



BA



Stationskwartier Zwijndrecht

Mobiliteitsplan

Gemeente Zwijndrecht



Colofon

Titel:	Stationskwartier Zwijndrecht
Auteur(s):	Jos Wijnen, Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Zwijndrecht
Projectnaam:	Mobiliteitsplan Stationskwartier Zwijndrecht
Projectnummer:	21018
Datum:	15 april 2021
Status:	Bespreekexemplaar
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opdracht	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Bewonersprofielen per deelgebied	8
2.1	Plangebied Stationskwartier	9
2.2	Maasterras West	10
2.3	Maasterras Oost	13
2.4	Indische buurt	15
2.5	Stationskwartier/Koninginneweg	18
3	Mobiliteitsprofiel	22
3.1	(Loop-) afstanden	22
3.2	Parkeernorm en parkeereiskorting	23
3.3	Mobiliteitscorrectie inzet alternatieve vormen	25
3.4	Parkeerbehoefte en deelmobiliteit per deelgebied	25
4	Integraal Mobiliteitsplan	29

Bijlagen

Bijlage 1:

VrA | ag

Een helder antwoord

Voor de ontwikkeling van het Stationskwartier in Zwijndrecht wordt er ingezet op gebruik van andere modaliteiten dan de auto. Wij geven invulling aan de wijze waarop dit georganiseerd kan worden.

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Zwijndrecht gaat het Stationskwartier ontwikkelen. Er worden circa 300 woningen geamoveerd om er vervolgens ongeveer 1.200 terug te brengen. De ontwikkeling kent een grootstedelijk karakter, met hoogbouw. Binnen de ontwikkeling wordt nagedacht over de mobiliteitsbehoefte van de bewoners. Inzet hierbij is om optimaal gebruik te gaan maken van alternatieven voor de auto. Er is daarom behoefte aan een mobiliteitsplan, passend voor een stationsomgeving. Het mobiliteitsplan geeft invulling aan de mobiliteitsvraag van de toekomstige bewoners. De gemeente gebruikt dit plan voor het vaststellen van de parkeernormen, aanvullende mobiliteitsdiensten en behoefte aan fietsparkeerplaatsen.

Gemeente Zwijndrecht heeft Accent adviseurs gevraagd het mobiliteitsplan voor het Stationskwartier op te stellen.

1.2 Opdracht

Wij stellen voor de ontwikkeling Stationskwartier een mobiliteitsplan op. Dit geeft inzicht in de wijze van verplaatsen van de bewoners per deelgebied en voor het gehele gebied als geheel. Het mobiliteitsplan draagt bij aan het streven om een openbare ruimte te realiseren die kwaliteit uitstraalt en waar verbleven kan worden. Met groen en ruimte voor waterberging.

Binnen de ontwikkeling is de auto een minder belangrijke modaliteit. De trein is direct beschikbaar voor verplaatsingen op lange afstand (Dordrecht en Rotterdam). Er is ruimte voor openbaar busvervoer en voor verplaatsingen binnen de gemeente gebruiken bewoners de fiets. Door de grootstedelijke opzet komen er ook voorzieningen in het gebied. Deze zijn bestemd voor de invulling van de behoeftes van de bewoners en hebben tot doel geheel Zwijndrecht te bedienen. Bewoners gaan te voet of met de fiets naar de voorzieningen.

Werkwijze

Op basis van kencijfers, de beoogde ontwikkeling en een beschrijving van de toekomstige bewoners maken we per deelgebied een inschatting van de doelgroep. Dit heeft plaatsgevonden in overleg met de gemeente.

Met inzicht in de doelgroep bewoners is vervolgens de mobiliteitsbehoefte bepaald en op welke wijze de bewoners naar verwachting gaan reizen. Op basis hiervan is vervolgens concreet gemaakt wat dit betekent in autobezit en parkeernorm, gewenste mobiliteitsdiensten en eventueel fietsgebruik.

1.3 Leeswijzer

P.M.

TAak

Resultaat is onze taak

Vanuit het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) en het Parkeerbeleidsplan werken we een mobiliteitsplan uit voor de ontwikkeling van 1.200 woningen in het Stationskwartier. Inzet is een laag autobezit en gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

voor goed

2 Bewonersprofielen per deelgebied

Om te komen tot een mobiliteitsplan voor het Stationskwartier werken we per deelgebied uit welke bewoner zich hier in de toekomst gaat vestigen. Bij het bewonersprofiel behoort een mobiliteitsbehoefte. Is het bezit van een auto en bijbehorende parkeerplaats leidend bij de keuze voor een woning of hecht de toekomstige bewoner aan een mooie omgeving en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor verplaatsingen? En hoe staat het bewonersprofiel tegenover deelmobiliteit? Deze vragen vertalen we vanuit de mobiliteitsbehoefte naar aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid en bestemmingsplan.

Masterplan Stationskwartier

Het Masterplan Stationskwartier doet geen uitspraken over de verdeling van woningtypen naar aantallen sociale huur, afmetingen, etc.. De profielen zijn samengesteld op basis van algemene uitgangspunten, waaronder de inzet op Trans Oriented Development, waarbij het mobiliteitsgedrag wordt meegenomen in de ontwikkeling.

Vanuit het Masterplan pakken we als vertrekpunt dat het totale plangebied van het Stationskwartier een hoogwaardig woonmilieu vormt. Hier binnen is geen plaats voor standaard 2-onder-1-kap of rijtjeswoningen of goedkope appartementen.

