

Concept

Parkeerbeleidsplan 2020

Gemeente Zwijndrecht

Parkeerbeleidsplan 2020

Gemeente Zwijndrecht

Opdrachtgever: Gemeente Zwijndrecht

Door : A. Groenewegen

Status : concept

Datum : 2 april 2020

Gecontroleerd : <Naam>

Paraaf :

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Opdracht	7
1.3	Doel	7
1.4	Aanpak	7
1.5	Opbouw rapport	8
2.	Omgevingsanalyse	9
2.1	Zwijndrechtse historie	9
2.2	Zwijndrecht in cijfers	10
2.2.1	Opbouw inwoners	10
2.2.2	Autobezit	11
2.2.3	Elektrische laadpalen	12
2.2.4	Parkeerregulering	13
2.2.5	Parkeren voor mindervaliden	13
2.2.6	Fietsen	13
2.2.7	Vrachtwagens	14
2.3	Landelijke trends	15
2.3.1	Rijbewijsbezit	15
2.3.2	Autobezit	16
2.3.3	Conclusies	16
3.	Beleidskader	17
3.1	Bovenlokaal beleidskader	17
3.2	Gemeentelijke beleidskaders	18
3.2.1	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan	18
3.2.2	Laadpalen	18
3.2.3	Vrachtwagenparkeren	18
3.2.4	Parkeernormen	18
3.3	Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht	19
3.3.1	Interviews	19
3.3.2	Enquete resultaten	19
4.	Stand van zaken in de wijken	20

4.1	Centrum	21
4.2	Heer Oudelands Ambacht	22
4.3	Kort Ambacht	23
4.4	Nederhoven	24
4.5	Noord	25
4.6	Walburg	26
4.7	Industriegebied	27
4.8	Heerjansdam	28
4.9	Locaties parkeren grote voertuigen	29
5.	Toekomstige omgeving en ontwikkelingen	30
5.1	Lokale ontwikkelingen	30
5.1.1	Groeiaagenda Drechtsteden 2030	30
5.1.2	Omgevingsvisie Provincie Zuid-Holland	31
5.2	Landelijke ontwikkelingen	31
5.2.1	Van bezit naar gebruik- Autodelen	31
5.2.2	Elektrische auto	32
5.2.3	Zelfrijdende auto	32
5.2.4	Elektrische fiets	32
5.2.5	Mobility as a Service	32
6.	Visie op parkeren: Parkeren in 2050	33
6.1	Autoparkeren	34
6.2	Fietsparkeren	34
6.3	Vrachtwagenparkeren	34
7.	Doelen en voorwaarden parkeerbeleid	35
8.	Programma van eisen	36
8.1	Autoparkeren	36
8.1.1	Laadpalen	36
8.1.2	Handhaving	36
8.1.3	Parkeerplaatsen in evenwicht brengen	37
8.1.4	Regulering	37
8.1.5	Uitritten	37

8.1.6	Invalidenparkeerplaatsen	37
8.1.7	Nieuwe ontwikkelingen	37
8.2	Fietsparkeren	39
8.3	Vrachtwagenparkeren	40
9.	Actieprogramma en kosten raming	41
9.1	Autoparkeren	41
9.1.1	Laadpalen	41
9.1.2	Structurele parkeertellingen	41
9.1.3	Handhaving	41
9.1.4	Parkeerplaatsen in evenwicht brengen	41
9.1.5	Regulering	43
9.1.6	Uitritten	44
9.1.7	Invalidenparkeerplaatsen	44
9.1.8	Nieuwe ontwikkelingen	44
9.1.9	Neveneffecten	46
9.2	Fietsparkeren	46
9.3	Vrachtwagenparkeren	47
9.4	Overzicht maatregelen	47
Bijlagen		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het raadsprogramma staan een aantal aspecten die een direct gevolg hebben voor het parkeerbeleid. Zo zijn er structurele maatregelen nodig die de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren en meer ruimte bieden voor ruimtelijke ontwikkeling. Ook moet de vergroening van tuinen, particuliere terreinen, speelpleinen en daken gestimuleerd worden. De verduurzaming van de mobiliteit, beter benutten van bestaande infrastructuur en betere aansluiting tussen de verschillende mobiliteitsvormen (zoals fiets, openbaar vervoer, auto etc.) staan centraal. Het moet in Zwijndrecht aantrekkelijker zijn om de fiets te pakken of te lopen dan even de auto te pakken. Naast het raadsprogramma is ook de motie 'Fiets 'm erin' van ABZ aanleiding geweest om de fietser op te nemen in het parkeerbeleidsplan.

Daarnaast kunnen binnen de opgave rondom de verstedelijking van Zwijndrecht problemen ontstaan door het huidige parkeerbeleid. De realisatie van nieuwe woningen wordt in sommige gevallen negatief beoordeeld doordat de parkeernormen niet worden gehaald. Hiermee kan de woningopgave niet worden gerealiseerd. Om de gemeente Zwijndrecht te kunnen ontwikkelen tot een dichter verstedelijkt gebied dient het parkeerbeleid te passen bij de toekomstvisie van de gemeente.

Ook de woningopgave waar de regio Drechtsteden voor staat gaat ervoor zorgen dat de parkeerdruk op zowel inbreidings- als uitbreidingslocaties zichtbaar zal worden. Bij nieuwe ontwikkelingen in de buitenruimte ontstaan vaak discussies over parkeren, welke het proces onnodig vertragen. Een actueel parkeerbeleid levert een helder standpunt vanuit de gemeente, waardoor minder vaak discussies ontstaan.

Op dit moment maakt mobiliteit in Nederland veel veranderingen door. Het beeld bestaat dat steeds meer mensen een auto willen gebruiken en minder bezitten. Ook het nieuwe werken zou ervoor zorgen dat mensen zich op andere momenten naar andere plekken verplaatsen. Ook verwacht men dat het delen van auto's steeds populairder wordt en dat mensen meer willen betalen naar gebruik om zo de hoge kosten van een eigen auto te vermijden. Deze trends hebben zo hun weerslag op de parkeervraag en de gestelde parkeernormen binnen de gemeente.

Alle bovenstaande ontwikkelingen geven aan dat een actueel en passend parkeerbeleid het werkproces kan bespoedigen. Met actueel beleid wordt op de trends en ambities binnen de gemeente ingespeeld en worden parkeernormen geactualiseerd naar de nieuwe landelijke richtlijnen.

1.2 Opdracht

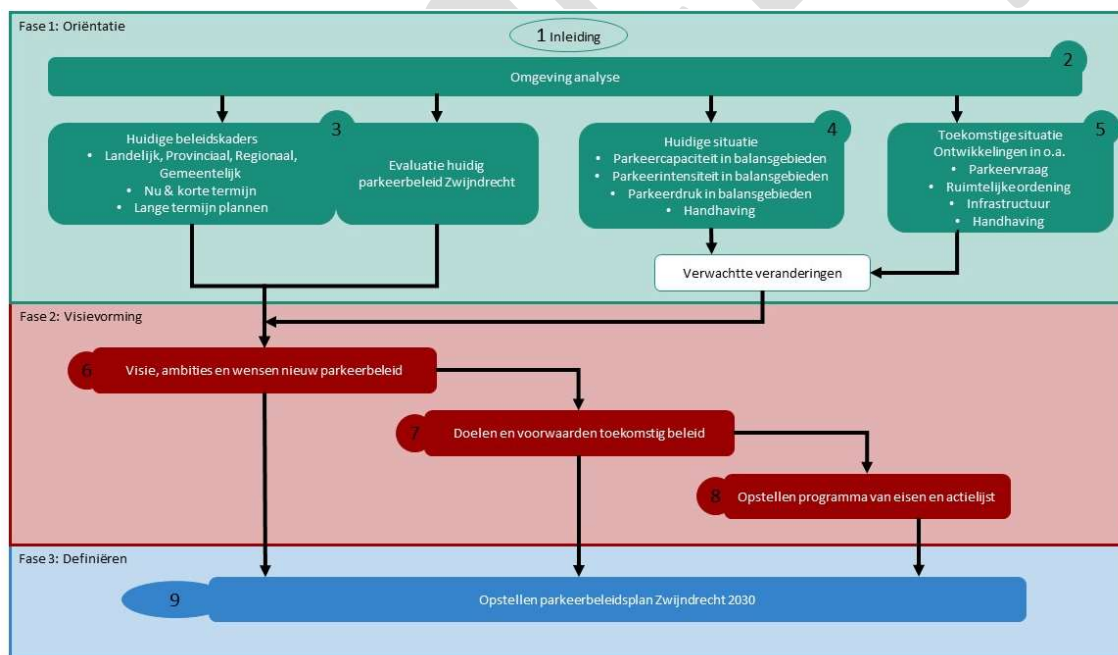
Vanuit de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling is aan het Ingenieursbureau Drechtsteden opdracht gegeven om een nieuw en passend parkeerbeleid op te stellen voor de gemeente Zwijndrecht.

1.3 Doel

Dit parkeerbeleidsplan heeft als doel een actueel en passend handvat te bieden voor de ontwikkelingen in Zwijndrecht. Bewoners, ontwikkelaars en medewerkers van de gemeente Zwijndrecht krijgen hiermee een goed beeld waar de gemeente naar toe wil. In het beleidsplan zullen autoparkeren (waaronder invalidenparkeren), fietsparkeren en vrachtwagenparkeren worden uitgewerkt.

1.4 Aanpak

Het parkeerbeleid zal worden opgesteld aan de hand van de reeds opgestelde procesbeschrijving (zie Figuur 1). De volledige procesbeschrijving is te vinden in bijlage 1. De getallen bij elk onderdeel geven het hoofdstuknummer binnen dit rapport weer.



Figuur 1- Processchema parkeerbeleidsplan

Het proces bestaat uit 3 fases: Oriëntatie, Visievorming en Definitie. In de oriëntatiefase wordt de bestaande omgeving in kaart gebracht. Samen met inzicht in de toekomstige ontwikkelingen kan vervolgens de visie worden opgesteld. Dit gebeurt in de visievormingsfase. Door de ontwikkelingen mee te nemen wordt een passende visie gevormd. Tijdens de visievorming worden alle wensen, eisen en voorwaarden voor het nieuwe parkeerbeleid opgehaald. Samen met de actielijst zal vervolgens in de definitiefase het complete parkeerbeleidsplan worden opgesteld.

1.5 Opbouw rapport

In het rapport komt de structuur van het processchema terug. Elk onderdeel uit het proces vormt een apart hoofdstuk. In hoofdstuk 2 zal een algemene beschrijving van de gemeente en haar omgeving worden gegeven. In hoofdstuk 3 worden de huidige beleidskaders die in de regio spelen besproken. Ook wordt in dit hoofdstuk het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. In hoofdstuk 4 zal met behulp van de parkeertellingen de situatie in de wijken worden geanalyseerd. In hoofdstuk 5 worden in het kort enkele trends, die op het gebied van mobiliteit spelen, besproken. Hiermee is de oriëntatiefase afgerond.

Vervolgens wordt in de visievormingsfase het nieuwe parkeerbeleid besproken. Hierin staan 3 vervoerswijzen centraal; fiets-, auto- en vrachtwagen parkeren. Allereerst wordt in hoofdstuk 6 de visie rondom het toekomstige parkeren in Zwijndrecht besproken. Als uitwerking hiervan komen in hoofdstuk 7 de doelen en voorwaarden van het parkeerbeleid aan bod. In hoofdstuk 8 worden deze doelen verder uitgewerkt tot het programma van eisen met de te nemen maatregelen.

De laatste fase, de definitiefase, bevat een verdere uitwerking van de maatregelen uit voorgaande fase. Ook in deze fase staan de 3 vervoerswijzen uit de voorgaande fase centraal. In hoofdstuk 9 wordt dit actieprogramma uitgewerkt in specifieke acties inclusief een kosten inschatting.

2. Omgevingsanalyse

In dit hoofdstuk zal Zwijndrecht en haar omgeving worden geanalyseerd. Ook zullen enkele relevante landelijke trends beschreven worden. De volledige omgevingsanalyse kunt u vinden in bijlage 2.

2.1 Zwijndrechtse historie

Zwijndrecht ligt in de Zwijndrechtse Waard en grenst aan de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk en Barendrecht. Door de ligging aan de rivieren Noord, Beneden-Merwede en Oude Maas, ook wel het Drierivierenpunt genoemd, is Zwijndrecht van oudsher een gemeente met veel binnenvaart.

Zwijndrecht kent 7 wijken (Centrum, Heer Oudelands Ambacht, Kort Ambacht, Nederhoven, Noord, Walburg en Heerjansdam) welke verschillen in bouwstijlen en inrichting van openbare ruimte kennen. De hoeveelheid ruimte voor personenauto's in de woonstraten is kenmerkend voor de periode waarin de wijken gebouwd zijn. Het Centrum is de oudste wijk van Zwijndrecht, gebouwd tussen 1900-1940. In die periode was de auto nog voor weinig mensen beschikbaar. De woningen staan dicht tegen elkaar gebouwd met weinig ruimte voor verkeer. Vanaf de jaren '50 kwam de motorisering op gang. De auto was nog steeds niet voor velen beschikbaar. De wijken Noord en Kort Ambacht (gebouwd tussen 1940-1970) kennen dan ook nog maar weinig ruimte voor verkeer. Vanaf de jaren '60 wordt de auto meer een gemeen goed. De wijken Nederhoven (1965-1980), Walburg (1970-1980) en Heerjansdam (grotendeels 1955-1980) kennen dan ook brede straten met veel ruimte voor de auto in de woonstraten. De nieuwste wijk Heer Oudelands Ambacht is gebouwd tussen 1980-1995, de periode waarin de auto domineert in het straatbeeld. Dit is dan ook terug te zien in de openbare ruimte waarin veel parkeermogelijkheden zijn in de woonstraten. Het autobezit is sinds 1995 nog verder toegenomen. Dit heeft zijn weerslag op het ruimtegebruik in alle wijken. Bewoners van wijken die gebouwd zijn in een periode waarin geen rekening werd gehouden met auto's ervaren nu een parkeerprobleem. Op plekken waar bij de bouw wel rekening is gehouden met auto's in de openbare ruimte hebben mensen altijd ruimte gehad voor hun vervoersmiddel. Ook dit heeft gevolgen voor het autobezit en dus de parkeerproblemen in de wijk.

