

Parkeerbeleid De Stationstuinen

DE STATIONSTUINEN



GEMEENTEBARENDRECHT

Inhoudsopgave

1. Parkeerbeleid voor De Stationstuinen.....	4
1.1. Overkoepelend parkeerbeleid voor De Stationstuinen.....	4
1.2. Participatie.....	4
1.3. Structuur beleidsdocument.....	4
2. Relatie met bovenliggende kaders.....	5
2.1. Parkeernota Barendrecht.....	5
2.2. Ontwikkelkader De Stationstuinen.....	5
2.2.1. Mobiliteits- en parkeerconcept.....	5
2.3. Invoering van gereguleerd- en betaald parkeren in De Stationstuinen.....	6
3. Parkeernormen en toepassingskader.....	7
3.1. Parkeernormering.....	7
3.1.1. Fietsparkeernormen.....	7
3.1.2. Autoparkeernormen.....	7
3.2. Toepassingskader en verschijningsvormen van parkeren.....	7
3.2.1. Parkeervoorzieningen fiets.....	7
3.2.2. Parkeervoorzieningen auto.....	8
3.2.3. Dubbelgebruik fiets- en autoparkeervoorzieningen.....	9
3.3. Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen.....	9
3.3.1. Parkeervoorzieningen fiets.....	9
3.3.2. Parkeervoorzieningen auto.....	9
3.4. Parkeerbeleid bijzondere doelgroepen.....	10
3.4.1. Deelmobiliteit.....	10
3.4.2. Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.....	10
3.4.3. Gehandicaptenparkeren.....	10
4. Gereguleerd- en betaald parkeren in De Stationstuinen.....	12
4.1. Parkeerregime De Stationstuinen.....	12
4.1.1. Reguleringsvormen.....	12
4.1.2. Reguleringsvenster.....	13
4.1.3. Vergunningsoorten en tarieven.....	13
4.2. Parkeerregelgeving.....	14
4.3. Uitgiftemodel parkeervergunningen De Stationstuinen.....	15
4.3.1. Initiële uitgifte van parkeervergunningen.....	15
4.3.2. Exploitatiefase: uitgifte parkeervergunningen op basis een vergunningenplafond.....	16
5. Flankerend beleid.....	17
5.1. De noodzaak van flankerend beleid.....	17
5.1.1. Volgordelijkheid flankerend beleid.....	17
5.1.2. Uitgangspunten flankerend beleid.....	18
6. Van beleid naar uitvoering.....	19
6.1. Publiek- en privaatrechtelijke borging van de parkeeroplossing.....	19
6.2. Betrokken partijen: rollen en verantwoordelijkheden.....	19

6.3.	Businesscase parkeren De Stationstuinen.....	20
7.	Bijlagen.....	21
7.1.	Fietsparkeernormen.....	21
7.2.	Autoparkeernormen.....	22
7.3.	Inhoud gemeentelijke parkeerregelgeving.....	23
7.4.	Deelgebieden flankerend beleid.....	24

1. Parkeerbeleid voor De Stationstuinen

1.1. Overkoepelend parkeerbeleid voor De Stationstuinen

In Barendrecht wordt De Stationstuinen ontwikkeld. Een nieuw gemengd gebied binnen Barendrecht dat ruimte biedt voor een divers woningaanbod, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, mogelijkheden voor agrofood gerelateerde bedrijfsfuncties, start-ups en ruimte voor research, development en experience. Aan de ontwikkeling van dit nieuwe gebied is een mobiliteits- en parkeervraagstuk verbonden. De toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers aan De Stationstuinen moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. Om in deze behoeften te voorzien worden passende mobiliteits- en parkeeroplossingen geboden.

In het voorliggende document is het parkeerbeleid voor fietsen en auto's uitgewerkt dat geldt voor De Stationstuinen en het gebied rondom de nieuwe wijk. Dit beleid staat niet op zichzelf en is een resultaat van een langer lopend proces. Het beleid is een nadere uitwerking van eerder bepaalde strategische richtingen zoals vastgelegd in het Ontwikkeldkader¹, het Structuurplan Fruitpacking District² en het besluit van de gemeenteraad om binnen De Stationstuinen te werken met gereguleerd- en betaald parkeren³.

1.2. Participatie

De ontwikkeling van De Stationstuinen heeft een grote impact op Barendrecht. De gebiedsontwikkeling heeft ook consequenties voor de gebieden gelegen rondom de nieuwe wijk. Om deze reden organiseert de gemeente Barendrecht een doorlopend participatieproces voor De Stationstuinen. In dit participatieproces is ook nadrukkelijk aandacht voor de thema's mobiliteit en parkeren. Hierbij is onder meer gesproken met bewoners uit omliggende woongebieden en bedrijven gevestigd op de omliggende bedrijventerreinen.

Risico op uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen

In het participatieproces over parkeren in en rondom De Stationstuinen is nadrukkelijk aandacht besteed aan het risico op uitwijkgedrag van parkeerders vanuit de nieuwe wijk. Hierbij is geschetst dat het meest effectieve instrument dat de gemeente tot haar beschikking heeft om uitwijkgedrag te voorkomen, is het toepassen van parkeerregulering. Mede op basis van de inbreng van de betrokken stakeholders is in dit beleidsdocument het flankerend beleid vormgegeven.

1.3. Structuur beleidsdocument

Het voorliggende beleidsdocument is opgezet op basis van een structuur bestaande uit drie delen. In het eerste deel, hoofdstuk 2, staan de bovenliggende kaders centraal die op dit parkeerbeleid van toepassing zijn. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de realisatie van de gebiedsontwikkeling waarbij onder andere de gehanteerde fiets- autoparkeernormen van belang zijn. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de beleidsmatige uitwerking van het gereguleerd- en betaald parkeren dat wordt ingevoerd binnen De Stationstuinen. In hoofdstuk 5 is het flankerend beleid uitgewerkt.

¹ [Hyperlink naar gemeenteraadsvergadering 25 januari 2022, agendapunt 5.](#)

² [Hyperlink naar gemeenteraadsvergadering 29 december 2023, agendapunt 7.](#)

³ [Hyperlink naar gemeenteraadsvergadering 27 september 2022, agendapunt 7.](#)

2. Relatie met bovenliggende kaders

2.1. Parkeernota Barendrecht

Het geldende parkeerbeleid van de gemeente Barendrecht is vastgelegd in de Parkeernota Barendrecht. De parkeernota bestaat uit drie delen en bevat een visie op parkeren, een uitwerking van deze visie en de parkeernormen die van toepassing zijn binnen de gemeente. Veel uitgangspunten uit de parkeernota zijn onverminderd van toepassing op De Stationstuinen. Dit geldt voor het sturende karakter van het parkeerbeleid in algemene zin en voor de volgorde beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen als principe voor het voorzien in de vraag naar parkeerruimte.

De parkeernota bevat voor het onderwerp parkeerregulering het uitgangspunt dat betaald parkeren in de gemeente Barendrecht in beginsel niet wordt toegepast. Voor De Stationstuinen heeft de gemeenteraad op 27 september 2022 besloten dat in deze nieuwe wijk gewerkt gaat worden met gereguleerd- en betaald parkeren (zie paragraaf 2.3). Onderdeel van dit parkeerbeleid is het flankerend beleid dat wordt toegepast in gebieden gelegen rondom de nieuwe wijk. Het flankerend beleid wordt vormgegeven door het invoeren van gereguleerd parkeren, niet zijnde in de vorm van betaald parkeren. Het flankerend beleid is uitgewerkt in hoofdstuk 5.

2.2. Ontwikkelkader De Stationstuinen

Op 25 januari 2022 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelkader voor De Stationstuinen vastgesteld. Dit Ontwikkelkader bevat de kaders voor deze gebiedsontwikkeling inclusief een uitwerking daarvan in een businesscase. In het Ontwikkelkader wordt vrij uitgebreid stilgestaan bij de mobiliteitsopgave die gepaard gaat met de gebiedsontwikkeling. Het Ontwikkelkader bevat ook kaders voor hoe het parkeren van fietsen en auto's wordt georganiseerd. De kaders die voor beide thema's gelden komen samen in een uitgedacht mobiliteits- en parkeerconcept. In dit beleidsdocument is het parkeerconcept nader uitgewerkt.

