



Parkeerbeleid 2015

Colofon

november 2015

Capelle aan den IJssel, afdeling Stadsontwikkeling

Opgesteld door: Jethro Rasing

Met medewerking van:

Ed van Savooyen van Spark

Max Verbeek

Rien Engelaar

Ron Vermeulen

Ruud Verschuren

Sabine van den Berg

Tieke Verkerk

INHOUD

SAMENVATTING	5
1. Inleiding	8
1.1 DE VRAAG NAAR NIEUW PARKEERBELEID	8
1.2 OPBOUW PARKEERBELEID: HET PROCES	8
1.3 HET PARKEERBELEID 2015 – EEN DEEL VAN EEN GROTER GEHEEL	10
1.4 LEESWIJZER	10
2. Positionering parkeerbeleid	12
2.1 HET LANDELIJK BELEIDSKADER	12
2.2 PROVINCIAAL BELEID	13
2.3 HET CAPELSE BELEIDSKADER	13
2.4 GEMEENTELIJKE ONTWIKKELINGEN	15
2.5 ALGEMENE TRENDS	15
3. Visie op parkeren	16
3.1 ALGEMENE AMBITIE	16
3.2 VISIE IN 7 PUNTEN	16
4. Evaluatie en inventarisatie	19
4.1 BESCHOUWING BESTAANDE SITUATIE	19
4.2 INVENTARISATIE BESTAANDE PARKEERVRAAGSTUKKEN	20
4.3 INTEGRALE INSPIRAKAVOND	21
5. Parkeerbeleid in uitvoering	23
5.1 EENVOUDIG EN DUIDELIJK	23
5.2 REGULEREN ALLEEN ALS HET NODIG IS	23
5.3 PARKEERPLAATSEN ALLEEN TOEVOEGEN ALS HET KAN	24
5.4 MAATREGELEN IN OVERLEG	24
5.5 TOEPASSING PER TYPE GEBIED	25
6. Parkeren en bouwen	32
6.1 AANLEIDING VOOR NIEUWE PARKEERNORMEN(SYSTEMATIEK)	32
6.2 VISIE OP PARKEREN BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	32
6.3 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN(SYSTEMATIEK)	33
6.4 UITWERKING IN SEPARATE PARKEERNORMEN 2015	34
7. Overige oplossingen en fietsparkeren	35
7.1 GEHANDICAPTENPARKEREN	35
7.2 PARKEERVERWIJZING	36
7.3 OPLAADPUNTEN	37
7.4 P+R-BELEID IN REGIONAAL VERBAND	38
7.5 DUURZAME KWALITEIT VAN PARKEERPLAATSEN	38
7.6 PARKEREN GROTE VOERTUIGEN	38
7.7 FIETSPARKEREN	38
7.8 PARKEREN VAN MOTORFIETSEN	39

Bijlage 1: Kaarten parkeernormgebieden	40
Bijlage 2: Parkeerplaatsen/-locaties grote voertuigen	42

SAMENVATTING

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van het parkeerbeleid zoals dat wordt omschreven in het voorliggende Parkeerbeleid 2015.

Voor een nadere uitwerking en onderbouwing wordt verwezen naar de hierna volgende hoofdstukken.

De koersnota als basis

Aan de hand van de 7 visiepunten uit de op 28 april 2015 door het College van burgemeester en wethouders vastgestelde Koersnota Parkeren is in dit Parkeerbeleidsplan het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid verder vormgegeven en uitgewerkt. Deze visiepunten laten zich als volgt samenvatten:

- Er wordt gebiedsgericht beleid gevoerd. Dit betekent dat er onderscheid wordt gemaakt en rekening wordt gehouden met de (ruimtelijke) karakteristieken van verschillende type gebieden zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium, de wijk- en buurtcentra e.d..
- Er wordt rekening gehouden met de verschillende (parkeer)doelgroepen zoals bewoners, werknemers, bezoekers van bewoners, kort en langparkerende bezoekers). Om daarmee tegemoet te komen aan het parkeergedrag en de parkeerwensen van iedere doelgroep.
- Wij benutten eerst de parkeerplaatsen die er al zijn voordat we nieuwe gaan aanleggen. Bij een bepaald parkeerknelpunt of bij een nieuwe ontwikkeling gaan we niet zonder meer direct over tot het aanleggen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst wordt bestudeerd wat de mogelijkheid zijn om de bestaande parkeerplaatsen beter te gebruiken.
- Het parkeren blijft gratis. Daarbij zijn we ons bewust dat parkeren geld kost. Maar de kosten worden niet direct ten laste van de parkeerder gebracht.
- Wij zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met de aangepaste Nota Parkeernormen 2015, die gelijktijdig met dit Parkeerbeleidsplan is opgesteld, is een actueel kader gemaakt waarbinnen samen met de initiatiefnemers van nieuw- en verbouwprojecten de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.
- Wij zetten in op duurzaamheid omdat we vinden dat parkeeroplossingen onder meer flexibel genoeg moeten zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, maatvoering en energiebron van de voertuigen.
- Fietsparkeren is een logisch onderdeel van het beleid. Parkeren van fietsen gaat immers hand in hand met het parkeren door voertuigen.

Duidelijke spelregels

Het beleid borgt wat goed gaat. Het parkeren in Capelle aan de IJssel geschiedt op hoofdlijnen naar tevredenheid van bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden. De plaatsen waar parkeerregulering (voornamelijk een 'blauwe zone') van toepassing is, worden door betrokkenen als positief ervaren.

Daarnaast levert het beleid duidelijke en eenduidige spelregels voor bestaande en nieuwe parkeervraagstukken. Op een aantal plekken in de stad worden knelpunten ervaren en uit de periodieke parkeertellingen die de gemeente laat uitvoeren blijkt dat op sommige plaatsen aandacht nodig is voor de lokaal aanwezige hoge parkeerdruk.

Overleg met betrokkenen

De geïventariseerde parkeerknelpunten zijn in de periode maart – augustus 2015 met belanghebbenden besproken. Daarbij is telkens het nieuwe parkeerbeleid gebruikt om te definiëren of er sprake is van een probleem en op welke wijze dat probleem volgens het parkeerbeleid opgelost kan worden. Dit heeft geleid tot het benoemen van concrete oplossingen die op een integrale inspraakavond (7 oktober 2015) aan betrokkenen zijn teruggekoppeld en zo nodig zijn aangepast. De uitvoeringsmaatregelen zijn tenslotte in het Uitvoeringsplan opgenomen en voorzien van organisatorische en financiële consequenties.

Hoe het nieuwe parkeerbeleid wordt toegepast

De gemeente zet in op een continuering van haar eenvoudig en eenduidig parkeerbeleid, maar spitst haar doelen verder toe op de inzichten die zij heeft van het parkeerareaal zoals dat er nu is en gebruikt wordt en zoals dat naar verwachting in de komende jaren kan gaan veranderen (projecten, trends en ontwikkelingen).

Het aantal knelpunten is echter beperkt en grote veranderingen worden niet voorzien. Dit leidt er toe dat het parkeren in het algemeen niet hoeft te worden gereguleerd. Anders gezegd: we passen alleen parkeerregulering toe (in principe 'blauwe zone') als het echt niet anders kan. Daarnaast blijven we kritisch op de toevoeging van parkeerplaatsen ten koste van de (kwaliteit van de) bestaande openbare ruimte. Toevoegingen van parkeercapaciteit vindt alleen plaats als dit niet conflicteert met onze visie en ambitie van een Parkstad met de daarbij behorende versterking van onze groen- en waterstructuur.

Mocht een nieuw parkeerknelpunt zich aandienen en maatregelen ter beheersing daarvan wenselijk worden geacht dan wordt dit als het mogelijk en te organiseren is in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden bepaald. Zo wordt samen met de bewoners en overige belanghebbenden zo veel als mogelijk maatwerk gemaakt op de te nemen maatregelen.

Toepassing per type gebied

Per gebiedstype is uiteengezet wat de parkeerbeleidsdoelen zijn, hoe het parkeren van de doelgroepen per gebied wordt gezien, wanneer een voorkomende situatie nadere aandacht behoeft en hoe daarmee wordt omgegaan. De daarbij onderkende gebiedstypen zijn:

- Woongebieden
- Gebieden met veel bezoekers (Stadshart, Capelle XL)
- Wijk- en buurtcentra (De Terp, Puccinipassage, Maria Danneels Erf, Scholver)
- Werklocaties (Rivium, Vak M, Fascinatio, Capelle-West)
- Bedrijven in/bij woongebieden

Per gebied is aangegeven wanneer een bepaalde hoogte van parkeerdruk op een bepaald moment als kritisch wordt beschouwd en aanleiding kan zijn voor te nemen maatregelen. Daarbij wordt telkens ook gelet op verkeerskundige en veiligheidsaspecten. Te nemen maatregelen variëren van kleine aanpassingen aan de bestaande situatie (bijvoorbeeld het aanpassen van belijning), het faciliteren van overleg tussen betrokkenen (bedrijven en omwonenden), intensivering van handhaving (beperken foutparkeren) tot - als het niet anders kan - de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Parkeernormennota

Parkeernormen zijn een goed middel om ervoor te zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot parkeerproblemen. Anderzijds moet een al te stringente toepassing van de parkeernormen er niet toe leiden dat ruimtelijke ontwikkelingen onmogelijk gemaakt worden. In de Nota Parkeernormen 2015 wordt een doorvertaling gemaakt van de landelijke parkeerkencijfers naar de Capelse situatie. De Nota geeft ook spelregels over de toepassing van deze normen en biedt de mogelijkheid om daar – indien nodig – flexibel mee om te gaan. Volgens de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening is het noodzakelijk om de parkeernormen in een aparte nota vast te leggen. Met de vaststelling van deze nota wordt aan deze verplichting voldaan.

