

# Bedrijventerrein Bakestein



## Adviesrapport verkeersveiligheid en parkeerdruk

---



Naam	: Nina Verheij
In opdracht van	: Parktrust
Datum	: 24-11-2020
Versie	: 2

# Inhoudsopgave

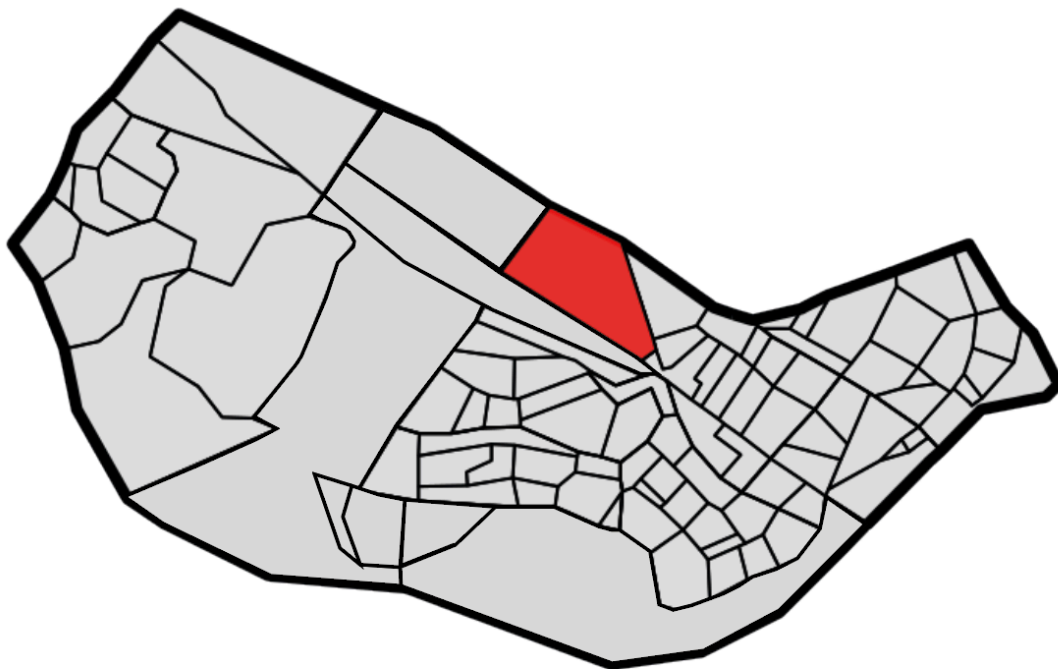
<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Resultaten vanuit enquête</b> .....	<b>2</b>
<b>2.Verkeersveiligheid</b> .....	<b>3</b>
2.1 <i>Opties verbeteren verkeersveiligheid</i> .....	3
<b>3. Parkeren</b> .....	<b>6</b>
3.1 <i>Openbaar parkeren</i> .....	7
3.2 <i>Parkeren van vrachtwagens en aanhangers</i> .....	7
3.3 <i>Aanpak parkeergedrag op bedrijventerrein</i> .....	7
<b>4. Sportactiviteiten van verenigingen</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Alternatieve vervoersmiddelen</b> .....	<b>10</b>
<b>6. Advies</b> .....	<b>11</b>
<b>7. Discussiepunten</b> .....	<b>12</b>
<b>Literatuurlijst</b> .....	<b>13</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>14</b>
<i>Bijlage 1: Observatieschema</i> .....	14
<i>Bijlage 2: Parkeerplaatsen voor vrachtwagens en grote voertuigen</i> .....	15
<i>Bijlage 3: Kavelverdeling en gemeenteground bedrijventerrein Bakestein</i> .....	16
<i>Bijlage 4: Vrije kavels voor verkoop</i> .....	17

## Inleiding

Het bedrijventerrein Bakestein ligt gevestigd langs de A16 in Zwijndrecht. Het bedrijventerrein heeft ongeveer 60 bedrijven met een bruto oppervlakte van 27 hectare. Op het terrein hebben zo goed als alle bedrijven parkeerplekken op eigen terrein, maar verschilt dit wel in hoeveelheid. Daarnaast zijn er over het bedrijventerrein verspreid veel mogelijkheden tot openbaar parkeren. Zo heeft het bedrijventerrein de mogelijkheid om te parkeren op grasbetontegels, wat meer plekken heeft gecreëerd voor personenauto's. Ook de grote parkeerterreinen 'Groot Karreveld' en 'Klein Karreveld' bieden extra parkeerruimte op het terrein.

Echter wordt er op een aantal locaties op het terrein geparkeerd op plekken waar dit niet is toegestaan. Dit gebeurt vooral in de zijstraten vanaf de Middellijn, zoals Voltastraat en Wattstraat. Ondanks dat hier parkeerverbodsborden aan de rechterzijde van de weg staan, wordt hier nog steeds dagelijks langs de weg geparkeerd. Niet alleen parkeren is een probleem op het terrein, ook de snelheid op de Ohmstraat veroorzaakt bandensporen op de weg en irritatie van ondernemers.

Middels dit onderzoek wordt er een advies uitgebracht naar de gemeente Zwijndrecht om eventuele aanpassingen te verrichten met betrekking tot de verkeersveiligheid en parkeerdruk op bedrijventerrein Bakestein in Zwijndrecht. Door middel van een enquête die verstuurd wordt naar alle ondernemers op het terrein en verschillende observaties te doen op het terrein wordt een analyse gemaakt van het gebied en de wensen van de ondernemers. In bijlage 1 is een overzicht te vinden met observaties omtrent het parkeren.



*Figuur 1 - Locatie Bakestein in Zwijndrecht*

## 1. Resultaten vanuit enquête

Om de ondernemers en verenigingen op het bedrijventerrein te betrekken bij het onderzoek, is er een enquête rondgestuurd met een tiental vragen. Deze vragen gaan over het parkeergedrag op en rondom eigen terrein, het openbaar parkeren en de verkeersveiligheid. Uit de resultaten van de enquête komen verschillende antwoorden naar voren. Ook de wensen worden uitgesproken door de ondernemers. Deze antwoorden en wensen worden meegenomen binnen dit adviesrapport.

Ruim 35 procent van de bedrijven zegt een parkeerprobleem te hebben op eigen terrein. Zo komt 75 procent van deze stemmers 0-10 parkeerplekken te kort en 25 procent zelf 10-20 plekken. Daarentegen stemmen de ondernemers die niet genoeg plek hebben op eigen terrein, wel 'ja' op de vraag of er genoeg openbare parkeerplekken aanwezig zijn op het terrein.

