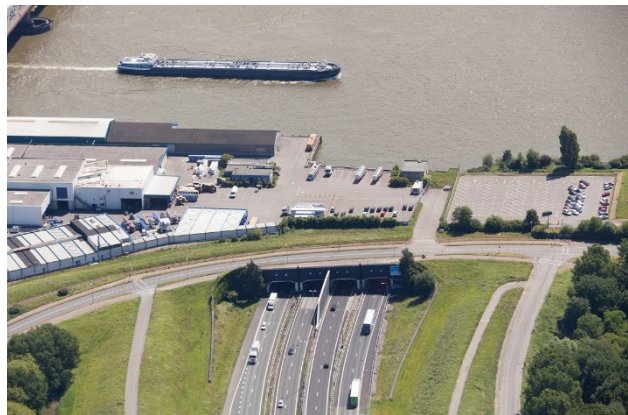


Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan

2016 - 2030



Een heldere en toekomstgerichte integrale visie op verkeer, vervoer en mobiliteit

Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan 2016-2030

Een heldere en toekomstgerichte integrale visie verkeer, vervoer en mobiliteit is van belang voor een bereikbaar en leefbaar Zwijndrecht. Een goede bereikbaarheid is voor de economische vitaliteit van Zwijndrecht van groot belang. Tegelijk stellen inwoners en bezoekers van Zwijndrecht steeds hogere eisen aan de leefomgeving en aan de veiligheid. Het GVVP draagt bij aan een aantrekkelijk Zwijndrecht, waarin het goed wonen, werken en recreëren is.

**gemeente Zwijndrecht
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling in samenwerking met afdeling Beheer**

**21 juni 2016
© gemeente Zwijndrecht, Zwijndrecht 2016**



Voorwoord

Voor u ligt het vernieuwde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2016-2030. Hierin wordt het beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit, voor de komende jaren beschreven. Dit plan vervangt het oude Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2006-2015 'Kwaliteit in mobiliteit'. Het GVVP dateert alweer uit 2006 en is bovendien gebaseerd op cijfers uit 2002. Regionale Ruimtelijke ontwikkelingen en de economische crisis hebben de groei van de mobiliteit beïnvloed. Sinds de vaststelling is bovendien op verschillende bestuursniveaus nieuw beleid geformuleerd dat invloed heeft op het gemeentelijke verkeersbeleid. Ook zijn er een aantal landelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de opkomst van elektrisch vervoer (fiets en auto) en doorgevoerde bezuinigingen in bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Ook heeft de rekenkamercommissie in 2015 onderzoek en aanbevelingen gedaan over de verkeersveiligheid in Zwijndrecht. Het gevolg is dat zowel de doelstellingen als de uitgangspunten uit het GVVP niet meer actueel zijn en daarom niet meer gebruikt kunnen worden als kader waaraan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen afgewogen kunnen worden. Kortom genoeg redenen om een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan vast te stellen. In opdracht van de gemeente Zwijndrecht heeft Antea een onderzoeksrapport opgesteld; Actualisatie verkeersbeleid gemeente Zwijndrecht. Dit rapport heeft gefungeerd als onderlegger voor dit geactualiseerde GVVP.

Robert Kreukniet
Wethouder Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	4
1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wettelijke grondslag	5
1.3. Doelstelling	5
1.4 Evaluatie en monitoring	5
1.5 Leeswijzer	5
2. Beleidskaders	6
2.1. Rijksbeleid	6
2.2. Provinciaalbeleid	6
2.3. Regionaalbeleid	6
2.4. Gemeentelijkbeleid	7
2.4.1. Structuurvisie	7
2.4.2. Economisch Programma	7
2.4.3. Duurzaamheidsuitvoeringsprogramma	8
2.4.4. Actieprogramma Veilig	8
3. Stand van zaken	9
3.1. Bereikbaarheid	9
3.1.1. Het faciliteren van een goede autobereikbaarheid en een vlotte doorstroming	9
3.1.2. Het bieden van goed openbaar vervoer	9
3.1.3. Het bieden van goede fietsvoorzieningen	9
3.1.4. Het verbeteren van het recreatieve routenetwerk	10
3.2. Veiligheid	10
3.2.1. Het bieden van goede voetgangersvoorzieningen	10
3.2.2. Het terugdringen van het aantal verkeersongevallen	10
3.3. Leefbaarheid	11
3.3.1. Het verbeteren van de invulling van de hoofdstructuur en daarmee de dominante positie van het autoverkeer te verminderen	11
3.3.2. Het terugdringen van geluidsoverlast door wegverkeer en het verbeteren van de luchtkwaliteit	11
3.3.3. Het beter afstemmen van vraag en aanbod van parkeergelegenheid en het bevorderen van het uit het zicht parkeren van auto's	11
4. Beleidsdoelen 2016-2030	13
4.1. Bereikbaarheid	13
4.1.1. Aanpak congestie autonetwerk	13
4.1.2. Snellere en meer rechtstreekse OV-verbindingen	15
4.1.3. Verbetering concurrentiepositie fiets	17
4.2. Veiligheid	19
4.2.1. Veilige inrichting aandachtsgebieden	19
4.2.2. Verkeersveiligheid	19
4.3. Leefbaarheid	19
4.3.1. Verkeersstructuur ontlast centrum en woonwijken	20
4.3.2. Geluid en luchtkwaliteit	21
4.3.3. Parkeren	22
4.3.4. Vrachtverkeer	23

Bijlage 1. Uitvoeringsprogramma GVVP 2016 -2020

Bijlage 2. Uitvoeringskader verkeersveiligheid 2013

Bijlage 3. Rapport rekenkamercommissie naar verkeersveiligheid 2015

Samenvatting

Het GVVP 2016 – 2030 heeft tot doel, het realiseren van een gemeentebreed evenwicht tussen **bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid**. Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn thema's die ook bij hogere overheden prominent op de agenda staat. Dit is terug te vinden in het regionale-, provinciale en rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer. Overeenkomstige speerpunten zijn: "een goede verkeersdoorstroming, het stimuleren van fietsgebruik en het bieden van toegankelijk openbaar vervoer". Dit GVVP kent naast deze speerpunten een uitsplitsing naar 8 doelstellingen:

Bereikbaarheid

In 2030 zijn duurzame oplossingen gerealiseerd voor lokale en regionale knelpunten in de hoofdwegestructuur. Lokaal worden maatregelen genomen om de filevorming rondom het stationsgebied aan te pakken. Regionaal wordt gewerkt aan een duurzame oplossing voor de filevorming bij de Drechtunnel en de aansluiting Sandelingen - A16. In 2030 is Zwijndrecht optimaal aangesloten op het (inter)regionale netwerk van hoogwaardige en snelle openbaar vervoersverbindingen. Daarnaast is de toegankelijkheid vanuit woon- werkgebieden voor alle doelgroepen geoptimaliseerd. We zetten in op lobbytrajecten om de frequentie van stadsdiensten te verhogen, het bedrijfsleven te stimuleren om openbaar vervoer te gebruiken en de herkenbaarheid van OV producten in de regio te vergroten. We anticiperen op de behoefte van de samenleving naar openbaar vervoer zoals de vrijwilligerslijn en de frequentie en route van de waterbus. Door het voeren van een actief weesfietsenbeleid bij de stationsomgeving vergroten we het aanbod van fietsparkeermogelijkheden. In 2030 is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeterd en is het fietsgebruik binnen Zwijndrecht toegenomen, door een verder kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. Acties die horen bij deze doelstelling zijn divers, het zijn kleinschalig maatregelen (borden en markering), maar ook het verbeteren van het fietsknooppuntennetwerk en het aantrekkelijk maken van de stad- landverbindingen voor de recreatieve fietser tot herinrichtingen passend in het InversteringsProgramma van de gemeente.

Veiligheid

Tot 2030 werken we verder aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid rondom scholen, wijkwinkelcentra, zorg- en welzijnsinstellingen alsmede sportterreinen. De aanpak om de veiligheid te vergroten, ook in 30 km/uur zones, bestaat uit infrastructurele maatregelen en gedragsacties. In 2030 is het jaarlijks aantal verkeersongevallen afgenomen, ondanks de toegenomen mobiliteit. Het verbeteren van de verkeersveiligheid krijgt structureel aandacht in het gemeentelijk beleid. Bij reconstructies is aandacht voor verkeersveiligheid en gedrag van de weggebruiker na inrichting. Dit combineren we met zachte maatregelen zoals verkeerseducatie en gedragscampagnes.

Leefbaarheid

In 2030 kent het wegennet van Zwijndrecht een heldere en herkenbare indeling in hoofd- en verblijfswegen. We doen onderzoek naar functie en herkenbaarheid van wegen waarbij het voor de weggebruiker nu niet duidelijk is welk verkeersgedrag gewenst is. In 2030 is de leefbaarheid in Zwijndrecht verder verbeterd door intensievere samenwerking met maatschappelijke partners. De gemeente zet zich in om binnen het wegenonderhoudsprogramma verder reductie van geluidhinder te bereiken. Samen met maatschappelijke partijen, provincie Zuid-Holland, de omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid en de Drechtsteden maken we ons sterk voor de verbetering van luchtkwaliteit. In 2030 zijn de parkeerfaciliteiten in de gemeente Zwijndrecht beter afgestemd op de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers. Er is aandacht voor parkeerregulering en parkeernormering in relatie tot de parkeerdruk. Normering wordt vastgelegd in het toekomstbestendig parkeerbeleidsplan.

De uitvoering van het GVVP is geborgd in een separaat opgenomen uitvoeringsprogramma met een looptijd van 4 jaar. Na 4 jaar wordt het uitvoeringsprogramma herzien. De maatregelen die opgenomen zijn dragen bij aan het realiseren van een gemeentebreed evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het gebied van verkeer en vervoer.