Bijzondere doelgroepen en situaties

Tenslotte zijn voor een aantal bijzondere doelgroepen en situaties de van toepassing zijnde beleidskaders benoemd. Dit betreft:

- Gehandicaptenparkeren; toegespitst op de algemene en de individuele gehandicaptenparkeerplaatsen
- Parkeerverwijzing; over de ambitie om innovatieve parkeerinformatie en –verwijzing toe te passen, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van de stad
- Oplaadpunten; voor zowel de auto als de fiets
- P+R beleid; over het overleg en de afstemming met de regionale partner waarin de zorg voor voldoende aanbod aan parkeerplaatsen bij OV-opstappunten wordt besproken.
- Duurzame kwaliteit van parkeerplaatsen; over het hanteren van een maatvoering die eigentijds is en daarmee aansluit bij de ontwikkeling van de maatvoering van hedendaags voertuigen (auto en fiets)
- Parkeren grote voertuigen; over de aanwijzing van betreffende parkeerplaatsen en de toe te passen bebording
- Fietsparkeren; over de aanleg van meer fietsparkeerplekken onder meer in overleg met Wereldhave en RET
- Parkeren van motorfietsen; het veilig kunnen parkeren (stallen) van motorfietsen is een blijvend aandachtspunt.

1. Inleiding

Op 28 april 2015 heeft het College van burgemeester en wethouders van Capelle aan den IJssel de Koersnota Parkeren vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Capelle aan den IJssel.

Aan de hand van de 7 visiepunten uit de Koersnota Parkeren is in dit Parkeerbeleidsplan het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid verder vormgegeven en uitgewerkt. Het nieuwe parkeerbeleid richt zich met name op de wijze waarop parkeervraagstukken (bestaand en nieuw) kunnen worden opgelost en de spelregels die daarbij worden gehanteerd. Voor bestaande situaties is geïventariseerd waar zich parkeerproblemen voordoen. In de periode maart – augustus 2015 hebben gesprekken met belanghebbenden plaatsgevonden en zijn ideeën over de aard en omvang van het knelpunt en mogelijke oplossingen getoetst en zijn de spelregels verder afgestemd.

1.1 De vraag naar nieuw parkeerbeleid

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeerruimte; zo krijgt in samenwerking met eigenaar Wereldhave van winkelcentrum De Koperwiek het Stadshart de komende jaren een kwaliteitsimpuls. Daar horen ook voldoende en kwalitatief goede parkeerplaatsen bij. Voor auto's en fietsen. Dat geldt ook voor parkeervraagstukken in woonwijken, op bedrijventerreinen en nabij metrostations. De huidige parkeernota van de gemeente Capelle aan den IJssel stamt uit 1992. Samen met de Nota Parkeernormen uit 2006 sluit deze niet meer goed aan op onze huidige visie en ambitie met parkeren. Ook zijn de spelregels binnen de wetgeving van Ruimtelijke Ordening in de afgelopen decennia substantieel gewijzigd waardoor het noodzakelijk is dat we te nemen parkeermaatregelen goed kunnen verankeren in dat nieuwe juridische kader (bestemmingsplannen e.d.). Tenslotte moeten we zorgen dat we kunnen anticiperen op trends en ontwikkelingen zoals het toenemend gebruik en bezit van auto en fiets, de toename van het aantal elektrische auto's en fietsen en autodeelconcepten etc.

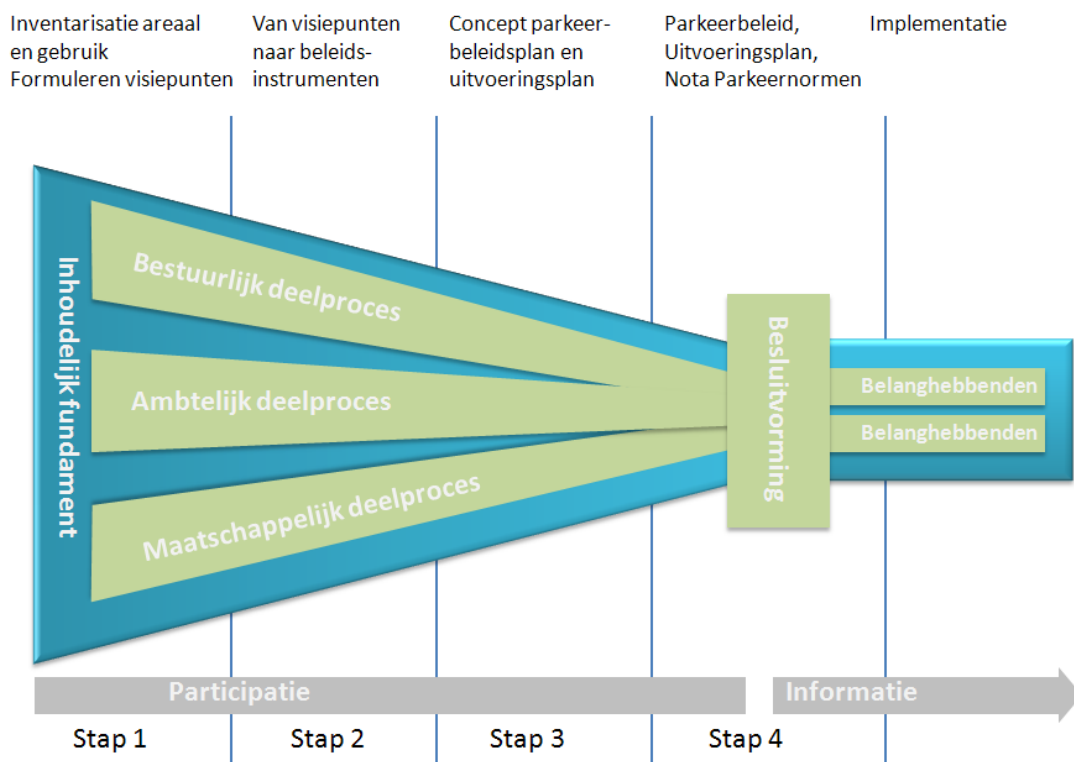
1.2 Opbouw parkeerbeleid: het proces

Om te komen tot de uitwerking van de Koersnota Parkeren in een concrete Parkeerbeleidsnota is een proces doorlopen. Door middel van een drietal deelprocessen is een inhoudelijk fundament geformuleerd waarin alle verzamelde informatie is opgenomen. Vervolgens is dit vertaald in onder meer het voorliggende Parkeerbeleidsplan.

De drie deelprocessen vertegenwoordigen de belanghebbenden bij de totstandkoming van het fundament, zijnde:

- De maatschappelijk betrokkenen (bewoners, ondernemers e.d.)
- De ambtelijk betrokkenen (beleidsmakers, gebiedsbeheerders, projectleiders e.d.)
- De bestuurlijk betrokkenen (wethouder(s), college van B&W, raadscommissie e.d.)

In onderstaande afbeelding is dit schematisch weergegeven.



Figuur 1.1 Doorlopen proces

Het maatschappelijk deelproces

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is gebruik gemaakt van de uitkomsten van een aantal discussiebijeenkomsten met belanghebbenden en betrokkenen over thans bekende parkeervraagstukken (zie ook paragraaf 3.3.).

In een afsluitende, gemeentebrede parkeerbijeenkomst d.d. 7 oktober 2015 zijn de uitkomsten van de discussiebijeenkomsten teruggekoppeld en heeft elke bewoner of ondernemer de mogelijkheid gehad om zijn of haar mening over het nieuwe Capelse parkeerbeleid te uiten. Deze reacties zijn in dit Parkeerbeleid 2015 verwerkt.

Het ambtelijk deelproces

Binnen het ambtelijk deelproces hebben verschillende vertegenwoordigers van de gemeente (verkeer, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie e.d.) zitting genomen in een projectgroep (zie colofon) die de totstandkoming van eerst de Koersnota en daarna het Parkeerbeleid 2015 inhoudelijk heeft begeleid.

Het bestuurlijk deelproces

In het bestuurlijke deelproces zijn de uitgangs- en aandachtspunten van de verantwoordelijke wethouder(s) opgehaald en de tussen- en eindresultaten teruggekoppeld. Niet in de laatste

plaats om de interactie tussen bestuurlijke ambities en het maatschappelijk draagvlak gedurende de totstandkoming van het parkeerbeleid te borgen. Zo heeft op 20 januari 2015 een workshop met het College van B&W plaatsgevonden en zijn de ambities eerst vastgelegd in de Koersnota Parkeren. Deze Koersnota is op 18 maart 2015 besproken met de Raadscommissie Stadsontwikkeling en Beheer. In de collegevergadering van 28 april 2015 is de Koersnota definitief vastgesteld.

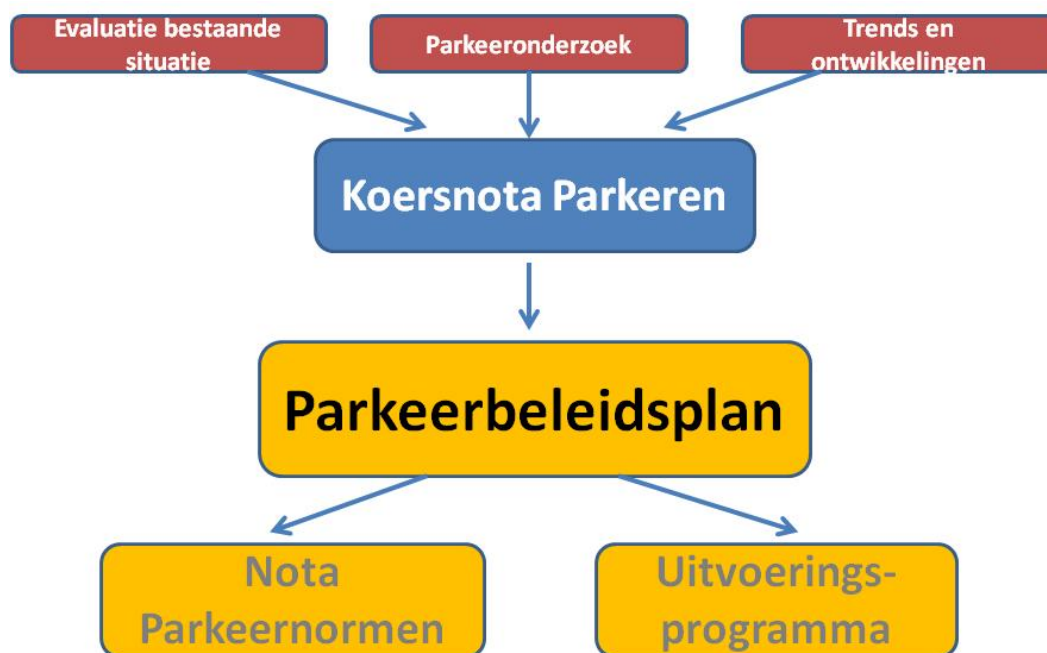
1.3 Het Parkeerbeleid 2015 – een deel van een groter geheel

Dit Parkeerbeleid 2015 is een van de documenten die het gemeentelijke parkeerbeleid vorm gaat geven. Naast dit Parkeerbeleid 2015 is er ook een nieuwe nota Parkeernormen 2015 opgesteld, die de spelregels beschrijft bij nieuw- en verbouwbouw en functiewijzigingen en de parkeernormen die daarbij gehanteerd gaan worden.

