

31-10-2022 | Startnotitie/omschrijving opgave knooppunt Barendrecht

1. Aanleiding

In het kader van het programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten, en de woningbouwontwikkelingen rondom de Stationstuinen (ten oosten van het station) is er gekeken naar de opgave(n) om de kwaliteit van het knooppunt station Barendrecht te verbeteren. Vanuit een eerste gesprek op 14 april, en een locatiebezoek op 30 mei is er vervolgens gewerkt aan deze concept startnotitie.

Betrokkenen: [REDACTED] (Gemeente Barendrecht / BAR), [REDACTED] (MRDH) en [REDACTED] (MRDH).

Het uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit en de vijf aandachtsgebieden

MRDH bereidt een uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit op ov-knooppunten voor als onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Vanuit dit programma kunnen gemeenten, wegbeheerders en stationsbeheerders subsidie krijgen voor onder andere verbeteringen in de infrastructuur (conform MRDH-Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling).

Lokale ontsluiting

Te voet of met de fiets naar het openbaar vervoer komen heeft de voorkeur. Met goede looproutes wordt het invloed gebied van station of halte sterk vergroot. Maatregelen die knelpunten of barrières in de directe stationsomgeving kunnen verhelpen (te denken valt aan een straal tot 300m rondom het station), kunnen onderdeel zijn van het plan.

Fietsparkeren

Voldoende en veilige plekken op de juiste plekken vanuit aanrijdroutes naar het station. De capaciteit wordt zo veel mogelijk vraagvolgend uitgebreid, mits adequaat beheerd gericht op tegengaan ongewenst lang parkeren.

P+R

Indien aanwezig, functioneert de P+R goed, dat wil zeggen voor de doelgroep ov-gebruikers en beperkt voor direct omwonenden (liever lopen en fietsen). Vanwege de ruimte en kosten wordt P+R niet vraagvolgend gefaciliteerd maar is de inzet het goed benutten van de schaarste, op basis van de 'P+R-ladder'.

Kwaliteitsbeleving

De reizigers waarderen het gebruik van het knooppunt met een rapportcijfer van minimaal een 7. Deze tevredenheid draagt bij aan 'klantenbinding' en bevorderen van ov-gebruik als vaste gewoonte.

Mobiliteitsdiensten

Het knooppunt biedt fysiek ruimte aan mobiliteitsdiensten voor ov-reizigers (zoals taxi, deelfietsen, deelauto's etc.) voor zover dit voorziet in een aannemelijke behoefte en derden bereid zijn de diensten te exploiteren.

Aanpak

Een station is niet alleen een knooppunt van vervoersmodaliteiten, maar ook van beheerdomeinen. Er zijn vaak diverse beheerders in en rondom een station te vinden: de gemeente beheert de buitenruimte en gemeentelijke wegen en houdt toezicht op de openbare orde; het station wordt beheerd door RET, HTM of Prorail, de exploitatie op treinstations door NS, de fietsenstalling, P+R-terrein, etc. Daarom wil de MRDH dat alle betrokken beheerders vanaf een vroeg stadium samenwerken. Dat betekent gezamenlijk de opgave voor verbeterpunten bespreken en op basis daarvan plannen uitwerken waarin alle vijf de aandachtsgebieden in hun onderlinge samenhang tot hun recht komen. In de voorfase brengt de MRDH als procesbegeleider partijen bij elkaar om zo te komen tot een gedragen startdocument voor de planuitwerking.

Huidige situatie Station Barendrecht

Station Barendrecht is een overdekt sprinterstation aan de oostzijde van Barendrecht. Het station is gelegen aan de lijn Rotterdam-Dordrecht waar idealiter 6 keer per uur een sprinter stopt. Door het huidige personeelstekort zijn dit in de huidige dienstregeling 4 treinen per uur. Dagelijks zorgt het station samen met de buslijnen voor zo'n 3.400 reizigers (3150 trein, 250 bus). Dit is een groot verschil met de reizigersaantallen in 2019 toen er 6.511 reizigers per dag waren (6.150 trein, 361 bus).