Wat betreft het openbaar parkeren stemt ruim 60 procent 'nee' op de vraag of er voldoende openbare parkeerplekken aanwezig zijn op het bedrijventerrein. Dit is vooral in de nabije omgeving van het bedrijf. Toelichtingen geven aan dat het parkeren en laden en lossen van de vrachtwagens problemen veroorzaken. Bovendien blijven er soms aanhangers staan langs de weg of in parkeervakken die een deel van deze parkeerplekken in beslag nemen. Ook wordt er geparkeerd op plekken waar dit niet is toegestaan, zoals langs de weg of op de stoepen. De straat wordt hierdoor minder toegankelijk wat voor problemen zorgt bij de bedrijven.

Uit de enquête blijkt dat er weinig alternatief vervoer wordt gestimuleerd. Dit komt mede omdat er geen openbaar vervoer wordt ondersteund binnen het bedrijventerrein en de fiets niet voor iedereen is weggelegd. Een groot deel van de medewerkers moet van ver komen en de enige optie is dan de auto.

Om ook het onderzoek naar de snelheid van personenauto's voort te kunnen zetten, is de vraag gesteld of er problemen worden ervaren met betrekking tot deze snelheid en dan met name waar. Ruim 50 procent van de stemmers ervaart hier problemen mee en maakt dit kenbaar door aan te geven dat er bandensporen aanwezig zijn op het terrein. Ook de bedrijven aan de Ohmstraat merken hoge snelheid op bij personenauto's, zo wel overdag als 's avonds en in het weekend.

De ondernemers hebben de kans gekregen om nog een bijdrage te kunnen leveren aan het onderzoek. Hieruit kwam een aantal keer naar voren dat het onduidelijk is dat het verkeer van rechts voorrang heeft en hier wellicht wat aan gedaan kan worden. Daarnaast wordt aangegeven dat het onduidelijk is waar wel en niet geparkeerd mag worden en het wellicht een idee is om van de berm langs de weg ook parkeermogelijkheid te maken. Ten derde ontstaat er een hinder door vrachtwagens en het laden en lossen hiervan, vooral in de zijstraten. Volgens een aantal bedrijven wordt het als lastig ervaren wanneer auto's het eigen terrein verlaten of vanuit openbare parkeerplaats.

De precieze percentages en uitkomsten van de enquête in grafiekvorm, kunt u aanvragen via dit mailadres, deze krijgt u dan toegestuurd: [stagiaire@parktrust.nl](mailto:stagiaire@parktrust.nl)



## 2.Verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein. Verkeersveiligheid is een algemene term voor de mate van veiligheid in het wegverkeer. Er worden voorzorgsmaatregelen besproken die eerder zijn genomen om de snelheid te verminderen op het terrein en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast worden er opties getoond die kunnen bijdragen aan deze verbetering.

Binnen het bedrijventerrein zijn er dus al enkele voorzorgsmaatregelen getroffen om de snelheid te beperken. Hiermee wordt de snelheid van personenauto's bedoeld. Door een aantal verkeersdrempels te plaatsen op de Middellijn, kunnen hier geen hoge snelheden behaald worden. De verkeersdrempels zorgen voor een afremming om de 150-200 meter.

Daarnaast zijn er verkeersborden geplaatst die de snelheid aangeven in zijstraten in combinatie met een verboden te parkeren bord. Ook deze borden dragen bij aan de verkeersveiligheid binnen het gebied zodat er geen onveilige situaties ontstaan. Op de afbeelding hiernaast is een voorbeeld te zien van de verkeersborden die in meerdere straten aanwezig zijn.