Aanvullend onderzoek is uitgevoerd door Capital Value in het rapport 'Ontwikkeling Stationskwartier Zwijndrecht' uit november 2020. Hieruit blijkt dat in de gemeente Zwijndrecht:

- Het aantal éénpersoonshuishoudens in 2050 van 35% naar 41% is gegroeid en gedeeltelijk bestaat uit de leeftijd 65+'ers.
- Het aantal paren zonder kinderen in 2050 ongeveer stabiel blijft rond 30%.
- Het aantal paren zonder kinderen afneemt naar 25%.

Daarnaast zet in de gemeente Zwijndrecht de groei in aantallen 20- tot 40-jarigen door. Dit remt de vergrijzing in de gemeente af. De groei van de gemeente wordt tevens veroorzaakt door import van bewoners vanuit de omliggende gemeenten en Rotterdam.

Het advies vanuit Capital Value aan de gemeente Zwijndrecht is een verdeling van de woningvoorraad in het Stationskwartier van 60% koop- en 40% huurwoningen. Het uitgangspunt hierbij is dat de woningen zo veel mogelijk betaalbaar blijven.

2.1 Plangebied Stationskwartier

Binnen het plangebied van het Stationskwartier vindt geen grootschalige uitbreiding plaats van commerciële ruimte. De in het Masterplan Stationskwartier genoemde verplaatsing van winkelcentrum Walburg naar deze locatie maakt geen onderdeel uit van de toekomstige plannen in de beschreven deelgebieden. De commerciële functies bestaan uit winkelvoorzieningen in de plinten van appartementsgebouwen.

In het Stationskwartier is geen ruimte voor culturele, zorg- of onderwijsfuncties. De verkeersfunctie van de Brugweg voor de verbinding met Dordrecht met de A16 wordt verlegd parallel aan de A16. Het doel is het verkeer te bundelen om zo een hogere verblijfskwaliteit te realiseren. Figuur 1 geeft de vier deelgebieden weer. Deze zijn vervolgens nader uitgewerkt in de volgende paragrafen.



Figuur 1: Plangebied Stationskwartier

2.2 Maasterras West

Het Maasterras West bestaat nu uit grondgebonden woningen en enkele kantoorpanden. De kantoorpanden zijn direct gelegen aan het spoor tegen de P+R van het NS Station Zwijndrecht.

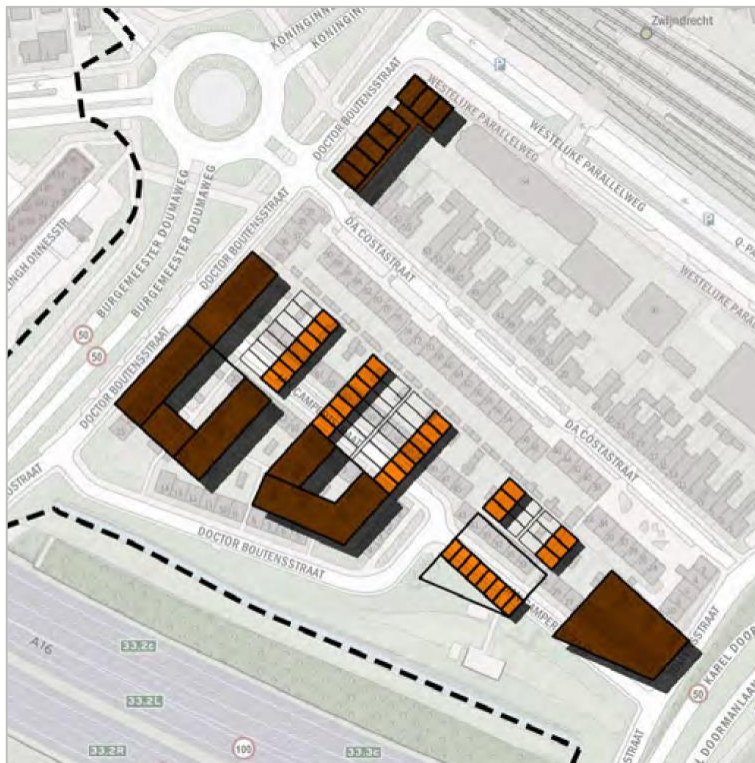
Omschrijving ontwikkeling

Het Masterplan Stationskwartier voorziet in het deelgebied Maasterras West een hoger aantal woningen en appartementen gerealiseerd worden dan daadwerkelijk ingepast kunnen worden. Vanwege de externe veiligheidszones rondom het spoor is dit aantal naar beneden bijgesteld. De ABB-locatie wordt van 94 naar 45 geplande appartementen afgeschaald. Het appartementengebouw Twister wordt afgeschaald van 60 naar 30 appartementen.

Het grootste deel van het plan bestaat uit koopwoningen of -appartementen. In de grondgebonden woningen wordt de vestiging van gezinnen verwacht. De kwaliteit van wonen in het Maasterras West ligt hoger dan in het Maasterras Oost. De bestaande bebouwing van de Da Costastraat wordt vanwege het private eigendom vooralsnog niet meegenomen in de geplande ontwikkelingen.

Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Maasterras West	405 (max. 6 bouwlagen)	76	0
Totaal	405	76	0

Tabel 1: Toekomstbeeld Maasterras West



Figuur 2: Deelgebied Maasterras West

Profiel bewoners

Binnen het deelgebied Maasterras West wordt ingezet op een hogere kwaliteit van wonen. Figuur 3 geeft het bewonersprofiel voor de woningen in dit deelgebied weer.