Inleiding

Iedere bewoner en bezoeker van Zwijndrecht heeft te maken met verkeer en vervoer. Het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit wordt, voor de periode 2016-2030, beschreven in dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).

Visie

Een heldere en toekomstgerichte integrale visie op verkeer, vervoer en mobiliteit is van belang voor een bereikbaar en leefbaar Zwijndrecht. Een goede bereikbaarheid is voor de economische vitaliteit van Zwijndrecht van groot belang. Tegelijk stellen inwoners en bezoekers van Zwijndrecht steeds hogere eisen aan de leefomgeving en aan de veiligheid. Het GVVP draagt bij aan een aantrekkelijk Zwijndrecht, waarin het goed wonen, werken en recreëren is.

1.1. Aanleiding

Het oude GVVP dateert uit 2005 en is verouderd. Regionale ruimtelijke ontwikkelingen en de economische crisis hebben de groei van de mobiliteit beïnvloed. Geplande toename van de woningvoorraad, Noordoevers, Maasterras, Walburg en Euryza, is uitgebleven. Daarnaast is op verschillende bestuursniveaus nieuw beleid geformuleerd en hebben een aantal landelijke ontwikkelingen invloed op het op het gemeentelijke verkeersbeleid. Het gevolg hiervan is dat er nieuwe afwegingen gemaakt moeten worden, wat heeft geleid tot een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. De actualisatie van het GVVP is tot stand gekomen binnen een samenwerking van de afdeling ruimtelijke ontwikkeling, team beleid en accounts en de afdeling planrealisatie, team beheer. Tijdens startinterviews zijn diverse collega's vanuit verschillende beleidsterreinen betrokken. Bij het opstellen van het GVVP is een bijeenkomst georganiseerd waar collega's uit de Drechtsteden, Provincie en Waterschap aanwezig waren, of bij afwezigheid schriftelijk hebben gereageerd. Tijdens de periode van inspraak benaderen we belanghebbenden om een inhoudelijke reactie te geven.

1.2. Wettelijke grondslag

In de Planwet Verkeer en Vervoer is voor gemeenten een zorgplicht opgelegd om zichtbaar een geïntegreerd en op uitvoering gericht verkeer- en vervoersbeleid te ontwikkelen. Met dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) beschikt de gemeente Zwijndrecht over een integrale visie op het verkeer- en vervoerbeleid, voor de komende jaren.

1.3. Doelstelling

Het hoofddoel van het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Zwijndrecht is het realiseren van een gemeentebreed evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op een duurzame wijze. Enerzijds betekent dit het bevorderen van de ruimtelijk-economische dynamiek in de gemeente en anderzijds het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving in de woonwijken. De onderwerpen bereikbaarheid, leefomgevingskwaliteit en verkeersveiligheid, worden in hoofdstuk 4 aan de hand van acht doelstellingen verder uitgewerkt.

1.4 Evaluatie en monitoring

Op basis van de gestelde doelen in hoofdstuk 4 van dit GVVP zullen we eens per 2 jaar een evaluatie doen. Monitoring is gericht op de verkeersafwikkeling, de ongevallencijfers, de verkeersleefbaarheid en de kwaliteit van fietsroutes en Openbaar Vervoer. De projecten die beschreven zijn in het uitvoeringprogramma GVVP 2016-2020 evalueren we aan hun bijdragen aan de doelstelling uit het GVVP. De evaluatie biedt ruimte om, waar nodig, bij te sturen op uitvoering van het GVVP.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de overwegingen om het GVVP te actualiseren. De (boven)regionale benadering van verkeersvraagstukken is relevant voor de gemeentelijk verkeersstromen en knelpunten. Daarom is in hoofdstuk 2 is het beleid weergegeven dat in relatie staat tot het GVVP. In hoofdstuk 3 blikken we terug op doelen en uitvoeringskracht van het GVVP 2006-2015. Hoofdstuk 3 biedt een opmaat naar hoofdstuk 4 waarin de nieuwe beleidsdoelstellingen en daaraan gekoppelde uitvoeringsmaatregelen zijn weergegeven. In bijlage 1 is een uitvoeringsprogramma opgenomen waarin middelen, planning en organisatie uiteengezet wordt. Het uitvoeringsprogramma heeft een scope van ongeveer 4 jaar en zal aan het einde van de looptijd herzien worden.

2. Beleidskaders

Verkeer en vervoer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. De beheersing van structurele verkeer- en vervoersproblemen heeft daarom vooral haar grondslag in een (boven)regionale benadering. De visie is dan ook afgestemd op het beleid van andere overheden (rijk, provincie), en het beleid van de omliggende gemeenten in de Drechtsteden.

2.1. Rijksbeleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte presenteert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het rijksbeleid voor de periode 2012 tot 2040. De groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart en werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen. Er moet innovatief worden omgegaan met de benutting van de infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. De binnenvaart is van groot belang omdat dit een alternatief biedt dat de drukke wegen ontlast. Het Rijk werkt aan een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen die tegemoet komen aan de toenemende mobiliteit. Voorbeelden daarvan zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations.

Het Rijk wil gezamenlijk met de andere overheden streven naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Het Rijk legt accenten bij verkeersveiligheid en openbaar vervoer. De nadruk bij verkeersveiligheid ligt bij de kwetsbare doelgroepen zoals fietsers, ouderen en beginnende automobilisten. Middels de 'Modelaanpak Fiets' worden gemeenten gestimuleerd om de fietsveiligheid in samenwerking met maatschappelijke partners te vergroten. De overheid wil dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor zoveel mogelijk mensen, dus ook voor mensen die nu nog gebruik maken van doelgroepenvervoer. Dit wil ze bereiken door de samenhang tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te vergroten.

2.2. Provinciaal beleid

Het provinciale verkeer- en vervoersplan (PVVP) geeft aan hoe de provincie Zuid-Holland haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer wil vormgeven. Het huidige PVVP dateert uit 2004 en is door economische, bestuurlijke en verkeerskundige ontwikkelingen, verouderd. Daarom maakt de provincie een nieuw plan, de Beleidsvisie Mobiliteit. Uitgangspunt van deze Beleidsvisie is dat de versterking van de economie centraal staat, met als belangrijkste onderwerpen mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. De focus van het verkeersbeleid is verschoven van beheersing van de mobiliteitsgroei naar een goede bereikbaarheid, nu en in de toekomst.

De provincie Zuid-Holland heeft de zorg voor een vlotte doorgang van al het verkeer op de provinciale wegen, vaarwegen en fietspaden. De dagelijkse werkelijkheid laat zien dat mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid onderweg niet altijd vanzelfsprekend zijn. In Zuid-Holland zijn files aan de orde van de dag en overvolle treinen zijn tijdens de spits geen uitzondering. Toenemende opstoppingen op de weg en afnemende bereikbaarheid verminderen het vestigingsklimaat voor bedrijven in de regio. Bovendien verslechteren geluid en uitlaatgassen het leefklimaat langs druk bereden wegen. Een haalbare dienstverlening van het openbaar vervoer in het landelijke gebied staat onder druk.

2.3. Regionaal beleid

Mobiliteit hoort bij de Drechtsteden. De Drechtsteden liggen aan een knooppunt van (inter)nationale spoor-, vaar- en autosnelwegen. Een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer of de fiets is een basisvoorwaarde voor een aantrekkelijk vitale en economisch sterke regio. Het Regionaal Mobiliteitsplan Drechtsteden 2012-2022 vormt het kader voor de aanpak van regionale mobiliteitsvraagstukken en is de opvolger van het regionale mobiliteitsplan uit 2003.

De regio is het schaalniveau waarop veel mobiliteitsvraagstukken zich manifesteren. De problematiek rondom verkeer en vervoer wordt regionaal benaderd en de regionale knelpunten staan centraal. De lokale doorvertaling vindt plaats in de verschillende lokale verkeer- en vervoersplannen. De regio initieert hoofdzakelijk (boven-)regionale en strategische projecten of processen, stemt trajecten af en verbindt gemeenten en partijen. De regio zal geen of een beperkte rol vervullen in de daadwerkelijke uitvoering van projecten.

Het centrale doel van het Regionaal Mobiliteitsplan Drechtsteden is het realiseren van een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit doel wordt vertaald naar thematische doelstellingen op het gebied van de fiets, het openbaar vervoer, het hoofdwegenet, de verkeersveiligheid en vraagbeïnvloeding (Slim Werken Slim Reizen).

2.4. Gemeentelijk beleid

In diverse beleidsdocumenten en –studies van de gemeente Zwijndrecht komen ook onderwerpen aanbod die een duidelijke relatie hebben met het verkeer- en vervoersbeleid.

2.4.1. Structuurvisie

De gemeenteraad heeft de Structuurvisie Zwijndrecht 2020 'De ondernemende tuinstad' op 16 februari 2010 vastgesteld. Uitgangspunt van deze visie is de aantrekkelijkheid van de gemeente Zwijndrecht vergroten. Om dat te bereiken dient nog beter gebruik gemaakt te worden van de kwaliteiten die de gemeente heeft: het groene ruime wonen, de ligging aan de A16, het spoor en het water en haar degelijke bedrijvigheid. Eén van de belangrijkste vestigingsfactoren is de uitstekende bereikbaarheid. Zwijndrecht wil een goed bereikbare en zichtbare gemeente zijn en blijven, die profiteert van de ligging langs de Europese corridors (spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen en waterverbinding Rotterdam-Ruhrgebied). Tegelijkertijd wil Zwijndrecht haar bewoners een gezond, schoon en veilig leefmilieu bieden. De opgave ligt in de afstemming van dit spanningsveld.