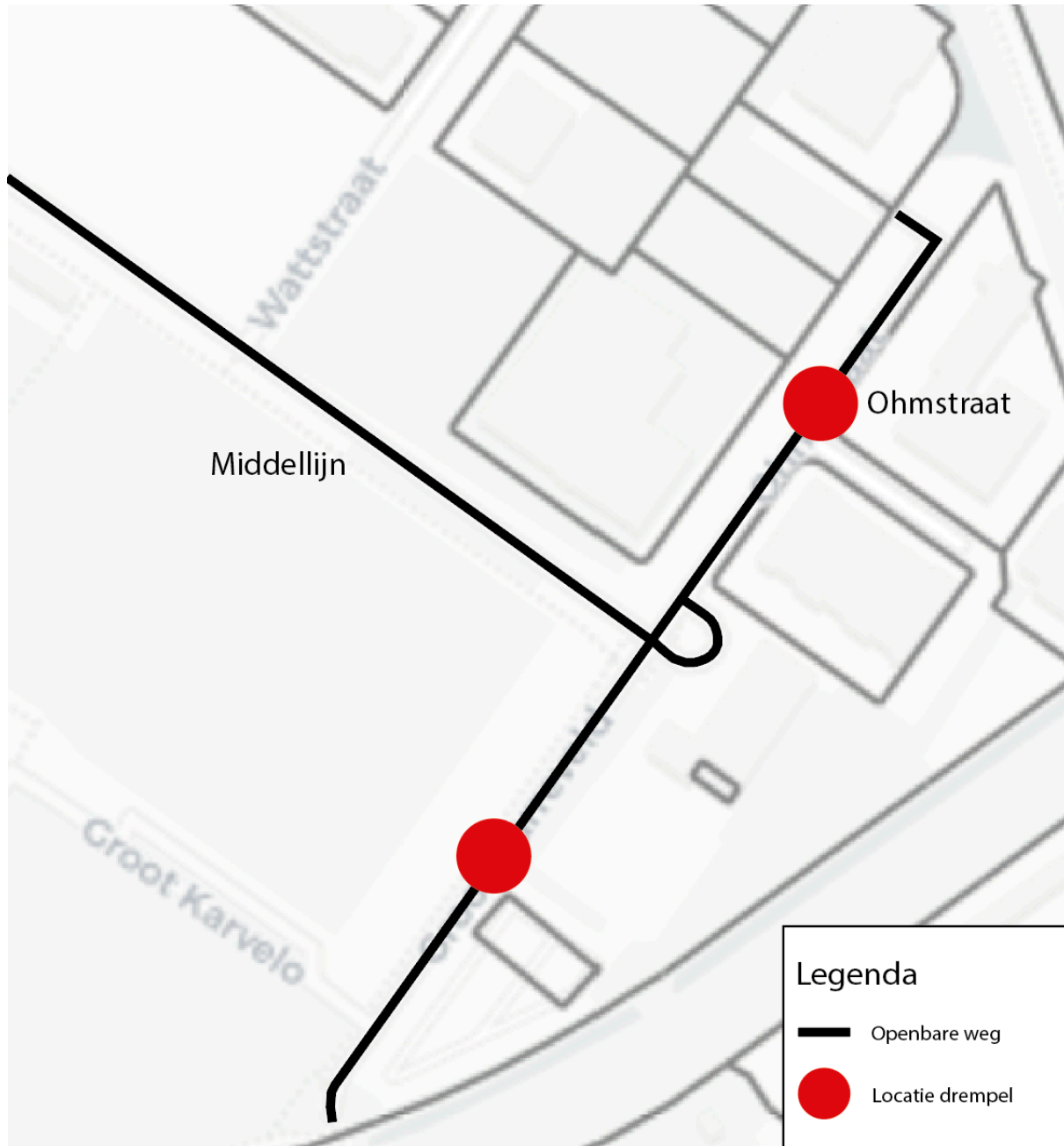


Figuur 2 - Verkeersbord met verboden te parkeren en snelheidszone. (BRON: Verheij, N. Gemaakt op 5 oktober 2020)

### 2.1 Opties verbeteren verkeersveiligheid

In tegenstelling tot de Middellijn waar drempels zijn toegevoegd om de snelheid te beperken, ontbreken deze drempels op de andere straten binnen het bedrijventerrein, onder andere op de Ohmstraat. De Ohmstraat is de hoofdweg naar bedrijven als Louis Ruys, R&S Hydrauliek en bevat aan weerkanten de meeste bedrijven in vergelijking tot andere zijstraten. Niet alleen de ondernemers ervaren er last van, ook het wegdek wordt aangetast door het harde rijden. Hierdoor zijn bandensporen van vervoersmiddelen als personenauto's, motoren en scooters te zien. Deze sporen ontbreken op de wegen waar er drempels zijn aangelegd waardoor duidelijk wordt dat er anders gereden wordt dan op de Middellijn. Daarnaast is er in het weekend en op sommige doordeweekse avonden ook wel eens een straatrace aanwezig. Vaak zijn dit groepen jongeren die met hun auto's, motoren of scooters een rustige plek zoeken om te racen. Dit gaat gepaard met het achterlaten van afval als etensresten, lege blikjes en sigaretten. Uit onderzoek en surveillance rondes is gebleken dat dit de laatste maanden wel verminderd is. Ondanks er uit onderzoek is gebleken dat er weinig ongelukken gebeuren en de gemiddelde snelheid tussen de 30 en 40 kilometer per uur ligt, ervaren de ondernemers er wel enorme last van. Zo blijkt uit de enquête dat de bedrijven gevestigd aan de Ohmstraat, allemaal een negatieve ervaring hebben met de Ohmstraat op het gebied van verkeersveiligheid en het liefst een oplossing zien.

Om dit probleem op te lossen is het een kansrijke optie om twee drempels te plaatsen op de Ohmstraat. Deze drempels remmen het verkeer af waardoor straatraces en daarbij het behalen van hogere snelheden bijna tot niet meer mogelijk wordt. Vooral met oog op de toekomst wanneer het autogebruik weer toeneemt doordat werknemers weer op locatie werken en de deelnemers van de straatrace weer actief worden, kan dit de oplossing zijn. Op de tekening in figuur 2 is te zien waar de drempels geplaatst kunnen worden. Hierbij is rekening gehouden met kruispunten en de afstand tussen de drempels.



Figuur 3 - Kaart met locaties voor plaatsen van drempel

De drempel vormt zich over de gehele breedte van de weg, net zoals op de Middellijn. Op de afbeelding hiernaast is te zien welke verkeersdrempel het meest effectief zal zijn. Het zorgt voor een afremming van voertuigen en het vrachtverkeer kan de drempels ook passeren.



*Figuur 4 - Verkeersdrempel (BRON: Google Maps)*

Bovendien wordt er in de enquête door een aantal ondernemers benadrukt dat het onduidelijk is dat het verkeer van rechts op de Einsteinstraat voorrang heeft. Dit betekent dat het verkeer op de doorgaande weg voorrang moet verlenen aan de Daltonstraat en de Pascalstraat. Een optie hiervoor is het plaatsen van een tijdelijk voorrangsbord zodat de bestuurders eraan herinnerd worden dat het verkeer van rechts voorrang heeft. Wanneer er resultaat wordt geboekt kunnen deze borden verwijderd worden. Dit resultaat kan gemeten worden door opnieuw een enquête rond te sturen naar de ondernemers met een specifieke vraag over het voorrang verlenen. Het tijdelijke bord is in onderstaande figuur zichtbaar.

