



Parkeerbeleid Zwijndrecht

ERVAREN PARKEERPROBLEMEN, MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Inhoud

1. Conclusies
2. Parkeren in Zwijndrecht
3. Eigen parkeergedrag
4. Bespreekbare oplossingen

In het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2016-2030 van Zwijndrecht is gesignaleerd dat er in sommige wijken en buurten een tekort aan parkeerplaatsen is. Daarom werkt de gemeente aan een nieuw parkeerbeleidsplan samen met het Ingenieursbureau Drechtsteden. Zij onderzoeken welke parkeerproblemen bewoners ervaren, waar de tekorten precies zijn en welke oplossingen er kunnen zijn. Om deze vragen te beantwoorden heeft het OCD een vragenlijst verspreid onder de leden van het Bewonerspanel Zwijndrecht en de vragenlijst uitgezet via een openbare link. De resultaten rapporteren wij in deze factsheet.

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleidsplan heeft de gemeente Zwijndrecht graag antwoord op de volgende vragen:

- Welke parkeerproblemen ervaren bewoners, welk probleem heeft de hoogste prioriteit en welke oplossing zien zij hier zelf voor?
- In welke mate worden de parkeermogelijkheden op eigen terrein benut en waarom niet?
- Wat is de haalbaarheid van extra parkeerplaatsen op enige afstand van de woning?
- Welke keuzes zijn voor de bewoners bespreekbaar als het gaat om het aanleggen van extra parkeerplekken en het verdelen van de beschikbare plekken?

In totaal vulden 514 leden van het Bewonerspanel Zwijndrecht de vragenlijst in (respons 49%). Daarnaast vulden 274 inwoners de online vragenlijst in.

1 Conclusies

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- In bijna alle Zwijndrechtse huishoudens die een vragenlijst invulde heeft men de beschikking over minimaal één auto. Het overgrote deel van het wagenpark is niet elektrisch of hybride.
- De helft van de bewoners ervaart parkeeroverlast in de eigen buurt doordat hun straat volstaat met auto's en bedrijfsbusjes en (daardoor) een tekort aan parkeerplekken. Parkeerproblemen in de eigen buurt is ook het parkeer-issue dat als eerste moet worden aangepakt volgens de respondenten. De oplossing die het meest is aangedragen, is het anders inrichten van de bestaande parkeerplekken (bijvoorbeeld schuine parkeervakken).
- Elders in Zwijndrecht is er vooral een tekort aan parkeerplekken rondom winkelcentrum Walburg en bij het Veerplein en treinstation.
- De mogelijkheden om het tekort aan parkeerplaatsen op te lossen door meer autobezitters te laten parkeren op eigen terrein zijn redelijk beperkt: 6% van de bewoners met een auto overweegt de auto voortaan op eigen terrein te parkeren, oftewel zo'n 1.140 huishoudens.
- Er zijn meer mogelijkheden om de parkeerdruk te verlagen door het creëren van parkeerplaatsen op enige afstand van woningen. Vier op de tien autobezitters zegt ervoor open te staan om de auto op enige afstand van de eigen woning te parkeren. Bijna de helft van hen vindt een afstand tussen de 100 en 250 meter acceptabel. Drie op de tien willen het op minder dan 100 meter en een kwart doet het voor 250 tot 1.000 meter.
- Het creëren van extra parkeerplaatsen ten koste van huidige groen, speelplekken of de breedte van de straten ligt gevoelig. Hier zijn meer autobezitter op tegen dan voor. Er is wel een meerderheid te vinden voor het introduceren van de regel om bedrijfsbusjes buiten de buurt/wijk te laten parkeren. Dat geldt ook voor het reserveren van één parkeerplek per woning.

2 Parkeren in Zwijndrecht

De meeste huishoudens in Zwijndrecht hebben minimaal één auto tot hun beschikking, namelijk 97%. De meesten hebben één of twee auto's (respectievelijk 54% en 38%), 5% van de huishoudens heeft drie of meer auto's. Van al deze voertuigen is het overgrote deel niet elektrisch of hybride (92%). Slechts 3% is dus niet in het bezit van een auto.

