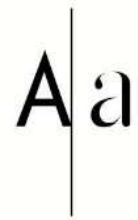




BA



Stationskwartier Zwijndrecht

Mobiliteitsplan

Gemeente Zwijndrecht

Colofon

Titel:	Stationskwartier Zwijndrecht
Auteur(s):	Jos Wijnen en Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Zwijndrecht
Projectnaam:	Mobiliteitsplan Stationskwartier Zwijndrecht
Projectnummer:	21018
Datum:	16 januari 2022
Status:	Definitief, versie 6
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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opdracht	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Bewonersprofielen Stationskwartier	8
2.1	Masterplan Stationskwartier	8
2.2	Plangebied Stationskwartier	9
2.3	Beschrijving deelgebieden	10
3	Mobiliteitsprofiel	18
3.1	Mobiliteitscorrectie door inzet alternatieve vormen	18
3.2	Ligging ten opzichte van station	19
3.3	Parkeernorm en parkeereiskorting	19
3.4	Deelmobiliteit en parkeerbalans per deelgebied	22
4	Integraal Mobiliteitsplan	32
4.1	Locatie	32
4.2	Maatregelen deelmobiliteit	35
4.3	Gebiedsspecifieke maatregelen	38

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 is multimodaal reizen. Toekomstige bewoners kunnen immers eenvoudig gebruik maken van het naastgelegen NS-station. De eigen auto krijgt bij voorkeur een ondergeschikte rol. Er is 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 aan te bieden mobiliteitsdiensten, de behoefte aan fietsparkeerplaatsen en toe te passen lage parkeernormen.

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 gebied als geheel. Het mobiliteitsplan draagt bij aan het streven om een openbare ruimte te realiseren die kwaliteit uitstraalt en waar verblijven een hoge waarde heeft. Met groen en ruimte voor waterberging.

Binnen de ontwikkeling is de auto een minder belangrijke modaliteit. Dit past binnen de beleidsuitgangspunten van het (concept) GVVP (Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan). De trein is direct beschikbaar voor verplaatsingen op langere afstand (Dordrecht en Rotterdam). Lokaal busvervoer voorziet in lokale en regionale verplaatsingen per openbaar vervoer. Binnen de gemeente is de fiets een reëel alternatief. 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 beperkt tot doel geheel Zwijndrecht te bedienen. Bewoners zijn minder auto-afhankelijk omdat de voorzieningen te voet of met de fiets bereikbaar zijn.

Werkwijze

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

Met inzicht in de doelgroep bewoners zijn vervolgens de mobiliteitsbehoefte en het reisgedrag bepaald. Op basis hiervan is vervolgens concreet gemaakt wat dit betekent in aan te bieden deelmobiliteit, fietsgebruik en verwacht autobezit met bijbehorende parkeernormen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee beschrijven we de het plangebied en de bijbehorende bewonersprofielen per deelgebied. In het derde hoofdstuk vertalen we de bewonersprofielen naar een mobiliteitsprofiel en het bijbehorende reisgedrag. In het vierde hoofdstuk verwerken we de profielen naar een integraal mobiliteitsplan met inzicht in potentiële maatregelen.

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 Stationskwartier

Om te komen tot een mobiliteitsplan voor het Stationskwartier werken we per deelgebied uit welke bewoners zich hier in de toekomst gaan vestigen. Bij het bewonersprofiel hoort een mobiliteitsbehoefte. Hecht de toekomstige bewoner aan een mooie omgeving en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor verplaatsingen? En in welke mate kan op andere wijze dan bezit in eventuele autobeschikbaarheid worden voorzien? Deze vragen vertalen we vanuit de mobiliteitsbehoefte naar aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid en bestemmingsplan.

2.1 Masterplan Stationskwartier

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

Uit het Masterplan pakken we als vertrekpunt voor het plangebied dat de openbare ruimte van het Stationskwartier aantrekkelijk moet zijn en ruimte biedt aan verblijven. Dit betekent een groene inrichting, meer parkachtig en minder traditionele straten. Dat past ook binnen het meer hoogstedelijke karakter. Hierbinnen is geen plaats voor standaard 2-onder-1-kap of rijtjeswoningen. De aantallen woningen en appartementen zijn op juli 2021 herijkt en verwerkt in dit rapport.

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 met kinderen beperkt afneemt naar 25%.

In de gemeente Zwijndrecht zet de groei in aantallen 20- tot 40-jarigen door. Dit remt de vergrijzing in de gemeente af. De gemeente groeit verder 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.

2.2 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 het toekomstig plangebied. 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, 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. De vier deelgebieden staan in figuur 1. Deze zijn vervolgens nader uitgewerkt in de volgende paragrafen.

In het plangebied blijft een gedeelte van de bebouwing bestaan. Dit heeft tot gevolg dat voor bestaande woningen parkeerplaatsen in gebruik zijn en blijven. De aantallen woningen en parkeerplaatsen zijn niet exact bepaald en afhankelijk van de definitieve samenstelling van de ontwikkeling. Zodoende is in deze rapportage geen rekening gehouden met eventuele extra aanwezige parkeercapaciteit in de openbare ruimte.



figuur 1: Plangebied Stationskwartier

2.3 Beschrijving deelgebieden

2.3.1 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 in een hoger aantal te realiseren woningen en appartementen dan daadwerkelijk inpasbaar is. Vanwege de externe veiligheidszones rondom het spoor is dit aantal naar beneden bijgesteld.

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 zijn vanwege het private eigendom vooralsnog niet meegenomen in de geplande ontwikkelingen. De ontwikkeling ABB-locatie is meegenomen.



Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Maasterras West	371 (max. 6 bouwlagen)	76	0
Totaal	371	76	0

tabel 1: Toekomstbeeld Maasterras West

Profiel bewoners

Binnen het deelgebied Maasterras West is ingezet op een hogere kwaliteit van wonen. In figuur 2 het bewonersprofiel voor de woningen in dit deelgebied.

