



Koersdocument Parkeervisie

Hoe gaat de parkeervisie eruit zien?

Welke keuzes zijn er?

Gemeente
Alblasterdam



Inhoud

Koersdocument.....	3
1. Doel van dit document	3
2. Uitgangspunten en doelen parkeerbeleid.....	3
3. Autoafhankelijkheid en de potentie van openbaar vervoer	4
4. Parkeerdruk	5
5. Bestaande situatie	5
6. Nieuwbouw en parkeernormen	6
Preview opzet parkeervisie	8
1. Aanleiding parkeervisie	8
2. Schets huidige situatie.....	8
3. Trends en ontwikkelingen	8
4. Samenhang met ander beleid	8
5. Uitgangspunten parkeervisie	8
6. Deeloplossingen bestaande situatie	9
7. Toekomstige ontwikkelingen	9
8. Conclusie en vervolg.....	9
Bijlages parkeervisie	9
Concept inhoud parkeervisie	10
Bijlage Voorbeeld parkeerdrukmeting	11

Koersdocument

1. Doel van dit document

Momenteel wordt hard gewerkt aan de Parkeervisie Alblasserdam. Om inzicht te geven hoe tegen de parkeeropgave aangekeken kan worden is op verzoek van de Raad voorliggend koersdocument opgesteld. Het is bedoeld voor de verdere meningsvorming van de Raad in de BIO van 30 mei 2024. Ook geven we hier alvast de (voorlopige) inhoudsopgave van de Parkeervisie met een compacte beschrijving van de inhoud.

Belangrijke onderliggende documenten zijn:

- Kenschets parkeren. Typering van de huidige situatie. (februari 2024)
- Discussienota parkeren. Wat zijn de onderwerpen? (maart 2024)

Dit koersdocument is een tussenstap tussen de discussienota en de uiteindelijke parkeervisie van de gemeente Alblasserdam. We focussen daarbij met name op de discussiepunten die in de Raad (BIO dd. 16 april jongstleden) naar voren kwamen.

2. Uitgangspunten en doelen parkeerbeleid

Uit de Omgevingsvisie komt naar voren dat Alblasserdam veel waarde hecht aan het dorpse karakter en aan een groene omgeving. Onderstreept wordt het belang van de leefbaarheid in het dorp, de gezondheid van de bewoners en daarom de keuze voor een “Groen & fit dorp”.

De parkeeradviseurs constateren dat de groei van het autobezit nog steeds doorgaat en dat de stilstaande auto's in de woonstraten de leefbaarheid onder druk zetten. De uitgevoerde parkeertellingen (definitief document beschikbaar eind mei 2024) onderstrepen dat de parkeerdruk in Alblasserdam zeer hoog is en laten als tussenconclusie zien dat het gros van de openbare ruimte wordt ingenomen door rijdende en geparkeerde auto's. In het document “Kenschets parkeren” (dd. februari 2024) is een uitgebreide analyse gegeven van de huidige situatie.

Het belang van een evenwichtige verdeling van de beschikbare parkeerruimte is groot, omdat de autoafhankelijkheid in Alblasserdam relatief hoog is. De auto zal in de komende jaren nog steeds een belangrijke rol in de mobiliteitsbehoefte blijven spelen. Het college wil het autobezit en -gebruik zeker niet onmogelijk maken, maar voorziet dat de druk op de openbare ruimte een grens gaat bereiken.

Een parkeerbeleid kan meerdere doelen dienen. De belangrijkste:

- De parkeerdruk in een gebied verlagen en de leefbaarheid van dat gebied vergroten;
- De vervoerskeuze beïnvloeden.