Autobezit in Zwijndrecht

Het gemiddeld aantal auto's per huishouden ligt in Zwijndrecht op 1,0. Bij de respondenten uit dit onderzoek ligt dit duidelijk hoger, namelijk op 1,46.

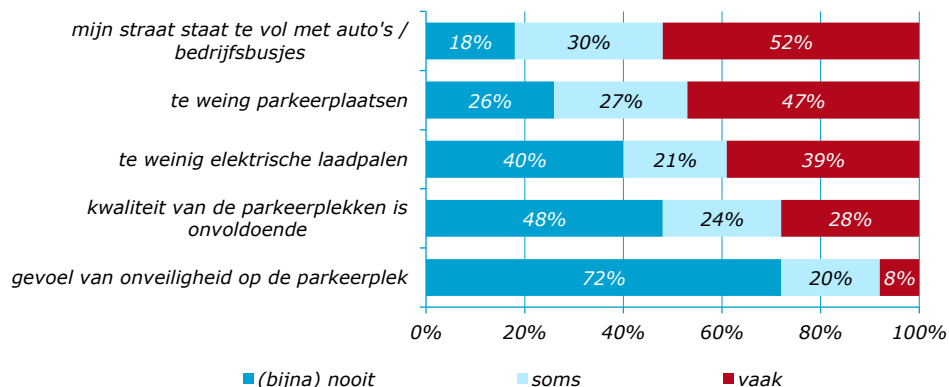
Dergelijke verschillen zien we vaker bij enquêteonderzoek: de vragenlijst wordt vaker ingevuld door mensen die wat met het onderwerp hebben. Oftewel, mensen met een voertuig hebben meer belang bij het invullen van de vragenlijst dan niet-autobezitters.

Dit heeft verder geen effect op de resultaten van dit onderzoek. Hooguit is het goed om bij het lezen van de resultaten te bedenken dat dit grotendeels naar mening is van de autobezitters, niet de mening van de gemiddelde inwoner van Zwijndrecht.

Parkeeroverlast

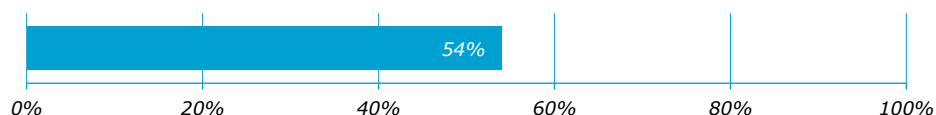
De meeste overlast in eigen buurt wordt ervaren doordat de straat vol staat met auto's of bedrijfsbusjes. Daarnaast ervaart men vaak een tekort aan parkeerplaatsen en elektrische laadpalen.

Figuur 1 Ervaren overlast in eigen buurt



De vorige vraag ging over de parkeeroverlast *in de eigen buurt*. Gevraagd naar de parkeeroverlast *elders in Zwijndrecht* antwoordt meer dan de helft van de respondenten dat ze een tekort aan parkeerplekken buiten de eigen buurt te ervaren. Dit tekort gaat dan vooral over winkelcentrum Walburg (139x genoemd). Daarnaast worden het treinstation en Veerplein genoemd.