Omschrijving	Profiel
Status	Werkend, studerend
Opleidingsniveau	Hoog en midden opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaanden en gezinnen
Eigendom	Merendeel koopwoningen, ook huur
Woningtype	Starter
Leeftijd	Jong

Inkomen	Hoog, dubbel inkomen
Kinderen	Geen, wel kinderen bij grondgebonden woningen
Herkomst	Regionaal (origine niet Zwijndrecht)
Werksituatie	Forens

figuur 2: 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. De bewoner verplaatst zich voor werk en sociale verplichtingen met het openbaar vervoer. Lopen, de fiets en deelmobiliteit gebruikt de bewoner voor overige verplaatsingen, zowel 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 284 parkeerplaatsen gerealiseerd, gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden, waarvan:

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



2.3.2 Maasterras Oost

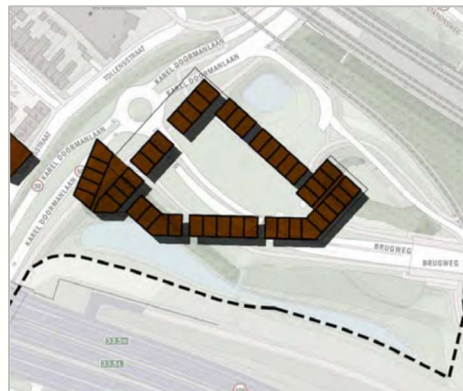
Het Maasterras Oost bestaat momenteel uit groen en infrastructuur (Brugweg naar Dordrecht). Het verloop van de Brugweg wordt verlegd richting de A16, om ruimte te maken voor ontwikkelingen.

Omschrijving ontwikkeling

De ontwikkelingen in Maasterras Oost bestaan uit hoogbouw van appartementen in de huursector en richt zich mede op de lagere inkomens en bewoners met een zorgbehoefte.

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 het personenvervoer over water, oftewel de Oude Maas. In beleidsplannen is het personenvervoer over water tussen de Drechtsteden en Rotterdam beschreven met een opstapplaats voor de waterbus.



Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Maasterras Oost	433 (max. 5 tot 15 bouwlagen)	0	1.400 m ²
Totaal	433	0	1.400 m ²

tabel 2: Toekomstbeeld Maasterras Oost

Profiel bewoners

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

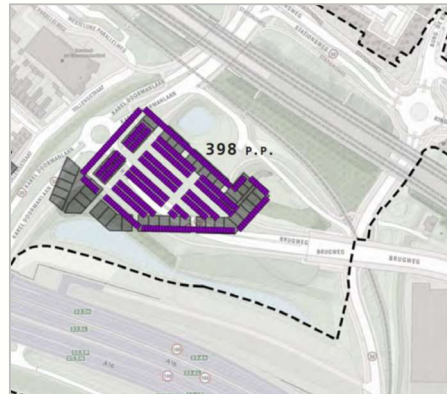
Omschrijving	Profiel
Status	Werkend, gepensioneerd
Opleidingsniveau	Hoog en midden opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaand en samenwonend
Eigendom	Merendeel huurwoningen (kleiner), beperkt koop
Woningtype	Klein appartement, levensloopbestendig, zorg
Leeftijd	Ouder
Inkomen	Hoog en midden, dubbel inkomen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

tabel 3: Bewonersprofiel Maasterras Oost

Binnen dit deelgebied wonen traditionelere bewoners, die openstaan voor verandering. De bewoners hebben één auto per huishouden in bezit en parkeren deze in een geclusterde voorziening. 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.

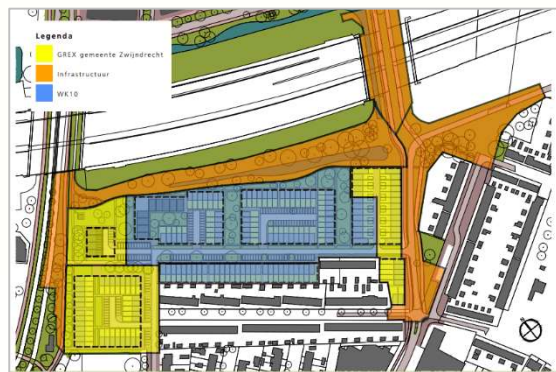


2.3.3 Indische buurt

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 141 grondgebonden woningen en 92 appartementen. Deze zijn binnen het plan gebied verdeeld onder:



Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Maatschappelijke Voorzieningen
Indische Buurt	22 (max. 4 bouwlagen)	107	0 m ²
Karel Doormanlaan	25 (max. 4 bouwlagen)	18	0 m ²
Dolfijn	45 (max. 4 bouwlagen)	16	0 m ²
Totaal	92	141	0 m ²

tabel 4: Toekomstbeeld 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	Samenwonend
Eigendom	Huurwoningen en vrije sector
Woningtype	Starter
Leeftijd	Jong
Inkomen	Midden, dubbel inkomen
Kinderen	Kinderen
Herkomst	Lokaal
Werksituatie	Lokaal

tabel 5: Bewonersprofiel Indische Buurt

Binnen dit deelgebied wonen meer traditionele bewoners, die openstaan voor verandering. Per huishouden is er één of minder auto's beschikbaar. Deze parkeert men graag veilig, nabij en bij voorkeur voor de eigen woning. De bewoner ziet de meerwaarde voor het gebruik van de fiets voor lokale verplaatsingen en een goede verbinding naar het station. Voor eventuele verplaatsingen richting de randstad gebruikt de bewoner, hoofdzakelijk voor het woon-werkverkeer, het openbaar vervoer.

Parkeren

Binnen de Indische Buurt worden 185 parkeerplaatsen gerealiseerd, gerelateerd aan de te ontwikkelen eenheden.