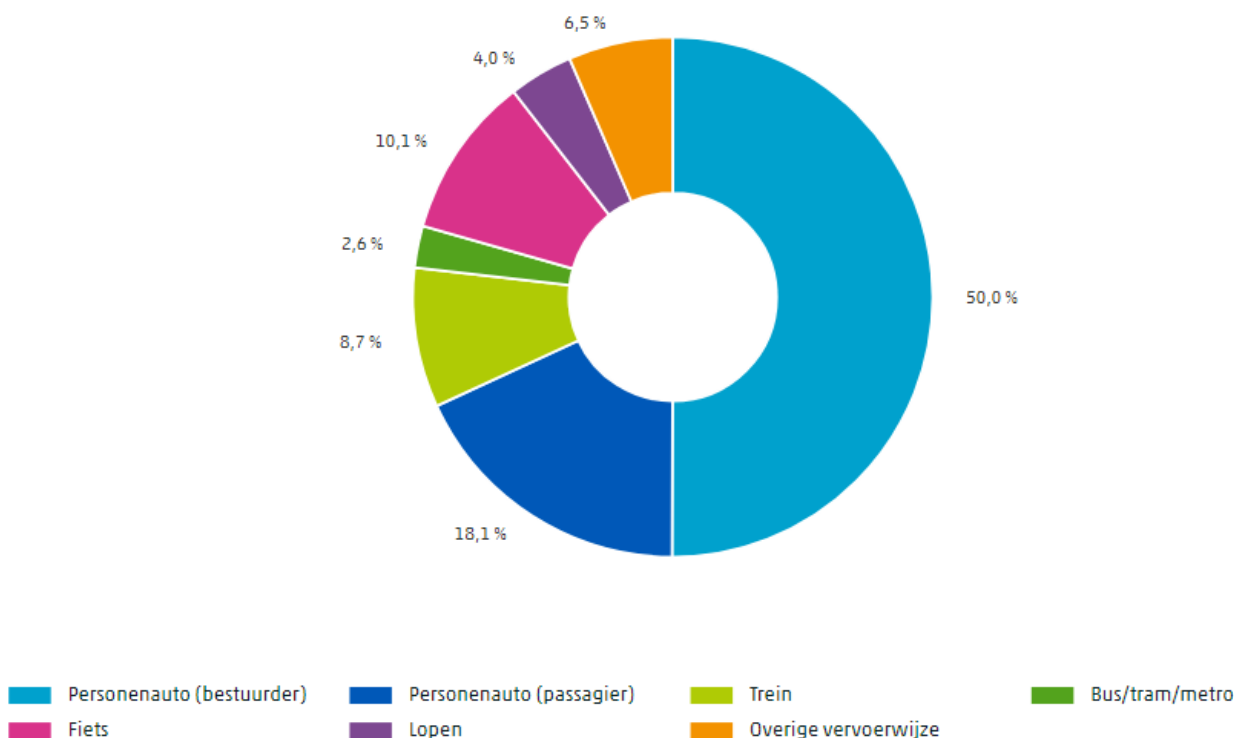
Het eerste doel vraagt om het nemen van maatregelen bij de herkomst van het autoverkeer; bij de woningen. Het tweede doel vraagt veeleer om een aanpak bij de bestemmingen en de alternatieve vervoerwijzen op weg daar naartoe. Bij nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld ten zuiden van de Alblas, maar ook meer kleinschalige inbreiding ten noorden van de Alblas) is een uitgangspunt dat de huidige parkeernormen door de gemeente strikt worden gehanteerd.

Flankerend beleid op het gebied van alternatieve vervoerwijzen is onderdeel van de bereikbaarheidsvisie. Onder flankerend beleid verstaan we maatregelen die geen investeringen in infrastructuur vergen maar wel bijdragen aan minder autogebruik en/of -bezit. Het opstellen van maatregelen rondom alternatieve vervoerwijzen en de besluitvorming daarover geschiedt in het kader van de bereikbaarheidsvisie en is geen onderdeel van de parkeervisie. In de bereikbaarheidsvisie wordt als doel geformuleerd dat in 2040 de fiets en het openbaar vervoer een realistisch alternatief moeten bieden voor de auto. Het openbaar vervoer kan worden gestimuleerd door frequentere bussen en de uitbreiding van diensttijden. Een belangrijk onderdeel daarbij is het transferium met als functies een (regionaal) busstation en faciliteiten voor deelvervoer. Hiermee wordt de autoafhankelijkheid verlaagd en gedragsverandering gestimuleerd.