Lijn:	Gem instappers per dag 2022
Lijn 84	193
Lijn 187	5
Lijn 283	14
Lijn 603	13
Lijn 608	12
Lijn 609	<u>12</u> +
Totaal:	249

Ruimtelijke plannen en overige ontwikkelingen

Een van de redenen voor het opstellen van deze startnotitie zijn de woningbouwontwikkelingen aan de oostzijde van het station. Aan deze zijde – waar nu nog een bedrijventerrein is – gaat de gemeente Barendrecht de komende jaren circa 3.500 woningen en 60.000 m² BVO aan werken/voorzieningen realiseren. Met dit project (de Stationstuinen) zal het gebruik van het openbaar vervoer ook toenemen, en zal het knooppunt een belangrijkere rol krijgen.

In de huidige plannen voor de Stationstuinen wordt er een gemiddelde parkeernorm van 0,9 per woning gehanteerd. Door middel van parkeerhubs zal in deze parkeerbehoefte worden voorzien. Gemeente Barendrecht is daarbij ook in gesprek met NS Stations om de mogelijkheden te verkennen om dubbelgebruik van het P+R terrein bovenop het station mogelijk te maken. Binnen het parkeerconcept voor De Stationstuinen is de invoering van betaald en/of gereguleerd parkeren het uitgangspunt.

De koppeling tussen het verbeteren van het knooppunt en de woningbouwontwikkelingen zorgt ook voor kansen. Zo is er voor de versnelling van de woningbouw geld beschikbaar gesteld voor bovenplanse mobiliteitsopgaven. Ook wordt er rond het gebied ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid, fietsenstallingen, looproutes en parkeervoorzieningen. Deze ingrepen versterken de kwaliteit van het knooppunt Barendrecht.



Achtergrondinformatie opgave omschrijving

Lokale ontsluiting

Uit zowel de knopenroos als uit het locatiebezoek blijkt dat de bereikbaarheid per fiets en voetganger verbeterd moet worden. Zo scoort het knooppunt slecht op het percentage van de omwonenden dat het station per fiets of te voet kan bereiken (*Knopenroos, Mobycon 2019*).

De problemen rondom de lokale ontsluiting zitten voornamelijk bij de noordwestelijke entree (die tevens ook de grootste is). Deze entree sluit niet goed aan op het omringende stratennetwerk. Er is geen logische loop- en fietsroute vanaf deze entree naar het centrum van Barendrecht. Ook de bewegwijzering vanuit de wijk en de verkeersveiligheid van het plein zijn bij deze entree aandachtspunten.

Aan de zuidzijde van het station ligt er minder/geen opgave voor de lokale ontsluiting. De Gebroken Meeldijk biedt een duidelijke, overzichtelijke en veilige optie om vanuit het station het centrum van Barendrecht te bereiken.

Ten oosten van het station wordt het project De Stationstuinen ontwikkeld. In de planvorming staat de bereikbaarheid te voet en met de fiets centraal. De entrees van de stations zijn daarbij belangrijke bestemmingen waar loop- en fietsroutes direct naar toe leiden. Deze ontwikkeling is van belang vanwege de toename van het gebruik van deze zijde van het station. Ook speelt aan deze zijde de verbinding met het nabij gelegen bedrijventerrein Dutch Fresh Port een rol.



Fietsparkeren

Door de vier station entrees heeft het station ook vier fietsenstallingen. Deze stallingen samen zorgen voor een capaciteit van 1.358. Daarnaast is er ook nog een bewaakte fietsenstalling aan de zuidwestelijke entree. Deze bewaakte fietsenstalling – in beheer van NS Stations? – biedt plaats voor 314 fietsen.

De bezetting voor de fietsparkeerplekken was in 2019 75%. Zones 9 en 5 (zie onderstaande afbeelding) zijn gelegen aan de Gebroken Meeldijk. De stallingen in deze hoek staan overvol en dit heeft als gevolg dat er veel fietsen op onjuiste wijze in de stalling worden gezet.