Omschrijving	Profiel
Status	Werkend, studerend
Opleidingsniveau	Hoog en midden opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaand en dubbel inkomen
Eigendom	Merendeel koopwoningen, ook huur
Woningtype	Starter
Leeftijd	Jong
Inkomen	Hoog
Kinderen	Geen, wel kinderen bij grondgebonden woningen
Herkomst	Regionaal (origine niet Zwijndrecht)
Werksituatie	Forens

Figuur 3: Bewonersprofiel Maasterras West

Binnen dit deelgebied wonen innovatieve bewoners, die openstaan voor nieuwe initiatieven en over het algemeen met een hoger inkomen. Deze bewoners kiezen bewust voor het wonen op een aantrekkelijke locatie, waar een parkeerplaats direct voor de deur niet beschikbaar is.

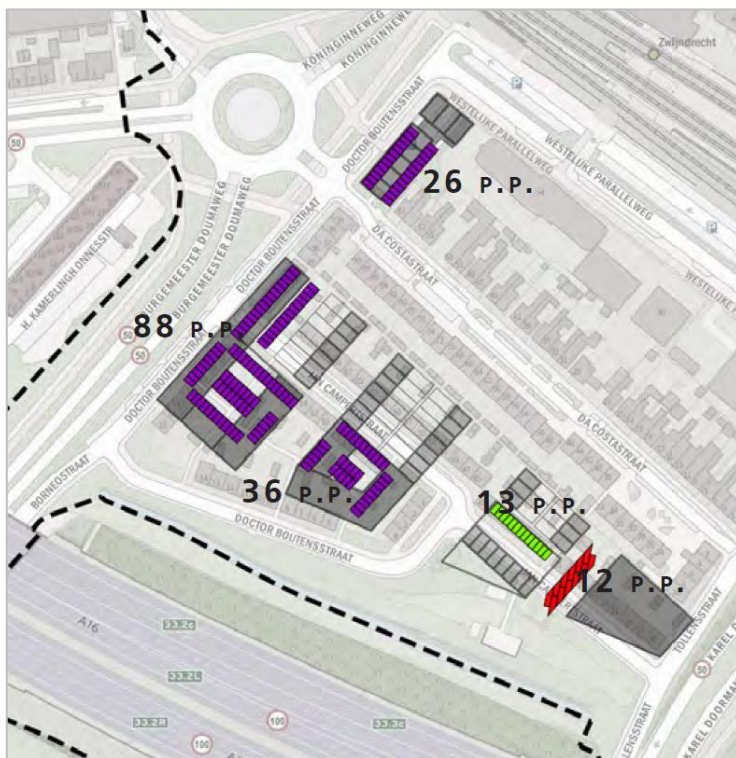
Beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten gaat boven het bezit van een eigen auto. Men verplaatst zich met het openbaar vervoer voor werk en sociale verplichtingen. Lopen, de fiets en deelmobiliteit worden ingezet voor overige verplaatsingen, zowel voor lokaal als over grotere afstanden. Indien de bewoner van het Maasterras West in het bezit is van een auto, dan is parkeren op afstand geaccepteerd. De sociale veiligheid van de parkeervoorziening gaat hier boven de directe nabijheid.

Parkeren

Binnen het Maasterras West worden 294 parkeerplaatsen gerealiseerd, gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden, waarvan:

- 48 parkeerplaatsen op eigen terrein
- 12 parkeerplaatsen in openbaar gebied
- 234 parkeerplaatsen in parkeergarages

Figuur 4 laat de beoogde te realiseren parkeerplaatsen in dit deel van het Stationskwartier zien.



Figuur 4: Te realiseren parkeerplaatsen uit Masterplan Stationskwartier – Maasterras West

2.3 Maasterras Oost

Het Maasterras Oost bestaat momenteel uit groen en infrastructuur (Brugweg naar Dordrecht). Het verloop van de Brugweg wordt verlegd richting de A16, om ruimte te maken voor ontwikkelingen.

Omschrijving ontwikkeling

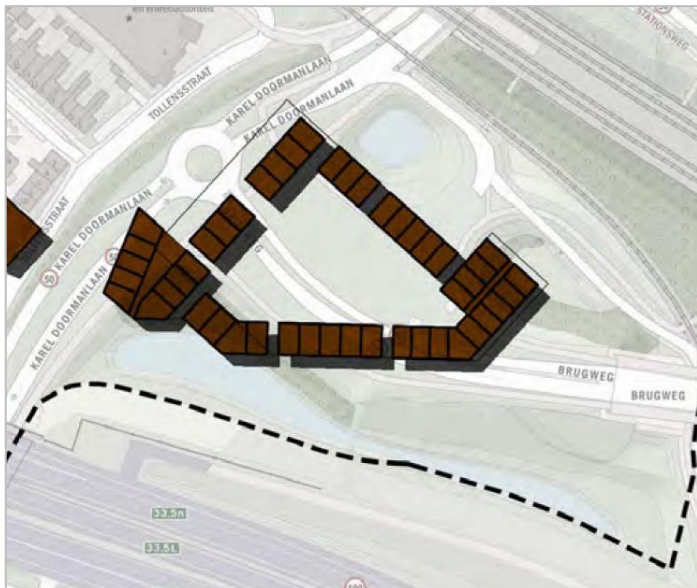
De ontwikkelingen in Maasterras Oost bestaan uit hoogbouw van appartementen in de huursector. Dit deel richt zich mede op de lagere inkomens en bewoners met een zorgbehoefte. Omdat de ontwikkeling is gelegen binnen de externe veiligheidszone van de A16 en de tunnel, worden minder wooneenheden gerealiseerd dan oorspronkelijk voorzien. De verwachting is tot 30% minder, waarmee het voorziene aantal flexibel is in omvang.