3. Autoafhankelijkheid en de potentie van openbaar vervoer

Over de autoafhankelijkheid waren meerdere vragen, de discussie ging met name over de vraag in hoeverre het stimuleren van openbaar vervoer kan bijdragen aan minder parkeerdruk. De adviseurs geven aan dat het om diverse redenen uitermate nuttig is om het gebruik van alternatieven voor de auto te bevorderen. Dat betreft ten eerste de fiets voor met name verplaatsingen binnen de gemeente. En ten tweede het openbaar vervoer voor verplaatsingen van en naar buiten de gemeente. De winst van meer openbaar vervoer zit echter veeleer in verbetering van de bereikbaarheid, milieu en vermindering van files dan in het verminderen van de parkeerdruk.

Omdat er vragen over waren lichten we dat hier nogmaals nader toe aan de hand van cijfers. Ten eerste kijken we naar het aandeel openbaar vervoer in het aantal gereisde kilometers (CBS 2022). We zien dan dat het aandeel openbaar vervoer *landelijk* plm. 11% bedraagt. Dat is dus inclusief bijvoorbeeld de grote steden met hun goede OV-voorzieningen. Voor Alblasserdam is geen afzonderlijk cijfer beschikbaar, maar gezien het OV-aanbod zal dat zeker niet meer zijn dan de helft, 6%. We hebben het dan over reizigerskilometers. Uitgedrukt in aantal verplaatsingen is het aandeel OV geringer.

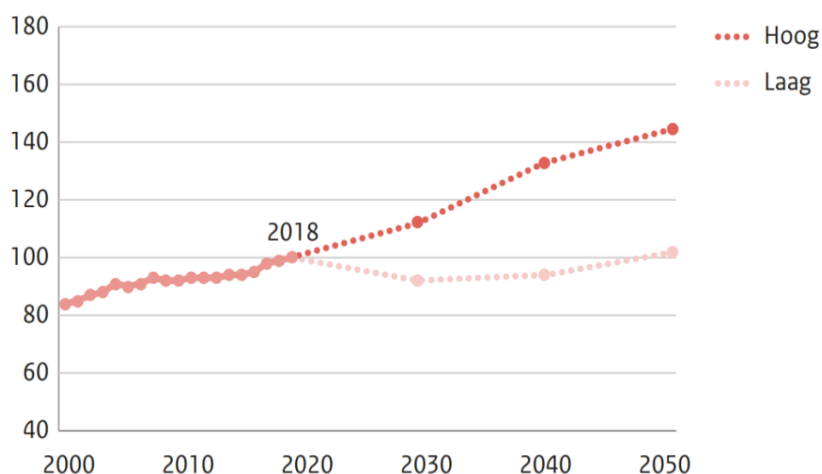


Dat is dus de huidige situatie bij de huidige parkeerdruk. Het is altijd nuttig om de overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren. De potentie voor groei van het aandeel openbaar vervoer is op korte termijn echter beperkt. Recent becijferde het KIM dat de maximaal haalbare verschuiving van auto naar fiets + OV met effectieve beleidsmaatregelen plus 3,4% (verplaatsingen) en plus 7,8% (afstand) bedraagt. www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2024/04/25/combinatie-van-fiets-en-ov-soms-aantrekkelijk-alternatief-voor-auto

Ook hier geldt dat het gros van die mogelijke verschuivingen zal zijn in de grote(re) steden. Vervolgens moeten we de vraag stellen wat stimuleren van het openbaar vervoer doet voor het autobezit. Als iemand besluit om voortaan met het openbaar vervoer naar het werk te reizen, wil dat nog niet zeggen dat de auto van de straat verdwijnt. Die blijft waarschijnlijk, bijvoorbeeld ten behoeve van familiebezoek, recreatie en vakantie. En staat dan netto meer tijd voor de deur dan zonder het openbaar vervoer.

Kortom: de cijfers laten zien dat het stimuleren van openbaar vervoer een beperkt effect heeft op het autobezit in Alblasserdam. De autoafhankelijkheid in Alblasserdam is relatief hoog, daardoor ook het gemiddeld aantal auto's per huishouden. Anders zou het worden bij een substantiële schaa sprong van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld lightrail (zie Bereikbaarheidsvisie).

