

GVVP Zwijndrecht

Nota van beantwoording Zienswijzen

Voor u ligt de Nota van Zienswijzen die betrekking heeft op het GVVP dat ter inzage heeft gelegen in de periode van 22 februari t/m 4 april 2021. Er zijn vier reacties ontvangen van bewoners die u hieronder aantreft met daarbij de reactie van het college van B&W.

Daarnaast is er een aantal reacties ontvangen van stakeholders, namelijk: de gemeente Dordrecht, gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, Fietzersbond en OVZ en BIZ Groote Lindt.

Als laatste treft u een samenvatting aan van de resultaten van de enquête.

Indiener 1:

Beste heer/mevrouw,

ik schrijf u naar aanleiding van het artikel over de GVVP in De Brug van woensdag 24 februari.

Ik ben zeer verheugd om te lezen dat de fiets zo een prominente rol in het straatbeeld van Zwijndrecht gaat krijgen. Ik was voornamelijk geïnteresseerd in het stuk over Heerjansdam. Ik woon aan de Develsluis en heb veel te maken met het verkeer daar. U merkt correct op dat het hier tijdens de piekmomenten zeer druk kan zijn. Dit is een zeer groot probleem. Verkeer houdt zich niet aan de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en scheurt elkaar voorbij op smalle stukken. Ik beng mijn kinderen altijd met de fiets naar school, maar de Develsluis en de Dorpsstraat zijn typische voorbeelden van wegen waar "de auto regeert". Zeker met de nieuwe wegversmallingen scheuren auto's snel nog even langs schoolgaande kinderen om daarna vlak na die kinderen boven op de rem te moeten om te stoppen voor tegemoetkomend verkeer bij een versmalling, waardoor de kinderen (en ik soms ook) van de weg gerukt worden.

De oplossing lijkt mij om de dorpsstraat en Develsluis om te vormen naar een fietsstraat.

Een ander idee is een totale versmalling van de weg door bijvoorbeeld een vast fietspad. Auto's en zelfs vrachtwagens kunnen elkaar nu namelijk op volle snelheid passeren, hetgeen uitnodigt tot te hard rijden.

Ook het nieuwe stoplicht bij de rotonde laten fungeren als doseerlicht lijkt me een uitstekende manier om op een simpele manier het verkeer in de piekmomenten terug te dringen.

Ik denk graag met u mee!

Reactie gemeente op indiener 1:

Wij hebben in 2020/2021 metingen verricht met als doel te achterhalen wat de verkeersintensiteit en-snelheid is op de Dorpsstraat tussen de Develsluis en Randweg. Wij constateren dat de intensiteit niet bovengemiddeld is gebleken, wel zijn we ons ervan bewust dat dit een gevolg kan zijn van minder verkeer als gevolg van de Covid-19 pandemie en bijbehorende maatregelen.

De Dorpsstraat is onderdeel van de tellingen die worden uitgevoerd voor het fietsverkeer, een gedegen onderzoek is noodzakelijk om in de toekomst een goede inrichting te kunnen realiseren. Uiteraard zal dat plaatsvinden in goed overleg met de omwonenden.

Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 2:

Reactie op GVVP.

Vanuit ons appartement in Neborgh kijken wij op het kruispunt Swanendrift-Hoofdland-Laurensvliet. Een druk kruispunt met veel overstekende fietsers en voetgangers waaronder kinderen van en naar de scholen. Het probleem op dit kruispunt is dat de overstekende voetgangers op de beide vop's over Swanendrift wel voorrang hebben maar de fietsers op de direct naast gelegen fietsoversteken niet.

Deze oversteken zijn uit de voorrang genomen. Dat geeft in de praktijk regelmatig verwarring. In het geval dat er alleen fietsers oversteken geven automobilisten soms voorrang en soms niet. Ook bij de fietsers zie je verschillend gedrag. Op de aansluitende wegen Hoofdland en Laurensvliet hebben de overstekende fietsers wel voorrang. Kortom het is verwarrend voor de weggebruikers en kan veiliger.