2.2.1. Mobiliteits- en parkeerconcept

Binnen het mobiliteits- en parkeerconcept dat is uitgedacht voor De Stationstuinen gelden een aantal leidende uitgangspunten. Uitgangspunten die relevant zijn voor dit parkeerbeleid zijn:

- De mobiliteitsvraag die de gebiedsontwikkeling met zich meebrengt wordt gefaciliteerd op basis van het STOMP-principe⁴. Hiermee is een duidelijke hiërarchie aangebracht in de wijze waarop wordt voorzien in de behoefte aan mobiliteit. Langzaam verkeer heeft prioriteit, het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit speelt hierna een belangrijke rol en de privéauto wordt alleen gebruikt als het niet anders kan.
- Als een logische doorvertaling van het gehanteerde STOMP-principe worden er voor de circa 3.500 woningen en de overige bijbehorende functies relatief lage autoparkeernormen toegepast.
- Het bouwen van De Stationstuinen met lagere autoparkeernorm en sluit aan bij het mobiliteitssysteem van dit gebied. Er zijn goede alternatieven voor de auto beschikbaar door de ligging naast het treinstation en de aanwezigheid van voorzieningen op fietsafstand. Tevens is het vanuit de regionale bereikbaarheid gezien niet mogelijk om op deze locatie een wijk te realiseren die gericht is op een hoog autogebruik. Dit zou namelijk leiden tot een te hoge verkeersdruk op het omliggend wegennet op en zet de regionale bereikbaarheid verder onder druk.
- De openbare ruimte in De Stationstuinen wordt ingericht als een gebied met een autoluw karakter. Dit betekent dat de openbare ruimte primair wordt ingericht voor lopen en fietsen, groen en verblijfsdoeleinden. Om dit te bereiken moet het merendeel van de benodigde parkeerplaatsen op afstand van de woningen en overige bestemmingen worden aangelegd. Minimaal 15% en maximaal 30% van de vraag naar parkeerplaatsen wordt in private (niet-openbare) parkeervoorzieningen gefaciliteerd. Het merendeel van de parkeerplaatsen is gelegen in mobiliteitshubs. Op maaiveld is een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen aanwezig.
- Binnen De Stationstuinen wordt een zo efficiënt mogelijk gebruik nagestreefd van de verschillende parkeervoorzieningen die in het gebied worden gerealiseerd. Als gevolg van dit efficiënte gebruik is er in absolute zin minder parkeerruimte benodigd. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het bereiken van de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

⁴ Stappen (voetgangers), Trappen (fietsers), Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en gebruik van de privéauto.

- De financiering, realisatie en exploitatie van de openbare parkeervoorzieningen die binnen De Stationstuinen worden gerealiseerd ligt als opgave bij de gemeente. Initiatiefnemers die actief zijn in de nieuwe wijk kopen het openbare aandeel van de parkeeroplossing af bij de gemeente. Een initiatiefnemer betaald de afkoopsom, die is gebaseerd op de vraag naar het aantal openbare parkeerplaatsen voor de desbetreffende ontwikkeling, aan de gemeente Barendrecht.

2.3. Invoering van gereguleerd- en betaald parkeren in De Stationstuinen

Op 27 september 2022 heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitgangspunt dat in De Stationstuinen gereguleerd- en betaald parkeren wordt ingevoerd. In het raadsbesluit staat beschreven dat de invoering van gereguleerd- en betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde vormt binnen de ontwikkeling van De Stationstuinen. Zonder gereguleerd- en betaald parkeren is extra parkeerruimte nodig, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en van het aantal te realiseren woningen. Het raadsbesluit stelt ook dat zonder de invoering van gereguleerd- en betaald parkeren de financiële haalbaarheid van de gehele gebiedsontwikkeling onder druk staat.

Het uitgangspunt dat binnen De Stationstuinen gereguleerd- en betaald parkeren wordt ingevoerd, is in dit beleidsdocument nader uitgewerkt. Voor het in- en uitvoeren van deze parkeerregulering is gemeentelijke regelgeving nodig. Deze regelgeving komt tot uiting in een aantal verordeningen en nadere regels. In paragraaf 4.2 zijn de contouren van de parkeerregelgeving uitgewerkt. Het vaststellen van de regelgeving zelf vindt plaats door middel van separate besluiten van de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders.

3. Parkeernormen en toepassingskader

3.1. Parkeernormering

In De Stationstuinen worden ongeveer 3.500 woningen en circa 67.500 vierkante meter aan voorzieningen en ruimte voor bedrijvigheid ontwikkeld. Deze functies leiden tot een bepaalde vraag naar parkeerruimte voor de fiets en voor de auto. Om in deze vraag naar parkeerruimte te voorzien is voor De Stationstuinen een mobiliteits- en parkeerconcept ontwikkeld (zie paragraaf 2.2.1). Op basis van dit concept is de geldende parkeernormering vastgesteld.

3.1.1. Fietsparkeernormen

In lijn met het mobiliteits- en parkeerconcept dat geldt voor De Stationstuinen heeft de fiets als modaliteit een belangrijke rol in het voorzien in de vraag naar mobiliteit. De realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen is van groot belang. Om het aantal fietsparkeerplaatsen te kunnen bepalen dat benodigd is voor de te ontwikkelen functies gelden fietsparkeernormen. Zoals vastgelegd in de Parkeernota Barendrecht en het Ontwikkelkader gelden binnen de gemeente de fietsparkeerkencijfers van CROW als uitgangspunt.

De actuele fietsparkeerkencijfers van CROW zijn vastgelegd in de Leidraad Fietsparkeren 2023. De kencijfers zoals opgenomen in deze publicatie bevatten per functie een zekere bandbreedte. Het kencijfer voor de functie supermarkt ligt bijvoorbeeld tussen 1,6 en 4,3 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor het bepalen van de fietsparkeernormen is een keuze gemaakt binnen deze bandbreedte. Deze keuze is voor De Stationstuinen ingegeven vanuit de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren. Voor alle functies waarvoor in bijlage 1 een fietsparkeernorm is opgenomen, geldt dat de normhoogte is bepaald op driekwart van de maximum bandbreedte (naar boven afgerond op een decimaal).

3.1.2. Autoparkeernormen

Voor alle functies die worden ontwikkeld binnen De Stationstuinen gelden bepaalde autoparkeernormen. In het Ontwikkelkader voor De Stationstuinen zijn de uitgangspunten vastgelegd waarop de gehanteerde parkeernormen zijn gebaseerd. De parkeernormen zoals gehanteerd binnen deze gebiedsontwikkeling zijn afkomstig uit de Parkeernota Barendrecht. Voor een aantal functies is, op basis van aanvullend onderzoek naar passende parkeernormen voor De Stationstuinen, een parkeernorm gehanteerd die afwijkend is ten opzichte van de parkeernota.

In bijlage 2 zijn de autoparkeernormen opgenomen die worden toegepast in De Stationstuinen. Voor de woonfuncties is het bewoners- en bezoekersaandeel apart opgenomen, waarbij voor het bepalen van de integrale parkeernorm de getallen bij elkaar moeten worden opgeteld. Ten opzichte van het Ontwikkelkader zijn parkeernormen toegevoegd voor studio's en de functie kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten). Ten opzichte van het Ontwikkelkader zijn ook de parkeernormen voor verschillende niet-woonfuncties aangescherpt. Het Deelrapport parkeren De Stationstuinen heeft hiervoor mede als onderbouwing gediend.

3.2. Toepassingskader en verschijningsvormen van parkeren

De fiets- en autoparkeernormen die gelden voor De Stationstuinen worden gehanteerd binnen een bepaald toepassingskader. De uitgangspunten voor dit toepassingskader zijn ook opgenomen in het Ontwikkelkader.

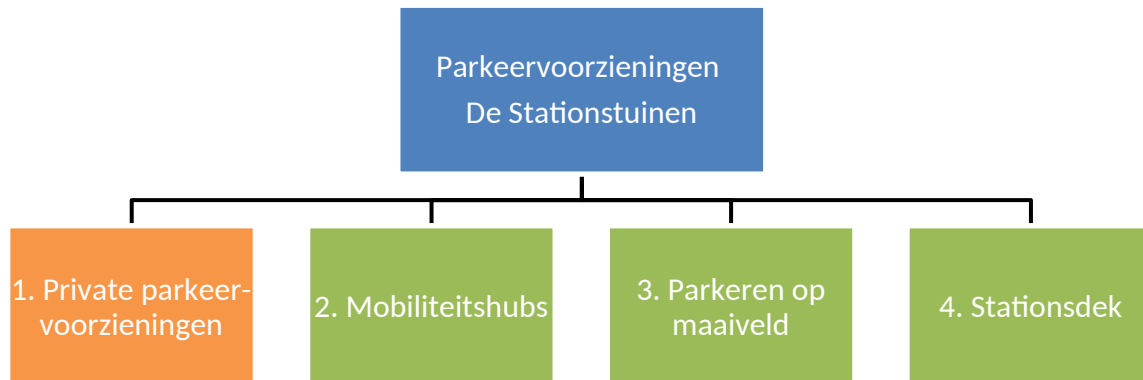
3.2.1. Parkeervoorzieningen fiets

In De Stationstuinen worden verschillende parkeervoorzieningen gerealiseerd voor fietsen, bakfietsen en andere soorten tweewielers. Voor bewoners en werknemers worden in of nabij de gebouwen private fietsenstallingen gerealiseerd. Bij grotere complexen kan dit zijn in de vorm van een gemeenschappelijke fietsenstalling. In het openbaar gebied worden op strategische locaties parkeervoorzieningen voor bezoekers aangebracht. Hiermee wordt voorkomen dat fietsen worden geparkeerd op ongewenste plekken in het gebied (zoals tegen gevels of straatmeubilair).

Onder andere in het Ontwikkelkader is opgenomen dat er binnen De Stationstuinen mobiliteitshubs worden gerealiseerd (zie paragraaf 3.2.2). Naast parkeerruimte voor auto's bieden de hubs ook ruimte voor het parkeren van fietsen. Ook vormen de hubs een uitvalsbasis voor het gebruik van deelmobiliteit, bijvoorbeeld in de vorm van elektrische deelbakfietsen.

3.2.2. Parkeervoorzieningen auto

Om te voorzien in de vraag naar parkeerruimte worden er binnen De Stationstuinen verschillende typen parkeervoorzieningen gerealiseerd (zie Figuur 1). In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de functies en eigenschappen van iedere voorziening.