Het viaduct van de A16 in aanbouw in 1974, met rechts de oude rijksweg

2.4.2. Economisch Programma

Met het Economisch Programma 2014-2016 geeft de gemeente uitvoering aan de ambitie het bedrijfsleven betere kansen te bieden om zich te ontwikkelen en te excelleren, het bedrijfsleven als klant zo optimaal mogelijk te bedienen en het contact en de relatie met het bedrijfsleven continu te versterken en verbeteren. Een goed vestigingsklimaat valt of staat bij een goede bereikbaarheid. De bedrijfslocaties dienen goed bereikbaar te zijn voor vrachtverkeer en werknemers. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de afwikkeling van de A16 en Munnikensteeg, hiertoe zijn in 2014 de toeritten opnieuw ingericht en de stoplichten aangepast. Eveneens wordt vanuit het programma bijgedragen aan de lobby voor de Sandelingenknoop. Voor 2016 staan het openbaar vervoer naar de bedrijventerreinen en de bebording (bewegwijzering) op de planning.

2.4.3. Duurzaamheidsuitvoeringsprogramma

Binnen de gemeente Zwijndrecht is duurzaamheid een belangrijk thema. Dit betekent dat bij alles wat de gemeente doet duurzaamheid een volwaardig element in de afweging zal zijn. De gemeente streeft onder andere naar duurzame ontwikkelingen, waarbij sprake is van een ideaal evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen. Een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties, om in hun eigen behoeften te voorzien, in gevaar te brengen. Belangrijke thema's hierbij zijn onder andere geluid, trillingen, licht, luchtkwaliteit, geur en externe veiligheid. Het sectorale beleid op deze thema's is ook input voor het GVVP. Eén van de benoemde activiteiten uit het Duurzaamheidsuitvoeringsprogramma (Dup) is om "vervuilende mobiliteit terug te dringen". Het uitvoeren van het GVVP is in het Dup benoemd als onderdeel van het verbeteren van de luchtkwaliteit.

2.4.4. Actieprogramma Veilig

Het doel van het Actieprogramma Veilig is om van Zwijndrecht een nog veiligere gemeente te maken, waar alle generaties bewoners zich veilig voelen, bereid zijn de veiligheid te bevorderen en waar het prettig wonen is. Het actieprogramma is opgebouwd rond een vijftal door de VNG gedefinieerde veiligheidsvelden. Eén van deze veiligheidsvelden is de fysieke veiligheid. De gemeente zwijndrecht kent een aantal forse risico's, zoals de transport- en vervoerssector met vervoer van gevaarlijke stoffen en de vestiging van een aantal risicovolle bedrijven. Naast de externe veiligheid is met name verkeersveiligheid een belangrijk thema binnen het Actieprogramma Veilig.

3. Stand van zaken

In het GVVP 2006 - 2015 zijn verschillende doelen gesteld aangaande bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In dit hoofdstuk wordt teruggekeken naar de afgelopen jaren. Welke doelen zijn behaald? Welke knelpunten zijn we tegen gekomen en welke veranderende inzichten hebben we gehad?

3.1 Bereikbaarheid

3.1.1. Het faciliteren van een goede autobereikbaarheid en een vlotte doorstroming

Met het oog op het beperken van de congestie van het autonetwerk is de zogeheten stadsring vrijwel geheel afgerond. De eerder geplande herinrichting van Koninginneweg tot stadsas, waarbij de verkeersfunctie zou wijzigen in een verblijfsfunctie, zal niet worden gerealiseerd zoals voorgenomen. Het voorstel, om alleen het deel van de Koninginneweg tussen de Burgemeester Jansenlaan en de Stationsweg aan te pakken, wordt momenteel verder uitgewerkt. Ook de voorgenomen stationsring wordt voorsnog niet gerealiseerd. Verder is de doorstroming bij de aansluiting A16 – Hendrik-Ido-Ambacht verbeterd door optimalisatie van de verkeersregelinstallatie en rijstrookindeling.

De gemeente Zwijndrecht krijgt relatief weinig meldingen/klachten over de doorstroming van het verkeer. De meldingen die binnenkomen, gaan met name over het gebied rondom het station: Stationsweg, Koninginneweg en Burgemeester Doumaweg. Vaak heeft dit ook te maken met de files op de snelwegen. Soms staat het verkeer vast rondom de scholen tijdens de schoolspitsen.

3.1.2. Het bieden van goed openbaar vervoer

Sinds de vaststelling van het vigerende GVVP zijn geen nieuwe openbaar vervoersverbindingen gerealiseerd. Lijn 144 (Rotterdam - Zwijndrecht - Dordrecht) en lijn 17 zijn zelfs opgeheven. Ook is de frequentie van de stads- en streekdiensten niet verhoogd. Ondanks de versoberde lijnvoering zijn de buurgemeenten en steden wel bereikbaar met het openbaar vervoer (en de bus). Afgelopen jaar zijn vrijwel alle bushaltes opgehoogd, zodat deze ook toegankelijk zijn voor mensen met een fysieke beperking.

Op regionaal niveau lijken de investeringen in meer kwaliteit lonend te zijn geweest. De klanttevredenheid is in de periode met betrekking tot de doelstelling (verhoging snelheid en frequentie) toegenomen en ligt hoger dan in een gemiddeld referentiegebied. Omdat in Zwijndrecht nog wordt gewerkt aan de realisatie van het HOV-D traject Koninginneweg en geen sprake is geweest van een frequentieverhoging blijft onduidelijk in hoeverre de klanttevredenheid in Zwijndrecht lokaal ook is verbeterd. Maatregelen in het concessiegebied hebben vermoedelijk wel ook in Zwijndrecht een positieve uitstraling gehad. Ook het succes van de waterbus kan hieraan hebben bijgedragen.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Referentiegebied (2012)
Reissnelheid	6,9	7,1	7,1	7,2	7,4	7,6	7,5
Frequentie	6,4	6,3	6,6	6,4	6,8	7,3	7,1
Punctualiteit	6,7	6,9	6,9	6,8	7,0	7,0	7,2
Tarief	5,7	6,1	5,5	5,6	5,0	4,9	5,1

Tabel: Rapportcijfers OV-reizigers Drechtsteden, Alblasterwaard en Vijfheerenlanden (excl. trein).

Bron: KPVV, OV-klantenbarometer 2012, Onderzoek klanttevredenheid in het regionale openbaar vervoer, maart 2013

De gemeente Zwijndrecht krijgt regelmatig meldingen over de reistijd vanuit met name de wijk Nederhoven naar het treinstation. De reistijd is erg lang, aangezien de bus alle wijken moet doorkruisen om bij het station te komen. Daarnaast is geconstateerd dat sommige delen van Zwijndrecht geen openbaar vervoer hebben, zoals de bedrijventerreinen Groote Lindt en de Geer. Het ontbreken van een openbaar vervoersontsluiting wordt door bedrijven als een nadeel ervaren. Een ontsluiting per openbaar vervoer dient twee doelen. Ten eerste is het van belang om de parkeerdruk te verminderen. Ten tweede worden bedrijven aantrekkelijker als werkgever voor (jong) personeel.

3.1.3. Het bieden van goede fietsvoorzieningen

De gemeente Zwijndrecht heeft de afgelopen jaren met name ingezet op de realisatie van de snelfietsroute F16. Deze snelfietsroute, die overigens geen deel uitmaakte van het GVVP 2007, is inmiddels gerealiseerd. Daarnaast is de kwaliteit van het fietsnetwerk (comfort) op verschillende wegvakken verbeterd (bijvoorbeeld op de Ringdijk, de Brugweg, de Burg. Pijl Hogeweglaan en de

Burg. Jansenlaan) en is de voorrang op rotondes nu uniform geregeld. Ook is in samenwerking met de provincie Zuid-Holland de fietsvoorziening bij de Ringdijk gerealiseerd.

3.1.4. Het verbeteren van het recreatieve routenetwerk

Binnen het samenwerkingsverband Deltapoort is sinds 2012 aandacht voor het recreatieve routenetwerk op IJsselmonde. Investeringsdragen dragen bij aan het vergroten van de bereikbaarheid en de recreatieve aantrekkelijkheid van de gemeente Zwijndrecht. De werkgroep recreatief routenetwerk richt zich op het vergroten van de mogelijkheden voor wandelaars, fietsers, ruiters en kanovaarders. De projecten zijn mogelijk gemaakt met provinciale subsidie. In 2013 zijn in het Develbos ruiterspaden aangelegd, in de zomer van 2014 is een gemeente-dekkend wandelknooppuntennetwerk geopend en medio 2015 is er een route-app met recreatieve belevingsroutes voor wandelen en fietsen gelanceerd. Komende jaren wordt er in samenwerking met de IJsselmonde-gemeenten verder gewerkt aan het optimaliseren van het recreatieve routenetwerk.

3.2 Verkeersveiligheid

3.2.1. Het bieden van goede voetgangersvoorzieningen

De gemeente Zwijndrecht heeft een uitvoeringskader verkeersveiligheid laten opstellen om de jaarlijkse aanpak van verkeersonveilige situaties te borgen. Daarnaast ook om individuele verzoeken, wensen, van haar inwoners (bijvoorbeeld voor realisatie van extra verkeersremmende maatregelen) beter te kunnen beoordelen.

Binnen de gemeente Zwijndrecht wordt prioriteit gegeven aan de veilige inrichting van het stadscentrum, schoolomgevingen, het raadhuisplein, (wijk)winkelcentra en de omgeving rondom zorg- en welzijnsinstellingen (de zogenaamde Vivera locaties). Diverse gebieden zijn inmiddels heringericht, de ontwerpen zijn hierbij multidisciplinair tot stand gekomen. Verkeersveiligheid en voetgangersvriendelijkheid zijn hierin integraal meegewogen.