In de prognose van Prorail voor 2030 blijkt dat er geen extra stallingen nodig zijn. Mogelijk is er alleen een verschuiving van de capaciteit nodig. In deze prognose is echter nog geen rekening gehouden met de ontwikkeling van project De Stationstuinen en bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.



Vergelijking totale bezetting (Fietsparkeeronderzoek MRDH, Groen Licht 2021)

Jaar	cap.	bez. abs.	bez. %	restcap.
2021	1.358	602	44%	756
2020	1.320	538	41%	782
2019	1.320	990	75%	330

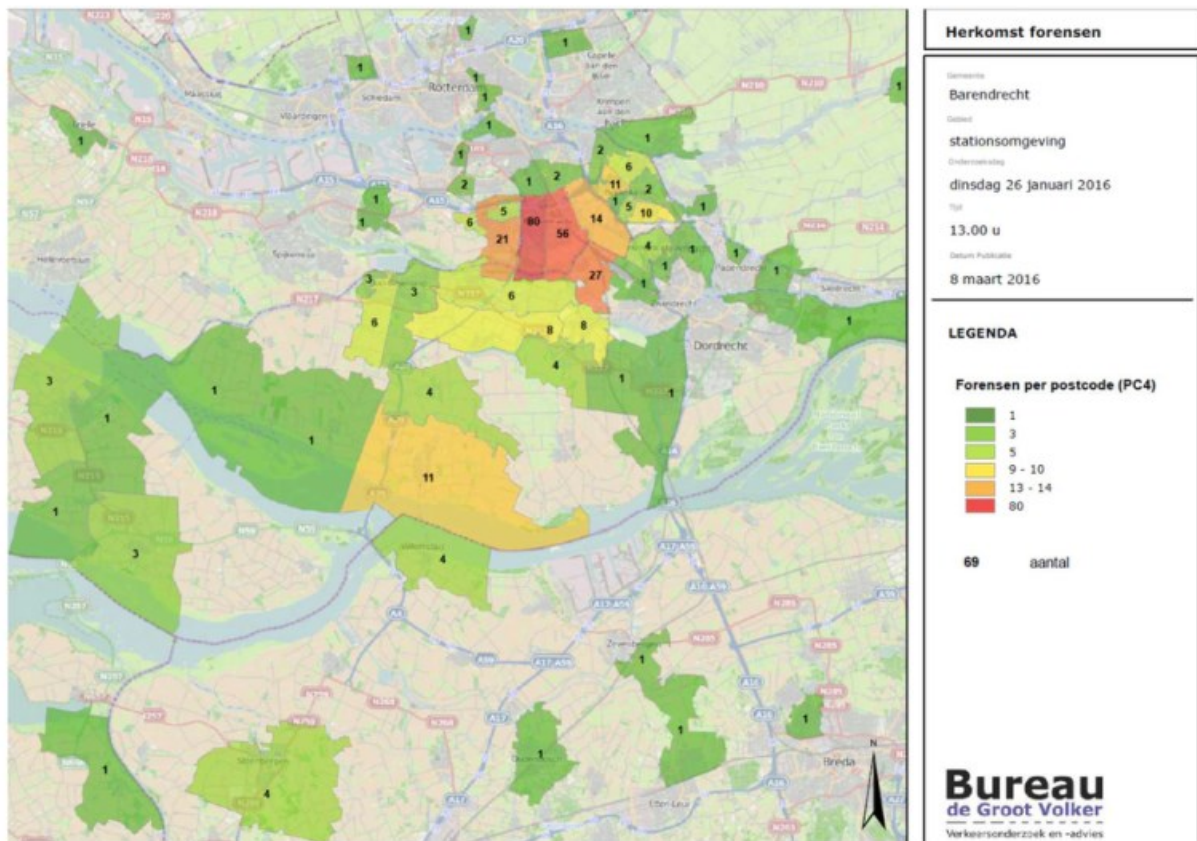
Specificatie Bezetting fietsparkeerplaatsen 2019 (Fietsparkeeronderzoek MRDH, Groen Licht 2019)