Figuur 2 Ervaren tekort parkeerplekken in Zwijndrecht buiten eigen buurt

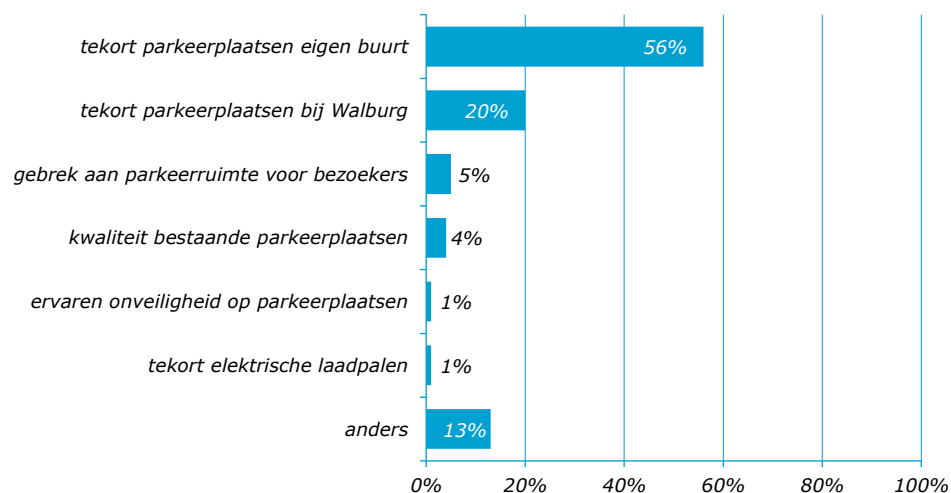


Gewenste aanpak door de gemeente

Wat zien de respondenten het liefst gebeuren door de gemeente?

- De meerderheid van de inwoners van Zwijndrecht (56%) zou willen dat het tekort aan parkeerplaatsen in de eigen buurt als eerste wordt opgelost door de gemeente. Dit heeft voor hen de hoogste prioriteit.
- Op de tweede plaats staat het aanpakken van het tekort aan parkeerplaatsen bij het winkelcentrum Walburg, dit heeft volgens 20% de hoogste prioriteit.
- Andere problemen die worden aangekaart zijn tekorten aan parkeerplaatsen rondom het treinstation, het Veerplein en andere winkelcentra. Ook hebben bewoners last van asociaal parkeergedrag (op de stoep parkeren, dubbel parkeren, etc).

Figuur 3 Parkeerproblemen met de hoogste prioriteit



Aangedragen oplossingen

Aan de bewoners is gevraagd of zij een oplossing weten voor het probleem dat volgens hen de meeste prioriteit had. In totaal 72% van de respondenten heeft aangegeven hier zelf een oplossing voor te zien, hun oplossingen staan weergegeven in tabel 1.

De oplossing die het meest is aangedragen, is het anders inrichten van de bestaande parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld door de insteekvakken schuin in plaats van recht te maken. Volgens een aantal respondenten zou dit het parkeren ook makkelijker maken en foutparkeren kunnen verminderen.

Tabel 1 Aangedragen oplossingen voor ervaren parkeerproblemen (n = 300)

oplossing	aantal keer genoemd
bestaande parkeerplekken anders inrichten	62
meer parkeerplekken maken	49
bedrijfsbusjes buiten de wijk parkeren	42
openbare ruimte tot parkeerplaats maken	36
parkeren met vergunning	31
parkeergarage maken	30
handhaven verkeersregels	21
blauwe zones maken	19
maximaal aantal plekken per huishouden	16
parkeren op eigen terrein toestaan	15
betaald parkeren	14
straten eenrichtingsverkeer maken/borden plaatsen	13
overig	34

^a Een antwoord van een respondenten konden meer dan 1 oplossing bevatten

3 Eigen parkeergedrag

In hoeverre parkeert men de auto al op eigen terrein? Zijn er mogelijkheden om de auto meer op eigen terrein te parkeren? Of is men bereid om de auto verder van de eigen woning te parkeren?

Parkeren op eigen terrein

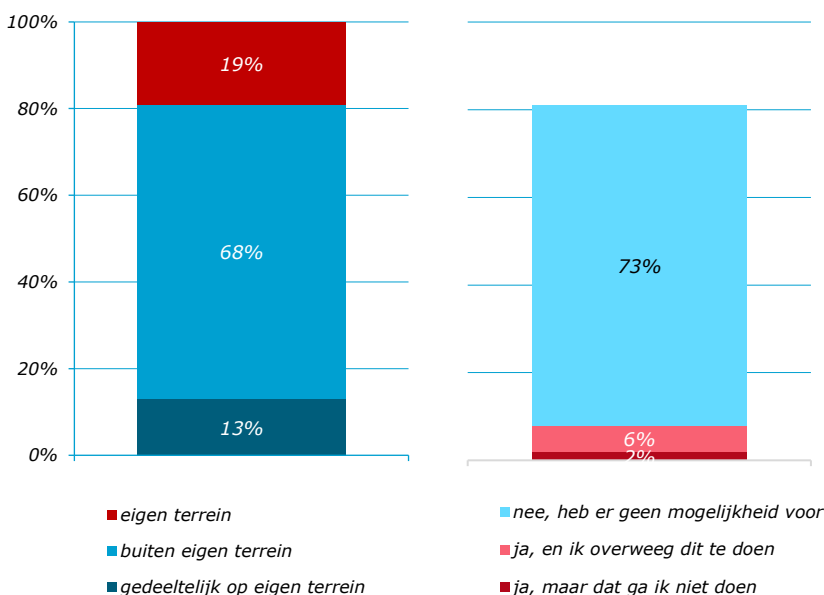
Figuur 4 (links) laat zien dat bijna zeven op de tien autobezitters de auto nooit op eigen terrein parkeert en ruim één op de tien soms wel, soms niet. Het tekort aan parkeerplaatsen kan iets worden verlicht als zij de auto vaker op eigen terrein (oprit, garage) zouden parkeren.

