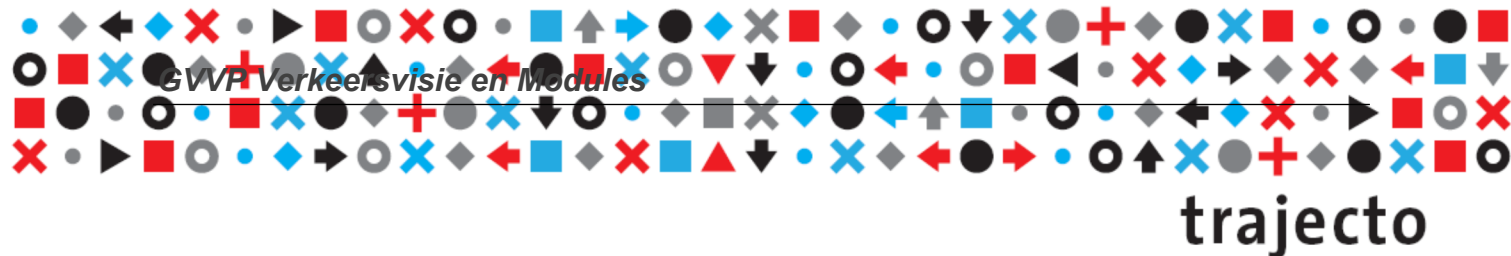
- Installatieverantwoordelijkheid

De gemeente is als eigenaar van de openbare ruimte primair verantwoordelijk voor de staat van alle voorzieningen in die openbare ruimte. Daartoe behoren elektrotechnische installaties als openbare verlichting, verkeersregelininstallaties en pompgemalen, maar ook elektrische laadpalen. De gemeente dient in dit kader de elektrotechnische veiligheid van installaties te waarborgen, zodat gebruikers er op een verantwoorde manier gebruik van kunnen maken (de "installatieverantwoordelijkheid"). Deze primaire verantwoordelijkheid geldt ook voor elektrotechnische voorzieningen die door derden in de openbare ruimte zijn geplaatst, ongeacht of overeen is gekomen dat betreffende derden de verantwoordelijkheid draagt voor het beheer, onderhoud en herstel bij calamiteiten van de voorzieningen.

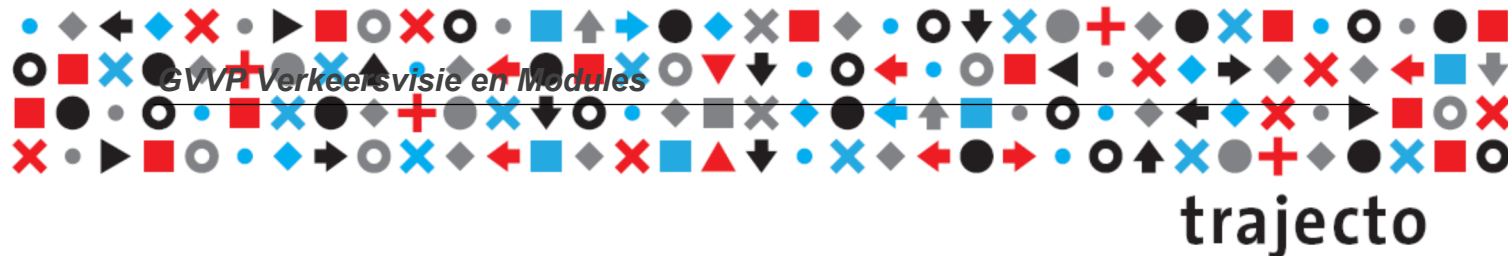
Bij realisatie van een elektrische laadpaal dient de gemeente derhalve tenminste zeker te stellen dat de elektrische installatie inclusief aansluiting op het laagspanningsnetwerk (LS-netwerk) voldoet aan de daarvoor geldende wet en regelgeving. Verder dient de eigenaar (leverancier) van de laadpaal de gemeente te vrijwaren van aanspraken van derden op schadevergoeding én afdoende verzekerd tegen aansprakelijkheden en risico's.

- Particulier terrein versus openbare ruimte

Particulieren en bedrijven kunnen er voor kiezen om een laadvoorziening te realiseren die is aangesloten op het LS-net via de woning danwel het bedrijfsgebouw. Indien de laadvoorziening én de bijbehorende parkeerplaats voor het op te laden voertuig zich op particulier terrein bevinden, is het aan het



netwerkbedrijf om hiervoor de eventueel benodigde toestemming te verstrekken. De gemeente speelt bij dergelijke ontwikkelingen geen rol, anders dan dat zij geen medewerking verleent aan een laadpaal in de openbare ruimte indien deze op particulier terrein gerealiseerd kan worden. Zodra de laadvoorziening en/of de parkeerplaats zich in de openbare ruimte bevinden, ligt dit anders en is toestemming van de gemeente noodzakelijk voor realisatie. De gemeente werkt hier alleen aan mee indien de laadpaal geplaatst wordt door een erkende partij waarmee de gemeente een contract heeft afgesloten en zowel de laadvoorziening als de parkeerplaats in de openbare ruimte komen.



3 Beoordelingsprocedure

3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is het inhoudelijke beoordelingskader uitgewerkt. Dit beoordelingskader dient te worden ingebed in een vaste beoordelingsprocedure. In dit hoofdstuk wordt deze procedure beschreven. Uitgangspunt voor de procedure is tot nu toe door de gemeente gevolgde werkwijze. Deze werkwijze is verrijkt met ervaringen die binnen Zwijndrecht, maar ook in andere gemeenten, intussen zijn opgedaan met de afhandeling van aanvragen voor elektrische laadpalen. Allereerst volgt een opsomming van de bij de procedure betrokken actoren en hun respectievelijke rollen en verantwoordelijkheden. Daarna worden de te volgen procedurestappen toegelicht en de doorlooptijd van de gehele procedure uitgewerkt.

