



Parkeerbeleidsplan 2023-2030

Gemeente Zwartewaterland

COLOFON

Project: Parkeerbeleidsplan Zwartewaterland 2023-2030

Versie: Definitief

Datum: 10 januari 2023

Opgesteld door:



Adres: Gemeente Zwartewaterland

Telvorenstraat 2

8061 CB Hasselt

Telefoon: 14 038

E-mail: info@zwartewaterland.nl

Website: www.zwartewaterland.nl

INHOUD

1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Doelstelling.....	5
1.3 Afbakening	6
1.4 Proces & participatie	6
2. Beleidskaders.....	7
2.1 Landelijk en provinciaal beleid	7
2.2 Gemeentelijk beleid	8
2.2.1 Coalitieprogramma	8
2.2.2 Omgevingsvisie	8
2.2.3 Gemeentelijk Verkeers-en Vervoersplan (GVVP)	9
3. Omgevingsanalyse	10
3.1 Algemene cijfers over de gemeente.....	10
3.2 Huidige parkeersituatie	12
3.2.1 Parkeerregulering	12
3.2.2 Elektrisch laden.....	12
3.2.3 Vrachtwagen parkeren op bedrijventerreinen	13
3.2.4 Fietsenstallingen	13
3.3 Resultaten Enquête	14
3.4 Inventarisatie meldingen.....	14
3.5 Kwantitatief onderzoek	15
3.6 Trends.....	17
4. Ambities parkeren	18
4.1 Ambities parkeerbeleid	18
4.2 Uitgangspunten parkeerbeleid.....	18
5. Uitwerking uitgangspunten	20
5.1 Centrumgebieden.....	20
5.1.1 Parkeerbalans	20
5.1.2 Prioritering doelgroepen	20
5.1.3 Beheersen parkeerdruk	21
5.1.4 Uitbreiden parkeercapaciteit.....	23
5.2 Woonwijken	25
5.2.1 Parkeerbalans	25
5.2.2 Uitgangspunten bestaande woonwijken	26
5.2.3 Woonwijken met een hoge parkeerdruk.....	26
5.3 Nieuwbouwplannen & verbouwplannen	28
5.3.1 Nieuwbouw woonwijken	28

5.3.2 Verbouwplannen of functiewijzigingen	28
5.3.3 Hanteren parkeerkencijfers CROW	29
5.4 Specifieke doelgroepen	32
5.4.1 Parkeerplaatsen mindervaliden	32
5.4.2 Vrachtwagen parkeren	33
5.4.3 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)	34
5.4.4 Fietsparkeren	34
5.4.5 Bedrijfsbusjes	35
5.4.6 Caravans, campers en aanhangwagens	36
5.5 Handhaving	36
5.6 Monitoring parkeren	37
6. Overzicht vervolgacties	38

1. Inleiding

Dit 'Parkeerbeleidsplan Zwartewaterland 2023-2030' biedt voor de komende jaren ambities, uitgangspunten en kaders voor het gemeentelijke parkeerbeleid. Het parkeerbeleidsplan biedt de gemeente handvatten hoe we in de gemeente omgaan met parkeervraagstukken die nu of in de toekomst spelen.

1.1 Aanleiding

Een parkeerbeleidsplan is een lang gekoesterde wens. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008 spreekt er al over. Volgens dit GVVP zou een parkeerbeleidsplan de omvang van de parkeerproblemen in kaart moeten brengen en oplossingsrichtingen benoemen. Van het opstellen van een parkeerbeleidsplan is het vervolgens nooit gekomen.

In het GVVP 2022- 2030 dat de gemeenteraad in 2022 vaststelde staat dat voor de uitwerking van parkeermaatregelen een apart parkeerbeleidsplan nodig is. Na vaststelling van dit plan volgt een apart uitvoeringsprogramma.

Het coalitieakkoord van 2022-2026 plaatst het parkeerbeleidsplan op de bestuurlijke agenda. Het uitvoeringsprogramma beschrijft dat we onderzoek doen naar de parkeerdruk in de kernen en aan de hand daarvan een parkeerbeleidsplan opstellen. We gaan aan de slag met het bijbehorende meerjarige uitvoeringsprogramma.

1.2 Doelstelling

Parkeren is geen doel op zich, maar gemeentelijk parkeerbeleid kan bijdragen aan een betere leefbaarheid, aantrekkelijke winkelgebieden, bereikbaarheid van de kernen, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Het parkeerbeleid moet zorgen voor een goede balans tussen de vraag en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de genoemde onderwerpen.

In elke kern hebben we een parkeerschijfzone, maar die blijkt niet altijd even effectief. Ook ontbreekt eenduidig beleid voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen.

Parkeerbeleid is vooral gericht op de toekomst. Het moet rekening houden met de verwachte ruimtelijke groei binnen de gemeente Zwartewaterland en de groei van mobiliteit die daaruit volgt. Ook is het belangrijk om alvast in te spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen zoals toenemend fietsgebruik, elektrisch vervoer, openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten.

Het parkeerbeleid en de maatregelen die hieruit voortkomen moeten bijdragen aan een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid en een handvat bieden hoe we in de gemeente omgaan met parkeervraagstukken en nieuwe ontwikkelingen.

1.3 Afbakening

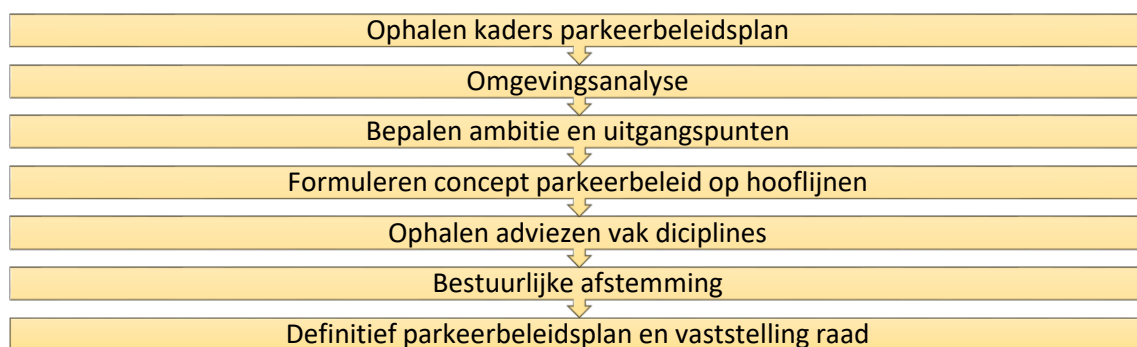
Het parkeerbeleidsplan van de gemeente Zwartewaterland richt zich in de eerste plaats op parkeren in het centrumgebieden en de omliggende wijken. Het plan richt zich ook op verschillende type parkeerplaatsen zoals gehandicaptenparkeerplaatsen en plaatsen voor het opladen van elektrische auto's. Ook gaan we in op het parkeren van vrachtwagens op bedrijventerreinen.

In 2022 voerden we een parkeeronderzoek uit in de winkelgebieden van de kernen en aangrenzende woonwijken.

1.4 Proces & participatie

Proces

Ambtelijk keken we naar de bestaande beleidskaders die relevant zijn voor het opstellen van het parkeerbeleidsplan. Via een aantal stellingen die we aan de gemeenteraad voorlegden, haalden we de politieke kaders op. Ook voerden we een omgevingsanalyse uit voor een goed beeld van de huidige parkeersituatie. Daarna beschreven we de ambities en uitgangspunten waarmee we het parkeerbeleidsplan verder uitwerkten. Na vaststelling van het parkeerbeleidsplan volgt een uitvoeringsprogramma, deze wordt samen met bewoners, ondernemers en belanghebbenden uitgewerkt. Onderstaande figuur vat het proces samen:



Figuur 1: Proces

Participatie

In de uitwerking van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zetten we in het begin van het proces een enquête uit. Daarin konden bewoners, bezoekers en ondernemers problemen, suggesties of ideeën rondom verkeersveiligheid, verkeerscirculatie en parkeren benoemen. We inventariseerden meldingen en klachten die de afgelopen vier jaar zijn binnengekomen en die nemen we mee in het proces.

Het GVVP en het parkeerbeleidsplan zijn vooral abstract van aard. Ze bevatten weinig praktische handvatten. Daarom hebben we ervoor gekozen om de participatie vooral op uitvoeringsniveau te doen, waarbij we uiteraard de kaders van het parkeerbeleidsplan en het GVVP hebben meegenomen.

2. Beleidskaders

Het parkeerbeleid heeft raakvlakken met andere beleidsvelden binnen de gemeente. De afstemming tussen deze beleidsvelden zorgt voor eenduidig beleid en voorkomt tegenstrijdigheden. We moeten het parkeerbeleid ook afstemmen op het beleid van hogere overheden. Dit hoofdstuk beschrijft het landelijk, provinciale en gemeentelijk beleidskader voor het parkeerbeleidsplan

2.1 Landelijk en provinciaal beleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) vormt het landelijk ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Deze visie beschrijft bijvoorbeeld het verkeer- en vervoerbeleid tot en met 2028. Ook gaat de SVIR in op ontwikkelingen en uitdagingen zoals de groei van de mobiliteitsbehoefte, de werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishouders. Door deze zaken blijft de mobiliteit na verwachting tot 2040 toenemen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is een goed samenspel tussen alle modaliteiten (weg, spoor en water) en ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk.

Voor het gemeentelijk parkeerbeleid betekent dit dat we rekening moeten houden met de toenemende behoefte aan het aantal (auto)verplaatsingen van bewoners. Ook is het belangrijk dat het mobiliteitssysteem samenhangend is en past bij de behoeftes van de gebruikers. Omdat de toekomstige mobiliteitsvraag groeit, blijft vermoedelijk ook de vraag naar parkeerplaatsen groeien.

Terugdringen van de CO₂-uitstoot is een belangrijk thema binnen de SVIR. De transitie naar duurzame mobiliteit speelt hierin een grote rol. Doelen voor het terugdringen van de CO₂-uitstoot zien we ook terug in de klimaatwet. Deze wet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen. Deze doelen zijn:

- 49% minder CO₂-uitsloot in 2030 ten opzichte van 1990
- 95% minder CO₂-uitsloot in 2050 ten opzichte van 1990

In juni 2022 is het fundament voor een nieuwe omgevingsvisie Overijssel gepresenteerd. Het onderdeel mobiliteit van de omgevingsvisie focust op de transitie naar duurzamere mobiliteit volgens het STOMP-principe. Dat geeft een voorkeursvolgorde van verplaatsingen aan:

1. Stappen
2. Trappen
3. OV
4. Mobiliteitsdiensten
5. Personenauto

Lopen en fietsen, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. Autoluwe zones en flankerend parkeerbeleid kunnen bijdragen aan de leefbaarheid van (binnen)steden. De provincie zet in op duurzamer vervoer en slimme overstapmogelijkheden op verschillende vormen van vervoer. Dit moet schonere mobiliteit stimuleren.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Coalitieprogramma

Het coalitieakkoord 2022-2026 is een belangrijk kader voor het parkeerbeleidsplan. In het coalitieakkoord staat dat we een goede en veilige bereikbaarheid van onze kernen en bedrijventerreinen willen. Ook is er aandacht voor de leefbaarheid. Die staat onder druk door de toenemende parkeerdruk. We gaan parkeeroverlast in centra en woonwijken onder meer tegen door het inrichten van centrale parkeerplaatsen. Ook willen we parkeerplaatsen aan de rand van wijken realiseren.

Vormen van duurzame mobiliteit stimuleren we door het toegankelijk maken van kernen en bedrijventerrein voor OV en de fiets. Ook zorgen we voor voldoende oplaadpunten in de openbare ruimte (bij voorkeur aan de randen van wijken of geclusterd op parkeerterreinen) voor het elektrisch vervoer.

2.2.2 Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie van de gemeente Zwartewaterland staan zes ambities. Circulatie en parkeren is één van de beleidsthema's waarop de gemeente inzet. De omgevingsvisie beschrijft ook dat steeds meer inwoners een auto bezitten, waardoor de parkeerdruk toeneemt en de leefbaarheid onder druk staat. Verder zetten we bij parkeeroverlast in centrumgebieden of verminderde bereikbaarheid voor hulpdiensten in op handhaving. In Hasselt is de wens om het centrumgebied autoluw in te richten. Door deze ontwikkelingen verschuift de parkeerdruk steeds verder naar de randen van de centra. Daarom breiden we daar de parkeercapaciteit uit. Dit betekent dat vooral centrumbewoners verder moeten lopen tussen woning en parkeerplaats. Ook verwacht de visie dat er meer laadmogelijkheden van elektrische voertuigen (auto en fiets) nodig zijn. Per kern staat in de omgevingsvisie het volgende over het onderwerp parkeren:

Genemuiden

In het centrum van Genemuiden neemt de parkeerdruk toe. Daarom is de parkeerschijfzone uitgebreid. Lang parkeerders kunnen terecht op het nieuwe parkeerterrein aan de Koppel.

Hasselt

Minder gemotoriseerd verkeer in het centrum is een wens voor Hasselt. Fietzers en voetgangers moeten ruimte krijgen in het centrumgebied. De parkeerdruk in het centrum is groot. Met name in de avonden en weekenden. Daarom zijn extra parkeerplaatsen aangelegd bij het Diamanten Bolwerk. Ook onderzoeken we hoe we fiets parkeren beter vorm kunnen geven. We overwegen extra fietsparkeerplaatsen.

Zwartsluis

In Zwartsluis neemt de parkeerdruk in het centrum toe. Net zoals voor Genemuiden en Hasselt zetten we in op parkeren aan de randen. Specifiek voor Zwartsluis is extra parkeerdruk door arbeidsmigranten. Die wonen vaak in panden in het centrumgebied. Zij maken gebruik van pendelbussen naar de werklocaties. Ook voor deze specifieke groep wil de gemeente langparkeermogelijkheden creëren aan de randen van het centrumgebied. Daarom zijn in 2022 drie percelen aan de Havendijk aangekocht. We zien op deze plek kansen voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit.