Ook is er een Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 – 2018 opgesteld, waarin per type gebied, het moment en met welke kosten en organisatorische consequenties de uit dit Parkeerbeleid 2015 volgende maatregelen worden uitgevoerd.

Tenslotte is er een relatie met bestaande of nieuw op te stellen verordeningen, uitvoeringsbesluiten en beleidsregels die betrekking hebben op het parkeren in Capelle aan den IJssel.

Onderstaand figuur geeft weer welke documenten het nieuwe parkeerbeleid beschrijven in onderlinge relatie met elkaar.



Figuur 1.2 Plaats van het parkeerbeleidsplan binnen de gehele keten van het parkeerbeleid

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de algemene en voor Capelle specifiek geldende beleidsmatige kaders voor het parkeerbeleid weergegeven. De hierop gebaseerde parkeervisie voor Capelle is kort en bondig weergegeven in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe het momenteel met parkeren in is gesteld en worden de geïnterviewde parkeervraagstukken weergegeven. In dit hoofdstuk zijn ook de resultaten van de verschillende bijeenkomsten met bewoners en ondernemers weergegeven.

Vervolgens wordt in de hoofdstuk 5 het parkeerbeleid nader uitgewerkt voor de verschillende gebieden en aangegeven welke volgorde en prioriteiten daarbij van toepassing zijn.

In hoofdstuk 6 wordt specifiek ingegaan op de parkeernormen die gelden voor nieuwe ontwikkelingen, waartoe de separate Parkeernormen 2015 is opgesteld.

En tot slot wordt in hoofdstuk 7 het parkeren voor bijzondere groepen (gehandicapten, elektrische en grote voertuigen, motorfietsen), voor overige zaken (regionaal P+R-beleid, bewegwijzering) en het fietsparkeren verder uitgewerkt.

2. Positionering parkeerbeleid

Het formuleren van en (toezien op) de uitvoering van parkeerbeleid is een taak van gemeenten. Parkeerbeleid is geen op zichzelf staand beleid, maar dient te worden afgestemd met bovenliggend (provinciaal, landelijk) beleid en lokaal geldende andere beleidsterreinen (economie, ruimte, verkeer, milieu).



Figuur 2.1. Parkeren in relatie tot overige gemeentelijke beleidsterreinen

Dit hoofdstuk schetst het landelijk, provinciaal/regionaal en het Capelse beleidskader alsmede een aantal gemeentelijke ontwikkelingen en algemene trends om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te duiden en de randvoorwaarden er van te schetsen.

2.1 Het landelijk beleidskader

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeer- en vervoersplan en de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, uitgewerkt en staat het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van de nota is dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. De Nota Mobiliteit gaat uit van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Streekplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moet worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

2.2 Provinciaal Beleid

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden. Veel stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, gereguleerde (bezoekers)gebieden, P+R voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen impulsen worden gegeven voor het adequaat faciliteren van het autobezit van bewoners en voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en winkelbezoekersverkeer een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit (augustus 2014) van de Provincie Zuid-Holland worden nagenoeg geen kaders aangereikt voor het lokale parkeerbeleid. Het enige aspect waar de Provincie enige richting in aangeeft heeft betrekking op ketenmobiliteit. In dat kader is het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid bij OV-opstapplaatsen een belangrijke voorwaarde.

Deze beperkte invulling van parkeergegerelateerde zaken door de Provincie maakt ondubbelzinnig duidelijk dat de invulling van het parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Daarbij dient wel te worden opgemerkt – ook al wordt dat in de provinciale visie niet expliciet vermeld – dat afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau van wezenlijk belang is, zodat regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument kan worden gekomen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de gehanteerde parkeerreguleringsinstrumenten (en tariefstelling) en de parkeergeleiding en informatieverschaffing.

2.3 Het Capelse beleidskader

In Capelle aan den IJssel zijn de afgelopen jaren verschillende beleidskaders vastgesteld, waarbij telkens ook raakvlakken met de parkeeropgave en/of parkeerbeleid van toepassing zijn. Deze raakvlakken dienen in het nieuwe parkeerbeleid te worden opgenomen.

2.3.1 Structuurvisie ‘Parkstad naast economische motor’

In de Structuurvisie wordt de algemene ambitie uitgesproken van de ‘Parkstad’ met als primaire doelstelling de versterking van de groen- en waterstructuur. Dit betekent derhalve een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden bij het inpassen van parkeerplaatsen. Zo wordt gesteld dat er wordt gestreefd naar een goede balans tussen de diverse functies, zoals groen, spelen en parkeren.

Er worden er 3 kansgebieden benoemd (Stadscentrum, Landelijk Capelle, Wingerd/Bongerd) en meerdere ‘veranderlocaties’. Tevens wordt de stelling ingenomen dat er geen groeiambities zijn maar wel meer gedifferentieerde woonmilieus moeten worden gerealiseerd. En dat er op economisch gebied onderscheid wordt gemaakt in bedrijven/kantoren, detailhandel (verschilt per winkelcentrum) en kleinschalige bedrijven/ondernemingen in de wijken. Deze ambities betekenen dat er aandacht geschonken moet worden aan de mogelijke, veranderende parkeerbehoefte als gevolg hiervan. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor het parkeren bij hoogbouw, bij de recreatieve poorten, bij de centra voor dagelijkse boodschappen en bij de Koperwiek.

2.3.2 Actieplan Economische zaken 2013-2018

In het actieplan Economische Zaken wordt in relatie tot de kansrijke centra die zich richten op dagelijkse boodschappen en gemak aangegeven dat een goede bereikbaarheid en parkeren daarvoor belangrijk zijn. En dat het huidige 'gratis parkeren' door alle betrokkenen (winkeliers én publiek) zeer gewaardeerd wordt.

2.3.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 'Slim reizen (2010-2020)'

In het GVVP wordt aangegeven dat een nieuwe parkeerbeleidsnota nodig is waarin aandacht wordt gegeven aan een actuele beleidslijn voor het parkeren bij nieuw- en verbouwprojecten. In die gevallen moet duidelijk zijn welke fietsparkeernormen (integratie) en autoparkeernormen (actualisatie) van toepassing zijn.

Daarnaast moet de parkeerbeleidslijn duiden hoe moet worden omgegaan met parkeervraagstukken in bestaande situaties; wat zijn de eventuele tekorten, welke ruimtelijke mogelijkheden zijn er voor uitbreiding van parkeer capaciteit. Dit onder de voorwaarden van draagvlak bij betrokkenen en passend binnen organisatorisch en financieel haalbare kaders. Overige aspecten die nadere duiding in een nieuw parkeerbeleidskader vragen, zijn

- welke reguleringsvorm passen we toe en hoe gaan we om met vergunningverlening.
- bij de ontwikkeling van het centrum duidelijker rekening houden met de alternatieve vervoerwijzen (met name de fiets).
- het opheffen van bestaande privé-plaatsen (ombouwen garage e.d.) dat kan leiden tot een toenemend tekort aan parkeerplaatsen.
- het stimuleren van fietsen (minder druk op infrastructuur, minder autoparkeerplaatsen nodig) door onder meer goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden.

2.3.4 Structuurvisie Detailhandel

In de Structuurvisie Detailhandel wordt aangegeven dat het huidige economisch functioneren van de dagelijkse sector bovengemiddeld presteert (+10%). De niet dagelijkse sector gemiddeld (+1%). Het Stadshart wordt als kwetsbaar ervaren maar ook worden er volop kansen gezien (meer sfeer en beleving nodig).

Van de wijkcentra/ buurtcentra worden vooral de grote centra (de Terp, Scholver) als kansrijk gezien. De kleinere centra (o.a. Maria Danneels Erf) zijn kwetsbaar. Het behoud van een supermarkt per locatie is daarbij cruciaal.

Ook Capelle XL wordt als kwetsbaar gezien. De kansen hier liggen vooral in het kwalitatief verbeteren van de openbare ruimte en de identiteit van het gebied/de bestemmingsfuncties.

De parkeersituatie bij de verschillende centra wordt belangrijk geacht, hetgeen ook tot uiting komt in een aantal specifiek per locatie geldende aandachtspunten:

- Stadshart: verbeteren parkeersituatie (aanbod, maatvoering/kwaliteit)
- De Terp: uitstraling parkeergarage op orde houden (i.s.m. eigenaar)
- De Scholver: uitstraling parkeergarage verbeteren (i.s.m. eigenaar)
- 's Gravenland: verbeteren aanbod want op piekmomenten is er soms onvoldoende parkeer capaciteit
- Capelle XL: blijvend inzetten op goede autobereikbaarheid (parkeren voor de deur)

2.3.5 Fietsplan 2010-2020

Een goede fietsinfrastructuur en goede fietsparkeervoorzieningen vormen de kern van fietsbeleid. Het aanbieden van voldoende en goede (ook bewaakte) stallingen geven het fietsgebruik een belangrijke impuls. Ten tijde van de vaststelling van het Fietsplan (2010) was

er sprake van een tekort van aan fietsparkeerplaatsen (momenteel staan op een donderdagmiddag ongeveer 300 fietsen buiten de rekken rondom het Stadsplein). Daarnaast zouden veel klemmen vervangen moeten worden omdat zij kwalitatief niet voldoen.