Voor de parkeervisie moeten we echter niet alleen kijken naar de huidige situatie, maar ook naar de verwachte groei van het autobezit, die historisch gezien ongeveer 1% per jaar bedraagt. (Dat lijkt weinig, maar in een volle straat is 10% groei in tien jaar wel heel veel.) In de 'Update Integrale Mobiliteitsanalyse'



(IMA, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, december 2023) wordt aangenomen dat de toename van elektrische auto's ertoe leidt dat de gemiddelde kosten voor autogebruik gaan dalen. Daaruit volgt de conclusie dat met de meest recente inzichten het lage scenario voor de groei van de automobilititeit niet meer aannemenlijk is. Gedeeltelijk kan de groei bestaan uit meer afgelegde kilometers per auto, maar grotendeels betreft het de uitbreiding van het wagenpark en groei van het autobezit per huishouden.

De ontwikkeling van het personenvervoer per auto (Index 2018=100) bron: CBS; OVG, MoN, OVIN

4. Parkeerdruk

Er is geconstateerd dat de parkeerdruk in de gemeente zeer hoog is. Dat betreft met name de woonwijken gedurende de avonduren en nacht, en het centrum gebied vooral wanneer winkel- en horecafunctie elkaar overlappen. Momenteel worden voor de gehele gemeente parkeerdrukmetingen gedaan, rapportage beschikbaar eind mei 2024. Een tussenstand van een uitgevoerde telling is hier opgenomen als bijlage.

De vraag is gesteld wat een acceptabele parkeerdruk is. Het antwoord daarop hangt mede af van de vraag hoe zwaar men leefbaarheid laat wegen. In de praktijk betekent een bezettingsgraad van 85% of meer dat de maximale parkeercapaciteit bereikt is. Omdat de overige 15% bestaat uit de frictie in tijdstippen tussen wegrijders en aankomers is het dan vol. Het kaartje in de bijlage laat zien dat dit geldt voor de meeste straten in de woonwijken. Doorgaans geldt dat voor een buurt (werken en/of wonen) een bezettingsgraad van rond de 70% als optimaal wordt beschouwd (in de nachtelijke uren rond de 80%).

De gemeente zou zich als doel kunnen stellen om te streven naar een maximale bezettingsgraad in de openbare ruimte van 80%. Voor de bestaande situatie vraagt dat, gezien de huidige parkeerdruk, om een lange adem. Het is makkelijker realiseerbaar in een nieuwbouwwijk. Overigens kan een dergelijk doel niet voor een enkele straat gelden, alleen voor een duidelijk afgebakend geografisch gebied (buurt of wijk).

5. Bestaande situatie

Voor de mogelijke oplossingen maken we een onderscheid tussen de bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen. Bij nieuwe ontwikkelingen spelen de te hanteren parkeernormen (volgende paragraaf) een belangrijke rol, in de bestaande situatie zijn hooguit deeloplossingen denkbaar. In de parkeervisie komen de volgende deeloplossingen aan de orde:

- Ruimte zoeken en (her)inrichtingen;
- Deelmobiliteit;
- Mobiliteitshub's;
- Dubbelgebruik;
- Meervoudig gebruik Bedrijventerreinen;
- Bedrijfsbusjes;
- Laadinfrastructuur;
- Halfverhardingen.

Niet alle deeloplossingen leiden tot minder parkeerdruk. De laatste twee, laadinfrastructuur en de toepassing van halfverhardingen voor parkeerplaatsen dragen bij aan milieudoelstellingen (minder fossiele brandstoffen respectievelijk waterhuishouding en hittestress) , maar op zich niet aan minder auto's.

In de bestaande woonwijken zal gezocht worden naar mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden zonder dat daardoor de leefbaarheid onaanvaardbaar wordt aangetast. Per wijk kan worden geïnventariseerd waar uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen mogelijk is. (Bijvoorbeeld door langsparkeren te vervangen door gestoken parkeren. Of door éénrichting verkeer in te stellen waardoor in een straat aan twee kanten geparkeerd kan worden.)

De bijdrage van verschillende deeloplossingen varieert van wijk tot wijk, de effectiefste manieren kunnen we uitzoeken. Toch voorzien de parkeeradviseurs dat de deeloplossingen (het 'laaghangend fruit') op termijn niet voldoende zullen zijn. Omdat de openbare ruimte beperkt is -en blijft- wordt verwacht dat op termijn regulering van de beschikbare parkeerruimte noodzakelijk gaat worden. De geschetste verwachting van de groei van het autobezit brengt immers uiteindelijk een situatie waarin de wal het schip keert.