2.2.3 Gemeentelijk Verkeers-en Vervoersplan (GVVP)

In het GVVP 2022-2030 staan de volgende ambities voor het onderwerp parkeren:

- We gaan de huidige parkeerregulering evalueren en passen indien nodig de huidige parkeerregulering aan.
- Er is extra aandacht nodig voor de toegankelijkheid voor ouderen, slechtzienden en mensen die een rolstoel of rollator gebruiken.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen maken we keuzes over de hoeveelheid en het type (fiets)parkeerplaatsen, waarbij we rekening houden met de meest actuele uitgangspunten en inzichten.
- De directe bereikbaarheid en de gunstige ligging van onze bedrijventerreinen zijn belangrijk voor de economie. Doorstroming en een verkeersveilige inrichting zijn essentieel. Ook onderzoeken we faciliteiten voor het parkeren van vrachtwagens.
- We herhalen periodiek het recent uitgevoerde parkeeronderzoek voor het monitoren van de parkeerdruk.
- We monitoren of meer parkeercapaciteit aan de randen van de centra nodig is.
- We onderzoeken een betere vorm voor fietsparkeren en voorzieningen op strategische plekken.
- Het (historisch)centrum van Genemuiden, Hasselt, Zwartsluis en de oude woonwijken zijn niet ontworpen op deze verhoogde parkeervraag. Per situatie moeten we kijken hoe we daarmee om willen gaan.

3. Omgevingsanalyse

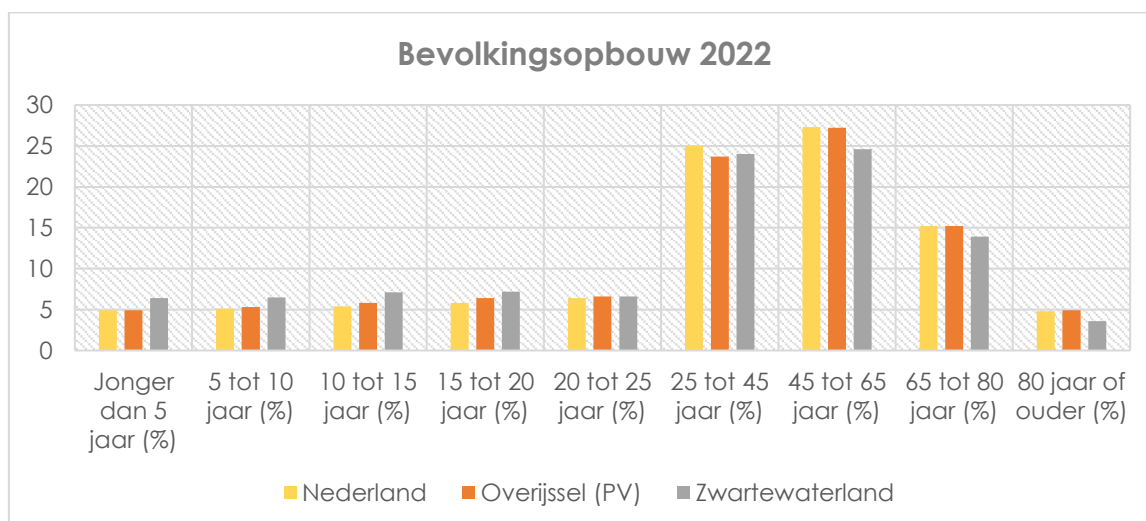
In dit hoofdstuk brengen we de omgeving en de huidige parkeersituatie van de gemeente Zwartewaterland in kaart. Ook gaan we in op de enquêtes, de meldingen inventarisatie en het parkeerdrukonderzoek.

3.1 Algemene cijfers over de gemeente

De gemeente Zwartewaterland ligt in West-Overijssel en grenst aan de gemeenten Zwolle, Staphorst, Steenwijkerland, Noordoostpolder en Kampen. Gemeente Zwartewaterland bestaat uit drie kernen (Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis).

Bevolkingsopbouw

Volgens cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) telt de gemeente Zwartewaterland 23.012 inwoners in 2022. Qua bevolkingsopbouw is de gemeente Zwartewaterland een relatief jonge gemeente vergeleken met andere gemeentes in Overijssel en de rest van Nederland.



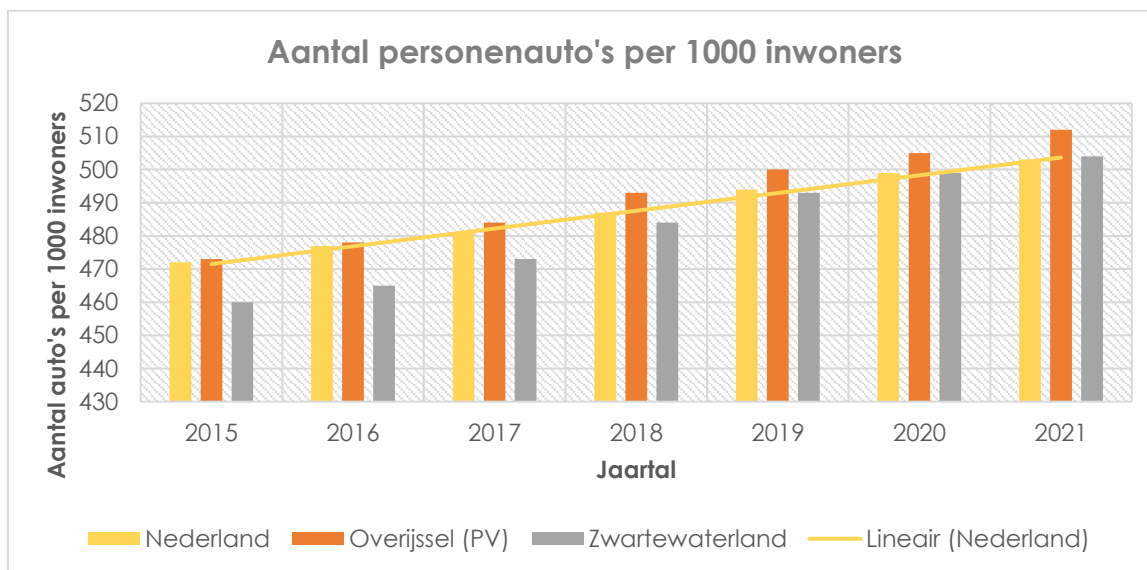
Figuur 2: Bevolkingsopbouw

De bevolkingsdichtheid is 277 inwoners per vierkante kilometer. Door de aanleg van een aantal woonwijken steeg de bevolkingsgroei de afgelopen jaren sterk. Zeker vergeleken met het landelijk gemiddelde. De gemiddelde huishoudensgrootte is 2,62 personen, landelijk is dit 2,14 personen per huishouden.

Autobezit

Het autobezit in de gemeente Zwartewaterland nam de laatste jaren toe. In onderstaande figuur staat het aantal personenauto's per 1000 inwoners in Nederland, Overijssel en de gemeente Zwartewaterland. De grafiek geeft een beeld van de jaren 2015 tot en met 2021. De toename van het autobezit in de gemeente Zwartewaterland is de laatste drie jaar vergelijkbaar met de landelijke trend. Opvallend is dat het autobezit in Zwartewaterland vóór 2019 lager is dan het landelijke gemiddelde. In de jaren 2015 tot en met 2019 nam het autobezit per inwoner van Zwartewaterland sterk toe, waardoor het aantal personenauto's per 1000 inwoners in 2021 ongeveer vergelijkbaar is met de rest van Nederland. In de provincie Overijssel is het

aantal personenauto's per 1000 inwoners hoger dan in Zwartewaterland. In het jaar 2021 beschikken alle inwoners van de gemeente Zwartewaterland over 10.383 personenauto's.

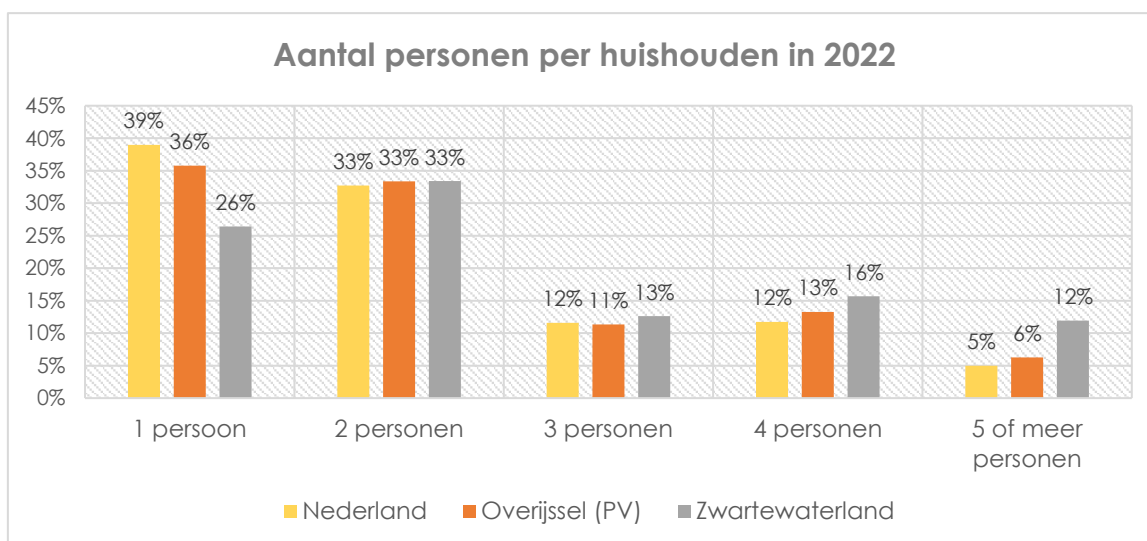


Figuur 3: Aantal personenauto's per 1000 inwoners

We zien dat het autobezit binnen de gemeente Zwartewaterland stijgt. In de afgelopen acht jaar nam het inwonersaantal met ongeveer 2% toe en het autobezit met ongeveer 6%. Omdat de groei van het aantal personenauto's groter is dan het aantal inwoners, stijgt het autobezit en de parkeerdruk binnen de gemeente.

Aantal personen per huishouden

Het valt op dat binnen de gemeente Zwartewaterland minder 1 persoonshuishoudens zijn dan het landelijk gemiddelde. 12% van de huishoudens bestaat binnen de gemeente uit vijf of meer personen. Dit is aanzienlijk meer dan het landelijk gemiddelde van 5%.



Figuur 4: Aantal personen per huishouden.

Een mogelijk gevolg is dat het autobezit per huishouden ook hoger is dan het landelijk gemiddelde. De laatste cijfers van het CBS over het aantal auto's per huishouden dateren uit januari 2020. Toen beschikten huishoudens in de gemeente Zwartewaterland gemiddeld over 1,2 personenauto's. Het landelijke gemiddelde is 1,1 personenauto per huishouden. Het autobezit per huishouden ligt in Zwartewaterland dus iets hoger dan het landelijk gemiddelde.

3.2 Huidige parkeersituatie

In deze paragraaf brengen we de huidige parkeersituatie in beeld. We beschrijven kort onderwerpen zoals de huidige parkeerregulering, locaties van elektrische laadpalen, vrachtwagenparkeerplaatsen en fietsenstallingen.

3.2.1 Parkeerregulering

Winkelgebieden

De gemeente Zwartewaterland kent op dit moment een regulering van parkeren in winkelgebieden van de kernen Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis. Daar geldt een parkeerdurbeperking in de vorm van een parkeerschijfzone. De parkeerschijfzone geldt in alle drie kernen van maandag tot en met zaterdag. De maximale parkeerdur en tijden waarop de parkeerschijfzone van kracht is, verschillen per kern:

- Hasselt ma t/m za van 08:00 – 18:00 uur (maximaal 1 uur);
- Genemuiden ma t/m za van 10:00 – 18:00 uur (maximaal 1,5 uur);
- Zwartsluis ma t/m za van 09:00 – 18:00 uur (maximaal 2 uur).

We geven bewoners en werknemers geen ontheffingen voor de parkeerschijfzone. In het centrum van Genemuiden zijn een aantal parkeerplaatsen toegewezen aan vergunninghouders. Verder beleid voor parkeerplaatsen voor vergunninghouders ontbreekt momenteel.

Handhaving

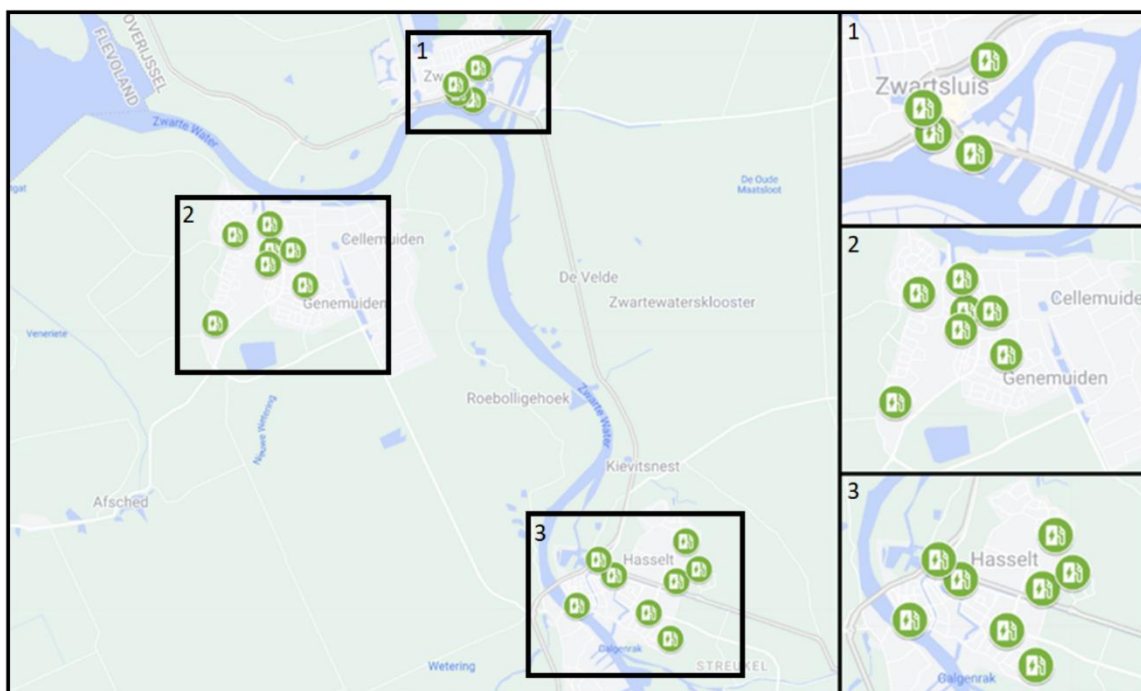
Boa's van de gemeente Zwartewaterland nemen de handhaving van de parkeerreguleringsmaatregelen voor hun rekening. Omdat de capaciteit daarvoor beperkt is en door de wisselende personele bezetting, hebben veel winkeliers en bewoners het gevoel dat niet of weinig wordt gecontroleerd. Dit doet afbreuk aan de effectiviteit van de regulering. Uit verschillende stekenproeven blijkt dat parkeerders niet altijd een parkeerschijf voor de ruit hebben liggen of dat de tijd van de maximale parkeerdur is verstreken.