Het voorstel is verander de voorrang van de fietsoversteken op Swanendrift. Dit verhoogd de duidelijkheid en verkeersveiligheid op dit kruispint.

Bij de rotondes is dit op alle vier de aanvoerroutes wel zo geregeld. En in de aangrenzende gemeente H.I.Ambacht is dit ook zo.

Een ander punt zijn de twee agressieve drempels op de weg van en naar het viaduct A 16 ter hoogte van Ames auto.s

Ze zijn inderdaad zeer effectief maar voor grote motorvoertuigen hinderlijk zeker voor diepladers e.d.

Het voorstel is maak van twee korte een enkele lange drempel. Dat werkt ook goed.

Reactie gemeente op indiener 2:

In de uitwerking van de maatregelen van het GVVP is opgenomen dat er een scan uitgevoerd zal worden van oversteeklocaties. We zullen de door u genoemde locatie, kruispunt Swanendrift, Hoofdland, Laurensvliet daarin meenemen. Als blijkt dat aanpassingen noodzakelijk zijn in het kader van de verkeersveiligheid, zullen die worden uitgevoerd.

Wat betreft de hoge verkeersdrempels op de Langeweg net voor het viaduct over de A16; dit wegvak is in beheer en onderhoud bij het Waterschap Hollandse Delta. Wij zullen dit signaal daar afgeven.

Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 3:

Beste heer, mevrouw,

Ik geef graag gehoor aan de oproep om mee te denken over verkeer en vervoer in Zwijndrecht. De GVVP draagt bij aan een aantrekkelijk Zwijndrecht, waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Mooie opdracht en mooi als bewoners hierin gehoord en erkend worden in hun suggesties.

Een aantal suggesties in de omgeving van de Ringdijk/Veerplein:

- De Ringdijk en dan met name tussen de Van Schaickstraat en de rotonde bij de Burg. Bruïnelaan zal steeds drukker worden. Reden zijn o.a. de nieuwbouw aan de waterkant. De op handen zijnde plannen voor de Noordoevers en niet onbelangrijk; de Ringdijk is als doorgaande route bestempeld naar aansluitingen Rotterdam / Dordrecht / H-I-Ambacht
- Verkeersoverlast neemt toe
- Verkeerslawaaï neemt toe
- Toename door motorrijders en vrachtverkeer m.n. de snelheid omdat hier geen beperkingen/obstakels zijn

De onveiligheid voor fietsers en voetgangers wordt groter, mogelijkheden om dit te ondervangen door:

- Meer oversteekplaatsen (zebra's met knipperlichten als in de omgeving van Walburg)
- Meer obstakels, denk aan plantenbakken, zodat verkeer gedwongen wordt om snelheid te verminderen
- 30 km handhaving zal moeilijk zijn op een doorgaande en rechte route. Een voorbeeld is de Bruïnelaan, daar geldt een 30 km zone, maar niemand houdt zich daaraan.
- Rechts voorrang geven is een mogelijke optie (zie ook de herinrichting van de Bruïnelaan), dus ook de uitritten vanaf parkeerplaatsen en woonwijken
- Rotterdamseweg als voorrangsweg bestempelen
- cafégangers/horecagangers voor Veerplein e.o. extra beschermen door snelheidsbeperkingen als hierboven vermeld

In het verleden heb ik bovenstaande onder de aandacht proberen te brengen bij de gemeente, echter nooit een reactie terug ontvangen...ben dus heel benieuwd of en wat er met de suggesties van betrokken bewoners wordt gedaan.

Ik wens u veel succes en wijsheid toe met het tot stand komen van de plannen voor nu en in de toekomst.

Reactie gemeente op indiener 3:

In de maatregelen van het GVVP is jaarlijks budget begroot ten behoeve van meetprogramma en tweejaarlijks voor de monitoring van de verkeersveiligheid. Ook de locatie Ringdijk ter hoogte van het Veerplein en Rotterdamseweg zal hierin worden meegenomen. Daarnaast wordt een andere inrichting onderzocht ter hoogte van het Veerplein/Maasplein om de oversteekbaarheid, en de verkeersveiligheid van met name fietsers beter te waarborgen.