Figuur 1 Parkeervoorzieningen De Stationstuinen.

1. Private parkeervoorzieningen

In het Ontwikkelkader voor De Stationstuinen is vastgelegd dat van de maatgevende parkeerbehoefte (zoals bepaald op basis van de parkeernormen) minimaal 15% en maximaal 30% in private parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd. Dit zijn afgesloten, niet-openbare, parkeergarages of- terreinen. Deze voorzieningen worden gebruikt door vaste gebruikers (bewoners en werknemers), bezoekers parkeren elders in het gebied. Omdat de parkeerplaatsen aan specifieke gebruikers zijn toegewezen vindt dubbelgebruik in beginsel niet plaats.

2. Mobiliteitshubs

De Stationstuinen wordt ontwikkeld als een autoluw gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit. In lijn met deze ambitie is in het Ontwikkelkader bepaald dat minimaal 60% van het totale parkeeraanbod op afstand van de bestemming wordt gerealiseerd in mobiliteitshubs en op het stationsdek. Bewoners, bezoekers, werknemers en andere doelgroepen parkeren in deze hubs en leggen het laatste deel van hun verplaatsing te voet of met de fiets af. De hubs vormen een logische uitvalsbasis voor het gebruik van deelmobiliteit en bieden daarom parkeerruimte voor deelauto's en andere gedeelde modaliteiten.

Uitgangspunt voor de gehele gebiedsontwikkeling is de realisatie van meerdere mobiliteitshubs. De ligging van de hubs binnen het gebied is onder andere afgestemd op een maximale loopafstand van 200 meter gemeten vanaf de woongebouwen tot de ingang van de hub. Voor overige voorzieningen en bezoekers geldt een maximale loopafstand van 250 meter.

3. Parkeren op maaiveld

In het Ontwikkelkader voor De Stationstuinen is vastgelegd dat maximaal 15% van het totale parkeeraanbod wordt gerealiseerd in de vorm van parkeren op maaiveld. Deze parkeerplaatsen worden door verschillende doelgroepen gebruikt. Omdat de parkeerplaatsen zijn gelegen op een kortere loopafstand ten opzichte van bestemmingen in het gebied, ligt de nadruk in het gebruik op kortdurend parkeren. Een gedeelte van de parkeerplaatsen op maaiveld wordt aangelegd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Uitgangspunt is één gehandicaptenparkeerplaats per 50 openbare parkeerplaatsen.

4. Stationsdek

Het parkeerdek gelegen op de spoortunnel heeft een capaciteit van 472 parkeerplaatsen. Zoals in het Ontwikkelkader voor De Stationstuinen is vastgelegd, wordt voor de gebiedsontwikkeling en het voorzien in de vraag naar parkeerruimte ingezet op medegebruik van het parkeerdek. Het stationsdek heeft nu en in de toekomst als primaire gebruikersgroep treinreizigers die zich vanaf station Barendrecht in de richting van Rotterdam of Dordrecht verplaatsen. Op de momenten waarop de parkeercapaciteit van het stationsdek gedeeltelijke leegstand kent (in de avond, nacht en in het weekeinde), kan het stationsdek een rol spelen in het voorzien in de vraag naar parkeerruimte vanuit De Stationstuinen. In het Ontwikkelkader is vastgelegd

dat voor De Stationstuinen wordt ingezet op medegebruik van maximaal 300 parkeerplaatsen gelegen op het stationsdek. Over het medegebruik van de parkeerplaatsen op het stationsdek moet overeenstemming worden bereikt met NS en ProRail.

3.2.3. Dubbelgebruik fiets- en autoparkeervoorzieningen

De Stationstuinen doorloopt als gebiedsontwikkeling meerdere fasen. In iedere fase vinden een of meerdere ruimtelijke ontwikkelingen plaats, welke onder andere bestaan uit de realisatie van woonfuncties, bedrijven en instellingen en voorzieningen. Uitgangspunt binnen de wijze waarop de fiets- en autoparkeernormen worden toegepast is dat voor iedere ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans wordt opgesteld. Een parkeerbalans is een instrument waarmee het voor een ontwikkeling benodigde aantal parkeerplaatsen kan worden berekend.

In een parkeerbalans wordt in eerste instantie het voor de ruimtelijke ontwikkeling normatief benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen berekend. Hiervoor gelden de fiets- en autoparkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 en 2 het uitgangspunt. In een ontwikkeling waarin verschillende functies worden gerealiseerd ontstaan kansen om parkeerplaatsen 'dubbel te gebruiken'. Als gevolg van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn in totaliteit minder parkeerplaatsen benodigd. In aanvulling op de Parkeernota Barendrecht gelden voor het werken met dubbelgebruik in De Stationstuinen de volgende uitgangspunten:

- Om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden mogen de desbetreffende parkeerplaatsen niet zijn toegewezen aan specifieke gebruikers.
- Parkeerplaatsen komen in aanmerking voor dubbelgebruik wanneer de parkeervoorziening voor de verschillende gebruikersgroepen binnen de maximaal acceptabele loopafstand ligt (zoals vastgelegd in het Ontwikkelkader).
- Om het effect van dubbelgebruik te berekenen worden per dagdeel aanwezigheidspercentages toegepast op de normatieve parkeerbehoefte. De aanwezigheidspercentages zijn vastgelegd in de parkeernota. Voor de functie avondonderwijs wordt in De Stationstuinen een aangepast aanwezigheidspercentage gehanteerd; 50% aanwezigheid op de werkdagavond en koopavond.

Voor het dubbelgebruik van fietsparkeervoorzieningen gelden in beginsel dezelfde uitgangspunten als voor autoparkeren. De parkeernota bevat voor fietsparkeren geen uitgangspunt voor loopafstanden. Vanuit het STOMP-principe is het wenselijk dat fietsparkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de woningen of voorzieningen worden gerealiseerd. Binnen De Stationstuinen geldt voor fietsparkeren een maximale loopafstand van 75 meter. De loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute vanaf de parkeervoorziening tot de ingang van het gebouw waarin het bestemmingsadres is gelegen.

3.3. Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen

De fiets- en autoparkeervoorzieningen die worden gerealiseerd binnen De Stationstuinen moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. Met deze kwaliteitseisen wordt de bruikbaarheid en het kwaliteitsniveau van de parkeervoorzieningen gewaarborgd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de kwaliteitseisen.

3.3.1. Parkeervoorzieningen fiets

Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het van belang dat fietsparkeervoorzieningen van de gewenste zijn. Hierbij is in het bijzonder aandacht voor het parkeren van buitenmodelfietsen (BMF) en scootmobielen waarvoor meer ruimte nodig is in vergelijking tot reguliere fietsen. De kwaliteitseisen die gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen (in pandige gemeenschappelijke fietsenstallingen en voorzieningen die in de openbare ruimte worden aangebracht) zijn opgenomen in de Notitie fietsparkeernormen en kwaliteitseisen De Stationstuinen.

3.3.2. Parkeervoorzieningen auto

Voor de gebouwde parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd binnen De Stationstuinen geldt de ontwerprichtlijn NEN 2443⁵ als uitgangspunt. Een parkeervoorziening die wordt ontworpen wordt in beginsel getoetst aan de eisen die volgen uit de NEN 2443. Mogelijke afwijkingen ten opzichte van de ontwerprichtlijn dienen door ontwikkelende partijen te worden gemotiveerd.

⁵ NEN 2443, parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

Binnen de NEN 2443 geldt een onderscheid tussen eisen die worden gesteld aan parkeervoorzieningen met een niet-openbaar karakter, die een vaste gebruikersgroep hebben zoals bewoners of werknemers en parkeervoorzieningen met een openbaar karakter. Dit betekent dat aan de private parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd binnen De Stationstuinen andere eisen worden gesteld in vergelijking tot de openbare parkeervoorzieningen.

Voor parkeren op maaiveld gelden de richtlijnen uit de LIOR⁶ van de gemeente Barendrecht als uitgangspunt. Parkeervakken moeten ten minste aan de volgende maatvoeringen voldoen:

- Langsparkeervakken zijn minimaal 6,00 meter lang en minimaal 2,00 meter breed;
- Haaksparkeervakken zijn minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed. Bij haaksparkeren is het minimale profiel voor in- en uitrijden (inclusief het parkeervak) 10,50 meter;
- Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn minimaal 3,50 meter breed om de gebruiker in staat te stellen een rolstoel te kunnen gebruiken naast de geparkeerde auto.

3.4. Parkeerbeleid bijzondere doelgroepen

Binnen parkeren vallen een aantal bijzondere doelgroepen te onderscheiden. Deze doelgroepen hebben op onderdelen een afwijkend profiel ten opzichte van reguliere parkeerders. In deze paragraaf wordt ingegaan op drie bijzondere parkeerdoelgroepen.

3.4.1. Deelmobiliteit

In De Stationstuinen vervult het aanbod van deelmobiliteit in lijn met het STOMP-principe een belangrijke rol. In het Ontwikkelkader is opgenomen dat in de nieuwe wijk wordt ingezet op het aanbieden van deelauto's, -fietsen, -scooters en (elektrische) deelbakfietsen. Voor de inzet van deelauto's geldt dat een aandeel van de totale parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners kan worden gefaciliteerd door de inzet van deelauto's. In het Ontwikkelkader is hierover opgenomen dat maximaal 20% van de parkeervraag van bewoners met deelauto's kan worden ingevuld. Op basis van dit uitgangspunt is in het Ontwikkelkader opgenomen dat in de gehele gebiedsontwikkeling een maximum van 125 deelauto's kan worden ingezet. Omdat de parkeerbehoefte als gevolg van programmatische wijzigingen aan veranderingen onderhevig is, wijkt het uiteindelijke aantal deelauto's mogelijk af van het genoemde aantal.