2.4 Gemeentelijke ontwikkelingen

Van alle geïnventariseerde lopende en aanstaande projecten vraagt 'Centraal Capelle' het meest om een nieuw beleidskader (en een nota parkeernormen) om de gesprekken met initiatiefnemers voor de realisatie of (her)ontwikkeling van functies in goede banen te leiden. In mindere mate geldt dit ook voor de twee andere kansgebieden uit de Structuurvisie zijnde Landelijk Capelle ('s Gravenweg) en Wingerd/Bongerd. Voor deze twee kansgebieden wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de betreffende ontwikkeling zelf zorg draagt, binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie, voor voldoende parkeerplaatsen.

Voor Centraal Capelle – en dan meer specifiek het Stadshart – zijn aanvullende spelregels en is een goede getalsmatige onderbouwing nodig van hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaald ontwikkeling nodig zijn (parkeernormen). Dit om zowel binnen het Stadshart als in de directe omgeving daarvan goede parkeeroplossingen te vinden, waarbij de bestaande parkeerplaatsen optimaal worden benut en overlast in aangrenzende (woon)buurten wordt beperkt.

2.5 Algemene trends

Behalve de hiervoor genoemde, specifiek voor Capelle aan den IJssel geldende situaties, is er ook sprake van algemene (landelijke) trends en ontwikkelingen.

Zo houden we rekening met de effecten voor het autobezit en autogebruik als gevolg van de toename van het aantal ouderen in onze samenleving en steeds meer eengezinshuishoudens. Daarnaast neemt de populariteit voor het 'autodelen' toe.

Maar ook de auto zelf verandert (lengte en breedte, zelfparkerende en zelfrijdende voertuigen, elektrische auto) en dat vraagt om oplossingen die reeds nu daarmee rekening houden, terwijl de echte effecten daarvan pas over enkele jaren zich zullen gaan aandienen. Wat nu al duidelijk merkbaar is, is het toenemend aantal elektrische fietsen waardoor ook de behoefte aan veilige en bewaakte fietsparkeervoorzieningen toeneemt.

En tenslotte moeten we rekening houden met de gevolgen voor de behoefte van parkeerplaatsen als gevolg van het nieuwe werken (meer thuiswerken e.d.) en het effect van internet op winkelbezoek.

Parkeerbeleid heeft meestal een houdbaarheid van ongeveer 7 jaar. Omdat het in het Parkeerbeleid 2015 vooral een denk- en werkwijze wordt neergezet is een langere houdbaarheid goed denkbaar. We beperken ons daarom niet tot trends en ontwikkelingen die zich alleen tot 2022 in hun volle omvang manifesteren. We kijken ook over deze grens heen om goed te kunnen anticiperen op de mogelijke effecten van de trends en ontwikkelingen die nu worden voorzien.

3. Visie op parkeren

Op 28 april 2015 heeft het College van burgemeester en wethouders van Capelle aan den IJssel de Koersnota Parkeren vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Capelle aan den IJssel. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van deze parkeervisie en de algemene ambitie die daaraan te grondslag ligt.

3.1 Algemene ambitie

De visiepunten hebben in het algemeen tot doel om (voor auto en fiets):

- een parkeerproduct te realiseren dat bijdraagt aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en veilige stad.
- blijvend in omvang voldoende en kwalitatief goede parkeerplaatsen aan te bieden
- de kwaliteit van de buitenruimte zo aantrekkelijk mogelijk te houden.

3.2 Visie in 7 punten

Met de hierna genoemde visiepunten wordt een duidelijke richting (koers) gegeven aan het parkeerbeleid om daarmee een aantoonbare bijdrage te leveren aan de algemene ambitie en de waarborging van de bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel.

Deze visie zal worden vertaald in toepasbare instrumenten om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beleidsmatige ambities en doelen waar te maken.

3.2.1 Wij voeren gebiedsgericht beleid

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende type gebieden in Capelle aan den IJssel, zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium, de wijk- en buurtcentra e.d..

Daarbij wordt een vraagvolgend beleid gehanteerd op locaties met veel bezoekers, zoals het Stadshart en Capelle XL. We leggen zo nodig extra parkeerplaatsen aan op die plaatsen waar daar behoefte aan is. De voorwaarde is wel dat daartoe ruimtelijke (en financiële) mogelijkheden moeten zijn. Vraagvolgend wil dus niet zeggen dat uitbreiding van parkeerplaatsen in onbeperkte mate plaats zal vinden. De basis is altijd een actueel inzicht in het werkelijk gebruik van de bestaande plaatsen en de mogelijkheid om de openbare ruimte daarop aan te passen.

In de overige gebieden en buurten, zoals de woonbuurten en werklocaties (o.a. Rivium, Fascinatio, Vak M) wordt meer sturend opgetreden. Indien nodig wordt het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen beïnvloed (parkeerregulering), als de vraag (al dan niet door ongewenste doelgroepen) naar parkeerplaatsen groter is dan het aantal aanwezige plaatsen. Maar alleen als de bestaande parkeerplaatsen niet nog beter kunnen worden benut en het toevoegen van parkeerplaatsen niet wenselijk of maar beperkt mogelijk is.

Bij de wijk- en buurtcentra (zoals De Terp, Scholver, Maria Danneels Erf) én bij bedrijven die in of nabij woonbuurten zijn gesitueerd moeten voldoende plaatsen (auto en fiets) voor bezoekers van de alhier gevestigde winkels en bedrijven aanwezig zijn. Zo nodig wordt daartoe een parkeerreguleringsmaatregel getroffen om te zorgen dat bepaalde parkeerplaatsen voor aldaar gewenste doelgroepen beschikbaar zijn.

3.2.2. Wij houden rekening met de verschillende doelgroepen

Naast dat er rekening wordt gehouden met de verschillende type gebieden en buurten, moet er ook rekening worden gehouden met de verschillende parkeerdoelgroepen zelf (bewoners, werknemers, bezoekers van bewoners, kort en langparkerende bezoekers). Om daarmee tegemoet te komen aan het parkeergedrag en de parkeerwensen van iedere doelgroep. De basis van het doelgroepenbeleid is dat parkeerders op een acceptabel geachte loopafstand bij hun bestemming moeten kunnen parkeren. Daarbij wordt toegestaan dat alle openbare parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt moeten kunnen worden, zolang dat maar niet leidt tot te lange loopafstanden en/of een te hoge parkeerdruk.

Daarnaast wordt rekening gehouden met een aantal bijzondere parkeerdoelgroepen. Dit kan betrekking hebben op mensen zelf en/of de functie die hij/zij vervult (zoals mindervaliden, mantelzorgers, zorgverleners, aannemers). Maar ook voor mensen die gebruik maken van specifieke voertuigen (elektrische voertuigen, grote voertuigen) en mensen die een bijzondere bestemming bezoeken (kerken, scholen, evenementen e.d.) waarbij een afwijkende parkeerbehoefte en parkeergedrag voorkomt (aantal, moment, duur e.d.).

3.2.3 Wij benutten eerst wat er is ... pas dan gaan we aanleggen

Bij het vinden van oplossingen voor knelpunten op gebied van parkeren wordt altijd het uitgangspunt gehanteerd: eerst benutten, dan aanleggen ('van norm naar nodig'). Dit sluit aan bij de ladder van duurzame verstedelijking.

Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of bij een nieuwe ontwikkeling niet zonder meer direct wordt overgegaan tot het aanleggen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst wordt bestudeerd wat de mogelijkheid zijn om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten. Uiteraard onder de voorwaarde dat dit niet tot situaties mag leiden waardoor onveilige situaties en/of onnodig veel zoekverkeer ontstaat.

3.2.4 Wij houden het parkeren gratis

Het parkeren in onze gemeente blijft gratis. Maar we zijn ons er wel van bewust dat parkeren geld kost. Voor de aanleg van plaatsen en het beheer en onderhoud daarvan. En voor de reguleringsmaatregelen die op enkele plekken van toepassing zijn. Of met de uitgifte van ontheffingen en vergunningen. Met 'gratis parkeren' wordt bedoeld dat de genoemde kosten niet direct ten laste van de parkeerder worden gebracht, maar op een andere manier wordt afgedekt binnen de gemeentelijke begroting of door bijdragen van particuliere initiatiefnemers (bij nieuwe ontwikkelingen).

3.2.5 Wij zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij veranderingen van de bestaande situatie, bijvoorbeeld bij de (her)ontwikkeling van een functie of een gebied, wordt de systematiek van parkeernormering gehanteerd. De bestaande Nota Parkeernormen 2006 zal worden aangepast, gelijktijdig met het opstellen van het Parkeerbeleid en de Uitvoeringsagenda.

De werkwijze bij ontwikkelingen (toevoegen van nieuwe functies of bij functieverandering) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten. Met de aangepaste Parkeernormen 2015, die gelijktijdig met dit Parkeerbeleidsplan is opgesteld, wordt een kader gemaakt waarbinnen de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.

3.2.6 Wij zetten in op duurzaamheid

Parkeeroplossingen moeten flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen. Als nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd dan kunnen deze fysiek (qua maatvoering) en technisch (qua bouwwijze, materialisatie, voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen etc.) op deze wijzigingen aangepast worden en waar nodig kunnen de parkeervoorzieningen worden uitgebreid of worden verwijderd c.q. voor ander gebruik worden benut. Daarmee zijn de voorzieningen toekomstbestendig, flexibel en technisch duurzaam en wordt (technische) innovatie en het bezit en gebruik van duurzame vervoersmiddelen gestimuleerd.

3.2.7 Fietsparkeren is een logisch onderdeel van onze koers

We gaan verder aan de slag met onze algemene fietsparkeerdoelstellingen zoals het behouden en uitbreiden van het aantal goede en veilige (bewaakte) fietsenstallingen inclusief voorzieningen voor 'bijzondere fietsen' (bakfietsen, fietsen met verlengde bagagedrager, oplaadpunten elektrische fietsen etc.). Als eerste zijn de fietsparkeernormen geactualiseerd en opgenomen in de Parkeernormen 2015 zodat bij nieuw- en verbouwprojecten het juiste aantal fietsparkeerplaatsen vanaf het begin wordt meegenomen in de planvorming en er geen problemen ontstaan in de openbare ruimte.