Aangezien de reactie in lijn is met het GVVP geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging.

Indiener 4:

Parkeren

Ik heb uw nota GVVP Zwijndrecht Verkeersvisie d.d. 26 februari 2021 goed doorgelezen. De volgende 'nieuwe uitdagingen' krijgen vanuit de evaluatie een plek in het GVVP: -Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer. -Inzetten op fietsstructuren en –voorzieningen. -Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid. - Ketenverplaatsingen en co-modaliteit met openbaar vervoer, zowel trein, als bus én waterbus. -Aandacht voor vrachtverkeer. Punten zien er prima uit. Als bewoners van Heerjansdam zouden wij daar nog een uitdaging aan toe willen voegen en dat is, ook eens iets te doen aan het parkeren van bedrijfsbusjes op de woonerven en in de straten. Vaak zijn deze van bewoners, die ook een privéauto ter beschikking hebben. Het gevolg hiervan is, dat de busjes het hele weekend vaak voor het huiskameruitzicht van medebewoners wordt geparkeerd. Deze busjes bepalen steeds meer het straatbeeld. Er zijn gemeenten, waar deze busjes op een centrale parkeerplaats geparkeerd dienen te worden. Misschien zou dit ook een idee kunnen zijn voor Heerjansdam. Ruimte voldoende, lijkt ons zo. Op deze wijze krijgen de straten ook hun normale parkeerplaatsen weer terug en zijn uw bewoners tevreden.

Reactie gemeente op indiener 4:

In het GVVP is een aparte module opgenomen over Vrachtverkeer en bedrijvigheid, daarvan is een maatregel om het parkeren van grote voertuigen te verbeteren. In de Algemene Plaatselijke Verordening is opgenomen dat bedrijfsbussen met een maximale hoogte van 2,40 meter en een maximale lengte van 6,00 meter in woonwijken mogen parkeren. Voertuigen die groter zijn moeten parkeren op de daarvoor aangewezen locaties voor grote voertuigen.

In het GVVP is geen apart parkeerterrein voor bedrijfsbussen voorzien, men kan terecht op de daarvoor aangewezen grote voertuigen parkeerplaatsen in Zwijndrecht en Heerjansdam. Veel eigenaren/gebruikers willen de bussen bij huis parkeren in verband met de kans op inbraak. Als zij aan de maatvoering voldoen is niet mogelijk dit tegen te gaan.

In de surveillance van Handhaving worden eigenaren van voertuigen die groter zijn dan de hierboven genoemde afmetingen wel degelijk gewaarschuwd en waar nodig wordt proces-verbaal opgemaakt.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het GVVP.

Indiener 5 (gemeente Dordrecht):

In de verkeersvisie van het GVVP wordt de Brugweg/Stadsbrug aangehaald als toekomstige groene corridor tussen Dordrecht en Zwijndrecht. Dat lijkt niet overeen te komen met wat op dit moment wordt gezegd om de Stadsbrug in zijn huidige in stand te houden gezien de ontwikkelingen van het Ditztrikt-Stationskwartier.

Reactie gemeente op indiener 5:

De verkeersvisie is geen concreet plan maar een toekomstbeeld voor 2050 en verder. Daarmee is het nadrukkelijk van invloed hoe mobiliteit zich ontwikkelt in de komende jaren en of aanpassingen aan de Stadsbrug/Verkeersbrug daarvoor noodzakelijk zijn.

Op dit moment is het vanuit Zwijndrecht niet gewenst het autoverkeer van de brug weg te halen.

Deze zienswijze gaf in april geen aanleiding het GVVP te wijzigen. Na de raadsbehandeling is de verkeersvisie onderdeel geworden van het GVVP en wordt tot 2030 gekeken. De brug tussen Dordrecht en Zwijndrecht wordt autoluw genoemd, maar niet autovrij.