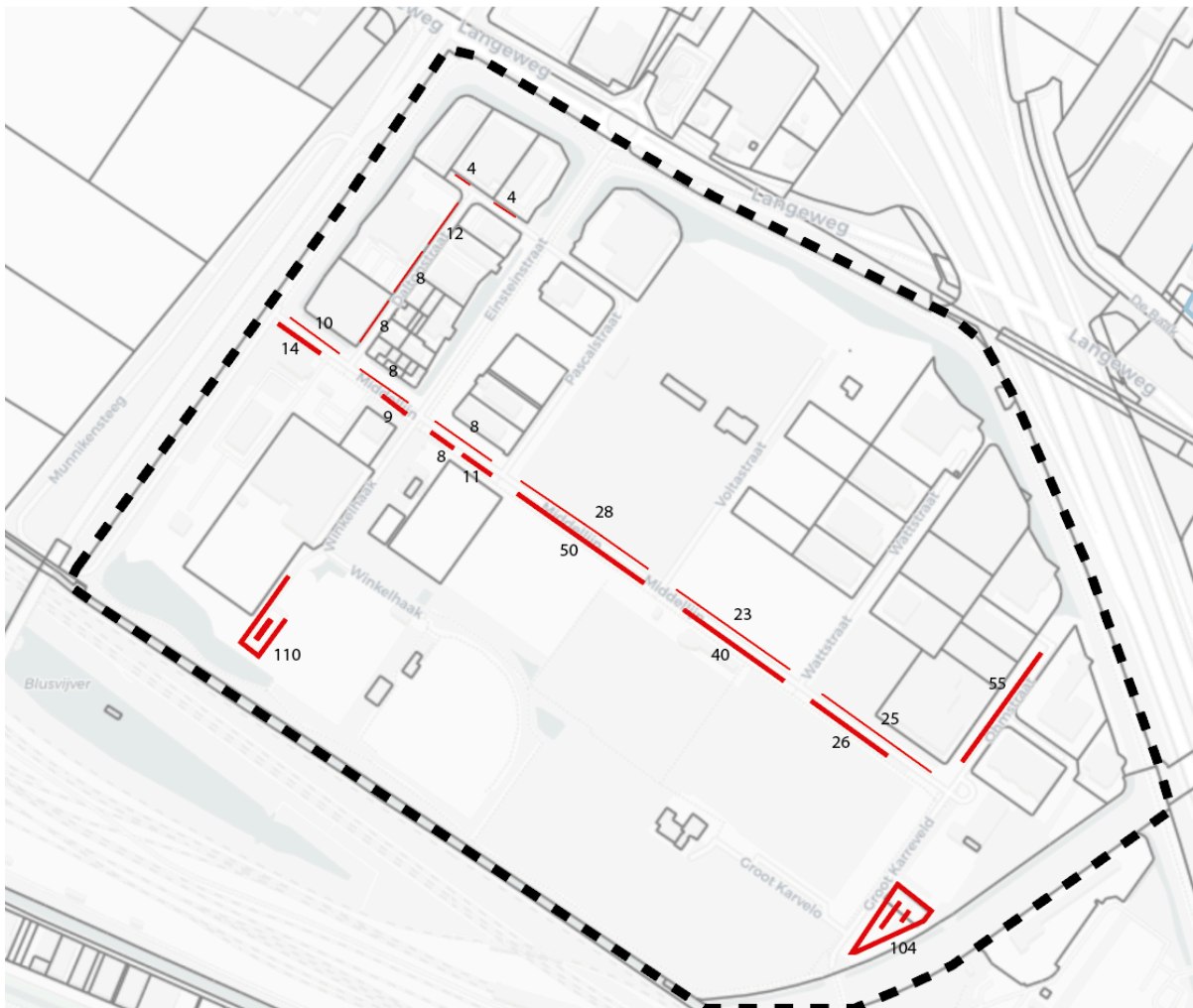


*Figuur 5 - Tijdelijke herinnering voorrang verlenen aan verkeer van rechts*

Naast het plaatsen van dit bord kan er door het bestuur van het bedrijventerrein aandacht worden besteed aan de voorrangverlening door hetgeen te benomen in de nieuwsbrief en op de website.

### 3. Parkeren

Over het algemeen hebben bedrijven redelijk veel ruimte op hun eigen terreinen voor de functie parkeren. Dit verschilt wel per bedrijf en de grootte ervan. De kleinere bedrijven hebben slechts 1 of 2 plekken waardoor zij sneller parkeren op openbare parkeerplekken. Er zijn er in totaal **565** openbare parkeerplaatsen verspreid over het terrein. Deze parkeerplaatsen vormen zich in parkeerterreinen en parkeren aan de straat. Daarnaast zijn er binnen het bedrijventerrein veel grasbetontegels aangelegd om ook parkeerplekken te realiseren. Op onderstaande figuur is de capaciteit van de parkeerplekken op bedrijventerrein Bakestein te zien. Door meerdere observaties op het terrein uit te voeren op verschillende dagen en tijdstippen wordt uiteindelijk de bezetting van de parkeerplekken bekend.



Figuur 6 - Capaciteit openbare parkeerplekken op het bedrijventerrein

Hieruit komt duidelijk naar voren dat de openbare parkeerplekken nooit volledig gevuld zijn. Hierbij zijn de parkeerterreinen Groot Karreveld en Klein Karreveld niet meegerekend in de bezetting. De grasbetontegels aan de Middellijn zijn niet of nauwelijks in gebruik. De auto's staan vooral geparkeerd tegenover 'KWS Infra' en in het verlengde van 'De Zeeuw'. Ook wordt er op de Daltonstraat goed gebruik gemaakt van de grasbetontegels, maar ook hier staat het niet compleet vol. Daarentegen wordt er wel foutief geparkeerd in de Wattstraat en is het van belang dat deze auto's verplaatsen naar de parkeerplekken op de Middellijn.



### 3.1 Openbaar parkeren

Niet alleen de snelheid maar ook het verbod op parkeren wordt op bepaalde locaties kenbaar gemaakt. Door borden met een parkeerverbod te plaatsen aan het begin van de zijwegen wordt er niet geparkeerd langs de weg. Echter geldt dit alleen voor de rechterzijde van de weg en wordt er aan de linkerzijde van straten als Wattstraat en Voltastraat wel geparkeerd. Op de afbeelding hiernaast is een parkeerverbodsbord zichtbaar. Dit bord geldt voor beide kanten van de weg, maar in sommige gevallen wordt er aan de linkerzijde van de weg wel geparkeerd. Door deze parkeeracties worden de wegen smaller om te passeren en bepaalde in- en uitritten van bedrijventerreinen geblokkeerd voor vrachtwagens.