De rechterzijde van de figuur laat echter zien dat de meerderheid van deze huishoudens geen mogelijkheid heeft om de auto op eigen terrein te parkeren. De meest genoemde reden is dat het voertuig er niet (in) past. In mindere mate wordt als reden opgegeven dat de ruimte wordt gebruikt als opslag of als woonruimte. In totaal overweegt 6% van de huishoudens met een auto om het voertuig voortaan wel op eigen terrein te parkeren. Dit gaat hierbij om zo'n 1.140 huishoudens.

We kunnen de mogelijkheden (rechts) ook per groep (links) bekijken:

- De 13% die deels op eigen terrein parkeert, blijkt dan in meerderheid (namelijk 59%) geen mogelijkheid te hebben om de auto op eigen terrein te parkeren. Dit komt doordat dit allemaal respondenten zijn met meer dan één auto. Met andere woorden, de ene auto zetten ze op eigen terrein, de andere past er vaak niet meer bij. Maar ook 36% van hen overweegt om de auto wel eigen terrein te gaan parkeren.
- Van de mensen die nu altijd buiten het eigen terrein parkeren (dus die 68%), geeft 2% aan dat ze overwegen om op eigen terrein te parkeren.

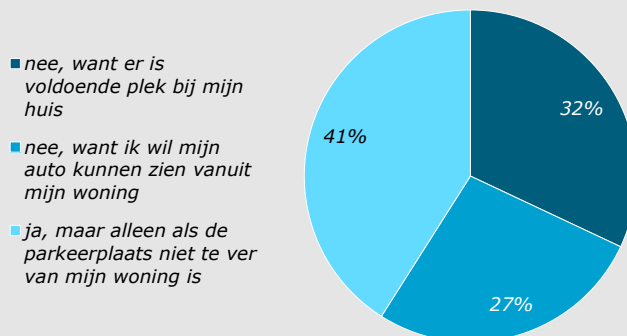
Figuur 4 Plek waar meestal wordt geparkeerd (links) en mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein (rechts)



Parkeren op enige afstand van de eigen woning

Omdat het soms lastig kan zijn om voldoende parkeerplaatsen te creëren bij de plek waar mensen wonen, is aan de respondenten gevraagd of ze gebruik zouden maken van door de gemeente gecreëerde parkeerplaatsen op enige afstand van de woning. Ruim de helft van de autobezitters zegt hier geen gebruik van te zullen maken, omdat er al genoeg parkeergelegenheden bij de woning aanwezig zijn of omdat ze de auto willen kunnen zien vanuit de eigen woning. Dit betekent dat vier op de tien autobezitters er wel open voor staan.

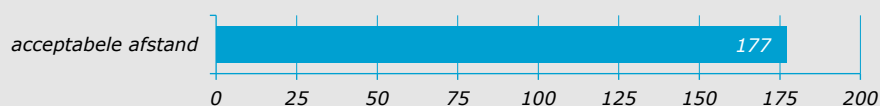
Figuur 5 Als de gemeente extra parkeerplaatsen zou maken op enige afstand van uw woning, zou u daar dan gebruik van maken?



... vervolg Parkeren op enige afstand van de eigen woning

Aan zij die er wel open voor staan, vroegen we vervolgens welke afstand tussen parkeerplaats en woning voor hen acceptabel is. Dat blijkt gemiddeld 177 meter te zijn. Wat betreft de spreiding van dat gemiddelde: bijna de helft vindt tussen de 100 en 250 meter acceptabel. Drie op de tien willen het op minder dan 100 meter en een kwart doet het voor 250 tot 1.000 meter.