Tevens is in de plint van de gebouwen rekening gehouden met 1.400 m² maatschappelijke voorzieningen. Deels gaat het hierbij om de invulling van het beoogde zorgaspect.

In Maasterras Oost is nog geen verbinding opgenomen richting de 'blauwe zone', oftewel de Oude Maas. In beleidsplannen is hier de 'blue road' tussen de Drechtsteden en Rotterdam beschreven met een opstapplaats voor vervoer over water met de waterbus.

Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Maasterras Oost	325 (max. 5 tot 15 bouwlagen)	0	1.400 m ²
Totaal	325	0	1.400 m ²

Tabel 2: Toekomstbeeld Maasterras Oost



Figuur 5: Deelgebied Maasterras Oost

Profiel bewoners

Tabel 3 geeft een samenvatting van het bewonersprofiel voor Maasterras Oost.

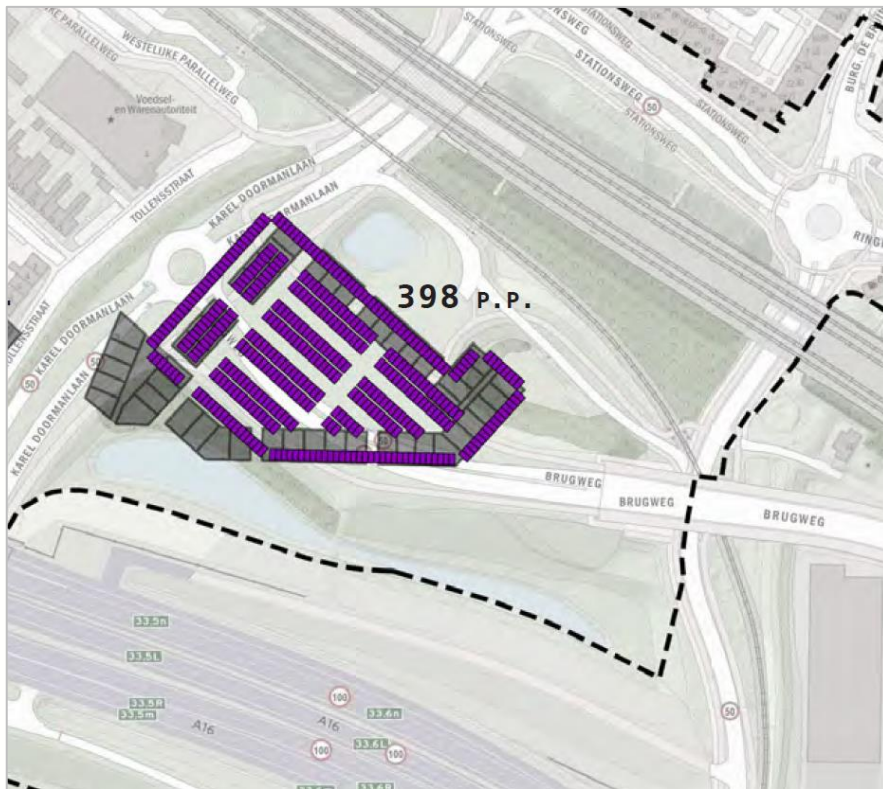
Omschrijving	Profiel
Status	Werkend, gepensioneerd
Opleidingsniveau	Hoog en midden opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaand en dubbel inkomen
Eigendom	Merendeel huurwoningen (kleiner), beperkt koop
Woningtype	Klein appartement, levensloopbestendig, zorg
Leeftijd	Ouder
Inkomen	Hoog en midden
Kinderen	Geen kinderen en empty nest
Herkomst	Regionaal en lokaal
Werksituatie	Lokaal en forens

Tabel 3: Bewonersprofiel Maasterras Oost

Binnen dit deelgebied wonen traditionelere bewoners, die wel openstaan voor verandering. De bewoners hebben één auto per huishouden in bezit. Deze worden geclusterd geparkeerd. Dit betekent veilig en in of nabij het gebouw. De bewoner ziet tevens de meerwaarde voor het gebruik van de fiets voor lokale verplaatsingen. Daarnaast gebruikt men het openbaar vervoer voor de verplaatsingen naar de randstad.

Parkeren

Binnen het Maasterras Oost worden 398 parkeerplaatsen gerealiseerd, gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden. Deze zijn allemaal geclusterd in een parkeergarage.



Figuur 6: Te realiseren parkeerplaatsen uit Masterplan Stationskwartier – Maasterras Oost

2.4 Indische buurt

De Indische buurt is een bestaande wijk, waarin op dit moment geen hoge en midden inkomens wonen. De wijk is gelegen ten zuiden van de A16 en bestaat voornamelijk uit grondgebonden huurwoningen.

Omschrijving ontwikkeling

De woningen worden vervangen door de realisatie van in totaal 148 grondgebonden woningen en 53 appartementen. Deze zijn binnen het plan gebied verdeeld onder:

Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Indische Buurt	22 (max. 4 bouwlagen)	107	0 m²
Karel Doormanlaan	6 (max. 4 bouwlagen)	17	0 m²
Dolfijn	25 (max. 4 bouwlagen)	24	0 m²
Totaal	53	148	0 m²

tabel 4: Toekomstbeeld Indische Buurt



Figuur 7: Deelgebied Indische Buurt

Bewonersprofiel

Het bewonersprofiel van de toekomstige bewoners bestaat uit de karakteristieken uit onderstaande tabel.