3.2 Actoren

Als voornaamste actoren binnen de procedure zijn te onderscheiden:

- Leverancier elektrische laadpalen (Allego)

Een aanvraag voor een elektrische laadpaal kan in Zwijndrecht uitsluitend worden ingediend door een leverancier van laadpalen, die hiervoor een overeenkomst met de gemeente dient aan te gaan. Op dit moment is alleen met Allego een overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn de wederzijdse rechten en plichten, maar ook de (installatie)verantwoordelijkheid ten aanzien van gerealiseerde laadpalen, vastgelegd.

Allego dient een aanvraag voor een elektrische laadpaal in, wanneer zij hiertoe een verzoek van een bewoner of bedrijf/installing heeft ontvangen. Bij de aanvraag doet Allego een voorstel voor een locatie, waarvan is geverifieerd of deze geschikt is voor aansluiting op het LS-net. Ook heeft Allego onderzocht of de aanvrager niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein en of in de directe omgeving al een laadpaal aanwezig is.

Na afronding van het besluitvormingstraject verzorgt Allego de daadwerkelijke plaatsing en aansluiting van de laadpaal, alsmede het beheer en onderhoud.

- Gemeente

De gemeente verzorgt in de eerste plaats de beoordeling van een ingediende aanvraag voor een elektrische laadpaal. Vervolgens verzorgt zij (de voorbereiding van) het besluitvormingstraject inclusief inspraak en de afhandeling van eventuele bezwaren. De gemeente is de spin in de communicatie tussen alle betrokken actoren. Qua uitvoering zorgt de gemeente voor het plaatsen van het aankondigingsbord, de definitieve verkeersbebording en markering van de voor elektrische voertuigen gereserveerde parkeervakken.

- Politie afd. Verkeersadvisering

De afdeling Verkeersadvisering van de politie geeft adviezen ten aanzien van door de gemeente te nemen verkeersbesluiten, op grond van artikel 24 en 25 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW). Voor de reservering van een parkeerplaats voor (het opladen van) elektrische voertuigen is een verkeersbesluit noodzakelijk, en derhalve dus een advies van de afdeling Verkeersadvisering.

3.3 Procedurestappen

De procedure van aanvraag tot en met gerealiseerde laadpaal omvat de volgende stappen:

Stap 1. Indienen aanvraag

De leverancier van de laadpaal dient een aanvraag in bij de afdeling RO voor de realisatie van een laadpaal en/of het reserveren van één parkeerplaats. De leverancier maakt hiervoor gebruik van een standaardformulier waarop ten minste is vermeld:

- Volledige gegevens aanvrager (leverancier)
- Aanvraagdatum
- Adres beoogd gebruiker(s)
- Voorstel locatie laadpaal (inclusief luchtfoto en "rondkijkfoto")
- Verklaring dat de locatie aangesloten kan worden op het LS-net
- Verklaring dat de locatie acceptabel wordt geacht door de beoogd gebruiker

De datum van ontvangst van de aanvraag is de feitelijke start van de procedure.

Stap 2. Beoordeling aanvraag

De afdeling RO beoordeelt de aanvraag primair op de volgende aspecten (zie paragraaf 2.2):

- Beschikt de beoogd gebruiker over parkeergelegenheid op eigen terrein?
- Zijn er laadpalen binnen een acceptabele loopafstand van het adres van de beoogd gebruiker, die qua gebruik voldoende beschikbaar zijn?

Indien het antwoord op ten minste één van deze vragen "ja" luidt, wordt de aanvraag afgewezen.

Indien beide antwoorden "nee" luiden, dan beoordeelt de afdeling RO de voorgestelde locatie op de volgende aspecten (zie paragraaf 2.3):

1. Is sprake van een bestaande parkeerplaats?
2. Is de loopafstand tot het adres van de beoogd gebruiker acceptabel?
3. Is de locatie uitbreidbaar?
4. Is sprake van non-exclusiviteit?
5. Is de laadpaal vindbaar en zichtbaar?
6. Staat de lokale parkeerdruk de plaatsing van een laadpaal toe?
7. Indien van toepassing: staat de lokale parkeerregulering onbeperkt parkeren toe?

Indien het antwoord op ten minste één van de eerste drie vragen "nee" luidt, zoekt de afdeling Realisatie naar één (of meerdere) alternatieve locaties, waarbij in ieder geval wordt voldaan aan de bovengenoemde aspecten 1 tot en met 3 en zo veel als mogelijk aan de aspecten 4 tot en met 7. De aanvraag wordt aangehouden, aan de leverancier wordt verzocht met de beoogd gebruiker overeenstemming te vinden over de alternatieve locatie(s) en die locatie op te nemen in een herziene aanvraag. Indien er geen akkoord met de beoogd gebruiker wordt bereikt over één van de alternatieve locaties, zal de aanvrager de aanvraag in te trekken.

Stap 3. Beoordeling fysieke inpasbaarheid

Indien de locatie voldoet aan alle beoordelingsaspecten, stuurt de afdeling RO het locatievoorstel via de afdeling Realisatie naar de Gemeentewerf, voor een nadere beoordeling op locatie van de fysieke inpasbaarheid. De Gemeentewerf kijkt daarbij naar de volgende aspecten:

- Wordt het overig verkeer (m.n. voetgangers) gehinderd door de laadpaal?
- Levert de laadpaal een aantasting van (belangrijk) groen in de nabijheid van de locatie op?
- Is op de locatie aanrijdbeveiliging voor de elektrische laadpaal noodzakelijk?

