

## Beleidsregel Parkeren Stationskwartier Zwijndrecht

### 1 Beleidsregel "Parkeren Stationskwartier"

In de ontwikkeling van de gehele Spoorzone is Transit Oriented Development (TOD) als uitgangspunt genomen om te komen tot een duurzame, inclusieve, gemengde, compacte en geïntegreerde stedelijke omgeving rond het transportknooppunt. Doelstelling op de lange termijn is een beter gebruik van het openbaar vervoer en bijbehorende mobiliteitsshift. Dit betekent ook dat in het Stationskwartier ook gezocht gaat worden naar andere vormen van (auto)mobiliteit, waarbij deelgebruik (zie paragraaf 1.3) als een van de mogelijkheden wordt gezien.

In het kader van Transit Oriented Development zijn de volgende onderdelen betrokken:

- Ontmoedigen van autogebruik en stimuleren van andere vormen van mobiliteit;
- Het gebied krijgt een verblijfskwaliteit met een goede bereikbaarheid middels langzaam verkeer en openbaar vervoer;
- Het doorgaande autoverkeer wordt om het Stationskwartier heen geleid.

Deze onderdelen hebben ook effect op de beleidsregel "Parkeren Stationskwartier".

Deze beleidsregel geeft een uitwerking van de in artikel 3.2 van het bestemmingsplan Stationskwartier Zwijndrecht opgenomen regel: "In geval van het aanvangen of intensiveren van een activiteit of het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.1 moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets".

Of sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets als bedoeld in dit artikel wordt bepaald aan de hand van deze beleidsregel.

Er wordt in voldoende mate in parkeergelegenheid voorzien indien wordt voldaan aan de parkeernormen zoals gesteld in het 'Parkeerbeleidsplan 2020' van de gemeente Zwijndrecht. In het parkeerbeleidsplan zijn de parkeernormen beschreven. In het algemeen geldt dat aangesloten wordt bij de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. Specifiek voor het Stationskwartier gelden echter aangepaste normen die tegemoetkomen aan de beoogde ruimtelijke en mobiliteitsambities in dit deel van de gemeente. Deze zijn hieronder opgenomen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de ruimtelijke inpassing (paragraaf 1.2), en de eventueel van toepassing zijnde deelmobiliteit (paragraaf 1.3).

Bij nieuwe ontwikkelingen moeten voor woningen, bedrijven en scholen de fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd worden. Bij de overige voorzieningen worden de kencijfers van het CROW gehanteerd. Omdat de gemeente Zwijndrecht het fietsen wil stimuleren wordt hier uitgegaan van de bovengrens in de spreidingsaantallen.

#### 1.1 Specifieke normen parkeernorm auto's

Binnen het gebied 'Stationskwartier' dient voldaan te worden aan de volgende normen\*:

Type woning	Stationsomgeving/Koninginneweg/Maasterras Oost en West	Indische buurt
Sociale Appartement (huur)	0,5	0,7
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,7	0,8
Vrije Sector Appartement (koop/huur)	0,8	1,0
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	0,9	1,1
Commerciële functies in de plint (per 100 m2 BVO)	3,2	3,2

\*De benoemde parkeernormen zijn inclusief parkeren voor bezoekers (0,2 parkeerplaats per woning).

#### Indeling deelgebieden

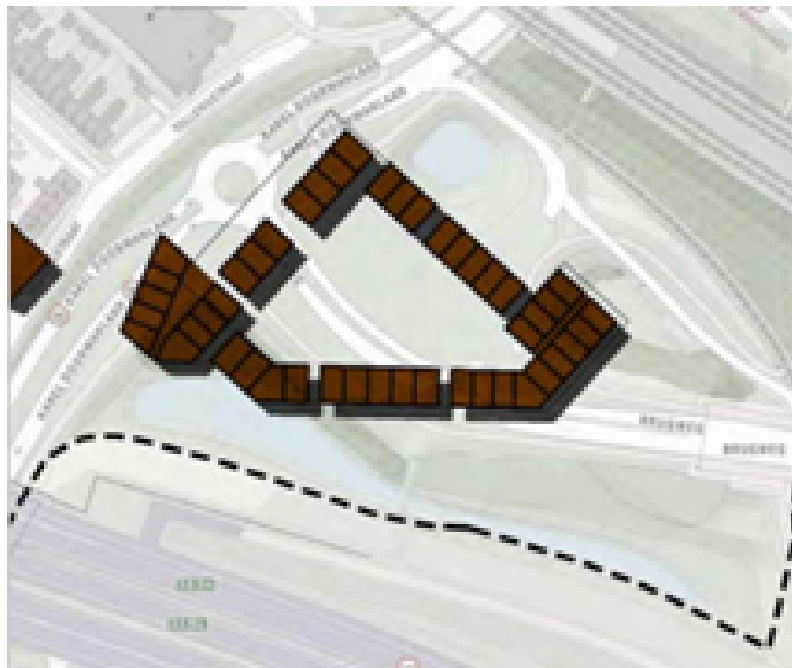


Fig. Deelgebied Maasterras Oost



Fig. Deelgebied Maasterras West



Fig. Deelgebied Indische buurt



Fig. Deelgebied Koninginneweg/Stationskwartier

### 1.2 Ruimtelijke inpassing

De verblijfskwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor de onderhavige ontwikkeling. Dat betekent minder (geparkeerde) auto's op straat en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De impuls aan bereikbaarheid voor langzaam verkeer gaat gelijk op met een versimpeling van de routes voor automobilisten en betekent daarmee ook voor automobilisten een verbetering van de bereikbaarheid. De verkeersstructuur wordt aangepast waardoor het meeste verkeer van de Stationsweg verdwijnt en ook het Maasterras autoluw wordt.

In het kader van parkeren wordt hierbij rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Het vernieuwde netwerk van langzaam verkeersroutes zorgt ook voor (fiets) aansluitingen op de omgeving, waardoor het Stationskwartier een schakel is tussen de verschillende wijken.
- Centrum, Noord en Kort Ambacht worden door de (her)ontwikkeling van het Maasterras onderling verbonden.

Aangezien het gaat om binnenstedelijke verdichting met hoge ambities voor de openbare ruimte zal per projectgebied goed gekeken moeten worden naar de gewenste ruimtelijke inpassing van het parkeren in de verschillende deelgebieden en passend bij de hoofdstructuur en ruimtelijke kwaliteit, zoals omschreven in de beleidsregel ruimtelijke kwaliteit.

### 1.3 Deelmobiliteit

Binnen het Stationskwartier zal gedeeltelijk ingezet worden op deelmobiliteit. De inzet van deelauto's heeft een direct effect op de te realiseren parkeerbehoefte. De inzet van één deelauto vervangt meerdere eigen auto's. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

Type woning	Stationsomgeving/Koninginneweg/Maasterras Oost en West	Indische buurt
Vermindering parkeerbehoefte per in te zetten deelauto	6,0	4,0

Derhalve mag bij de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden worden met een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen met 4,0 in de Indische Buurt en 6,0 in de overige deelgebieden wanneer één deelauto geplaatst wordt.