Woonwijken

In woonwijken gelden momenteel geen reguleringsmaatregelen. Leefbaarheid en verkeersveiligheid staan hier voorop. De bereikbaarheid van nood-en hulpdiensten moet gewaarborgd zijn, ondanks de hoge parkeerdruk die bewoners soms in oude woonwijken ervaren. We hebben onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in woonwijken. Dit komt aan bod in paragraaf 3.5 van dit hoofdstuk.

3.2.2 Elektrisch laden

In de gemeente Zwartewaterland zijn de afgelopen jaren diverse laadpalen gerealiseerd. Als gemeente volgen we bij het aanleggen van nieuwe laadpalen de vraag. Als gemeente plaatsen we ook proactief laadpalen op basis van prognoses. De afgelopen jaren neemt het aantal aanvragen steeds verder toe. In onderstaand figuur zijn alle locaties te zien van de laadpalen in 2022. Het GVVP 2022-2030 gaat beleidsmatig verder in op het onderwerp laadpalen. Hoe we omgaan met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte staat beschreven in het beleidsdocument 'Integrale laadafweging en plaatsingsbeleid'.



Figuur 5: Laadpunten in de openbare ruimte voor elektrische voertuigen anno 2022

3.2.3 Vrachtwagen parkeren op bedrijventerreinen

Binnen de bebouwde kom van Hasselt, Genemuiden en Zwartsluis geldt een parkeerverbod voor grote voertuigen. Op de bedrijventerreinen binnen de gemeente Zwartewaterland geldt dat verbod ook. Vrachtwagens kunnen geparkeerd worden op aangewezen plekken op bedrijventerreinen, op eigen terrein of buiten de gemeente op het parkeerterrein bij bijvoorbeeld De Lichtmis.

Provincie Overijssel startte in 2021 samen met verschillende stakeholders het meerjarenprogramma aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel. Het meerjarenprogramma moet het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen langs snelwegen (A28) oplossen. Ook benoemt het andere problemen zoals overlast en gebrekkige voorzieningen voor de chauffeurs. Provincie Overijssel voert de regie uit van het programma, maar alle partners denken mee over mogelijke maatregelen.

3.2.4 Fietsenstallingen

Binnen de gemeente Zwartewaterland zijn vooral bij de busstations een aantal fietsenstallingen aanwezig. In de winkelgebieden zijn de stallingsmogelijkheden beperkt. Dat levert problemen op in de winkelgebieden van Hasselt en Genemuiden en langs de haven van Genemuiden. Voetgangers en mindervaliden met rolstoelen of rollators hebben daar last van gestalde fietsen.

In de afgelopen periode startte de gemeente bij toeristische bezienswaardigheden met het aanleggen van laadvoorzieningen voor elektrische fietsen.

3.3 Resultaten Enquête

In het tweede kwartaal van 2021 zette de gemeente een online enquête uit in het kader van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Deze enquête is breed verspreid. Invullers konden belangrijke knelpunten op gebied van verkeer, parkeren en verkeersveiligheid aangeven. 540 mensen vulden de enquête in. De belangrijkste resultaten rond het onderwerp 'parkeren' zijn:

- Binnen de komgrenzen is er behoefte aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens;
- Bijna 2/3 van de respondenten vindt dat er in woonwijken te weinig parkeerplaatsen zijn;
- In de (oude) centra wordt een parkeercapaciteitstekort ervaren en is de regulering niet optimaal; Bijna 80% van de respondenten vindt dat er te weinig parkeerplaatsen in het centrum van Hasselt zijn. In Genemuiden ligt dit percentage op 40% en in Zwartsluis op ongeveer 60%;
- Elektrisch laden is nog geen groot thema in de gemeente. Bijna 60% van de respondenten heeft hier geen mening over. Van de respondenten die wel een mening heeft, vindt bijna 75% dat er te weinig openbare laadpunten zijn.

3.4 Inventarisatie meldingen

Naast de enquête inventariseerden we het aantal meldingen van de afgelopen vier jaar die een relatie hebben met parkeren. Hierdoor krijgen we een goed beeld van de knelpunten en waaraan we binnen het parkeerbeleid aandacht moeten besteden.

De inventarisatie van de parkeer gerelateerde meldingen geeft een overzicht van de bij de gemeente Zwartewaterland gemelde of bekende parkeeroverlast. Onderstaand een overzicht van de parkeerknelpunten. De knelpunten kunnen verschillend van aard zijn en hebben betrekking op een tekort aan parkeercapaciteit en/of overlast door fout en/of illegaal parkeren et cetera.

- Volgens de meldingen is er een hoge parkeerdruk gesignaleerd in de woonwijken (o.a. Achter het Singel (Zwartsluis), De Nieuwesluis (Zwartsluis), Buitenkwartier en omgeving (Zwartsluis), centrumgebied Genemuiden, Genemuiden Noordoost, Binnenlanden-West (Genemuiden) en het centrumgebied van Hasselt.
- In de wijken waar de parkeerdruk volgens de melders hoog is, komen ook veel meldingen binnen over foutgeparkeerde voertuigen en overlast.
- Klachten over geparkeerde campers, caravans en aanhangwagens.
- Overlast van bedrijfsbusjes (die niet vallen onder het parkeerverbod grote voertuigen APV).
- Te weinig stallingsmogelijkheden voor fietsers in het centrum van Hasselt en overlast van geparkeerde fietsen.
- Te weinig vrachtwagenparkeerplaatsen op industrieterreinen in alle kernen.
- Gebrek aan laad-en losmogelijkheden in winkelgebieden van Hasselt en Genemuiden.
- Slechte markering van parkeervakken.
- Te kleine parkeervakken.
- Ook is het opvallend dat er veel meldingen zijn over paaltjes, zowel verzoeken om nieuwe paaltjes als klachten over te veel paaltjes.

Onderstaande tabel maakt het aantal meldingen per categorie inzichtelijk. Dit zijn alle geregistreerde meldingen via het meldingssysteem van de gemeente. Telefonische meldingen aan de gemeente of via andere kanalen zijn niet geregistreerd en daardoor niet meegenomen in dit overzicht.

Categorieën	Aantal meldingen
Foutparkeren/parkeeroverlast	133
Hoge parkeerdruk	78
Aanhanger/caravan/camper	56
Busjes	31
Fietsparkeren	21
Paaltjes	16
Laadpalen	12
Vrachtwagen parkeren	8
Laden en lossen	7
Bebording/belijning	6

Figuur 6: Meldingen 2018-2022 over parkeren per categorie.

3.5 Kwantitatief onderzoek

In april 2022 voerden we een parkeerdrukonderzoek uit. Dat geeft inzicht in de parkeerdruk en de parkeercapaciteit in de drie kernen van de gemeente Zwartewaterland. We voerden het onderzoek uit in de centra en aangrenzende oude (woon)wijken. Bewust kozen we voor oude wijken omdat bij de bouw daarvan geen rekening is gehouden met het autobezit anno 2022. Sinds eind jaren tachtig is steeds vaker rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte.

De resultaten van de tellingen staan in bijlage 1 'rapportage parkeeronderzoek gemeente Zwartewaterland'. Dankzij het uitgevoerde parkeeronderzoek hebben we inzicht in de parkeerdruk van het onderzoeksgebied, de parkeercapaciteit en de bezettingsgraden. De bezettingsgraad is de verhouding tussen de parkeerbezetting (het aantal geparkeerde voertuigen) en de beschikbare parkeercapaciteit. Ook inventariseerden we de parkeerdruk per parkeerregime. Daardoor weten we per meetmoment wat de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone van de kernen is.

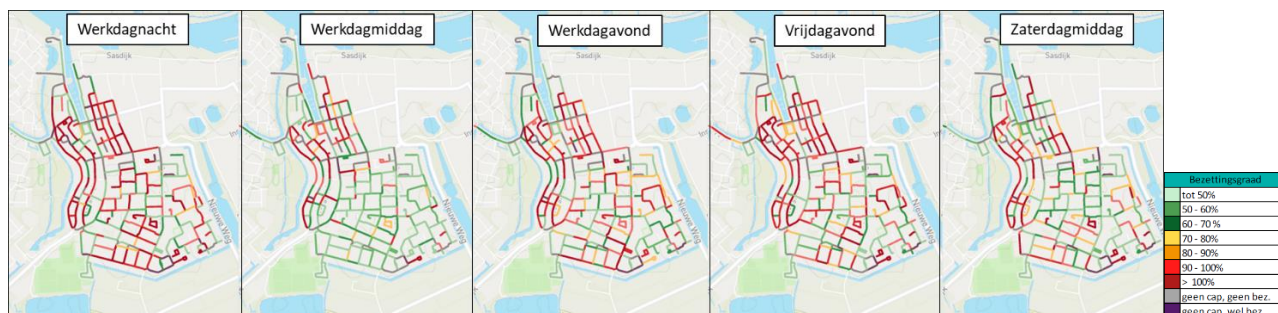
De resultaten van het parkeeronderzoek per kern zijn:

Genemuiden

In het centrum van Genemuiden is de parkeerbezetting tijdens koopavond het hoogst (88%). Op donderdagnacht is de parkeerbezetting 79%. Binnen de parkeerschijfzone van Genemuiden is de parkeerbezetting op zaterdagmiddag 100%. Alle beschikbare parkeerplaatsen zijn dan bezet. Op vrijdagavond (koopavond) is de bezettingsgraad 92% binnen de parkeerschijfzone. Van de 24 parkeerplaatsen zijn op dat moment nog twee parkeerplaatsen beschikbaar.

In de wijk Noordoost Genemuiden (omgeving Achterstraat, Burgemeester ten Veldestraat) is de parkeerdruk 's nachts en op vrijdagavond boven de 100%. Dit komt omdat de parkeerbezetting (aantal geparkeerde

auto's) hoger is dan de parkeercapaciteit (beschikbare parkeerruimte). Dat komt door foutparkeerders (geparkeerde auto's op plaatsen waar het niet is toegestaan). In de wijk Binnenlanden-West is de bezettingsgraad tijdens de nachtmeting het hoogst (73%). Het parkeerterrein aan de Koppel (Achter 't Tag) is ook meegenomen in het onderzoek. Dit parkeerterrein is tijdens het drukste moment voor 35% bezet.



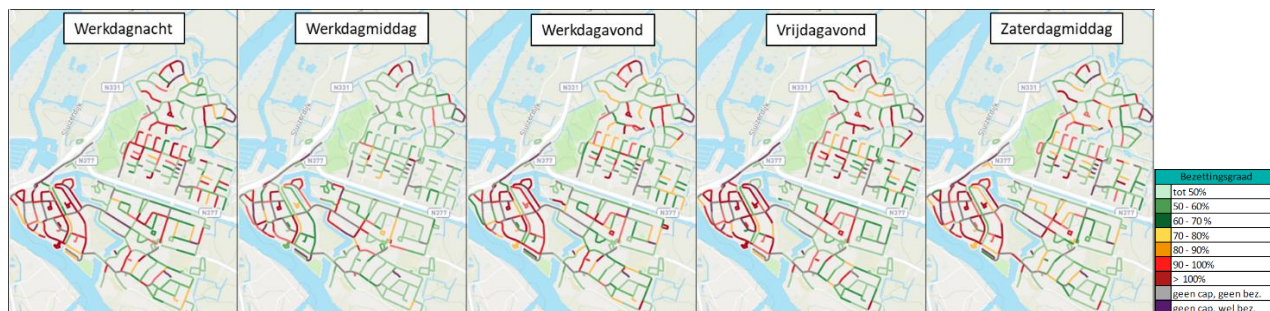
Figuur 7: Bezettingsgraden per meetmoment in Genemuiden

Hasselt

De hoogste bezetting in de kern van Hasselt is gemeten op vrijdagavond en zaterdagmiddag. Op vrijdagmiddag ligt de bezettingsgraad op 95% (490 van de 514 van de parkeerruimte was bezet). Op zaterdagmiddag is een bezettingsgraad gemeten van 90% binnen de kern, de parkeerbezetting in de parkeerschijfzone was op dat moment 78%. Op vrijdagavond is een bezetting gemeten van 100% binnen de parkeerschijfzone. Dit betekent dat alle beschikbare parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone vol zijn.

We voerden het parkeeronderzoek uit in de tijd dat het parkeerterrein aan het Diamanten Bolwerk nog niet was aangelegd.

In de wijken Hasselt- Dedemsvaart en Hasselt-Dedemsvaart zuid (de wijken ten zuiden van de Dedemsvaart) is de hoogst gemeten bezetting 50% tijdens de donderdagavond. In de wijken Nadorst en Ter Wee's Hoek (ten noorden van de Dedemsvaart) is de hoogst gemeten bezetting rond de 55% tijdens de nacht en op zaterdagmiddag.



