

Gemeenteraad

Onderwerp:

Van/behandeld door:

Datum:

GVVP – Beantwoording 1^e
termijn raad van carrousel 11
mei 2021

Kevin van Bommel

13 september 2021

Geachte leden van de raad,

Op 11 mei jl. heeft in uw carrousel gesproken over het raadsvoorstel GVVP Verkeersvisie en Modules. In uw eerste termijn heeft u verschillende (technische) vragen gesteld die met deze raadsinformatiebrief worden beantwoord. De verwijzingen naar pagina's zijn pagina's in het voorstel van 11 mei jl. en komen niet meer overeen met het nieuwe voorstel dat nu bij u voorligt.

ABZ, dhr. Moorman:

1. De volgorde van behandeling is niet correct, had dit GVVP niet eerst terug in de oriëntatieavond moet komen en daarna naar een carrousel?
Het college van B&W is van mening dat dit een juiste volgorde van behandeling is. Op 15 september 2020 en 19 januari 2021 is er met u gesproken over het GVVP in (besloten) oriëntatieavonden en na die van 19 januari is er toegelicht dat het college ter inzage zal gaan met de voorliggende visie en modules. Dat heeft ook plaatsgevonden, aangevuld met een enquête. Vervolgens zijn de ingediende zienswijzen en de reacties op zienswijzen bij de stukken gevoegd en daarin verwerkt, zodat die onderdeel uitmaken van de behandeling in uw carrousel- en gemeenteraadsvergadering.
2. De zienswijze van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wordt gemist, is er geen zienswijze ingediend?
Parallel aan de ter inzage periode is er contact geweest met Hendrik-Ido-Ambacht om het GVVP van Zwijndrechtse zijde en het concept Mobiliteitsplan van Ambachtse zijde te bespreken. Dit overleg van beide wethouders heeft onlangs plaatsgevonden waarin beide gemeenten elkaar hebben bijgepraat over de ontwikkelingen. Afgesproken is daarin dat we elkaar goed blijven informeren en onze krachten gezamenlijk bundelen op dossiers die ons beide raken. Hendrik-Ido-Ambacht kon de plannen goed begrijpen en onderschreef ook het verschil in visie voor de lange termijn en uit te voeren concrete maatregelen voor de korte termijn.

3. Zijn er wel voldoende vluchtroutes als de aansluiting met de A16 komt te vervallen?

Aanname bij deze vraag is dat er met de auto vanuit Zwijndrecht vertrokken moet kunnen worden. Op het moment dat voor een goede bereikbaarheid van/met de auto de aansluiting op de A16 nodig blijft, handhaven we deze ook. Maar we zetten in op alternatieven. Als blijkt dat het autogebruik afneemt, overwegen we de aansluiting op de A16 te laten vervallen. Uiteraard wordt een eventuele overweging om wijzigingen aan te brengen aan de op- en afritten altijd met Rijkswaterstaat en de nood- en hulpdiensten besproken.

4. Is het mogelijk dat het vrachtverkeer via de Bilderdijkstraat kan worden afgewikkeld in plaats van via de Blauwe Brug hetgeen vrachtverkeer in het Stationskwartier zal voorkomen?

De Bilderdijkstraat zal in de nieuwe plannen van het Stationskwartier (Maasterras en Indische Buurt) rechtstreeks overgaan in de Karel Doormanlaan, die op zijn beurt niet meer zal aansluiten op de Brugweg. De Brugweg zal aan gaan sluiten op de Burgemeester Doumaweg. Daarnaast zijn de Bilderdijkstraat en Karel Doormanlaan (deels 30 km/u zone ter hoogte van Lidl en Action) niet ingericht voor de afwikkeling van vrachtverkeer, de Burgemeester van het Hoffweg is wel als zodanig ingericht. Bestemmingsverkeer kan er komen, maar we stellen mede op basis van onderzoek voor de verbinding naar Groote Lindt via de Burgemeester van het Hoffweg te laten lopen. Gezien concentraties van fijnstof vinden we de afwikkeling van het vrachtverkeer via de Stationsweg niet wenselijk voor de toekomst.