*Figuur 7 - Parkeerverbodsbord (BRON: Verheij, N. Gemaakt op 5 oktober 2020)*

### 3.2 Parkeren van vrachtwagens en aanhangers

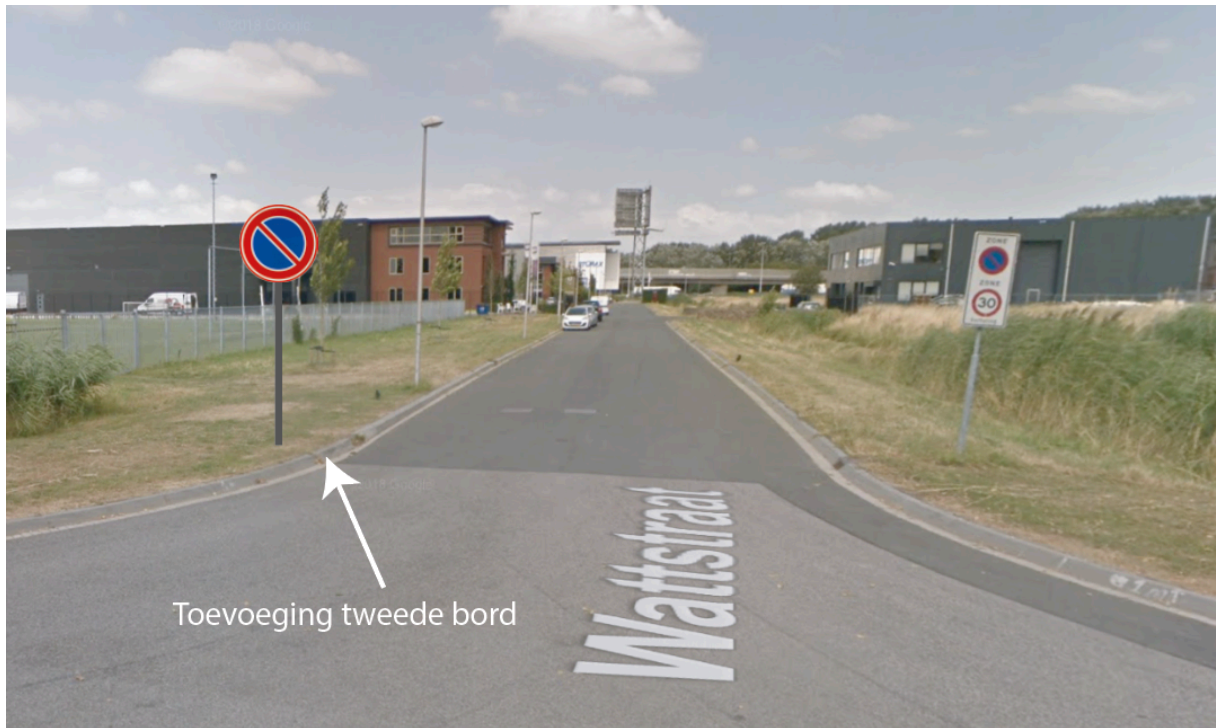
Het langdurig parkeren van vrachtwagens en aanhangers lijkt mee te vallen op het bedrijventerrein. Vrachtwagens staan wel eens 20-30 minuten langs de kant zodra zij wachten voor het laden en lossen of bijvoorbeeld wat papierwerk moeten doen. Vanuit de enquête en observaties is er niet naar voren gekomen dat vrachtwagens langdurig parkeren op het terrein. Ook het parkeren van aanhangers of opleggers lijkt geen grote problemen te veroorzaken. Weinig tot geen aanhangers worden geparkeerd op het bedrijventerrein en zodra deze er langere tijd staan wordt er een melding gemaakt. Deze worden door de handhaving opgeruimd en verdwijnen van het terrein af.

### 3.3 Aanpak parkeergedrag op bedrijventerrein

Om het foutief parkeren op de Wattstraat en in de toekomst wellicht de Voltastraat en andere zijstraten aan te pakken is het een mogelijke optie om aan beide kanten van de weg een 'verboden te parkeren' bord te plaatsen. Nu het alleen aan de rechterzijde van de weg wordt geplaatst, wordt er dagelijks geparkeerd aan de linkerzijde van de weg ondanks dit bord eigenlijk voor beide kanten bedoeld is. De weg wordt hierdoor smaller waardoor passeren lastiger wordt, voornamelijk voor vrachtwagens. Doordat het een doodlopende weg is en de vrachtwagens via dezelfde weg terug moeten, voornamelijk door middel van achteruit rijden wordt het door de auto's die op de weg geparkeerd staan erg moeizaam.

Op onderstaande afbeeldingen is te zien waar de verkeersborden komen te staan. Dit zal gaan om tijdelijke parkeerverbodsborden. Op de Wattstraat is dit het belangrijkste omdat daar dagelijks auto's geparkeerd staan en gaat het alleen om de linkerzijde van de weg. Om ook het foutief parkeren in de Voltastraat en Pascalstraat te voorkomen is het een optie om hier ook tijdelijke verkeersborden te plaatsen waarop 'verboden te parkeren' wordt aangegeven zodat het op het gehele terrein gelijkwaardig wordt aangegeven. Omdat er in de toekomst verwacht wordt dat alle kavels verkocht worden op het terrein en er dan gekeken wordt naar de aanleg van groenbetontegels voor het parkeren, zijn het voor nu tijdelijke borden.





Figuur 8 - Toevoeging tweede verkeersbord aan linkerkant Wattstraat (BRON: Google Maps, aangepast door Verheij, N.)



Figuur 9 - Toevoeging verkeersborden weerkant Voltastraat (BRON: Google Maps, aangepast door Verheij, N.)

## 4. Sportactiviteiten van verenigingen

Dit onderzoek is in de periode van Covid-19 van start gegaan waardoor de sportverenigingen minder of geen wedstrijden en trainingen hebben. Dit betekent dat er weinig tot geen auto's geparkeerd staan op de trainingsavonden of tijdens wedstrijden op zaterdag. Helaas zijn observaties hierdoor minder representatief en kan dit niet mee worden genomen in het onderzoek. Normaliter is het parkeergedrag en de parkeerdruk anders ten opzichte van doordeweekse dagen. De bezetting is op dat moment hoger waardoor er ook foutief wordt geparkeerd. Denk hierbij aan parkeren in de berm, op eigen terrein van bedrijven of voor een in- of uitrit. Ook het tijdelijk stilstaan op zebrapaden komt wel eens voor, ondanks dit niet is toegestaan en er gele belijning is toegevoegd aan de weg. Dit kan zorgen voor overlast bij de bedrijven die in het weekend of in de avonden aanwezig zijn.

Uit eerder onderzoek naar parkeerdruk op het bedrijventerrein is gebleken dat het terrein een lage tot matige parkeerdruk kent, met de hoogste bezetting op zaterdagmiddag van 42 procent. Nuancerend bij deze uitkomst is dat bedrijventerreinen over het algemeen alleen overdag een hoge parkeerdruk kennen, daarbij wordt een groot deel van de parkeerplaatsen ook op zaterdag gebruikt ten behoeve van de sportverenigingen. (Schram, R. J. M. M. (2013, mei)

Uit de enquête komt de vraag naar voren of hier beter op gehandhaafd kan worden. De handhaving is in de avonden en in het weekend actief op het terrein en de keuze ligt bij hen om daarop te gaan handhaven. Ook wordt er op de website van de hockeyvereniging 'HC Derby' duidelijk aangegeven dat er streng gecontroleerd wordt op parkeren en er wordt aangegeven waar dit wel en niet is toegestaan (H.C. Derby. (z.d.).

## 5. Alternatieve vervoersmiddelen

In het verleden is aandacht besteed aan het vervoer van werknemers van en naar het bedrijventerrein door pendelbusjes. Op het bedrijventerrein Bakestein was er weinig tot geen behoefte aan deze pendelbusjes onder de bedrijven. Deze pendelbusjes vervoerden 7 tot 8 mensen per keer naar het bedrijventerrein. Door middel van het kopen van muntjes konden medewerkers reizen met het busje. Deze muntjes waren toentertijd te koop bij de parkmanager van het bedrijventerrein. Op bedrijventerrein Groote Lindt en De Geer hebben de pendelbusjes een half jaar gereden. (Gemeente Zwijndrecht, 2016, juni)



*Figuur 10 - Pendelbusjes. Bron: Fietsersbond, 2016-2030. Geraadpleegd op 13 oktober 2020*

De pendelbusjes hebben 2020 niet gered, dit komt doordat de kosten niet gedekt werden door de gemeente en het daardoor niet haalbaar was. Hierdoor wordt het autogebruik niet meer voor een deel overgenomen door deze pendelbusjes en wordt het voor medewerkers van bedrijven moeilijk om met het openbaar vervoer te reizen.