Omschrijving	Profiel
Status	Werkend
Opleidingsniveau	Laag en midden opgeleid
Burgerlijke staat	Dubbel inkomen
Eigendom	Huurwoningen en vrije sector
Woningtype	Starter

Leeftijd	Jong
Inkomen	Midden
Kinderen	Kinderen
Herkomst	Lokaal
Werksituatie	Lokaal

Tabel 5: Bewonersprofiel Indische Buurt

Binnen dit deelgebied wonen meer traditionele bewoners, die wel openstaan voor verandering. Per huishouden is er één auto beschikbaar. Deze parkeert men graag voor de eigen woning. Dit betekent veilig en nabij. De bewoner ziet tevens de meerwaarde voor het gebruik van de fiets voor lokale verplaatsingen. Voor eventuele verplaatsingen richting de randstad wordt vooral voor het woon-werkverkeer het openbaar vervoer gebruikt.

Parkeren

Binnen De Indische Buurt worden 195 parkeerplaatsen gerealiseerd, gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden, waarvan:

- 70 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan een beperkt aantal in parkeergarages
- 125 parkeerplaatsen in openbaar gebied



Figuur 8: Te realiseren parkeerplaatsen uit Masterplan Stationskwartier – Indische Buurt

2.5 Stationskwartier/Koninginneweg

Het gebied Stationskwartier en de Koninginneweg is gelegen aan de noordzijde van het NS-station en voor een groot gedeelte aan het Stationsplein.

Omschrijving ontwikkeling

De woningen worden vervangen door de realisatie van in totaal 49 grondgebonden woningen aan de Koninginneweg en er worden 200 appartementen gerealiseerd. In de ontwikkeling van de Stadstuinen is in de plint voorzien in maatschappelijke voorzieningen. Deze zijn binnen het plangebied als volgt verdeeld:

Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Stadstuinen	30 (max. 2 tot 5 bouwlagen)	12	1.200 m ²
Koninginneweg West	22 (max. 2 tot 4 bouwlagen)	20	0
Koninginneweg Oost	20 (max 2 bouwlagen)	15	0
Stationsplein (1)	77 (max 6 bouwlagen)	2	0
Stationsplein (2)	51 (max 5 bouwlagen)	0	0
Totaal	200	49	1.200 m ²

Tabel 6: Toekomstbeeld Stationsplein / Koninginneweg



Figuur 9: Deelgebied Stationskwartier/Koninginneweg

Profiel bewoners

Omschrijving	Profiel
Status	Gemixt: werkend, werkloos, studierend, gepensioneerd
Opleidingsniveau	Hoog, midden en laag opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaand en Dubbel inkomen
Eigendom	Huurwoningen en vrije sector
Woningtype	Starter, zorg en levensloopbestendig
Leeftijd	Jong en oud
Inkomen	Midden
Kinderen	Kinderen en empty nesters
Herkomst	Lokaal of regionaal
Werksituatie	Lokaal en forens

Tabel 7: Bewonersprofiel Stationskwartier/Koninginneweg

Binnen dit deelgebied komt een brede mix aan bewoners komt te wonen. Een overeenkomst is dat parkeren voor de deur niet als een gegeven is geaccepteerd. Parkeren vindt geclusterd plaats. Echter niet elke bewoner van dit deelgebied is in het bezit van een auto. De bewoner ziet de meerwaarde voor het gebruik van de fiets voor lokale verplaatsingen. Voor eventuele verplaatsingen richting de randstad wordt het openbaar vervoer gebruikt voor zowel sociale verplaatsingen, als woon-werkverkeer.

Parkeren

Binnen het Stationskwartier/Koninginneweg worden 53 parkeerplaatsen gerealiseerd gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden, waarvan:

- 16 parkeerplaatsen in openbaar gebied
- 37 parkeerplaatsen in parkeergarages en op eigen terrein



Figuur 10: Te realiseren parkeerplaatsen uit Masterplan Stationskwartier – Stationskwartier/Koninginneweg

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

Met een onderbouwing vanuit de bewonersprofielen geven we concrete aanbevelingen voor de invulling van de mobiliteitsbehoefte van de bewoners in het Stationskwartier.