In het Ontwikkelkader is opgenomen dat deelauto's hoofdzakelijk worden geparkeerd in de mobiliteitshubs en op maaiveld. In de mobiliteitshubs zijn gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's, op maaiveld is dit niet het geval. Commerciële aanbieders van een autodeelconcept komen in aanmerking voor een specifieke parkeervergunning; de commerciële deelautoparkeervergunning. Met deze vergunning kan een deelauto waarvoor de vergunning is verstrekt worden geparkeerd binnen De Stationstuinen.

3.4.2. Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland en Barendrecht neemt de aankomende jaren verder toe. Ook de vraag naar laadinfrastructuur neemt hiermee toe. Voor de realisatie van laadinfrastructuur gelden in De Stationstuinen de eisen zoals vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), artikel 4.160b, eerste lid. Uit het Bbl komen de volgende eisen naar voren:

- Een woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

3.4.3. Gehandicaptenparkeren

In De Stationstuinen wordt voldoende parkeergelegenheid geboden aan gehandicapten (mensen die over een gehandicaptenparkeerkaart beschikken). Bij voorzieningen met een sociaal-maatschappelijke functie moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen zijn ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. Bij overige voorzieningen is dit percentage op 2% bepaald. Een algemene

⁶ LIOR, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte.

gehandicaptenparkeerplaats moet zijn gelegen binnen een loopafstand van 100 meter, gemeten vanaf de parkeerplaats tot aan de ingang van het gebouw waarvoor de parkeerplaats is aangelegd.

In de mobiliteitshubs worden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd. Het is ook mogelijk om als bewoner een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen. Waar mogelijk wordt een gehandicaptenparkeerplaats bestemd voor één specifieke gebruiker in de private parkeervoorzieningen gerealiseerd. Als dit niet mogelijk is dan kan er in de openbare ruimte een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden aangelegd. Deze gehandicaptenparkeerplaats wordt in beginsel aangelegd langs de Heavy Duty wegen. Dit zijn de wegen waar een minimale doorrijd breedte van 3,50 meter is voorgeschreven. Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangelegd binnen een loopafstand van 50 meter, gemeten vanaf de parkeerplaats tot de ingang van het gebouw.

4. Gereguleerd- en betaald parkeren in De Stationstuinen

4.1. Parkeerregime De Stationstuinen

Zoals opgenomen in paragraaf 2.3 wordt in De Stationstuinen gereguleerd- en betaald parkeren ingevoerd. Voor het parkeerregime gelden een aantal leidende beleidsuitgangspunten. In deze paragraaf zijn die uitgangspunten opgenomen.

4.1.1. Reguleringsvormen

De parkeervoorzieningen in De Stationstuinen kennen, zoals opgenomen in paragraaf 3.3.2, verschillende verschijningsvormen. In het gebied worden private (niet-openbare) parkeerplaatsen aangelegd. In de mobiliteitshubs en op maaiveld is openbare parkeercapaciteit aanwezig en het stationsdek vervult een rol binnen het faciliteren van de vraag naar parkeerruimte. In deze paragraaf is voor ieder type parkeervoorziening uitgewerkt welke vorm van parkeerregulering van toepassing is (zie Tabel 1).

Type parkeervoorziening	Reguleringsvorm
1. Private parkeervoorzieningen	Fysieke afsluiting (niet-openbaar), toegewezen parkeerplaatsen.
2. Mobiliteitshubs	Fysieke afsluiting (openbaar), parkeren tegen betaling of met gebruik van een vergunning.
3. Parkeren op maaiveld	Betaald parkeren met een vergunningstelsel en belanghebbenden parkeren.
4. Stationsdek	Fysieke afsluiting (openbaar), parkeren tegen betaling of met gebruik van een vergunning.

Tabel 1 Geldende reguleringsvormen per type parkeervoorziening.

1. Private parkeervoorzieningen

Binnen De Stationstuinen worden private parkeervoorzieningen gerealiseerd. Dit kunnen parkeergarages of terreinen zijn, welke in eigendom zijn van de eigenaars van de gebouwen. Deze partijen reguleren ook het gebruik van de parkeervoorzieningen (door middel van fysieke afsluiting). De private parkeervoorzieningen hebben een niet-openbaar karakter, worden niet gebruikt door bezoekers en kennen geen dubbelgebruik.

2. Mobiliteitshubs

De mobiliteitshubs die worden gerealiseerd binnen De Stationstuinen hebben een multifunctioneel karakter. De hubs zijn fysiek afgesloten door middel van slagbomen. Verschillende doelgroepen kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de hubs. Voor bezoekers geldt dat zij tegen betaling in de hubs kunnen parkeren. Diegenen die beschikken over een parkeervergunning kunnen met deze vergunning parkeren in de hubs.

3. Parkeren op maaiveld

In De Stationstuinen is een beperkt aantal parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig. Op deze parkeerplaatsen zijn twee verschillende reguleringsvormen van toepassing: betaald parkeren met een vergunningstelsel en het belanghebbenden parkeren. Met de invoering van betaald parkeren wordt een gemeentelijke belastingmaatregel getroffen. Het belanghebbenden parkeren is een verkeersmaatregel die zijn grondslag vindt in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

Voor bezoekers geldt dat zij, gedurende de tijdstippen waarop het betaald parkeren van kracht is (zie paragraaf 4.1.2), tegen betaling gebruik kunnen maken van de aanwezige parkeerplaatsen. Diegenen die beschikken over een parkeervergunning kunnen met deze vergunning gebruik maken van de maaiveld parkeerplaatsen. Op specifieke plekken kan door middel van bebording zijn aangegeven dat bepaalde parkeerplaatsen exclusief zijn bestemd voor kortparkeren, een vergunning is hier dan niet geldig.

4. Stationsdek

In de huidige situatie zijn op het stationsdek 472 ongereguleerde parkeerplaatsen gelegen. Zoals beschreven in paragraaf 3.2.2 wordt voor De Stationstuinen ingezet op medegebruik van maximaal 300 van deze parkeerplaatsen. Om dit medegebruik op een gecontroleerde manier mogelijk te maken, wordt op het stationsdek een parkeerregime ingevoerd. Dit parkeerregime bestaat uit een combinatie van fysieke afsluiting door middel van slagbomen en betaald parkeren. Voor het parkeerregime dat wordt ingesteld op het stationsdek gelden de volgende uitgangspunten:

- Binnen De Stationstuinen beschikken verschillende doelgroepen over een parkeervergunning, alle uitgegeven vergunningen geven het recht om te kunnen parkeren op het stationsdek.
- De geldigheid van een parkeervergunning op het stationsdek is begrensd in de tijd en afgestemd op de momenten waarop de P+R reiziger gebruik maakt van het parkeerdek.
- Buiten de vastgestelde momenten waarop een parkeervergunning geldig is op het stationsdek geldt voor vergunninghouders het reguliere parkeertarief.
- P+R reizigers komen in aanmerking voor een gereduceerd parkeertarief.
- Over de uitgangspunten voor het reguleren van het stationsdek moet overeenstemming worden bereikt tussen NS, ProRail en gemeente Barendrecht.

4.1.2. Reguleringsvenster

Het parkeerregime in De Stationstuinen geldt op vastgestelde dagen en tijdstippen. In het Ontwikkelkader is hierover opgenomen dat het van belang is om het regime van maandag tot en met zondag te laten gelden en mogelijk 24 uur per dag. De achtergrond bij dit uitgangspunt is dat een breder reguleringsvenster bijdraagt aan de effectiviteit van het parkeerregime – het regime is eenmaal niet effectief wanneer het niet van kracht is.

Het uitgangspunt dat het parkeerregime in De Stationstuinen geldt van maandag tot en met zondag wordt in dit beleidsdocument herbevestigd. Voor de reguleringstijden geldt dat voor het parkeren op maaiveld een 24 uur geldend parkeerregime niet noodzakelijk is om de gewenste effectiviteit van het regime te kunnen bereiken. Een reguleringsvenster waarmee het parkeren overdag grotendeels is gereguleerd wordt als toereikend gezien. Het reguleringsvenster voor het parkeren op maaiveld in De Stationstuinen is bepaald op: maandag tot en met zondag, dagelijks van 09:00 tot 23:00 uur. In overeenstemming met de functie van de mobiliteitshubs en het stationsdek (parkeren achter de slagboom) geldt voor deze parkeervoorzieningen wel een 24 uur geldend reguleringsvenster.

4.1.3. Vergunningsoorten en tarieven

Voor het gereguleerd- en betaald parkeren dat wordt ingevoerd in De Stationstuinen geldt dat bepaalde doelgroepen in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning. Met deze vergunning kan gebruik worden gemaakt van alle openbare parkeervoorzieningen. De parkeerregelgeving (zie paragraaf 4.2) geeft uitsluitel of een belanghebbende in aanmerking komt voor een vergunning. Ten opzichte van de vergunningsoorten zoals opgenomen in het Ontwikkelkader, zijn in de regelgeving een aantal aanvullende vergunningsoorten opgenomen. In Tabel 2 is een overzicht opgenomen van de vergunningsoorten die zijn ingesteld binnen De Stationstuinen. De bezoekersparkeervergunning en de mantelzorgparkeervergunning, twee vergunningsoorten die onderdeel zijn van de regelgeving, zijn in De Stationstuinen niet beschikbaar. Ook is het aantal bewonersparkeervergunningen in De Stationstuinen begrensd op maximaal twee vergunningen per woonadres.