Binnen het plangebied zijn dan ook geen bushaltes gelegen. De dichtstbijzijnde bushalte is de bushalte aan de Bootjessteeg of aan de Dr. Plesmanstraat in Zwijndrecht of de bushalte aan de Reeweg in Hendrik-Ido-Ambacht. Bij deze haltes stoppen onder andere bussen in de richting van Dordrecht, Ridderkerk en het station Zwijndrecht. Op 2 km afstand is het treinstation Zwijndrecht gelegen. Hier stoppen treinen in de richting van Dordrecht en Rotterdam.

Daarnaast is het niet voor iedereen mogelijk om de (brom)fiets te nemen naar het werk. Veel medewerkers wonen niet in de buurt van het bedrijventerrein en zijn afhankelijk van hun auto. De auto's van deze medewerkers moeten officieel op eigen terrein worden geparkeerd, maar bepaalde bedrijven kunnen deze bezetting niet kwijt. Hierdoor staan auto's geparkeerd op openbare parkeerplekken of op plekken waar het niet is toegestaan om te parkeren.

Voor het langzaam verkeer is binnen Bakestein langs de Einsteinstraat, de Middellijn en de Oude Stationsweg een aparte fietsstrook aangelegd. Op de overige wegen wordt het fietsverkeer via de openbare wegen geleid. Fietsers kunnen zich dus veilig bewegen over het bedrijventerrein. (Schram, R. J. M. M. (2013, mei)

## 6. Advies

Het uiteindelijke advies bevat een aantal opties die kunnen bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid op het terrein en de aanpak van het parkeergedrag. Op willekeurige volgorde worden de opties besproken waarbij afbeeldingen binnen het rapport of in de bijlagen de keuze versterken. De opties voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein zijn:

1. Het plaatsen van twee drempels op de Ohmstraat. Door het plaatsen van drempels wordt het verkeer gegarandeerd afgeremd en wordt het lastig om straatraces te organiseren. Dit wordt niet alleen als last ervaren door de ondernemers op het terrein, ook de weg zelf wordt erdoor beschadigd in de vorm van bandensporen. In figuur 3 en 4 in hoofdstuk 2.3 wordt de locatie en de soort van de drempel aangegeven. Er is rekening gehouden met de in- en uitritten van de bedrijven en ook de afstand tussen de drempels is voldoende.
2. De toevoeging van tijdelijke voorrangsborden op de Einsteinstraat. Uit de enquête komt naar voren dat er nog wel eens vergeten wordt dat het verkeer van rechts voorrang heeft op de Einsteinstraat. Deze straat heeft in principe twee echte zijwegen en een kruispunt aan het einde van de weg. Het is hierbij belangrijk dat er voorrang wordt verleend aan het verkeer dat van rechts komt. Een optie hiervoor is het plaatsen van tijdelijke voorrangsborden, te zien in figuur 5, bij deze zijwegen zodat er daadwerkelijk voorrang wordt verleend en bestuurders hieraan herinnerd worden.

De opties voor het aanpakken van het parkeergedrag op het bedrijventerrein zijn:

1. De plaatsing van parkeerverbodsborden op Wattstraat. Op de Wattstraat wordt er meervoudig foutief geparkeerd aan de linkerkant van de weg, ondanks er een bord aan de rechterkant staat waarbij duidelijk wordt gemaakt dat er niet geparkeerd mag worden. Dit bord werkt het idee bij automobilisten op dat er niet geparkeerd mag worden aan de rechterkant van de straat, maar wel aan de linkerkant. Ook dit is niet toegestaan en het is dus een goede optie om ook aan de linkerkant eenzelfde bord te plaatsen. Het bord is te zien in figuur 8 in hoofdstuk 3.3. Ditzelfde geldt voor de Pascalstraat, waar nu nog weinig foutief wordt geparkeerd.
2. Toevoeging van parkeerverbodsborden op Voltastraat. In deze twee straten wordt er op het moment nog weinig tot niet foutief geparkeerd. Desalniettemin is het een optie om ook hier beide kanten van de weg te voorzien van twee verkeersborden waarop het parkeerverbod zichtbaar wordt gemaakt. In de toekomst is het bijna niet weg te denken dat ook hier geparkeerd gaat worden, voornamelijk door de aanbouw van nieuwe bedrijfspanden. In figuur 9 in hoofdstuk 3.3 is te zien hoe en welke borden er geplaatst kunnen worden in de Voltastraat.

Als toevoeging voor het bedrijventerrein zelf wordt geadviseerd om aan te geven waar er wel en niet geparkeerd mag worden op de website van het terrein en op het welkomstbord. Hierbij kan worden aangegeven dat er alleen geparkeerd mag worden op grasbetontegels en natuurlijk in de parkeervakken.

## 7. Discussiepunten

Omdat de enquête vragen heeft opgeroepen bij de ondernemers en er vanuit dit onderzoek ook een aantal punten naar voren zijn gekomen waar het bedrijventerrein wellicht iets aan kan hebben zijn er een aantal discussiepunten opgesteld. Er wordt per punt een toelichting gegeven waarom hetgeen niet kan worden meegenomen in het advies.

Ten eerste is het van belang om de vrachtwagens en aanhangers een plek aan te bieden om te stallen. Op het bedrijventerrein zelf is er geen ruimte om langdurig te parkeren voor vrachtwagens of aanhangers. Uit onderzoek is gebleken dat vrachtwagens wel eens langer op het terrein aanwezig zijn dan gewenst of dat zij een plek zoeken waar zij een tijd kunnen parkeren. In bijlage 2 is een kaart te zien met geschikte locaties om vrachtwagens of aanhangers te kunnen plaatsen, in sommige gevallen tegen betaling.

Ten tweede kwam ervanuit de resultaten van de enquête en vanuit ondernemers, naar voren dat er geparkeerd wordt op eigen terrein door automobilisten die geen werknemer of bezoeker is van het bedrijf. Echter is uit onderzoek gebleken dat dit niet altijd gaat om eigen terrein. Op de afbeelding in bijlage 3 zijn de kavels te zien, waarbij de wegen op het terrein altijd in beheer zijn van de gemeente inclusief trottoirs, groenstroken en parkeerplekken. Ook de doodlopende wegen bevatten soms nog een stuk weg dat in beheer is van de gemeente en dus officieel niet als parkeerplek mag worden gebruikt. Wordt dit toch gedaan, kan er geen sprake zijn van parkeren op 'eigen terrein'. De kaart in bijlage 3 geeft de kavelverdeling en de gemeentegrond aan.