Zwijndrecht maakt deel uit van de Drechtsteden. Samen met Dordrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Sliedrecht, Alblasserdam en Hardinxveld-Giessendam vormen zij het samenwerkingsverband Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD).

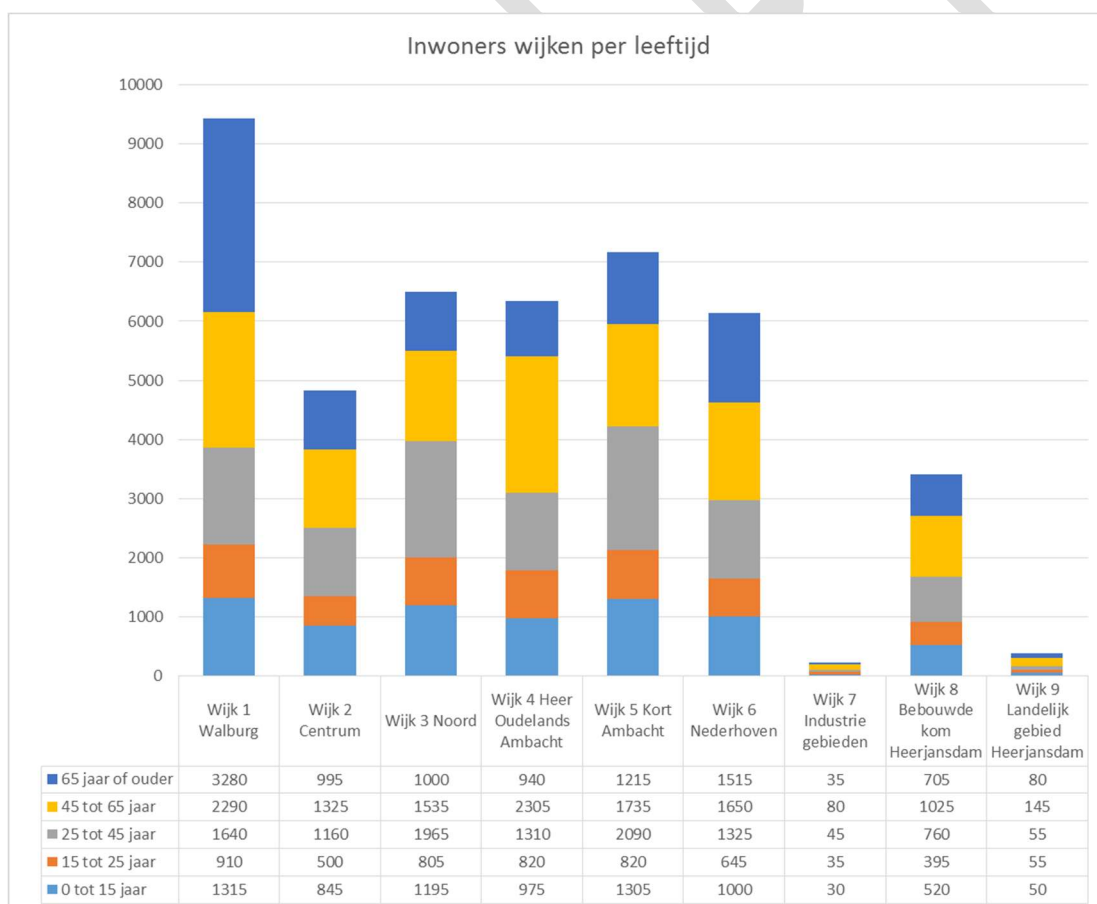
2.2 Zwijndrecht in cijfers

2.2.1 Opbouw inwoners

Zwijndrecht is een sterk stedelijke gemeente met 44.586 inwoners. Hiermee is Zwijndrecht de op een na grootste gemeente binnen de Drechtsteden. Binnen de gemeente Zwijndrecht behoren de meeste inwoners tot de leeftijdsgroep 45-65 jaar (27%). Slechts 11% van de inwoners behoort tot de leeftijdsgroep 15-25 jaar.

Zwijndrecht kent een aantal wijken; Walburg, Centrum, Noord, Heer Oudelands Ambacht, Kort Ambacht en Nederhoven. Sinds 2003 behoort de voormalig zelfstandige gemeente Heerjansdam ook tot de gemeente Zwijndrecht. Voor de wijken is geanalyseerd welke leeftijdsgroepen er wonen. De resultaten zijn te zien in Figuur 2.

Te zien is dat de meeste ouderen van 65 jaar en ouder in de wijk Walburg wonen. De leeftijdsgroep 45 tot 65 jaar verspreid zich evenredig over alle wijken. De leeftijdsgroep 25 tot 45 jaar is het grootst in de wijken Kort Ambacht en Noord.

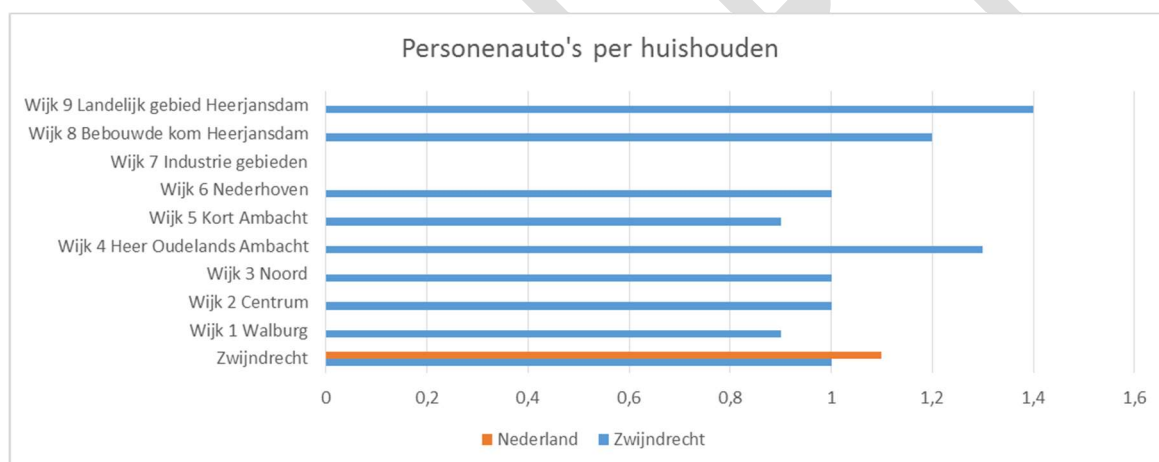


Figuur 2- Leeftijdsoopbouw inwoners per wijk

2.2.2 Autobezit

Voor elke wijk is gekeken hoeveel personenauto's geregistreerd zijn per huishouden. De resultaten zijn te zien in Figuur 3. In Zwijndrecht heeft elk huishouden gemiddeld 1 personenauto. Daarmee valt Zwijndrecht net onder het landelijk gemiddelde van 1,1 personenauto's per huishouden. Opvallend is dat de wijk Heer Oudelands Ambacht boven dit gemiddelde uitsteekt met 1,3 personenauto's per huishouden. Bij de aanleg van deze wijk domineerde de auto het straatbeeld. De bewoners van deze wijk hebben dan ook altijd de ruimte gehad voor hun auto. Hiermee wordt de ruimte echter ook weer volop benut.

De wijken Kort Ambacht en Walburg liggen onder het Zwijndrechts gemiddelde (beide 0,9 personenauto's per huishouden). Walburg behoort tot de meest stedelijke wijken van Zwijndrecht. Hierdoor kan het autobezit per huishouden lager zijn. Bij een hogere stedelijkheidsgraad is het autobezit relatief lager ten opzichte van een lage stedelijkheidsgraad. Ook is in beide wijken de verhouding koop/huurwoningen nagenoeg 50/50. Autobezit ligt relatief lager bij huurwoningen dan bij koopwoningen. Verder is de wijk Kort Ambacht gebouwd in een periode waarin de auto nog niet voor veel mensen beschikbaar was. Daarom is bij de opbouw geen rekening gehouden met auto's in de openbare ruimte en ligt het autobezit lager.



Figuur 3- Autobezit per huishouden per wijk

2.2.3 Elektrische laadpalen

In Zwijndrecht zijn de laatste jaren vele laadpalen gerealiseerd. Sinds 2018 is een vraagvolgend laadpalenbeleid van kracht. In Figuur 4 zijn de gerealiseerde laadpalen aangegeven. Er komen nog steeds aanvragen voor nieuwe laadpalen binnen. Dankzij het "ja, tenzij..." beleid worden veel aanvragen gerealiseerd. In hoofdstuk 3.2.2 wordt het laadpalenbeleid uitgebreider besproken.



Figuur 4- Locatie laadpalen (peildatum juni 2019)

2.2.4 Parkeerregulering

Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn een aantal locaties aangewezen waar parkeerregulering van kracht is. De vormen van regulering zijn in dit gebied betaald parkeren en blauwe zones.

Betaald parkeren

In het verleden was de belangrijkste vorm van parkeerregulering betaald parkeren. Dit was van kracht bij Winkelcentrum Walburg, Veerplein, Maasplein en het stationsgebied. Rondom Winkelcentrum Walburg is het betaald parkeren afgeschaft. Destijds is gekeken naar andere vormen van parkeerregulering voor de overige gebieden. Daarbij is het stationsgebied omgezet naar een blauwe zone. Bij het Veerplein en Maasplein is het betaald parkeren in stand gehouden. Redenen hiervoor waren de wens vanuit de omwonenden en de geplande werkzaamheden in dit gebied. De parkeerregulering op het Veerplein en Maasplein is ingesteld om te voorkomen dat bezoekers van het centrum van Dordrecht deze locatie zouden gebruiken als parkeerzone om vervolgens met de waterbus richting Dordrecht te reizen. Daarnaast wordt door deze regulering plek gecreëerd voor de bewoners van het gebied en de lokale ondernemers.

Blauwe zone

Rondom het stationsgebied geldt een blauwe zone in de omgeving Jan Camperstraat, Paulus Potterstraat, Veilingdreef en Vierdrecht. In deze gebieden werd veel overlast ervaren van forenzen die verder met de trein reisden en hun auto in dit gebied parkeerden. Na het invoeren van de blauwe zone is er minder overlast van deze groep. Uit recente meldingen blijkt dat op de rand van de blauwe zones het steeds drukker wordt. Vermoedelijk accepteren forenzen een langere loopafstand richting het station.

Verspreid over de gemeente zijn een aantal kleine plekken waar ook een blauwe zone geldt. Deze plekken zijn ontstaan vanuit vragen uit de omgeving.

2.2.5 Parkeren voor mindervaliden

Mensen die door ziekte of handicap voor langere tijd niet zelfstandig meer dan 100 meter kunnen lopen komen in aanmerking voor een landelijke invalideparkeerkaart. Hiermee kunnen zij onder andere op een algemene invalideparkeerplaats parkeren. Uit een inventarisatie blijkt dat er op dit moment ongeveer 280 invalideparkeerkaarten geregistreerd zijn binnen de gemeente Zwijndrecht. Dit komt neer op ongeveer 0,6% van de totale inwoners. In het verleden waren er meer mensen met een invalideparkeerkaart in Zwijndrecht. Het is onduidelijk waardoor dit aantal in de loop van tijd is afgenomen. Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn ongeveer 100 algemene invalideparkeerplaatsen beschikbaar.

In de gemeente komt iemand die maximaal 25 meter kan lopen en in het bezit is van een invalideparkeerkaart voor bestuurders in aanmerking voor een gereserveerde invalideparkeerplaats op kenteken. Na inventarisatie is gebleken dat er bij benadering 50 gereserveerde invalideparkeerplaatsen op kenteken zijn binnen de gemeentegrenzen.

2.2.6 Fietsen

Binnen de gemeente Zwijndrecht zijn een aantal fietsenstallingen aanwezig; voornamelijk bij voorzieningen zoals bij het NS-station en winkelcentrum Walburg. Veel woningen beschikken over een berging of schuur om de fietsen te stallen. Op enkele locaties worden fietsen op de

openbare weg gestald. Dit gebeurt voornamelijk bij flats. Vooral nog levert dit geen problemen op. In dit parkeerbeleidsplan zullen fietsen een belangrijke rol spelen binnen de toekomstvisie.

2.2.7 Vrachtwagens

Zwijndrecht kent een aantal grote gebieden waar diverse bedrijven gevestigd zijn. Dit betreft industriegebieden Develpoort, Molenvliet, Bakestein, Ter Steeghe, de Geer en Groote Lindt. Op deze locaties is veel vrachtverkeer. Het vrachtverkeer kan in 3 categorieën worden geplaatst.

- Vrachtwagens waarvan de eigenaar in Zwijndrecht woont;
- Vrachtwagens van (leveranciers voor) bedrijven in Zwijndrecht;
- Vrachtwagens zonder binding met Zwijndrecht. Veelal buitenlandse vrachtwagenchauffeurs die overnachten of rusten binnen Zwijndrecht.

Sinds 1 juni 2016 wordt in de regio Rotterdam actief gehandhaafd op foutief parkeren. In deze regio mogen vrachtwagens tussen 20.00 en 06.00 uitsluitend parkeren op de aangewezen truck parkings en in de blauwe zones. In de blauwe zones geldt een parkeerduur van maximaal 4 uur. Sinds er actief gehandhaafd wordt neemt de drukte in de omliggende gemeenten, zoals Zwijndrecht, toe. Daarmee ontstaat overlast door achtergebleven afval van de overnachtende chauffeurs. Binnen dit parkeerbeleidsplan zal per groep worden aangegeven hoe hier in de toekomst mee wordt omgegaan.

2.3 Landelijke trends

De vraag naar parkeerplaatsen is sterk afhankelijk van externe factoren. Vooral het rijbewijsbezit en autobezit zijn van belang. Om een beeld te krijgen hoe beide factoren ontwikkelen is voor beiden een analyse gemaakt van de landelijke cijfers.

2.3.1 Rijbewijsbezit

In de provincie Zuid-Holland stijgt het aantal personen dat in bezit is van een rijbewijs sinds 2014 jaarlijks met ongeveer 1%. Verder is te zien dat het aantal personen met een rijbewijs in de groepen 40-50 jaar en 65-70 jaar daalt. De sterkste stijgers zijn het aantal personen in de categorie 16-18 jaar, 18-20 jaar, 70-75 jaar en 75+.