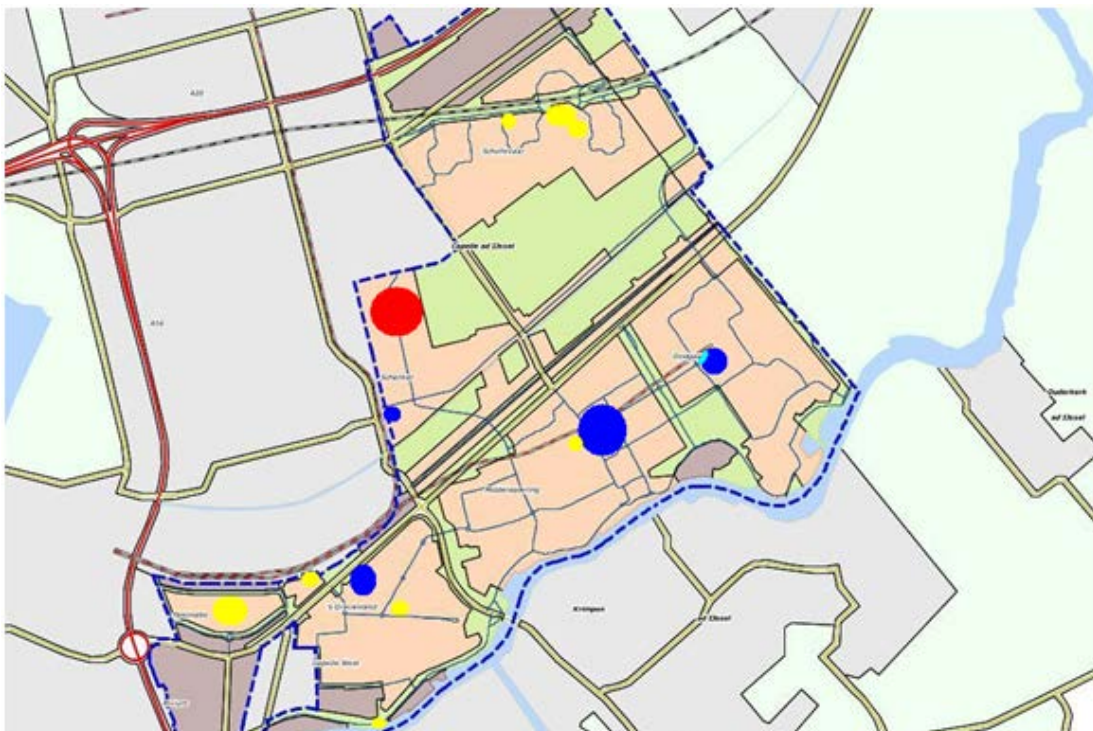
4. Evaluatie en inventarisatie

Met het nieuwe parkeerbeleidskader willen we borgen dat wat nu goed gaat, goed blijft gaan. Alsmede rekening houden dan wel een oplossing bieden voor die situaties of locaties waar nadere aandacht voor benodigd is.

Om te duiden waar het dan om gaat, wordt hierna beschreven op welke wijze op dit moment aan het parkeren in Capelle aan den IJssel invulling en uitvoering wordt gegeven en welke vraagstukken daarin reeds worden voorzien.

4.1 Beschouwing bestaande situatie

Op dit moment worden op een vijftal locaties parkeerreguleringsmaatregelen getroffen.



Afbeelding 3.1 Bestaande locaties parkeerregulering (blauw = blauwe zone, rood = parkeervergunningzone) en de locaties waarvoor aanvragen/verzoeken vanuit belanghebbenden zijn ontvangen om regulering toe te passen (geel)

Op vier daarvan (De Terp, Stadshart, Schenkel/Akkerwinde en 's Gravenland) geschiedt dit middels een parkeerschijfzone (blauwe zone). Het accent van de regulering bij De Terp en het Stadshart ligt op het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan bezoekers van de alhier gelegen winkels en bedrijven. Bij Schenkel/Akkerwinde en 's Gravenland ligt het accent op het weren van langparkeerders (reizigers OV).

In alle gevallen is dit geregeld middels een parkeerdurbeperking van maximaal 3 uur.

Wie in de betreffende gebieden woont en wie in de omgeving van de Terp een bedrijf heeft, kan in aanmerking komen voor een ontheffing.

Op één locatie, de Molenbuurt, is parkeerregulering aanwezig in de vorm van een parkeervergunningzone. Een afwijking ten opzichte van de overige vier gereguleerde locaties, omdat

er rekening is gehouden dat - in tegenstelling tot de situatie bij de overige vier locaties - de Molenbuurt is gelegen naast een gebied waar betaald parkeren van toepassing is (op het eigen parkeerterrein van het IJsselland Ziekenhuis). Het ziekenhuis heeft enkele jaren geleden het initiatief genomen om het tekort aan parkeerplaatsen – hetgeen ook veel parkeeroverlast veroorzaakte in de Molenbuurt – op te lossen door een parkeergarage op het ziekenhuisterrein te realiseren.

Uit tussentijdse evaluatie van de getroffen parkeerreguleringsmaatregelen op alle vijf locaties blijkt dat deze naar tevredenheid van de belanghebbenden werkt.

4.2 Inventarisatie bestaande parkeervraagstukken

Naar aanleiding van een interne ambtelijke inventarisatie, aangevuld met onder meer het in maart 2013 gehouden Burgerpanel, de diverse WOP's en het Zwartboek Parkeren van D66, zijn diverse actuele parkeervraagstukken benoemd. Deze zijn te verdelen in een drietal categorieën:

1. Gebiedsgebonden vraagstukken
2. Vraagstukken voortkomend uit gehouden parkeertellingen
3. Door belanghebbenden ingediende aanvragen voor parkeerregulering

4.2.1 Gebiedsgebonden parkeervraagstukken

In onderstaande tabel zijn de gebiedsgebonden parkeervraagstukken weergegeven.

Gebied / Buurt	Korte omschrijving parkeervraagstuk
Stadshart	bezien of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd om de parkeerbehoefte van te realiseren nieuwe functies goed te faciliteren en uitwijkgedrag naar omliggende (woon)buurten te beperken. Daarbij rekening houdend met het optimaal benutten van parkeerplaatsen die er al zijn. De fietsparkeerbehoefte wordt tevens gefaciliteerd en ook daar wordt rekening gehouden met het optimaal benutten van de parkeerplaatsen die er al zijn.
Rivium	de parkeersituatie is thans redelijk beheersbaar vanwege veel leegstand. Zonder aanvullende maatregelen kan bij minder leegstand de parkeerdruk toenemen, met name op de parkeerplaatsen in het openbaar gebied.
Fascinatio	er is sprake van uitwijkgedrag van P+R-parkeeders en er wordt een hoge parkeerdruk gepercipieerd op de bedrijvenring en in delen van de woonwijk
Capelle West	er is een beperkt aantal laad- en losmogelijkheden op de openbare weg
Hoofdweg-Vak M	regelmatig wordt een hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in het openbaar gebied waargenomen en wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet gewenst is. Daarnaast worden veel van de parkeerplaatsen die iets verderop zijn gelegen alsmede de parkeerplaatsen bij de kantoren (achter de slagboom) niet optimaal gebruikt.
Capelse Brug (P+R)	monitoring vindt plaats van wat er momenteel gebeurt met de bezetting als gevolg van tarifiering op P+R Kralingsezoom en Alexander. Daarnaast is blijvend aandacht nodig voor mogelijke uitbreiding van parkeercapaciteit.

4.2.2 Parkeervraagstukken als gevolg van parkeertellingen

Sinds 2010 vindt met regelmaat onderzoek plaats naar de parkeerdruk. De onderzoeksresultaten worden gebruikt om eventuele parkeerproblemen op tijd te onderkennen en om ze te objectiveren (hoeveel plaatsen zijn er, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein, hoe worden deze plaatsen gebruikt etc.).

Uit de tot nu toe gehouden tellingen, die geheel Capelle aan den IJssel betreffen, blijkt dat in een drietal woonbuurten (de Kleine Zeeheldenbuurt, de Eilandenbuurt en de Dalenbuurt) nader moet worden bezien of maatregelen mogelijk zijn om de hoge parkeerdruk aldaar te verlichten.

4.2.3 Aanvragen parkeerregulering

In de afgelopen jaren zijn door de gemeente verzoeken ontvangen om over te gaan tot invoeren van parkeerregulering. Bij deze locaties worden door (een deel van) de belanghebbenden parkeerproblemen ervaren waarvan men vindt dat deze middels het nemen van een parkeerreguleringsmaatregel opgelost zou kunnen worden. Dit betreft de volgende locaties:

- Winkelcentrum De Scholver (particulier eigendom);
- Henri Laurensrade (bewoners van de Henry Moorepassage);
- Warenarburg (nabij Crawford & Co);
- Lijstersingel (centrum);
- Winkelcentrum Puccinipassage;
- Nijverheidsstraat (nabij Terlouw).

Van deze locaties moet in overleg met betrokkenen worden beschouwd in welke mate welk probleem zich aandient en of dat aanleiding is voor door de gemeente te treffen maatregelen. Dit overleg heeft inmiddels plaatsgevonden (zie paragraaf 3.3.)

4.3 Integrale inspraakavond

Tijdens de integrale inspraakavond op 15 oktober 2015 en de avond over met de betrokkenen uit de Dalenbuurt op 2 november 2015 is enerzijds het concept van het Parkeerbeleidsplan besproken. Anderzijds heeft een terugkoppeling plaatsgevonden van de in juni, juli en augustus 2015 met de betreffende belanghebbenden besproken parkeersituaties (zie paragraaf 5.5) en hoe deze situaties hun plaats hebben gekregen in het parkeerbeleid en uitvoeringsagenda.

Uit deze inspraakavonden zijn door belanghebbenden de volgende zaken opgemerkt die zijn verwerkt in dit parkeerbeleidsplan:

- Met betrekking tot het gratis houden van het parkeren heeft de Fietsersbond gesteld dat betaald parkeren zorgt voor minder autoverkeer, gezondheidswinst, minder ruimtebeslag, een beter milieu en minder geluidsoverlast. Dit heeft geleid tot aanscherping van twee teksten in het Parkeerbeleid 2015 omdat daarin onvoldoende het geheel van het parkeren, zowel voor de auto als de fiets, naar voren kwam. De tekst in paragraaf 4.2.1, onder het kopje Stadshart is aangepast. Onder het kopje Stadshart in paragraaf 5.5.2 is de tekst tevens aangepast.