Indien het antwoord op de eerste twee vragen "nee" luidt, dan koppelt de Gemeentewerf terug aan de afdeling RO dat de aanvraag akkoord is. Indien aanrijdbeveiliging noodzakelijk is, dan wordt dit bij deze terugkoppeling aangegeven.

Indien dit niet het geval is, doet de Gemeentewerf aan RO een voorstel voor een alternatieve locatie of geeft zij aan welke aanpassingen nodig zijn voor een goede inpassing van de voorgestelde locatie.

Stap 4. Aankondiging verkeersbesluit / plaatsing aankondigingsbord

Wanneer de aanvraag akkoord is of de benodigde aanpassingen voor RO acceptabel zijn qua impact en kosten, koppelt RO dit terug aan de leverancier. Tegelijkertijd maakt Realisatie bekend (via de gemeentelijke website) dat een verkeersbesluit wordt voorbereid voor de reservering van één parkeerplaats en geeft Realisatie de Gemeentewerf opdracht om op de locatie een aankondigingsbord te plaatsen, waarop staat vermeld dat de gemeente van plan is om op de betreffende locatie een laadpaal te plaatsen.

Stap 5. Zienswijzen, advies Politie, afdeling Verkeersadvies

Vanaf de datum van bekendmaking dat een verkeersbesluit wordt voorbereid, kunnen belanghebbenden gedurende circa 2 weken een zienswijze indienen. Deze zienswijzen worden betrokken bij het uiteindelijke verkeersbesluit.

Parallel hieraan verzoekt de afdeling Realisatie aan de Politie, afdeling Verkeersadvies om een advies ten aanzien van het ontwerp verkeersbesluit. Ook dit advies wordt betrokken bij het uiteindelijke verkeersbesluit.

Stap 6. Verkeersbesluit

Nadat het advies van de politie is ontvangen, stelt de afdeling Realisatie het definitieve verkeersbesluit op en publiceert dit via de Staatscourant, de gemeentelijke website en het huis-aan-huisblad. Buiten het eerder genoemde aankondigingsbord vindt geen specifiek gerichte communicatie plaats richting omwonenden van de locatie voor de elektrische laadpaal.

Na publicatie geldt een termijn van 6 weken waarbinnen een belanghebbende bezwaar kan aantekenen tegen het verkeersbesluit. De afdeling Realisatie is verantwoordelijk voor de inhoudelijke afhandeling van bezwaarschriften (ook voor eventuele (hogere) beroepschriften).

Stap 7. Voorbereiding uitvoering

Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de afdeling RO de leverancier van de elektrische laadpaal én informeert de afdeling Realisatie de Gemeentewerf dat de aanvraag definitief is en de laadpaal geplaatst kan worden.

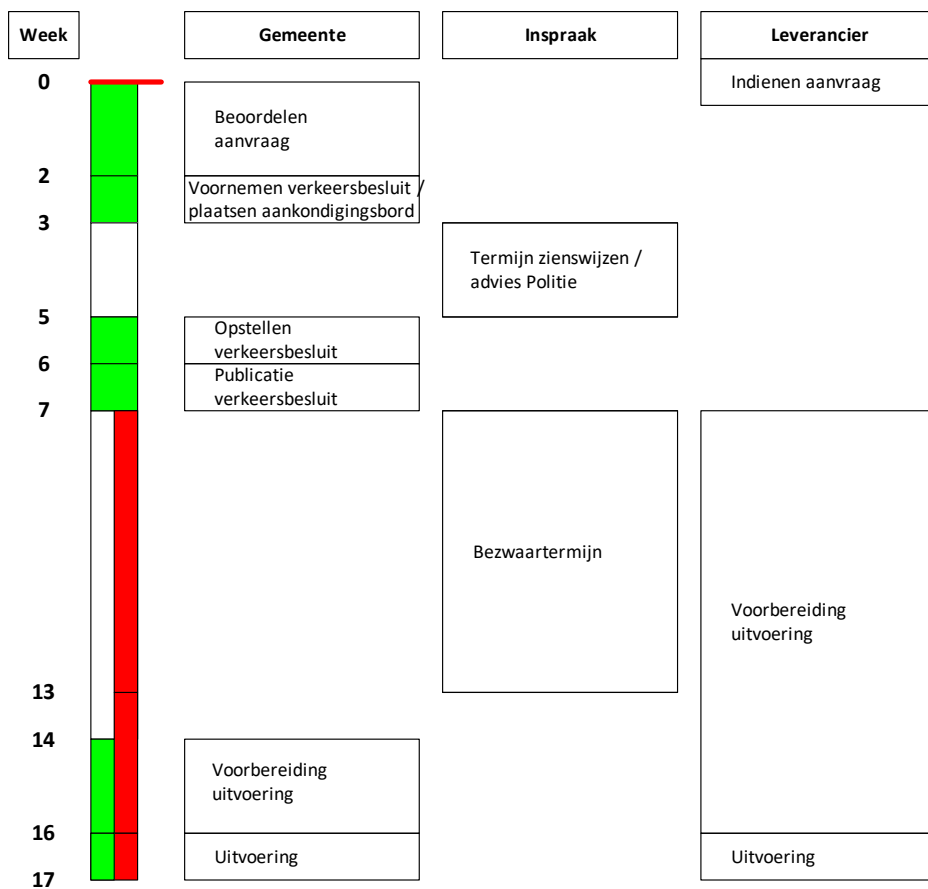
De leverancier doet een schouw op locatie en stelt een uitvoeringsplanning op, welke met de Gemeentewerf wordt gedeeld. De Gemeentewerf draagt zorg voor de tijdige levering van de benodigde bebording én (eventueel) markering van de gereserveerde parkeerplaats.