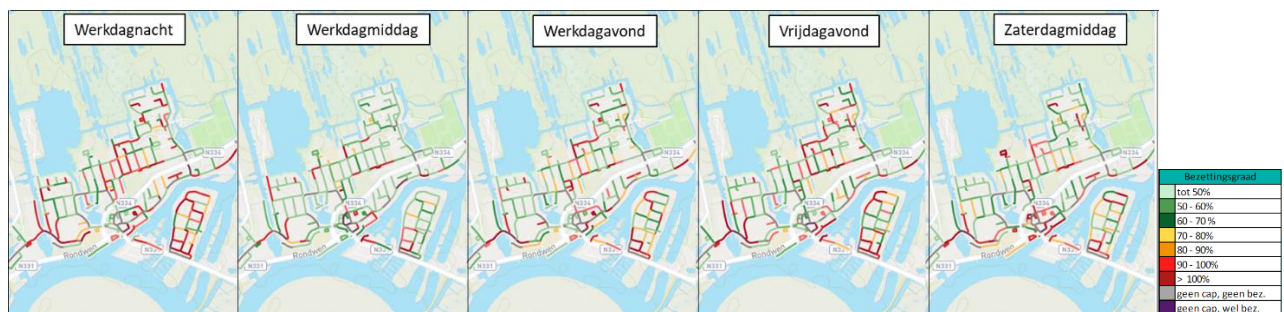
Figuur 8: Bezettingsgraden per meetmoment in Hasselt

Zwartsluis

In het centrum van Zwartsluis is de bezetting op zaterdagmiddag het hoogst. We hebben een bezettingsgraad van 83% gemeten. Op andere meetmomenten is de parkeerbezetting in het centrum van Zwartsluis rond de 60%.

In de woonwijken is de hoogste bezetting gemeten in de wijk De Nieuwesluis tijdens de nacht. 310 van de 388 parkeerplaatsen waren bezet tijdens dit meetmoment. Dit betekent een bezettingsgraad van 80%. Rondom het Buitenkwartier is de parkeerbezetting op zaterdagmiddag het hoogst met een bezettingsgraad

van 71%. In de wijken Achter het Singel, Prinsessenbuurt en de omgeving van de Zomerdijk is de bezettingsgraad tijdens het drukste moment ongeveer 60%.



Figuur 9: Bezettingsgraden per meetmoment in Zwartsluis

3.6 Trends

Hoe zal de parkeersituatie binnen de gemeente Zwartewaterland eruitzien in 2030? We kunnen hier niet met zekerheid een uitspraak over doen, wel weten we dat er een aantal belangrijke landelijke trends zijn. Op deze trends kunnen we met het nieuwe parkeerbeleidsplan inspelen, zodat we in de toekomst niet voor verrassingen komen te staan. Belangrijke trends zijn bijvoorbeeld:

Toename autobezit

De landelijke trend is dat het autobezit nog altijd toeneemt. Het autopark groeit sterker dan de bevolking. De gemeente Zwartewaterland vormt daarop geen uitzondering. Daarentegen neemt landelijk het aantal deelauto's ook toe. In 2015 telde Nederland ongeveer veertienduizend deelauto's. Dat waren er in 2021 al een miljoen.

Elektrisch vervoer

In de afgelopen jaren zien we een forse toename van het aantal elektrische auto's. Ook de vraag naar openbare elektrische laadpunten stijgt. De dekking van het laadpalennetwerk wordt de komende tijd naar verwachting verbeterd. Hoewel Gemeente Zwartewaterland elektrisch vervoer stimuleert, zien we ook dat het veel discussies oplevert bij omwonenden. Er worden namelijk steeds meer parkeerplaatsen gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Fiets wordt steeds populairder

Sinds het begin van de coronacrisis zijn er in verhouding meer fietsen verkocht dan in voorgaande jaren. Ook groeit in Nederland het aandeel elektrische fietsen en speedpedelecs fors. Het grote voordeel van een elektrische fiets is dat gebruikers grotere afstanden sneller afleggen dan met een gewone fiets. Voor afstanden tussen de 10 en 20 kilometer is de elektrische fiets een goed alternatief voor de auto. Met een speedpedelec zijn ook afstanden van 20 tot 30 kilometer goed te doen met de fiets.

Bezorgen van pakketjes en maaltijden

Een landelijke trend is dat mensen steeds meer online kopen. Dit heeft een toevlucht genomen vanaf de coronapandemie tijdens de lockdown van winkels en restaurants, maar ook daarvoor nam het aantal online bestellingen al toe. Als deze trend doorzet is de verwachting dat er minder verkeer komt in de winkelgebieden, maar juist meer in de woonwijken.

4. Ambities parkeren

In dit hoofdstuk staan de ambities voor parkeren in Zwartewaterland centraal. Het bevat de ambitie en uitgangspunten van het parkeerbeleid.

4.1 Ambities parkeerbeleid

De openbare ruimte is schaars. In de kernen en woonwijken is weinig ruimte voor veel parkeerplaatsen. We willen ook voldoende groen in onze openbare ruimte, met aandacht voor het veranderende klimaat en de leefbaarheid in de kernen. Aan de randen van wijken en kernen is vaak meer ruimte voor parkeerplaatsen. Bij een structureel hoge parkeerdruk richten we ons vooral op het realiseren van extra parkeerplaatsen aan de randen. Deze parkeerplaatsen clusteren we zoveel mogelijk.

Bij nieuwbouwplannen stimuleren we duurzaam vervoer. Het is belangrijk dat we bij nieuwbouwwoningen niet alleen kijken naar de parkeernorm voor de auto, maar ook naar faciliteiten die duurzaam vervoer makkelijker maken. Denk aan fietsstallingen op eigen terrein.

In het coalitieakkoord staat samengevat de volgende ambitie:

‘Faciliteren en clusteren van parkeren aan de randen van de stadskernen en de parkeerdruk in de kernen en (toekomstige) woonwijken beheersen met inzet van duurzame vormen van mobiliteit en waar nodig reguleren’.

In de volgende paragraaf vertalen we deze ambitie naar algemene uitgangspunten.

4.2 Uitgangspunten parkeerbeleid

De ambitie uit het coalitieakkoord leidt bij het nemen van parkeermaatregelen tot de volgende principes:

- *Duurzame vervoersmiddelen stimuleren, zoals elektrisch vervoer, OV en de fiets.*
- *Parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen en waar nodig reguleren.*
- *Parkeren clusteren en parkeerplaatsen aan de randen van stadskernen realiseren.*

Onderstaand lichten we de uitgangspunten verder toe in volgorde van prioriteiten:

1. Stimuleren duurzame vervoersvormen

Voor de toekomst is het belangrijk dat we duurzame vervoersvormen stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld met voldoende fietsenstallingen in centrumgebieden en op bedrijventerreinen. Het stimuleren van deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer kan ook een onderdeel zijn van duurzaam vervoer. Als bewoners en bezoekers minder afhankelijk worden van de auto, neemt het autobezit en daarmee de parkeerdruk in de openbare ruimte af. En dat versterkt de leefbaarheid.

2. Parkeerdruk beheersen en waar nodig reguleren

Voor het bepalen van de parkeerdruk kijken we naar de resultaten van het meest recente parkeeronderzoek. Met name in centrumgebieden willen we de parkeerdruk beheersen waarbij de bezetting van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en/of parkeerruimte maximaal 85% bedraagt. We zijn terughoudend met invoeren van (aanvullende)parkeerregulering. Mochten maatregelen nodig zijn, dan kijken we per situatie naar de meest geschikte oplossing.

3. Parkeren clusteren en realiseren van parkeerplaatsen aan de randen van stadskernen

Voortbouwend op de omgevingsvisie en het huidige coalitieakkoord centraliseren we parkeren zoveel mogelijk. Langparkeerders zoals bewoners of werknemers kunnen parkeren aan de randen van stadskernen. We realiseerden de afgelopen jaren parkeerterreinen aan het Diamanten Bolwerk in Hasselt en De Koppel in Genemuiden. In Zwartsluis willen we de parkeercapaciteit aan de Havendijk uitbreiden.

5. Uitwerking uitgangspunten

In dit hoofdstuk werken we de ambities en uitgangspunten op hoofdlijnen uit in concrete beleidsregels, maatregelen en vervolgacties voor in het uitvoeringsprogramma.

5.1 Centrumgebieden

In deze paragraaf beschrijven we de uitgangspunten voor de maximale parkeerdruk en prioritering van doelgroepen in de winkelgebieden.

5.1.1 Parkeerbalans

Voor een gebied met veel kortparkeerders (zoals in de winkelgebieden) geldt landelijk een maximale parkeerdruk van 85% als richtlijn. Als de parkeerdruk hoger is dan 85% zoeken automobilisten langer naar een vrije parkeerplek. Dit zoekverkeer vergroot de verkeersoverlast en dat zet de leefbaarheid in centrumgebieden onder druk.

Het parkeeronderzoek toont aan dat de parkeerdruk in de kernen Genemuiden en Hasselt hoog is (85% of hoger) op één of meerdere meetmomenten. Ook binnen de parkeerschijfzone is in Genemuiden en Hasselt een maximale bezetting gemeten van 100%. Op vrijdagavond en de zaterdagmiddag is de parkeerdruk het hoogst. Bij een hogere parkeerdruk dan 85% kijken we eerst naar de oorzaak. Het uitgevoerde parkeeronderzoek van 2022 herhalen we periodiek (1x per 2 jaar) voor het monitoren van de actuele ontwikkelingen in het gebied.

5.1.2 Prioritering doelgroepen

De centrumgebieden van Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis hebben vooral een lokale functie. In de vakantiemaanden bezoeken ook toeristen de centrumgebieden. In de winkelgebieden zijn er verschillende functies en daardoor ook verschillende typen parkeerders. Bij het aanbod van parkeervoorzieningen in winkelgebieden hebben kort-parkerende bezoekers de hoogste prioriteit. Daarom stelden we in het verleden een parkeerschijfzone in zodat we langparkeerders daar weren. Ook willen we fietsverkeer in winkelgebieden stimuleren door het realiseren van voldoende en veilige fietsenstallingen.

Onderstaand beschrijven we per doelgroep de uitgangspunten.

Bezoekers

In de winkelgebieden van Genemuiden, Hasselt en Zwartsluis geldt een parkeerschijfzone als reguleringsmaatregel. De parkeerschijfzone maakt een scheiding mogelijk tussen winkelbezoekers en werknemers en bewoners in het centrum. Kort parkerende bezoekers kunnen daardoor dichtbij de winkels parkeren, mits er voldoende parkeercapaciteit is. Uit de enquête blijkt echter dat veel respondenten vinden dat er voor bezoekers van de winkelgebieden te weinig parkeerplaatsen zijn en dat de regulering niet optimaal is. De grootste parkeerdruk wordt in het winkelgebied van Hasselt ervaren.

De uitgangspunten voor bezoekers zijn:

- Als acceptabele loopafstand tussen parkeervoorzieningen en de winkelvoorzieningen houden we voor kort parkerende bezoekers maximaal 100 meter aan en maximaal 250 meter voor lang-parkerende bezoekers.

- In winkelgebieden is de maximale acceptabele parkeerdruk 85% voor kort-parkerende bezoekers.
- We breiden op korte termijn de parkeerschijfzone binnen de winkelgebieden niet uit, tenzij daarvoor een breed gedragen voorstel wordt aangedragen.

Bewoners

In centrumgebieden zijn geen of nauwelijks parkeervoorzieningen voor bewoners. Dit betekent dat bewoners over het algemeen afhankelijk zijn van parkeervoorzieningen buiten de parkeerschijfzone en/of aan de randen van de historische binnensteden. Buiten de venstertijden van de parkeerschijfzone kunnen bewoners parkeren binnen de parkeerschijfzone. Omdat bewoners over het algemeen op andere tijden in het centrum zijn dan winkelbezoekers, is dubbelgebruik van parkeervoorzieningen mogelijk.

De uitgangspunten voor bewoners zijn:

- Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeerontheffing binnen de venstertijden van de parkeerschijfzone;
- Bewoners kunnen buiten venstertijden wel in de parkeerschijfzone parkeren;
- Bewoners kunnen parkeren op acceptabele loopafstand van de woning. We vinden een afstand van 250 meter acceptabel.

Werknemers

Werknemers in de centrumgebieden werken in het algemeen bij winkels of kleinschalige bedrijven. Werknemers zijn meestal op dezelfde tijden aanwezig als winkelbezoekers. Omdat werknemers langer parkeren dan bezoekers is een langere loopafstand van de parkeergelegenheid naar de bestemming acceptabel.

De uitgangspunten voor werknemers zijn:

- Een loopafstand van 250-500 meter voor werknemers is acceptabel.

5.1.3 Beheersen parkeerdruk

Uit het parkeeronderzoek van maart 2022 blijkt dat de parkeerdruk in de centrumgebieden van Genemuiden en Hasselt op één of meerdere momenten hoog is (90% of hoger). Aanvullend op het parkeeronderzoek controleerden we binnen de parkeerschijfzone steekproefsgewijs of parkeerders zich houden aan de regels die binnen een parkeerschijfzone van kracht zijn. Hieruit blijkt dat parkeerders binnen de parkeerschijfzone zich niet altijd houden aan de gestelde tijdsduur. Ook ligt lang niet altijd een parkeerschijf zichtbaar voor de voorruit. Meldingen van omwonenden en winkeliers bevestigen dat beeld.

Het doel is een betere beheersing van de parkeerdruk in het centrum door het optimaal benutten van de beschikbare parkeercapaciteit in het centrumgebied. Deels is strikte handhaving met mogelijk kleine aanpassingen aan bestaande parkeerregulering de oplossing. Denk aan het wijzigen van de venstertijden of de maximale parkeerdruk. Ook een betere verwijzing naar en informatie rond parkeerplaatsen verbeteren de situatie. Goede communicatie over de parkeersituatie in de centrumgebieden is hierbij van groot belang.

Voor een beter inzicht in het huidige functioneren van het centrumgebied is aanvullend onderzoek wenselijk. Als vervolgactie voeren we in de centrumgebieden een parkeermotiefmeting uit. Daarmee krijgen we inzicht in het functioneren van de huidige parkeerschijfzone in winkelgebieden en het gebied direct om de parkeerschijfzone. Een parkeermotiefonderzoek maakt duidelijk welke doelgroep waar parkeert, de parkeervraag per doelgroep en hoe verschillende type parkeerders zich gedragen. Op basis van de resultaten van het onderzoek, kunnen we indien nodig aanpassingen doen aan de bestaande parkeerregulering.

Parkeerregulering

Parkeerregulering is een middel om de parkeerdruk in een gebied te verlagen en ruimte op straat te creëren voor specifieke doelgroepen. Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering zoals betaald-parkeren, parkeerschijfzone en vergunninghoudersparkeren. Binnen de gemeente Zwartewaterland kennen we twee vormen van parkeerregulering, namelijk een parkeerschijfzone en vergunninghoudersparkeren, deze worden onderstaand verder toegelicht.