Indiener 6 (gemeente Hendrik-Ido-Ambacht)

In HIA zijn schriftelijke vragen gesteld aan het college van B&W over de Verkeersvisie van Zwijndrecht n.a.v. het artikel in het AD.

Reactie gemeente op indiener 6:

We willen de autoafhankelijkheid in Zwijndrecht verminderen, daarom is in de visie – een droombeeld voor het jaar 2050 – het verwijderen van de afslag A16 opgenomen. Echter hangt deze maatregel samen met de ontwikkelingen van mobiliteit op dat moment. We hadden Hendrik-Ido-Ambacht hierin eerdere moeten betrekken.

Het betreft geen concrete maatregelen die volgend jaar worden uitgevoerd. Voordat de maatregel in 2050 of later wordt uitgewerkt is een gedegen onderzoek van effecten noodzakelijk. Daar wordt zeker de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht bij betrokken.

Daarnaast blijft een gezamenlijke inzet benodigd om de Sandelingenknoop uit te breiden, zodat verkeer dat Hendrik-Ido-Ambacht of Zwijndrecht binnenkomt of verlaat goed kan doorstromen. Beide gemeenten vinden elkaar op dat gebied.

In april was bovenstaande de reactie. Na de raadsbehandeling is echter besloten het droombeeld voor 2050 te verwijderen uit dit GVVP. Er wordt dus ook niet meer gesproken over het verwijderen van de afslag van de A16.

Indiener 7 (Fietzersbond):

De Fietzersbond wil d.m.v. deze notitie reageren op het voorgestelde GVVP van Zwijndrecht.

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor de keuze om een omslag te maken in het mobiliteitsbeleid ten gunste van de fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid.

In deze notitie richten wij ons op het verkrijgen van meer helderheid over de oorzaken van het niet behalen van vergelijkbare doelen in het recente verleden en daarmee de toekomstige bedreigingen in het behalen er van. Met als oogmerk dat daarmee de doelen van het GVVP kansrijker worden.

Doelstellingen

Uit GVVP: ‘Mate van bereiken van de doelstellingen. Uit de evaluatie blijkt dat er nog geen doelstellingen bereikt zijn. Er zijn acht doelstellingen benoemd. Er is progressie geboekt op zeven doelstellingen, bij voortzetting van de inzet worden drie doelstellingen bereikt. Voor vier ervan is extra inzet nodig om deze te kunnen bereiken. Op één doelstelling is nog geen vooruitgang geconstateerd. Dit is de doelstelling om de concurrentiepositie van de fietsers te verbeteren. Dit is één van de belangrijkste doelstellingen, die ook fors bijdraagt aan andere doelstellingen’.

De Fietzersbond acht het van belang dat ook helderheid wordt verschaft over de oorzaak van het niet behalen van de doelstellingen. Waarom wordt bijv. minder gefietst dan in Dordrecht (waar overigens ook al te weinig wordt gefietst). Zicht op de oorzaak geeft ook beter zicht hoe groot de kansen en bedreigingen zijn om ze wel te behalen.

Nieuwe uitdagingen

Uit GPPV: ‘De volgende ‘nieuwe uitdagingen’ krijgen vanuit de evaluatie een plek in het GVVP:

B Verminderen nadruk gemotoriseerd verkeer.

B Inzetten op fietsstructuren en –voorzieningen.

B Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid.

B Ketenverplaatsingen en co-modaliteit met openbaar vervoer, zowel trein, als bus en waterbus.

B Aandacht voor vrachtverkeer’.

De Fietzersbond kan zich vinden in de algehele lijn van de benoemde uitdagingen. We constateren dat hiermee in positieve zin een koerswijziging wordt ingezet. We veronderstellen, dat een dergelijke omslag geen automatisme is en dat daarom binnen de gemeente geïnvesteerd wordt in heroriënteren.