Stap 8. Uitvoering

De laadpaal wordt geplaatst door de leverancier en aangesloten op het LS-net door het netwerkbedrijf, de bebording en (eventueel) markering wordt aangebracht. Tenslotte informeert de leverancier de beoogd gebruiker(s) dat de laadpaal in bedrijf is.

3.4 Doorlooptijd aanvraag

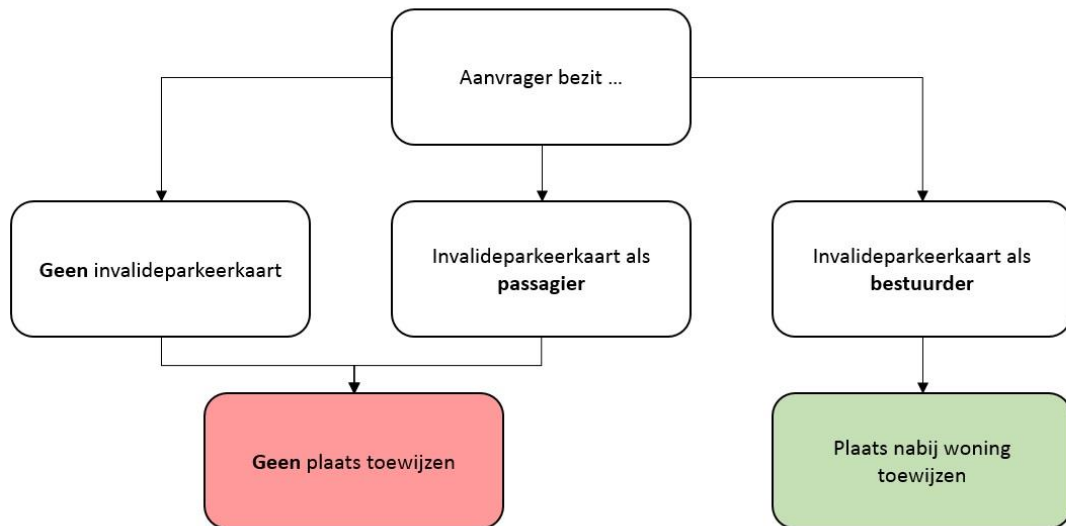
De bovenstaande stappen kunnen in ongeveer 17 weken worden doorlopen, indien geen bezwaarschriften worden ingediend. In de figuur op de volgende bladzijde is deze doorlooptijd inzichtelijk gemaakt.



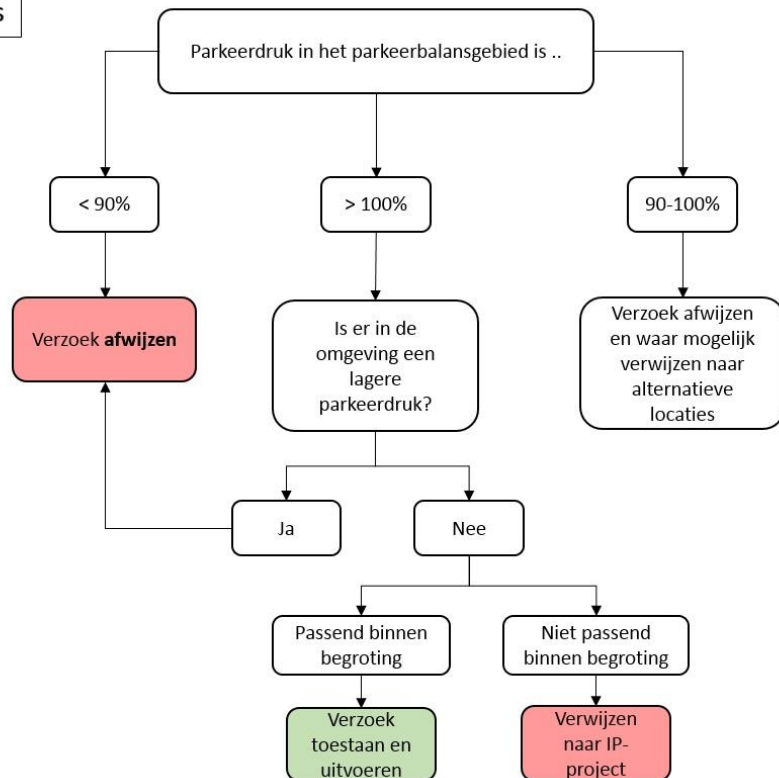
Figuur 1: Doorlooptijd van aanvraag tot realisatie elektrische laadpaal