Tabel 1- Procentuele verschillen rijbewijsbezit naar leeftijd (NL)

	16 tot 18 jaar	18 tot 20 jaar	20 tot 25 jaar	25 tot 30 jaar	30 tot 40 jaar	40 tot 50 jaar	50 tot 60 jaar	60 tot 65 jaar	65 tot 70 jaar	70 tot 75 jaar	75 jaar of ouder
2014											
2015	15,7%	3,8%	0,4%	1,3%	0,1%	-2,0%	1,8%	0,4%	3,2%	6,3%	7,0%
2016	6,0%	2,6%	-1,0%	2,2%	0,7%	-1,4%	2,4%	2,1%	5,7%	2,3%	7,6%
2017	6,3%	3,2%	0,0%	1,6%	0,8%	-1,9%	0,9%	1,8%	-4,3%	15,9%	5,7%
2018	18,9%	6,0%	0,6%	1,3%	0,9%	-2,0%	0,6%	1,1%	-2,4%	11,3%	5,1%

Wanneer er gekeken wordt naar de procentuele verschillen in het rijbewijsbezit ten opzichte van het aantal personen in de leeftijdsgroep (zie Tabel 1) zijn de volgende trends zichtbaar:

- Voor de 16-18-jarigen stijgt het rijbewijsbezit meer dan het aantal personen in die leeftijdsgroep. Voor deze groep geldt dat steeds meer mensen een rijbewijs hebben;
- Voor de 40-50-jarigen daalt het rijbewijsbezit evenredig met het aantal personen in die leeftijdsgroep. Voor deze groep geldt dus dat de verhouding gelijk blijft;
- Voor de 70-75-jarigen stijgt het rijbewijsbezit meer dan het aantal personen in die leeftijdsgroep. Ook bij 75-plussers is deze trend, in mindere mate, zichtbaar. Voor deze groepen geldt dus dat naar verhouding steeds meer mensen een rijbewijs hebben en houden.

2.3.2 Autobezit

Tabel 2-Procentuele verschillen autobezit naar leeftijd (NL)

	18-20 jaar	20-25 jaar	25-30 jaar	30-40 jaar	40-50 jaar	50-60 jaar	60-65 jaar	65 jaar en ouder
2014	-7,8%	-5,7%	-0,5%	-2,4%	-2,4%	2,0%	-0,4%	5,4%
2015	-5,2%	-3,7%	-0,3%	-0,9%	-2,6%	2,1%	0,7%	4,7%
2016	4,1%	-0,6%	1,6%	0,5%	-2,4%	2,0%	1,6%	4,2%
2017	4,4%	1,1%	2,3%	1,6%	-1,9%	1,9%	2,2%	3,8%
2018	1,7%	1,2%	1,8%	1,9%	-1,7%	2,0%	2,5%	3,9%

Wanneer je de procentuele verhoudingen bekijkt tussen het autobezit en de leeftijdsopbouw van de samenleving (zie Tabel 2) zijn de volgende trends zichtbaar:

- Voor de 20-25-jarigen stijgt het autobezit terwijl het aantal mensen in die leeftijd afneemt;
- Voor de 30-40-jarigen stijgt het autobezit meer dan dat het aantal mensen in die leeftijd toeneemt;
- Voor de 65-plusers geldt dat de stijging in het autobezit evenredig stijgt met het aantal personen in die leeftijdsgroep.

Hieruit kunnen we concluderen dat in tijden van economische crisis inderdaad het auto bezit is afgenomen. Wanneer de welvaart weer stijgt, stijgt ook het autobezit mee in bijna alle leeftijdsgroepen. Het beeld dat steeds minder mensen een auto bezitten is daarmee niet terug te vinden in de landelijke statistieken.

2.3.3 Conclusies

Bovenstaande resultaten geven inzicht in het autobezit en rijbewijsbezit. De belangrijkste conclusies zijn de volgende:

- De dalingen die voor zowel het rijbewijsbezit als het autobezit in de groep 40-50-jarigen te zien zijn kunnen worden verklaard door de daling in de bevolkingsopbouw;
- Voor de 18-20-jarigen geldt dat zij vaker hun rijbewijs hebben, maar niet vaker een auto in bezit hebben;
- Voor de groep 20-25-jarigen geldt dat zij vaker een auto bezitten. Het rijbewijsbezit in deze groep blijft gelijk;
- Voor de senioren boven de 65 is te zien dat zij veel vaker in het bezit zijn van een rijbewijs. Ook hebben zij vaker een auto in hun bezit, al is die trend lager ten opzichte van het rijbewijsbezit;
- De grootste stijging voor het rijbewijsbezit is te zien bij de 16-18-jarigen en de 70-75-jarigen.

3. Beleidskader

Kijkend naar de bestaande beleidsstukken geldt dat het overgrote deel van deze stukken zijn geschreven in een periode dat de wereld er nog heel anders uitzag. Hierdoor is het moeilijk een duidelijk beleidskader te schetsen welke past bij de huidige visie. De meest recente plannen zijn de omgevingsvisie van de provincie (op 1 april jl. in werking getreden), het in 2016 geactualiseerde Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (hierna GVVP) van Zwijndrecht en het beleidskader voor laadpalen uit 2018. Deze beleidstukken worden in dit hoofdstuk nader besproken.

3.1 Bovenlokaal beleidskader

Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

In dit stuk wordt met betrekking tot mobiliteit aangegeven dat de provincie de mobiliteitsbehoefte wil faciliteren en richt zich hierbij vooral op OV en fietsnetwerk (incl. stallingsmogelijkheden) met betrekking tot het parkeren van (vracht-)auto's is hierin niets opgenomen.

Agenda fiets 2017-2020 rijksoverheid en decentrale overheden

De afgelopen jaren is het aantal verplaatsingen dat een persoon maakt op de fiets niet gestegen. Ook is de afgelegde afstand per fietsverplaatsing nagenoeg hetzelfde gebleven. Omdat Nederland gebaat is bij een hoger fietsgebruik wil de rijksoverheid de komende jaren de fiets stimuleren. Daar trekt zij in totaal 100 miljoen euro voor uit. Het geld kan geïnvesteerd worden in de aanleg van snelfietsroutes en fietsenstallingen. Het huidige kabinet heeft de ambitie uitgesproken om binnen deze regeerperiode 200.000 meer mensen op de fiets te krijgen. Dit geldt vooral voor forenzen. Daarnaast is de wens om mensen te stimuleren het openbaar vervoer met fietsen te combineren.

In samenwerking met provincies en gemeenten werkt de rijksoverheid aan het realiseren van de gestelde doelen. In de Drechtsteden worden vooral fietsenstallingen aangelegd en studies naar extra fietsenstallingen opgezet. Deze zouden binnen de huidige regeerperiode van de regering gerealiseerd moeten worden. In de fietsagenda is voor de Drechtsteden geen aanleg van fietsinfrastructuur opgenomen.

3.2 Gemeentelijke beleidskaders

3.2.1 Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

In het geactualiseerde GVVP geeft met betrekking tot parkeren de doelstelling:

"In 2030 zijn de parkeerfaciliteiten in de gemeente Zwijndrecht beter afgestemd op de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers."

De hierbij genoemde maatregelen zijn:

- Opstellen parkeerbeleidsplan; In dit plan moeten de volgende vragen/thema's beantwoord worden:
 - Welke normen hanteert de gemeente Zwijndrecht en welke invloed hebben gereserveerde invalideparkeerplaatsen en elektrische laadparkeerplaatsen op deze normering?
 - We streven naar een passende parkeernormering.
 - In het parkeerbeleidsplan wordt uitgegaan van een indeling naar centrumgebied, schil/overloopgebied en overig.
- Opstellen plan van aanpak betaald parkeren.

3.2.2 Laadpalen

Op 16 januari 2018 heeft het college het beleidskader laadpalen vastgesteld. Hierin is aangegeven wanneer er een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst kan worden. Globaal is de regel dat dit vraagvolgend gebeurt. Laadpalen worden uitsluitend op aanvraag geplaatst. Er wordt geen laadpaal in de openbare ruimte geplaatst indien de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein.

3.2.3 Vrachtwagenparkeren

Los van de eerdergenoemde beleidsstukken is er in 2013 een onderzoek geweest naar het parkeren van grote voertuigen in Zwijndrecht. Hieruit bleek dat er meer vrachtwagens geparkeerd werden dan er toegestane parkeergelegenheid was (in 2010/2011). Dit werd (mede) veroorzaakt doordat een 6-tal Zwijndrechtse bedrijven 4 tot 22 voertuigen in de openbare ruimte parkeerde. In totaal ging dit om 56 voertuigen. In dit onderzoek zijn een aantal maatregelen genoemd die op korte termijn uitgevoerd konden worden. Voor een belangrijk deel (opknappen terrein Houtkopersstraat, duidelijker aangeven locaties in openbare ruimte) is dit ook gedaan. Uit recente tellingen (zie hoofdstuk 4) blijkt dat deze acties effect hebben gehad. Een andere conclusie in het rapport is dat buitenlandse chauffeurs (slechts 5% van alle vrachtwagens) de meeste overlast veroorzaken. Om dit tegen te gaan is onlangs een verbod ingesteld tussen 21:00 uur en 05:00 uur. Chauffeurs met een binding met Zwijndrecht kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Hiermee kan eenvoudig opgetreden worden tegen het slapen in de vrachtwagens. De bebording wordt hierop aangepast.

3.2.4 Parkeernormen

Daarnaast is er intern een stuk inzake parkeernormen. Belangrijkste aspect hieruit is dat de normen van het CROW gevolgd worden en dat de parkeeroplossing bij nieuwe ontwikkelingen in principe op eigen terrein moet plaatsvinden.

3.3 Evaluatie huidig parkeerbeleid Zwijndrecht

Om het huidige parkeerbeleid te evalueren zijn een aantal interviews gehouden met collega's binnen de gemeente. Daarnaast is door het Onderzoekscentrum Drechtsteden (OCD) een onderzoek uitgezet onder de inwoners van Zwijndrecht. Zowel de interne interviews als de enquête onder de inwoners zijn input voor de verdere planvorming.

3.3.1 Interviews

Tijdens de drie interviews is gevraagd wat de ervaringen zijn met het huidige parkeerbeleid. Het algemene beeld daarbij was dat het huidige parkeerbeleid gedateerd is en weinig ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen. Ook werd aangegeven dat er weinig praktische handvatten in staan die nu nog toegepast kunnen worden gezien de nieuwe inzichten.

Het huidige beleid schrijft voor dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren vooral op eigen terrein moet worden opgelost. In de praktijk blijkt dit lastig in te passen. Ook leidt dit ertoe dat parkeerplaatsen minder uitwisselbaar zijn binnen de directe omgeving.

De normen die nu gebruikt worden zorgen soms voor discussies bij nieuwe ontwikkelingen. Door de bandbreedte is maatwerk mogelijk maar de uitgangspunten zijn niet altijd duidelijk.

Verder is er behoefte aan een duidelijk standpunt rondom het parkeren van vrachtwagens. Hier is geen duidelijk beleid voor. Vooral de vragen "waar is het parkeren toegestaan en waar niet?" en "hoe wordt hierop gehandhaafd?" spelen een rol. Verder is de wens om in regionaal verband met de andere Drechtsteden naar een oplossing te zoeken voor het vrachtwagenparkeren in de regio. Daarnaast is de wens uitgesproken om het laadpalenbeleid integraal mee te nemen in dit parkeerbeleidsplan.

3.3.2 Enquete resultaten

In juni 2019 is er door het Onderzoekscentrum Drechtsteden een enquête gehouden onder het bewonerspanel. In deze enquête is naar het algemene beeld van de parkeervoorzieningen binnen de gemeente Zwijndrecht gevraagd. Hierbij is ingezoomd op het autoparkeren. De complete factsheet is terug te vinden in bijlage 3.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Onder de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld is het autobezit relatief hoger ten opzichte van het Zwijndrechtse gemiddelde. Het autobezit is gemiddeld 1,46 bij de respondenten. De vragenlijst is vaker ingevuld door mensen die een auto hebben.
- Respondenten ervaren veel overlast in hun eigen buurt door de hoge parkeerdruk (o.a. bedrijfsbusjes)
- Verzoek om dit als eerste aan te pakken met mogelijke maatregelen:
 - o Huidige parkeerplaatsen anders aanleggen
 - o Mag niet ten koste gaan van groen, spelen of de weg
 - o Bedrijfsbusjes buiten woonwijk parkeren
 - o Reserveren van 1 parkeerplek per woning
- Respondenten geven aan ook overlast te ervaren bij wc Walburg, station en Veerplein
- Beperkte kans op meer gebruik eigen terrein waar deze beschikbaar is
- Parkeren op afstand is voor 40% acceptabel, van hen wil ½ wel binnen 250 meter een plek wil vinden

4. Stand van zaken in de wijken

Voorafgaand aan het parkeeronderzoek zijn de contouren van alle parkeerbalansgebieden bepaald. De grenzen van de gebieden worden bepaald door natuurlijke barrières zoals parken en sloten, of door infrastructurele scheidingen zoals grote wegen of spoorwegen. Hiermee is Zwijndrecht opgedeeld in 134 balansgebieden.

In de periode 14 mei 2018 t/m 7 juli 2018 zijn er in de gehele gemeente Zwijndrecht op 4 momenten parkeerdruktellingen uitgevoerd. Het betreft een nachttelling (tussen 00:00 uur en 06:00), middagtelling (tussen 14:00 uur en 16:00 uur), avondtelling (tussen 19:00 uur en 21:00 uur) en zaterdagmiddagtelling (tussen 13:00 uur en 16:00 uur). De nacht, middag en avond tellingen zijn op werkdagen uitgevoerd. De avondtellingen in winkelgebieden zijn op koopavonden (donderdag) uitgevoerd. In de telperiode was het overwegend droog zonnig weer. In dit onderzoek zijn alleen de openbare parkeerplekken geteld. Het volledige parkeerdrukonderzoek is te vinden in bijlage 4 en 5.