Veel wijken zijn inmiddels ingericht met 30 km/uur zones. De inrichting is afgestemd met bewoners van het desbetreffende gebied. In afstemming zijn vaak minder en soms aanvullende maatregelen uitgevoerd. Binnen deze gebieden kunnen, vanwege de aangepaste inrichting, nog wel aanvullende verkeersremmende maatregelen wenselijk zijn. In 2015 is een oriëntatieavond georganiseerd voor de gemeenteraad over de stand van zaken en het vervolg van de inrichting van de 30 km/uur zones. Hieruit komen een aantal actiepunten die op dit moment verder worden uitgewerkt.

3.2.2. Het terugdringen van het aantal verkeersongevallen

Zwijndrecht streeft naar verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Als gevolg van een (sterk) verminderde registratiegraad van het aantal letselongevallen kunnen overigens geen betrouwbare conclusies worden getrokken over de feitelijke ongevalsontwikkeling. In 2010 heeft het Ingenieursbureau Drechtsteden voor de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) een Ongevalsemonitor opgesteld. Hierin is bekeken hoe het staat met de ongevallen en waar op gefocust moet worden. In vrijwel alle infrastructurele (onderhouds-)projecten is in de afgelopen jaren daarom nadrukkelijk gekeken naar de verkeersveiligheid. Voor een aantal kwetsbare en onveilige locaties, nabij scholen, sportverenigingen, oversteekplaatsen en daar waar fietsers op het trottoir rijden, wordt momenteel gewerkt aan een plan van aanpak.

Registratie verkeersongevallen

Door gewijzigde registratie is het aantal geregistreerde ongevallen de afgelopen jaren zeer sterk teruggelopen, omdat het hierdoor steeds moeilijker wordt om verkeersveiligheidsvraagstukken objectief te beoordelen, wordt nu gewerkt aan een nieuwe registratiemethode. Hierbij worden ook de gegevens van de verzekeraars gebruikt. De verwachting is dat hierdoor het aantal geregistreerde ongevallen weer fors gaan toenemen en weer dichterbij de feitelijke situatie komt.

3.3 Leefbaarheid

3.3.1. Het verbeteren van de invulling van de hoofdstructuur en daarmee de dominante positie van het autoverkeer, met name in verblijfsgebieden, te verminderen

Door het stimuleren van vervoer te voet, per fiets en met het openbaar vervoer zal de dominante positie van het autoverkeer automatisch worden verminderd. Deze maatregelen, die alle indirect bijdragen aan een minder dominante positie van het autoverkeer, worden beschreven in de voorgaande paragrafen en 3.1.2, 3.1.3 en 3.2.1.

Wegencategorisering

Door het bundelen van de verplaatsingsbehoefte op een beperkt aantal hoofdwegen kunnen de verblijfsgebieden (centrum en woonwijken) worden ontlast. Zo is de stadsring aangelegd en wordt verkeer zo snel mogelijk op een wijkontsluitingsweg geleid, door snelle verbindingen naar deze wegen vanuit de woonwijken. Beide maatregelen voorkomen dat verkeer onnodig in woonwijken blijft zwerven. Zo is, met dit doel in het achterhoofd, inmiddels een stelsel van wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen (woonstraten) aangewezen, het zogeheten wegencategoriseringsplan.

3.3.2. Het terugdringen van geluidsoverlast door wegverkeer en het verbeteren van de luchtkwaliteit

Geluidhinder

Voor de laatste woningen die op de A-lijst stonden in Zwijndrecht en Heerjansdam zijn inmiddels maatregelen getroffen om te kunnen voldoen aan de gestelde norm. Vanaf dat moment voldoet Zwijndrecht aan de eisen als gesteld in de Wet geluidhinder. Ook heeft de gemeente een Actieplan Omgevingslawaai opgesteld. In dit actieplan staan de maatregelen die kunnen worden uitgevoerd door de wegbeheerder.

Luchtkwaliteit

Verder is in Drechtstedenverband het convenant Lean & Green afgesloten met TLN en EVO dat tot doel heeft duurzame logistiek te stimuleren. Overheid en bedrijfsleven willen in dit kader onder andere de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen en de overlast van (bevoorradend) verkeer terugdringen. Mede als gevolg van de getroffen verkeersmaatregelen zijn, veelal in combinatie met groot onderhoud van wegen, normatieve knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit, voor zover oplosbaar op gemeentelijk niveau, effectief aangepakt.

Geluidhinder

De A-lijst bevatte woningen die voor het van kracht worden van de wet-geluidhinder, 1 maart 1986, al zwaarder belast waren dan de norm van 65 dB(A). Inmiddels zijn de voorschotten van de gevraagde subsidie binnen en kan gestart worden met het treffen van maatregel voor de woningen op de B-lijst. Deze B-lijst bevat woningen die zwaarder worden belast dan 60 dB(A). Aanpak van geluidgehinderde woningen op de B-lijst wordt zoveel mogelijk gecombineerd met regulier beheer en onderhoud van wegen.

3.3.3. Het beter afstemmen van vraag en aanbod van parkeergelegenheid en het bevorderen van het uit het zicht parkeren van auto's

De (parkeer-)doelstellingen uit het GVVP 2007 zijn verder uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan. Hierin zijn concrete doelen geformuleerd ten aanzien van de parkeercapaciteit, parkeerregulering, parkeerverwijzing en parkeernormering. De parkeercapaciteit in woonwijken is slechts incidenteel, in combinatie met onderhoudswerkzaamheden, uitgebreid. Het voornemen om in het gereguleerde gebied parkeercapaciteit op te heffen en deze te compenseren in nieuw te bouwen parkeergarages bleek uiteindelijk niet haalbaar in verband met de hoge kosten. Het besluit om geen parkeergarages te bouwen heeft er ook voor gezorgd dat de geplande dynamische parkeerverwijzing in het centrumgebied niet is gerealiseerd.

In 2010 is een nota parkeernormering opgesteld. De nota wordt intern gehanteerd als uitgangspunt, hierin zijn normen benoemd en is aangegeven dat nieuwe ontwikkelingen hun parkeervraag zo veel mogelijk op eigen terrein moeten oplossen.

Tot slot is, in samenwerking met de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, onderzoek gedaan naar vraag en aanbod van parkeerplaatsen voor grote voertuigen. De conclusie van dit onderzoek is dat in de huidige situatie vraag en aanbod van vrachtwagenparkeerplaatsen in de gemeenten Zwijndrecht en

Hendrik-Ido-Ambacht redelijk in evenwicht zijn. Het college heeft besloten om daarom voorlopig niet over te gaan tot de aanleg van extra parkeerplaatsen voor grote voertuigen. Om de overlast van het huidige aanbod zoveel mogelijk te beperken, is een kwaliteitsverbetering van de parkeervoorzieningen wel wenselijk. Alle ondernemers op de bedrijventerreinen hebben een brief gehad waarin het recent vastgestelde vrachtwagenparkeerbeleid kenbaar is gemaakt. Als gevolg van aanhoudende klachten over (foutief) parkeren van grote voertuigen zijn, na een waarschuwingsperiode, zowel politie als toezichthouders van de gemeente Zwijndrecht sinds 1 februari 2015 actief gaan controleren op de geldende regelgeving. En wordt gehandhaafd op grote voertuigen die buiten de aangewezen locaties geparkeerd zijn. Chauffeurs die overnachten in het voertuig worden bekeurd.

4. Beleidsdoelen 2016-2030

Aan de hand van de huidige stand van zaken is onderzocht of aanscherping van de doelen uit het GVVP 2007 noodzakelijk is en welke (aanvullende) maatregelen nodig zijn om deze doelen te behalen. In dit hoofdstuk worden de geactualiseerde beleidsdoelen voor de aankomende periode tot 2030 beschreven.

4.1. Bereikbaarheid

4.1.1. Aanpak filevorming op lokaal en regionaal niveau

Binnen de gemeente Zwijndrecht vraagt met name de situatie rondom het stationsgebied om aandacht. Op regionaal niveau vragen de situatie bij de Drechtunnel en aansluiting Sandelingen om aandacht. Het ligt daarmee voor de hand om de eerdere doelstelling te specificeren: "In 2030 zijn duurzame oplossingen gerealiseerd voor lokale en regionale knelpunten in de hoofdwegenstructuur".

Lokale knelpunten: filevorming rondom het stationsgebied

De conclusie van een in 2015 door Antea uitgevoerd onderzoek naar filevorming rondom het stationsgebied, is dat de verwachting naar beneden moet worden bijgesteld. Dit betekent dat de congestie minder snel optreedt dan in eerste instantie werd verwacht. Desalniettemin ontstaan er bij filevorming op de A16, met name in de ochtend- en avondspits, wachtrijen voor de verkeerslichten rondom het station soms tot aan de Lus. Daarom dienen er maatregelen getroffen te worden om de filevorming rondom het stationsgebied aan te pakken. In dit GVVP zijn maatregelen opgenomen die een gunstig effect kunnen hebben op de doorstroming rondom het stationsgebied. Een haalbaarheidsstudie zal inzicht geven in de effecten en de benodigde investeringen van de maatregelen. De gemeente zal zich de komende tijd over de hieronder beschreven mogelijkheden beraden, zie uitvoeringsprogramma bijlage 1.