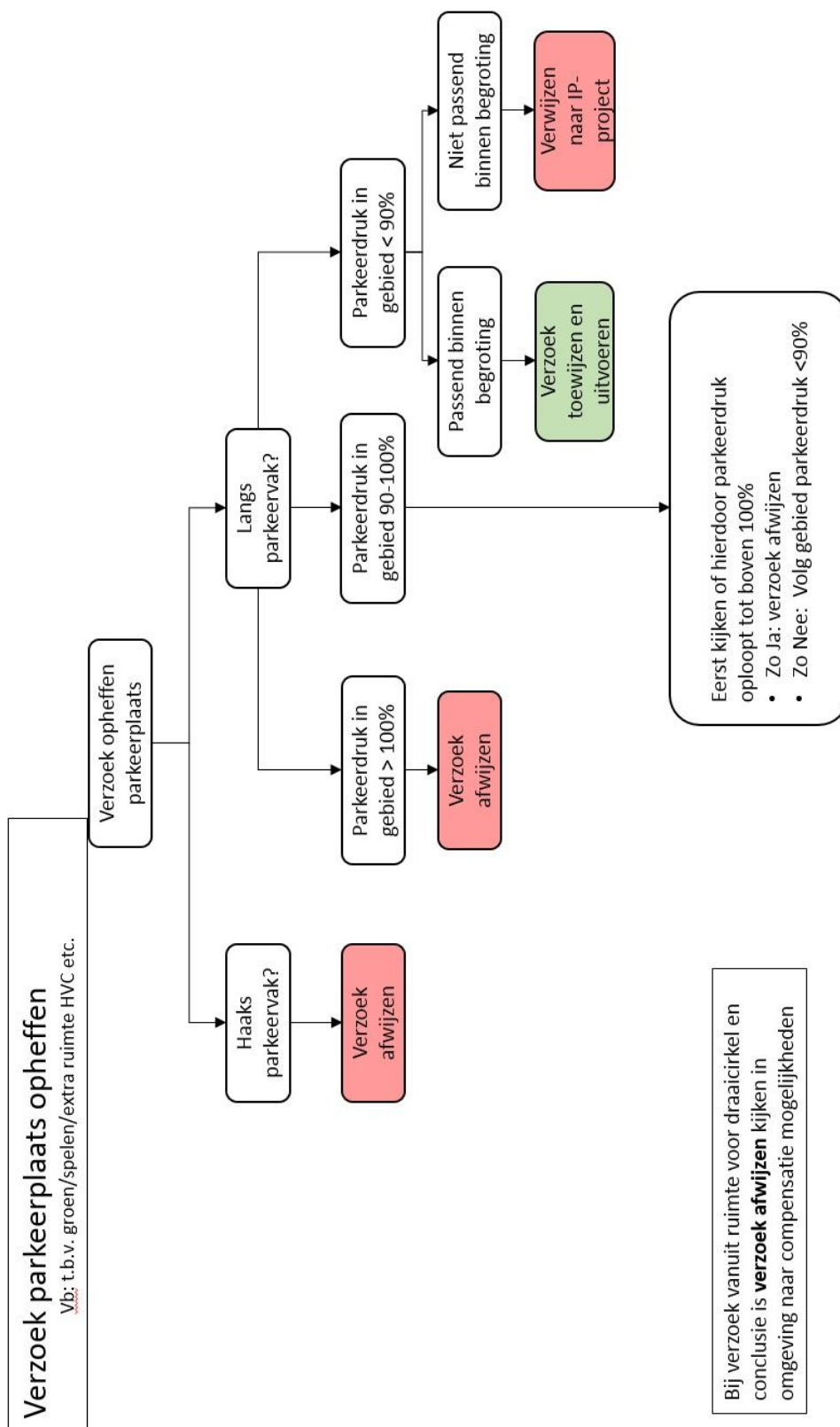
Bijlage 8 – Stroomschema's parkeerbeleid