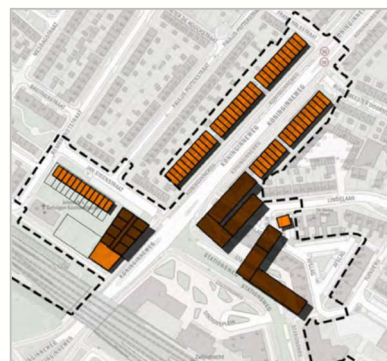


2.3.4 Koninginneweg/Stationsplein

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 55 grondgebonden woningen aan de Koninginneweg en 207 appartementen. In de ontwikkeling van de Stadstuinen is in de plint voorzien in commerciële voorzieningen. Deze zijn binnen het plangebied als volgt verdeeld:



Omschrijving	Appartementen	Grondgebonden Woningen	Commerciële Voorzieningen
Stadstuinen	37 (max. 2 tot 5 bouwlagen)	18	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	207	55	1.200 m ²

tabel 6: Toekomstbeeld Stationsplein / Koninginneweg

Profiel bewoners

Omschrijving	Profiel
Status	Gemixt: werkend, werkloos, studierend, gepensioneerd
Opleidingsniveau	Hoog, midden en laag opgeleid
Burgerlijke staat	Alleenstaand en samenwonend
Eigendom	Huurwoningen en vrije sector
Woningtype	Starter, zorg en levensloopbestendig
Leeftijd	Jong en oud
Inkomen	Midden, dubbel inkomen voor samenwonend
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 te wonen. Een overeenkomst is dat parkeren voor de deur niet als een gegeven wordt gezien. 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 gebruikt de bewoner het openbaar vervoer voor zowel sociale verplaatsingen, als woon-werkverkeer.

Parkeren

Voor dit deelgebied is alleen het parkeren in Stadstuinen uitgewerkt. Hier worden 53 parkeerplaatsen gerealiseerd gerelateerd aan de te ontwikkelen wooneenheden, waarvan:

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



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.

3 Mobiliteitsprofiel

Voor het opstellen van een mobiliteitsprofiel voor de verschillende deelgebieden en haar bewoners bepalen we eerst wat alternatieve mobiliteit kan bijdragen aan het reisgedrag. Daarna toetsen we de ligging van deelgebieden ten opzichte van het NS-station en tenslotte gaan we in op de parkeerbalans per deelgebied.

3.1 Mobiliteitscorrectie door inzet alternatieve vormen

Binnen het plangebied wordt uitgegaan van beschikbaarheid van de trein, daarnaast komt er aanbod van deelmobiliteit als 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 het autobezit, al dan niet voor de tweede auto.

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.

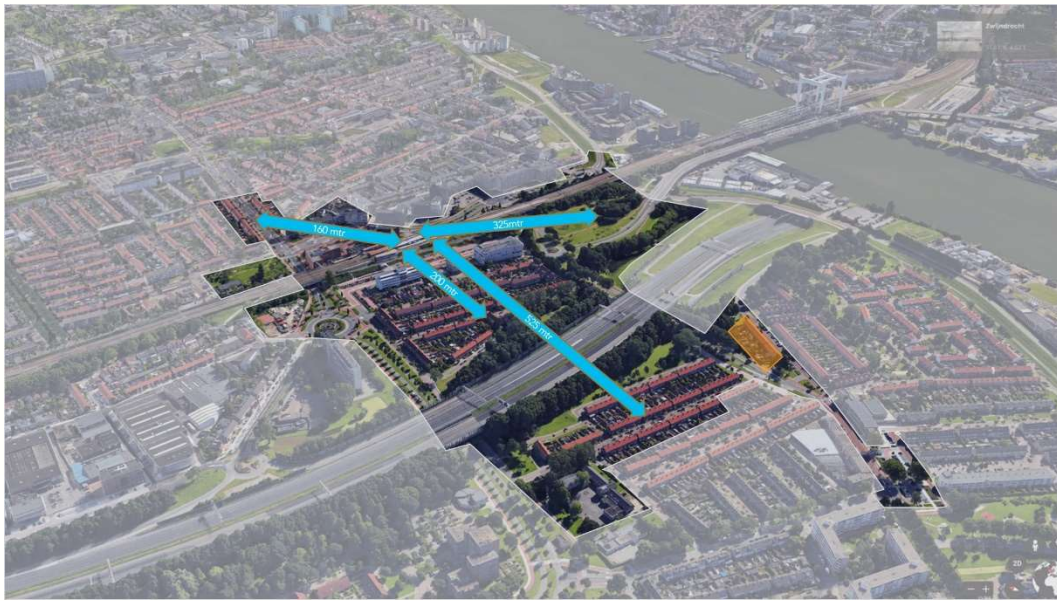
Eén deelauto wordt door twintig huishoudens gebruikt. Door het inzetten van deelauto's voor bewoners, verlaagt de normatieve parkeerbehoefte. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten.

- 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, omdat hier meer traditionele woningen staan en daardoor een wat lager effect als reëel moet worden gezien.

De inzet van deelmobiliteit vindt plaats op centrale locaties, mobiliteitshubs op wijkniveau, binnen de deelgebieden. De inzet van deelmobiliteit vindt bij voorkeur plaats middels elektrisch vervoer. Als gevolg hiervan moet binnen de ontwikkeling van het Stationskwartier rekening worden gehouden met de aanleg van laadinfrastructuur.

3.2 Ligging ten opzichte van station

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 wordt de norm uitgegaan van hemelsbrede afstanden.



figuur 3: Loopafstanden gemiddeld per deelgebied (hemelsbreed)

Per deelgebied is de gemiddelde hemelsbrede afstand:

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

Voor de Indische buurt geldt dat de loopafstand substantieel afwijkt van de hemelsbrede afstand vanwege de ligging en barrièrefunctie van de A16. Voor de andere deelgebieden geldt dat het station direct en makkelijk bereikbaar is, er zijn geen barrières.

3.3 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 acht 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 echter inclusief bezoeker parkeren. In het concept parkeerbeleidsplan uit 2021 van de gemeente Zwijndrecht is opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte wordt opgelost. Dat betekent dat 0,3 parkeerplaatsen van de norm in openbaar gebied gerealiseerd moeten worden. Deze 0,3 is dus in de norm opgenomen.

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
Functies in een plint (per 100m ² BVO)	4	4	4

tabel 8: Gehanteerde parkeernormen Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht

Voor de (maatschappelijke of commerciële) functies houden we vanwege de onduidelijkheid een relatief hoge norm aan (worst case). Wanneer hier zich bijvoorbeeld kantoren vestigen, mag van een lager cijfer worden uitgegaan. Wanneer duidelijk is welke voorzieningen in de plint komen, kan het bijbehorende kencijfer van het CROW gebruikt worden.