Als laatste discussiepunt kwam de vraag vanuit de ondernemers naar voren waarom er op de Wattstraat, Voltastraat en Pascalstraat geen grasbetontegels worden geplaatst om het aantal openbare parkeerplekken te verhogen. Dit komt voort uit de verkoop van de kavels. Zodra alle kavels verkocht zijn kan hierover worden nagedacht, maar op het moment is dit niet aan de orde. Het is dus niet mogelijk om binnen het advies aandacht te besteden aan deze grasbetontegels. In bijlage 4 zijn de kavels in kaart gebracht die nog vrij zijn voor verkoop. Zodra deze kavels zijn verkocht, kan er gekeken worden naar de toevoeging van openbare parkeerplekken in de vorm van grasbetontegels. Bij nieuwbouw dient aan de hand van parkeernormen het benodigde aantal parkeerplaatsen te worden bepaald op eigen terrein. De gemeente Zwijndrecht heeft de parkeerkencijfers van het CROW vastgesteld als gemeentelijke parkeernormen.



## Literatuurlijst

Gemeente Zwijndrecht. (2016, juni). *Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan* (Nr. 1).

<https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/29/2016/04/11194727/Gemeentelijk-Verkeer-en-Vervoersplan-2016-2030-.pdf>

H.C. Derby. (z.d.). HC Derby. Geraadpleegd op 17 november 2020, van

<https://www.hcderby.nl/site/default.asp?Option=2500&CatID=9>

Schram, R. J. M. M. (2013, mei). *Bestemmingsplan Bakestein* (Nr. 4). RBOI.

<http://www.parkmanagementbakestein.nl/pdf/Bestemmingsplan-Bakestein.pdf>

Van Vliet Makelaars. (2019, maart). *Bouwgrond bedrijventerrein Bakestein* (Nr. 1).

<https://vanvliet.net/wp-content/uploads/realworks/bog/432.382/88222239.pdf>

Verkeersbord Voorrangskruispunt van rechts. (z.d.). [Illustratie]. Informatiebord.

<https://www.informatiebord.nl/p/85/verkeersborden-rvv/b-serie-voorrangsborden/verkeersbord-rvv-b05-voorrangskruispunt-weg-van-rechts/?i=1>

Zwijndrecht. (2020, 27 februari). *Parkeren grote voertuigen*.

[https://www.zwijndrecht.nl/Inwoners/Parkeren\\_verkeer\\_en\\_vervoer/Parkeren\\_grote\\_voertuigen](https://www.zwijndrecht.nl/Inwoners/Parkeren_verkeer_en_vervoer/Parkeren_grote_voertuigen)

## Bijlagen

### Bijlage 1: Observatieschema

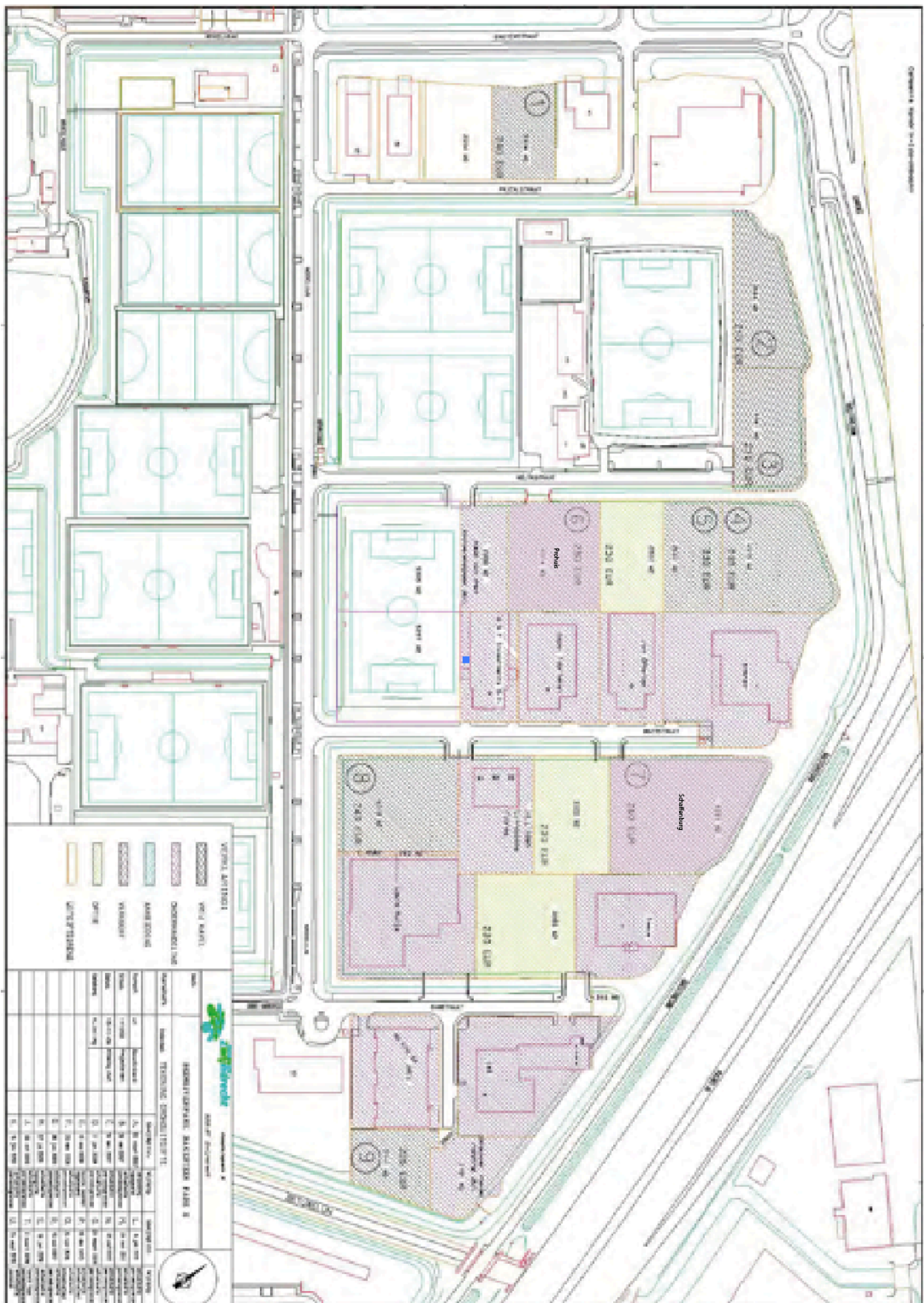
<b>Datum en tijdstip</b>	<b>Weersomstandigheden</b>	<b>Waarnemingen</b>
29 september 15 u	Klaarlichte dag met zon	Eigen terreinen van bedrijven staan gemiddeld halfvol, enkeling staat vol. Openbare plekken bezet op Ohmstraat en aantal Middellijn. Foutparkeren op Wattstraat
5 oktober 14 u	Somber weer, veel wind en weinig regen.	Weinig auto's in het algemeen, een aantal op grasbetontegels op Ohmstraat en op de weg in Wattstraat. Vijf auto's totaal op parkeerterreinen.
8 oktober 08.30 u	Ongeveer 17 graden, geen bijzonderheden	Auto's staan verdeeld geparkeerd, eigen terreinen staan gevuld en wederom openbaar vooral in gebruik op Ohmstraat. Wel wat meer auto's op parkeerterrein Klein Karreveld.
13 oktober 15.45 u	Normale dag, 13 graden en licht geregend	Weinig auto's op gehele terrein, een aantal op Middellijn geparkeerd en een aantal op grasbetontegels bij Ohmstraat. Wattstraat staan nu 5 auto's, Voltastraat en Pascalstraat niet
22 oktober 12 u	Normale dag, ongeveer 15 graden. Weinig zon	Weinig anders dan eerdere dagen, Ohmstraat en Wattstraat veel openbaar. Verder veel eigen terrein en bij Tenniscentrum ongeveer 15 auto's
3 november 13 u	Ongeveer 12 graden, regenachtige dag met wind	Weinig auto's op eigen terrein en openbaar. Staan een aantal geparkeerd op Ohmstraat en op eigen terrein half vol.
10 november 10 u	Ongeveer 15 graden, weinig wind en geen regen.	Auto's geparkeerd op Daltonstraat op grasbetontegels, niet vol. Ohmstraat en Wattstraat wederom vol geparkeerd. Parkeerterreinen ongeveer 10 auto's totaal.