ChristenUnie/SGP, dhr. Van Gernerden:

5. Zienswijze 4 gaat over het parkeren van bedrijfsbussen in de wijken en of daarvoor een aparte parkeerplaats voor kan worden ingericht. Bewoners zijn welwillend om te bezien of er oplossingen zijn voor het parkeren van bedrijfsbussen in de wijk, hoe rijmt dit met elkaar? *Conform beantwoording van de zienswijze mogen bussen tot 6 meter in woonwijken geparkeerd worden en is er geen aanleiding daarvoor aparte parkeerplaatsen in te richten. We maken met deze werkwijze dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Nader onderzoek en in gesprek gaan met inwoners om bussen tot 6 meter elders te laten parkeren heeft niet plaatsgevonden. Bovendien zijn we van mening dat we een plek moeten kunnen bieden aan bedrijfsbussen vanuit economisch oogpunt. Daarom houden we vast aan de maatvoering in de APV en de mogelijkheid tot het parkeren van een groter voertuig op de daarvoor aangewezen locaties.*
6. Doortrekken van de Brugweg niet alleen tot de Burgemeester Doumaweg maar tot aan de rotonde Pieter Zeemanstraat onderaan de afslag van de A16, behoort deze variant tot de mogelijkheden? *Deze variant is in het kader van de ontwikkeling van het Stationskwartier bekeken en zou er toe leiden dat veel verkeer vanuit Dordrecht richting Rotterdam deze route kan gebruiken om naar Rijksweg A16 te komen. Omdat het doortrekken van de route voor het verkeer in*

Zwijndrecht niet veel oplevert is deze vooralsnog niet verder onderzocht. Mede afhankelijk van het de plannen voor de Brugweg kan dit in een later stadium opnieuw onderzocht worden.

7. We vernemen veel geluiden uit de samenleving van verkeersoverlast door voornamelijk motoren die veel geluid produceren. Het verzoek is om hier tegenop te treden via handhaving of andere instrumenten, Christenunie/SGP overweegt hiertoe een motie. *Handhaving is een taak van de politie, echter door beperkte capaciteit kunnen zij dit niet opnemen in hun surveillance. We blijven wel continu in gesprek over de signalen die wij ontvangen. We betrekken hierin tevens ook de snelheid van onder andere motoren om vormen van overlast tegen te gaan.*

CDA, dhr. Limberger:

8. Dit beleidsplan zet in op meer gebruik van de fiets en veel minder op de auto. Wat vindt de inwoner van deze lijn?
Tijdens de ter inzage periode van het GVVP is er ook een enquête uitgezet om peilingen te verrichten onder de inwoners. De huidige prioritering in de modules met Verkeersveiligheid als eerst en vervolgens opgebouwd volgens het STOMP-principe onderschrijven de inwoners die de enquête hebben ingevuld. De uitkomst van de enquête gaf geen aanleiding de prioritering aan te passen.
9. Voor de Burgemeester de Bruïnelaan vraagt u wederom een krediet om deze anders in te richten, terwijl nog niet lang geleden deze is ingericht zoals die nu is. Hoe ziet u dit als college?
In het kader van de motie 'Fiets 'm erin' willen we het fietsgebruik stimuleren. De Burgemeester Bruïnelaan kent beperkt autoverkeer en wordt juist door fietsers goed gebruikt, bijvoorbeeld naar Walburg. Daarom stellen we een inrichting voor die meer tegemoet komt aan gebruik door fietsers.
10. De aanvraag van een laadpaal voor elektrische voertuigen is niet altijd vanzelfsprekend. Hierbij de vraag of het college hier aandacht voor heeft?
Het college heeft hier aandacht voor. Op dit moment geeft de gemeente uitvoering aan het Beleidskader Laadpalen uit 2018. Echter worden er nu voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om een nieuwe visie en plaatsingsbeleid te ontwikkelen als uitvloeisel van het Klimaatakkoord. Voor verdere informatie hierover verwijzen wij u naar raadsinformatiebrief over de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (2021-0022484) door u ontvangen op 5 maart jl.
11. Kan het college de stand van zaken van de handreiking van dhr. Vaandrager inzake de Sandelingenknoop aangeven?
In het laatste overleg met Hendrik-Ido-Ambacht is hierover gesproken en hebben beide wethouders de wens uitgesproken om eens met de Ondernemersvereniging van Zwijndrecht

en die van Hendrik-Ido-Ambacht gezamenlijk om tafel te gaan zitten en hier nader over te spreken.