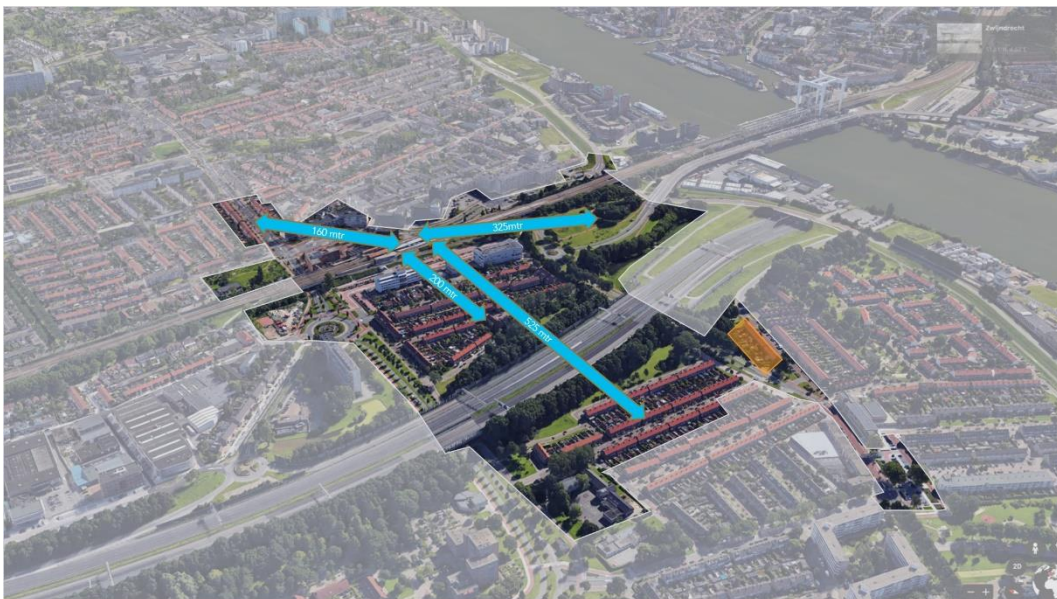
voor goed

3 Mobiliteitsprofiel

Voor het opstellen van een mobiliteitsprofiel voor de verschillende deelgebieden en haar bewoners bepalen we eerst wat de gewenste parkeerbehoefte is per deelgebied. De parkeernorm per woning is immers een sterke factor bij voor het inrichten van de openbare ruimte.

3.1 (Loop-) afstanden

Het aanbod en beoogde gebruik van het openbaar vervoer heeft sterke invloed op het mobiliteitsprofiel van de bewoners en hangt voor een groot gedeelte af van de afstand tot het station. Binnen mobiliteitsplannen en specifiek parkeerbeleidsplannen geldt de norm dat uitgegaan wordt van hemelsbrede afstanden.



Figuur 11: Loopafstanden gemiddeld per deelgebied (hemelsbreed)

Per deelgebied is de gemiddelde hemelsbrede afstand:

- Indische Buurt: 525 meter
- Maasterras Oost: 325 meter
- Maasterras West: 200 meter
- Koninginneweg/Stationskwartier: 160 meter

Voor de Indische buurt geldt dat de loopafstand substantieel zal afwijken van de hemelsbrede afstand vanwege de ligging en barrièrefunctie van de A16. Voor de andere deelgebieden geldt dat het station vanuit voldoende richtingen bereikbaar is en dus niet geldt als barrière.

3.2 Parkeernorm en parkeereiskorting

Het Stationskwartier heeft een uitstekende verbinding per openbaar vervoer met de Randstad en richting Dordrecht en de Brabantse steden. Dit biedt de mogelijkheid om een parkeereiskorting op de bestaande parkeernormen in te zetten.

Parkeernorm

Tabel 8 geeft de op dit moment geldende parkeernormen weer. Deze zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen van kennisinstituut CROW. Uitgangspunt in het Masterplan Stationskwartier is dat parkeren op eigen terrein plaats vindt. Onderstaande parkeernorm is exclusief bezoekers. In het parkeerbeleidsplan van de gemeente Zwijndrecht is opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte wordt opgelost. Er dient rekening te worden gehouden met 0,3 bezoekersparkeerplaatsen per woning.

Omschrijving	Stationsomgeving/ Koninginneweg	Maasterras Oost en West	Indische Buurt
Sociaal Appartement (huur)	0,7	0,7	0,8
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,9	0,9	1,1
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	1,2	1,2	1,5
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	1,4	1,4	1,4
Commerciële functies in een plint (per 100m² BVO)	4	4	4

Tabel 8: Gehanteerde parkeernormen Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht

Referenties parkeereiskorting

Bij ontwikkelingen rondom knooppunten voor openbaar vervoer is een parkeereiskorting toe te passen. Op basis van de geformuleerde profielen heeft het openbaar vervoer en bijkomende beschikbaarheid van deelmobiliteit voor de verschillende deelgebieden een grote invloed. Station Zwijndrecht is onderdeel van het spoorproject De Oude Lijn, waarbij het aantal directe verbindingen via Hoogwaardig Openbaar Vervoer met hoge frequentie tot 12 sprinters per uur wordt geboden.

Per type woning is een belang aan de beschikbaarheid van een parkeerplaats toe te kennen. Voor de ontwikkelingen binnen het Stationskwartier zien we het belang uit onderstaande tabel.

Woningtype	Belang parkeerplaats
Sociaal Appartement (huur)	Klein belang
Sociaal Grondgebonden (huur)	Redelijk belang
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	Redelijk belang
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	Groot belang
Commerciële functies in een plint	Redelijk belang

Gebaseerd op de parkeerbeleidsplannen van de gemeenten Rotterdam en Eindhoven adviseren we een parkeereiskorting door het hanteren van onderstaande maximale loopafstanden. Daarbij wordt uitgegaan van maximale loopafstanden:

Toelaatbare maximale loopafstand	Autoparkeren voor bewoners (hemelsbreed)	Autoparkeren voor werkenden of bezoekers (hemelsbreed)
Hoogstedelijk gebied	400 meter	400 meter
Stadswijk/Schil	200 meter	400 meter

De korting op de geldende parkeernormen is dan:

Parkeereiskorting	Autoparkeren voor bewoners (hemelsbreed tot entree OV-halte/station)
Hoogstedelijk gebied (0-400 meter)	-30%
Stadswijk/Schil (400-800 meter)	-20%

Toepassing in Zwijndrecht

Voor de ontwikkeling Stationskwartier adviseren we op basis van bovenstaande de parkeernormen uit onderstaande tabel. De bewoners van de deelgebieden zijn niet meer áutomatisch gericht op gebruik van de auto. Zij kennen een focus op openbaar vervoer en aanvullend de deelauto. De commerciële functies in de gebieden zijn lokaal gericht op voorzienend niveau voor bewoners of bezoekers van het station. De commerciële functies hebben geen brede functie als stadscentrum.