Doelgroep	Vergunningsoort	Toelichting
Bewoners	Eerste bewonersparkeervergunning	Het parkeren van een 1 ^e auto in bezit van bewoners.
	Tweede bewonersparkeervergunning	Het parkeren van een 2 ^e auto in bezit van bewoners.
Bedrijven en instellingen	Bedrijfsparkeervergunning	Het parkeren van een auto noodzakelijk voor de bedrijfsvoering.
	Werknemersparkeervergunning	Het parkeren van een auto van een werknemer gebruikt voor het afleggen van woon-werkverkeer.
Overige doelgroepen	Tijdelijke parkeervergunning	Een vergunning met een flexibel karakter waarvoor verschillende doelgroepen in

		aanmerking kunnen komen.
	Gehandicaptenparkeervergunning	Een vergunning die wordt verstrekt aan houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart.
	Commerciële deelautoparkeervergunning	Een vergunning bestemd voor commerciële aanbieders van een autodeelconcept.

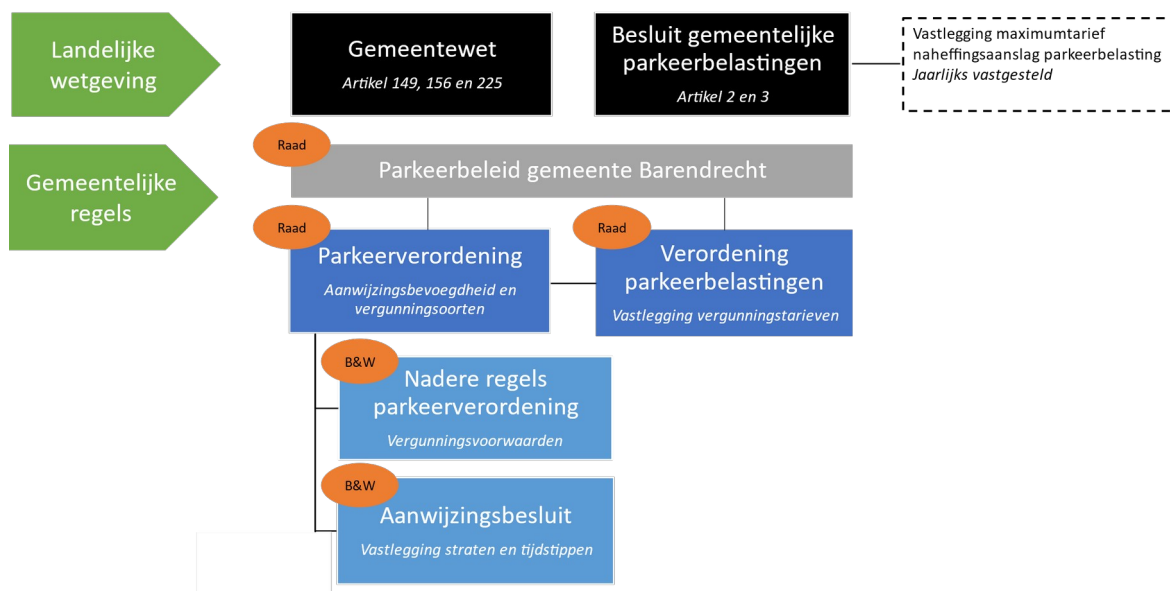
Tabel 2 Vergunningsoorten De Stationstuinen.

Op 27 september 2022 heeft de gemeenteraad besloten dat er binnen De Stationstuinen gereguleerd- en betaald parkeren wordt ingevoerd. In het bijbehorende raadsbesluit is een indicatie gegeven van de hoogte van de gehanteerde parkeer- en vergunningstarieven. Het tarief voor parkeren op maaiveld en de tarieven voor de verschillende vergunningsoorten zijn vastgelegd in de Verordening parkeerbelastingen.

4.2. Parkeerregelgeving

Zoals opgenomen in paragraaf 4.1.1 geldt binnen De Stationstuinen een parkeerregime bestaand uit betaald parkeren met een vergunningstelsel en belanghebbenden parkeren. Voor het in- en uitvoeren van beide reguleringsvormen is gemeentelijke parkeerregelgeving nodig. In Figuur 2 is een visualisatie opgenomen van deze regelgeving.

Zoals opgenomen in de onderstaande visualisatie wordt met de parkeerregelgeving uitvoering gegeven aan bevoegdheden die ontstaan vanuit landelijk geldende wetgeving. Artikel 225 van de Gemeentewet regelt dat in het kader van de parkeerregulering belastingen kunnen worden geheven. Voor het op de gewenste manier in- en uitvoeren van het parkeerregime in De Stationstuinen (en hiermee invulling geven aan het bovenliggende parkeerconcept) zijn, in aanvulling op het parkeerbeleid, vier verschillende regelingen nodig. In bijlage 3 zijn de belangrijkste inhoudelijke aspecten van iedere regeling opgenomen. Zoals opgenomen in de visualisatie is de vaststelling van het gemeentelijk parkeerbeleid, de Parkeerverordening en de Verordening parkeerbelastingen een bevoegdheid van de gemeenteraad. De twee andere regelingen vormen een uitwerking van deze kaders en worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.



Figuur 2 Visualisatie stelsel parkeerregelgeving gereguleerd- en betaald parkeren.

De parkeerregelgeving is opgesteld conform de modelverordeningen die beschikbaar zijn gesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Dit betekent dat de verordeningen een generiek karakter hebben en niet uitsluitend van toepassing zijn op De Stationstuinen. Voor de specifieke regels die gelden in De Stationstuinen is binnen de regelgeving een aparte parkeerzone opgenomen: parkeerzone S.

4.3. Uitgiftemodel parkeervergunningen De Stationstuinen

Binnen De Stationstuinen geldt voor de uitgifte en toewijzing van parkeervergunningen een uitgiftemodel. In dit uitgiftemodel geldt een onderscheid tussen de initiële (eerste) uitgifte van parkeervergunningen en de uitgifte van vergunningen nadat de initiële uitgifte heeft plaatsgevonden (de exploitatiefase). Voor deze laatste genoemde fase is voor de uitgifte van vergunningen leidend de beschikbaarheid van openbare parkeercapaciteit binnen De Stationstuinen, hetgeen op basis van monitoring van het gebruik van de parkeervoorzieningen wordt vastgesteld.

4.3.1. Initiële uitgifte van parkeervergunningen

De initiële (eerste) uitgifte van parkeervergunningen binnen De Stationstuinen vormt een direct uitvloeisel van de parkeeroplossing die gevormd is voor een ruimtelijke ontwikkeling. Deze oplossing is in de omgevingsvergunning vastgelegd. De gehanteerde parkeernormen, de parkeerbalans en het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein wordt gerealiseerd vormen hierbinnen belangrijke uitgangspunten.

Binnen de parkeeroplossing die voor een ruimtelijke ontwikkeling is gevormd heeft het parkeren twee vormen: de private parkeervoorzieningen die zijn gerealiseerd en de openbare parkeerplaatsen waar gebruik van wordt gemaakt gelegen in de mobiliteitshubs, op maaiveld en op het stationsdek. De initiële uitgifte van parkeervergunningen is enkel gericht op het gebruik van de openbare parkeerplaatsen door vaste gebruikers (bewoners, werknemers, et cetera). Het initiële aantal uit te geven vergunningen is gelijk aan het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar is gesteld voor een ontwikkeling. Deze werkwijze geldt voor woonfuncties en niet-woonfuncties. In het onderstaande kader is de werkwijze aan de hand van een voorbeeld uitgewerkt. Omwille van eenvoud is hierin geen rekening gehouden met een mogelijke reductie van de bewonersparkeerbehoefte als gevolg van de inzet van deelmobiliteit.

Voorbeeld initiële uitgifte van parkeervergunningen

In dit fictieve voorbeeld wordt een programma ontwikkeld bestaande uit twee typen woningen en ruimte voor commerciële dienstverlening. Voor twee van de geplande functies worden parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. De parkeernormen in onderstaand voorbeeld zijn fictief en kunnen afwijken van de geldende parkeernormen voor De Stationstuinen.

Functie	Aantal woningen / m2 bvo	Parkeernorm vaste gebruikers	Parkeer-behoefte	Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	Aantal uit te geven vergunningen
Sociale huur primair, 55-65 m2	20 woningen	0,50 per woning	10 parkeerplaatsen	0	10
Middeldure huur en koop, 70 m2	20 woningen	1,00 per woning	20 parkeerplaatsen	5	15
Commerciële dienstverlening	1.000 m2 bvo	1,12 per 100 m2 bvo	11 parkeerplaatsen	3	8

In de bovenstaande tabel is per functie het geplande programma en de bijbehorende parkeernorm opgenomen. Op basis van de parkeernorm is de behoefte aan parkeerplaatsen berekend. Voor het woningtype 'sociale huur primair, 55-65 m2' is de behoefte voor bewoners in totaal 10 parkeerplaatsen. Omdat voor dit woningtype geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, wordt de totale parkeervraag opgelost in openbare parkeervoorzieningen. Op basis van deze parkeeroplossing kunnen er voor dit woningtype initieel 10 parkeervergunningen worden uitgegeven. Het parkeerbeleid regelt niet welke 10 van de 20 adressen in aanmerking komen voor de beschikbare vergunningen, wel is vastgelegd op welke manier de toewijzing van vergunningen plaatsvindt.