VVD, dhr. Kreukniet:

12. Het raadsvoorstel voorziet in concrete investeringsaanvragen. Is dit de nieuwe manier van aanvragen van Investeringsprojecten?
Nee, dit is geen nieuwe manier van het aanvragen van kredieten voor Investeringsprojecten in de openbare ruimte. Om uitvoering te kunnen geven aan maatregelen van het GVVP zijn kredieten benodigd. Zoals eerder aangegeven in de oplegnotitie wordt er altijd een koppeling gezocht met het Investeringsprogramma openbare ruimte om werkzaamheden te combineren. Voor definitieve vrijgave van een krediet voor een investeringsproject neemt de gemeenteraad een besluit, zoals gebruikelijk is bij alle investeringsprojecten op het IP openbare ruimte.
13. Hoe kan het dat er geen enkele van de acht doelstellingen uit het GVVP van 2016 is gehaald?
Het beleidsdeel kent een looptijd tot 2030. De verwachting is dat doelstellingen dan behaald worden. Maar daarvoor is het wel nodig dat daar blijvend aandacht voor is en maatregelen uitgevoerd worden. Dat willen we met dit geactualiseerde GVVP regelen.
14. Grote twijfels over het realiteitsgehalte om het gebruik van de auto te ontmoedigen en dat van de fiets aan te moedigen. Kunt u dat toelichten?
Zwijndrecht is in het verleden auto-minded ingericht met de daarvoor benodigde frose infrastructuur. Met het STOMP-principe wordt het gebruik van de auto lager geprioriteerd en staan lopen en fietsen bovenaan om de mobiliteitstransitie op gang te brengen. Het gaat dan ook niet om actief ontmoedigen of onmogelijk maken van autogebruik, maar het bieden van keuzes. Ook in de straal van meer dan 1 kilometer rondom het station is de fiets over een afstand van bijvoorbeeld 5 kilometer een zeer goed alternatief ten opzichte van de auto. Wij onderschrijven uw mening dat het openbaar vervoer niet voldoende fijnmazig is om alle delen van de verschillende wijken goed te ontsluiten. De fiets is daarvoor een ideaal vervoermiddel.
15. Hoe bereiken gebruikers van de Waterbus, met mogelijk een extra Waterbushalte bij Groote Lindt ook daadwerkelijk de Waterbus vanaf bijvoorbeeld station Zwijndrecht of Dordrecht?
Het college wil benadrukken dat het het onderzoeken waard is om een extra Waterbushalte te realiseren nabij de bedrijven. Hierin is het betrekken van werkgevers en werknemers op Groote Lindt van groot belang. De door u aangehaalde first-and-last-mile bij de Waterbushalte heeft onze aandacht. Het alleen aanmeren van een extra ponton, zonder aanvullende mobiliteitsdiensten, bereikt zeker niet zijn doel.
16. Het afsluiten van de op- en afrit A16 acht de VVD onmogelijk, omdat dit extra reisbewegingen betekent door Zwijndrecht richting de op- en afrit van Hendrik-Ido-Ambacht op de A16. Hierop is de huidige Sandelingenknoop niet berekend.

Het verwijderen van de op- en afrit A16 in Zwijndrecht is weergegeven in het visiegedeelte van dit GVVP. Niemand weet hoe mobiliteit er in 2050 uit ziet, maar de visie geeft een mogelijke toekomst weer, waarbij we verwachten dat we minder afhankelijk zijn van de auto. Met deze visie neemt u als gemeenteraad, noch het college van B&W, een besluit om de op- en afrit van de A16 daadwerkelijk af te sluiten. Pas als in het kader van de bereikbaarheid de aansluiting niet meer noodzakelijk is, kan over opheffen concreet worden nagedacht.