Omschrijving	Stationsomgeving/Koninginneweg/ Maasterras Oost en West	Indische Buurt
Sociaal Appartement (huur)	0,5	0,7
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,7	0,9
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	0,9	1,2
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	1,0	1,2
Commerciële functies in een plint (per 100m² BVO)	2,8	3,2

Tabel 9: Voorgestelde parkeernormering

Bezoekers parkeren in de gezamenlijke voorzieningen, eventueel betaald. Zo worden ook zij gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieven. Dit betekent dat de parkeercapaciteit (deels) bruikbaar moet zijn voor bezoekers. Normaliter is dat 0,3 parkeerplaats per woning. Uitgaande van 25 – 30% korting op de parkeereis, kan in dit geval uitgegaan worden van 0,2 bezoekersparkeerplaatsen per woning.

3.3 Mobiliteitscorrectie inzet alternatieve vormen

Binnen het plangebied kan de normatieve parkeerbehoefte mede worden verlaagd door de inzet van alternatieve vormen van vervoer. Naast de ligging nabij het station Zwijndrecht kan de inzet van deelmobiliteit invulling geven aan alternatieven voor de (eigen) auto.

We adviseren een pragmatische toepassing van deelmobiliteit. Binnen deelmobiliteit maken we onderscheid in het effect van inzet van deelauto's enerzijds en de inzet van deelfietsen en -scooters, etc. anderzijds. De inzet van de deelauto heeft hierbij een direct effect op de te realiseren parkeerbehoefte.

Voor de fietsparkeervoorzieningen volgen we de richtlijnen van het CROW en uiteraard geldende wet- en regelgeving. Voor deelmobiliteit realiseren we in de openbare ruimte voldoende prettig bruikbare openbare stallingen voor deelfietsen en -scooters. Dit doen we vraagvolgend.

Kencijfer voor de inzet van deelauto's is dat één deelauto door twintighuishoudens wordt gebruikt. Door het inzetten van deelauto's voor bewoners, kan de normatieve parkeerbehoefte worden verlaagd waarbij het volgende geldt:

- Voor de deelgebieden Stationskwartier/Koninginneweg, Maasterras Oost en Maasterras West vervangt één deelauto maximaal zes eigen auto's.
- Voor het deelgebied Indische Buurt vervangt één deelauto maximaal vier eigen auto's.

De inzet van deelmobiliteit vindt plaats op centrale locaties binnen de deelgebieden. De inzet van deelmobiliteit vindt bij voorkeur plaats middels elektrisch vervoer. Binnen de ontwikkeling van het Stationskwartier moet dan ook rekening worden gehouden met de aanleg van laadinfrastructuur.

3.4 Parkeerbehoefte en deelmobiliteit per deelgebied

Op basis van de parkeernormering vanuit het Masterplan Stationskwartier en de geadviseerde parkeernormen met korting kan de behoefte aan parkeerplaatsaantallen in beeld worden gebracht. Aanvullend houden we rekening met de inzet van deelmobiliteit en vervolgens vergelijken we de 'nieuwe' vraag met het aanbod vanuit de huidige plannen.

Maasterras Oost

Parkeervraag

Er zijn in dit deel 325 appartementen voorzien. De gehanteerde parkeernorm in het Masterplan was 0,7 voor sociale huur en 1,2 voor vrije sector appartementen.

De parkeernorm met korting is respectievelijk 0,5 en 0,9. Bij een verdeling van 60% huur en 40% koop dat de parkeerbehoefte $98 + 117 = 215$ parkeerplaatsen bedraagt.

Normaliter wordt uitgegaan van het kencijfer van één deelauto op 20 huishoudens. Vanwege de omvang van het aantal woningen gaan we nu uit van maximaal 10 deelauto's. Ieder van deze deelauto's vervangt zes eigen auto's. Dat betekent dat er 10 deelauto parkeerplaatsen (hub) moeten komen en 50 parkeerplaatsen kunnen vervallen.

De totale parkeerbehoefte is dan:

- 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- 165 parkeerplaatsen voor bewoners
- Waarvan 65 parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor bezoekers

Parkeeraanbod

Binnen de ontwikkeling van het Maasterras Oost zijn op dit moment in de plannen 325 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent een overschot van 150 parkeerplaatsen.

In de geclusterde parkeervoorziening voor de deelauto's is daarnaast plaats voor een fietsenstalling en deelmobiliteit, welke bestaat uit deelfietsen en scooters.

Maasterras West

Parkeervraag

In dit deel zijn 405 appartementen en 76 grondgebonden woningen voorzien. Vanuit het Masterplan Stationskwartier is de gehanteerde parkeernorm 1,2 voor de appartementen en 1,4 voor de grondgebonden woningen.