Analyse

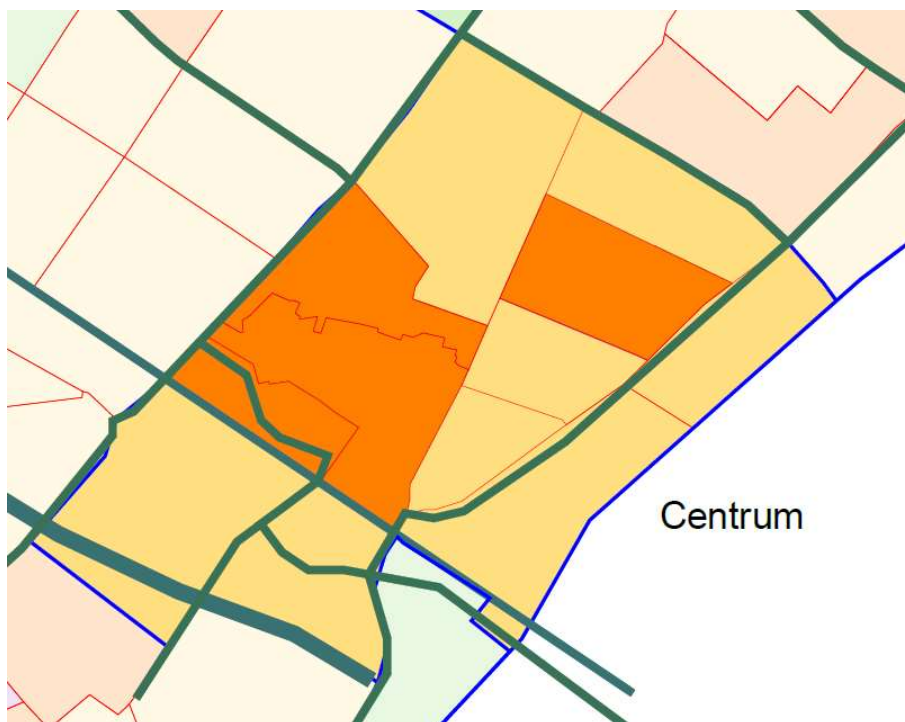
Voor alle wijken in Zwijndrecht is een overzicht gemaakt van de parkeerdruk in de balansgebieden (zie Figuur 5). In de overzichten is de hoogst gemeten parkeerdruk in het hele onderzoek weergegeven. De kleuren geven de hoogte van de parkeerdruk weer. Per wijk zal een uitsnede met korte beschrijving worden gegeven. Verder wordt het gebruik van de huidige verharding bekeken. Vanuit het Raadsprogramma is aangegeven dat de huidige verharding beter benut moet worden.

Voor de locaties waar het parkeren van grote voertuigen is toegestaan zal apart een beschrijving van de huidige stand van zaken worden gegeven.



Figuur 5- Analyse parkeerdruk in balansgebieden

4.1 Centrum



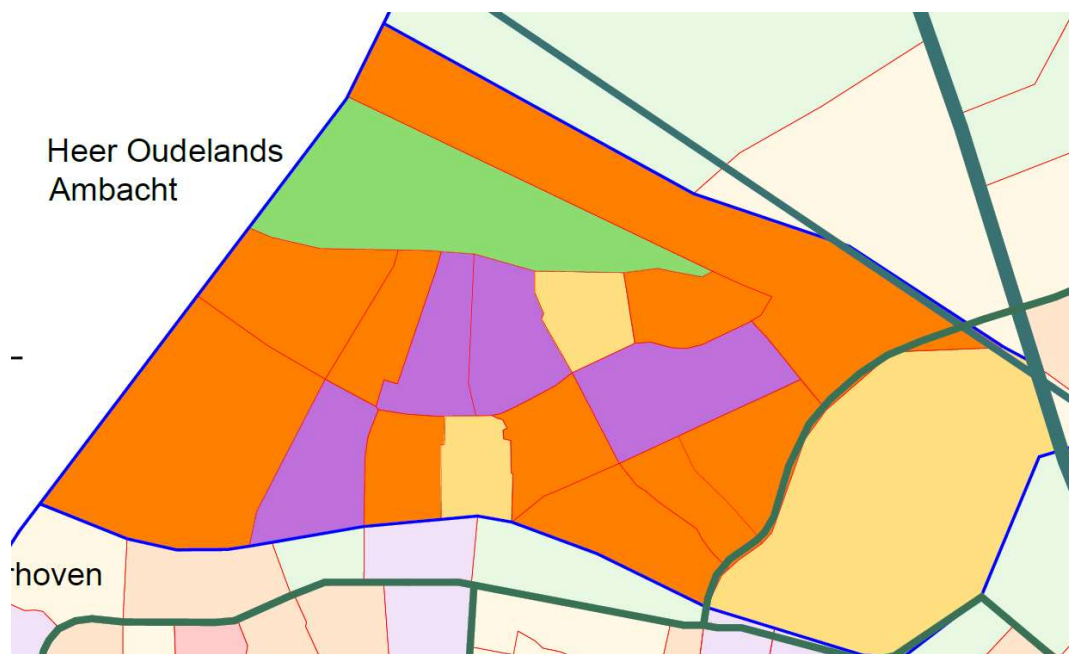
Figuur 6- Parkeerdruk Centrum

In Figuur 6 is een uitsnede zichtbaar van de parkeerdrukanalyse. Voor het centrum van Zwijndrecht zijn geen gebieden zichtbaar waar de parkeerdruk op enig telmoment hoger is dan 90%. Wel is er voor enkele wegvakken een parkeerdruk van hoger dan 100% waargenomen. Het centrum is aangelegd in een periode waarin de auto niet voor iedereen voorhanden was. Bij het ontwerpen is hier dan ook geen ruimte voor gereserveerd. In de loop der tijd is bij reconstructies meer ruimte gecreëerd voor auto's. Hierdoor is er in het hele centrum veel verhard oppervlak en weinig groen. Figuur 7 geeft een impressie van de inrichting in de wijk.



Figuur 7- Impressie inrichting Centrum

4.2 Heer Oudelands Ambacht



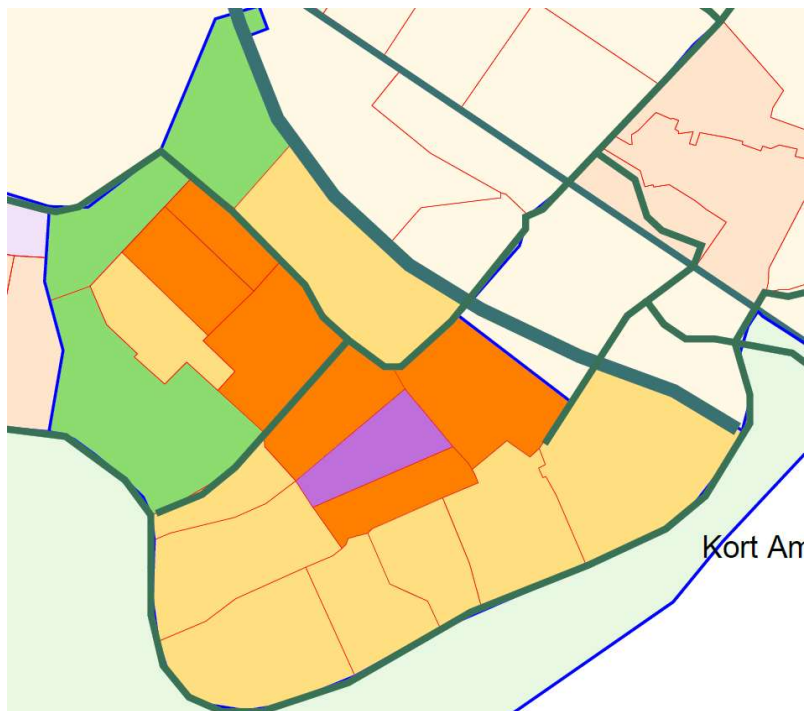
Figuur 8- Parkeerdruk Heer Oudelands Ambacht

Figuur 8 geeft een overzicht van de parkeerdruk in Heer Oudelands Ambacht. Hier is vooral in de nacht periode een hogere parkeerdruk. In vier gebieden is een parkeerdruk hoger dan 90% waargenomen. Daarnaast is bij elf gebieden voor een of meerdere wegvakken een parkeerdruk hoger dan 100% waargenomen. Deze wijk is aangelegd in een periode waarin de auto het straatbeeld domineerde. Hierdoor hebben bewoners van deze wijk altijd ruimte gehad voor hun auto. Dit heeft er mede voor gezorgd dat het autobezit in deze wijk hoger ligt dan het gemiddelde in Zwijndrecht. Omdat het autobezit na de opbouw nog sterker is gestegen ervaren de bewoners nu een parkeerprobleem. Deze zijn terug te zien in de resultaten van het onderzoek. Figuur 9 geeft inzicht in de inrichting van de wijk. Opnieuw veel verhard oppervlak met weinig ruimte voor groen.



Figuur 9- Impressie inrichting Heer Oudelands Ambacht

4.3 Kort Ambacht



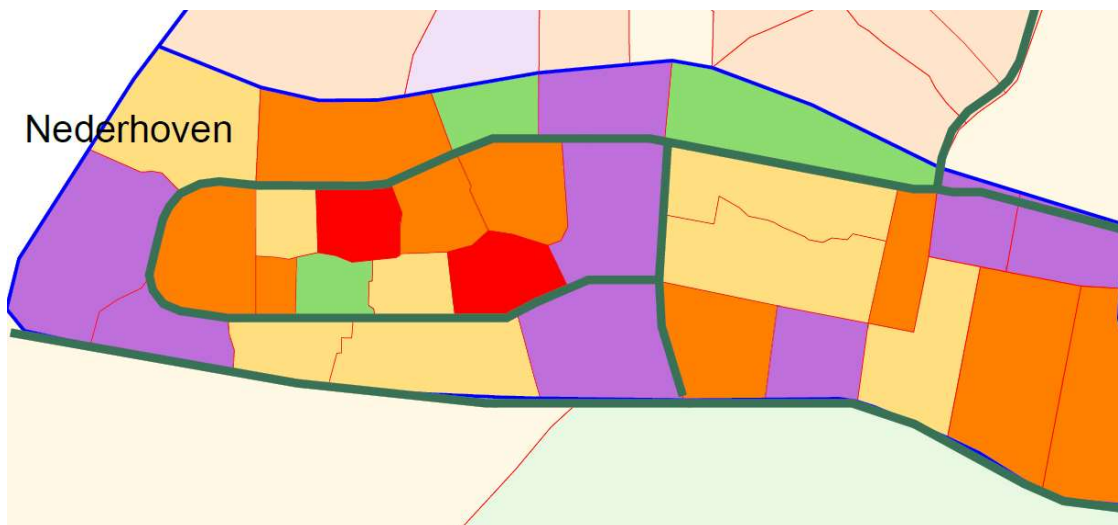
Figuur 10- Parkeerdruk Kort Ambacht

Ook voor de wijk Kort Ambacht is de grootste parkeerdruk in de nacht periode zichtbaar. In één gebied is een parkeerdruk hoger dan 90% gemeten (zie Figuur 10). In negen wegvakken is in de nachttelling een druk boven de 100% waargenomen. Voor deze wijk geldt dat deze is aangelegd in een periode waarin de auto nog geen gemeen goed was. Door het toenemende autobezit zijn er gebieden ontstaan met een hoge parkeerdruk. Figuur 11 geeft een beeld van de inrichting van de wijk. Hier is al meer ruimte voor groen, maar nog steeds veel verhard oppervlak. Ook is goed zichtbaar dat veel parkeervakken leeg staan.



Figuur 11- Impressie inrichting Kort Ambacht

4.4 Nederhoven



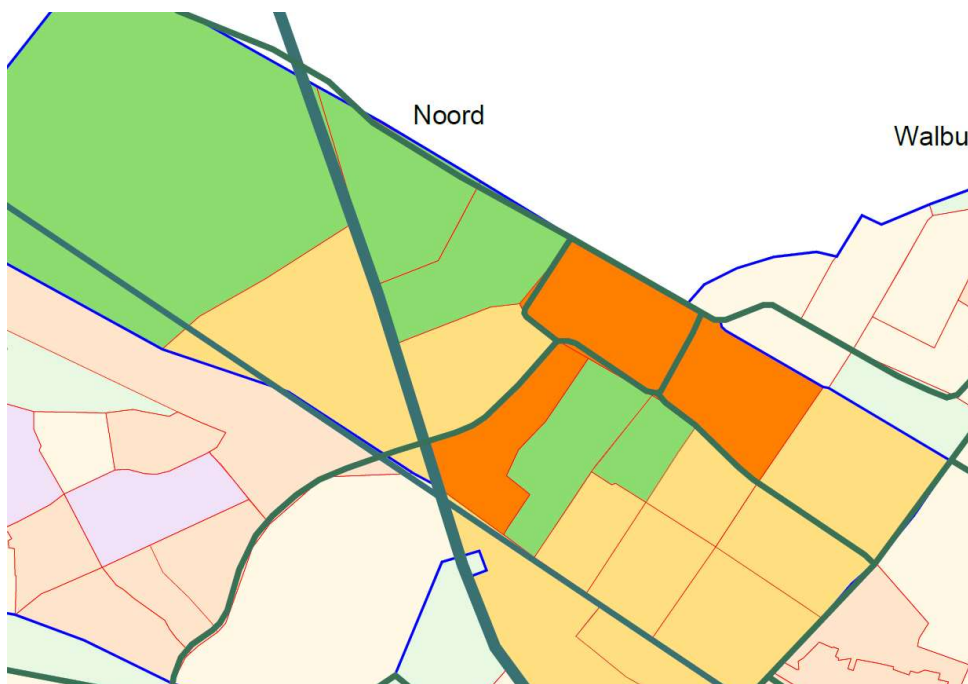
Figuur 12- Parkeerdruk Nederhoven

Ook in de wijk Nederhoven is volgens de tellingen de parkeerdruk het hoogste in de nachtperiode. In twee gebieden is de parkeerdruk juist in de avond hoger dan 100%. Voor tien gebieden is de parkeerdruk op enig telmoment hoger dan 90% (zie Figuur 12). Voor veertien gebieden is op enig telmoment de parkeerdruk op een of meerdere wegvakken hoger dan 100%. In Figuur 13 is de inrichting van de wijk weergegeven. Wederom is er weinig ruimte voor het groen in de straat.