De gemeente Zwijndrecht volgt de parkeernormen van de CROW-uitgave 381 uit 2018. Hierin is het gebied omschreven als sterk stedelijk. De ligging van het plangebied valt in het Schil-/Overloopgebied. Om de aanleg van te veel parkeerplaatsen te voorkomen, hanteert de gemeente Zwijndrecht de laagste parkeernorm binnen de gestelde bandbreedte. Eventuele bijstelling van de parkeerkencijfers door het CROW, verwerkt Zwijndrecht in haar parkeernormen.

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 met het aantal directe verbindingen via Hoogwaardig Openbaar Vervoer met hoge frequentie tot twaalf sprinters per uur.

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 in 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
Functies in een plint	Redelijk belang

tabel 9: Belang parkeerplaats per woningtype

Om te komen tot een toepasbare en beproefde parkeereiskorting hebben we een benchmark uitgevoerd op vergelijkbare stedelijke omgevingen en bijhorende gewenste woningbouwopgaven. Gebaseerd op de parkeerbeleidsplannen van de gemeenten Rotterdam en Eindhoven adviseren we een parkeereiskorting door het hanteren van onderstaande maximale loopafstanden tot treinstations. Hierbij gaan we voor de gemeente Rotterdam niet uit van de hoogstedelijke stations, maar van de categorie 'overige stations', die vergelijkbaarder zijn met Zwijndrecht. Voor de Gemeente Eindhoven hanteren we station Strijp S als referentie, dit is ook een met het Stationskwartier van Zwijndrecht vergelijkbare ruimtelijke opgave. We adviseren om voor het Stationskwartier Zwijndrecht uit te gaan van onderstaande maximale loopafstanden:

Toelaatbare maximale loopafstand	Autoparkeren voor bewoners (hemelsbreed)	Autoparkeren voor werkenden of bezoekers (hemelsbreed)
Hoogstedelijk gebied	400 meter	400 meter
Stadswijk/Schil	250 meter	400 meter

tabel 10: Loopafstand toelaatbaar per doelgroep

Voor de korting op de geldende parkeernormen hanteren we de door Rotterdam en Eindhoven toegepaste percentages voor stadswijk en schil. Dat betekent een korting op de parkeereis van 20%. Een eventueel hoger percentage is minder reëel en zo wordt meer rekening gehouden met een deel eigen autobezit.

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 beschikbaarheid van een eigen auto. Zij kennen een focus op openbaar vervoer en aanvullend de deelauto. De commerciële functies in de gebieden zijn lokaal gericht op bewoners of bezoekers van het stationskwartier. De commerciële functies hebben geen brede functie als stadscentrum.

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 20% korting op de parkeereis, is het uitgangspunt 0,2 bezoekersparkeerplaatsen per woning.

Omschrijving	Stationsomgeving/Koninginneweg/ Maasterras Oost en West	Indische Buurt
Sociaal Appartement (huur)	0,3 + 0,2 bezoekers = 0,5	0,5 + 0,2 bezoekers = 0,7
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,5 + 0,2 bezoekers = 0,7	0,6 + 0,2 bezoekers = 0,8
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	0,6 + 0,2 bezoekers = 0,8	0,8 + 0,2 bezoekers = 1,0
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	0,7 + 0,2 bezoekers = 0,9	0,9 + 0,2 bezoekers = 1,1
Functies (per 100m ² BVO)	3,2 (incl. bezoekers)	3,2 (incl. bezoekers)

tabel 11: Voorgestelde parkeernormering

3.4 Deelmobiliteit en parkeerbalans 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 aangeleverde, huidige plannen. Binnen het parkeeraanbod maken we gezien de nog uit te werken transformatie van het plangebied geen onderscheid tussen openbare en besloten parkeervoorzieningen. De parkeerbalans biedt inzicht in de omvang van de opgave van te realiseren parkeervoorzieningen. De beschikbare parkeervoorzieningen, aantallen en omschrijvingen van de geplande opgave naar type appartement of woning, zijn gebaseerd op aangeleverde beschikbare informatie in het document 'kaartmateriaal versie 23 november 2020' met een update uit april 2021 door de gemeente Zwijndrecht,

3.4.1 Maasterras West

Samenvatting Parkeerbilans

Maasterras West	Aantal	Toegepaste Norm	Parkeerplaatsen
Parkeervraag			
Bewoners Appartementen	371	0,6	223
Vrije sector Koop/Huur			
Bewoners Vrije Sector	76	0,7	53
Grondgebonden (koop)			
Bezoekers	447	0,2	89
Commerciële Ruimte per 100m2 BVO	0	3,2	0
Totale parkeerbehoefte			365
Verlaging door inzet deelauto's	10	1 deelauto vervangt 6 zes 'eigen' auto's van bewoners	-50
Totale parkeerbehoefte	Bewoners		226
	Bezoekers		89
	Deelauto's		10
	Totaal		325
Parkeeraanbod (zowel besloten als openbaar)			284
Resultaat Parkeervraag			-41

tabel 12: Samenvatting parkeerbilans Maasterras West

Deelmobiliteit

In dit deelgebied zijn 371 appartementen en 76 grondgebonden woningen voorzien. Voor deze ontwikkeling gaan we vanwege de omvang en onzekerheid over gebruik uit van maximaal tien deelauto's, dat betekent dat tien gereserveerde deelauto parkeerplaatsen en een korting van 50 parkeerplaatsen voor de bewoners.

Parkeervraag

Vanuit het Masterplan Stationskwartier hanteren we voor het Maasterras West de bijgestelde parkeernorm voor bewoners met korting is 0,6 voor de appartementen, 0,7 voor de grondgebonden woningen en 0,2 voor bezoekers. Dit komt neer op $223 + 53 = 276$ parkeerplaatsen voor bewoners plus 89 parkeerplaatsen voor bezoekers. In totaal betreft de parkeervraag 365 parkeerplaatsen.

Totaal behoefte

De parkeerbehoefte voor Maasterras West is dan:

- Deelauto: 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- Bewoners: $223 + 53 - 50 = 226$ parkeerplaatsen voor bewoners
- Bezoekers: 89 parkeerplaatsen van 226 (openbaar) toegankelijk voor bezoekers

Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling van het Maasterras West worden op dit moment in de plannen 284 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 80% in parkeergarages.