Figuur 6 Gemiddelde acceptabele afstand tussen extra parkeerplaatsen en eigen woning



4 Bespreekbare keuzes

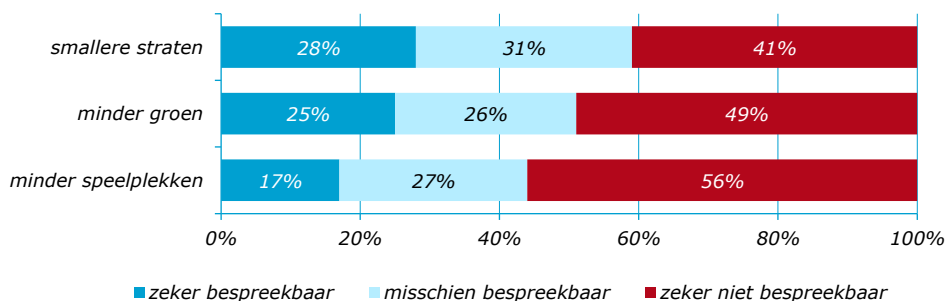
Tot slot legden we de autobezitters nog een aantal keuzes voor: wat mag er in de openbare ruimte wijken om extra parkeerplaatsen aan te leggen en hoe zouden de beschikbare parkeerplaatsen het beste kunnen worden verdeeld?

Wat mag er wijken voor extra parkeerplaatsen?

Voor ongeveer de helft van de autobezitters is het niet bespreekbaar dat extra parkeerplaatsen ten kosten gaan van smallere straten, minder groen of minder speelplekken. Daarmee vergeleken is de groep die deze opties wel bespreekbaar vindt duidelijk kleiner.

Als we kijken naar de mensen die parkeerproblemen ervaren valt het net iets anders uit. Eén op de drie geeft dan aan dat het bespreekbaar is dat de aanleg van extra parkeerplaatsen ten koste gaat van groen of de breedte van de straten – waarmee de groep even groot is als zij die het zeker niet bespreekbaar vindt.

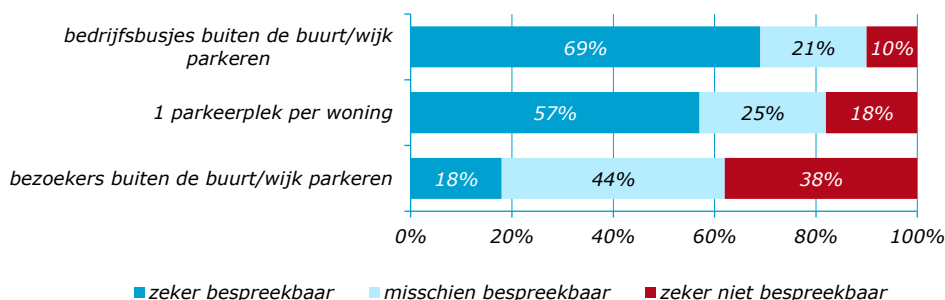
Figuur 7 Bespreekbare keuzes voor meerdere parkeerplaatsen in de buurt



Verdeling beschikbare parkeerplaatsen?

Gevraagd naar de bespreekbare keuzes voor het verdelen van de parkeerplaatsen, geeft de meerderheid aan dat bedrijfsbusjes buiten de buurt of wijk kunnen worden geparkeerd. Ook is er een meerderheid te vinden voor het reserveren van één parkeerplek per woning – ook onder huishoudens met twee auto's vindt men dit vaker wel (41%) dan niet (25%) bespreekbaar. Het minst bespreekbaar is het parkeren door bezoekers buiten de buurt of wijk.

Figuur 8 Bespreekbare keuzes verdeling beschikbare parkeerplaatsen onder de bewoners



dr. Bart van der Aa
Annemarie Timmers
september 2019

Postbus 619
3300 AP Dordrecht
(078) 770 39 05

ocd@rechtsteden.nl
www.onderzoekcentrumrechtsteden.nl