- De politie heeft aangegeven dat handhaving enkel het sluitstuk dient te zijn in het oplossen van een parkeerprobleem. Enkel als er geen andere mogelijkheden zijn wordt een te handhaven maatregel als oplossing ingevoerd. Eerst moet worden gezocht naar oplossingen door middel van een andere inrichting. Dit geldt voor het aanpakken van parkeerproblemen in IBOR projecten maar ook in bestaande situaties. Als dit ongewenst is omdat de fysieke oplossing ten koste gaat van groen in een bestaande situatie moet nadrukkelijk het belang tussen de kwaliteit van de omgeving en de inzet van handhaving worden afgewogen. In paragraaf 5.4 is hier nu aandacht aan besteed.
- Tevens heeft de politie opgemerkt dat er een algehele visie mist in het stuk over de aanpak van de problemen die hulpdiensten tegen komen door parkeersituaties. Hulpdiensten, en de brandweer is dan maatgevend, moet altijd door een straat kunnen. Daarbij is een doorrijdbreedte van 3,50 meter gewenst, op punten mag dit smaller. Hoewel genoemd bij de Dalenbuurt en de Eilandenbuurt is dit niet als algemeen punt in het beleid teruggekomen. In de inleiding van hoofdstuk 5 is dit algemene uitgangspunt alsnog toegevoegd.
- Als laatste heeft de politie opgemerkt dat in bijlage 2 Sportpark Schenkel als vrachtwagenparkeerplaats is aangegeven. Deze locatie is echter sinds een aantal jaren niet meer als zodanig aangewezen. Dit is in de bijlage aangepast.

Van zaken die tijdens de inspraakavond aan de orde zijn gekomen maar niet in het Parkeerbeleidsplan zijn opgenomen of op een andere manier zullen worden behandeld, heeft separate verslaglegging en terugkoppeling plaatsgevonden.

5. Parkeerbeleid in uitvoering

In dit hoofdstuk worden de ambities en de visiepunten van de gemeente Capelle aan den IJssel vertaald in concreet parkeerbeleid. Hierbij is gekozen om te kiezen voor parkeerbeleid per gebiedstype, toegespitst op de specifieke per gebiedstype voorkomende doelgroepen. Daarbij wordt aangegeven welke maatregelen op korte termijn en die op langere termijn uitgevoerd kunnen en moeten worden.

Deze maatregelen zijn samengevat in het bij dit Parkeerbeleid 2015 behorende Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 - 2018, waarbij per maatregel is benoemd welke organisatorische en financiële consequenties daarmee gemoeid zijn.

Bovenaan het gemeentelijk beleid staat dat de doorgang voor hulpdiensten verzekerd moet zijn. Behoudens bij een parkeerecces moet een ambulance of brandweerauto zonder schade te rijden door een straat kunnen en een bocht kunnen nemen. In voorkomende gevallen worden deze problemen aangepakt in de lijn die in dit hoofdstuk is omschreven.

5.1 Eenvoudig en duidelijk

De gemeente zet in op een continuering van haar eenvoudig en eenduidig parkeerbeleid, maar spitst haar doelen verder toe op de inzichten die zij heeft van het parkeerareaal zoals dat er nu is en gebruikt wordt en zoals dat naar verwachting in de komende jaren kan gaan veranderen (projecten, trends en ontwikkelingen).

Op totaalniveau is er in Capelle aan den IJssel geen tekort aan parkeerplaatsen. Wel –zo blijkt ook uit de gehouden parkeeronderzoeken– treedt in een aantal straten soms een hoge parkeerdruk op (> 90%) en is in enkele woonbuurten 's nachts zelfs sprake van een hele hoge parkeerdruk (>100%). Om in staat te zijn om parkeervraagstukken te objectiveren, blijven we middels periodiek parkeeronderzoek (eens per 2 a 4 jaar) de parkeersituatie (aantal, gebruik) in en op alle parkeervoorzieningen (publiek en privaat) monitoren.

5.2 Reguleren alleen als het nodig is

Omdat het aantal knelpunten beperkt is en ook niet voorzien wordt dat er grote veranderingen gaan optreden, leidt er toe dat we op hoofdlijnen het parkeren vrij houden (niet gereguleerd) en dat we alleen parkeerregulering toepassen als het echt niet anders kan.

Parkeerregulering wordt toegepast als het verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen onder de verschillende doelgroepen alleen nog maar mogelijk is als het parkeren door bepaalde doelgroepen op enigerlei wijze moet worden beperkt. Als regulerend instrument wordt in principe altijd gekozen voor een parkeerdurbeperkende maatregel (blauwe zone)¹. De venstertijden van de regulering zijn, zo veel als mogelijk, overal gelijk. Zo kan de gebruiker goed worden geïnformeerd en kan er nauwelijks misverstand ontstaan of een reguleringsmaatregel al dan niet in werking is.

Handhaving

¹ Mede ingegeven door de goede ervaringen met deze maatregel in de reeds gereguleerde gebieden (zie paragraaf 3.1)

Daar waar parkeren is gereguleerd, is het nodig om toe te zien dat de parkeerders zich houden aan de bij de regulering van toepassing zijnde regels (parkeren binnen toegestane tijdsduur, parkeren met ontheffing of vergunning). Als dit nagelaten wordt, zullen wij onze taak als handhaver uitoefenen. Dit doen wij ook als we constateren dat er voertuigen staan geparkeerd op plaatsen waar ze overlast of gevaar opleveren. Handhaving kost inzet van uren van de handhavers. Bij het invoeren in een gebied van parkeerregulering dient vooraf deze inzet te worden afgestemd met de handhavers.

5.3 Parkeerplaatsen alleen toevoegen als het kan

Ook zijn en blijven we kritisch op de toevoeging van parkeerplaatsen ten koste van de (kwaliteit van de) bestaande openbare ruimte. Naast dat we het bestaande parkeerareaal eerst beter willen benutten voordat we nieuwe parkeerplaatsen toevoegen, blijven we ook kritisch op deze toevoeging zelf. Toevoegingen van parkeercapaciteit vindt alleen plaats als dit niet conflicteert met onze visie en ambitie van een Parkstad met de daarbij behorende versterking van onze groen- en waterstructuur. Met betrekking tot beschermd dorpsgezichten, dan wel waardevolle (groene) gebieden dient altijd de beschermde waarde en kwaliteit van het gebied de maatlat te zijn waaraan een oplossing wordt gemeten. Parkeren is in deze gebieden te gast.

5.4 Maatregelen in overleg

Mocht een parkeerknelpunt zich aandienen en maatregelen ter beheersing daarvan wenselijk worden geacht dan zullen we dit als het mogelijk en te organiseren is in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden bepalen. De te nemen maatregelen kunnen variëren van enerzijds betere informatieverstrekking of het faciliteren van overleg en communicatie tussen partijen tot anderzijds meer ingrijpende maatregelen zoals het invoeren van parkeerregulering en/of de realisatie van extra parkeerplaatsen.

In het geval er een keuze voor ligt tussen een maatregel die ten koste gaat van groen en een maatregel die om handhaving vraagt dient mee te worden gewogen dat handhaving enkel het sluitstuk kan zijn in het oplossen van een parkeerprobleem. Afdoende handhaving is namelijk niet vanzelfsprekend.

Met name in woonbuurten met een te hoge parkeerdruk 's nachts spitst de discussie zich vaak toe op de vraag of de parkeeroverlast opweegt tegen de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Maar ook in het geval dat een parkeerprobleem er nog niet is en er in het kader van een IBOR-project wel mogelijkheden worden gezien om meer parkeerplaatsen te realiseren, willen we de uitwisseling van bestaande ruimtelijke kwaliteit voor de aanleg van parkeerplaatsen met de direct betrokkenen ter discussie stellen.

In beide gevallen staan we toe dat de belanghebbenden (bewoners, bedrijven) een keuze kunnen maken om +10% of -10% van het benodigd aantal plaatsen (ten opzichte van een maximale parkeerdruk van 90%) toe te staan.

Als voor de oplossing van het probleem de invoering van parkeerregulering in aanmerking komt, zullen we ook in dat geval met de belanghebbenden bespreken wat daar de kaders van zijn (reguleringsperiode en maximale parkeerdruk). Zoals gezegd is het uitgangspunt daarbij een uniform en eenduidig regime in de gehele gemeente

Via dit interactief proces kan samen met de bewoners en overige belanghebbenden maatwerk op de te nemen maatregelen gemaakt worden. Maar geen maatwerk tot in het oneindige. We zullen altijd voorkomen dat er een onbeheersbare ‘lappendeken’ aan maatregelen ontstaat en dat oplossingen juridisch (o.a. precedentwerking) en financieel onverantwoord zijn.

5.5 Toepassing per type gebied

In de hierna volgende paragrafen zetten we per gebiedstype uiteen wat onze parkeerbeleidsdoelen zijn, hoe we het parkeren van de doelgroepen per gebied zien, wanneer een voorkomende situatie nadere aandacht behoeft en hoe we daarmee wensen om te gaan.

Definitief parkeervraagstuk op basis van dialoog

In aanvulling op de uitwerking van het gebiedsgerichte beleid wordt in tekstkaders zoals deze de in de maanden juni en juli 2015 per locatie/situatie met de betreffende belanghebbenden besproken parkeervraagstukken weergegeven. De conclusies hiervan zijn teruggekoppeld op de integrale inspraakavond op 7 oktober 2015. Per gebiedstype wordt in de tekstkaders een korte toelichting van de bevindingen zoals waargenomen tijdens de diverse dialogen met belanghebbenden alsmede van de integrale inspraakavond aangevuld met de voorgenomen acties, die tevens zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 -2018.

5.5.1 Parkeren in woongebieden

We streven er naar om in de woongebieden (bestaand en nieuw) tenminste gemiddeld één parkeerplaats per wooneenheid in de directe omgeving daarvan (< 100 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede auto worden grotere loopafstanden acceptabel geacht (max. 200 meter). Aanvullend dient voldoende parkeerruimte beschikbaar te zijn voor bezoekers van de bewoners.

De parkeerdruk in woonbuurten willen we niet boven de 90% procent uit laten komen om daarmee de leefbaarheid van woonbuurten te borgen alsmede zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken. Daarbij kijken we ook kritisch naar het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein en private parkeergarages.