Parkeerschijfzone

We evalueren het functioneren van de huidige parkeerschijfzone en bekijken of de venstertijdens van de parkeerschijfzone en de tijdsduur nog steeds aansluiten bij de huidige wensen en de nieuwste inzichten. Als blijkt dat aanpassingen nodig zijn dan werken we die samen met winkeliers en bewoners verder uit in het uitvoeringsprogramma.

Vergunninghoudersparkeren

Met vergunninghoudersparkeren heeft de gemeente een instrument in handen om te sturen op het gewenst gebruik van de huidige parkeercapaciteit. Sinds 2014 is een parkeerverordening van kracht waarmee het college parkeerplaatsen kan aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. Deze maatregel kan zowel gelden voor groepen parkeerplaatsen (zones) als voor individuele parkeerplaatsen. Als uit onderzoek blijkt dat in woongebieden of woonstraten in of aan de randen van de centrumgebieden veel wijkvreemde auto's parkeren tijdens momenten wanneer de parkeerdruk hoog is, kan een vergunninghouders-zone een keuze zijn. Het instellen van een vergunninghouders gebied is met name geschikt om 'overloop' tegen te gaan. Bijvoorbeeld naast centrumgebieden of andere functies die veel verkeer aantrekken waarbij de bezoekers afhankelijk zijn van openbare parkeerplaatsen. Belanghebbenden komen in het bezit van een vergunning door leges te betalen. De gemeente kan hiermee sturen op de parkeerbezetting door bijvoorbeeld maximaal één vergunning af te geven per adres. Een tweede (en/of derde, vierde) auto zal dan geparkeerd moeten worden aan de randen van de centrumgebieden.

Echter heeft het instellen van een vergunninghouders-zone ook nadelige effecten. De kans dat de parkeerdruk verschuift naar omliggende straten bij het aanwijzen van een vergunninghouders-gebied is groot. Ook zal het aantal parkeerplaatsen in evenwicht moeten zijn met het aantal woningen, in centrumgebieden zien we vaak dat er meer woningen zijn dan parkeerplaatsen. Bij het aanwijzen van een vergunninghouders-zone vinden we het belangrijk dat belanghebbenden (zonder parkeergelegenheid op eigen terrein) gelijke kansen krijgen om een vergunning aan te kunnen vragen. Een bijkomend nadeel is dat bepaalde categorieën parkeerders worden benadeeld waarbij het optimaal benutten van de beschikbare parkeergelegenheid niet altijd mogelijk is. Als een vergunninghouders-zone wordt ingesteld voor uitsluitend bewoners is het voor andere doelgroepen niet mogelijk om te parkeren, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit niet dubbel kan worden gebruikt. De kans bestaat dan dat in zones waar parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd, de parkeerplaatsen leeg staan op verschillende delen van de dag, terwijl het op de algemene parkeerplaatsen druk kan zijn.

Om te bepalen of een vergunninghouders-zone een passende maatregel is, worden de volgende afwegingen gemaakt:

- Is de kans dat de parkeerdruk verschuift naar aanliggende woonstraten beperkt na invoering van een vergunninghouders-zone?
- Is er voldoende draagvlak voor de maatregel binnen de beoogde zone (minimaal 75% draagvlak)?
- Is de parkeerdruk binnen de beoogde zone hoger dan 85% bezettingsgraad?

- Is het aantal adressen in een gebied in evenwicht met de beschikbare parkeercapaciteit (aantal parkeerplaatsen)?
- Is in de beoogde zone sprake van wijkvreemde parkeerders?

Bij het aanwijzen van een vergunninghouders-zone moet de gemeente een regeling opstellen voor incidenteel bezoek. Dit kan door groepen parkeerplaatsen aan te wijzen waar niet-vergunninghouders kunnen parkeren. Echter is dit geen oplossing voor doelgroepen die voor de deur moeten parkeren, zoals servicebedrijven of huisartsen. Een oplossing voor deze doelgroepen kan zijn om een tweede vergunning te verstrekken voor uitsluitend bezoekers zoals servicebedrijven, huisartsen of visite. De kans bestaat dan wel dat de 2^e vergunning oneigenlijk gebruikt wordt.

Omdat in het algemeen deze administratiefrechtelijke vorm van parkeren voor belanghebbenden een dure maatregel is en niet geheel kostendekkend, gaan we terughoudend om met het aanwijzen van vergunninghouders-gebieden. Daarnaast moet de handhaving voldoende capaciteit hebben om het gebied in voldoende mate te kunnen controleren.

Actualisatie parkeerverwijssysteem

Een duidelijk parkeerverwijssysteem naar parkeervoorzieningen aan de randen van de kernen draagt bij aan minder zoekverkeer en parkeerdruk in winkelgebieden en de omliggende woonwijken. Momenteel hebben we geen eenduidig systeem voor de kernen. Ook verwijzen de borden naar verschillende bestemmingen. Bezoekers van de kernen sturen we straks via geschikte aanrijroutes naar de centrale parkeervoorzieningen. Vanaf de invalswegen wijzen we ze op een strategische locatie naar de parkeerroute. We clusteren bewegwijzering die verwijst naar individuele bedrijven of instanties in het centrum. Zo beperken we het aantal borden. Dat versterkt de leefbaarheid en de vindbaarheid. Op de gemeentelijke website informeren we bezoekers over parkeren in de kernen. Bij grote evenementen in de centrum communiceren we waar bezoekers kunnen parkeren.

Parkeerverwijssystemen verdwijnen in de toekomst vermoedelijk door de opkomst van in-car technologie. Maar deze ontwikkeling is nog niet zo ver dat deze technologie borden langs de kant van de weg gaat vervangen. De gemeente Zwartewaterland blijft de ontwikkeling van in-car technologie volgen, maar we richten ons voorlopig vooral op een fysiek parkeerverwijssysteem omdat we hiermee alle bezoekers benaderen.

5.1.4 Uitbreiden parkeercapaciteit

In deze paragraaf beschrijven we per kern of de parkeercapaciteit moet worden uitgebreid.

Genemuiden

In het centrumgebied van Genemuiden is de parkeerbezetting op vrijdagavond vrij hoog, op de andere momenten is de bezettingsgraad op acceptabel niveau, namelijk tussen de 70 en 80%. Het parkeerterrein De Koppel is onder andere aangelegd om de parkeerdruk in het centrum te ontlasten. Op alle onderzoeksmomenten is dit parkeerterrein minder dan 50% bezet. Dit parkeerterrein ligt binnen acceptabele loopafstand voor lang parkerende bezoekers en een deel bewoners van het centrumgebied. Voordat we in Genemuiden kijken naar capaciteitsuitbreiding, richten we ons eerst op het verwijzen van lang parkerende bezoekers naar grote parkeerterreinen zoals de Koppel en het Havenplein. Als we bezoekers beter verwijzen naar de grote parkeerterreinen in en rondom het centrum, verwachten we dat de parkeerdruk in de omliggende straten van het winkelgebied afneemt.

Op marktdagen of tijdens evenementen op het Havenplein neemt de parkeerdruk in omliggende straten toe. Dan ontstaat een tijdelijke piek van de parkeerdruk en extra parkeeroverlast. Bij evenementen in de

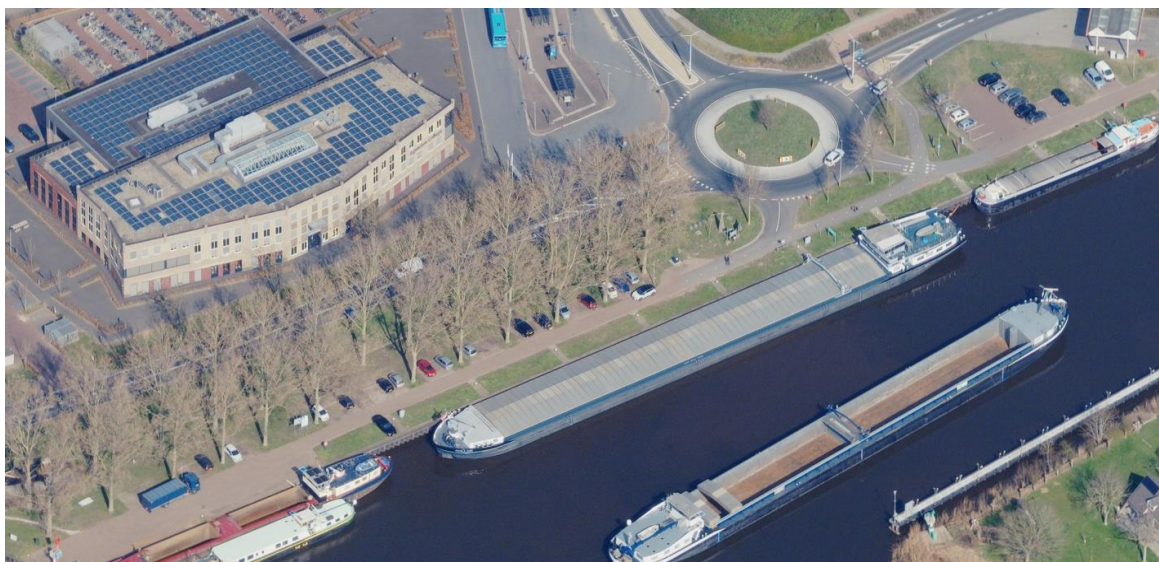
binnenstad van Genemuiden kijken we samen met organisatoren hoe we het mobiliteitsvraagstuk faciliteren. Niet bij elk evenement is het parkeervraagstuk even goed op te lossen. Dan weegt het maatschappelijke belang zwaarder dan het oplossen van het (tijdelijke)parkeervraagstuk.

Hasselt

In het centrum van Hasselt realiseerden we tien jaar lang 73 extra parkeerplaatsen op het Diamanten Bolwerk. Deze extra parkeerplaatsen legden we aan vanwege de hoge parkeerdruk in het centrum van Hasselt. Lang parkerende bezoekers en centrumbewoners kunnen hier parkeren. De parkeerplaats is aangelegd na het parkeerdrukonderzoek. We verwachten dat er voor lang-parkerende bezoekers nu voldoende parkeercapaciteit is. Bewoners van het centrumgebied kunnen parkeren op het parkeerterrein Diamanten Bolwerk, Grintwal of het parkeerterrein bij het gemeentehuis. Aan de noordwestzijde van het centrumgebied (omgeving Van Nahuysweg) bekijken we of capaciteitsuitbreiding mogelijk is. Voor de noordoostzijde van Hasselt zijn momenteel nog geen plannen voor het uitbreiden van de capaciteit. De resultaten van het parkeeronderzoek geven voldoende aanleiding om te kijken of de parkeercapaciteit in deze omgeving kan worden uitgebreid of dat de bestaande parkeercapaciteit beter benut kan worden.

Zwartsluis

In het centrum van Zwartsluis is de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone acceptabel. Maar de parkeerdruk direct buiten deze zone is met name in het weekeinde wel relatief hoog. In Zwartsluis bestaat extra behoefte aan parkeerplaatsen voor langparkeerders. In en om het centrumgebied van Zwartsluis wonen arbeidsmigranten. Ook komen er in zomermaanden toeristen naar het centrum van Zwartsluis. Beide doelgroepen hebben behoefte aan langparkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone. In 2022 heeft de gemeente Zwartewaterland drie percelen aan de Havendijk gekocht. De projectgroep arbeidsmigranten vroeg eerder al om te verkennen of er meer parkeercapaciteit aan de Havendijk kan komen. We zien kansen voor uitbreiding van parkeercapaciteit aan de Havendijk. Voor meer nieuwe parkeerplaatsen in en rondom het centrum van Zwartsluis is weinig ruimte.



Figuur 10: Havendijk in Zwartsluis

Vervolgacties centrumgebieden voor in uitvoeringsprogramma:

- Uitvoeren parkeermotiefonderzoek in het centrum om beter beeld te krijgen van welke doelgroep waar parkeert en waarom.
- Evaluatie functioneren huidige parkeerschijfzone en waar nodig kleine aanpassingen aan de venstertijden en/of parkeerduur.
- Onderzoeken mogelijkheden extra inzet handhaving in centrumgebieden.
- We actualiseren en clusteren de parkeerverwijzing en beperken daarmee het aantal bewegwijzeringsborden zoveel mogelijk.
- Faciliteren bereikbaarheid centrumgebieden tijdens evenementen.
- Uitwerken en onderzoeken mogelijkheden uitbereiding parkeercapaciteit Havendijk in Zwartsluis.
- Onderzoeken mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding noordkant van het centrumgebied in Hasselt.
- Verbeteren informatie over parkeren in de centrumgebieden van de kernen via communicatie website en/of een folder.
- Structurele monitoring (1x per 2 jaar) van de parkeerdruk in centrumgebieden.

5.2 Woonwijken

In deze paragraaf beschrijven we de uitgangspunten en oplossingsrichtingen in woonwijken.

5.2.1 Parkeerbalans

In woongebieden gaan we uit van een hogere maximale parkeerdruk dan in centrumgebieden. Omdat bewoners deze gebieden kennen worden deze groepen niet direct afgeschrikt door een langere zoektijd. In woongebieden is een parkeerdruk tot 90% acceptabel. Een hoge parkeerbezetting zorgt ook voor het volledig benutten van het verhard oppervlak, waardoor meer ruimte is voor groen.

Uit het parkeeronderzoek van 2022 blijkt dat de parkeerdruk in de meeste woonwijken acceptabel is (minder dan 90% bezettingsgraad). Toch kan het voorkomen dat bewoners een hoge parkeerdruk ervaren. Bewoners hebben vaak verschillende belangen: de een parkeert het liefst dichtbij huis, de ander ziet liever meer groen voor de woning en vindt het geen probleem om verderop te parkeren. In dit parkeerbeleidsplan en het uitvoeringsprogramma zoeken we de juiste balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

In veel woonwijken binnen de gemeente Zwartewaterland kan geparkeerd worden op eigen terrein bij de woningen. Toch zijn veel bewoners afhankelijk van parkeerplekken in de openbare ruimte. Niet overal in de gemeente worden parkeervakken aangelegd, maar vaak is er ruimte op straat (langs de trottoirband). In oude woonwijken is de parkeerdruk vaak hoger dan in nieuwbouwwijken. Bij de bouw van deze wijken waren er minder auto's. Dus waren minder parkeerplaatsen dan nu nodig.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken berekenen we de benodigde parkeercapaciteit aan de hand van landelijke parkeercijfers op basis van het gemiddelde autobezit per woning. In de meeste gevallen worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd voor de bewoners op eigen terrein en houden we in de openbare ruimte rekening met parkerende bezoekers.