Er is in dit deelgebied dus een **tekort van 41 parkeerplaatsen**, terwijl er in Maasterras Oost een overschot is van 101 parkeerplaatsen. Binnen het parkeerbeleidsplan vallen Maasterras Oost en West onder één gebiedsindeling wat kansen biedt voor uitwisseling van overschotten en tekorten in de parkeerbalans.

Locatie parkeren en deelmobiliteit

In de geclusterde parkeervoorziening voor de deelauto's is daarnaast plaats voor een fietsenstalling en deelmobiliteit, welke bestaat uit deelfietsen en scooters. 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. De locatie van de geclusterde parkeervoorziening geven we weer in paragraaf 4.1.

3.4.2 Maasterras Oost

Samenvatting Parkeerbilans

Maasterras Oost	Aantal	Toegepaste Norm	Parkeerplaatsen
Parkeervraag			
Bewoners Appartementen Sociaal Huur	216,5	0,3	65
Bewoners Appartementen Vrije sector Koop/Huur	216,5	0,6	130
Bezoekers	433	0,2	87
Commerciële Ruimte per 100m2 BVO	1400	3,2	55
Totale parkeerbehoefte			336
Verlaging door inzet deelauto's	10	1 deelauto vervangt 6 zes 'eigen' auto's van bewoners	-50
Totale parkeerbehoefte	Bewoners		145
	Bezoekers		87
	Deelauto's		10
	Functies		55
	Totaal		297
Parkeeraanbod (zowel besloten als openbaar)			398
Resultaat Parkeervraag			101

tabel 13: Samenvatting parkeerbilans Maasterras Oost

Deelmobiliteit

Normaliter wordt uitgegaan van het kencijfer van één deelauto op twintig huishoudens. Vanwege de omvang van het aantal woningen gaan we uit van maximaal tien deelauto's. Daarmee voorkomen we dat er een 'overschot' aan niet gebruikte deelauto's ontstaat. Het is beter later uit te breiden (succesfactor) dan in te moeten perken (het werkt niet). Ieder van de deelauto's vervangt zes eigen auto's. Dat betekent dat er tien deelauto parkeerplaatsen (hub) moeten komen en 50 parkeerplaatsen kunnen vervallen.

Parkeervraag

Er zijn in dit deel 433 appartementen voorzien. De toegepaste parkeernorm met korting is respectievelijk 0,5 voor sociale huur en 0,8 voor vrije sector appartementen. Bij een verdeling van 50% huur en 50% koop betekent dit dat de parkeerbehoefte $65 + 130 = 195$ parkeerplaatsen bedraagt voor bewoners. Op basis van 1.400 m² voorzieningen is de parkeerbehoefte hiervoor 55 parkeerplaatsen.

Totaal behoefte

De totale parkeerbehoefte is dan:

- Deelauto: 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- Bewoners: $195 - 50 = 145$ parkeerplaatsen voor bewoners
- Bezoekers: 87 parkeerplaatsen van 145 (openbaar) toegankelijk voor bezoekers
- Functies: 55 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod

Binnen de ontwikkeling van het Maasterras Oost zijn op dit moment in de plannen 398 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent een **overschot van 101 parkeerplaatsen**.

Locatie parkeren en deelmobiliteit

In of bij de geclusterde parkeervoorziening voor de deelauto's is daarnaast plaats voor een fietsenstalling en deelmobiliteit, welke bestaat uit deelfietsen en scooters. De locatie van de geclusterde parkeervoorziening geven we weer in paragraaf 4.1.

3.4.3 Indische Buurt

Samenvatting Parkeerbilans

Indische Buurt	Aantal	Toegepaste Norm	Parkeerplaatsen
Parkeervraag			
Bewoners	92	0,8	74
Appartementen Vrije sector Koop/Huur			
Bewoners Vrije Sector Grondgebonden (koop)	141	0,9	127
Bezoekers	233	0,2	47
Commerciële Ruimte per 100m2 BVO	0	3,2	0
Totale parkeerbehoefte			247
Verlaging door inzet deelauto's	6	1 deelauto vervangt 4 zes 'eigen' auto's van bewoners	-18
Totale parkeerbehoefte	Bewoners		183
	Bezoekers		47
	Deelauto's		6
	Functies		0
	Totaal		236
Parkeeraanbod (zowel besloten als openbaar)			185
Resultaat Parkeervraag			-51

tabel 14: Samenvatting parkeerbilans Indische Buurt

Deelmobiliteit

Naast 92 appartementen komen er in dit deel 141 grondgebonden woningen.

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 wordt. We zetten daarom in op zes deelauto's, ook nu om te voorkomen dat deze ongebruikt blijven staan. Voor de Indische Buurt geldt een afwijkende mobiliteitscorrectie door de inzet van deelmobiliteit. Inzet van de deelauto vervangt in dit deelgebied niet zes maar vier parkeerplaatsen en een korting van 18 parkeerplaatsen voor de bewoners.

Parkeervraag

We hanteren de volgende parkeernormen inclusief korting van 0,8 voor de vrije sector appartementen en 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 $74 + 127 = 201$ parkeerplaatsen

Totaal behoefte

Dat betekent:

- Deelauto: 6 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- Bewoners: $201 - 18 = 183$ parkeerplaatsen voor bewoners
- Bezoekers: 47 parkeerplaatsen daarvan (openbaar) toegankelijk zijn voor bezoekers

Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling van de Indische Buurt worden op dit moment in de plannen 185 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Er zijn 185 parkeerplaatsen voorzien en 236 nodig. Dit betekent voor dit gebied een **tekort van 51 parkeerplaatsen**.

Locatie parkeren en deelmobiliteit

In de geclusterde parkeervoorziening voor de deelauto's is daarnaast plaats voor een fietsenstalling en deelmobiliteit, welke bestaat uit deelfietsen en scooters. De locatie van de geclusterde parkeervoorziening geven we weer in paragraaf 4.1.

3.4.4 Koninginneweg/Stationsplein

Dit deel van Stationskwartier ligt midden in bestaande bebouwde omgeving. Hiervan moet nog een nadere uitwerking worden gemaakt. Toch nemen we deze ontwikkeling mee, om aanbevelingen te kunnen geven voor het vervolg.