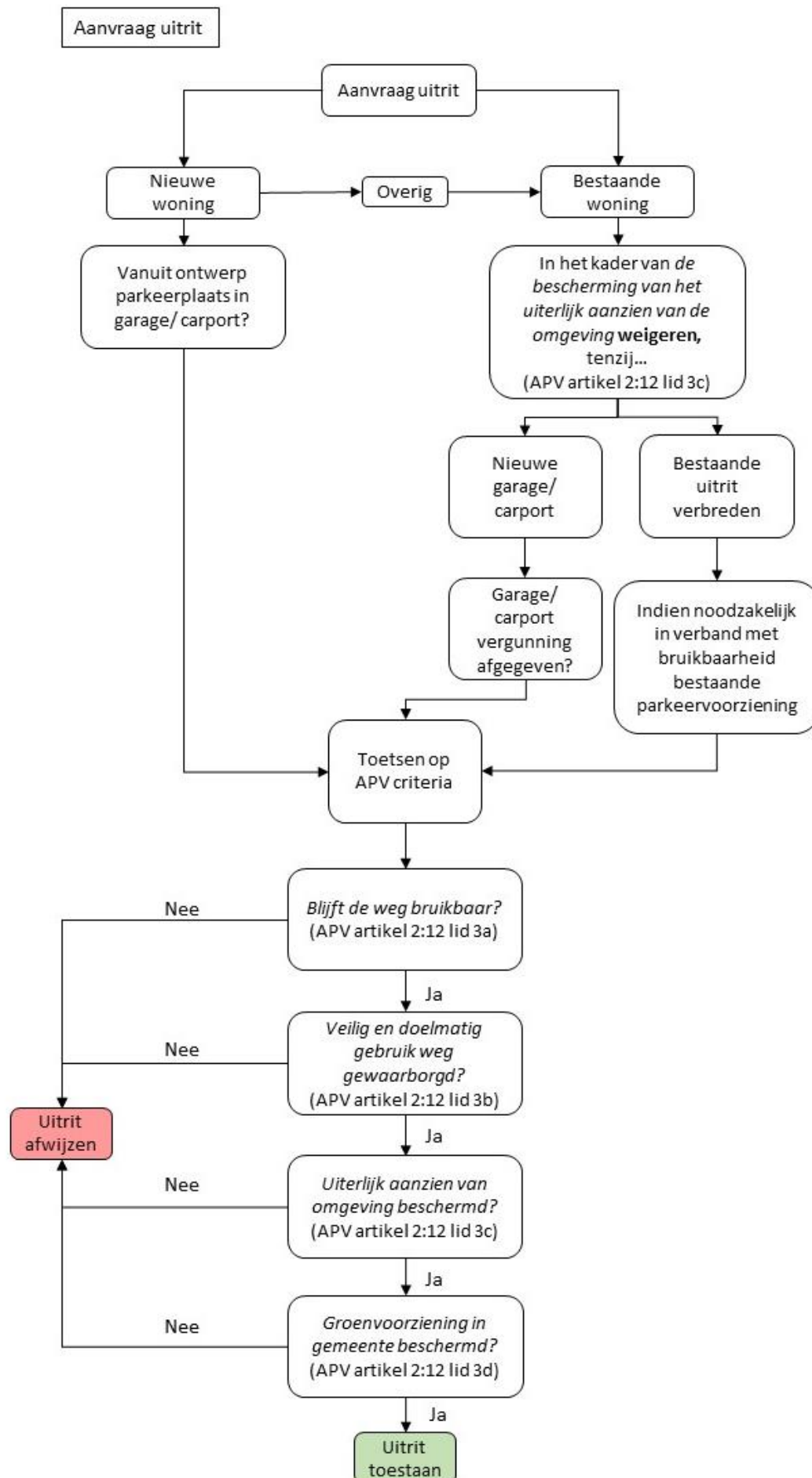
Invalidenparkeerplaats



Verzoek nieuwe parkeerplaats







GVVP Verkeersvisie en Modules

GVVP Maatregelenprogramma Zwijndrecht Overzicht exploitatie / investeringen / kapitaallasten

Projecten			Jaren								
Module	Maatregel	Jaarlijks/incidenteel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verkeersveiligheid	RPV	jaarlijks	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00	€ 18.750,00
	Monitoring verkeersveiligheid	2-jaarlijks	€ 2.000,00		€ 2.000,00		€ 2.000,00		€ 2.000,00		€ 2.000,00
	Meetprogramma	jaarlijks	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00
lopen/voetaangers	Voetgangersvriendelijk maken Walburg	Incidenteel		€ 50.000,00							
	Oversteeklocaties Walburg	Incidenteel		€ 25.000,00							
	Veilige oversteken schoolroutes	jaarlijks	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00
	Schoolzones en K+R	jaarlijks	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00
	Op- en afritten loopgebieden	jaarlijks	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00
	Scan oversteeklocaties op toegankelijkheid	Incidenteel	€ 10.000,00								
	Oversteeklocaties (5/jaar)	jaarlijks	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00
Fiets	Netwerk optimaliseren										
	Rotterdamseweg	Incidenteel								€ 450.000,00	
										€ -450.000,00	
	Bruinelaan	Incidenteel						€ 480.000,00			
	Groen Kruispad - Norderstedtplein	Incidenteel	€ 275.000,00								
			€ -275.000,00								
	Plantageweg	Incidenteel				€ 225.000,00					
						€ -225.000,00					
	Kort Ambachtlaan	Incidenteel					€ 250.000,00				
							€ -250.000,00				
	Fietsoversteken Lindtsedijk	Incidenteel		€ 100.000,00							
	Boomgaardweg -Molenweg	Incidenteel									€ 650.000,00
											€ -650.000,00
	Toekomstbeeld Fiets provincie	Incidenteel	€ 20.000,00								
	Fietsbewegwijzering	Incidenteel	€ 30.000,00								
	Onderzoek fietsenstallingen	Incidenteel	€ 5.000,00								
	Aanpassen/biplaatsen	Incidenteel	€ 15.000,00								
	Handhaving fietsparkeren	jaarlijks	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00
	Beoordeling fietsnetwerk	Incidenteel	€ 5.000,00								
	Onderzoek omvorming spoorlijn Groote Lindt	Incidenteel	€ 25.000,00								
OV	geen investeringen										
Smart Mobility	geen investeringen										
Autoverkeer	Afwaarderen en herinrichten netwerk										
	Burg Jansenlaan	Incidenteel					€ 1.500.000,00				
	Beethovenlaan	Incidenteel					€ 2.250.000,00				
							€ -2.250.000,00				
	Laan van Nederhoven	Incidenteel						€ 660.000,00			
	Kort Ambachtlaan	Incidenteel					€ 500.000,00				
							€ -500.000,00				
	Karel Doormanlaan - Admiraal de Ruyterweg	Incidenteel								€ 1.500.000,00	
	Dorpsstraat - Randweg	Incidenteel	€ 520.000,00								
			€ -520.000,00								
Parkeren	Jaarlijkse onderzoeken	jaarlijks	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00	€ 7.100,00
	investering	Incidenteel	€ 5.000,00						€ 16.000,00		
Vrachtwagen	Noordweg	Incidenteel		€ 1.600.000,00							
	Merwedeweg	Incidenteel				€ 1.650.000,00					
Algemeen	Onderzoek/communicatie/participatie	jaarlijks	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00
Totalen per jaar:			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Investeringen GVVP op te nemen in de IP-planning voor Begroting 2022		€ 795.000,00	€ 1.700.000,00	€ -	€ 1.875.000,00	€ 4.500.000,00	€ 1.140.000,00	€ -	€ 1.950.000,00	€ 650.000,00
	waarvan aframen investering IP of asfalt in IP-planning voor Begroting 2022		€ -795.000,00	€ -	€ -	€ -225.000,00	€ -2.750.000,00	€ -	€ -	€ -450.000,00	€ -650.000,00
	Waarvan exploitatie		€ 252.850,00	€ 210.850,00	€ 137.850,00	€ 135.850,00	€ 137.850,00	€ 135.850,00	€ 153.850,00	€ 135.850,00	€ 137.850,00
	De extra investeringen i.v.m. GVVP met effect op de meerjarenbegroting zijn dan:		€ -	€ 1.700.000,00	€ -	€ 1.650.000,00	€ 1.750.000,00	€ 1.140.000,00	€ -	€ 1.500.000,00	€ -