Zoals blijkt uit de tabel wordt voor het woningtypen 'middeldure huur en koop, 70m2' een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Dit resulteert in een afname van de behoefte van het gebruik van de openbare parkeerplaatsen ($20 - 5 = 15$) en hiermee ook tot een afname van het aantal uit te geven parkeervergunningen aan de toekomstige bewoners. De werkwijze geldt zoals af te leiden uit de tabel ook voor niet-woonfuncties. Om voor de commerciële dienstverlening het aandeel vaste gebruikers te kunnen bepalen is op de parkeernorm het percentage bezoekers (20%) in mindering gebracht.

Toewijzing van parkeervergunningen bij de initiële uitgifte

De toewijzing van het initieel aantal uit te geven parkeervergunningen verloopt op basis van de volgende processtappen:

- De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling overlegt aan gemeente Barendrecht de benodigde informatie over het geplande ruimtelijke programma en biedt op adresniveau (indien adressen nog niet bekend zijn gebruik makend van bijvoorbeeld bouwnummers) inzicht in de objecten die in het bezit zullen zijn van privé-parkeren;
- Op basis van de fasering van de ruimtelijke ontwikkeling wordt in overleg tussen de initiatiefnemer en gemeente Barendrecht de fasering van de uitgifte van de parkeervergunningen bepaald;
- Per fase wordt op basis van de parkeerbalans het aantal openbare parkeerplaatsen vastgesteld dat beschikbaar wordt gesteld, waarmee ook het aantal uit te geven parkeervergunningen is bepaald;
- Per fase ontvangen eindgebruikers van gemeente Barendrecht de benodigde informatie over het aanvragen van een parkeervergunning;
- Eindgebruikers die wensen te beschikken over een parkeervergunning doen een aanvraag voor een vergunning, welke door gemeente Barendrecht wordt getoetst aan de voorwaarden die gelden voor het in aanmerking komen voor een vergunning (zoals vastgelegd in de parkeerregelgeving);
- Het aantal parkeervergunningen dat beschikbaar is voor de desbetreffende fase wordt per functie toegewezen aan eindgebruikers. Wanneer binnen een functiecategorie het aantal eindgebruikers dat wenst te beschikken over een vergunning kleiner is dan het aantal beschikbare vergunningen, dan kunnen de resterende vergunningen worden uitgegeven aan eindgebruikers vanuit andere functies. Wanneer binnen een functiecategorie meer aanvragers zijn dan het aantal beschikbare vergunningen, dan vindt toewijzing plaats op basis van een lotingsprocedure.

4.3.2. Exploitatiefase: uitgifte parkeervergunningen op basis een vergunningenplafond

De initiële uitgifte van parkeervergunningen vindt plaats op basis van het aantal openbare parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar is gesteld, conform de gehanteerde parkeernormen en de parkeerbalans. Het totaal aantal uit te geven vergunningen in de initiële fase vormt het vergunningenplafond. Belanghebbenden die een aanvraag voor een parkeervergunning doen worden, wanneer het vergunningenplafond is bereikt, op een wachtlijst geplaatst. Een vergunningenplafond en een bijbehorende wachtlijst wordt per vergunningsoort en per vergunninggebied ingesteld.

De werking van het vergunningenplafond is uitgewerkt in de Nadere regels parkeerverordening gemeente Barendrecht (of de opvolger hiervan). Voor deze uitwerking gelden de volgende uitgangspunten:

- Een vergunningenplafond wordt per vergunninggebied ingesteld.
- De hoogte van het vergunningenplafond is gerelateerd aan het aantal openbare parkeerplaatsen dat aanwezig is binnen een vergunninggebied.
- In De Stationstuinen is een vergunningenplafond ingesteld voor bewonersparkeervergunningen en werknemersparkeervergunningen.
- Het vergunningenplafond heeft een aanpasbaar karakter. Op basis van een monitoring van het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in een vergunninggebied kan het plafond naar beneden of naar boven worden bijgesteld. Reden voor het naar boven aanpassen van het plafond (resultierend in een toename van het aantal uit te geven parkeervergunningen) kan zijn dat er in het desbetreffende vergunninggebied sprake is van een structurele onderbezetting van de aanwezige parkeerplaatsen. Bij een geconstateerde overbezetting van de parkeerplaatsen moet het plafond naar beneden worden bijgesteld (resultierend in een afname van het aantal uit te geven parkeervergunningen). Het verlagen van een vergunningenplafond kan niet leiden tot beëindiging van reeds uitgegeven vergunningen.

5. Flankerend beleid

5.1. De noodzaak van flankerend beleid

In het Ontwikkelkader is aandacht besteed aan een zeker risico dat gepaard gaat met het realiseren van een wijk met een autoluw karakter. Het risico bestaat dat een deel van de bewoners, bezoekers en werknemers van De Stationstuinen ervoor kiest om buiten de wijk zelf te parkeren. Reden hiervoor kan bijvoorbeeld zijn dat men hiermee bepaalde parkeerkosten wil ontlopen. In samenspraak met bewoners en bedrijven uit het omliggende gebied zijn drie deelgebieden gedefinieerd waar dit risico op van toepassing is (zie ook de kaart opgenomen in bijlage 4):

- Deelgebied 1: Noord, Binnenland en Oranjewijk;
- Deelgebied 2: omliggende bedrijventerreinen;
- Deelgebied 3: Gebroken Meeldijk.

Deelgebied 1: Noord, Binnenland en Oranjewijk

Dit deelgebied bestaat uit drie wijken gelegen ten westen van het spoor. Een gedeelte van dit deelgebied is gelegen in de bestaande blauwe zone stationsgebied. De blauwe zone geldt van maandag tot en met vrijdag van 07.00 tot 14.00 uur. In het grootste deel van het gebied geldt een parkeerdurbeperking van twee uur.

Deelgebied 2: omliggende bedrijventerreinen

Dit deelgebied wordt gevormd door drie bedrijventerreinen gelegen rondom De Stationstuinen; Dierenstein, Gebroken Meeldijk/Koopliedenweg en Ziedewij/Ebweg. Het parkeren op deze bedrijventerreinen is nog niet gereguleerd.

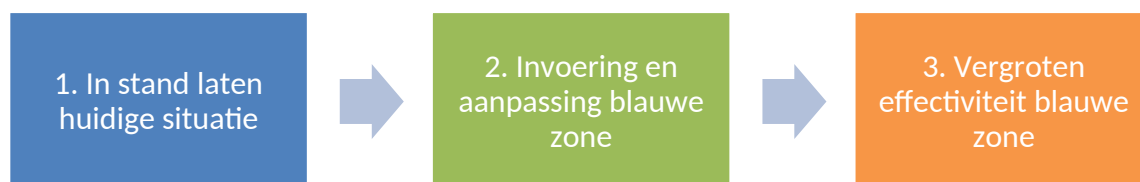
Deelgebied 3: Gebroken Meeldijk

Deelgebied 3, Gebroken Meeldijk, ligt ten noordoosten van de Ziedewij/Ebweg (tussen het spoor en de Tuindersweg). Aan de Gebroken Meeldijk staan ongeveer 20 woningen en liggen enkele bedrijfspanden. De straat ligt hiermee in het directe invloedsgebied van De Stationstuinen. Het parkeren aan de Gebroken Meeldijk is nog niet gereguleerd.

In het Ontwikkelkader is opgenomen dat het ontstaan van uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen naar het omliggende gebied niet aansluit bij het realiseren van een goede fysieke leefomgeving. Om die reden is in het Ontwikkelkader als uitgangspunt opgenomen dat in het omliggende gebied gereguleerd parkeren wordt ingevoerd ter bescherming tegen uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen. In deze paragraaf is dit uitgangspunt nader uitgewerkt.

5.1.1. Volgordelijkheid flankerend beleid

Zoals opgenomen in paragraaf 2.3 wordt in De Stationstuinen gereguleerd- en betaald parkeren ingevoerd. Voor het flankerend beleid rondom de nieuwe wijk wordt ingezet op parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone. Voor de uitwerking van het flankerend beleid geldt een gelaagde aanpak. Deze aanpak is schematisch weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3 Volgordelijkheid flankerend beleid.

Fase 1: In stand laten huidige situatie

De eerste stap binnen het toepassen van flankerend beleid is het in stand laten van de huidige situatie met betrekking tot de wijze waarop het parkeren in het desbetreffende deelgebied is georganiseerd. Dit zou voor deelgebied 1 (Noord, Binnenland en Oranjewijk) betekenen dat de huidige blauwe wordt voortgezet. In de overige twee deelgebieden zou het parkeren ongereguleerd blijven.