Koninginneweg - Stationsweg

In de huidige situatie ontstaan, met name in de ochtend- en avondspits, rondom de aansluiting Koninginneweg-Stationsweg, wachtrijen voor de verkeerslichten. Afhankelijk van de omstandigheden kunnen deze oplopen tot circa 200 meter. Op basis van de prognoses uit het regionale verkeers- en milieumodel (RMVK,) wordt aangenomen dat deze situatie zal verslechteren, dat wil zeggen: vaker en langere wachtrijvorming. Tevens wordt over de Brugweg een verkeerstoename van circa 15% verwacht, in de periode 2016-2020, wat negatieve gevolgen heeft voor de aansluiting Brugweg-Stationsweg. Deze nieuwe verkeersprognoses zijn gebaseerd op verkeerstellingen (huidige situatie), vastgesteld ruimtelijk beleid (waar is extra verkeer te verwachten) en groei prognoses van het Centraal Plan Bureau (CPB). Mede gezien onzekerheden over de verwachte economische/sociaal demografische ontwikkeling, werkt het CPB niet met één prognose maar met meerdere scenario's. Het zal duidelijk zijn dat aan verkeersprognoses onzekerheden kleven. Het is daarom belangrijk om het verkeersmodel frequent te actualiseren en prioritering en projecten regelmatig te evalueren en, zonodig, bij te stellen.

- Realiseren van gekoppelde verkeersregelinstallaties op de aansluitingen Koninginneweg-Stationsweg en Koninginneweg-Pieter Zeemanstraat

Het realiseren van een gekoppelde verkeersregelinstallaties op de aansluitingen Koninginneweg-Stationsweg en Koninginneweg-Pieter Zeemanstraat. Belangrijk voordeel van een dergelijke ingreep is dat de hoofdverkeersstromen in de spitsperioden beter 'geprioriteerd' kunnen worden. Dit is in de andere onderzochten varianten, met bijvoorbeeld een rotonde, niet mogelijk. Nader onderzoek naar kosten, ruimtelijke inpassing en effectiviteit is wel noodzakelijk om de haalbaarheid en wenselijkheid beter te kunnen beoordelen.

- Rotonde Koninginneweg-Pieter Zeemanstraat opwaarderen tot 'turborotonde'

De realisatie van een turborotonde zoals aan de Langeweg bij Bakestein, betekent een afname van het aantal kruisende bewegingen en daarmee een vergroting van de capaciteit. Realisatie van een turborotonde lijkt bovendien goed mogelijk binnen de huidige beschikbare ruimte.

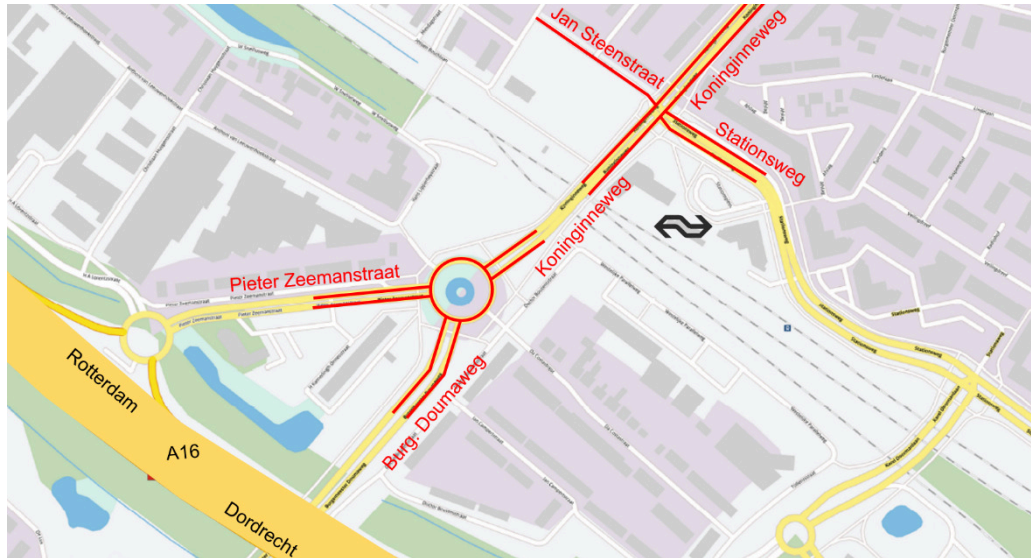
- Bypass bij de rotonde Koninginneweg-Pieter Zeemanstraat

Door realisatie van een bypass ontstaat een betere afstroom op de rotonde en vermindert bovendien de terugslag op de aansluiting Koninginneweg-Stationsweg.

- Opheffen van fietsoversteek bij de rotonde Burgermeester Doumaweg

Door vermindering van het aantal conflicterende verkeersstromen op de rotonde neemt de afwikkelcapaciteit toe.

➔ **Maatregel: Haalbaarheidsstudie naar maatregelen t.b.v. doorstroming rondom stationsgebied:**



Overzicht maatregelen

Project Koninginneweg






De Koninginneweg zal niet worden heringericht tot verblijfsgebied maar zal deels worden voorzien van een verlengde bushalte. De verlengde bushalte heeft slechts meerwaarde en is uitvoerbaar tussen de Burgemeester Jansenlaan en de Stationsweg. Voor het overig gedeelte op de Koninginneweg is of te weinig ruimte of is, door wijziging in busroutes en nauwelijks filevorming geen noodzaak. De verkeersregelinstantie Koninginneweg-Stationsweg wordt aangepast met signalering vanuit de bus. Naast verbetering van het openbaar vervoer wordt ook ingezet op een verbeterde uitstraling van de Koninginneweg.

➔ **Maatregel: Traject Burgemeester Jansenlaan Stationsweg aanleg verlengde bushalte in combinatie met beïnvloeding van de verkeersregelinstantie Koninginneweg – Stationsweg.**

OVERZICHTSTEKENING HOV-D oktober 2015

KONINGINNEWEG ZWIJNDRECHT

LEGENDA

-  voorzieningen
-  busroutes
-  traject Stationsomgeving (gereed)
-  traject Stationsomgeving / Burgemeester Jansenlaan
-  traject Burgemeester Jansenlaan / Beneluxlaan



Afsluiting Jan Steenstraat

Door beperking van het aantal aansluitingen wordt de afwikkelcapaciteit op de kruising Stationsweg-Koninginneweg, en dus de doorstroming, vergroot. Naast grotere prioriteit voor de bus zal met name de afsluiting van de Jan Steenstraat voor gemotoriseerd verkeer een forse doorstromingsverbetering opleveren. De afsluiting van de Jan Steenstraat kan uitgevoerd worden binnen het project Koninginneweg. Naast een verbeterde doorstroming op de Koninginneweg heeft dit ook een vermindering van sluipverkeer in de Schildersbuurt tot gevolg.

- ➔ **Maatregel: Afsluiten Jan Steenstraat en aanpassen verkeersregelininstallatie Jan Steenstraat als gevolg van afsluiting**

Regionale knelpunten: filevorming A15 en A16

Op regionaal niveau vragen de situatie op de A15 en A16 om aandacht. File op het bovenliggende wegennetwerk leidt tot problemen op het onderliggende wegennetwerk. Daardoor ontstaat er file op de Ringdijk en rondom het station in Zwijndrecht. De Drechtunnel en aansluiting Sandelingen om aandacht. Op de A16 wordt een verdere verkeerstoename van circa 6% verwacht, dit heeft met name gevolgen voor de Drechtunnel (capaciteitsprobleem). Inmiddels is de doorstroming bij de aansluiting A16-Hendrik-Ido-Ambacht verbeterd door optimalisatie van de verkeersregelininstallatie en rijstrookindeling. Omdat deze optimalisatie niet als toekomstbestendig wordt beschouwd, wordt in het kader van de Zuidvleugel verder gestuurd op een duurzame oplossing. Het Samenwerkingsverband Zuidvleugel is het publiek-publieke netwerk in de Zuidelijke Randstad. Om zowel de situatie rond de A16 als de doorstroming op de A15 te verbeteren zal de gemeente Zwijndrecht ook de komende periode de samenwerking in de regio opzoeken en inzetten op een lobby.

- ➔ **Maatregel: Lobby A16, Drechtunnel en Sandelingsknoop**
- ➔ **Maatregel: Lobby doorstroming A15**

4.1.2. Snellere en meer rechtstreekse OV-verbindingen

Sinds 2010 lijkt het aantal OV-reizigers in Zwijndrecht te stabiliseren. Als gevolg van bijvoorbeeld de realisatie van het HOV-D, de aanpak van de stationsomgeving, het StedenbaanPlus programma en het programma Hoogfrequent Spoor10 is een verdere toename van het aantal OV reizigers te verwachten. Ook wijzigingen in het verplaatsingsgedrag van ouderen (groeidend beroep op doelgroepenvervoer door vergrijzing) en jongeren (economische positie van jongeren en technologische ontwikkeling (gebruik van social media) betekenen mogelijk een toename van het openbaar vervoergebruik. Het doel om meer rechtstreekse OV-verbindingen vanuit de woonwijken naar het station, het stadscentrum en andere voorzieningen binnen de Drechtsteden te realiseren lijkt echter niet reëel. Meer realistisch zou de doelstelling moeten zijn "In 2030 is Zwijndrecht optimaal aangesloten op het (inter)regionale netwerk van hoogwaardige en snelle openbaar vervoersverbindingen. Daarnaast is de toegankelijkheid vanuit woon- en werkgebieden voor alle doelgroepen geoptimaliseerd". Om deze kwaliteitsslag in het OV te bereiken moeten maatregelen worden getroffen.