Samenvatting Parkeervraag

Koninginneweg/ Stationsplein	Aantal	Toegepaste Norm	Parkeerplaatsen
Parkeervraag			
Bewoners	207	0,8	166
Appartementen Vrije sector Koop/Huur			
Bewoners Vrije Sector	55	0,9	50
Grondgebonden (koop)			
Bezoekers	262	0,2	52
Commerciële Ruimte per 100m2 BVO	1200	3,2	38
Totale parkeerbehoefte			306
Verlaging door inzet deelauto's	6	1 deelauto vervangt 4 zes 'eigen' auto's van bewoners	-50
Totale parkeerbehoefte	Bewoners		165
	Bezoekers		47
	Deelauto's		10
	Functies		38
	Totaal		260
Parkeeraanbod (zowel besloten als openbaar)			53
Resultaat Parkeervraag			-207

tabel 15: Samenvatting Parkeerbalans Koninginneweg/Stationsplein

Deelmobiliteit

In het Stationskwartier en Koninginneweg komen 207 appartementen en 55 grondgebonden woningen. Ook nu adviseren we rekening te houden met tien deelauto's. Dat betekent dat we 50 parkeerplaatsen 'besparen' en er wel rekening houden met tien gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's. De toepassing van deelmobiliteit is voor deze wijk kansrijk, gezien de doelgroepen en de verdeling tussen grondgebonden woningen en gezinnen.

Parkeervraag

De toegepaste parkeernorm met korting betreft 0,8 voor de appartementen en 0,9 voor de grondgebonden woningen. De bijbehorende parkeerbehoefte is dan $166 + 50 = 216$ parkeerplaatsen. Voor de 1.200 m² functies zijn 38 parkeerplaatsen nodig.

Totaal behoefte

Dat betekent:

- Deelauto: 10 gereserveerde deelauto parkeerplaatsen
- Bewoners: $216 - 50 = 166$ parkeerplaatsen voor bewoners
- Bezoekers: 52 parkeerplaatsen daarvan (openbaar) toegankelijk zijn voor bezoekers
- Functies: 38 parkeerplaatsen

Parkeeraanbod

Voor de ontwikkeling van de Koninginneweg en het Stationskwartier worden op dit moment in de plannen 53 parkeerplaatsen gerealiseerd bij 'De Stadstuinen'. In dit deelgebied is alleen het parkeren bij Stadstuinen uitgewerkt. Voor de overige gebieden moet dit nog nader uitgewerkt worden waarbij rekening gehouden moet worden met de eerder genoemde parkeerbehoefte. Het bewonersparkeren vindt plaats op eigen terrein en geclusterd in parkeergarages. Dit betekent een voorlopig **tekort van 207 parkeerplaatsen**.

Locatie parkeren en deelmobiliteit

In de geclusterde parkeervoorziening voor de deelauto's is daarnaast plaats voor een fietsenstalling en deelmobiliteit, welke bestaat uit deelfietsen en scooters. De locatie van de geclusterde parkeervoorziening geven we weer in paragraaf 4.1.

Conclusie

In tabel 16 zijn parkeervraag en -aanbod samengevat. Er is nu sprake van een overschot aan parkeerplaatsen voor het gehele plangebied. Met name Koninginneweg/Stationsplein moet nog nader uitgewerkt worden, zodat hier nog geen eenduidige conclusies aan verbonden kunnen worden.

Gebied	Vraag Wonen en functies	Vraag bezoekers	Inzet deelmobiliteit	Aanbod	Resultaat
Maasterras Oost	145 pp wonen 55 functies	87 pp	10 deelauto's	398 pp	+ 101 pp
Maasterras West	226 pp	89 pp	10 deelauto's	284 pp	- 41 pp
Indische Buurt	159 pp	47 pp	6 deelauto's	185 pp	+ 27 pp
Stationsplein	166 pp wonen 38 functies	50 pp	10 deelauto's	53 pp	- 211 pp

tabel 16: Samenvatting parkeeropgave Stationskwartier

Door de onderlinge uitwisselbaarheid wordt er, met uitzondering van de nog uit te werken omgeving Stationsplein, ruim voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd.

Als alle plannen concreet zijn uitgewerkt verdient het aanbeveling een overschot aan parkeerplaatsen (voorlopig) te laten vervallen. Deze ruimte kan anders worden ingericht. Eventueel ontstaat er meer ontwikkelruimte binnen de plannen. Dat moet binnen de exploitatie nader uitgewerkt worden.

4 Integraal Mobiliteitsplan

In het integraal mobiliteitsplan brengen we de deelgebieden samen en geven we de aanvullende maatregelen mee. De onderbouwing van de toe te passen parkeernormen is een taak van de ontwikkelaar/initiatiefnemer. Deze rapportage biedt een kader om plannen van initiatiefnemers te toetsen.

4.1 Locatie

Uitgangspunt is gebruik van de trein, openbaar vervoer en (elektische deel-)fiets. Deelauto voorzien in de beschikbaarheid van de auto en deel van de bewoners beschikt mogelijk ook over een eigen auto. Dit alles met als doel om een kwalitatief hoogstaande leefomgeving te bieden waar verblijven, spelen en groen voorrang hebben boven verharding en waar langzaam verkeer prioriteit heeft boven de auto. Het voorbeeld in figuur 4 uit Barcelona illustreert dit. Hier is de bestaande autoweg omgevormd tot een meer aantrekkelijke openbare ruimte.



figuur 4: herinrichting straat in Barcelona

Mobiliteitshubs

De mobiliteitshub vormt een belangrijke bouwsteen van de lokale en regionale mobiliteitstransitie, die in gang is gezet. Bij de mobiliteitshub reserveren we naast ruimte voor parkeerplaatsen voor deelauto's tevens ruimte voor het plaatsen van deelfietsvoorzieningen. Deze parkeervoorzieningen dienen bij een keuze voor duurzame elektrisch vervoer, voorzien te zijn van laadinfra. We kijken breder dan enkel de standaard fiets, maar maken we ruimte voor elektrische fietsen, bakfietsen en eventueel deelscooters. In de toekomst kan de hub dienen als informatieloket en pakketophaalpunt door het plaatsen van lockers of 'pakket Walls'. En ligt er dus een rol voor deelmobiliteit in het voor-/natransport naar de auto die op afstand staat geparkeerd, verplaatsing naar het station en korte unimodale, lokale verplaatsingen.