Stalling-nummer	Capaciteit	Type stalling	aantal fietsen			2019		
			op juiste wijze in stalling	tussen/nabij stalling	los van stalling	Bezetting absoluut	Bezetting-percentage	Rest-capaciteit
01	448	hoog/laagrek met aanbindbeugel	266	98	0	364	81%	84
02	354	hoog/laagrek met aanbindbeugel	143	79	0	222	63%	132
03	160	hoog/laagrek met aanbindbeugel	53	10	0	63	39%	97
04	174	hoog/laagrek met aanbindbeugel (162), aanleunbeugel (12)	174	22	21	217	125%	-43
05	40	aanleunbeugel	40	19	25	84	210%	-44
06	144	hoog/laagrek met aanbindbeugel	38	2	0	40	28%	104
Totaal:	1.320		714	230	46	990	75%	330

P+R

Boven op het stationsdak bevindt zich de P+R van station Barendrecht en zij biedt plaats voor 453 parkeerplekken. De telling van Groenlicht uit het najaar 2021 geeft een bezetting aan van 59% (*Parkeeronderzoek P+R MRDH, Groenlicht 2021*). Deze telling vond echter plaats in tijden van de coronapandemie en nu het OV steeds meer opgang komt is dan ook de verwachting dat deze bezetting weer gaat toenemen. Dit beeld wordt ook bevestigd als gekeken wordt naar tellingen van voor de coronapandemie. Zo laat de telling uit 2019 een bezetting zien van 99% (*Parkeeronderzoek P+R MRDH, Groenlicht 2019*). Het aantal parkeerplaatsen op het parkeerdek is in 2020 met 68 plekken uitgebreid vanwege de hoge bezetting. Sinds de uitbreiding van het parkeerdek is door de coronapandemie er nog geen sprake van een hoge bezetting. In september 2022 was er wel een sterke toename van het gebruik zichtbaar.

Verder blijkt uit een herkomstonderzoek dat 39% van de gebruikers uit Barendrecht zelf komt. Voor deze reizigers zou de fiets ook een optie zijn. Het oneigenlijk gebruik van het P+R terrein is met 2% echter erg laag.



Daarnaast laat ook de prognose van Prorail zien dat er in 2040 ... extra plekken nodig zijn voor de P+R.

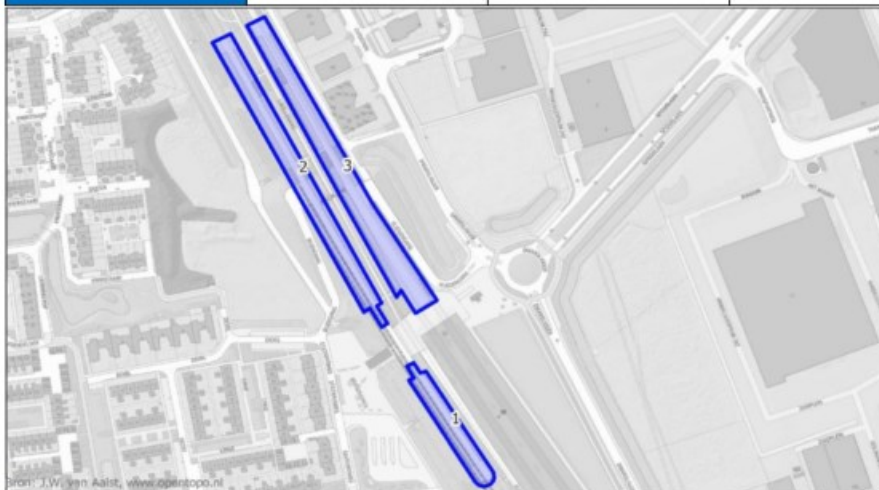
Al met al zal de bezetting van de P+R komende jaren fors stijgen, en zal de maximale capaciteit ook bereikt worden. Voor de opgave rondom de P+R capaciteit is het daarom van belang om te kijken naar de P+R ladder (zie bijlage). In de huidige situatie is het parkeren gratis en voordat er gekeken kan worden naar een uitbereiding van het P+R terrein dient er gekeken te worden naar het invoeren van een parkeertarief.