Fase 2: Invoering en aanpassing gereguleerd parkeren (blauwe zone)

De tweede stap binnen het flankerend beleid is de invoering van gereguleerd parkeren, in de vorm van een blauwe zone, ter bescherming tegen uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen. Het reguleringsvenster dat geldt in deze blauwe zone wordt afgestemd op het reguleringsvenster dat geldt voor betaald parkeren in De Stationstuinen: maandag tot en met zondag, dagelijks van 07:00 tot 23:00 uur. Dit betekent dat het huidige reguleringsvenster voor de blauwe zone stationsgebied (maandag tot en met vrijdag van 07:00 tot 14:00 uur) wordt uitgebreid. Het gebied waarin de blauwe zone geografisch gezien van kracht is, kan mogelijk worden bijgesteld. Hiervoor is separate besluitvorming nodig. De reeds geldende parkeerduurbependingen binnen de huidige blauwe zone wijzigen niet. Wanneer straten worden toegevoegd aan de blauwe zone geldt een parkeerduurbepending van twee uur als uitgangspunt.

Ontheffingenbeleid

Bij het invoeren en aanpassen van de blauwe zone wordt het bestaande ontheffingenbeleid grotendeels in stand gelaten. Dit beleid is vastgelegd in de Beleidsregel ontheffing Blauwe zone. De uitgangspunten voor de uitgifte van bewonersontheffingen wijzigen niet. Omdat de blauwe zone ook tijdens de avonden en in het weekeinde gaat gelden, komen bezoekers van bewoners vaker in aanraking met de blauwe zone. De bestaande bezoekersontheffing (een fysieke kaart die bewoners aan hun bezoekers kunnen geven) wordt vervangen door een digitale bezoekersregeling. Dit is een applicatie waarmee bewoners hun bezoekers digitaal kunnen aanmelden. Met de vernieuwde bezoekersregeling kunnen bewoners tegelijkertijd meerdere bezoekers aanmelden.

Voor bedrijven en instellingen die gevestigd zijn in de toekomstige blauwe zone wordt een deels gewijzigd ontheffingenbeleid ingevoerd. Reden hiervoor is dat het bestaande beleid beperkt kaders bevat voor de uitgifte van ontheffingen aan bedrijven en instellingen. Het geldende beleid is vastgelegd in de genoemde beleidsregel voor de uitgifte van ontheffingen.

Fase 3: Vergroten effectiviteit blauwe zone

De blauwe zone wordt ingezet als middel om uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen naar het omliggende gebied te kunnen voorkomen. Na het uitbreiden en aanpassen van de blauwe zone monitort gemeente Barendrecht hoe de parkeersituatie zich in het gebied ontwikkelt. Als uit deze monitoring blijkt dat de blauwe zone onvoldoende effectief is in het voorkomen van uitwijkgedrag, dan handelt de gemeente naar bevinding van zaken. Mogelijke aanpassingen zijn het vergroten van de gepleegde handhavinginszetting, het aanscherpen van het ontheffingenbeleid, het uitbreiden van de blauwe zone of het aanpassen van de reguleringsvorm.

Mogelijk toekomstige wijziging beleidsdoelstelling parkeerregulering

Zoals beschreven is de blauwe zone een middel om uitwijkgedrag vanuit De Stationstuinen te voorkomen. Hierbij moet worden vermeld dat de beleidsdoelstelling van parkeerregulering in de loop der tijd kan wijzigen. Deze wijziging heeft mogelijk consequenties voor de uitgangspunten die gelden voor de blauwe zone. Als gevolg van een te hoge parkeerdruk veroorzaakt door gebiedseigen parkeerders kan het bijvoorbeeld nodig zijn om via het ontheffingenbeleid meer te sturen op autobezit en -gebruik. Om een dergelijke verandering van de beleidsdoelstelling achter parkeerregulering mogelijk te maken, is een aanpassing van de Parkeernota Barendrecht nodig.

5.1.2. Uitgangspunten flankerend beleid

In paragraaf 5 is een beleidsmatig logische volgorde uitgewerkt op basis waarvan het flankerend beleid wordt vormgegeven. Binnen dit parkeerbeleid geldt als uitgangspunt dat het flankerend beleid op een proactieve manier wordt uitgevoerd. Dit betekent dat gelijktijdig aan de invoering van het gereguleerd- en betaald parkeren in De Stationstuinen, ook in de drie deelgebieden parkeerregulering wordt ingevoerd. De algehele fasering van de gebiedsontwikkeling geldt hierbij als uitgangspunt voor het moment van invoering.

6. Van beleid naar uitvoering

Met de vaststelling van het voorliggende beleidsdocument en de regelgeving die benodigd is om uitvoering te kunnen geven aan het gereguleerd- en betaald parkeren, is een samenhangend beleidskader voor het parkeren in De Stationstuinen gevormd. De uitvoering van het beleid is een volgende stap in het proces. In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de aspecten die hierbij van belang zijn.

6.1. Publiek- en privaatrechtelijke borging van de parkeeroplossing

De Stationstuinen is als gebiedsontwikkeling in verschillende fasen onderverdeeld. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in iedere fase worden parkeeroplossingen vervormd. Deze oplossingen dienen publiek- en privaatrechtelijk te worden geborgd. De publiekrechtelijke borging vindt plaats in de omgevingsvergunning die voor de desbetreffende ontwikkeling wordt afgegeven, de privaatrechtelijke borging vindt plaats in anterieure overeenkomsten tussen gemeente en de ontwikkelende partijen.

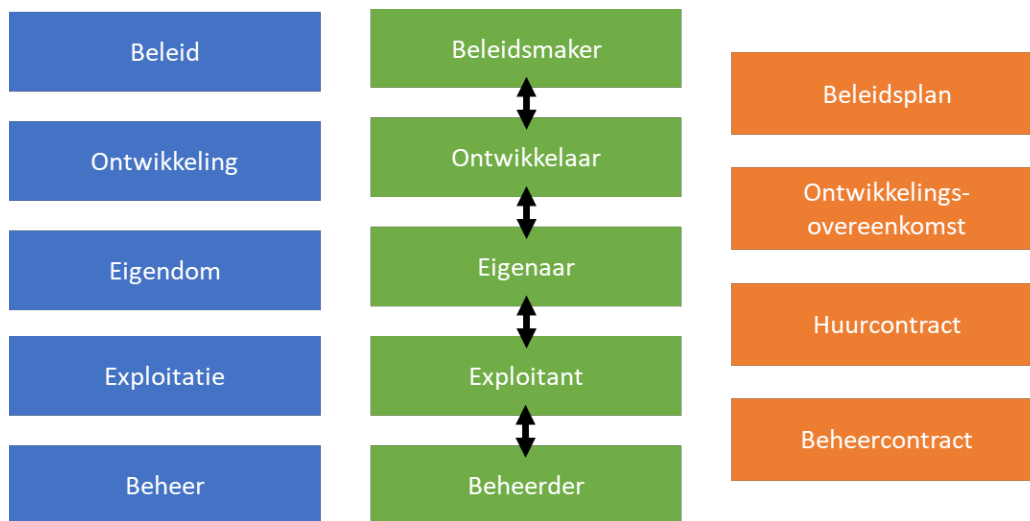
In de omgevingsvergunning die wordt afgegeven voor een ruimtelijke ontwikkeling dienen ten aanzien van parkeren tenminste de volgende aspecten te zijn vastgelegd:

- De parkeerbalans die op basis van het geplande ruimtelijke programma is opgesteld voor de desbetreffende ontwikkeling (fiets- en autoparkeren).
- De wijze waarop wordt voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling die op basis van de parkeerbalans is vastgesteld, waarbij een onderscheid geldt tussen:
 - Het aantal te realiseren parkeerplaatsen in een eventuele private parkeervoorziening;
 - Het resterende aandeel van de parkeerbehoefte waarin wordt voorzien door het beschikbaar stellen van openbare parkeervoorzieningen (de mobiliteitshubs, parkeren op maaiveld en het stationsdek).
- Het initiële aantal parkeervergunningen dat op basis van de parkeeroplossing beschikbaar wordt gesteld aan de toekomstige bewoners, bedrijven en instellingen. Zoals opgenomen in paragraaf 4.3 is het aantal te verlenen vergunningen in de initiële fase gelijkgesteld aan het aantal openbare parkeerplaatsen als onderdeel van de parkeeroplossing.
- De huisadressen (bouwnummers indien bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning huisnummers nog niet bekend zijn) die binnen de ontwikkeling beschikken over één of meerdere privé-parkeerplaatsen. In de gemeentelijke basisadministratie wordt aan deze adressen een POET-status gekoppeld.
- Het aantal deelauto's dat wordt ingezet binnen de ontwikkeling (door de gemeente te verzorgen) om te voorzien in de vraag naar mobiliteit.

De afspraken die op anterieure wijze moeten worden vastgelegd zijn hoofdzakelijk gericht op het borgen van de parkeeroplossing richting de eindgebruiker. Met ontwikkelende partijen binnen De Stationstuinen worden concrete afspraken vastgelegd over de manier waarop toekomstige bewoners, bedrijven in instellingen worden geïnformeerd over het parkeren. Zo dient de werking van het parkeerconcept in brochures en op websites te worden beschreven. Wanneer komen bewoners in aanmerking voor een parkeervergunning? Wat zijn de kosten van een vergunning? Deze informatie dient tevens te worden geborgd in koop- en huurovereenkomsten.