17. Kan er worden uitgelegd hoe er wordt gekeken naar het opheffen van parkeerplaatsen op pagina 20 van de modules?

Op deze pagina is aangegeven dat we toegankelijkheid en ruimte voor lopen belangrijk vinden. Uit gegevens blijkt dat de bezetting van de parkeerterreinen niet dusdanig hoog is dat er geen ruimte gemaakt kan worden voor goede en toegankelijke looproutes. We heffen geen parkeerplaatsen op die nodig zijn voor de parkeerbehoefte.

18. De bewegwijzering van snelfietsroute F16 is nog steeds niet aanwezig, hoe kan dit?
Het is correct dat de bewegwijzering van de snelfietsroute nog niet op orde is. We proberen de snelfietsroute bij de Jeroen Boschlaan meer herkenbaar te maken. Om dit te bewerkstelligen is overleg nodig met de Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om eenduidige bewegwijzering aan te brengen. Vanuit Zwijndrecht blijven we daar aandacht voor vragen.

19. Nadere toelichting op het afwaarderen van de Burgemeester Jansenlaan en Beethovenlaan tot 30 km/u inrichting. Hoe ziet u dit?

Om de leefbaarheid in de nabijheid van beide wegen te verbeteren wordt voorgesteld beide wegen af te waarderen, omdat deze niet nodig zijn als 50 km/u wegen. De intensiteit is dermate laag, dat afwaarderen mogelijk is. Afwikkeling van het verkeer kan via deze dan afgewaarde wegen plaatsvinden die vervolgens aansluiten op 50 km/u wegen die aan de randen van de wijken aanwezig zijn.

20. Er is een apart raadsbesluit nodig voor de genoemde investeringen die behoren bij het investeringsprogramma en niet thuis horen bij dit raadsvoorstel.

In het nieuwe voorstel zult u zien dat we enkel exploitatiebudgetten aanvragen. Er volgt dus voor de genoemde investeringen een apart raadsvoorstel voor de vrijgave van een krediet, zoals gebruikelijk is bij alle investeringsprojecten op het IP openbare ruimte.

D66, mevr. Schippers:

21. Waar besluiten we nu over, ook over het Parkeerbeleidsplan?

U besluit als raad over de genoemde beslispunten in het raadsvoorstel. Het Parkeerbeleidsplan is verwerkt in de GVVP modules, u beslist dus inderdaad ook daarover. Daarnaast wordt een aantal kredieten gevraagd, zodat uitvoering kan worden gegeven aan

de maatregelen uit het voorliggende GVVP.

22. Hoe creëren we een mindset bij inwoners waar men geen eigen auto meer nodig heeft?
Het veranderen in denken van de inwoners om een ander verplaatsingsmiddel te gebruiken dan de auto heeft tijd nodig. Dat is niet mogelijk van de één op andere dag of van het één op andere jaar. Voorzieningen voor een ander vervoermiddel dan de auto geven keuzemogelijkheid. Daarvoor moeten alternatieven goed op orde zijn om als inwoner de auto minder te gaan gebruiken. Zwijndrecht zet niet alleen deze stap in het starten van een mobiliteitstransitie waarin we alternatieven voor het gebruik van de auto willen aanbieden, landelijk, provinciaal en regionaal wordt hierop ingezet. Die behoefte is mede omdat de vraag naar extra woningen ook verplaatsingen met zich mee gaat brengen. Dat kan niet blijvend met de eigen auto ingevuld worden. Dan loopt Nederland vast. Niemand weet exact hoe dit vorm krijgt, maar de alternatieven moeten in de komende jaren voorhanden zijn om de transitie te kunnen doormaken. Zonder alternatieven naast de auto kan de transitie niet slagen.
23. Hoe reageren jongeren op deze mindset? Hoe kijken zij hier tegenaan?
Via de enquête hebben we deze doelgroep deels kunnen bereiken, lang niet alle jongeren hebben gereageerd. We nemen deze doelgroep in de komende jaren expliciet mee om hun ideeën en wensen te inventariseren en te bezien waar er mogelijkheden liggen om de generatie van de toekomst te kunnen bedienen.
24. Plaatsing van laadpunten voor e-bikes vindt plaats in de fietsenstalling bij winkelcentrum Walburg, maar ook op andere plaatsen?
Het is correct dat in de nieuwe fietsenstalling laadpunten worden gerealiseerd voor het opladen van elektrische fietsen. Op andere locaties is dit (nog) niet voorzien en niet opgenomen in dit plan. We zeggen hierbij toe dat we hiervoor aandacht zullen vragen bij lopende projecten.
25. Laden van elektrische auto's wordt rooskleurig geschetst, inwoners ervaren het als een stroperig proces.
Wij verwijzen hiervoor graag naar het antwoord op vraag 10.
26. Toegankelijkheid van visueel beperkten is ook van belang voor Zwijndrecht, het is belangrijk obstakels in de openbare ruimte voorkomen voor deze doelgroep. Kunt u dit meenemen?
Dit aspect en deze doelgroep nemen wij zeker mee bij bijvoorbeeld het analyseren van oversteeklocaties en goede op- en afritten in loopgebieden.
27. Wanneer op- en afrit A16 wordt weggehaald komen inwoners van Zwijndrecht dan nog wel voldoende snel Zwijndrecht uit bij bijvoorbeeld een calamiteit?
Zie antwoord op vraag 3.