P+R in combinatie met de Stationstuinen

Naast de bovengenoemde ontwikkelingen rondom het P+R terrein geeft de gemeente Barendrecht ook aan dat zij dit terrein wil meenemen in de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Stationstuinen. Het idee hierbij is dat het terrein in de avond en in het weekend gebruikt kan worden als parkeerhub voor omliggende inwoners van de Stationstuinen. Deze optie heeft echter ook het gevaar dat het P+R terrein nog voller komt te staan en er geen ruimte meer is voor correcte gebruikers van de P+R. Dit medegebruik is alleen mogelijk wanneer het parkeerdek wordt gereguleerd. De gemeenteraad van Barendrecht heeft op 27 september ingestemd met het invoeren van gereguleerd en betaald parkeren in De Stationstuinen en op het parkeerdek. Deze regulering wordt het komende jaar verder uitgewerkt. Deze maatregel heeft vermoedelijk ook effect op het aantal gebruikers met een herkomst uit Barendrecht.

Vergelijking totale bezetting (Parkeeronderzoek, Groenlicht 2021)

Jaar	cap.	bez. abs.	bez. %	restcap.
2021	399	234	59%	165
2020	399	94	24%	305
2021	399	396	99%	3
2018	394	404	103%	-10



Kwaliteitsbeleving

Station Barendrecht scoort erg hoog op de kwaliteitsbeleving. Zo kreeg zij in 2019 een klantoordeel van 79%. Gemeente Barendrecht zelf geeft ook aan erg tevreden te zijn over het station en de kwaliteitsbeleving.

Een mogelijk klein verbeterpunt zou kunnen liggen in een verbetering van de tunnel entree aan de Gebroken Meeldijk. Deze entree oogt wat kaal. De afgelopen jaren zijn de mogelijkheden verkend om de tunnel aantrekkelijker te maken. Daarvoor is de tunnelwand opnieuw bekleed met nieuwe platen en zijn de bogen bij de entree opnieuw geschilderd. Aan de oostzijde van de tunnel zal komende jaren vermoedelijk een herinrichting plaats vinden als onderdeel van het project De Stationstuinen.



Deelmobiliteit

Qua deelmobiliteit zijn er veel faciliteiten op station Barendrecht. Zo zijn er de deelscooters van Go Sharing, OV-fietsen en is er een deelauto van Greenwheels.

- Duidelijkere plek voor Felyx?

Aan de zuidwestelijke entree bevindt zich de beveiligde fietsenstalling met OV-fietsen. Gemeente is blij met deze OV-fietsen en heeft de wens om ook bij entree aan de noordoostzijde OV-fietsen of een ander deelfietsensysteem beschikbaar te maken.

De deelauto van Greenwheels wordt volgens gemeente en Greenwheels zelf goed benut. De parkeerplek voor deze auto staat momenteel iets wat onopvallend bij de bushalte. Als er de in de toekomst meer vraag komt naar Greenwheels, is het goed om te kijken naar een nieuwe en duidelijkere plek.

De gemeente en bedrijven van Dutch Fresh Port hebben de ambitie om de verbinding tussen het station en het bedrijventerrein te versterken. Een mogelijkheid hiervoor is de beschikbaarheid van deelfietsen voor personeel van de bedrijven. De mogelijkheden hiervoor moeten nog nader worden onderzocht.

Opgaven voor knooppunt Station Barendrecht:

Al met al is Barendrecht een station dat er op veel gebieden er goed voor staat. Met de woningbouwontwikkeling de komende jaren dienen zich er echter ook uitdagingen aan.

De opgaven voor de vijf verschillende aandachtsgebieden:

Lokale ontsluiting: Aan de noordwest zijde van het station zijn er problemen met de lokale ontsluiting. Bewegwijzering en eventuele aanpassingen aan de loop- en fietsroutes richting het centrum van Barendrecht kunnen de herkenbaarheid en veiligheid van de route verbeteren. Ook de inrichting van het stationsplein aan de noordwestzijde van het station is een aandachtspunt. De huidige inrichting van het plein vormt geen aantrekkelijk welkom voor voetgangers, fietsers en busreizigers.