De bijgestelde parkeernorm met korting is 0,9 voor de appartementen en 1,0 voor de grondgebonden woningen. Dit komt neer op $365 + 76 = 441$ parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod

Als ook voor deze ontwikkeling vanwege de omvang wordt uitgegaan van maximaal 10 deelauto's, betekent dat ook nu 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen en een korting van 50 parkeerplaatsen voor de bewoners. De parkeerbehoefte voor Maasterras West is dan:

- 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- 391 parkeerplaatsen voor bewoners
- Waarvan 93 toegankelijk voor bezoekers

Voor de ontwikkeling van het Maasterras West worden op dit moment in de plannen 200 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 80% in parkeergarages. Er is in dit deelgebied dus een tekort van 201 parkeerplaatsen, terwijl er in Maasterras Oost een overschot is van 150 parkeerplaatsen.

De parkeervoorzieningen voor deelfietsen en –scooter komen in de openbare ruimte door te voorzien in kwalitatief hoogstaande, goed bereikbare en prettig in het gebruik zijnde stallingsvoorzieningen.

Indische Buurt

Parkeervraag

Naast 53 appartementen komen er in dit deel 148 woningen. De parkeernormen vanuit het Mobiliteitsplan Stationskwartier kunnen naar beneden worden bijgesteld van 0,8 naar 0,7 voor de appartementen en van 1,5 naar 0,9 voor de grondgebonden woningen. In het Masterplan Stationskwartier werd namelijk al van een lage parkeernorm voor de appartementen uit gegaan.

Dit betekent een behoefte van $38 + 134 = 172$ parkeerplaatsen

Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling van de Indische Buurt worden op dit moment in de plannen 200 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit vindt veelal plaats op eigen terrein en niet geclusterd in parkeergarages.

Bij ongeveer 200 woningen zijn 10 deelauto's logisch. Onze verwachting is echter dat in de Indische Buurt de deelauto's vooral als tweede auto gebruikt gaan worden. We zetten daarom in op 6 deelauto's. We hebben aangegeven dat voor de Indische Buurt geldt dat deze hier niet zes maar vier parkeerplaatsen vervangen. Dat betekent:

- 6 gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's
- $172 - 24 = 148$ parkeerplaatsen
- Waarvan 40 toegankelijk voor bezoekers

Er zijn 185 parkeerplaatsen opgenomen. Dit betekent voor dit gebied een overschot van 37 parkeerplaatsen.

Koninginneweg/Stationskwartier

Parkeervraag

In het Stationskwartier en Koninginneweg komen 200 appartementen en 49 grondgebonden woningen. De parkeernorm stellen we bij van 1,2 naar 0,9 voor de appartementen en van 1,4 naar 1,0 voor de grondgebonden woningen.

De bijbehorende parkeerbehoefte is dan $180 + 49 = 229$ parkeerplaatsen.

Ook nu adviseren we rekening te houden met 10 deelauto's. Dat betekent dat 50 parkeerplaatsen worden 'bespaard' en er wel rekening moet worden gehouden met 10 gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's. De uiteindelijke vraag is dan 179 parkeerplaatsen, waarvan 10 gereserveerd voor deelauto's en 50 toegankelijk voor bezoekers.

Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling van de Koninginneweg en het Stationskwartier worden op dit moment in de plannen 53 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit vindt plaats op eigen terrein en geclusterd in parkeergarages. Dit betekent een aanzienlijk tekort van 126 parkeerplaatsen.

De toepassing van deelmobiliteit is voor deze wijk kansrijk, gezien de doelgroepen en de verdeling tussen grondgebonden woningen en gezinnen.

Conclusie

De parkeervraag kan aanzienlijk worden bijgesteld door een korting op de parkeereis vanwege de ligging van de ontwikkeling nabij het station. Ook het aanbieden van deelmobiliteit draagt bij aan een verlaagde parkeerbehoefte. Of er in de plannen voldoende capaciteit beschikbaar is, is nog onduidelijk, omdat niet alle gebieden uitwisseling met elkaar zullen hebben. Onderstaande tabel vat de situatie samen:

Gebied	Vraag		Aanbod	Resultaat
Maasterras Oost	165 pp	10 deelauto's	325 pp	+ 150 pp
Maasterras West	391 pp	10 deelauto's	200 pp	- 201 pp
Indische Buurt	148 pp	6 deelauto's	185 pp	+ 37 pp
Stationsplein	169 pp	10 deelauto's	53 pp	- 126 pp
Totaal	857 pp	40 deelauto's	763 pp	-140 pp

4 Integraal Mobiliteitsplan

PM

In het integrale Mobiliteitsplan geven we het volgende nog ter overweging mee:

- Handhaven P+R?
 - Geen concrete afspraken met NS/Prorail
 - Kansen voor dubbelgebruik
 - Kansen voor kwalitatief verblijfsgebied en herontwikkelen Westelijke Parallelweg
 - Clusteren parkeervoorzieningen centraal in plaats van per ontwikkelingslocatie
 - Kans is meer dubbelgebruik en huidige overschotten omzetten naar groen (hogere verblijfskwaliteit)
 - Verbinden plangebied aan 'Blue Road' voor verbinding per water naar Drechtsteden en Rotterdam
 - Benoemen voorzieningen infrastructuur voor elektrisch vervoer en laadvoorzieningen. Aantal, koppeling aan energietransitie.
 - Stadsbrede visie op inzet deelmobiliteit
 - Centrale aanbieder, ontwikkeling is te groot voor kleinschalige pilots.
 - Centrale mobiliteitshubs met welke faciliteiten
 - Bieden mobiliteitsregisseur voor beheer portefeuille
- Opstellen kaders voor mobiliteitsplan, met o.a. aandacht voor borging, contractuele duur, monitoring, communicatie voor bewoners vooraf koop/huur en tijdens gebruikperiode.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1:

Bijlage 1



ACCENT adviseurs

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