28. Graag een toelichting van de portefeuillehouder op het voorstel van dhr. Vaandrager inzake de Sandelingenknoop. Hoe ziet u dit?
Zie antwoord vraag 11.

ZPP, dhr. Hartmeijer:

29. Pagina 4 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.

Vraag hoe is het dan met deze wetenschap mogelijk om de blauwe brug voor het vrachtverkeer open te stellen, is dat om de werkgevers te plezieren of zijn er andere afspraken gemaakt onderling. Dat zou ik als raadslid wel willen weten wat hierin de beweegredenen zijn geweest buiten het feit dat er onderzoek is gedaan. Ondanks het onderzoek is het nog steeds aan de raad om daar een besluit over te nemen. Laat daar geen misverstand over zijn, daarnaast is het vooruit lopen met de mededeling dat de blauwe brug weer opengaat via de krant te lezen zonder dat er een behandeling met de raad is geweest ook niet netjes, laat ik mij maar zo uitdrukken.

De gemeenteraad heeft niet uit de krant hoeven vernemen dat de Blauwe Brug als maatregel staat opgenomen in het GVVP; dit is al eerder toegelicht in de besloten oriëntatieavond op 19 januari jl..

Het college van B&W zal een besluit nemen over het openstellen van de Blauwe Brug, een verkeersbesluit is een collegebevoegdheid en gedelegeerd door het college aan de wethouder Verkeer en vervoer.

Begrijpelijk dat u als gemeenteraad vanwege de grote belangen hier in mee wil worden genomen.

Vrachtverkeer maakt veel kilometers om Zwijndrecht heen via de Munnikensteeg, dat draagt ook juist bij aan de achtergrondconcentratie in de Drechtsteden. Het is correct dat luchtkwaliteit als gevolg van verkeer alleen direct om zeer drukke wegen meetbaar is.

30. Er wordt veel geschreven over de leefbaarheid, naast de blauwe brug komen nieuwe woningen hoe moeten wij hierin dan de leefbaarheid omschrijven met alle uitstoot van co 2 en fijnstof van het vrachtverkeer wat heen en weer gaat over de blauwe brug. Hiermee staat het stuk haaks op hetgeen men wil bereiken. Minder auto's, meer de fiets. En een verbetering van de luchtkwaliteit. En een groene gemeente qua klimaatadaptatie. Daarnaast maken wij ons ook zorgen over het vrachtverkeer wat langs het zorgcentrum Swinhove passeert richting de A16. Ook de veiligheid van onze senioren en medewerkers moet gewaarborgd blijven.

De veiligheid bij Swinhove is niet in het geding gezien de aanwezigheid van voetgangersoversteekplaats en verkeersregelinstallatie. Als er geen vrachtwagens langs Swinhove rijden dan is het gevolg dat er meer reistijd is voor de ondernemers over de Munnikensteeg en meer uitstoot.