Kaartmateriaal

Een goed voorbeeld zou zijn geweest om in hoofdstuk 4 Visie niet te beginnen met kaartmateriaal van het autowegennet. Een gemiste kans.

Het lijkt ons interessant om het autowegennet en fietsnet gezamenlijk in beeld te brengen, te beginnen met de huidige situatie en daarna opvolgende situaties, waarin zichtbaar wordt hoe de beoogde verschuiving van de doelen plaats vindt. In casu minder autovoorzieningen en meer fietsvoorzieningen.

De kaartjes staan nu verspreid en daarmee komt de op zich aantrekkelijke visie onvoldoende in beeld.

Woningbouwambities

De forse woningbouwambities in de Drechtsteden en in Zwijndrecht zetten de beoogde doelen onder druk. Ook al wordt een afname van de ruimteclaim voor auto's terecht nagestreefd, dan zal het positieve resultaat daarvan negatief beïnvloed worden door de mobiliteitseffecten vanwege de groeiambities. Economische belangen liggen op de loer om de duurzaamheidsambities onderuit te halen.

Advies

Wij adviseren u verder om doelen helder te maken door uitdrukkelijk te kiezen voor een te realiseren modal split. Dit geeft u handvatten bij de eventuele verdeling van middelen.

Verder adviseren we u in het gemeentelijk beleid in het vervolg max 30 km/hr voor automobilisten als ontwerpprincipe te gaan gebruiken. Niet alleen omdat dit door de Tweede Kamer is omarmd, maar ook omdat Zwijndrecht relatief veel 50km wegen kent, zoals blijkt uit de landelijke Fietsstadverkiezing 2020.

In de visie komt de F16 regelmatig aan de orde. Deze F16 zou het 'visitekaartje' (beeld) moeten geven over hoe kwalitatief goede fietsinfrastructuur eruit moet zien. Nog steeds is het echter verre van een goed voorbeeld, zowel qua kwaliteit van wegdek als de ontbrekende bewegwijzering, bekendheid binnen de gemeente. Bij de in ontwikkeling zijnde doorfietsroute vanaf de aansluiting F16/Brugweg naar Rotterdam, via Hendrik-Ido-Ambacht kan van die ervaring goed worden benut.

Vervoer over water krijgt in uw nota, anders dan het personenvervoer over water, geen aandacht. Juist voor een gemeente die transport over water stimuleert kan het van belang zijn om dat ook onderdeel te laten vormen van die visie. Het is immers een wens van veel gemeenten. Zwijndrecht kan dit in haar visie meenemen, temeer daar de gemeente hierin ook een hub kan zijn/ worden met mogelijk extra verplaatsingen tot gevolg.

Reactie gemeente op indiener 7:

We hebben geen accurate data om de huidige modal split in beeld te brengen. Via monitoring in het uitvoeringsprogramma verwachten we dat in de toekomst te verbeteren wat ons handvatten geeft om verdere doelen te realiseren.

We begrijpen uw advies ten aanzien van de te hanteren ontwerpprincipes van 30 km/u weginrichting. Echter zullen een aantal wegen hiervan worden uitgezonderd in de toekomst; namelijk de in 2050 aangeven doorgaande wegen.

Wij zijn ons bewust van de beperkte zichtbaarheid van snelfietsroute F16 als zodanig. Met de nieuwe inrichting van de Jeroen Boschlaan wordt het wegdek voor die betreffende schakel aangepakt.

Zwijndrecht werkt aan een nieuwe bedrijventerreinstrategie en daar worden ook de havens van Zwijndrecht in meegenomen. Dit advies zal daarin worden meegenomen.

Indiener 8 (OVZ en BIZ Groote Lindt):

Er is constructieve feedback ontvangen van OVZ en de BIZ op de verkeersvisie en modules. Er is aangegeven dat de gemeente goed moet kijken of het nu van het doortrekken van de Waterbus naar Groote Lindt zin heeft gezien de vorm en bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Daarnaast komen er al veel werknemers op de fiets en is werkgeversaanpak iets waar nog nader over gesproken zou moeten worden hoe dit vorm gegeven zou kunnen worden.