5.2.2 Uitgangspunten bestaande woonwijken

In bestaande woonwijken gaan extra parkeervoorzieningen vaak ten koste van groen of voorzieningen zoals speeltuin, trottoir en fietsenstallingen. Veel woonwijken zijn niet ingericht op het hedendaagse autobezit waardoor de parkeerdruk hoog is. Ook komt het voor dat bewoners met parkeervoorzieningen op eigen terrein toch de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte gebruiken.

Dit zijn de beleidsregels voor parkeren in woonwijken:

- Het uitgangspunt is dat bewoners niet altijd 'direct voor de deur' van de woning kunnen parkeren, een loopafstand tot 150 meter is acceptabel.
- Foutparkeren gaan we tegen door handhaving. Het uitgangspunt is dat we zo min mogelijk fysieke maatregelen (zoals paaltjes, bloembakken) nemen.
- Parkeren voor uitwegen is wettelijk niet toegestaan. We brengen geen nieuwe kruizen of belijning aan voor in-en uitritten omdat dit geen juridische meerwaarde heeft.
- Het uitgangspunt is dat bewoners die parkeervoorzieningen hebben op eigen terrein, deze ook zoveel als mogelijk gebruiken voordat ze uitwijken naar openbare parkeerplaatsen;
- We stimuleren het parkeren van bedrijfsbusjes op de eigen terreinen van bedrijven, zodat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijft voor personenauto's.
- Bij structurele parkeeroverlast in woonwijken (bezettingsgraad hoger dan 90%) verkennen we de mogelijkheden voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit aan de randen van wijken. Ook efficiënter inrichten van een situatie kan een oplossing zijn. Bijvoorbeeld het clusteren van parkeerplaatsen met voldoende compensatie voor het groen. Uitgangspunt is dat we dergelijke maatregelen combineren met grootschalige reconstructiewerkzaamheden en of rioleringswerkzaamheden.

5.2.3 Woonwijken met een hoge parkeerdruk

In de woonwijken die onderdeel zijn van het parkeeronderzoek is het algemene beeld dat de parkeerdruk acceptabel is. Maar we constateren ook dat in een aantal wijken de parkeerdruk tegen een hoge bezettingsgraad aan zit. Dit komt omdat oude woonwijken niet berekend zijn op het huidige autobezit. Omdat we verwachten dat de parkeerdruk verder stijgt, blijven we deze gebieden actief monitoren. Onderstaand beschrijven we hoe we toekomstige knelpunten oplossen in wijken met een hoge parkeerdruk (90% of hoger).

Stap 1- Beïnvloeden gedrag

Door de centrumgebieden aantrekkelijker te maken voor de fiets, stimuleren we het fietsgebruik in de woonwijken. Ook zetten we de deur open voor nieuwe ontwikkelingen en alternatieve vervoerswijzen. Maatregelen die de parkeervraag beïnvloeden kunnen niet het hele parkeerprobleem oplossen in woonwijken, maar wel een structurele bijdrage leveren aan het verminderen van de parkeerdruk in woonwijken.

Stap 2- Beter benutten van de parkeercapaciteit

In veel oude woonwijken is de parkeercapaciteit niet optimaal benut. Bijvoorbeeld omdat vakken te klein zijn of niet goed zijn ingericht. De eerste stap na de algemene maatregel 'beïnvloeden' is het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit. Daarbij hoort stimuleren van bewoners om te parkeren op eigen terrein en bedrijfsbusjes op eigen terrein van bedrijven. We bekijken eerst of de parkeercapaciteit op straat en op eigen terrein goed wordt benut. In combinatie met reconstructie of rioleringswerkzaamheden voegen we waar nodig parkeercapaciteit toe door het centraliseren van parkeerplaatsen. Daarbij houden we rekening met voldoende compensatie voor groen. Dit doen we in combinatie met rioleringswerkzaamheden of

reconstructies zodat we onnodige kosten voorkomen. Bij reconstructiewerkzaamheden of rioleringswerkzaamheden analyseren we de parkeerdruk in het gebied aan de hand van het meest recente parkeeronderzoek. Meldingen en klachten vanuit de buurt nemen we mee in de afweging.

Stap 3 – Bouwen extra parkeercapaciteit aan de randen van woonwijken

In woonwijken met een hoge parkeerbezetting (90% of hoger) waar de parkeercapaciteit wél optimaal wordt benut is het uitbreiden van parkeercapaciteit aan de randen vaak de enige mogelijkheid. Omdat binnen bestaande woonwijken het realiseren van extra parkeercapaciteit fysiek lastig is en mogelijk ten koste gaat van groen en de leefbaarheid, zoeken we geschikte locaties aan de randen van de wijken. Het uitgangspunt is dat we speelplaatsen en groenvoorzieningen in gebieden met weinig openbaar groen niet opofferen voor parkeervoorzieningen.

Onderstaand lichten we per kern de bestaande of mogelijk toekomstige parkeerproblemen op wijkniveau toe:

Genemuiden

In het noordoosten van Genemuiden, in de omgeving van Oosterbrugstraat, Fabriekstraat en Achterstraat, is de parkeerdruk hoog. Maar op veel tijdstippen is er voldoende restcapaciteit aan het Havenplein. Het Havenplein beschikt over een parkeercapaciteit van negentig parkeerplaatsen.

Hasselt

In de woonwijken van Hasselt is het algemene beeld dat de parkeerdruk acceptabel is. Voorlopig breiden we het aantal parkeerplaatsen aan de randen van deze wijken niet uit. Op staatsniveau kan de parkeerdruk soms hoog aanvoelen. We monitoren de parkeerdruk in woonwijken en waar nodig centraliseren we de parkeercapaciteit in woonwijken gelijktijdig met reconstructie of rioleringswerkzaamheden.

Zwartsluis

In de wijk De Nieuwesluis in Zwartsluis constateerden we op een werkdagnacht een bezettingsgraad van 80% en op een werkdagavond 79%. De Nieuwesluis is een schiereiland waardoor het realiseren van parkeerplaatsen aan de rand van de wijk lastig is. Invoeren van vergunninghoudersparkeren is in deze wijk geen oplossing omdat hier bijna alleen bewoners parkeren. In de wijk Nieuwesluis wonen ook meerdere arbeidsmigranten in één woning en die beschikken vaak ook over meerdere auto's. Auto's van arbeidsmigranten worden vaak niet dagelijks gebruikt. We onderzoeken of we buiten het centrum extra locaties kunnen vinden voor lang-parkerende voertuigen eventueel in combinatie met een fietsdeelsysteem.

Bij grootschalige reconstructies in de wijk zijn wellicht mogelijkheden voor het clusteren van parkeerplaatsen, waardoor we de openbare ruimte efficiënter inrichten en het aantal parkeerplaatsen uitbreiden. Ook willen we groen compenseren dat door het clusteren van parkeerplaatsen verloren gaat. In deze wijk zien we ook dat parkeerplaatsen niet altijd optimaal worden benut, in combinatie met reconstructiewerkzaamheden kijken we of we maatwerk kunnen toepassen.

Vervolgacties woonwijken voor in uitvoeringsprogramma:

- Onderzoeken mogelijkheden extra inzet handhaving tegen foutparkeerders
- We monitoren de parkeerdruk in woonwijken
- Aanvullend onderzoek naar geschikte locaties buiten de woonwijken waar voertuigen geparkeerd kunnen worden die niet dagelijks worden gebruikt.

- We doen verder onderzoek naar straten/wijken met een hoge parkeerdruk en bekijken of deze op korte of middellange termijn in aanmerking komen voor een reconstructie of rioleringswerkzaamheden. In dergelijke gevallen doen we onderzoek of de parkeercapaciteit efficiënter kan worden ingericht door parkeerplaatsen te clusteren.

5.3 Nieuwbouwplannen & verbouwplannen

In deze paragraaf beschrijven we onze uitgangspunten bij het beoordelen van bouwplannen.

5.3.1 Nieuwbouw woonwijken

In nieuwbouwwijken is vaak ruimte voor het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen. Ook zijn er veel kansen voor alternatieve vervoerswijzen zoals deelauto's. Dan zijn ook minder parkeerplaatsen nodig. Deze nieuwe ontwikkelingen willen we als gemeente stimuleren.

Bij nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

- Bouwplannen toetsen we aan landelijke parkeercijfers uit de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW of de meest actuele versie van het CROW. Meer informatie over het toepassen van deze cijfers binnen de gemeente volgt in de volgende paragraaf.
- Parkeerplaatsen voor bewoners worden doorgaans gerealiseerd op eigen terrein. Het aantal is afhankelijk van de kenmerken van de woning. Het CROW maakt onderscheid in verschillende type woningen.
- Bezoekers parkeren realiseren we in de openbare ruimte. We hanteren daarvoor de norm van 0,3 parkeerplaatsen per woning.
- We stimuleren vormen van duurzaam vervoer.
- We beoordelen initiatieven ook op het onderdeel fiets parkeren.
- Bij meerdere functies passen we dubbelgebruik van parkeervoorzieningen toe.

5.3.2 Verbouwplannen of functiewijzigingen

In deze subparagraaf beschrijven we onze uitgangspunten voor de parkeereis bij verbouwplannen of functiewijzigingen.

- Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van een bouwaanvraag de parkeereis op eigen terrein realiseert.
- De verantwoordelijkheid voor het invullen van de parkeereis ligt bij de ontwikkelende partij.
- Voor de hoogte van de parkeervraag toetsen we aan landelijke parkeercijfers in de publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW. Meer informatie over het toepassen van deze cijfers binnen de gemeente volgt in de volgende paragraaf.
- De parkeervraag van de oude functie brengen we in mindering op de parkeervraag van de nieuwe functie.
- Als voldoende parkeerplaatsen niet mogelijk zijn, beoordelen we in overleg met de initiatiefnemer of met het aanpassen van het bouwplan (bouwwolume of functie) de parkeereis toch kan worden gehaald.

Vervolgonderzoek instellen parkeerbonds

Bouwplannen in centrumgebieden lopen vaak vast omdat niet voldaan kan worden aan de parkeereis. Het kan voorkomen dat in uitzonderlijke gevallen het bouwplan toch wenselijk is vanuit maatschappelijk oogpunt of vanuit andere beleidsvelden. Daarom doen we vervolgonderzoek naar hoe bouwplannen in de openbare ruimte goedgekeurd kunnen worden zonder dat ze voor een hogere parkeerdruk in de omgeving zorgen. Hiervoor hebben ontwikkelaars en gemeenten verschillende oplossingen bedacht zoals het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals deelauto's en deelfietsen. Of in belanghebbende gebieden geen of een beperkt aantal vergunningen uitgeven aan ontwikkelingen die niet voldoen aan de parkeereis. Maatregelen die de parkeervraag beïnvloeden kunnen vaak niet de hele parkeervraag oplossen. De meest voorkomende oplossing lijkt een parkeerbonds.

Bij de invoering van een parkeerbonds kan het college van B&W een ontheffing verlenen van de parkeernorm als een bouwprogramma niet kan worden bijgesteld en de parkeervraag niet op eigen terrein van de initiatiefnemer kan worden opgelost. De ontwikkeling kan mogelijk gemaakt worden doordat de initiatiefnemer een verplichte financiële bijdrage stort in een parkeerbonds. De gemeente kan daarmee in de buurt van het initiatief parkeervoorzieningen aanleggen in de openbare ruimte. De gemeente beheert deze financiële middelen en zet ze uitsluitend in voor de aanleg van parkeervoorzieningen. Een dergelijk parkeerbonds kan een bijdrage leveren aan het realiseren van parkeerplaatsen aan de randen van de kernen.

Uit jurisprudentie blijkt dat de gemeente de parkeervoorzieningen binnen een redelijke termijn moet realiseren. Ook moet de gemeente de administratie zorgvuldig bijhouden. Bovendien moeten de parkeerplaatsen in de omgeving van het bouwplan komen.

Bij een mobiliteitsfonds kan de gemeente het ontvangen bedrag bijvoorbeeld investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid op een kruispunt of het aanleggen van vrij liggende fietspaden. De gemeente moet daarbij wel aantonen dat de maatregelen bijdragen aan het verminderen van het autobezit. Ook mag de parkeerdruk in de omgeving niet toenemen. Omdat binnen de gemeente de mogelijkheden van openbaar vervoer of alternatieve vervoerswijzen nog beperkt zijn, verwachten we dat een parkeerbonds beter aansluit bij de huidige situatie binnen de gemeente Zwartewaterland. We doen vervolgonderzoek of een parkeerbonds een mogelijkheid is waarbij de voor- en nadelen zorgvuldig worden afgewogen.

5.3.3 Hanteren parkeercijfers CROW

Deze paragraaf beschrijft hoe we binnen de gemeente Zwartewaterland de parkeercijfers van het CROW hanteren. Het CROW is een onafhankelijk Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur en openbare ruimte. Voor het toetsen van bouwplannen gaan we uit van cijfers van het CROW omdat deze zorgvuldig en in overleg met partijen in het werkveld zijn ontwikkeld. Deze cijfers zijn afgeleid van algemeen geaccepteerde onderzoeksgegevens en worden bijgesteld aan de hand van nieuwe inzichten. Zo blijven deze cijfers actueel.