31. Pagina 90 Het GVVP dient antwoord te geven op de vraag of de blauwe brug moet worden opengesteld voor vrachtverkeer in twee richtingen. Als ZPP vinden wij van niet, de reden die wij hebben heeft te maken met de vervuilde uitstoot van co2 en fijnstof, **leefbaarheid** en **veiligheid**. En het past niet bij de opgave die wij ons stellen in Zwijndrecht, een groene leefomgeving. *Het openstellen van de Blauwe Brug doet feitelijk niets af aan de groene leefomgeving. Het verbetert ook de leefbaarheid rondom Munnikensteeg en de oversteekbaarheid daarvan richting buitengebied als daar minder vrachtverkeer rijdt en doet daarmee iets met het gevoel van veiligheid.*
32. Pagina 22 Groote Lindt. Ik heb in het stuk wat voor ons ligt als besluitstuk ook gelezen dat er tweemaal een bedrag van 1.6 miljoen en een bedrag van 1.6.5 miljoen wordt gevraagd voor het vrachtverkeer Noordweg en Merwedeweg. Vraag waar is dit geld voor bedoeld, ik mag toch aannemen dat wij toch niet de inrichting gaan betalen voor het vrachtverkeer wat in Zwijndrecht komt laden en lossen en wat in de nacht moet overblijven? Vraag op welke wijze dragen de ondernemers er zelf aan bij, daar lezen wij niets over. *Deze bedragen zijn bestemd voor het herinrichten van beide openbare wegen conform het Standaard programma van eisen van Zwijndrecht waar de openbare ruimte aan moet voldoen. In dit geval zal er ruimte komen voor parkeren en een veilige situatie voor fietsers. Het ontwerp zal in overleg met gevestigde bedrijven tot stand komen en de definitieve kredietaanvraag komt op een later moment naar u toe.*
33. Vraag wie is er verantwoordelijk voor de spoorafakking als die niet meer wordt gebruikt. Is dat van Leeuwenbuizen, of is dat ProRail? *ProRail is verantwoordelijk voor het spoor. Van Leeuwen Buizen is de enige gebruiker van de huidige spoorlijn.*
34. Pagina 26 Het onderzoeksbureau AA heeft prima bijgedragen aan het onderzoek maar je kunt er ook uit aflezen dat er onderdelen zijn die ook aan hun zicht zijn ontgaan waaronder veilig reizen binnen Zwijndrecht. Denk daarbij aan de ringdijk met een levensgevaarlijk fietspad van hooguit 50 cm breed, en zo zijn er nog meer plekken te benoemen die niet bijdrage aan een veilig Zwijndrecht. Dat geldt ook voor de wandelpaden, oversteekplaatsen, oversteekplaatsen in een bocht, slechte verlichting en geen duidelijkheid over voorrang voor fietsers. Enz. *Veilig oversteken vinden we belangrijk. Daarom scannen we als onderdeel van het uitvoeringsplan fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. Door het STOMP-principe te gaan hanteren, willen we juist lopen en de iets aantrekkelijker maken.*
35. Op pagina 28 staat een tegenstrijdigheid ten opzichte van pagina 22 waarin bij het een het spoor weg moet, en op pagina 28 staat dat er een pendeltreintje moet komen voor de werknemers op de Groote Lindt? *In de aangehaalde passages staan ideeën om te onderzoeken voor de toekomst wat we kunnen met de spoorlijn. Bij opheffen komt er ruimte vrij voor een fietsvoorziening. Mogelijk*

kunnen we tot intensiever gebruik van de spoorlijn komen door ook personenvervoer hierover te laten plaatsvinden. Dit hangt nauw samen met de enige gebruiker van de spoorlijn op dit moment (1x per week een trein met lading voor Van Leeuwen Buizen). De mogelijkheden willen we verkennen. Pas dan kan er een beslissing over worden genomen.