Lobby verhoging frequentie buslijnen

Arriva onderzoekt momenteel de mogelijkheden om, binnen de ruimte die de lopende concessie hiervoor biedt, de frequentie van de stadsdiensten te verhogen. Op voorhand lijkt de haalbaarheid van het verhogen van de frequentie van de huidige uurdiensten, ook in het licht van mogelijke bezuinigingen, niet groot. De wens blijft echter bestaan om de verschillende delen van Zwijndrecht beter, frequenter, te ontsluiten met het openbaar vervoer. Dit is mede ingegeven door de huidige vergrijzing binnen woonwijken, waarbij we mobiliteit van inwoners belangrijk vinden. De gemeente Zwijndrecht blijft zich daarom ook de komende periode inzetten voor een verhoging van de frequentie van de stadsdiensten.

Optimalisatie doelgroepenvervoer

Zwijndrecht kent momenteel 11 vormen van openbaar en besloten vervoer. Voor kwetsbare groepen in de samenleving is het doelgroepenvervoer, vervoer van deur-tot-deur, een hoogwaardig alternatief voor de auto. De afstemming met andere vormen van openbaar vervoer is echter, door versnippering, wetgeving en verdeling van verantwoordelijkheden, zeer gering. Er dient onderzocht te worden of meer mogelijk is dan vanuit het oogpunt van wetgeving voor de hand ligt. Hierbij is de intentie niet om het vervoer voor deze doelgroepen gratis te maken. In de Drechtsteden is in dit kader een pilot opgezet met Arriva.

Uitbreiden van de vrijwilligerslijn

Het succes van vrijwilligerslijn 717 zou, in overleg met de Provincie Zuid-Holland en concessiehouder, uitgebreid kunnen worden. Te denken valt aan een lijn naar de bedrijventerreinen of aan een vrijwilligerslijn als alternatief vervoer, als aanvulling op het huidige aanbod of als compensatie van een eventuele toekomstige versobering van het openbaar vervoer. Bij maatschappelijke behoefte zou de gemeente Zwijndrecht uitbreiding van het aantal vrijwilligerslijnen kunnen bepleiten.

Vergroten efficiency en aantrekkelijkheid waterbus

De waterbus dankt haar succes mede aan de gebruiksmogelijkheden voor diverse doelgroepen zoals recreanten, forensen en scholieren. Door het doelmatiger inzetten van de Waterbus, door het betere afstemming van vaartijden op de vraag, kan de klanttevredenheid worden verhoogd zonder aanvullende investeringen. De provinciale mobiliteitsmakelaar kan hierbij de behoefte van forensen monitoren. Eén van de succesfactoren van de waterbus is de mogelijkheid om gratis een fiets mee te mogen nemen. Het verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor de fiets zou bij kunnen dragen aan het vergroten van de bereikbaarheid van het OV. Daarbij fungeert het Veerplein als entree voor de stad. Herinrichting van het Veerplein draagt bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid deze stadsentree en tevens halte voor de Waterbus.

Waterbus

Uit onderzoek (juli 2015) van het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) blijkt dat de waterbus een behoorlijk groeipotentieel heeft van in totaal 48% van de volwassen bevolking. Zes op de tien volwassen inwoners van Zwijndrecht maken wel eens gebruik van de waterbus. De helft van alle gebruikers geeft aan zeker of mogelijk vaker van de waterbus gebruik te willen maken als de dienstregeling zou verbeteren of er haltes bij zullen komen. Iets minder dan de helft van de huidige niet-gebruikers wil de waterbus zeker of mogelijk wel gebruiken bij verbeteringen naar behoefte in de dienstregeling of de haltering. Bewoners willen vooral een halte in Zwijndrecht op de lijn Dordrecht-Rotterdam. Het aantal Zwijndrechtse passagiers op die lijn zou daarmee minstens met een kleine 10.000 kunnen toenemen.

Verbeteren bereikbaarheid van OV voorzieningen

Het programma Hoogfrequent Spoor (betere verbinding naar Rotterdam) en het project Stedenbaanplus zetten in op een hogere frequentie en het verbeteren van de ketenmobiliteit. Dat wil zeggen het verbeteren van de bereikbaarheid van OV voorzieningen. In Zwijndrecht wordt nagedacht over mogelijkheden om de ketenmobiliteit verder te verbeteren door het aanbod van fietsparkeermogelijkheden te vergroten. Een actief weesfietsenbeleid, voor verwijderden van foutief geparkeerde fietsen, kan daarbij bijdragen. In overleg met de NS, Prorail en de regio wordt de stationsomgeving aantrekkelijker gemaakt door de recent invoering van het weesfietsenbeleid.

Vergroten herkenbaarheid OV-producten in de regio

De herkenbaarheid van OV-producten kan worden vergroot door regionale marketing. Zo zou bij evenementen met een regionale uitstraling, zoals de jaarlijkse Kerstmarkt, het gebruik van het openbaar vervoer maximaal gestimuleerd moeten worden. Ook zouden OV diensten, in lijn met de huidige praktijk, een nadrukkelijk regionale uitstraling moeten hebben.

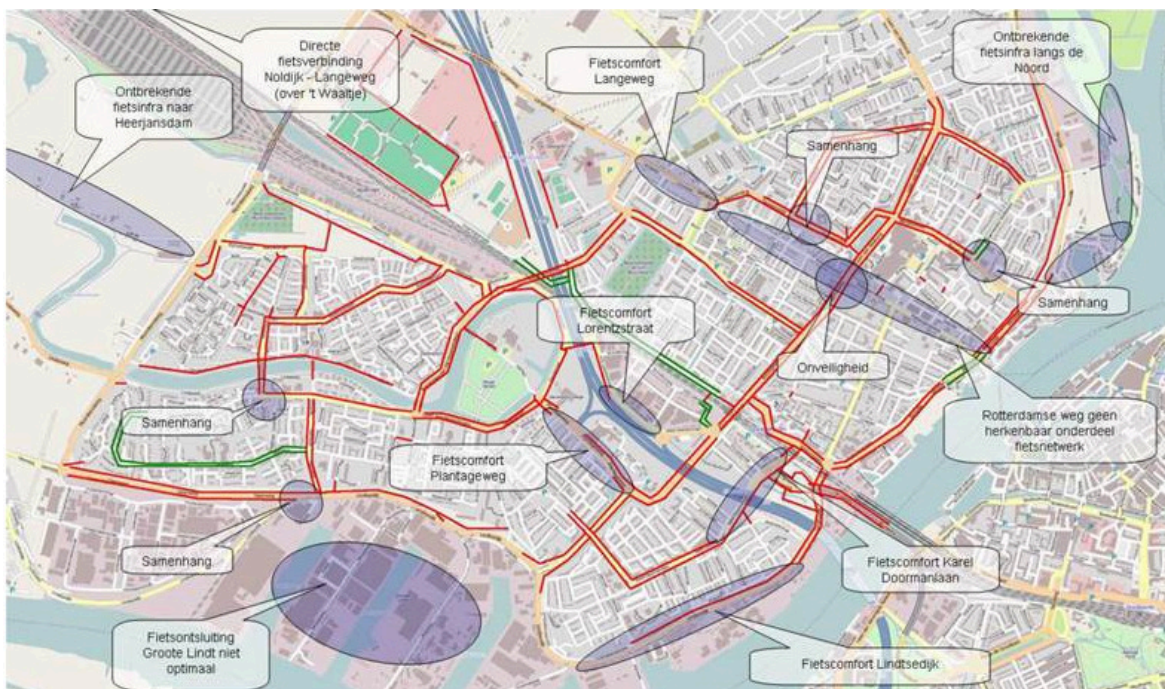
Stimuleren en bevorderen van het OV gebruik bij bedrijven

De provinciale mobiliteitsmakelaar heeft een rol in het stimuleren en bevorderen van OV gebruik bij met name bedrijven. Bedrijventerreinen in Zwijndrecht zijn momenteel niet of zeer slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. In overleg met de concessiehouder en het bedrijfsleven zou de opzet van een bedrijfspendeldienst onderzocht kunnen worden. Wellicht kan hierbij worden aangesloten bij het ondernemersfonds.

- ➔ **Maatregel: Inzetten op diverse lokale, regionale en provinciale lobbytrajecten naar snellere en meer rechtstreekse OV-verbindingen**

4.1.3. Het fietsgebruik aantrekkelijker maken

Zwijndrecht beschikt inmiddels over een uitgebreid en dicht fietsnetwerk. Toch zijn, aan de hand van hoofdeisen die aan een fietsnetwerk gesteld worden, nog steeds verbeterpunten te benoemen op het vlak van directheid, comfort, samenhang en veiligheid. De fietsinfrastructuur in Zwijndrecht is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is. De aangescherpte doelstelling luidt daarom "In 2030 is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeterd en is het fietsgebruik binnen Zwijndrecht toegenomen, door een verdere kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk". Om deze doelstelling te bereiken, worden diverse actiepunten geformuleerd. In een aantal gevallen kan door kleinschalige maatregelen (bebording / belijning / markering) de situatie worden verbeterd. In andere gevallen is een meer ingrijpende aanpak gewenst. Met name het verbeteren van de verkeersveiligheid, de realisatie van ontbrekende schakels alsmede het verhogen van het fietscomfort betekenen een meer ingrijpende aanpak (herinrichting). In het regionaal samenwerkingsverband op IJsselmonde gaan we het fietsknooppuntennetwerk een kwaliteitsimpuls geven; het huidige netwerk wordt herzien en er worden nieuwe knooppunten toegevoegd aan het netwerk. Eind 2015 heeft de gemeente Zwijndrecht provinciale subsidie aangevraagd om de verbindingen van "stad naar land" voor fietsers kwalitatief te verbeteren. De maatregelen die horen bij deze verbetering gaan in uitvoering.