6.2. Betrokken partijen: rollen en verantwoordelijkheden

Bij het uitvoeren van de parkeeropgave die geldt voor De Stationstuinen zijn meerdere partijen betrokken. Iedere betrokken partij heeft per fase van de gebiedsontwikkeling zijn eigen rol en verantwoordelijkheden. In Figuur 4 is hier een visualisatie over opgenomen. Zoals hieruit af te leiden kan binnen de parkeeropgave op hoofdlijnen onderscheid worden gemaakt tussen vijf fasen; van beleidsontwikkeling tot het dagelijks beheer van de parkeervoorzieningen. Zoals opgenomen in paragraaf 2.2.1 is gemeente Barendrecht binnen De Stationstuinen naast beleidsmaker ook eigenaar en exploitant van de openbare parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd. Met betrekking tot de beleidsuitvoering en het dagelijkse beheer van de parkeervoorzieningen geldt dat de gemeente deze taken zelf kan uitvoeren of ervoor kan kiezen om (delen van) dit takenpakket extern uit te besteden. Over de manier waarop dit organisatievraagstuk wordt ingericht vindt nog nadere besluitvorming plaats.



Figuur 4 Visualisatie betrokken partijen gebiedsontwikkeling en parkeren.

6.3. Businesscase parkeren De Stationstuinen

De rol van de gemeente Barendrecht binnen de parkeeropgave van De Stationstuinen brengt een structurele financiële verplichting van enige omvang met zich mee. Zo moet de gemeente de (gebouwde) parkeervoorzieningen waarvan zij eigenaar wordt financieren en deze in stand houden. Verder brengt de verzorging van de exploitatie en het dagelijkse beheer (ongeacht hoe dit georganiseerd is) baten en lasten met zich mee.

Op basis van de uitgangspunten die gelden voor de parkeeropgave en de hiermee samenhangende baten en lasten is voor De Stationstuinen een businesscase parkeren opgesteld. In deze businesscase wordt duidelijk op welk moment investeringen gedaan moeten worden, wanneer welke eigenaars- en exploitatielasten jaarlijks gedekt moeten worden en welke inkomsten uit het gebruik van de parkeervoorzieningen zullen voortkomen. De businesscase geeft naast de voor de ontwikkeling van de parkeervoorzieningen benodigde investeringen ook een beeld van de jaarlijks verwachte resultaten. Door de jaarlijkse financiële resultaten over de volledige looptijd van 40 jaar te beschouwen wordt inzicht verkregen in welke mate de investeringen zichzelf terugverdienen en met welke geprognosticeerde aanloopverliezen rekening gehouden moet worden.

7. Bijlagen

7.1. Fietsparkeernormen

Categorie: wonen	Parkeernorm		
	Bewoners	Bezoekers	Eenheid
Woning, vrijstaand/twee-onder-een-kap/tussen/hoek	6,00	1,00	Per woning
Appartement, < 65 m2 GO	2,00	0,50*	Per woning
Appartement, 65-120 m2 GO	3,00	0,50*	Per woning
Appartement, 120 m2 GO	4,00	0,50*	Per woning
Studio, < 30 m2 GO (niet-studenten)	1,50	0,50*	Per studio
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	1,00	0,50*	Per kamer

*De bandbreedte voor fietsparkeerplaatsen voor bezoekers ligt tussen 0,50 en 1,00 fietsparkeerplaats per woning. Voor de appartementen wordt uitgegaan van 0,50 fietsparkeerplaats per woning. Daarbij wordt rekening gehouden met dubbelgebruik in de buitenruimte. Dus naast de parkeerruimte voor bezoekers van de woningen wordt ook parkeerruimte voor bezoekers van andere functies gerealiseerd. Zonder functiemenging moet een bezoekersnorm van 1,00 fietsparkeerplaats per appartement worden gehanteerd.

Categorie: niet-wonen	Parkeernorm vaste gebruikers (privaat)	Parkeernorm bezoekers (openbaar)	Eenheid
Kantoor, personeel	2,70	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
Kantoor, personeel (op NS station)	1,40	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
Kantoor, bezoekers	n.v.t.	6,00	Per balie
Winkelcentrum	0,20	2,90	Per 100 m2 bvo
Supermarkt	0,30	3,00	Per 100 m2 bvo
Basisschool (< 250 leerlingen)	3,80	n.v.t.	Per 10 leerlingen
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	4,40	n.v.t.	Per 10 leerlingen
Basisschool (>500 leerlingen)	5,40	n.v.t.	Per 10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	0,60	n.v.t.	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	12,00	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,90	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	10,50	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,80	n.v.t.	Per 100 m2 bvo
Apotheek	5,30	7,50	Per locatie
Gezondheidscentrum	0,60	2,30	Per 100 m2 bvo
Religiegebouw/gebedshuis	18,60	27,90	Per 100 zitplaatsen
Ziekenhuis	0,60	0,50	Per 100 m2 bvo
Bibliotheek	0,20	3,80	Per 100 m2 bvo
Bioscoop	0,60	9,00	Per 100 m2 bvo
Fitness	0,70	6,40	Per 100 m2 bvo
Museum	0,10	1,10	Per 100 m2 bvo
Sportzaal	0,30	4,70	Per 100 m2 bvo
Stadion	0,20	10,50	Per 100 zitplaatsen
Stedelijk evenement	0,40	37,50	Per 100 bezoekers
Theater	3,80	28,50	Per 100 zitplaatsen
Fastfoodrestaurant	2,70	26,30	Per 100 m2 bvo
Restaurant (eenvoudig)	3,00	15,00	Per 100 m2 bvo
Restaurant (luxe)	0,60	3,00	Per 100 m2 bvo
Café	0,80	7,50	Per 100 m2 bvo

7.2. Autoparkeernormen

Categorie: wonen	Parkeernorm		
	Bewoners	Bezoekers	Eenheid
Sociale huur primair, 55-65 m2	0,50	0,20	Per woning
Sociale huur secundair, 65-75 m2	0,90	0,20	Per woning
Lage middeldure huur en koop, 45-70 m2	0,50	0,20	Per woning
Middeldure huur en koop, 70 m2	1,00	0,20	Per woning
Markt, 70-95 m2	1,10	0,20	Per woning
Markt, 95-135 m2	1,10	0,20	Per woning
Markt, > 135 m2	1,10	0,20	Per woning
Studio, < 30 m2 GO (niet-studenten)	0,30	0,10	Per studio
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	0,10	0,10	Per woning

Categorie: niet-wonen	Parkeernorm	Percentage bezoekers	Eenheid
Commerciële dienstverlening	1,40	20%	Per 100 m ² bvo
Buurtsupermarkt	0,90	89%	Per 100 m ² bvo
Café/bar/cafetaria	4,00	90%	Per 100 m ² bvo
Restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	5,10	80%	Per 100 m ² bvo
Buurtcentrum	1,40	76%	Per 100 m ² bvo
ROC	0,30	7%	Per 100 m ² bvo
Kinderdagverblijf (crèche)	0,90	0%	Per 100 m ² bvo
Basisonderwijs	0,90	0%	Per 100 m ² bvo
Gezondheidscentrum	1,20	55%	Per 100 m ² bvo
Bibliotheek	0,20	97%	Per 100 m ² bvo
Theater/schouwburg	3,60	87%	Per 100 m ² bvo
Filmtheater/filmhuis	1,20	97%	Per 100 m ² bvo
Fitnessstudio/sportschool	0,70	87%	Per 100 m ² bvo
Hotel, 4 sterren	0,41	73%	Per 100 m ² bvo

7.3. Inhoud gemeentelijke parkeerregelgeving

De parkeerregelgeving die benodigd is om het parkeerregime binnen De Stationstuinen in en uit te kunnen voeren bestaat uit vier verschillende regelingen. In de onderstaande tabel wordt per regeling ingegaan op de belangrijkste inhoudelijke aspecten van de desbetreffende regeling.

Regeling	Inhoud
1. Parkeerverordening	• Bevat de aanwijzingsbevoegdheid van het college om een gebied aan te wijzen als gereguleerd gebied. • Bevat de vergunningsoorten die voor verschillende doelgroepen en functies beschikbaar zijn gesteld. • Bevat een uitgangspunt over de wijze waarop parkeerplaatsen op eigen terrein al dan niet in mindering worden gebracht op de vergunningsrechten van een adres. • Bevat de gebods- en verbodsbepalingen die gelden binnen gereguleerd gebied en de strafbepaling.
2. Verordening parkeerbelastingen	• Bevat het uitgangspunt dat een belasting wordt geheven voor het parkeren van een motorvoertuig op een door het college aangewezen plaats (zonder parkeervergunning). • Bevat het uitgangspunt dat een belasting wordt geheven op een verleende parkeervergunning. • Bevat een tarieventabel waarin aan iedere vergunningssoort een bijbehorend vergunningstarief is gekoppeld (dit tarief kan ook een nultarief zijn).
3. Nadere regels parkeerverordening	• Bevat een nadere uitwerking van de criteria die gelden voor het in aanmerking komen voor een parkeervergunning. • Bevat een nadere uitwerking van de voorwaarden die van toepassing zijn op een parkeervergunning (bijvoorbeeld het aantal vergunningen dat kan worden aangevraagd op een adres). • Bevat een nadere uitwerking van het vergunningenplafond en regels voor wachtlijsten.
4. Aanwijzingsbesluit	• Bevat de dagen van de week en tijdstippen van de dag waarin het vergunninghoudersparkeren van kracht is, uitgesplitst naar parkeerzones of vergunninggebieden. • Bevat een opsomming van de (delen van de) straten die behoren tot het gereguleerde gebied.

7.4. Deelgebieden flankerend beleid