Het idee is om eerst per wijk als maatwerk de deeloplossingen in te voeren en vervolgens te meten welk effect dit heeft. Zolang deze maatregelen samen met het flankerend beleid afdoende zijn, kan regulering worden uitgesteld. Maar uiteindelijk kan invoering van een gereguleerd systeem voor een aantal wijken waarschijnlijk de enige oplossing zijn. Daarvoor is overigens ook aandacht nodig voor (de kosten van) handhaving.

Alleen met een vorm van regulering kan in de toekomst een evenwichtige verdeling van de beschikbare parkeerruimte worden bereikt. Reguleren kan op meerdere manieren. Er zijn ook 'milde' varianten mogelijk met bijvoorbeeld in de woonwijken alleen tussen 18:00 uur en 23:00 uur en parkeren bij winkels de eerste twee uur gratis. De eerlijkheid gebiedt te vermelden dat elke vorm van regulering geld zal kosten. Immers regulering vraagt ook om handhaving. Met regulering kan ook worden bereikt dat voor winkels en horeca op de gewenste momenten parkeerruimte beschikbaar blijft. In de parkeervisie worden suggesties gedaan over hoe regulering zo 'lean en mean' mogelijk kan worden uitgevoerd.

Voor oplossingen op de bedrijventerreinen en bij winkels / horeca zijn in de participatie door ondernemers meerdere suggesties aangereikt. Deze kunnen in het uitvoeringsplan als maatwerk per bedrijventerrein worden meegenomen.

Tijdens de participatie bijeenkomsten en ook in de eerste BIO met de raad over de Parkeervisie is de parkeeroverlast door bedrijfsbusjes aan de orde gekomen. Deze -vaak tweede- voertuigen zijn in de woonstraten zichtbaar en herkenbaar en trekken daardoor de aandacht. Over de wenselijkheid van het totaal weren van bedrijfsvoertuigen in de nachtelijke uren in woonwijken hebben de parkeeradviseurs niet direct een mening, de busjes zijn immers ook onderdeel van de werkgelegenheid.

In den lande zijn veel pogingen gedaan om bedrijfsbusjes in woonwijken te weren, maar deze hebben vooralsnog weinig soelaas geboden. (Behoudens in gereguleerde gebieden met een vergunningensysteem.) Een succesvolle aanpak zonder regulering bleek om de eigenaren van de bedrijfsvoertuigen en de bewoners samen de beste plekken voor het parkeren van de busjes te laten bepalen.

6. Nieuwbouw en parkeernormen

De adviseurs stellen voor om in nieuw te realiseren woongebieden de door de gemeente vastgestelde parkeernormen strikt te handhaven om te voorkomen dat ook hier in de toekomst een onaanvaardbare parkeerdruk in de openbare ruimte gaat ontstaan. Met dit als uitgangspunt zal wel steeds in nauw overleg met ontwikkelaars/bouwers de meest geschikte en adequate parkeeroplossing gekozen moeten worden. Daarbij zullen zowel de belangen van de ontwikkelaar/bouwer als die van de gemeente, als hoeder van de openbare ruimte, worden meegenomen. Denk bij nieuwe ontwikkelingen bijvoorbeeld aan het gebied ten zuiden van de Alblas. Maar ook inbreiding van kleinere projecten ten noorden van de Alblas.

Toepassen van lagere parkeernormen dan de huidige is geen goede oplossing. Immers, een lagere parkeernorm is nog geen garantie voor een lager autobezit. De consequentie is dan na oplevering een vol geparkeerde woonwijk. Er zijn te veel voorbeelden in het land waar een lagere parkeernorm vooral heeft geleid tot een verplaatsing van de parkeerdruk van de ene wijk naar de andere. Daarom stellen de adviseurs dat de kencijfers van de CROW voor de gemeente vooralsnog het uitgangspunt voor de toe te passen parkeernormen dienen te blijven.