Afhankelijk van de geconstateerde parkeerdruk op bepaalde momenten, kan een maatregel ter beperking van de (te) hoge parkeerdruk worden genomen;

- als 's nachts de parkeerdruk hoger ligt dan 90% is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen. Er worden alleen parkeerplaatsen toegevoegd indien dit ruimtelijk inpasbaar is en de totaal kwaliteit van de openbare ruimte niet aantast.
- als de parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen wordt de (te) hoge parkeerdruk veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. Dit probleem kan worden opgelost middels invoering van parkeerregulering.

Kleine Zeeheldenbuurt

De parkeerdruk in de nachtelijke uren ligt op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%.

In overleg met betrokkenen is besloten om een aantal extra parkeerplaatsen aan te leggen (april 2016)

Eilandenbuurt

De parkeerdruk in de nachtelijke uren ligt op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%. Een aantal bewoners geeft echter aan dat de hoge parkeerdruk niet zo wordt ervaren. Zo is er in sommige straten altijd wel plek te vinden. Het parkeren buiten de parkeervakken of op onveilige locaties (hoeken van kruispunten) zou wel strenger moeten worden aangepakt. Ook de veiligheid (toegankelijkheid hulpdiensten) is een aandachtspunt en voorgesteld wordt om moeilijk toegankelijke plekken te markeren. Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie (halen en brengen) bij de school.

Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de markering verbeteren/toevoegen, intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties alsmede de communicatie hierover en het in overleg met bewoners uitbreiden van parkeercapaciteit.

Dalenbuurt

Ook in de Dalenbuurt ligt de parkeerdruk in de nachtelijke uren op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%. De veiligheid (toegankelijkheid hulpdiensten) is hierbij een aandachtspunt. Uit reacties van bewoners blijkt dat veel mensen parkeren in de openbare ruimte terwijl ze in eerste instantie in hun eigen garage of op eigen terrein zouden kunnen parkeren. Sommige bewoners ervaren de drukte niet als een probleem. Het is gebleken dat dit erg afhankelijk is van de locatie in de wijk. De suggestie wordt gedaan om belijning aan te brengen zodat efficiënter van de beschikbare ruimte gebruik kan worden gemaakt.

Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de markering verbeteren/toevoegen, intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties alsmede de communicatie hierover en het in overleg met bewoners uitbreiden van parkeercapaciteit.

Henri Laurensrade

De parkeerdruk op de in het openbaar gebied gelegen parkeerplaatsen is in de nachtelijke uren hoog en de parkeergarages zijn maar maximaal voor 50% bezet (huurkosten € 75,- per maand). Suggesties voor het verlichten van de parkeerdruk betreffen het goedkoper maken van de parkeergarageplaatsen (=bevoegdheid VvE), het veiliger maken van het Aida-parkeerterrein alsmede enkele plaatsen toevoegen door groen op te offeren.

Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de veiligheid op het Aida-parkeerterrein verbeteren, markering verbeteren/toevoegen, de doorgang Mari Andriessenrade voor hulpdiensten verbeteren middels parkeerverboden en in overleg met bewoners de parkeercapaciteit uitbreiden.

5.5.2 Parkeren in gebieden met veel bezoekers

In gebieden met veel bezoekers zoals het Stadshart (Koperwiek) en Capelle XL willen we meerdere doelgroepen (bezoekers van de winkels en bedrijven, medewerkers, bewoners, bezoekers van bewoners) op dezelfde parkeerplaatsen laten parkeren (het zogenaamde 'dubbelgebruik').

We streven er naar om de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 250 meter rond de bezoekers aantrekkende functies zijn gelegen gedurende de openingstijden van deze functies maximaal 95% bedraagt.

Mocht een hogere parkeerdruk zich aandienen dan zal eerst worden vastgesteld of de betreffende parkeerplaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van het gebied. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone). Hierbij houden we rekening met de parkeerbehoefte van bewoners (twee ontheffingen per adres) en medewerkers (beperkt, want voor de meeste van hen is een grotere loopafstand acceptabel) die binnen het gereguleerde gebied moeten kunnen parkeren (uitgifte ontheffingen).

Ook houden we rekening met een mogelijke verschuiving van de niet-bezoekers van het gebied naar parkeerplaatsen in aangrenzende gebieden en het effect daarvan op de aldaar aanwezige parkeerdruk. Mocht dit effect tot onwenselijke gevolgen leiden, dan wordt ook beschouwd in hoeverre we extra parkeerplaatsen binnen het gebied met veel bezoekers kunnen aanleggen.

Stadshart

De uitbreiding en herinrichting van het winkelcentrum de Koperwiek maakt het winkelcentrum gereed voor de komende jaren. De parkeervraag wordt binnen de grenzen van het projectgebied opgelost door onder meer de realisatie van een parkeergarage op de plaats van het parkeerterrein "Kerklaan". De gemeente investeert tegelijkertijd in de openbare ruimte om ook dit een moderne, hoogwaardige uitstraling te geven. Deze investeringen maken deel uit van de Gebiedsvisie Centraal Capelle. Met betrekking tot parkeren bestaat er de wens om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden om de frictieleegstand, om het zoekverkeer te verminderen, parkeerplaatsen breder te maken zodat makkelijker ingeparkeerd kan worden en het tevens een moderne en hoogwaardige uitstraling geven aan de parkeerterreinen. Het parkeervraagstuk Lijstersingel maakt onderdeel uit van dit parkeervraagstuk.

De hiertoe benodigde acties betreft het zorgdragen voor een sluitende parkeerbilans in relatie tot uitbreiding winkelcentrum, inclusief het fietsparkeren, het faciliteren van de realisatie van parkeergarage 'Kerklaan' en het verbeteren van het parkeeraanbod Evenemententerrein en bij appartementen Lijstersingel (aantal plaatsen en maatvoering). Aanvullend gaan we zorgdragen voor de realisatie van dynamische parkeerverwijzing.

Lijstersingel

Het parkeervraagstuk Lijstersingel betreft de appartementen aan het parkeerterrein achter het gemeentehuis. Als de parkeerdruk in het centrum hoog is dan zijn de bewoners van deze twee torens de eerste die dat merken omdat de bezoekers dan op de parkeerplaatsen direct voor het complex gaan staan. Hoewel het de afgelopen jaren rustiger was lijkt de druk toe te nemen en is het de vraag of parkeerregulering noodzakelijk is. Gezien de ideeën rondom het uitbreiden van parkeerplaatsen in het Stadshart horen deze twee vraagstukken bij elkaar.

Na afronding van de uitbreiding van winkelcentrum De Koperwiek wordt op basis van parkeerduuronderzoek bevestigd of parkeerregulering benodigd is.

5.5.3 Parkeren bij wijk- en buurtcentra

Bij de wijk- en buurtcentra (thans De Terp, Puccinipassage, Maria Danneels Erf, Scholver) willen we dat de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 150 meter zijn gelegen gedurende de openingstijden van de winkels en bedrijven maximaal 90% bedraagt om daarmee het zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken en de parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels en bedrijven goed bereikbaar te houden. En ook hier geldt dat we alle doelgroepen van het gebied zo veel als mogelijk op dezelfde parkeerplaatsen willen laten parkeren.

De parkeerdruk wordt structureel, elke drie jaar, gemeten. Mocht de parkeerdruk meer dan 90% bedragen, dan stellen we eerst vast of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van het wijk- of buurtcentrum. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone). Ook hier zullen we rekening houden met de parkeerbehoefte van bewoners en een deel van de medewerkers (ontheffingen). En of een mogelijke verschuiving van de niet-bezoekers van het wijk- en buurtcentrum naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Winkelcentrum De Scholver

In de parkeergarage van de Scholver parkeren forenzen welke verder reizen met de trein vanaf station Schollevaar. De mate waarin dat gebeurt, blijkt afhankelijk van het weertype (bij regenachtig weer is hier in meerdere mate sprake van). Daarbij komt dat de parkeerplaatsen het dichtst bij het NS station ook de plaatsen zijn die het dichtst bij de opgang naar het erboven gelegen winkelcentrum liggen. Met de eigenaar van het winkelcentrum zijn afspraken gemaakt om de overlast in beeld te brengen middels een parkeeronderzoek.

In 2015 zal een parkeeronderzoek plaatsvinden op basis waarvan bepaald zal worden of aanvullende beheermaatregelen nodig zijn

Winkelcentrum Puccinipassage

De huidige situatie bij de Puccinipassage is vanwege een tijdelijke maatregel (blauwe zone) niet representatief. De ondernemers van de passage zijn van mening dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor hun klanten. De bewoners melden dat zij dit niet herkennen. Ook de gehouden parkeertellingen geven niet direct een probleemsituatie weer. De ondernemers hebben echter aangegeven wijze van beoordeling van de betreffende parkeertelling met betrekking tot de acceptabele loopafstanden en bezettingsgraden niet representatief te vinden voor dit winkelcentrum.

De situatie is zodanig dat op voorhand geen nadere actie wordt ondernomen. Het gebied valt onder de reguliere monitoring van de parkeerdruk. Bij het beoordelen hiervan dient nadrukkelijk de aandacht te worden besteed aan de belangen van zowel de bewoners als de ondernemers.

Nijverheidsstraat

De parkeerplaatsen bij het Bunkerschip worden ingenomen door voertuigen van personen die niet het Bunkerschip bezoeken (o.a. vissers), waardoor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van het Bunkerschip vaak beperkt is. De eigenaar van het Bunkerschip heeft verzocht om met een 'blauwe zone' de beschikbaarheid te verbeteren.

De situatie is zodanig dat op voorhand geen nadere actie wordt ondernomen

5.5.4 Parkeren bij werklocaties

Op werklocaties zoals Rivium, Hoofdweg-Vak M en Capelle West willen we dat de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 500 meter zijn gelegen gedurende de wekdagen overdag niet hoger ligt dan 90% om daarmee het zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken. Mocht de parkeerdruk hoger dan 90% bedragen, dan moet eerst worden vastgesteld of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-werkenden. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone met ontheffingen voor de medewerker van de bedrijven).