Daarnaast gaven beide partijen aan dat een reactie op de plannen van OVZ en BIZ Groote Lindt erg lang hebben geduurd. Dit had eerder gekund en gemoeten.

De Sandelingenknoop moet aandacht blijven verdienen om te worden uitgebreid en zo de doorstroming te garanderen van het verkeer dat Zwijndrecht en of Hendrik-Ido-Ambacht binnenkomt of verlaat.

Reactie gemeente op indiener 8:

Als daadwerkelijk het Waterbusnetwerk wordt uitgebreid richting Groote Lindt moet nader worden bekeken op welke wijze dit de bereikbaarheid tegemoet komt. Aanvullende diensten zijn vermoedelijk nodig om te komen tot een succes van de bediening van de Waterbus als openbaar vervoer.

Als gemeente erkennen we de vertraging in de reactie op de door u ingestuurde plannen. Dit moet in het vervolg zeker worden verbeterd. We hebben deze plannen meegenomen in dit GVVP en waar het kon opgenomen als uitvoeringsmaatregel.

Samenvatting uitkomsten enquête:

Algemeen

- 202 enquêtes ontvangen, 138 zijn er volledig ingevuld;
- 184 reacties zijn van bewoners (91%), 6 bezoekers/werknemers (3%), 9 ondernemers (4,5%) en 3 vertegenwoordigers van belangenorganisaties (1,5%);
- Bestuurders (college en of raad) hebben de enquête niet ingevuld.

Prioritering

De acht thema's hebben de volgende prioritering gekregen:

- | | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. Verkeersveiligheid | score 7,4 |
| 2. Fiets | score 5,4 |
| 3. Voetganger/lopen | score 5,2 |
| 4. Parkeren | score 4,9 |
| 5. Autoverkeer/bereikbaarheid | score 4,5 |
| 6. Openbaar vervoer | score 3,6 |
| 7. Vrachtverkeer/bedrijvigheid | score 2,6 |
| 8. Smart mobility | score 2,5 |

Dit is voor de belangrijke onderdelen in lijn met de prioritering vanuit het GVVP, die is:

1. Verkeersveiligheid
2. Voetganger/lopen
3. Fiets
4. Openbaar vervoer
5. Smart Mobility
6. Autoverkeer/bereikbaarheid
7. Parkeren
8. Vrachtverkeer en bedrijvigheid

Fiets en voetganger scoort vanuit de enquête nagenoeg gelijk. Voor de inwoners van Zwijndrecht is de auto belangrijker dan het openbaar vervoer en Smart Mobility. Daarop zou de prioritering in het GVVP aangepast kunnen worden. Vanwege het belang van mobiliteit, woningbouwopgaven en ruimtelijke ontwikkelingen moet hierop worden ingezet om tijdig te kunnen anticiperen op ontwikkelingen. Daarbij kan de lijn vanuit het GVVP gevolgd worden. Op de korte termijn betekend dat aandacht voor de auto. Deze verschuift de komende jaren naar openbaar vervoer.

Analyse Trends en ontwikkelingen

Over het algemeen is er bereidheid tot investeren op de thema's uit het GVVP. De volgorde sluit min of meer aan bij de prioritering die in het plan is aangehouden, maar op alle thema's is er bereidheid tot investeren. Ook de minder belangrijke thema's. Uitzondering hierop is smart mobility. Iets meer dan de helft wil hier niet op investeren.

Naast dat de op alternatieven voor de auto wordt ingezet, vinden de respondenten ook de huidige situatie en de (eigen) auto belangrijk. Daar moet dus aandacht voor zijn.

Een kleine meerderheid is vóór een actieve aanpak om groen om te vormen. Dat sluit ook aan op de visie van het GVVP, waarbij er niet morgen anders gereisd moet worden. De transitie is ingezet en volgen we. Daarop wordt gedurende de looptijd van het GVVP geanticipeerd.