Een belangrijke kans zien de adviseurs om in samenspraak met ontwikkelaars/bouwers te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor parkeren op afstand. Dat wil zeggen; minder parkeerplaatsen in de woonwijk zelf, maar op een centrale parkeervoorziening, strategisch gelegen ten opzichte van de wijk, de grote verkeerswegen en halten van het openbaar vervoer. Zo'n oplossing kan een groot voordeel zijn voor de inrichting van de woonwijk omdat dan minder ruimte nodig is voor het parkeren van auto's en daarmee meer ruimte beschikbaar komt voor alle andere zaken die in de openbare ruimte een plek moeten vinden.

Preview opzet parkeervisie

1. Aanleiding parkeervisie

Een korte beschrijving van de aanleiding voor de parkeervisie. Relatie met andere documenten zoals de bereikbaarheidsvisie, de omgevingsvisie en de woonvisie.

Omdat parkeren een onderwerp is waar veel inwoners een uitgesproken mening over hebben en omdat er veel belangen een rol spelen is er flink aandacht besteed aan de participatie. Voor alle bewoners was er een enquête over parkeren (hoge respons) en er waren gesprekken met onder meer:

- Winkeliers en horeca;
- Scholen;
- Kerkgenootschappen;
- Ondernemers en parkmanagement bedrijventerreinen;
- Woningbouwcoöperatie.

2. Schets huidige situatie

Hier komt in het kort een weergave van de huidige situatie in woonwijken, centrum en bedrijventerreinen. Dit is een samenvatting van het eerdere document “Kenschets parkeren”. Onderbouwing met cijfers en een analyse van de nieuw uitgevoerde parkeerdruktellingen die in mei 2024 worden opgeleverd.

Dit alles levert de conclusie op dat Alblasserdam een serieus parkeerprobleem heeft, mede veroorzaakt doordat de auto-afhankelijkheid relatief hoog is vanwege de beperkte alternatieven per openbaar vervoer.

3. Trends en ontwikkelingen

Cijfermateriaal dat de ontwikkeling van mobiliteit en autobezit weergeeft. Samen met de schets van de huidige situatie uit het vorige hoofdstuk wordt zo onderbouwd dat Alblasserdam een serieus parkeerprobleem heeft.

De toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van de toename van het autobezit (en – gebruik) gaat de komende jaren de grens bereiken. Er zullen stappen gezet moeten worden. Dat kunnen in de eerste plaats stappen zijn voor de meer korte termijn, met name in de woonwijken. Maar voor de lange termijn zal een vorm van regulering onvermijdelijk zijn.

4. Samenhang met ander beleid

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Niet alleen het economisch perspectief, mobiliteit en bereikbaarheid spelen een rol, maar steeds meer ook maatschappelijke aspecten zoals veiligheid, leefbaarheid en milieu.

Dit hoofdstuk komt grotendeel overeen met het gelijknamige hoofdstuk uit de “Kenschets huidige situatie”. Vanuit verschillende beleidsterreinen kijken we naar parkeren:

- Stedenbouw en ruimtelijke ordening;
- Wonen;
- Groen en bewegen;
- Economie en bedrijvigheid;
- Toerisme;
- Milieu;
- Handhaafbaarheid.

5. Uitgangspunten parkeervisie

Als voornaamste uitgangspunten voor de parkeervisie gelden:

- De landelijke trendcijfers van o.a. CBS;

- De parkeerdrukmetingen Alblasterdam (oplevering medio mei 2024);
- De uitkomst van de participatiegesprekken en de resultaten van de bewoners enquête.

We maken een onderscheid maken tussen de bestaande situatie (centrum en woonwijken) en toekomstige ontwikkelingen (woningbouw, transformatie Vinkenwaard, transferium). We vinden het belangrijk om niet alleen een lange termijn perspectief te bieden, maar ook concrete opties voor de wat kortere termijn.

Een belangrijke notie is dat we met die deeloplossingen winst kunnen behalen in de bestaande situatie, hetgeen op relatief korte termijn wat 'ademruimte' biedt. Maar om op de lange termijn met structurele oplossingen te komen is het noodzakelijk dat we gaan voorsorteren op een vorm van regulering.