Stedelijkheid

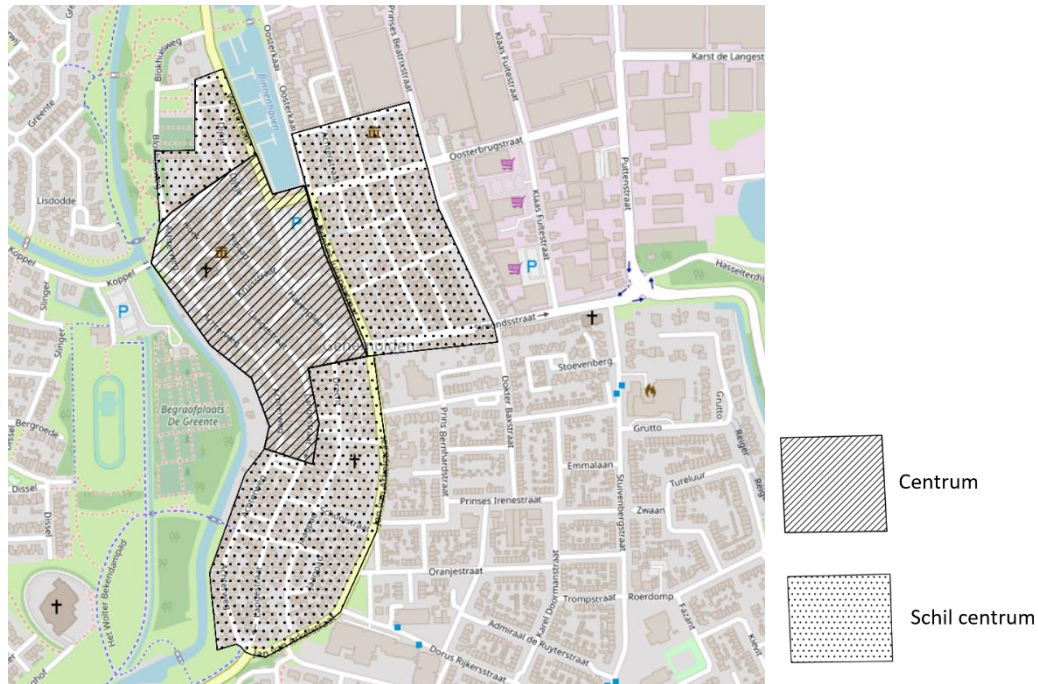
Het autobezit en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zijn van invloed op de parkeerbehoefte en afhankelijk van de grootte van de plaats. Dit is vastgelegd in de stedelijkheidsgraad. De gemeente Zwartewaterland is volgens deze richtlijnen gekwalificeerd als **'weinig stedelijk'** met 726 adressen per vierkante kilometer.

Gebieden

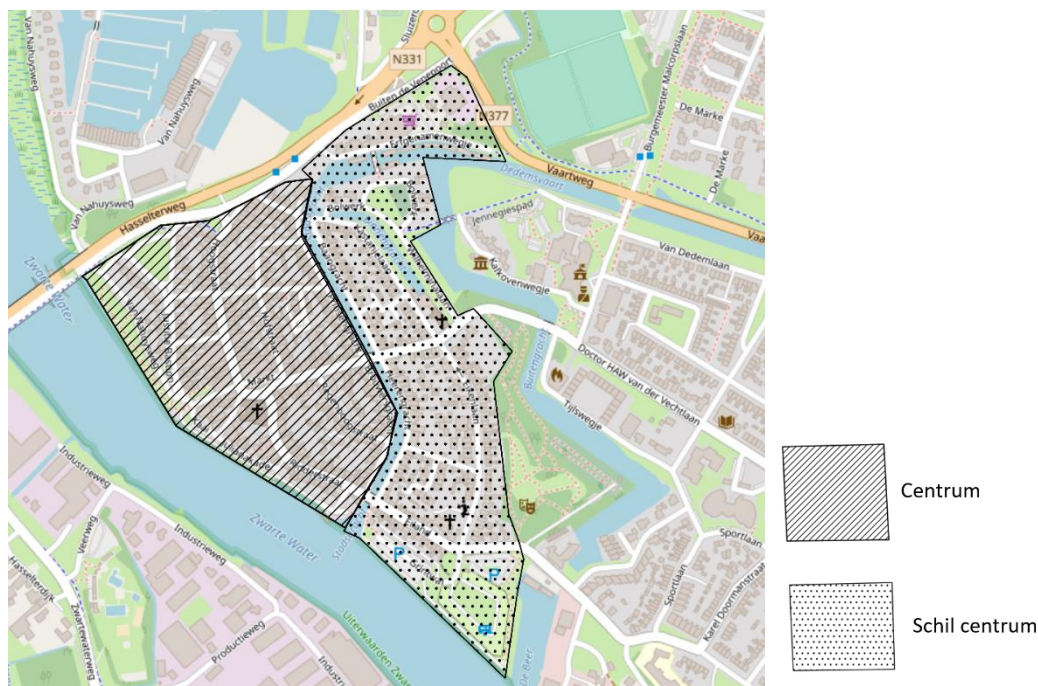
Afhankelijk van het deelgebied van de gemeente is de parkeernorm hoger of lager. Het CROW onderscheidt in publicatie 317 de volgende gebieden:

- centrum
- schil centrum
- rest bebouwde kom en buitengebied

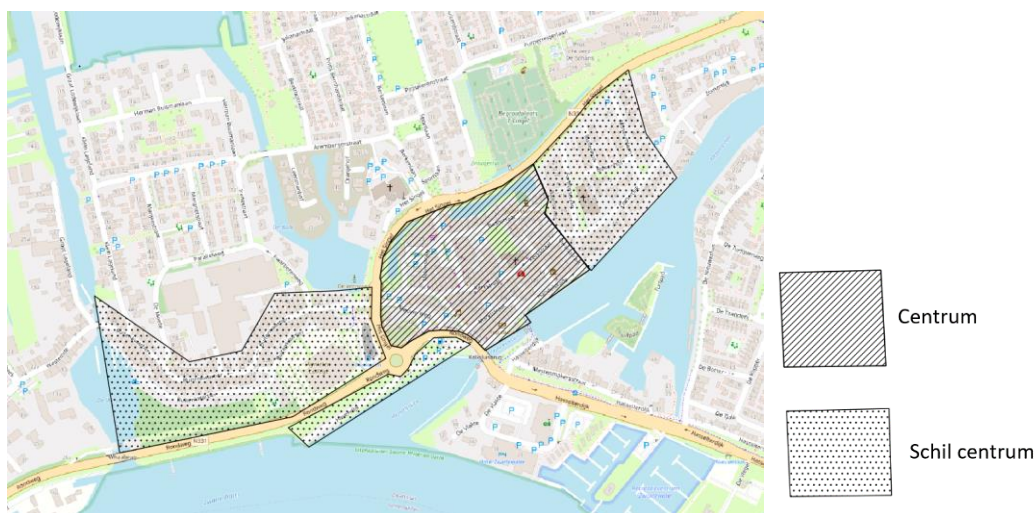
Onderstaand zijn de deelgebieden in de kernen van gemeente Zwartewaterland weergegeven. Alles buiten de gecasseerde gebieden valt onder rest bebouwde kom of buitengebied.



Figuur 11: Deelgebieden in Genemuiden



Figuur 12: Deelgebieden in Hasselt



Figuur 13: Deelgebieden in Zwartsluis

Normen en bandbreedte

Landelijke richtlijnen gaan uit van een bandbreedte die ruimte biedt voor maatwerk aan de ontwikkeling van bouwplannen. Gemeente Zwartewaterland kiest in de basis voor het gemiddelde tussen de bandbreedte van deze landelijke kencijfers. Als voorbeeld: bij een huurwoning in de vrije sector in een woonwijk binnen de bebouwde kom van de gemeente Zwartewaterland zien we een bandbreedte van minimaal 1,6 parkeerplaatsen en maximaal 2,4 parkeerplaatsen per woningen. We gaan uit van het gemiddelde en dat is voor een woning in deze categorie en locatie een aantal van twee parkeerplaatsen per woning. Zie onderstaand een voorbeeld van kencijfers uit het CROW.

	huur, huis, vrije sector							
	Parkeerkencijfers (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3
Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4

Figuur 14: Voorbeeld kencijfers CROW

We gaan uit van dat gemiddelde omdat het autobezit in Zwartewaterland overeenkomt met het landelijk gemiddelde. Bovendien blijven veel inwoners afhankelijk van de auto als vervoersmiddel omdat de mogelijkheden van het openbaar vervoer en alternatieve vervoerswijzen hier beperkt zijn. Vergelijkbare gemeenten hebben vaak betere openbaar vervoer voorzieningen zoals een treinstation. Wel zetten we de komende jaren in op het stimuleren van fietsgebruik en alternatieve vervoersvormen. De gemeente Zwartewaterland wordt daarom bij het hanteren van de norm beschouwd als een gemiddelde gemeente.

Ontheffing van de norm

Afwijken van de norm is in principe niet mogelijk. Behalve als een bouwplan zorgt voor bewezen minder parkeerdruk of een bewezen lagere autobezit. Een deelautosysteem zorgt daadwerkelijk voor een lagere autobezit, dit is aangetoond met praktijkcijfers door een erkende onderzoeksinstantie (CROW).

Richtlijnen fiets parkeren

We beoordelen initiatieven ook op het onderdeel fiets parkeren. Deze richtlijnen gelden voor woningen, bedrijven, winkels en instellingen zoals scholen en medische instellingen en kerken. Uitgangspunt is dat bij nieuwbouw, verbouw en functiewijzingen voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. De gemeente Zwartewaterland gaat uit van de meest recente fietsparkeer kencijfers uit ASVV 2021 paragraaf 6.3.5.3 'Overzicht fietsparkeerkencijfers'. Als gemeente willen we het fietsverkeer verder stimuleren. Eén van de duurzaamheidsdoelen is het vergroten van het aantal fietsverplaatsingen. Daarvoor zijn voldoende en veilige fietsenstallingen nodig. Niet voor alle functies zijn fietsparkeernormen beschikbaar. In zo'n geval maken we samen met de initiatiefnemer een inschatting van het aantal benodigde fietsenstallingen.

Voor fietsenstallingen zijn landelijke kwalitatieve normen vastgesteld. We stimuleren fietsenstallingen die voldoen aan het keurmerk 'FietsParKeur'.

Vervolgacties nieuwbouwplannen & verbouwplannen voor in uitvoeringsprogramma:

- Voorbeelden uitwerken over hoe we invulling geven om duurzaam vervoer te stimuleren.
- Vervolgonderzoek verordening parkeerbonds.
- De kencijfers van het CROW implementeren als uitgangspunt voor in het bestemmingsplan.

5.4 Specifieke doelgroepen

Bij specifieke doelgroepen gaat het vaak om maatwerk. Het is belangrijk dat we vraag en aanbod in specifieke parkeerplaatsen goed op elkaar afstemmen.

5.4.1 Parkeerplaatsen mindervaliden

Er zijn twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen: gereserveerde parkeerplaatsen bij de woningen (op kenteken) en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Zwartewaterland zorgt bij grotere parkeervoorzieningen, conform de richtlijnen van het CROW, voor één invalideparkeerplaats per vijftig parkeerplaatsen. Binnen een parkeerschijfzone zijn we terughoudend met algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, tenzij blijkt dat hiervoor voldoende vraag naar is.

Op verzoek is aanwijzen van algemene invalidenparkeerplaatsen mogelijk. Hiervoor moet de aanvrager aantonen of onderbouwen dat er behoefte is aan extra invalideparkeerplaatsen. Instanties zoals huisartsenposten of fysiopraktijken kunnen ook een verzoek indienen voor het realiseren van een gehandicaptenparkeerplaats.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Mensen met een handicap komen alleen in aanmerking voor een invalideparkeerplaats dichtbij de woning als zij een auto en een Europese Gehandicaptenparkeerkaart hebben. Een parkeerplaats op kenteken is mogelijk met de volgende voorwaarden:

- aanvrager moet beschikken over een Europese Gehandicaptenparkeerkaart;
- aanvrager mag niet beschikken over een parkeermogelijkheid op eigen terrein;
- er moet sprake zijn van een structureel hoge parkeerdruk waardoor niet geparkeerd kan worden binnen een afstand van 100 meter.

Als een kenteken wijzigt, moet de houder van een voertuig dit aangeven bij de gemeente Zwartewaterland. Het recht op de aangewezen parkeerplaats vervalt als de gehandicapte bestuurder geen auto meer heeft of niet langer zelf de bestuurder is.

5.4.2 Vrachtwagen parkeren

Een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen in Overijssel leidt al jarenlang tot overlast en verkeersonveiligheid. Deze problemen concentreren zich langs de snelwegen (zoals de A28) en op verschillende bedrijventerreinen waaronder die in Zwartewaterland. Met diverse stakeholders startte Provincie Overijssel met het meerjarenprogramma aanpak vrachtwagenparkeren Overijssel. De provincie voert de regie uit van het programma, maar alle partners zijn mede probleemeigenaar en werken en denken dus mee aan de te nemen maatregelen. Of de gemeente Zwartewaterland zelf meer parkeerplaatsen gaat aanleggen voor grote voertuigen hangt af van de maatregelen binnen dit meerjarenprogramma. In het uitvoeringsprogramma gaan we in gesprek met ondernemers. We verkennen alvast mogelijke locaties voor vrachtwagenparkeerplaatsen op bedrijventerrein in Zwartsluis en Hasselt. Dit doen we vooruitlopend op het meerjarenprogramma van de Provincie. Daarnaast blijven we ondernemers stimuleren dat ze vrachtwagens zoveel mogelijk parkeren op hun eigen terrein.

Binnen de bebouwde kommen van de gemeente Zwartewaterland geldt een parkeerverbod voor grote voertuigen. Vrachtwagens van buitenaf kunnen worden geparkeerd op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen in Genemuiden (langs bijvoorbeeld de Schering, Sasdijk en De Blokmat). Vrachtwagenchauffeurs die een parkeerplaats zoeken voor meer dan 24 uur stimuleren we om te parkeren bij truckparking de Lichtmis.



Figuur 15: Vrachtwagenparkeerplaatsen Schering, Genemuiden

5.4.3 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

Gemeente Zwartewaterland stimuleert het gebruik van elektrische voertuigen en faciliteert daarom laadpunten. We gaan terughoudend om met aan realiseren van laadpalen in gebieden met een structureel hoge parkeerdruk (meer dan 90%). Ook in parkeerschijfzones gebieden wijzen we vooralsnog geen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aan. In andere gebieden verlenen we medewerking aan het aanleggen van elektrische laadpunten. Deze laadpunten zijn dan uitsluitend bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen en niet voor andere doeleinden. De laadpunten die we aanleggen proberen we waar mogelijk te centraliseren op grote parkeerplaatsen.

We monitoren de parkeerdruk en registreren het aantal parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Zo houden we een beeld van de parkeerdruk naarmate het aantal laadpalen in de gemeente toeneemt.