Figuur 13- Impressie inrichting Nederhoven

4.5 Noord



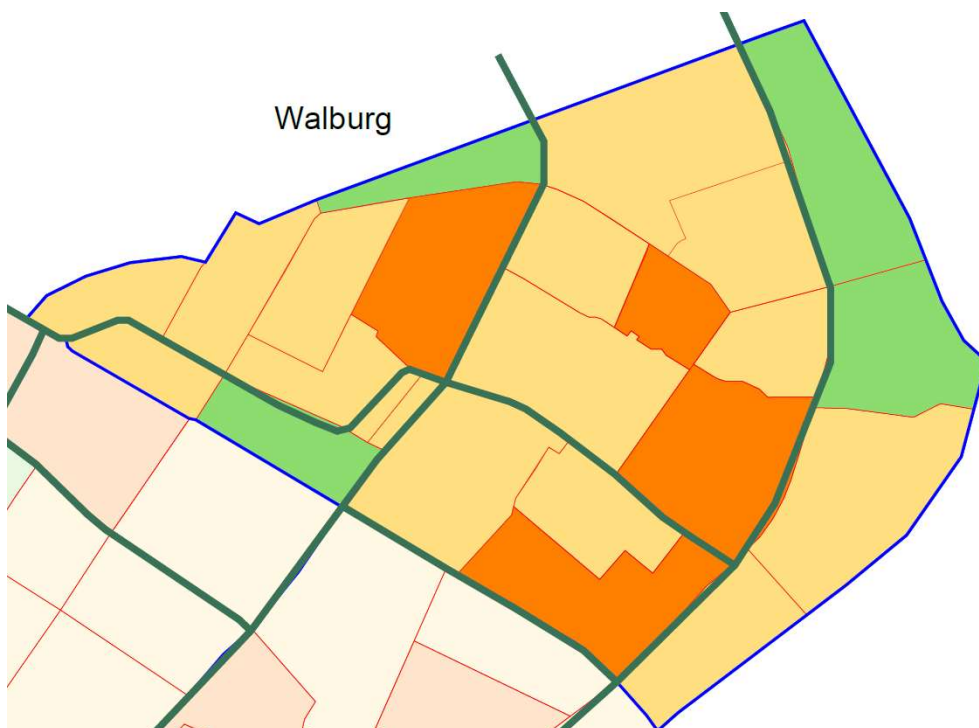
Figuur 14- Parkeerdruk Noord

Voor de wijk Noord in Zwijndrecht is vanuit de tellingen in de balansgebieden geen parkeerdruk boven de 90% gemeten (zie Figuur 14). Wel is op wegvakniveau voor twee gebieden een parkeerdruk boven de 100% gemeten in de nacht, middag en/of avond periode. In Figuur 15 is de inrichting van de wijk Noord te zien. Hier is helemaal geen ruimte voor groen en is al het oppervlak verhard.



Figuur 15- Impressie inrichting Noord

4.6 Walburg



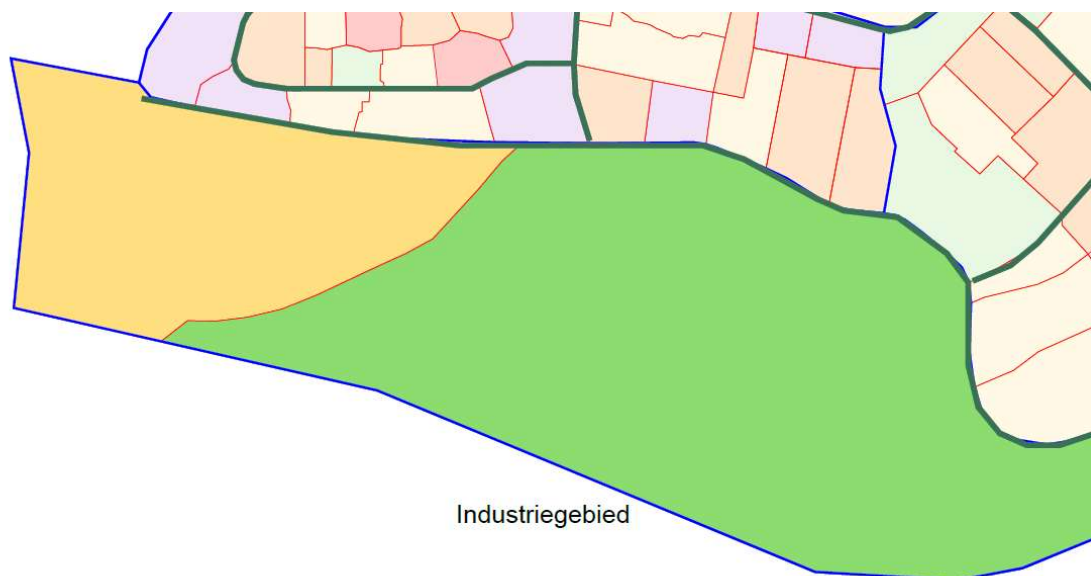
Figuur 16- Parkeerdruk Walburg

In de wijk Walburg is geen parkeerdruk hoger dan 90% gemeten in de verschillende gebieden (zie Figuur 16). Wel is bij zeven balansgebieden op enig telmoment op wegvakniveau een parkeerdruk gemeten boven de 100%. Opvallend voor deze wijk is dat er bij de opbouw wel rekening is gehouden met het autobezit van de inwoners, maar dat dit niet tot parkeerproblemen heeft geleid. Het autobezit ligt in deze wijk onder het gemiddelde van Zwijndrecht. Dit wordt vermoedelijk veroorzaakt door het relatief hoge aandeel senioren in deze wijk. In de wijk Walburg is weinig tot geen ruimte voor groen in de woonstraten. Dit is goed te zien aan de impressie (zie Figuur 17).



Figuur 17- Impressie inrichting Walburg

4.7 Industriegebied



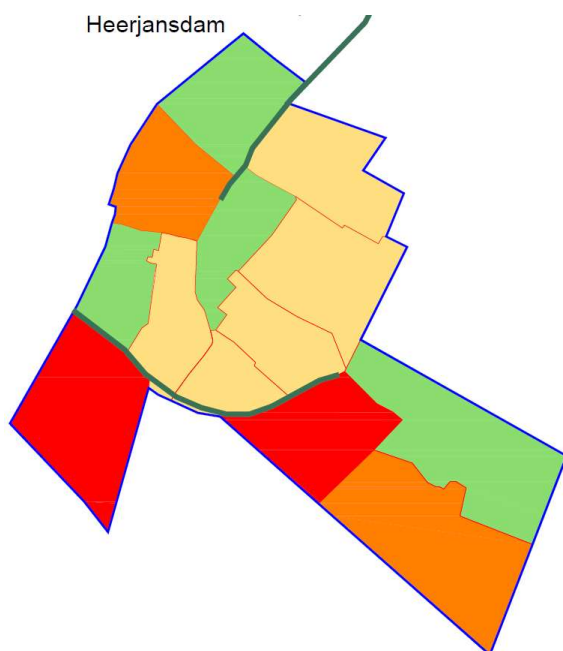
Figuur 18- Parkeerdruk Industriegebied

Voor het industriegebied in Zwijndrecht is geen parkeerdruk boven de 75% gemeten in de twee balansgebieden (zie Figuur 18). Voor één gebied is in de middag op een wegvak een parkeerdruk boven de 100% gemeten. In Figuur 19 is de inrichting van het industriegebied te zien. Dit is een vrij traditionele inrichting voor het industriegebied, veel verhard oppervlak en weinig groen.



Figuur 19- Impressie inrichting Industriegebied

4.8 Heerjansdam



Figuur 20- Parkeerdruk Heerjansdam

In Heerjansdam is voor twee parkeergebieden op enig telmoment een parkeerdruk boven de 100% waargenomen (zie Figuur 20). Wanneer op wegvak niveau naar de analyse wordt gekeken zijn voor tien gebieden een parkeerdruk hoger dan 100% gemeten. Figuur 21 geeft een sfeerimpressie van Heerjansdam. Hier komt het algemene beeld van veel verharding en weinig groen terug.



Figuur 21- Impressie inrichting Heerjansdam

4.9 Locaties parkeren grote voertuigen

Verspreid over Zwijndrecht is er de mogelijkheid om grote voertuigen te parkeren. Dit gebeurt aan de randen van de woonwijken. In Figuur 22 is een overzicht gegeven van alle locaties waar het parkeren van grote voertuigen is toegestaan. Deze locaties zijn ook meegenomen in het grote parkeeronderzoek dat in 2018 heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de bebording met "slaapverbod" is geplaatst.

Voor alle locaties geldt dat op werkdagen in de middag en avond telling geen parkeerdruk boven 50% is waargenomen. Ook op de zaterdagmiddag was dit het geval. Voor de werkdagen in de nacht is voor locatie 1 een parkeerdruk tussen 75-90% gemeten; voor locatie 4 een parkeerdruk van meer dan 100% gemeten en voor locatie 5 een parkeerdruk tussen 50-75% gemeten.



Figuur 22- Locaties parkeren grote voertuigen (Parkeeronderzoek 2018)

Buiten deze locaties is er bij de afrit van de A16 (vanuit Rotterdam) een kortparkeergelegenheid aan de Plantageweg. Hier mag maximaal één uur geparkeerd worden door grote voertuigen.

5. Toekomstige omgeving en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden verschillende ontwikkelingen op landelijk en lokale niveau besproken. Elk van deze ontwikkelingen heeft invloed op het parkeren in de toekomst.

5.1 Lokale ontwikkelingen

Op lokaal niveau vinden veel ontwikkelingen plaats. De Drechtsteden staan voor een grote groeiagenda die in 2030 gerealiseerd moet zijn. Daarnaast hebben alle gemeenten te maken met de omgevingswet die in 2021 in werking treedt. Binnen Zwijndrecht wordt de omgevingsvisie op dit moment opgesteld. Bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan is een koppeling gezocht met het team die de omgevingsvisie opstelt. Daarmee passen beide beleidstukken binnen dezelfde visie.

5.1.1 Groeiagenda Drechtsteden 2030

De Drechtsteden staan voor een grote opgave: de groeiagenda. De groeiagenda omvat het bouwen van 25.000 woningen, creëren van 30.000 banen en zorgen voor een goede bereikbaarheid van de regio. De thema's duurzaamheid, kwaliteit en innovatie zijn daarin de verbindende factoren tussen de 3 doelstellingen:

1. *Goed wonen: 25.000 nieuwe woningen middels grootschalige gebiedsontwikkeling (duurzaamheid) groeien naar 300.000+ inwoners, evenwichtiger verdeling in woonsegment*
2. *Goed werken: +30.000 arbeidsplaatsen (innovatie)*
3. *Goede bereikbaarheid: ontwikkelen ov-netwerk, Light Rail concept planstudie, Waterbus netwerk uitbreiden, (kwaliteit). Aanpak Drechttring (A15, A16 en N3)*

"Doel voor de regio: een maritieme topregio met 300.000+ inwoners die Goed Leven in een compleet, dynamisch, meerkernig gebied met unieke woon- en werkmilieus, een omvangrijk en divers aanbod aan bedrijvigheid, waar creativiteit bloeit en het onderwijs en de cultuur floreren, in een historische setting gelegen tussen drie rivieren in een uniek Hollands landschap."

Alle doelstellingen in deze groeiagenda hebben hun invloed op het parkeervraagstuk voor de verschillende gemeenten. Omdat veel woningen op locaties binnen de stad gerealiseerd moeten worden ontstaat er een parkeervraag die op een kleine ruimte opgelost dient te worden. Ook de toename in het aantal banen zorgt voor extra parkeervraag.

Om deze doelstellingen gerealiseerd te krijgen dient het parkeerbeleid aan te sluiten op alle doelen uit de groeiagenda.

5.1.2 Omgevingsvisie Provincie Zuid-Holland

De omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland omschrijft op vele fronten het mogelijke toekomstbeeld. De algemene ambities zijn "Slimmer, schoner en sterker". De volgende doelstellingen zijn in de omgevingsvisie omschreven:

- *Naar een klimaatbestendige delta: Meer ruimte geven aan water, waterberging en voorkomen van hittestress;*
- *Naar een nieuwe economie: van fossiele economie naar circulaire economie;*
- *Naar een levendige meerkernige metropool: gezonde, sociale en duurzame samenleving;*
- *Energievernieuwing: slimme en schone economie waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen;*
- *Best bereikbare provincie: optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg;*
- *Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving: leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Aantrekkelijke landschappen reiken tot in de stad en het stedelijk gebied reikt tot in de landschappen. We streven naar een zachte overgang van het stedelijk- naar het landelijk gebied, waarbij kwaliteit centraal staat.*

In de omgevingsvisie van de Provincie staan geen specifieke doelstellingen beschreven voor parkeren. Wel wordt er gesproken over klimaatbestendigheid, levendige woonomgevingen en een bereikbare provincie. Dit zijn onderwerpen die samenhangen met de inrichting van de leefomgeving. Hierin speelt parkeren een grote rol. Ook het stimuleren van openbaar vervoer kan invloed hebben op de parkeervraag.

5.2 Landelijke ontwikkelingen

Op landelijk niveau spelen een aantal ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Veel van deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de parkeervraag van de toekomst. Voor enkele ontwikkelingen is geanalyseerd wat er speelt en welke invloed ze hebben op de parkeervraag.

5.2.1 Van bezit naar gebruik- Autodelen

Over het algemeen is de trend dat de ontwikkelingen in het autodelen achter blijven bij andere deel-economieën. Het aspect dat het vervoer niet altijd direct beschikbaar is als je dat wilt speelt hierbij een rol. In grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) groeit de deelauto wel. Vermoedelijk wordt dit gedreven door het feit dat bezitten van een auto in grote steden duur is i.v.m. parkeervergunningen. Het openbaar vervoer is in grote steden vaak ook beter geregeld ten opzichte van kleinere steden.

Gemiddeld zijn er in Nederland 32,4 deelauto's per 100.000 inwoners. Voor Zwijndrecht en de Drechtsteden geldt dat er minder deelauto's zijn ten opzichte van het landelijk gemiddelde (zie Tabel 3). Wel is het zo dat tussen 2017-2018 het aantal is toegenomen.

