

MEMO

aan College B&W Papendrecht
cc Marcel Smit, Robert Beelen, Ben Seelen, Jan-Peter Hoste
van Lars van der Kaa
toestel 06-40240104
bijlagen Basisinformatie Bijlage 3 Verkeersonderzoek uitbreiding Fokker Papendrecht _ 20210688
datum 19 december 2023
betreft Memo effecten verkeersstromen parkeerdek Fokker

Inleiding

Om de uitbreiding Fokker mogelijk te maken zijn de verkeerskundige effecten in beeld gebracht middels een modelstudie. Hiervoor is gebruik gemaakt van het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2020. In het onderzoek (Basisinformatie Bijlage 3 Verkeersonderzoek uitbreiding Fokker Papendrecht _ 20210688) van Rho is gekeken naar verschillende scenario's.

Doel

Inzichtelijk maken van de effecten op verkeersstromen van het toepassen van "parkeren op locatie" ten opzichte van "parkeren op afstand".

Het onderzoek

In het onderzoek is uitgegaan van de bouw van alle voorgenomen hallen met de daaraan gekoppelde verkeersgeneratie. Deze waarden zijn gebaseerd op zowel op het CROW als op de getallen van Fokker en toegedeeld via de methodiek van het RVMK. Dit betreft een modelstudie en dit is een theoretische vertaling van een/de werkelijkheid.

Los van de oplossing die gekozen/gehanteerd wordt blijft de verkeersgeneratie gelijk aangezien het (bouw)programma niet wijzigt. Verschil zit in de manier waarop omgegaan wordt met de parkeeroplossing en de locatie van deze oplossing.

In onderstaande tabellen worden de verschillende scenario's naast elkaar gezet voor zowel de oostelijke als de westelijke ontsluitingsroute. Bij de presentatie van de getallen (voorkomende uit het RVMK) is onderscheid gemaakt tussen:

1. De autonome situatie 2030 (niks doen)
2. De toekomstige situatie 2030 + plan
3. De toename in aantallen en procenten tussen autonoom en plan

Hierbij is tevens gekeken naar parkeren op de locatie (uitbreiding) en parkeren op de hub Alblasserdam (mobiliteitsoplossingen). Voor de hub Alblasserdam geldt dat deze vertraagt lijkt. Fokker zoekt actief naar andere (aanvullende) mobiliteitsoplossingen in de omgeving in de vorm van een pendeldienst naar de parkeerplaats aan de Andoornlaan, naar een parkeerlocatie op Nieuwland Parc en naar Dordrecht Centraal Station. Tevens maken zij gebruik van de parkeeroplossing Overtoom.

De cijfers

De cijfers geven een theoretisch beeld van de verkeerssituatie binnen de verschillende scenario's en locaties. Deze getallen zijn gevangen in onderstaande tabellen.

	Mvt etmaal					Mvt etmaal			
	2030 auto- noom	2030 + plan	plan	%		2030 auto- noom	2030 + plan	plan	%
Erftoegangswegen 30 km/u					Erftoegangswegen 30 km/u				
Industrieweg ten oosten van Fokker	1.443	2.091	648	45%	Industrieweg ten oosten van Fokker	1.443	2.058	615	42%
Havenstraat	3.008	3.585	577	19%	Havenstraat	3.008	3.553	545	18%
Eilandstraat	2.970	3.533	563	19%	Eilandstraat	2.970	3.501	531	18%
Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u					Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u				
Pontonniersweg ten westen van Jachthavenweg	3.616	4.093	477	13%	Pontonniersweg ten westen van Jachthavenweg	3.616	4.065	449	12%
Pontonniersweg tussen Middenstraat en Kraaihoek	6.396	6.831	435	7%	Pontonniersweg tussen Middenstraat en Kraaihoek	6.396	6.808	412	7%
Edelweisslaan	10.467	10.837	370	4%	Edelweisslaan	10.467	10.815	348	3%
Willem Dreeslaan ten westen van Kennedylaan	14.397	14.715	318	2%	Willem Dreeslaan ten westen van Kennedylaan	14.397	14.693	296	2%
Kennedylaan thv aansluiting Burg. Keizerweg	18.416	18.596	180	1%	Kennedylaan thv aansluiting Burg. Keizerweg	18.416	18.572	156	1%

Verkeersintensiteiten "Uitbreiding" (oost)

Verkeersintensiteiten "Mobiliteitsoplossingen" (oost)

	Mvt etmaal					Mvt etmaal			
	2030 auto- noom	2030 + plan	plan	%		2030 auto- noom	2030 + plan	plan	%
Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u					Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u				
Industrieweg ten westen van Fokker	1640	2831	1.191	73%	Industrieweg ten westen van Fokker	1.640	2.767	1.127	69%
Noordhoek/Westeind	2368	3169	801	34%	Noordhoek/Westeind	2.368	3.133	765	32%
Noordhoek thv Burg. Keizerweg	5320	6108	788	15%	Noordhoek thv Burg. Keizerweg	5.320	6.074	754	14%
Westeind ten oosten van Van Maerlandstraat	1218	1540	322	26%	Westeind ten oosten van Van Maerlandstraat	1.218	1.518	300	25%
Van Maerlandstraat	1135	1456	321	28%	Van Maerlandstraat	1.135	1.434	299	26%
Jacob Catslaan	5663	5826	163	3%	Jacob Catslaan	5.663	5.817	154	3%
Jan Steenlaan	6988	6907	-81	-1%	Jan Steenlaan	6.988	6.911	-77	-1%

Verkeersintensiteiten "Uitbreiding" (west)

Verkeersintensiteiten "Mobiliteitsoplossingen" (west)

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de tabellen en hetgeen beschreven in het onderzoek van Rho kunnen we conclusies trekken. De verschillen tussen het parkeren op locatie (uitbreiding) en het parkeren op afstand (mobiliteitsoplossingen) zijn zowel voor de oostelijke als de westelijke route nihil zowel qua percentages als aantallen.

Het is aannemelijk dat beide scenario's niet leiden tot (nieuwe) problemen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Op dit moment zijn er qua (subjectieve) verkeersveiligheid reeds uitdagingen en hiervoor wordt reeds gekeken naar pakket aan maatregelen. Onderstaand volgt een nadere uiteenzetting.

Westelijke route

Voor deze route kijken we naar onderstaande verbeteringen. Uiterlijk in april 2024 volgt hiervoor een voorstel richting raad. Doel is om via de 1^e begrotingswijziging voor hetgeen benoemd onder 1 t/m 3 middelen te organiseren zodat we dit kunnen uitvoeren in combinatie met onderhoud asfalt. Het e.e.a. conform afspraak zoals besloten op 2 november 2023 rondom het Mobiliteitsplan.

1. Fietssuggestiestroken Noordhoek, Westeind en (deel) Anthony Fokkerweg (en aanpassingen aan kruispunt Westeind-Westeind);
2. Herinrichting looproute Anthony Fokkerweg tussen Westeind en Aviolandapad;
3. Realisatie looproute aan de binnenzijde van de dijk tussen Waterbushalte Noordhoek richting bedrijventerrein Noordhoek;
4. Vrachtautoverbod op Westeind (Dijkclint) ten oosten van kruispunt Westeind-Westeind.

Oostelijke route

Voor de oostelijke route wordt tevens gekeken naar een vrachtverbod ter hoogte van het bruggetje en naar aanvullende (snelheids) beperkende maatregelen ter reductie van de ervaren overlast in de omgeving Eilandstraat en Havenstraat. In 2024 starten we hiervoor gesprekken met de omgeving.