In figuur 5 een illustratie van de mogelijke inrichting van een hub zoals online gepubliceerd door OV-magazine op 15 december 2020.

De inrichting en locatie van mobiliteitshubs behoeft nadere uitwerking, met aandacht voor de samenstelling en inpassing op de locatie. Binnen het lokale netwerk moet een samenhangend systeem ontstaan. Om geen overbodig extra verkeer binnen de woongebieden te generen, adviseren we een locatie nabij de aansluitingen van de deelgebieden op de ontsluitingswegen. Binnen gesloten voorzieningen, zoals de parkeergelegenheid van een woontoren, is plaats van de mobiliteitshub zo direct mogelijk bij de entree van de woningen of appartementen.



figuur 5: illustratie hub

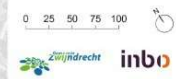
Fietsparkeren

Fietsparkeren voor bewoners wordt op eigen terrein van elke ontwikkeling binnen de verschillende deelgebieden opgevangen en ingepast. Hiervoor zijn de maatvoeringen en gestelde aantallen vanuit het CROW leidend. Voor fietsparkeren door bezoekers en bij voorzieningen zijn ook stallingsmodelijkheden nodig. Hiervoor gelden de normen van het CROW. Mogelijk gebruiken bezoekers uit andere delen van Zwijndrecht een deelfiets. In ieder geval dienen voldoende en goede aanbindmogelijkheden gerealiseerd te worden om de fiets veilig weg te kunnen zetten.

Langzaam verkeerverbindingen

Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen, is het belangrijk om vanuit het appartementencomplex korte, directe en aantrekkelijke voetgangers- en fietsersverbindingen te realiseren richting station, de doorgaande fietsstructuren binnen Zwijndrecht en de fietsvriendelijke Brugweg richting Dordrecht.

Vanuit de ontwikkeling van het Stationskwartier vinden hier al aanzienlijke optimalisaties plaats. De Brugweg wordt verlegd, de Karel Doormanlaan en Stationsweg worden afgewaardeerd naar verblijfsgebied en langs de Burgemeester Doumaweg liggen goede parallelle fietsvoorzieningen. Ondanks de spoorlijn en de A16 ontstaat zo een veel aantrekkelijker gebied, zie figuur 6 (bron: www.inbo.com/nl/projecten/stationskwartier-zwijndrecht).



figuur 6: Stationskwartier Zwijndrecht

4.2 Maatregelen deelmobiliteit

Om het mobiliteitsplan te borgen binnen de ontwikkelingen is aandacht noodzakelijk voor de volgende onderdelen:

Borging deelmobiliteit

In het GVVP van de gemeente Zwijndrecht is niet gekozen voor een actieve uitrol voor implementatie van deelmobiliteit via één centrale en stadsbrede aanbieder. De uitrol van deelmobiliteit als alternatieve vorm van vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de verschillende initiatiefnemers. Voor de gemeente Zwijndrecht is het belangrijk om bij de toekenning van de omgevingsvergunning voor de ontwikkeling daadwerkelijk duidelijke afspraken te maken om het aanbod voor de lange termijn te kunnen garanderen.

Het mobiliteitsplan van initiatiefnemers dient rekening te houden met:

- Termijn van de looptijd dat deelmobiliteit aangeboden wordt binnen de ontwikkeling.
- Omschrijving van de verplichtingen, rolverdeling en verantwoordelijkheden van de initiatiefnemer voor de inzet van het beschreven concept.
- Omschrijving van het eigenaarschap van het concept deelmobiliteit gedurende termijn looptijd.
- Verplichtingen van de gemeente in de vorm van eventuele aanleg van voorzieningen in de openbare ruimte en aanwijzen van parkeerplaatsen voor de deelauto.
- Eisen aan de inzet van deelmobiliteit, denk hierbij aan de inzet van elektrisch vervoer.
- Monitoring. Maak afspraken over monitoring om samen te leren van de mogelijkheden van de inzet van alternatieve vormen van vervoer en het zoeken naar meekoppelkansen. Afspraken over het proces en de inhoud van evaluatie, dienen vooraf afgestemd te zijn. Evenals de bijbehorende consequenties en verantwoordelijkheden naar aanleiding van de resultaten uit de evaluatie. Denk hierbij aan mogelijkheden voor een groeimodel voor potentiële opschaling.

Mobiliteitsregisseur

De gemeente Zwijndrecht moet overwegen om een mobiliteitsregisseur aan te nemen voor het beheer van de portefeuille deelmobiliteit en parkeren voor de ontwikkelingen binnen het plangebied.

Voorkomen overlast wegdrukeffect door parkeren omliggende wijken.

Met name aan de noord- en zuidzijde van het ontwikkelgebied zijn er bestaande woningen gelegen, waarvan de bewoners mogelijk bedenkingen hebben bij deze lage parkeernormen en aanbieden van nieuwe vormen van mobiliteit. Er is nu een overschot aan parkeerplaatsen voorzien, maar met name rondom het Stationsplein speelt een tekort dat nog nader uitgewerkt moet worden. Zonder aanvullende maatregelen betekent dit mogelijk dat de gemeente maatregelen moet treffen om overlast te voorkomen, bijvoorbeeld door parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone. Het parkeerbeleidsplan beschrijft daarvoor de mogelijkheden.

Uiteraard is tijdige en goede communicatie een instrument om mensen al in een vroeg stadium te informeren. Niet alleen voor de omgeving, maar ook voor de toekomstige bewoners.

Elektrisch Vervoer

De gemeente Zwijndrecht heeft binnen de uitwerking van het klimaatakkoord de (Europese) verplichting om bij meer dan 10 woningen de parkeervoorzieningen voor te bereiden op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Het CROW beveelt aan om 3% van de parkeervoorzieningen te voorzien van 'laadpalen'. De gemeente Zwijndrecht kan, als ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord kiezen om binnen de ontwikkeling een hoger percentage te realiseren laadvoorzieningen te hanteren. Het energienet moet hier op afgestemd zijn. Gemeente Zwijndrecht participeert in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest, om te komen tot een nieuwe visie op laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid, dit tevens als uitvloeisel van het Klimaatakkoord.