## Bijlage 2: Parkeerplaatsen voor vrachtwagens en grote voertuigen

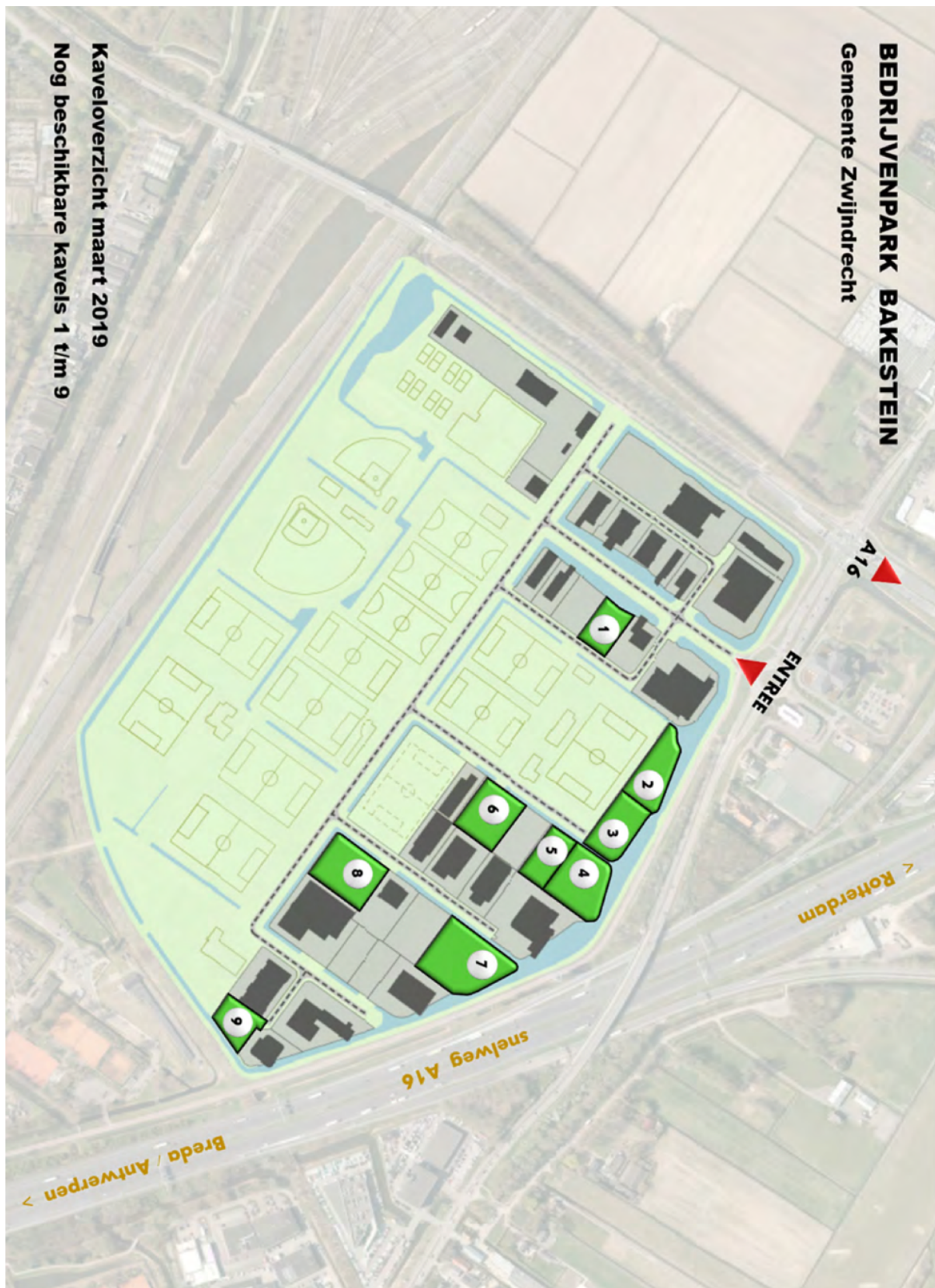




Bijlage 3: Kavelverdeling en gemeentegrond bedrijventerrein Bakestein



Bijlage 4: Vrije kavels voor verkoop



\*De kavels 6 en 7 zijn onlangs verkocht, in aanbouw of in gebruik genomen maar worden nog niet op de kaart aangegeven. De overige kavels (1,2,3,4,5,8 en 9) zijn nog te koop.