Indicatie extra afschrijvingslasten per jaar € - € - € 34.000,00 € 34.000,00 € 67.000,00 € 102.000,00 € 124.800,00 € 124.800,00 € 154.800,00

Dit overzicht geeft de benoemde maatregelen weer die staan opgenomen in de modules van het GVVP.
 Een groot aantal maatregelen komen jaarlijks of tweejaarlijks terug om maatregelen te kunnen uitvoeren en te monitoren waar nodig.
 Voor de modules Fiets, Autoverkeer en Vrachtwagen staan incidentele investeringen opgenomen waarbij de koppeling wordt gemaakt met het Investeringsprogramma openbare ruimte.

Gemeente Verkeers- Vervoerplan Zwijndrecht

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 fietsoversteken 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 fietsoversteken op Swanendrift. Dit verhoogd de duidelijkheid en verkeersveiligheid op dit kruispint.

Bij de rotondes is dit op alle vier de aanvoerroutes 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. Bruïnelaan zal steeds drukker worden. Reden zijn o.a. de nieuwbouw aan de waterkant. De op handen zijnde plannen voor de Noordoevers 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 Bruïnelaan, daar geldt een 30 km zone, maar niemand houdt zich daaraan.
- Rechts voorrang geven is een mogelijke optie (zie ook de herinrichting van de Bruïnelaan), 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 Ditzrikt-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 Ketenverplaatsingen 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 modal 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 ontwerpprincipe 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 modal 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 aangeven 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 GVVP 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 en 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.

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

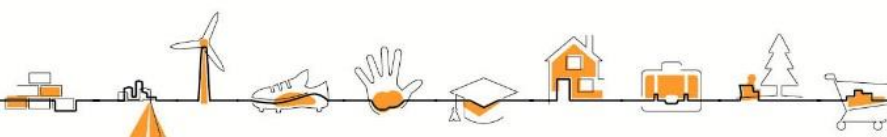
Prioritering

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 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

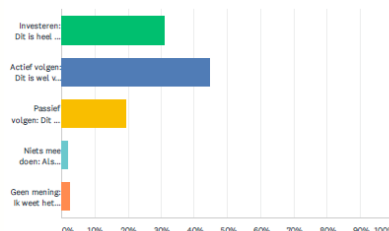
Het is voor iedere inwoner van Zwijndrecht belangrijk dat deelname aan het verkeer veilig is. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we daar rekening mee.

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%



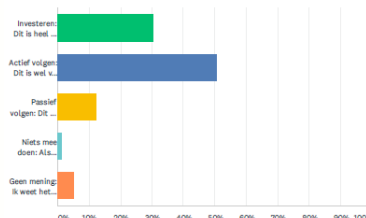
Respondenten vinden verkeersveiligheid belangrijk. 76% geeft aan dat Zwijndrecht hier actief mee aan de slag moet.

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

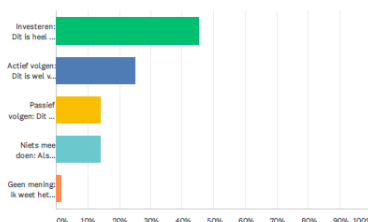
Zwijndrecht is compact en afstanden naar bestemmingen zijn kort. Ondanks dat zijn er diverse verkeerswegen waar gemotoriseerd verkeer dominant aanwezig is.

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%



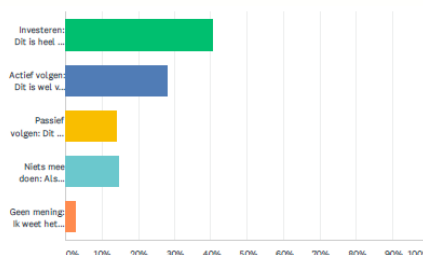
Het merendeel van de respondenten wil dat er geïnvesteerd wordt op een aantrekkelijke openbare inrichting. Daarnaast geeft meer dan een kwart aan dat er niets mee gedaan zou hoeven worden, of dat het alleen passief gevolgd hoeft te worden.

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

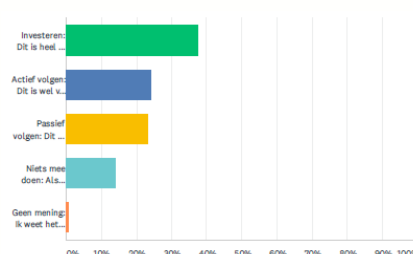
Landelijk, provinciaal en regionaal is er al enkele jaren steeds meer aandacht voor snelle en aantrekkelijke verbindingen voor fietsers. Niet alleen steeds meer fietspaden, maar ook snelfietsroutes. Deze moeten mensen verleiden de auto te laten staan en anders te reizen.

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%



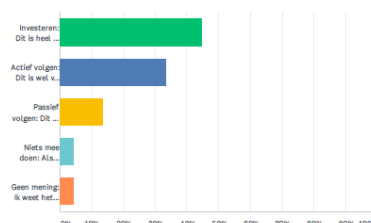
Bijna twee derde (62%) vindt fietsroutes belangrijk. Dat betekent ook dat ruim één derde van de respondenten dat niet vindt en een meer passieve rol aan geeft.