Tabel 3- Aantal deelauto's per 100.000 inwoners

	Drechtsteden	Zwijndrecht
2017	5,6 (16 auto's)	4,5 (2 auto's)
2018	10,0 (28 auto's)	15,7 (7 auto's)

5.2.2 Elektrische auto

De afgelopen jaren komt de elektrische auto steeds vaker terug in het straatbeeld. Naar verwachting zal de elektrische auto steeds verder worden ontwikkeld. Het is nog onduidelijk hoe de manier van laden in de toekomst zal verlopen. Momenteel worden veel personenauto's nog door middel van laadpalen opgeladen. Daarnaast wordt veel geëxperimenteerd met andere manieren van laden zoals via platen in de ondergrond. Ook de waterstof auto, waarbij de elektrische auto waterstof gebruikt in plaats van de batterij, lijkt aan een opmars bezig.

5.2.3 Zelfrijdende auto

De zelfrijdende auto komt steeds vaker in het nieuws. Verschillende autofabrikanten zijn bezig met het ontwikkelen van een volledige autonome personenauto. Zij voeren steeds meer testen uit met zelfrijdende auto's. Ook is de Nederlandse wetgeving aangepast. Hiermee wordt het mogelijk om testen uit te voeren met zelfrijdende auto's zonder dat er een bestuurder in de auto zit. Een bestuurder op afstand kan waar nodig ingrijpen. Aangezien de zelfrijdende auto vanaf de voordeur weer weg kan rijden is de parkeerlocatie dan minder interessant.

5.2.4 Elektrische fiets

De verkoop van elektrische fietsen stijgt de laatste jaren sterk. In 2018 steeg de verkoop van e-bikes in Nederland van 294.000 naar 410.000. Met het gebruik van een elektrische fiets kan je verder rijden met dezelfde inspanning en tijdbesteding. De vijftien kilometer die mensen eerst maximaal met de normale fiets wilden afleggen loopt nu op tot 22 kilometer. Het fileleed draagt eraan bij dat mensen voor een afstand rond de twintig kilometer nu makkelijker de fiets kiezen boven de auto. Ook hechten mensen steeds meer waarde aan het klimaat en hun persoonlijke gezondheid. Dit bevordert het gebruik van de fiets in het algemeen sterk. Autobezit neemt echter niet af. De fiets kan de auto niet in alle gevallen vervangen. Voor langere afstanden of vakanties vinden veel mensen een eigen auto nog steeds noodzakelijk. Naar verwachting heeft de elektrische fiets dan ook weinig effect op de parkeervraag in de woonstraten.

5.2.5 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) is een concept waarin mensen binnen een reis gebruik maken van verschillende modaliteiten en slechts één transactie hoeven uit te voeren. MaaS aanbieders leveren een applicatie voor een smartphone waarin alle modaliteiten vertegenwoordigd zijn. De reiziger voert de herkomst en bestemming in en de app berekend de beste route en vervoerswijze op basis van vooraf door de reiziger ingestelde voorkeuren. Bij storingen of files wordt de route automatisch aangepast. De MaaS technologie zorgt vervolgens voor betalingen aan de verschillende partijen. MaaS zou ervoor kunnen zorgen dat reizigers bewuster voor een bepaalde reis kiezen. Het betaalgemak kan het gebruik van openbaar vervoer en deelauto's stimuleren. Indirect kan MaaS dus een positief effect hebben op het autobezit en dus de parkeervraag.

6. Visie op parkeren: Parkeren in 2050

In 2050 zijn in verband met de leefbaarheid en de klimaatveranderingen de woonstraten steeds groener geworden. Hierdoor is het veel aantrekkelijker te leven en spelen in de woonstraten.



Figuur 23- Sfeerbeeld woonstraat 2050

Beter benutten van het verhard oppervlak en vergroenen van de openbare ruimte zijn doelen die in het raadsprogramma zijn benoemd. Deze doelen hebben gediend als inspiratie voor het visiebeeld voor 2050.

Om de leefbaarheid in de straat te verbeteren heeft een deel van de verharding plaats gemaakt voor groen. Omdat er steeds meer gebruik gemaakt wordt van (zelfrijdende) deelauto's is het parkeren op meer centrale plekken gerealiseerd. In de straten zelf is volop ruimte voor groen en waar gewenst voor fietsparkeren. Het autoparkeren is beperkt tot plekken voor mensen die mindervalide zijn. Daarnaast is er ruimte om kort te parkeren, zo kan er wel gestopt worden voor het in- of uitladen van boodschappen en andere goederen.

Om dit beeld te bereiken is het goed in dit beleid deze richting op te gaan.

Uitgangspunten hierbij zijn dat we parkeren faciliteren, maar dat we niet meer aanleggen dan noodzakelijk. Dit geldt voornamelijk voor auto- en vrachtwagenparkeren. Voor het parkeren van fietsen wordt wat meer ruimte geboden. Hiermee willen we ook uitdragen dat we het fietsen willen stimuleren.

6.1 Autoparkeren

Het autoparkeren bij kantoren en bedrijven dient in principe op eigen terrein plaats te vinden. Dit gebeurt bij voorkeur buiten het zicht. Bij woningen is dit beide niet noodzakelijk, maar daar waar men parkeergelegenheid op eigen terrein heeft is het gewenst het gebruik hiervan te stimuleren. Vanuit de visie is het ongewenst parkeren in de tuin toe te staan. Om het groene beeld te bereiken is het namelijk niet verantwoord om minder parkeerplaatsen in de straat te laten compenseren door meer parkeren (en dus verharding) in de (voor)tuinen. Evenmin is het verantwoord meer parkeerplaatsen in stand te houden/aan te leggen dan noodzakelijk. Uit de parkeerdrukanalyse in hoofdstuk 4 blijkt dat de parkeerdruk in grote delen van Zwijndrecht onder de 75% ligt. Dit betekent dat meer dan 25% van deze ruimte ongebruikt is. Per 20 vakken is dat ten minste 60m² 'onnodige' verharding.

6.2 Fietsparkeren

In Zwijndrecht geldt dat de meeste woningen beschikken over ruimte op eigen terrein om hun fiets te parkeren. Ook het fietsparkeren bij kantoren, bedrijven en scholen dient bij voorkeur op eigen terrein opgelost te worden. Het fietsparkeren in de openbare ruimte richt zich dan ook voornamelijk op voldoende gelegenheid bij winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moeten voldoende goede parkeervoorzieningen zijn.

6.3 Vrachtwagenparkeren

Voor vrachtwagens geldt dat ook deze in principe op eigen terrein bij de bedrijven moeten parkeren. In de openbare ruimte willen we uitsluitend kort parkeren en parkeren door lokale chauffeurs die niet verbonden zijn aan een bedrijf faciliteren.

7. Doelen en voorwaarden parkeerbeleid

Om de in het vorige hoofdstuk genoemde visie te bereiken is het volgende hoofddoel opgesteld:

Zoals in de visie beschreven is het eindbeeld een groene leefbare stad. De belangrijkste doelstelling hierbij is dan ook het creëren van een leefbare woonomgeving door het vergroenen van de straten en het optimaal benutten van de verharding.

Concreet voor het parkeerbeleid levert dit de volgende subdoelstellingen.

- We streven naar een parkeerdruk tussen 90 en 100%. Hierdoor wordt het verhard oppervlak optimaal benut. Mensen kunnen hun auto wel parkeren maar we leggen geen plaatsen aan die (vrijwel) altijd leeg staan. De loopafstand vanuit een woning of bedrijf mag oplopen tot 250 meter. Bij andere voorzieningen is dit een afstand van 100 meter. Hiermee spelen we in op de ambitie om de infrastructuur beter te benutten die in het raadsprogramma is uitgesproken.
- Fietsparkeren wordt volop gefaciliteerd. Hierbij is vooral aandacht voor de openbare voorzieningen (inclusief opstappunten openbaar vervoer). De facilitering gaat zowel over aantal als over veiligheid. De fietsparkeerplaatsen worden dicht bij de ingangen gerealiseerd met een maximale afstand van 50 meter. Hiermee wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
- Vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte in Zwijndrecht is in principe voor chauffeurs met een duidelijke binding met Zwijndrecht. De belangrijkste doelgroep is de chauffeur die woonachtig is in Zwijndrecht en een zogenaamde eigen rijder is. De tweede groep is de chauffeur die aankomt in Zwijndrecht en niet direct bij het bedrijf waar zijn bestemming ligt het terrein op kan. Er is geen maximale afstand tussen parkeerplaats en eindbestemming. Wel zijn er bij de parkeerplaats voorzieningen aanwezig voor het stallen van fietsen.

Een belangrijke voorwaarde om deze doelstellingen te bereiken is dat het foutief gebruiken van de openbare ruimte (parkeren op locatie waar dit niet mag/door de doelgroep waarvoor de plek niet is) bestraft wordt. Ook moeten maatregelen genomen worden om de doelen te bereiken. Deze worden in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.

8. Programma van eisen

In dit hoofdstuk werken we de maatregelen uit die moeten bijdragen aan de hoofd- en subdoelstellingen uit het vorige hoofdstuk.

8.1 Autoparkeren

We streven naar een parkeerdruk tussen 90 en 100%. Mensen kunnen hun auto wel parkeren maar we leggen geen plaatsen aan die (vrijwel) altijd leeg staan. De loopafstand vanuit een woning of bedrijf mag oplopen tot 250 meter. Bij andere voorzieningen is dit een afstand van 100 meter.

Voor deze doelstelling zijn verschillende maatregelen nodig.

8.1.1 Laadpalen

Voor het laden van elektrische voertuigen is reeds beleid vastgesteld. Vanuit de analyse is geen aanleiding om dit beleid aan te passen. Daarom wordt het laadpalen beleid in grote lijnen ongewijzigd. Dit beleid is te vinden in bijlage 6. Wel zijn er een aantal aandachtspunten waar in de toekomst naar gehandeld moet worden.

In een afzonderlijk onderzoek wordt gekeken naar de vormgeving van een laadpalen-grid. In een grid worden op voorhand de geschikte locaties binnen de gemeente benoemd. Hierdoor kan sneller gereageerd worden op verzoeken. Tevens wordt hierbij rekening gehouden met spreiding van de laadpalen in alle wijken binnen de gemeente. Het grid zal in een apart voorstel aan de orde komen.

Verder wordt aan het uitbreiden van het laadpalen netwerk, geïnitieerd door de commerciële partij, constructief meegewerkt. Dit betekent dat wanneer de commerciële partij aangeeft meer laadvoorzieningen in de gemeente aan te willen leggen, de gemeente hierin ruimhartig zal meewerken. Ook moet het voor inwoners, bezoekers en ondernemers duidelijk zijn hoe zij een laadpaal kunnen aanvragen. Hiervoor is actieve communicatie vanuit de gemeente noodzakelijk.

8.1.2 Handhaving

Voor gebieden met een parkeerdruk van meer dan 100% wordt gekeken naar mogelijkheden om de parkeerdruk te verlagen. De eerste optie is om, binnen een straal van 250 meter, te kijken naar bestaande vrije plekken. Door dit te combineren met handhaving op het foutparkeren kan hiermee de parkeerdruk in het betreffende gebied beter verdeeld worden. Indien in de omgeving geen ruimte beschikbaar is, wordt gekeken naar mogelijkheden om extra plaatsen aan te leggen.

In de meeste gebieden met een parkeerdruk tussen 90 en 100% treedt het eerdergenoemde effect van zoekverkeer en foutparkeren op. Tegen dit laatste moet opgetreden worden. Hiermee zorgen we dat de wijken wel goed bereikbaar blijven voor onder andere nood- en hulpdiensten.

8.1.3 Parkeerplaatsen in evenwicht brengen

Veruit de meeste balansgebieden kennen een parkeerdruk van minder dan 90%. In deze gebieden kunnen parkeerplaatsen opgeheven worden en veelal groen ingericht worden. Ook kunnen, indien hier behoefte aan is, parkeerplaatsen gebruikt worden voor fietsparkeren. Bij het opheffen van parkeerplaatsen moet gekeken worden naar locaties die het meeste effect hebben op de leefbaarheid. De te verwijderen plekken moeten in het voor 2050 geschetste eindbeeld niet meer nodig zijn. Dit betekent dat parkeerplekken nabij voorzieningen en aan randen van de wijk eerder buiten schot blijven. In de gebieden die hiermee een parkeerdruk van boven de 90% krijgen is handhaving onmisbaar. Door het verhogen van de parkeerdruk naar 90% ontstaat zoekverkeer. Het beter benutten van het huidige verharde oppervlak is voor de gemeente van groter belang. Het zoekverkeer wordt daarmee geaccepteerd.

8.1.4 Regulering

Vooraf in gebieden met een parkeerdruk boven de 90%, is het de vraag of bepaalde doelgroepen meer prioriteit moeten krijgen bij het vinden van parkeergelegenheid. Dit onderdeel van het beleid richt zich onder andere op het stimuleren van het gebruik van aanwezige parkeergelegenheid op eigen terrein en het nader bekijken of bedrijfsbusjes uit de woonstraten gehaald kunnen worden. Naast de gebieden met de hoge parkeerdruk moet ook in de gebieden waar nu al een vorm van parkeerregulering geldt gekeken worden hoe hiermee verder te gaan.

8.1.5 Uitritten

Met betrekking tot uitritten is het nieuwe beleid dat alleen bij nieuwe ontwikkelingen uitritten worden aangebracht indien dit vanuit het ontwerp nodig is. Nieuwe uitritvergunningen worden in principe niet verleend. Uitzondering kan gemaakt worden bij de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening.

8.1.6 Invalidenparkeerplaatsen

Bij deze maatregelen zal de vraag om mindervalidenparkeerplaatsen ook toenemen. Nabij woningen is het ook naar de toekomst toe gewenst hier ruimhartig mee om te gaan. Bij voorzieningen kan aangesloten worden bij de CROW-normen.

8.1.7 Nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet ook gekeken worden naar de bestaande parkeerdruk in de gebieden. Zoals in de visie aangegeven moeten bedrijven en kantoren het parkeren volledig op eigen terrein en buiten het zicht oplossen. Dit draagt bij aan een groenere uitstraling van de betreffende gebieden. Bezoekersparkeren voor bedrijven kan, mits de ruimte hiervoor beschikbaar is en blijft, eventueel in de openbare ruimte opgelost worden. Dat geldt voornamelijk voor gebieden waar overdag een (aanzienlijk) lagere parkeerdruk wordt waargenomen dan in de nachtelijke uren.