Verbeteren directheid verbindingen

Het is van belang dat een zo direct mogelijke route wordt geboden en dat omrijden tot een minimum blijft beperkt. Met de realisatie van de F16 is weliswaar een grote slag gemaakt in de directheid van de fietsroutes in de gemeente Zwijndrecht. Daarnaast onderstaande optimalisatiepunten:

- 1. Rotterdamseweg-Veerplein: het succes van de Waterbus is voor een belangrijk deel te danken aan de mogelijkheid om gratis een fiets mee te mogen nemen. Het huidige fietsnetwerk rondom het Veerplein haakt echter niet duidelijk aan richting de Rotterdamseweg. Op termijn zou de Rotterdamseweg een meer herkenbare functie moeten krijgen in het fietsnetwerk;*
- 2. Groote Lindt: de ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Lindt is voor fietsers niet optimaal. Langs grote delen van de Geerweg en Lindtsedijk is wel fietsinfrastructuur aanwezig maar deze ontsluit met name de noordelijk gelegen woongebieden en niet het bedrijventerrein;*
- 3. Barrièrevorming A16-spoor: het ontbreken van (directe) fietsverbindingen onder de A16 en het spoor is een probleem.*

Verbeteren samenhang fietsinfrastructuur

De fietsinfrastructuur dient een samenhangend en begrijpelijk geheel te vormen, waarin hoofdfietsroutes duidelijk herkenbaar zijn. Langs de hoofdwegenstructuur van Zwijndrecht is, in het algemeen, een goede (herkenbare) fietsinfrastructuur gerealiseerd, aandachtspunten hierbij zijn echter wel:

1. Overgangen: Verschillende wegvakken in Zwijndrecht beschikken over een éézijdige fietsinfrastructuur. De overgang tussen een tweezijdig naar éézijdige fietspad verdient aandacht (denk bijvoorbeeld aan de Swanendrift en Geerweg). Ook de overgang van fietsstroken naar fietspaden (Beneluxlaan en Laan van Nederhoven) en van fietspad naar parallelweg verdienen aandacht. Voor fietsers zou het duidelijk (herkenbaar) moeten zijn dat er sprake is van een doorgaande fietsroute;
2. Bewegwijzering: Een goede verwijzing naar multimodale knooppunten (waterbus, station, gemeentelijke voorzieningen) is, ook met het oog op de gewenste verbetering van de ketenmobiliteit, van belang. Met name de onderlinge verwijzing kan worden verbeterd. Dit met inachtneming van beschikbare technieken zoals route-apps.

Verbeteren verkeersveiligheid

De infrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Aandachtspunten met betrekking tot de fietsveiligheid zijn:

1. Ongevalsconcentratiepunten: de kruising Rotterdamseweg-Koninginneweg valt in negatieve zin op in verband met het hoge aantal letselongevallen, waarbij fietsers zijn betrokken;
2. Afvlakken op- en afritten bij kruispunten in verband met veilig opstappen ouderen;
3. Oudere E-biker: Ondanks een landelijke daling van (slachtoffer)ongevallen in het verkeer blijft de positie van, met name oudere-/elektrische, fietsers om aandacht vragen.

Verbeteren fietscomfort

Het zoveel mogelijk voorkomen van trillingshinder en het vermijden van stoppen-en-optrekken verbeteren het fietscomfort:

1. Parallelwegen: fietsers kunnen op verschillende wegvakken gebruik maken van parallelwegen: de Langeweg, Plantageweg, Karel Doormanlaan, Lindtsebedenedendijk (fietsstraat?). Het comfort voor fietsers op deze parallelwegen met klinkerverharding is vaak niet optimaal;
2. Tegel- en klinkerverharding: verspreid in de stad zijn nog diverse fietspaden niet geasfalteerd. Uit oogpunt van comfort zou asfaltering op termijn wenselijk zijn. Indien asfalteren in verband met aanwezige kabels en leidingen niet mogelijk is, kunnen zeskant-tegels gebruikt worden.

- ➔ **Maatregel: Investeren in recreatief fietsnetwerk, samenhang fietsinfrastructuur, fietscomfort, bewegwijzering en directheid verbindingen.**

4.2. Veiligheid

In 2015 heeft de rekenkamercommissie een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in de gemeente Zwijndrecht. Het rapport van de commissie helpt de gemeentelijke organisatie bij het door ontwikkelen van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. De aanbevelingen worden, conform reactie van het college van B&W op het rekenkamerrapport, meegenomen in dit GVVP.

4.2.1. Veilige inrichting rondom aandachtsgebieden

Om zo effectief mogelijk met de financiële middelen om te gaan is gekozen om de inrichting van 30 km/uur gebieden in Zwijndrecht te koppelen aan het gemeentelijke infrastructurele onderhoudsprogramma. 30 km/uur zones worden ingericht binnen de technische en budgettaire mogelijkheden die daarvoor bestaan. Regelmatig wordt gecontroleerd of actiepunten van 30km/uur zones meegenomen kunnen worden in geplande projecten. Gemiddeld genomen komen woonstraten iedere 30-40 jaar in aanmerking voor groot onderhoud. Diverse wegen, gebieden, zijn hierdoor nog niet ingericht conform de minimale eisen die gesteld worden aan 30km/uur zones. Met name de inrichting van schoolomgevingen, zorgcentra en de omgeving rond sportterreinen verdienen hierbij aandacht. De aangescherpte doelstelling luidt daarom " Tot 2030 werken we verder aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid rondom scholen, wijkwinkelcentra, zorg- en welzijnsinstellingen alsmede sportterreinen ".

Verkeersveilige inrichting omgeving rondom prioritaire locaties

Wel wordt de aanpak van prioritaire locaties (schoolomgevingen, wijkwinkelcentra, zorg- en welzijnsinstellingen en sportterreinen) versneld. De verdere aanpak van wijkwinkelcentra, de omgeving rondom zorg- en welzijnsinstellingen en sportterreinen hangt veelal samen met planontwikkeling en is in samenwerking met ontwikkelende partijen. Wel kunnen in de omliggende infrastructuur maatregelen worden getroffen om deze veiliger te maken en kunnen gedragsacties bijdragen aan een veiligere omgeving. Voorbeelden van maatregelen zijn diverse gedragsacties rondom scholen en sportvelden, zoals de actie: 'stop voor de zebra'.

- ➔ **Maatregel: We werken aan fysieke inrichting van prioritaire locaties.**
- ➔ **Maatregel: We faciliteren gedragsacties gericht op verkeersveiligheid.**

4.2.2. Terugdringen verkeersongevallen

Het aantal ongevallen met een dodelijke afloop is stabiel gebleven. Afgezet tegen een aantal referentiegebieden scoort de gemeente Zwijndrecht op dit moment bovengemiddeld goed. Ieder ongeval is er echter één teveel daarom luidt de aangescherpte doelstelling "In 2030 is het jaarlijks aantal verkeersongevallen afgenomen, ondanks de toegenomen mobiliteit. Het verbeteren van de verkeersveiligheid krijgt structureel aandacht in het gemeentelijk beleid".

Het terugdringen van het aantal eenzijdige fietsongevallen

Uit het onderzoek 'consument en veiligheid' van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gebleken dat eenzijdige fietsongevallen, met ongeveer 60%, een belangrijk deel uitmaken van het totale aantal fietsongevallen. Dit kan worden veroorzaakt door onder andere een slecht wegdek, stoepanden, paaltjes, boomwortels en hekjes. Het uitgangspunt van de Fietsersbond Drechtsteden is dat er geen paaltjes en hekjes meer mogen worden geplaatst, tenzij het echt nodig is. In regionaal verband worden middelen beschikbaar gesteld om te komen tot een regionaal afwegingskader en uniforme uitvoering van eventuele paaltjes.

Het terugdringen van het aantal fietsongevallen bij jongeren en ouderen

Kijkend naar de vervoerswijze en de leeftijd van de verkeersslachtoffers in Zwijndrecht, dan vallen een aantal zaken op:

1. het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers is in Zwijndrecht flink gedaald;
2. ruim 40% van de verkeersslachtoffers in Zwijndrecht viel onder fietsers, regionaal was dit 30%;
3. het aandeel verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorieën 4-15 jarigen en 60-plussers ligt boven het regionaal gemiddelde. Ouderen en jongere (brom en E)fietsers lopen relatief een grotere kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken. Het is daarom belangrijk te investeren in verkeerseducatie activiteiten en gedragscampagnes, deze worden in regionaal verband opgepakt. De kruising Rotterdamseweg-Koninginneweg valt in negatieve zin op door het hoge aantal letselongevallen.

Het veiliger maken van de schoollocaties

Alle erftoegangswegen moeten in 2030 beschikken over 30km/uur zone maatregelen. Binnen projecten moet altijd gekeken worden naar aanvullende maatregelen in overleg met bewoners. We moeten de locaties waar aantoonbaar ongevallen plaatsvinden en waar te hard gereden wordt, aanpakken. Om de verkeersveiligheid rondom scholen onder de aandacht te brengen en te vergroten organiseren de gemeente en de politie, in samenwerking met de scholen, regelmatig verkeersveiligheidsacties.

Verkeersstructuur Heerjansdam

Bij de inrichting van het buitengebied rondom het Wozoco in Heerjansdam is aandacht voor schoolgaande fietsers. Om de veiligheid te vergroten worden er maatregelen genomen. Daarbij is het aanbevolen om de verkeersstructuur in Heerjansdam nader te onderzoeken.

Het terugdringen van ongevallen bij jonge bestuurders

Met de invoering van het puntenrijbewijs, het begeleid rijden vanaf 17 jaar en de verlaging van het toegestane alcoholpromillage is een landelijke impuls gegeven aan de veiligheid van jonge bestuurders. Om de veiligheid van jonge bestuurders verder te bevorderen zou bijvoorbeeld ingezet kunnen worden op het belonen van veilig gedrag.