6. Deeloplossingen bestaande situatie

Bij de deeloplossingen kijken we ook naar de kenmerken van de verschillende gebieden (centrum, woonwijken, bedrijventerreinen). Niet alle deeloplossingen bieden op alle locaties evenveel soelaas, maar als de parkeerdruk hoog (vrijwel 100%) is, kan het zeker bijdragen. Onder meer komen aan de orde:

- Ruimte zoeken en (her)inrichtingen;
- Deelmobiliteit;
- Mobiliteitshub's;
- Laadinfrastructuur;
- Dubbelgebruik;
- Bedrijventerreinen;
- Bedrijfsbusjes;
- Halfverhardingen.

Overige onderwerpen die wellicht aandacht nodig hebben zijn bijvoorbeeld gehandicaptenparkeren, vrachtwagenparkeren, pakketafhaalservices, laad- en losplaatsen, et cetera.

7. Toekomstige ontwikkelingen

Voor de nieuwe ontwikkelingen maken we een onderscheid tussen (kleinschalige) woningbouw in bestaande gebieden en toekomstige ontwikkelingen. We kijken voor beide situaties naar de te hanteren parkeernormen en ook naar de rolverdeling tussen gemeente en ontwikkelaars. (De keuze uit de eerder gepresenteerde vier scenario's.)

Omdat dit in de toekomst relevant gaat worden behandelen we welke varianten van regulering van toepassing kunnen zijn en wat de te verwachten effecten daarvan zijn. Er is een glijdende schaal van milde regulering tot stringente regulering, dat laatste schiet al snel het doel voorbij en lijkt op 'autootje pesten'. Regulering is dus zeker geen doel op zich maar zal op termijn het enige alternatief blijven om de problematiek het hoofd te bieden en te zorgen voor een evenwichtige verdeling van de beschikbare parkeerruimte, in relatie tot doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verblijfsklimaat.

Ook wordt in dit hoofdstuk de relatie gelegd met flankerend beleid zoals het stimuleren van fiets en OV, en bijvoorbeeld transferium Poort aan de Noord.

8. Conclusie en vervolg

Van parkeervisie naar beleidsmaatregelen: het vervolg.

Bijlages parkeervisie

- Kaart wijkindeling
- Parkeerdrukmetingen
- Blauwe zone en betaald parkeren
- Uitkomsten bewonersenquête
- Geïnterviewde personen / participatie

Concept inhoud parkeervisie

1. Over de parkeervisie

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Relatie met andere documenten
- 1.3 Totstandkoming en participatie
- 1.4 Aanleiding
- 1.5 Leeswijzer

2. Schets huidige situatie

- 2.1 Geschiedenis
- 2.2 Gebieden en functies
- 2.3 Wijkbeschrijvingen
- 2.4 Bedrijventerreinen
- 2.5 Samenvattend

3. Trends en ontwikkelingen

- 3.1 Algemene cijfers
- 3.2 Autobezit en parkeerdruk
- 3.3 Parkeren en autoafhankelijkheid

4. Samenhang met ander beleid

- 4.1 Aanpalend beleid
- 4.2 Stedenbouw en ruimtelijke ordening
- 4.3 Wonen
- 4.4 Groen en bewegen
- 4.5 Economie en bedrijvigheid
- 4.6 Toerisme
- 4.7 Handhaafbaarheid

5. Uitgangspunten parkeervisie

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Uitkomsten participatie
- 5.3 Randvoorwaarden

6. Deeloplossingen bestaande situatie

- 6.1 Inleiding
- 6.2 Ruimte zoeken en (her)inrichtingen
- 6.3 Deelmobiliteit
- 6.4 Mobiliteitshub's
- 6.5 Laadinfrastructuur
- 6.6 Dubbelgebruik
- 6.7 Bedrijventerreinen
- 6.8 Bedrijfsbusjes
- 6.9 Halfverhardingen
- 6.10 En verder...