In het algemeen geldt dat aangesloten wordt bij de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. Momenteel zijn deze aangegeven in de CROW-uitgave 381 uit 2018. Uit de omgevingsanalyse blijkt immers dat, zoals van een sterk stedelijke gemeente verwacht mag worden, het autobezit iets onder het landelijk gemiddelde ligt. Vanuit de bestaande indeling in Zwijndrecht wordt hiervoor de in het GVVP opgenomen gebiedsindeling met betrekking tot centrum/schil en rest bebouwde kom gehanteerd (zie Figuur 24).



Figuur 24- Gebiedsindeling Zwijndrecht

Om te voorkomen dat er te veel parkeerplaatsen worden aangelegd, worden in principe de lage normen gehanteerd. Hierbij wordt bij openbare plaatsen gekeken naar mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen indien ten minste twee verschillende hoofdgroepen in de ontwikkeling zitten. Buiten de functies waarbij het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden mag ook bij de overige functies parkeergelegenheid op eigen terrein aangelegd worden. Dit dient in het ontwerp geïntegreerd worden. De op eigen terrein aangelegde parkeerplaatsen mogen, overeenkomstig tabel A10 uit genoemde CROW-publicatie meegeteld worden (zie Tabel 4).

Tabel 4- Parkeernormen eigen terrein CROW Tabel A10

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min 5,0 m diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbel oprit zonder garage	2	1,7	oprit min 4,5 m breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min 5,0 m diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min 4,5 m breed

Bij woningen geldt dat in de openbare ruimte in ieder geval het bezoekersparkeren opgelost moet worden. Daarnaast moet het gedeelte dat niet op eigen terrein wordt aangebracht opgelost worden. Hierbij geldt dat eerst gekeken wordt naar de parkeerdruk in het betreffende balansgebied. De te kiezen oplossing moet in lijn zijn met dit parkeerbeleidsplan maar mag niet extra overlast veroorzaken in de omgeving. In hoofdstuk 9 staan enkele voorbeelden.

8.2 Fietsparkeren

Fietsparkeren wordt volop gefaciliteerd. Hierbij is vooral aandacht voor de openbare voorzieningen (inclusief opstappunten openbaar vervoer). De facilitering gaat zowel over aantal als over veiligheid. De fietsparkeerplaatsen worden dicht bij de ingangen gerealiseerd met een maximale afstand van 50 meter.

Met uitzondering van het winkelcentrum Walburg beschikt de gemeente niet over een duidelijk beeld wat de huidige behoefte is aan fietsparkeerplaatsen. Om dit in beeld te krijgen zal dit als eerste onderzocht moeten worden. Hiervoor kunnen tellingen uitgevoerd worden bij de genoemde openbare voorzieningen (incl. bushaltes). Afhankelijk van de resultaten kan gekeken worden naar aanvullende maatregelen. Om snel met de maatregelen aan de slag te kunnen wordt voorgesteld de tellingen zo spoedig mogelijk na vaststelling van dit beleid uit te voeren (uiterlijk najaar 2020) zodat de eerste maatregelen in 2021 uitgevoerd kunnen worden.

Vanuit de tellingen kan gekeken worden naar de bestaande behoefte. De eventuele maatregelen die aan de hand hiervan genomen kunnen worden zijn het aanbrengen van fietsnietjes op locatie dicht bij de bestemming en eventueel het verplaatsen van bestaande beugels/rekken. In principe verwijderen we geen fietsparkeermogelijkheden. Uitzondering hierop kunnen locaties zijn die niet gebruikt worden omdat de afstand tot de betreffende voorziening te groot is. Hieraan voorafgaand is wel aanvullend onderzoek nodig of de plaatsen niet op andere tijdstippen gebruikt worden.

Hierbij moet rekening gehouden worden met de drie belangrijkste wensen van de fietsers.

- Dicht bij ingang
- Mogelijkheden om ketting te bevestigen
- Bewaking

De eerste wens is bijna een eis. Als er dicht bij de ingang geen formele gelegenheid is wordt de fiets geplaatst tegen een gevel of een lichtmast. Ten behoeve van een nette uitstraling is het gewenst de plekken dicht bij de ingangen juist te voorzien van formele plekken. Uiteraard moet hierbij ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid van de ingangen voor alle overige bezoekers.

De tweede wens is al iets afhankelijker van het type fietser. De fietser die op een oude fiets rijdt waaraan hij weinig waarde hecht vindt dit aanzienlijk minder belangrijk dan de (grootste groep) fietser die een redelijke zekerheid wil dat hij, na het bezoeken van de voorziening zijn fiets heel terugvindt. Ervaringen met de huidige type beugels en rekken leert dat op dit moment de voorkeur uitgaat naar zogenaamde fietsnietjes met tussenstang.

De laatste wens wordt momenteel alleen bij het station en het winkelcentrum gehonoreerd. Deze geldt vooral voor mensen die zeker willen weten dat zij na terugkomst hun fiets heel aantreffen. Veelal gaat dit om nieuwere en duurdere fietsen. Met de opkomst van de elektrische fiets is het aannemelijk dat de doelgroep hiervoor toeneemt.

Bij nieuwe ontwikkelingen moeten voor woningen, bedrijven en scholen de fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd worden. Bij de overige voorzieningen worden de kencijfers van het CROW gehanteerd. Omdat we het fietsen willen stimuleren gaan we uit van de bovengrens in de spreidingsaantallen.

Ten aanzien van het fietsparkeren bij woningen zijn er vooralsnog geen signalen dat dit problemen geeft. Daar waar dit in de toekomst zich wel voordoet kunnen, zeker in de gebieden waar nu te veel autoparkeerplaatsen zijn, plekken omgebouwd worden naar fietsparkeerplaatsen.

8.3 Vrachtwagenparkeren

Vrachtwagenparkeren in de openbare ruimte in Zwijndrecht is in principe voor chauffeurs met een duidelijke binding met Zwijndrecht. De belangrijkste doelgroep is de chauffeur die woonachtig is in Zwijndrecht en een zogenaamde eigen rijder is. De tweede groep is de chauffeur die aankomt in Zwijndrecht en niet direct bij het bedrijf waar zijn bestemming ligt het terrein op kan. Er is geen maximale afstand tussen parkeerplaats en eindbestemming. Wel zijn er bij de parkeerplaats voorzieningen aanwezig voor het stallen van fietsen.

Als we kijken naar de huidige situatie en de visie zien we dat met betrekking tot het vrachtwagenparkeren we ons in dit beleidsplan vooral focussen op de lokale vraag. De problemen zoals die zich momenteel voordoen hebben echter vooral te maken met chauffeurs die geen binding hebben met Zwijndrecht. Het lokaal oplossen van dit probleem, dat vooral veroorzaakt wordt door de strengere regelgeving in Rotterdam, zal voor verder doorschuiven zorgen. Mogelijk kan een groot regionaal vrachtwagenparkeerterrein hier enig soelaas in bieden. Vooralsnog lijkt deze in Dordrecht op de Dordtse Kil IV gerealiseerd te gaan worden. Mocht hier nog verdere acties in nodig zijn dan zal de gemeente haar rol nemen in het regionale overleg.

Ten tijde van de tellingen in 2018 waren de laatste beleidsmaatregelen nog niet uitgevoerd. Hierdoor was nog niet duidelijk kenbaar gemaakt dat het slapen in de voertuigen niet is toegestaan en vond er geen handhaving plaats. Inmiddels zijn de borden wel geplaatst en is de handhaving ook opgestart. Hierdoor is de kans groot dat er minder geparkeerd wordt dan ten tijde van de tellingen. Omdat we aangeven dat de afstand tussen de parkeerplaatsen en de eindbestemming niet van belang is en het feit dat de bezettingsgraad 50% is in de maatgevende periode is er geen aanleiding om extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Vanuit de tellingen zien we niet alleen dat er voldoende ruimte in het algemeen is maar ook dat enkele locaties overvol staan.

9. Actieprogramma en kosten raming

Vanuit de maatregelen in hoofdstuk 8 worden in dit hoofdstuk de bijbehorende acties en kosten in beeld gebracht.

9.1 Autoparkeren

9.1.1 Laadpalen

Om de ontwikkelingen op het gebied van elektrische laadvoorzieningen te volgen wordt een laadpalen-grid opgesteld. Hiermee worden vooraf locaties aangewezen waar in de toekomst een laadpaal kan komen. De laadpaal kan daarmee in de toekomst sneller geplaatst worden. Het grid zal in een apart onderzoek uitgewerkt worden. Er is reeds gestart met deze werkzaamheden. Naar verwachting zal het plan in het najaar 2020 in gebruik worden genomen.

9.1.2 Structurele parkeertellingen

Om een actueel beeld te houden van de stand van zaken in de hele gemeente kan iedere 10 jaar een grootschalig parkeeronderzoek uitgevoerd worden. Hiermee is direct de mogelijkheid om het huidige beleid te evalueren. Ook kan ten tijden van de nieuwe parkeertelling gekeken worden hoe het staat met de verder invoering van deelauto's, elektrische auto's, zelfrijdende (deel) auto's etc. Er is bewust gekozen voor een frequentie van eens per 10 jaar. Uit de voorgaande tellingen uit 2007 en 2018 zijn geen grote verschillen zichtbaar. Er is dan ook geen reden om een hogere frequentie te kizen. Daarnaast worden ook bij projecten tussentijds tellingen uitgevoerd. Wanneer blijkt dat deze grote verschillen kennen met de algemene tellingen kan de frequentie aangepast worden.

9.1.3 Handhaving

Door de keuze om te vergroenen en een parkeerdruk van 90 – 100% na te streven is het noodzakelijk te handhaven op foutparkeren. Uit de parkeertellingen blijkt dat de parkeerdruk vooral 's nachts of 's avonds het hoogste ligt. Uitzondering betreffen voornamelijk de gebieden met veelal werkfuncties (gebieden met veel industrie of kantoren) en winkelfuncties. De handhaving is het meest effectief wanneer deze zich richt op de drukste tijdstippen.

9.1.4 Parkeerplaatsen in evenwicht brengen

Om een goed beeld te krijgen van de gebieden waarin maatregelen nodig zijn, is nader gekeken naar de parkeertellingen. Hierbij hebben we geconstateerd dat er enkele fouten zaten in de tellingen. Incidenteel is in de rapportage van de parkeertellingen bij het bepalen van capaciteit of parkeerdruk een typefout gemaakt (als voorbeeld 66 getypt in plaats van 6). Bij de analyse zijn deze overduidelijke fouten eruit gehaald. Dit leidt tot een iets andere overzichtstekening dan in hoofdstuk 4. In Figuur 25 is het overzicht van de parkeerdruk na analyse weergegeven.



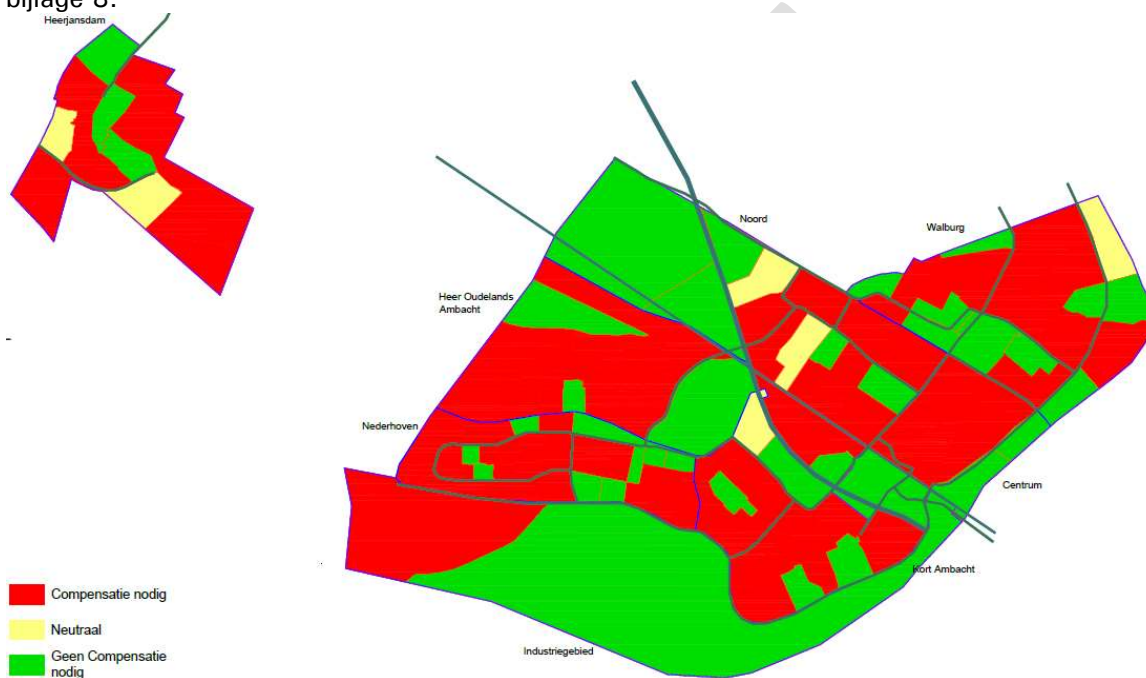
Figuur 25- Parkeerdruk na verdere analyse

In 8 gebieden is er een parkeerdruk van meer dan 100%. Vanuit de tellingen blijkt dat het tekort aan parkeerplaatsen in dezelfde maatgevende periode vrijwel overal opgevangen kan worden in de naastgelegen gebieden. Dit betekent dat door middel van handhaving, waarbij aangegeven kan worden dat men in andere straten een plek kan vinden, de parkeerdruk voldoende omlaag gebracht kan worden. Alleen in het gebied rondom de Lindtsebenedendijk in Heerjansdam, geldt dat het tekort niet volledig opgelost kan worden in het naastgelegen gebied. In dit gebied is de openbare ruimte vrijwel volledig beperkt tot de rijbaan. Zelfs hiervan geldt dat deze in veel gevallen privé-eigendom is. Het aanbrengen van extra openbare parkeerplaatsen is daarmee niet mogelijk. Om het gebruik van eigen terrein voor het parkeren hier extra te stimuleren is ook hier handhaving nodig.