Hoe we omgaan met het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte staat beschreven in het beleidsdocument 'Integrale laadafweging en plaatsingsbeleid'.



Figuur 16: Gereserveerde parkeerplaats voor opladen elektrische voertuigen.

5.4.4 Fietsparkeren

In het Gemeentelijk Verkeers-en Vervoersplan staat dat we lopen en fietsen stimuleren met gerichte maatregelen voor doelgroepen. Daarmee dragen we bij aan duurzaamheidsopgaven en de gezondheid van onze inwoners. We stimuleren het fietsgebruik met het aanleggen van fietsinfrastructuur en voldoende fietsenstallingen en fiets-oplaadpunten. De gemeente Zwartewaterland zet de komende jaren in op meer fietsparkeergelegenheden in binnensteden, openbare gebouwen en bij belangrijke OV-haltes. Voor binnensteden ligt de prioriteit in eerste instantie op Hasselt. Daar bestaat de wens tot ontmoedigen van auto's in de binnenstad. Ook krijgen we vanuit de samenleving signalen dat gestalde fietsen in het centrum van Hasselt trottoirs en toegang tot winkels blokkeren.

Voor fiets parkeren gelden de volgende uitgangspunten:

- Fietsparkeervoorzieningen centraliseren we bij functies die bezoekers aantrekken. Uit nader onderzoek moet blijken welke locaties hiervoor geschikt zijn.
- De fietsparkeervoorzieningen moeten komen op acceptabele loopafstand van de bestemming.

- De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen is een belangrijk aandachtspunt in het kader van duurzaamheid.
- Gebruikers moeten hun fiets op een makkelijke manier met een kabelslot aan de voorziening kunnen vastzetten.
- Nader onderzoek moet uitwijzen hoeveel oplaadvoorzieningen nodig zijn. Het uitgangspunt is dat de vraag is balans moet zijn met het aanbod.

Naast het realiseren van fietsenstallingen in centrumgebieden, onderzoeken we of er behoefte is aan fietsenstallingen in woonwijken en op bedrijventerrein. In het uitvoeringsprogramma doen we verder onderzoek naar geschikte locaties voor de fietsenstallingen en de behoefte aan oplaadvoorzieningen. We doen dit in samenspraak met ondernemers.



Figuur 17: Fietsparkeervoorziening Binnenhaven, Genemuiden.

5.4.5 Bedrijfsbusjes

Regelmatig krijgen we vragen over overlast van bedrijfsbusjes. In ons huidige APV staat onder artikel 5:8 dat het in de openbare ruimte verboden is om voertuigen van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op plekken waar ze het uiterlijk van de gemeente schaden of waar ze buitensporig veel parkeer ruimte innemen. De gemeente kan hierop handhaven.

Bedrijfsbussen met kleinere afmetingen mogen wel op openbare parkeerplaatsen staan. Wel stimuleren we bedrijven om bedrijfsbusjes na werktijden te parkeren op eigen terrein of bij werknemers die op eigen erf voldoende parkeercapaciteit hebben. Een verbod op bedrijfsbusjes in woonwijken is juridisch moeilijk haalbaar. Ook is het in de praktijk lastig te controleren of een bedrijf aan het werk is op een locatie of dat een werknemer na werktijd zijn bus bij huis heeft geparkeerd. Voor eventuele maatregelen is ook meer capaciteit voor handhaving nodig. Tenslotte moeten werknemers een goed alternatief hebben voor het parkeren van de bedrijfsbus. Als de werknemer bij een bedrijf buiten de gemeente werkt, is het vaak makkelijker dat de werknemer de bus mee naar huis neemt om de reistijd te beperken. Een ander veelgehoord argument is dat werknemers uit veiligheidsoogpunt de bedrijfsbus graag in het zicht hebben. Bedrijfsbusjes zijn de afgelopen jaren steeds vaker aantrekkelijker voor criminelen.

We kunnen alleen ondernemers binnen onze eigen gemeente oproepen om bedrijfsbussen te parkeren op eigen terrein als daarvoor de mogelijkheden zijn. Het voordeel voor de bedrijven is dat de bedrijfsbus veilig geparkeerd staat op eigen terrein waardoor de kans op inbraak lager is. Een vervolgactie is dat we met grote bedrijven in gesprek gaan om dit probleem aan te kaarten en tot een goede oplossing of afspraak komen.

5.4.6 Caravans, campers en aanhangwagens

Het parkeren van campers, caravans of aanhangwagens in woonwijken kan verschillende problemen met zich meebrengen. Gelet op de verkeersveiligheid beperken recreatieve voertuigen door het formaat van het voertuig soms het zicht. Ook nemen deze voertuigen een deel van de 'reguliere' parkeercapaciteit in beslag. Volgens het geldende APV van de gemeente Zwartewaterland mogen campers, kampeerauto's en caravans niet langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg worden geplaatst of gehouden (opgenomen in artikel 5:8 Grote voertuigen). In het parkeeronderzoek uit 2022 zijn caravans, campers en kampeerwagens apart geregistreerd. Uit dit onderzoek blijkt dat in de periode van 7 tot en met 9 april per meetmoment vier tot maximaal zeven recreatieve voertuigen zijn geregistreerd.

In dit onderzoek zijn ook losse aanhangwagens apart geregistreerd. Hieruit kunnen we concluderen dat tijdens de onderzoeksperiode per meetmoment vijftig tot 63 losse aanhangwagens zijn geregistreerd. Deze aanhangwagens nemen een deel van de openbare parkeercapaciteit in. Volgens artikel 5:6 lid 1 van de APV van gemeente Zwartewaterland is het niet toegestaan om aanhangwagens langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg te laten staan. Uit dit onderzoek kan niet worden achterhaald hoelang de aanhangwagens in de openbare ruimte al geparkeerd stonden.

Vervolgacties nieuwbouwplannen & verbouwplannen voor in uitvoeringsprogramma:

- We verkennen alvast mogelijke locaties op bedrijventerrein in Zwartsluis en Hasselt voor het parkeren van vrachtwagens.
- We nemen de parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen apart mee in de monitoring van de parkeerdruk.
- We realiseren voldoende fietsenstallingen in centrumgebieden.
- We doen verder onderzoek naar de behoefte van fietsenstallingen op bedrijventerreinen.
- We doen verder onderzoek naar de behoefte van fiets-oplaadvoorzieningen en realiseren die.
- We gaan in gesprek met bedrijven binnen de gemeente om een oplossing te zoeken voor geparkeerde busjes in woonwijken.

5.5 Handhaving

Parkeerregulering zoals een parkeerschijfzone en maatregelen zoals een parkeerverbod-zone is alleen succesvol bij regelmatige handhaving op overtredingen. Voldoende handhaving voorkomt ook dat automobilisten parkeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan, zoals een trottoir, voor een uitrit, op groenstroken en op kruispunten. Binnen de gemeente hebben we een aantal straten waar parkeermaatregelen van kracht zijn zoals een parkeerverbod-zone of een parkeerverbod op wegvakniveau. Ook hier is handhaving een essentieel onderdeel. Parkeerders weten vaak wat de pakkans is en stemmen hier hun parkeergedrag op af. Het uitgangspunt is een duidelijke en uniforme aanpak van controle en handhaving. Ook moet de voorspelbaarheid van de handhaving zo laag mogelijk zijn.

De hoofdfocus ligt op gereguleerde gebieden. Binnen de gemeente hebben we in de drie kernen parkeerschijfzones. Het is belangrijk dat we het gereguleerde gebied helemaal controleren, zodat bewoners en bezoekers geen gevoel van willekeur krijgen. In gebieden met een hoge parkeerdruk moeten we frequent handhaven op foutparkeerders. In veel gevallen constateren we een hoge parkeerdruk in oude woonwijken

of in het centrum. Voor de voorspelbaarheid is de aanbeveling dat we handhaven op verschillende tijdstippen en verschillende dagen. De parkeerdruk in woongebieden ligt 's avonds en 's nachts hoger dan overdag. Het is aannemelijk dat we op deze tijden meer foutgeparkeerde auto's aantreffen. Verder kunnen we recreatief handhaven. Dit betekent op basis van incidenten of meldingen. De hoogste prioriteit heeft dit echter niet.

Uit de meldingen inventarisatie blijkt dat we in de afgelopen vier jaar klachten binnenkregen over geparkeerde aanhangwagens, campers en caravans. Dit is ook apart meegenomen in het uitgevoerde parkeeronderzoek. Volgens het APV is het niet toegestaan om deze voertuigen langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg te laten staan. Het is wenselijk dat we hier periodiek op handhaven, zodat bewoners en bedrijven op de hoogte zijn van de overlast die ontstaat door het parkeren van dergelijke voertuigen in de openbare ruimte. Ook kunnen we dit probleem via sociale media onder de aandacht brengen.

5.6 Monitoring parkeren

Bij nieuw parkeerbeleid is monitoring en evaluatie belangrijk. Zo volgen we de ontwikkelingen en de effecten van het parkeerbeleid.

Door monitoring kunnen we tijdig inspelen op geconstateerde parkeergerelateerde problemen.

Monitoring bestaat uit:

- Zoals in het GVVP Zwartewaterland 2022-2030 staat, willen we het parkeeronderzoek uit 2022 periodiek (1x per 2 jaar) herhalen om de parkeerdruk te blijven monitoren. Zo kunnen we de resultaten van de verschillende onderzoeken en meetmomenten naast elkaar leggen. Als de parkeerdruk stijgt kunnen we snel zoeken naar de oorzaken en mogelijke oplossingen. Ook worden de foutparkeerders apart geregistreerd zodat we gebiedsgericht kunnen handhaven.
- Voor de centrumgebieden is een parkeermotiefmeting wenselijk. Zo houden we inzicht op het functioneren van de huidige parkeerschijfzones in winkelgebieden. Een parkeermotiefonderzoek geeft inzicht in welke doelgroepen waar en hoe lang parkeren. Dit parkeeronderzoek kan periodiek worden herhaald, eventueel in combinatie met het parkeerdrukonderzoek.
- Binnengekomen klachten geven vaak een goed beeld van de knelpunten in centra of in woonwijken. Klachten die via de website van de gemeente worden gemeld, registreren we automatisch in ons meldsysteem. We streven ernaar dat we zoveel mogelijk meldingen registreren, zodat we deze op een later moment kunnen terugvinden. We bekijken elke melding individueel. Ook voeren we elk jaar een analyse uit van de binnengekomen meldingen die parkeergerelateerd zijn. Deze specificeren we in categorieën en wijken.

6. Overzicht vervolgacties

Het realiseren van maatregelen vraagt om een brede blik. Samenwerking met inwoners, bedrijven, verenigingen en instellingen is belangrijk voor doordachte en duurzame oplossingen te komen. We benaderen belanghebbenden zoveel mogelijk in combinatie met andere beleidsvelden en beleidsdoelen. Parkeren is nooit het doel op zich en heeft raakvlakken met andere beleidsvelden. Daarom willen we het uitvoeringsprogramma zoveel als mogelijk integraal oppakken.

Omdat de tijd niet stilstaat en de ontwikkelingen in de gemeente altijd doorgaan, heeft ook het parkeerbeleidsplan een houdbaarheidsdatum. Daarom evalueren we het Parkeerbeleidsplan regelmatig en stellen we dat indien nodig bij. Een algehele actualisatie is in 2030 voorzien. Tot die tijd blijven we de parkeerdruk in centrumgebieden en in woonwijken twee jaarlijks monitoren. Hiermee kunnen we zien of maatregelen het gewenst effect hebben. Voor het centrum voeren we een parkeermotiefonderzoek uit, zodat we meer informatie krijgen over het parkeergedrag van de doelgroepen in dit gebied. Daarmee krijgen we inzicht in de oorzaak van hoge parkeerdruk en kunnen we waar nodig maatregelen nemen.

Onderstaande tabel maakt duidelijk welke acties en projecten nodig zijn voor uitvoering van het parkeerbeleidsplan:

Nr.	Project of activiteit	Zie §
1.	Opstellen Uitvoeringsprogramma parkeren met in elk geval de volgende onderdelen:	
	a. Evaluatie functioneren huidige parkeerschijfzone en waar nodig aanpassen	5.1.3
	b. Onderzoeken mogelijkheden extra inzet handhaving	5.1.3, 5.2.2
	c. Verbeteren informatievoorziening parkeren website/folder	5.1.3
	d. Actualiseren en clusteren van de parkeerverwijssystemen	5.1.3
	e. Faciliteren bereikbaarheid centrumgebieden tijdens evenementen	5.1.4
	f. Uitwerken mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding Havendijk, Zwartsluis	5.1.4
	g. Onderzoeken mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding noordzijde van het centrumgebied in Hasselt	5.1.4
	h. Straten/wijken met hoge parkeerdruk inventariseren en bekijken of we werk met werk kunnen maken i.c.m. grootschalige reconstructies	5.2.3
	i. Aanvullend onderzoek naar geschikte locaties buiten de woonwijken in Zwartsluis waar voertuigen geparkeerd kunnen worden die niet dagelijks worden gebruikt.	5.2.3

Nr.	Project of activiteit	Zie §
	j. Voorbeelden uitwerken over hoe we invulling geven aan het stimuleren van duurzaam vervoer bij nieuwe ontwikkelingen.	5.3.1
	k. Vervolgonderzoek verordening parkeerbonds	5.3.2
	l. De kencijfers van het CROW implementeren als uitgangspunt voor in het bestemmingplan	5.3.3
	m. Verkenning mogelijke locaties voor het realiseren vrachtwagenparkeerplaatsen op bedrijventerreinen in Zwartsluis en Hasselt.	5.4.2
	n. Realiseren van voldoende fietsenstallingen en oplaadpunten	5.4.4
	o. We gaan in gesprek met ondernemers om een oplossing te vinden voor geparkeerde busjes in woonwijken.	5.4.5
2.	Monitoring en evaluatie	
	a. Parkeerdrukonderzoek 1x per 2 jaar in centrumgebieden en woonwijken	5.1.1, 5.2.2
	b. Uitvoeren parkeermotiefonderzoek in centrum gebieden	5.1.3
	c. Jaarlijks een analyse uitvoeren van klachten en meldingen over parkeeren	5.6