7. Nieuwe ontwikkelingen

- 7.1 Inleiding
- 7.2 Parkeernormen
- 7.3 Kleinschalige nieuwbouw in de bestaande situatie
- 7.4 Toekomstige ontwikkelingen en planvorming
- 7.5 Varianten van regulering
- 7.6 Uitwerking
- 7.7 Flankerend beleid

8. Vervolg

- 8.1 Van parkeervisie naar beleidsmaatregelen
- 8.2 Ten slotte

Bijlage 1. Kaart wijkindeling

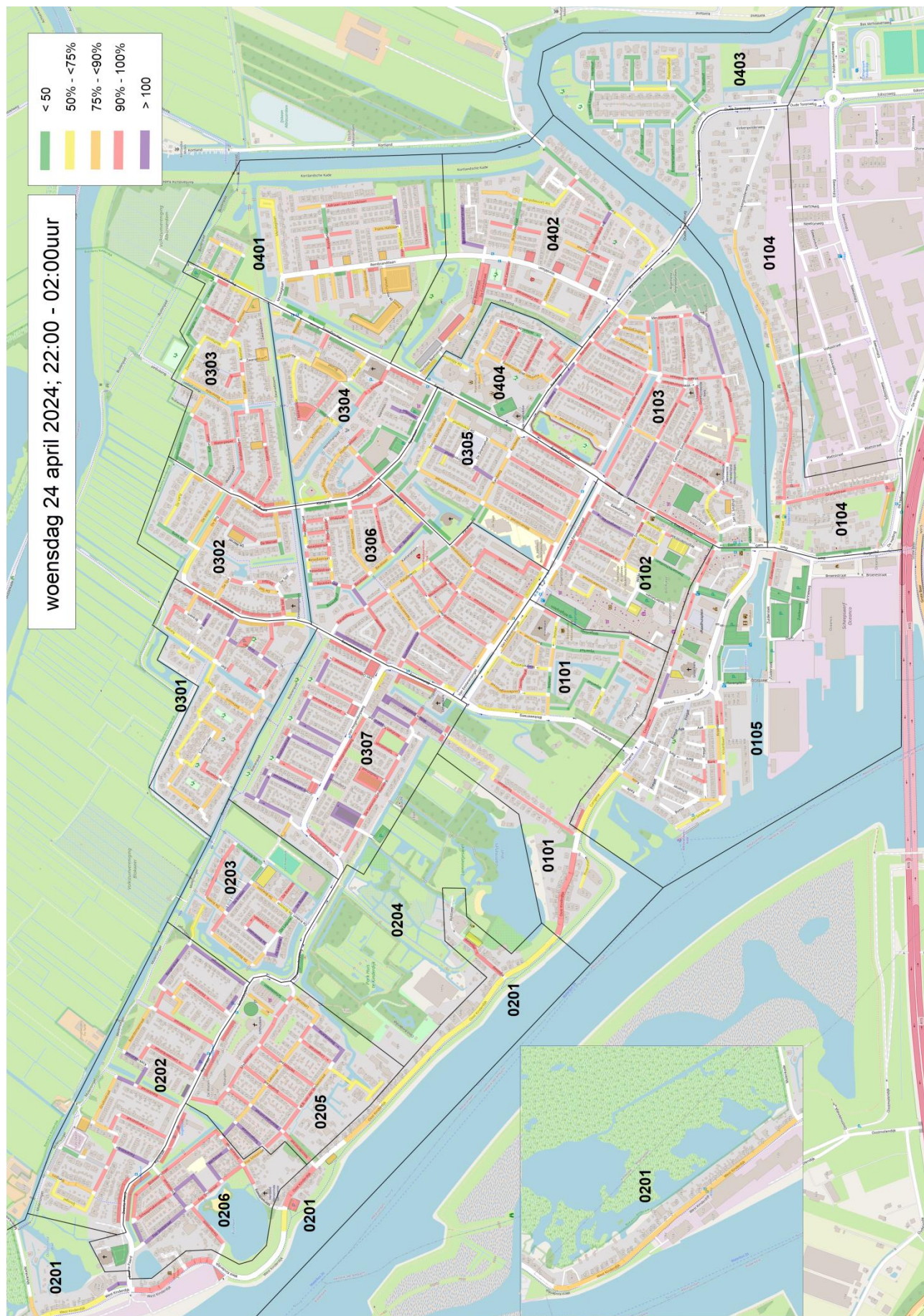
Bijlage 2. Parkeerdrukmetingen

Bijlage 3. Blauwe zone en betaald parkeren

Bijlage 4. Bewonersenquête

Bijlage 5. Geïnterviewde personen

Bijlage Voorbeeld parkeerdrukmeting



Koersdocument Parkeervisie
Mei 2024