Vervoer over water

Op dit moment is het plangebied niet verbonden met de waterbus tussen de Drechtsteden en Rotterdam. Eventueel inzet op een (extra) halteplaats van de waterbus nabij de stadsbrug kan overwogen worden. Het creëren van een directe, aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers zijn belangrijke maatregelen. Niet alleen voor de verbinding naar het station maar ook naar een eventuele waterbushalte zijn goede verbindingen voor langzaam verkeer wenselijk.

4.3 Gebiedsspecifieke maatregelen

4.3.1 Maasterras Oost en West

Parkeren

Binnen het parkeerbeleid van de gemeente Zwijndrecht worden Maasterras Oost en West als één deelgebied beschouwd. Dit houdt het parkeren uitwisselbaar in. Initiatiefnemers moeten, als het verschillende partijen zijn met elkaar afspraken maken.

Mobiliteitshubs

Binnen de geclusterde parkeervoorziening van beide deelgebieden moet ruimte gemaakt worden voor een mobiliteitshub. Op deze locatie parkeren minimaal tien elektrische deelauto's prominent in beeld. Voor maximaal gebruiksgemak liggen de parkeerplaatsen nabij de ingang van de parkeervoorziening. In Oost kan dit gecombineerd worden met de parkeergarage. In West bijvoorbeeld in de omgeving van de Jan Campertstraat. Voor maximaal gebruiksgemak liggen de parkeerplaatsen aan de westzijde van het gebied. De deelauto hoeft bij het verlaten dan niet eerst het plangebied te doorkruisen.

Langzaam verkeerverbindingen

Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen, is het belangrijk om vanuit de ontwikkelingen via een voetgangersvriendelijke route het station te bereiken. Hiervoor is de aanbeveling om de auto zoveel mogelijk te weren uit het plangebied. De voetgangers en fietser zijn leidend binnen het deelgebied. Dit betekent dat een herlocatie van de P+R de voorkeur heeft vanwege de huidige prominente ligging in het deelgebied. Daar waar mogelijk wordt deze ingezet middels dubbelgebruik met het bewonersparkeren.

4.3.2 Indische Buurt

Parkeren

Binnen de Indische Buurt geldt een overschot van 27 parkeerplaatsen. Voor het deelgebied zijn geen aanvullende maatregelen voor parkeren noodzakelijk.

Mobiliteitshubs

Binnen de Indische Buurt adviseren we twee mobiliteitshubs, met per locatie drie elektrische deelauto's die prominent in beeld geparkeerd staan. Voor maximaal gebruiksgemak liggen de parkeerplaatsen aan de beide zijden van het deelgebied. In het hart van het deelgebied hebben de grondgebonden woningen veelal de auto voor de deur geparkeerd. Enige loopafstand tot de mobiliteitshub is hier aanvaardbaar.

Langzaam verkeerverbindingen

Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen, is het belangrijk om fietsvriendelijke verbindingen richting het station te realiseren. Het deelgebied ontsluit via fietsersverbindingen over de Karel Doormanlaan en de Burgemeester Doumaweg (Borneostraat/Dr. Boutensstraat) richting station, de doorgaande fietsstructuren binnen Zwijndrecht en de fietsvriendelijke Brugweg richting Dordrecht.

Meer stedenbouwkundige aanbeveling is om een volledig autovrije, directe wandel- en fietsverbinding onder de A16 te realiseren zodat de Indische Buurt via het aantrekkelijke verblijfsgebied van het Maasterras aansluit op de stationsomgeving. Niet in de vorm van een tunnel, maar als overdekt park onder de A16. Dit doorbreekt de bestaande barrière en biedt kansen voor de inrichting van de openbare ruimte.

4.3.3 Koninginneweg/Stationsplein

Parkeren

Het plandeel Koninginneweg/Stationsplein moet nog verder uitgewerkt worden. Vooralsnog moeten hierbij 211 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De gebouwde voorzieningen bestaan uit meerdere (deel-)ontwikkelingen. De initiatiefnemer moet in beginsel binnen het plangebied het tekort realiseren. Dit kan door het realiseren van nieuwe geclusterde (gebouwde) parkeervoorzieningen, of door meer parkeerplaatsen in de woningbouw mee te nemen. Een voorbeeld uit Valkenswaard is opgenomen in figuur 7 waar appartementen hun eigen parkeerplaatsen onder de woningen hebben. Bezoekers parkeren in het openbare deel.



figuur 7: parkeren onder appartementen

Mobiliteitshubs

Binnen dit deelgebied moet ruimte gemaakt worden voor een mobiliteitshub voor minimaal tien elektrische deelauto's. Voor het prominent in beeld parkeren is binnen dit deelgebied voornamelijk beperkt ruimte. Voor maximaal gebruiksgemak liggen de parkeerplaatsen aan de zuid-oost zijde van het gebied, zodat wegrijden makkelijk is zonder het plangebied eerst te doorkruisen. We onderscheiden drie mogelijke locaties:

- Binnen de ontwikkeling kan mogelijk in lagen meer parkeercapaciteit worden toegevoegd.
- In de vrijkomende ruimte aan de Stationsweg na het afwaarderen en herinrichten van deze verbinding.
- Aan de Jan Steenstraat is de ruimte beperkt voor het realiseren van een mobiliteitshub vanwege de te realiseren parkeerplaatsen voor de commerciële voorzieningen in de nieuwe ontwikkeling.

Door de koppeling met het station en aanbod van ondersteunende diensten (pakketdiensten) en het toevoegen van deelmobiliteit, heeft deze hub (groei-)potentie. Er komen naar verwachting veel reizigers, wat met uitbreiding van diensten en services een gunstige business case oplevert.

Langzaam Verkeerverbindingen

Binnen het deelgebied zijn de langzaam verkeerverbindingen relatief goed in orde en liggen er kansen om deze flink te verbeteren na het afwaarderen van de Stationsweg. Er ontstaat een beter verblijfsklimaat met meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Oversteekbaarheid van de Koninginneweg is hierin belangrijk. Daar moet bij de uitwerking aandacht aan gegeven worden. Eventueel door de verkeerslichten (meer) af te stemmen op fietsers en voetgangers.



ACCENT adviseurs

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