Voor fietsers tussen het station en sportpark De Bongerd/scholencluster Dierensteinweg is er sprake van een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk.

Fietsparkeren: De capaciteit voor Fietsparkeren is op orde. De stallingen aan de zuidzijde bij de Gebroken Meeldijk staan echter vol (met foutgeparkeerde fietsen). Bij andere stallingen is er sprake van overcapaciteit. Uitbreiding van de capaciteit aan de noordoost zijde van het station is noodzakelijk vanwege de ontwikkeling van De Stationstuinen. Deze extra capaciteit moet ook worden ingepast in het ruimtelijk ontwerp voor het stationsplein aan de oostzijde.

P+R: De grootste opgave voor dit knooppunt is de P+R. De prognose voor de capaciteit geeft aan dat er sprake gaat zijn van een toenemende vraag in de komende jaren. Een belangrijke oorzaak hierin is dat de P+R gratis is. Het invoeren van gereguleerd en betaald parkeren en het ontmoedigen van gebruikers die van dichtbij komen zijn daarbij twee belangrijke stappen die gezet kunnen worden.

Kwaliteitsbeleving: Op het gebied van kwaliteitsbeleving zijn er geen grote opgaven. Om het station aantrekkelijker te maken zou de omgeving van de fietstunnel bij de Gebroken Meeldijk aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. De ontwikkelingen aan de oostzijde van het station met de

realisatie van project De Stationstuinen zorgt voor de ontwikkeling van twee hernieuwde entrees welke de aantrekkelijkheid voor reizigers vergroten.

Deelmobiliteit: De deelmobiliteit is redelijk goed geregeld op dit station. Een verbetering is de ordening van deelscooters, het vergroten van het aanbod deelfietsen en eventueel uitbreiding van het aanbod deelauto's

Bijlagen:

1. Knopenroos
2. Parkeerladder P+R

Knopenroos:

STATION BARENDRECHT

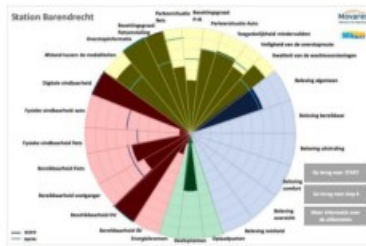


Indicator	Waarde	Type
L.A. Beschikbaarheid OV	73%	n.v.t.
L.B. Beschikbaarheid OV-systemen	100%	norm
IC. Beschikbaarheid voetgangers	100%	beschikbaar
IC. Beschikbaarheid fiets	57%	beschikbaar
IC. Fysieke beschikbaarheid fiets	10%	erfgoed
IC. Regelmatige beschikbaarheid	100%	erfgoed

Indicator	Waarde	Type
L.A. Afstand tussen de modalityknoten	87%	norm
L.B. Overstapingsmogelijkheid	100%	erfgoed
IC. Beschikbaarheid fietsenstalling	100%	norm
IC. Parkeren voor de fiets	63%	erfgoed
IC. Toegankelijkheid voor de fiets	82%	erfgoed
IC. Veiligheid van de parkeerplaats	75%	erfgoed
IC. Beschikbaarheid fietsenstallingen	65%	erfgoed

Indicator	Waarde	Type
L.A. Overstapingsmogelijkheid	100%	norm
L.B. Overstapingsmogelijkheid	55%	norm
IC. Overstapingsmogelijkheid	100%	norm

Indicator	Waarde	Type
L.A. Bediening afgewisselen	73%	norm
L.B. Bediening bereikbaar	8%	norm
IC. Bediening overzicht	6%	norm
IC. Bediening comfort	0%	norm
IC. Bediening overzicht	8%	norm
IC. Bediening verlicht	8%	norm