Anticiperen op gedrag

In de projecten die voortvloeien uit dit GVVP wordt geanticipeerd op verkeersgedrag van weggebruikers. Er wordt een inschatting gemaakt van het gedrag van de weggebruiker na inrichting het ontwerp wordt daarop aangepast. Dit beleidskader moet voldoende waarborg bieden om wensen en kennis van bewoners en de factor gedrag mee te nemen met reconstructies en nieuwbouw.

- ➔ Maatregel: We doen mee aan projecten van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid
- ➔ Maatregel: We doen onderzoek naar de verkeersstructuur Heerjansdam.
- ➔ Maatregel: Bij reconstructies hebben we aandacht voor gedrag van toekomstige weggebruikers

4.3. Leefbaarheid

4.3.1. Herkenbare duidelijke wegenstructuur

De inrichting van het gemeentelijke wegennet biedt weggebruikers niet overal duidelijkheid over het gewenste verkeersgedrag, dit noemen we grijze wegen. Een goede regionale verkeersstructuur is van belang voor het ontlasten van woon- en werkgebieden binnen de gemeente Zwijndrecht met daarbij in het bijzonder aandacht voor Heerjansdam. Wat opvalt, is dat een aantal wegen niet zijn ingericht als hoofdweg (gebiedsontsluitingsweg) maar ook geen ogenschijnlijk overwegende verblijfsfunctie kennen. De betreffende wegen hebben veelal een ontsluitende functie (vaak ook als busroute) voor een buurt of wijk maar zijn niet, of slechts gedeeltelijk, als hoofdweg ingericht. De inrichting van deze wegen maakt het voor weggebruikers niet duidelijk welk verkeersgedrag wordt verwacht. De aangescherpte doelstelling is daarom ook " In 2030 kent het wegennet van Zwijndrecht een heldere en herkenbare indeling in hoofd- en verblijfswegen".

Kies voor een duidelijk inrichting van grijze wegen

Bij reconstructies dient er onderzoek gedaan te worden naar de nut en noodzaak van de huidige inrichting van de betreffende weg. Binnen dit onderzoek wordt vervolgens een concreet voorstel gedaan. Voor het aanpakken van deze wegen spelen hoofdzakelijk de volgende overwegingen een rol:

- Een hoogwaardige erftoegangsweg is praktisch gezien beter herkenbaar te maken dan een uitgekledde gebiedsontsluitingsweg;
- de verkeersveiligheid is met de erftoegangsweg type I (30km/uur weg) beter gewaarborgd door onder andere de lagere snelheid dan met een 'uitgekledde' gebiedsontsluitingsweg.

- ➔ **Maatregel: Schep bij herinrichting van grijze wegen helderheid over het gewenste verkeersgedrag.**

4.3.2. Geluid en luchtkwaliteit

Nu de wettelijke doelen zijn behaald, kan de aandacht worden verlegd naar het thema duurzaamheid in brede zin. De aangescherpte doelstelling luidt daarmee "In 2030 is de leefbaarheid in Zwijndrecht verder verbeterd door intensievere samenwerking met maatschappelijke partners". In dit kader zijn de volgende maatregelen voorzien.

Verder terugdringen geluidhinder

De gemeente heeft een voorbeeldfunctie en zal zich, binnen de mogelijkheden die het wegen- onderhoudsprogramma biedt, inzetten om een verdere reductie van geluidhinder te bereiken. De eerste stap hiertoe is reeds gezet door geluidskarten vast te stellen. Op deze karten worden alle 'knelpunten', woningen met een grotere belasting dan 60 dB(A), weergegeven. Inmiddels zijn de voorschotten van de gevraagde subsidie binnen en kan gestart worden met het treffen van maatregelen aan de woningen op deze zogenaamde B-lijst. Geluidhinder kan op een drietal manieren worden aangepakt: bij de bron (de geluidsoverlastveroorzaker), door gevelmaatregelen (extra isoleren)- en door overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm) te treffen. Aandachtspunten zijn de Ringdijk, de Munnikensteeg (Provincialeweg) en de ontsluitingswegen.

Verder verbeteren van de luchtkwaliteit

In Nederland gelden Europese normen voor de luchtkwaliteit. De normen stellen een grens aan de hoeveelheid vervuilende stof in de lucht. De gemeente Zwijndrecht voldoet net aan deze norm. De knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit doen zich voor op wegvakken onder of aansluitend op de A16. De doelstelling om zich op regionale schaal sterk te blijven maken voor verbetering van de luchtkwaliteit langs de A16 blijft overeind. Dit wordt ondersteund door twee moties van de raad (januari 2016) waarin is aangegeven dat:

- Uiterlijk voor de zomer van 2016 onderzocht is of overkapping van de A16 een effectieve maatregel is en, indien dat het geval is, met een plan te komen hoe dit binnen de Drechtsteden vormgegeven wordt om dit onderwerp op de landelijke agenda te krijgen.
- We onderzoek gaan doen naar de gevolgen die fijnstofconcentraties hebben op de gezondheid en levensverwachting van inwoners in wijken langs de A16.

De gemeente Zwijndrecht blijft zich ook de komende tijd inzetten om met maatschappelijke partijen convenanten te sluiten op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het verder voortborduren op dit concept (allianties zoeken en convenanten sluiten) ligt voor de hand. De gemeente Zwijndrecht werkt in het kader van mobiliteitsmanagement samen met provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden. De gemeente heeft richting bedrijven een faciliterende en stimulerende rol. In lijn met de afspraken in de 'Green Deal' ligt het initiatief mede bij het bedrijfsleven.

Beperken belasting wegennet

Om de belasting van het wegennet te beperken kan worden ingezet op:

- *flexibele werktijden: personeel zou gestimuleerd kunnen worden om met name buiten de spitsperioden van- en naar het werk te reizen;*
- *carpoolen: beperking van het aantal ritten;*
- *thuiswerken;*
- *actief mobiliteitsbeleid: een actief mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan een verplaatsingen over de vervoerwijzen (modal split);*
- *wagenpark: bevorderen gebruik 'schone' voertuigen. Hiervoor is een goed beleidsstuk voor oplaadpalen elektrische voertuigen gewenst;*
- *afspraken met verladers: door het maken van afspraken met verladers kunnen vrachtbewegingen in de spitsperioden worden beperkt.*

- ➔ **Maatregel: Lobby en onderzoek om knelpunten luchtkwaliteit terug te dringen**
- ➔ **Maatregel: Terugdringen geluidhinder met subsidie geluid reducerende maatregelen**

4.3.3. Parkeren

De oorspronkelijke doelstelling "parkeerregulering in het gehele stadscentrum" is, gezien de gemeente brede knel- en aandachtspunten wat eenzijdig. Bovendien vragen technologische en maatschappelijke ontwikkelingen om aandacht en is gemeentebreed op verschillende plekken sprake van capaciteits- en reguleringsproblemen. De aangescherpte doelstelling luidt daarom "In 2030 zijn de parkeerfaciliteiten in de gemeente Zwijndrecht beter afgestemd op de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers". Om deze doelstelling te bereiken zijn aanvullende maatregelen nodig.

Parkeerregulering – plan van aanpak betaald parkeren

Op 8 december 2015 is de gemeenteraad geïnformeerd over de wijze waarop het college uitvoering wil geven aan het betaald parkeren in Walburg per 1 januari 2017. De motie van de gemeenteraad vraagt om onderzoek naar alternatieven voor betaald parkeren.

Parkeernormering

De gemeente Zwijndrecht heeft de parkeerkcijfers van het CROW vastgesteld als gemeentelijke parkeernormen. De vragen met betrekking tot de parkeernormering worden nader uitgewerkt in een parkeerbeleidsplan. Vragen die beantwoord dienen te worden zijn: 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, zie hieronder.



Hoge parkeerdruk

In woongebieden met een (te) hoge parkeerdruk wordt, in overleg met de buurt, gekeken naar mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden. In het te maken parkeerbeleidsplan zal hier nadere invullen aan worden gegeven.

- ➔ **Maatregel: Opstellen parkeerbeleidsplan**
- ➔ **Maatregel: Opstellen plan van aanpak betaald parkeren**

4.3.4. Vrachtverkeer

Parkeren grote voertuigen

De gemeente is verantwoordelijk voor een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is. Om dit te bewerkstelligen is beleid vastgesteld omtrent het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte. Het doel van dit beleid is het voorkomen van overlast door (foutief) geparkeerde vrachtwagens. Alle locaties binnen de gemeente Zwijndrecht waar geparkeerd mag worden met grote voertuigen zijn herzien en van nieuwe verkeersborden voorzien. Daarnaast is op de website van de gemeente Zwijndrecht duidelijk aangegeven waar zich de locaties, voor parkeren grote voertuigen, bevinden.

Beperken overlast door vrachtwagens

De gemeente Zwijndrecht is met bewoners en bedrijven in gesprek over het beperken van overlast door vrachtwagens van bedrijven die in woonwijken gevestigd zijn. Het gaat alleen om de probleemgebieden, dus bijvoorbeeld wijken aan de dijk (o.a. de Geerweg, Kort Ambachtlaan, Lindelaan en Onderdijkserijweg). We zetten in op:

- Communicatie over de vrachtwagenroute naar woonwijken. Waarom hebben we die routes aangewezen;
- In Heerjansdam is de gemeente in gesprek met de Dorpsraad, de ondernemersvereniging 'De Hazewinden' en bewoners en ondernemers om een gedragen plan van aanpak voor ongewenste grote voertuigen in Heerjansdam te maken.

➔ **Maatregel: Beperken overlast door vrachtwagens**