De gebieden met een huidige parkeerdruk onder de 90% kunnen straten vergroend worden. Om dit zonder al te veel extra kosten op te pakken wordt voorgesteld dit zo veel mogelijk tijdens herstratingswerkzaamheden uit te voeren. Om een actueel beeld te hebben van de parkeerdruk wordt bij projecten vanaf 2020 voorgesteld in het projectgebied een nieuwe parkeertelling uit te voeren. Hiermee kan bepaald worden hoeveel parkeerplekken vergroend kunnen worden. De kosten voor deze tellingen verschillen uiteraard per project. Voorgesteld wordt om structureel €1.000 per jaar extra in de begroting om te nemen voor het uitvoeren van parkeertellingen.

Aan de hand van de parkeertellingen kan bij het ontwerp van de nieuwe situatie bepaald worden waar extra groen toegevoegd kan worden. Op basis van algemene kentallen heeft dit een financieel gevolg voor het project. Het aanleggen van een groenvak is per m² €82 duurder dan een verhard oppervlak. Hierbij is het aanplanten van onder beplanting en 1 boom meegenomen (zie bijlage 7). Vervolgens gaan in het beheer de m² over van verhardingen naar groen en dit vraagt, naast de overdracht om € 4,52 budget per m².

Naast deze aanpassingen zullen er ook vragen vanuit bewoners komen over de balans. Indien mensen in verband met de wens tot vergroenen of vanuit verkeersveiligheid oopunt verzoeken om parkeerplaatsen op te heffen, dan kan op basis van onderstaande kaart gekeken worden wat de mogelijkheden in het betreffende gebied zijn. Eventuele kleine aanpassingen zullen vanuit bestaande budgetten gerealiseerd worden. In de kaart is per parkeerbalansgebied gekeken of er op straatniveau een overschot in parkeerplekken is. Waar dit het geval is, en er sprake is van langsparkeren is het gebied op onderstaande kaart (Figuur 26) geel of groen. In deze gebieden is er ruimte om parkeerplekken op te heffen. Voor zowel het opheffen als het aanleggen van een parkeerplaats is een stroomschema gemaakt. Deze is terug te vinden in bijlage 8.



Figuur 26- Overzicht mogelijkheden parkeerplekken opheffen tbv parkeerbeleid

9.1.5 Regulering

Om zonder al te veel aanvullende maatregelen te bewerkstellingen dat conform de visie parkeren meer gecentreerd plaatsvindt en in de woonstraten alleen ruimte is voor laden en lossen en mindervalidenparkeren, kan ervoor gekozen worden de hele gemeente aan te wijzen als blauwe zone. Door de plaatsen in de woonstraten te voorzien van een blauwe streep en de plaatsen waar langer geparkeerd mag worden van een p-tegel te voorzien zijn bovenstaande zaken geregeld. Net als bij de bestaande blauwe zones kan hierbij, afhankelijk van het betreffende gebied meer geregeld worden met betrekking tot doelgroepen.

In de huidige gereguleerde gebieden worden specifieke doelgroepen door de regulering bevorderd dan wel tegengegaan. In enkele kleine zones worden langparkeerders tegengegaan om te zorgen dat de aangelegen voorzieningen hun klanten kunnen ontvangen. In de overige zones worden specifieke groepen langparkeerders tegen gegaan (treinreizigers in de stationsomgeving en bezoekers van Dordrecht bij het Veerplein/Maasplein). Het voorstel is dan ook om bij het vervangingsmoment van de betaalautomaten het betaald parkeren om te bouwen naar blauwe zones. Gezien de begroting is er op betaald parkeren rondom

Veerplein/Maasplein een tekort van circa €100.000. Door de invoering van de blauwe zone komt dit bedrag vrij. Wel is hierbij handhaving belangrijk en voorgesteld wordt deze middelen hiervoor in te zetten.

9.1.6 Uitritten

Er worden in principe geen uitritvergunningen verstrekt bij bestaande panden. Ook bij nieuwbouw moet vanuit het ontwerp duidelijk zijn dat een uitrit noodzakelijk is alvorens een vergunning wordt verstrekt. Indien bij een bestaande woning een gebouwde parkeervoorziening op basis van bouwvergunning wordt geplaatst, is een uitritvergunning wel mogelijk. Hierbij blijven wel de gebruikelijke voorwaarden met betrekking tot inpasbaarheid en verkeersveiligheid van kracht. Een stroomschema hoe met nieuwe aanvragen omgegaan wordt staat in de bijlage stroomschema's (Bijlage 8)

9.1.7 Invalidenparkeerplaatsen

Net als met betrekking tot uitritten kan de vraag naar invalideparkeerplaatsen groter worden door een grotere parkeerdruk. Ook de vergrijzing maakt een toename aannemelijk. Voorgesteld wordt om hier ruimhartiger mee om te gaan. Op het moment dat een bezitter van een zogenaamde bestuurderskaart een gereserveerde plaats aanvraagt kan deze gehonoreerd worden. Daar waar de persoon in een blauwe zone woont, kan ook gewezen worden op de regels bij een invalideparkeerkaart. Iemand met een invalideparkeerkaart mag onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Wellicht maakt dit een gereserveerde plek overbodig.

De oude regel dat een aanvrager minder dan 25 meter zelfstandig kan lopen was mede ingegeven door de vrees dat er anders een tekort aan algemene parkeerplaatsen zou ontstaan. Gezien het aantal plaatsen (circa 50) en kaarten (260 incl. passagierskaarten) lijkt de kans niet groot dat dit tot een probleem leidt. Daarnaast is het vanuit de visie in dit beleidsplan geen probleem als mobiele mensen een grotere afstand tot een vrije parkeerplek moeten overbruggen. Om de aanvraag voor een invalideparkeerplaats te beoordelen is een stroomschema opgesteld. Deze is terug te vinden in bijlage 8.

9.1.8 Nieuwe ontwikkelingen

Zoals in hoofdstuk 8 aangegeven worden bij nieuwe ontwikkelingen de meest recente CROW-normen aangehouden. In de onderstaande voorbeelden is aangegeven hoe dit in de praktijk werkt.

Voorbeeld 1:

Op het terrein van een oude kerk, die al geruime tijd niet in gebruik is, en dus geen parkeervraag meer kent, worden acht twee-onder-een-kap woningen gerealiseerd die allen beschikken over een garage met een enkele oprit. Het betreft een locatie die is gelegen in de rest bebouwde kom, hierbij een minimale parkeernorm van 1,6 per woning. Van deze 1,6 is 0,3 voor bezoekers. Met de aanleg van de parkeergelegenheid op eigen terrein (die voor 1,0 per woning geteld mag worden) moet in de openbare ruimte 5 parkeerplaatsen gevonden worden ($0,6 \cdot 8 = 4,8$). Indien in het betreffende parkeerbalansgebied de parkeerdruk ook met 5 extra geparkeerde auto's onder de 90% blijft is het niet nodig extra parkeerplaatsen aan te leggen. Is de parkeerdruk al 90% of hoger dan moet in het inrichtingsplan 5 openbare plekken aangebracht worden.

Voorbeeld 2:

Een ander plan voor hetzelfde terrein beslaat een winkelstrip met buurtwinkels (totaal 300 m² b.v.o., dus klein centrum) en daarboven 16 goedkope koopappartementen. Onder de strip komt een privé-parkeergarage met 16 parkeerplaatsen (deze worden één per woning mee verkocht). Omdat er verschillende hoofdgroepen komen, mag gerekend worden met dubbelgebruik. Dit gaat echter alleen op voor de openbare plaatsen.

De parkeernorm voor de winkels is 3,5 per 100 m² b.v.o. en voor de woningen 1,1 per woning. Van de parkeernorm voor woningen is 0,3 voor bezoekers en 0,8 voor bewoners. Met de aanleg van 16 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt deze vraag voor de bewoners ruimschoots opgelost. In de openbare ruimte is de basisvraag 10,5 parkeerplaatsen voor de winkels en 4,8 parkeerplaatsen voor de bezoekers. Omdat het hier 2 verschillende hoofdgroepen betreft (wonen en winkelen) mag gerekend worden met dubbelgebruik. Ook hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de meest recente CROW-uitgave.

Tabel 5- Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik CROW tabel A11

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bezoek	10	20	80	0	70	60	80	70
Detail- handel	30	60	10	0	75	100	0	0

Qua aantal parkeerplaatsen levert dit de volgende aantallen op:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bezoek	0,48	0,96	3,84	0	3,36	2,88	3,84	3,36
Detail- handel	3,15	6,3	1,05	0	7,88	10,5	0	0
Totaal	3,63	7,26	4,89	0	11,24	13,38	3,84	3,36

In de maatgevende periode (zaterdagmiddag) zijn er derhalve afgerond 14 parkeerplaatsen nodig. In dit geval moet gekeken worden of in het betreffende parkeerbalansgebied de parkeerdruk onder de 90% blijft in de maatgevende periode. Hierbij moet zowel gekeken worden naar de maatgevende periode voor deze ontwikkeling als naar de maatgevende periode in het parkeerbalansgebied. Ook hier geldt weer dat de parkeerdruk mag oplopen tot 90%.

9.1.9 Neveneffecten

Door alle hierbovengenoemde maatregelen en acties zal de parkeerdruk op veel plaatsen verder oplopen. Hierdoor zullen meer mensen andere oplossingen zoeken. Zoals aangegeven kan dit door het beter gebruiken van bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook zullen meer mensen speciale voorzieningen als een gehandicaptenparkeerplaats of een uitrit aanvragen. Met deze vragen kan conform hetgeen eerder vermeld omgegaan worden.

Daarnaast zullen er ook mensen zijn die buiten de regels oplossingen zoeken. Dit zal gaan om foutparkeren of het zonder uitritvergunning gebruiken van de tuin als parkeerplaats. Op zich kan hier handhavend tegen worden opgetreden. Voornamelijk bij de tuinen die direct aansluiten op de openbare rijbaan kan dit lastig zijn.

9.2 Fietsparkeren

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8 is er momenteel nog niet veel duidelijk rondom fietsparkeren. Hier is dus aanvullend onderzoek voor nodig.

Als eerste is er behoefte aan een beter inzicht in het aanbod en de vraag naar fietsstallingsmogelijkheden bij voorzieningen en bushaltes. Hiervoor dient bij al deze locaties zowel het aantal parkeervoorzieningen als het aantal geparkeerde fietsen geteld te worden. Mede aan de hand van de gehouden autoparkeertellingen wordt per voorziening de maatgevende periode ingeschat. Hierdoor kan per locatie een eenmalige telling volstaan. De kosten voor een dergelijk onderzoek worden ingeschat op circa €1.000. Zoals in hoofdstuk 8 is aangegeven kan de uitkomst van de tellingen leiden tot maatregelen. Aangezien hier het aantal nog de omvang van de acties op voorhand duidelijk is, is dit nog niet meegenomen in dit actie-overzicht.

Naast dit kwantitatieve onderzoek, kan ook door middel van een enquête, gevraagd worden wat men vindt van fietsparkeervoorzieningen en waar men behoefte heeft aan meer of andere voorzieningen. Door deze enquête breed uit te zetten, worden ook de mensen bereikt die nu mogelijk niet kiezen voor de fiets vanwege de in hun ogen onvoldoende stallingsvoorzieningen. Hiermee wordt mogelijk ook beter duidelijk welke maatregelen kunnen bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik. De kosten voor een dergelijk onderzoek worden ingeschat op €4.000.

Naast dit onderzoek is het gewenst om bij autoparkeertellingen ten behoeve van reconstructies ook het fietsparkeren mee te nemen. Hierdoor ontstaat een beter inzicht aan de behoefte voor extra fietsparkeervoorzieningen in woonwijken. Dit kan binnen het voorgestelde jaarlijkse bedrag voor de parkeertellingen meegenomen worden. Bij reconstructies zal bij de bewonersavonden gevraagd worden of men behoefte heeft aan meer fietsparkeerplakken.

9.3 Vrachtwagenparkeren

Met betrekking tot het vrachtwagenparkeren zijn onlangs de handhavingsacties gestart met betrekking tot het slapen in de vrachtwagens. Alvorens aanvullende maatregelen te nemen om doelgroepen beter te faciliteren, danwel om parkeerplaatsen te verminderen is het zinvol eerst de effecten van deze acties en van eventuele regionale initiatieven af te wachten. Om deze goed in beeld te krijgen is het wel zinvol jaarlijks de (nachtelijke) bezetting op de vrachtwagenparkeerplaatsen te monitoren. Dit kan binnen het voorgestelde jaarlijkse bedrag voor de parkeertellingen meegenomen worden.

9.4 Overzicht maatregelen

In het onderstaand overzicht zijn alle bovenstaande acties opgenomen inclusief de bijbehorende kosten en uitvoeringstermijn.

Maatregel	Kosten	Uitvoering
Opstellen laadpalen-grid	Nihil	Najaar 2020
Structurele tellingen gemeentebreed (auto, fiets en vrachtwagen)	€15.000 per telling	10-jaarlijks vanaf 2028
Handhaving (100 uur per jaar)	€6.100 per jaar	Jaarlijks vanaf 2021
Parkeertellingen rondom projecten (auto en fiets) + jaarlijkse telling vrachtwagenparkeren	€1.000 per jaar	Jaarlijks vanaf 2021
Parkeerplaatsen omvormen tot groenplekken	€82 per m ²	In projecten
Onderhoud groen ipv verharding	€4,52 per m ²	Structureel vanaf uitvoering project
Betaald parkeren Veerplein/Maasplein omvormen naar blauwe zone	Nihil	Koppelen aan vervanging betaalautomaten
Invalidenparkeerplaats toestaan bij bestuurderskaart	Nihil	Bij aanvragen meenemen, vraagt niet meer werk, kosten worden gedekt door leges
Kwantitatief onderzoek fietsparkeren	€1.000	Eenmalig in 2020, vervolgens 10-jaarlijks meenemen in structurele telling
Enquete fietsparkeren	€4.000	Eenmalig in 2020

Bijlagen

Bijlagen

- Bijlage 1 Rapport procesbeschrijving
- Bijlage 2 Omgevingsanalyse
- Bijlage 3 Enquete resultaten
- Bijlage 4 Rapport grootschalig parkeeronderzoek gemeente Zwijndrecht
- Bijlage 5 Telresultaten grote voertuigen gemeente Zwijndrecht
- Bijlage 6 Beleidskader laadpalen
- Bijlage 7 Kosten onderbouwing parkeervakken Zwijndrecht
- Bijlage 8 Stroomschema's parkeerbeleid