Verbeterpunten		Prioriteit	Score
Beschikbaarheid voetgangers	Bereikbaarheid per fiets en voetgangers verbeteren. Slechte score wat betreft percentage van de omwonenden dat het station per fiets of te voet kan bereiken. Dit kan verbeterd worden door de fijnmazigheid van de aansluiting op het omringende stratenstelsel te vergroten. Voornamelijk in noordelijke richting.	Hoog	3
	Bereikbaarheid per fiets wordt als slecht beoordeeld door getreks aan fietspaden. Is echter conform richtlijnen ontworpen. Hoort niet verbeterd te worden.	Geen	nut
Beschikbaarheid fiets	Bewegwijzering voor de fiets vanaf de omringende wijken moet verbeterd worden.	Laag	1
	Uitbreiden van de overlapping en specifieke stallingplaatsen voor buitenwielstoelen naast de score verhogen.	Hoog	2
Beschikbaarheid OV	Het kruisen van de busen voor voetgangers, en de twee overbraken aan de achterkant van het station verlagen de score, maar worden niet als problematisch gezien.	Laag	4
	Er zijn geen opstapplaatsen op het station, geen (zichtbare) deelsystemen en een matige beschikbaarheid van de OV-fiets. Daarnaast ook geen (zichtbare) verduurzamingsmaatregelen.	Laag	3
Bediening	Het station is vrij nieuw en scoort hoger dan de streefwaarde	-	-



Bijlage 3: P+R-ladder



5. Capaciteit uitbreiden
4. Tarief invoeren
3. Gedragsverandering
2. Alternatieven fiets, lopen, ov
1. Bestemmingsparkeren weren

Sport 1: Bestemmingsparkeren weren (scheefparkeren)

De capaciteit is bedoeld om OV-reizigers een parkeerplek te bieden. Bestemmingsparkeren zonder dat men verder reist met OV, kan worden geweerd bijv. door een doelgroepsysteem in te voeren. OV-reizigers kunnen dan zonder kosten parkeren, anderen moeten een vol tarief betalen.

Sport 2: Alternatieven op orde

Uit het gebruikersonderzoek van 2016 is gebleken dat een forse groep op korte afstand van het knooppunt toch met de auto komt. Uit de proeftuinen blijkt dat voor een deel van deze groep de fiets een goed alternatief kan zijn. De voorzieningen voor het stallen van de fiets moeten dan wel genoeg ruimte bieden en voldoende veilig zijn. Hier is nog een flinke verbetering mogelijk.

Sport 3: Gedragsverandering bevorderen

Uit de proeftuinen blijkt dat P+R gebruikers open staan voor het uitproberen van alternatieven. Publieksacties zijn een nuttig instrument om reizigers te ondersteunen bij het vormen van nieuwe gewoontes.

Sport 4: Tarief

Tarief invoeren is pas de vierde sport op de P+R ladder. In november 2018 heeft de Bestuurscommissie besloten te gaan verkennen wat er nodig is om dit zorgvuldig in te voeren. Ongewenste effecten als parkeeroverlast in omliggende wijken en verlies van OV-reizigers kunnen dan worden voorkomen.

Sport 5: Uitbreiding

Dit is de laatste sport, nadat de mogelijkheden van de vorige vier sporten zijn toegepast. Het is belangrijk deze afgesproken volgorde aan te houden. Het zonder meer uitbreiden van de capaciteit zonder de voorliggende stappen te zetten, zal niet bijdragen aan de regionale bereikbaarheid maar ook niet aan een betrouwbaar P+R-product. Het lokt oneigenlijk gebruik uit, verwaarloost de aandacht voor kosteneffectievere alternatieven en uiteindelijk is er dan nog steeds onvoldoende plek de specifieke groep waarvoor P+R de meeste meerwaarde heeft: reizigers van buiten het centraal stedelijk gebied met beperkte OV-bediening en op te grote fietsafstand. De ladderbenadering is nodig om P+R effectief te laten zijn voor bereikbaarheid, leefbaarheid en ook voor klimaat aanpak.

Bron: Parkeer en Reis in de Metropoolregio. MRDH, september 2017