36. Op pagina 31 staat vermeld dat de woonwijken worden ontlast door een uitstekende ontsluiting voor bedrijvigheid van Groote Lindt. Pagina 49 het hanteren van het stomp model sluit aan op de inzet van het schone lucht akkoord SLA wat aan de gemeente vraagt om in te zetten op milieuvriendelijke vervoerswijze. Waar nodig scherpen en vullen we het beleid aan. Ook weer zo'n tegenstrijdigheid als wij omringd worden door uitstoot van co2 en fijnstof.
Door in te zetten op de fiets en ov, en minder nadruk op de auto, willen we een schonere openbare ruimte creëren.
37. Pagina 57 acties en maatregelen. Waar hebben deze onderzoeken en acties toe geleid gezien de kosten hiervan.
Deze onderzoeken moeten nog worden uitgevoerd, want deze zijn onderdeel van de modules en uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Door ze nu op te nemen, willen we er voor zorgen dat er ook budget voor uitvoering van de onderzoeken is.
38. Pagina 63 acties en maatregelen tabel 3, als wij als gemeente zoveel geld uitgeven voor onderzoek en scans dan zou er toch op zijn minst 1 oriëntatieavond aan gewijd kunnen worden om ons als raad bij te praten over de acties en maatregelen die zijn genomen om de veiligheid te waarborgen.
De onderzoeken en scans moeten nog worden uitgevoerd, want deze zijn onderdeel van de modules en uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. U wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.
39. Pagina 65 beleid Netwerk fiets. Is er tijdens het opstellen van deze visie gebruik gemaakt van de expertise fietsersbond. Ik krijg de indruk dat het niet is gebeurd. Vraag waarom niet?
Ja, er is frequent overleg met de Fietzersbond, adviezen van hen hebben we ook meegenomen en er is steun voor dit plan.
40. Pagina 67 het stallen van fietsen, wij missen hierin de overige winkelcentra, er wordt alleen over Walburg gesproken.
Winkelcentrum Walburg is in deze als voorbeeld gebruikt, andere winkelcentra worden uiteraard ook meegenomen.
41. Pagina 69 4.4 acties en maatregelen, wij missen in het onderzoek de Ringdijk. Er staat een hele lijst omschreven over de fietsroute en toekomstbeeld de fiets. Behalve over de aanpassing Ringdijk.

De Ringdijk valt onder project Veerplein en wordt daarom niet opgevoerd als maatregel in GVVP.

42. Pagina 74 In Zwijndrecht willen we vergroening maar blijven achter met laadfaciliteiten en een slim energienetwerk. Op welke wijze gaat het college hier invulling aan geven.
Wij verwijzen voor het antwoord op deze vraag graag naar het antwoord bij vraag 10.
43. Pagina 88 beleidskeuze 2020 met de loopafstand is geen rekening gehouden met onze senioren die mogelijk deze afstand niet kunnen afleggen vanwege hun lichamelijke beperkingen en ongemakken. Ik benoem hem nog maar een keer als geheugensteuntje voor het college.
We gaan ruimhartig om met de toekenning van invalide parkeerplaatsen en er wordt met dit maatregelenpakket gestart met een analyse op oversteekplaatsen. Als iemand voor zijn of haar mobiliteit afhankelijk is van de auto, dan blijft dat gewoon mogelijk.
44. Pagina 98 Maatregelen 9.4 het tabel geeft aan dat onder nummer 42 handhaven venstertijden APV niet is gehandhaafd?
Onlangs is het aanwijsbesluit grote voertuigen aangepast met de toevoeging van venstertijden. Hierover is besloten in het college. U heeft daarover een raadsinformatiebrief ontvangen. Nadat de venstertijden ook van kracht zijn in de openbare ruimte kan er handhavend worden opgetreden.
45. Pagina 163 bewoners vooraf meenemen in het proces en niet zoals nu staat omschreven, omdat bewoners meer resultaat gericht zijn en minder inhoud gericht wordt geadviseerd om de bewoners later in het proces aan te spreken. (Dan met name als het gaat over parkeerbeleid)
Er is tijdens de ter inzage periode ook een enquête uitgezet. Bewoners zijn meegenomen in het proces. Wanneer er wordt gewerkt aan de openbare ruimte wordt er participatie toegepast, dat zal in de toekomst niet anders zijn.

PvdA, dhr. Slotema:

46. Waar zeggen we als gemeenteraad ja of nee tegen met dit raadsvoorstel?
Wij verwijzen hiervoor graag naar de beantwoording van vraag 21.