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

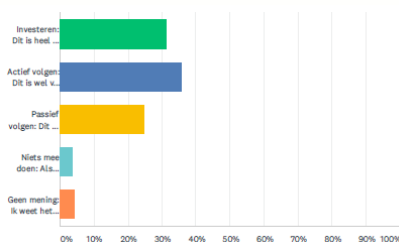
Extra openbaar vervoer moet zorgen voor een goede bereikbaarheid. Als we van de auto blijven uitgaan, betekent dit veel (dure) parkeerplaatsen (in garages) en blijven we last houden van files. De gemeente is voor verbeteringen van het openbaar vervoer mede afhankelijk van de provincie en vervoerders.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



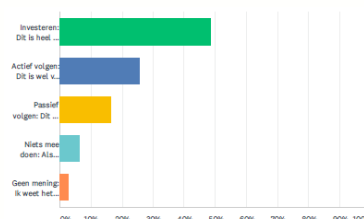
Openbaar vervoer wordt minder belangrijk gevonden. Een kwart wil dit passief volgen. Twee derde vindt extra openbaar vervoer een onderwerp om actief aan te werken.

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

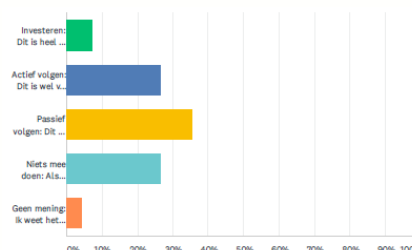
Onder Smart mobility vallen allerlei nieuwe diensten (deelfietsen, -scooters, en auto's). Deze diensten bestaan vaak uit elektrische vervoermiddelen die geregeld worden via apps. De apps helpen bij het plannen van reizen met verschillende vervoersmiddelen.

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.

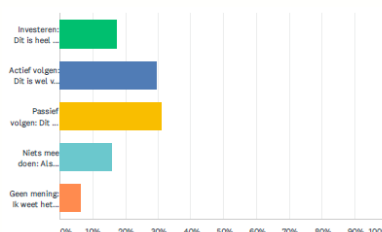
Trend/ontwikkeling

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)

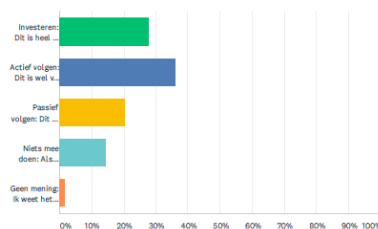
Van oudsher zijn we snel geneigd de auto te gebruiken voor verplaatsingen. Het wordt ook steeds drukker op de weg. Met files en steeds uitgebreidere spijtstijden tot gevolg. Ook buiten de spits was er steeds vaker sprake van files. Reden voor steeds meer mensen om te kiezen voor de fiets en het openbaar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



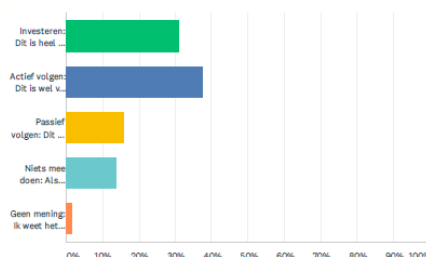
Een meerderheid (64%) is voor actief omgaan met sturing van verkeer over een beperkt aantal daarop ingerichte wegen.

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

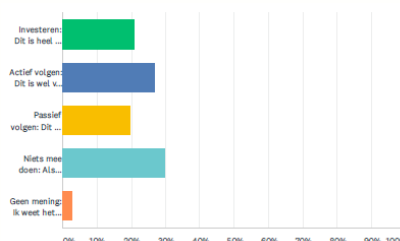
Er is nu veel ruimte voor de auto. Gemiddeld heeft elke auto 3 plekken nodig. 1 voor het huis, 1 op het werk en 1 bij de winkels. Dit heeft een negatieve invloed op leefbaarheid in de gemeente. Naar de toekomst toe willen we de leefbaarheid in de woonomgeving verbeteren en meer aandacht besteden aan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



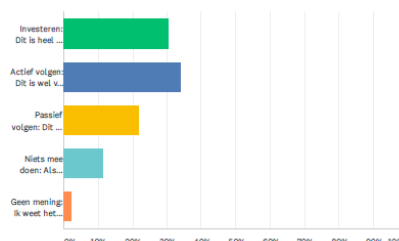
Ongeveer de helft is voor omvorming van parkeren naar groen. 30% wil dat de gemeente hier niets mee doet.

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

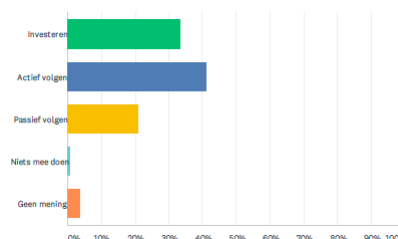
De grote bedrijventerreinen leveren vrachtverkeer op. Ook werknemers zorgen voor verkeer en hebben parkeerplaatsen bij hun werk nodig. Daarnaast doen we steeds meer bestellingen via internet, wat zorgt voor pakketdiensten in de woonwijken. Dat kan (logistiek) anders, efficiënter en de fiets verdient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



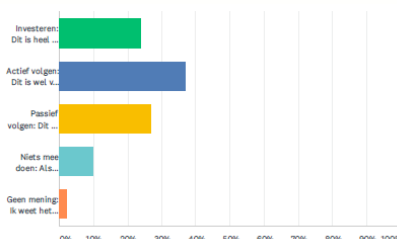
Het merendeel is het eens met sturing op een beperkt aantal routes voor vrachtverkeer. Slechts 1 respondent heeft aangegeven dat de gemeente hier niets mee moet doen.

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.