Ook dan zal rekening worden gehouden met de mogelijke verschuiving van de niet-werkenden naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen en of dat aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Indien de te hoge parkeerdruk gepaard gaat met onvoldoende benutting van bestaande private parkeerplaatsen (achter de slagboom) zal de gemeente het initiatief nemen om met de betreffende eigenaren van die private parkeerplaatsen tot een optimalisatie van het gebruik van die parkeerplaatsen te komen (beter benutten). Zo nodig combineert de gemeente dit met een aanscherping van de handhaving om alsnog het beschikbare areaal binnen 500 meter beter te benutten.

Rivium

De parkeerdruk op het kantorenterrein Rivium is sterk wisselend. De openbare parkeermogelijkheden worden tot het uiterste benut. De parkeerterreinen op eigen terrein staan bij sommige (lege) kantoren leeg of grotendeels vrij terwijl op andere locaties men dubbel parkeert. Dit is een situatie die al langer bestaat. De lijn die is ingezet in het besluit "Analyse en oplossingsrichtingen leegstand Rivium" is nog steeds van kracht en wordt gedragen door het parkmanagement. Dit houdt in dat de gemeente in samenwerking met marktpartijen de parkeerdruk probeert te verminderen. Structureel wordt het parkeerprobleem enkel opgelost door de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen op particulier terrein. De gemeente werkt daar graag aan mee. De gemeente kan haar intenties benadrukken door het parkeren op straat te ordenen. Het probleem dat zich daar voor doet is dat door het parkeren op de rijbaan men bij tegenliggers moet wachten. In het Rivium Quadrant is het zo dat vrachtwagens door het parkeren op straat de bocht niet goed kunnen maken.

De gemeente denkt en werkt graag mee met eigenaren die op eigen terrein extra parkeermogelijkheid willen maken. Met het tonen van goede intenties, door het ordenen van de parkeersituatie op straat, kan de gemeente mogelijk een aanzet geven tot het starten van oplossingsgerichte acties van ondernemers en de eigenaren van de panden.

Capelle West

Met een 7-tal bedrijven (van de in totaal ruim 20) is overleg gevoerd over de bij hen voorkomende parkeersituatie. Op hoofdlijnen zijn de bedrijven momenteel tevreden over de parkeersituatie. Optimalisaties zijn wel wenselijk betreffende het aantal parkeerplaatsen en een enkele extra laad- en losplaats alsmede het langdurig parkeren van vrachtwagens (waardoor sommige bedrijven slecht zichtbaar zijn) beperken.

Om de situatie beheersbaar te maken zal een extra laad- en losplaats worden aangelegd, wordt het parkeren van grote voertuigen beperkt (Rendierenbuurt uit gebied halen). In het regulier overleg met de ondernemers zal de parkeersituatie regelmatig aan de orde worden gesteld.

Hoofdweg - Vak M

Op het kantorenpark ten noorden van de A20 zijn over het algemeen te weinig parkeerplaatsen. Voor medewerkers zijn er vaak niet voldoende plaatsen. Dit mede in verband met leegstand van enkele panden. Enkele bedrijven geven aan dat de verhouding tussen het aantal werknemers en de voor hen beschikbare parkeerplaatsen erg uit balans is. Het huidige gedogen van het parkeren op de trottoirs vinden de ondernemers goed. Maar er is wel vraag naar meer parkeerplaatsen. Gezocht kan worden naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen te realiseren of door ongebruikte trottoirs te vervangen door parkeerplaatsen. De ondernemers zien geen mogelijkheden om zelf iets te doen aan de parkeersituatie.

Er zal worden overgaan tot aanleg van extra parkeerplaatsen (ter plaatse van bestaande trottoirs), parkeren half op trottoir. Aanvullend zal de handhaving worden geïntensiveerd.

5.5.5 Parkeren bij (grote) bedrijven nabij woonbuurten

Hiervoor geldt hetzelfde als benoemd bij woonbuurten (zie paragraaf 5.5.1). Als de parkeerdruk in woonbuurten als gevolg van daarin of nabijgelegen grote bedrijven leidt tot een te hoge parkeerdruk in de woonbuurt (overdag of 's avonds > 90%) en dit probleem blijkt te worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het personeelsparkeren van die bedrijven, dan zal de gemeente eerst in overleg treden met het betreffende bedrijf om te bezien of de voor het bedrijf beschikbare parkeerareaal wel voldoende is dan wel dat daarop van toepassing gestelde maatregelen (verdeling parkeerrechten, tarifiering) niet onbewust de aanleiding is tot ongewenst uitwijkgedrag naar de omliggende woonbuurt.

Zo nodig wordt in de woonbuurt parkeerregulering toegepast. Ook dan wordt rekening gehouden met de verschuiving van deze parkeerders van het gebied naar andere, in nabijgelegen gebieden gelegen parkeerplaatsen en of dat niet aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Capelse Brug (P+R)

Parkeertellingen op P+R Capelse Brug geven op dit moment nog een zeer wisselend beeld van de situatie sinds de invoering van betaald parkeren door de gemeente Rotterdam op P+R Kralingsezoom. Dit maakt het treffen van een definitieve conclusie op dit moment (aug. 2015) nog niet mogelijk. Een aanvullende parkeertelling vindt plaats in oktober 2015. *Zodra deze aanvullende parkeertelling heeft plaatsgevonden worden de hieruit verkregen inzichten met gemeente Rotterdam afgestemd.*

Fascinatio

De parkeerdruk in het woongebied is weliswaar hoog maar leidt nog niet tot een te hoge parkeerdruk (> 90%). Er zijn altijd parkeerplaatsen voor bewoners binnen acceptabele geachte loopafstand beschikbaar. Wel blijft het noodzaak om het aantal parkeerplaatsen

voor bedrijven en de gebruiksmogelijkheden daarvan op orde te houden zodat een verdere toename van de parkeerdruk in het woongebied wordt beperkt.

De overloop van parkeerders van P+R Capelse Brug en van P+R Kralingsezoom zal door middel van monitoring van de parkeerdruk in de woonbuurt nauwlettend worden gevolgd.

Warenarburg

Verschillende bewoners ervaren overdag parkeerproblemen, terwijl anderen van mening zijn dat het meevalt. Er is een relatie tussen de parkeersituatie op de Warenarburg en het nabijgelegen bedrijf (Crawford, schade-expertisebedrijf). Een deel van het personeel parkeert in de omliggende buurt. Voorgesteld wordt om op buurtniveau nader overleg te voeren over parkeren en daarover afspraken te maken. De gemeente zal dit overleg faciliteren. Daarnaast zal de gemeente het aantal parkeerplaatsen optimaliseren bij IBOR-projecten.

Ter verbetering van de situatie zal de gemeente de dialoog tussen de bewoners en Crawford Faciliteren. Aanvullend zal de markering worden verbeterd/toegevoegd.

6. Parkeren en bouwen

Mobiliteit, auto- en fietsbezit en –gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets zal als gevolg daarvan blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving negatief beïnvloeden.

Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron voor overlast in een gebied of buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij een parkeervraagstuk dat voortkomt uit een gewenste ontwikkeling (nieuwbouw, verbouw, functiewijziging e.d.). Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van deze normen kan een goede inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten. In dit parkeerbeleidsplan worden de kaders gegeven voor een nieuwe Parkeernormen 2015 die separaat aan dit plan is opgesteld.

6.1 Aanleiding voor nieuwe parkeernormen(systematiek)

De huidige parkeernormen en de bijhorende systematiek zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2006. In de tussenliggende tijd is er echter veel veranderd. Op hoofdlijnen betreft dit 3 punten:

1. Het juridische kader waarbinnen parkeernormen zijn vastgelegd is gewijzigd. Sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de parkeereis voor nieuw- en verbouw niet meer worden vastgelegd in de bouwverordening en moet de parkeereis worden doorgelegd in de omgevingsvergunning.
2. De landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers is inmiddels herijkt. De huidige Capelse parkeernormen zijn onder meer gebaseerd op de kencijfers van CROW uit 2004. Inmiddels heeft CROW deze parkeerkencijfers opnieuw onderzocht en zijn de meest recente kencijfers vastgelegd in publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", welke publicatie 182 "Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering" vervangt. Ontwikkelingen in het autobezit maakten het noodzakelijk om deze kencijfers te actualiseren. Het gemiddelde autobezit per inwoner/huishouden neemt nog steeds toe, wat leidt tot een toenemende vraag naar parkeerplaatsen.
3. De huidige parkeernormennota uit 2006 biedt te weinig flexibiliteit om omgevingsfactoren mee te nemen in nieuwe ruimtelijke plannen. Er is een verdergaand besef dat we eerst moeten benutten wat er al is alvorens nieuwe plaatsen moeten gaan toevoegen. Dit vraagt om spelregels tussen initiatiefnemer en gemeente om de daarvoor benodigde dialoog in goede banen te leiden. Deze spelregels zijn tot op heden nog niet eenduidig geformuleerd.

Redenen genoeg om een nieuwe parkeernormensystematiek op te stellen.

6.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de Koersnota Parkeren staat over parkeren in relatie tot nieuwe ontwikkelingen het volgende vermeld:

Bij veranderingen van de bestaande situatie, bijvoorbeeld bij de (her)ontwikkeling van een functie of een gebied, hanteren wij de systematiek van parkeernormering. De werkwijze bij ontwikkelingen (toevoegen van nieuwe functies of bij functieverandering) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten. Met de aangepaste Nota

Parkeernormen zorgen we voor een kader waarbinnen de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Capelle aan den IJssel te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Maar niet als doel op zich. Indien het mogelijk is kan de initiatiefnemer beroep doen op bestaande parkeerplaatsen, zowel privaat als in de openbare ruimte.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd en is gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De huidige parkeernormen worden waar nodig aangepast aan de nieuwste parkeerkencijfers en/of eigen ervaringen zodat we de best passende parkeernorm voor Capelle aan den IJssel krijgen en van toepassing verklaren.

6.3 Uitgangspunten parkeernormen(systematiek)

De uitgangspunten van de Koersnota zijn de kaders waarbinnen de Parkeernormen 2015 is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen de Parkeernormen 2015 zich moet bewegen zijn:

- Ons parkeerbeleid is in de basis gastvrij. We willen dat bezoekers, ondernemers en werknemers makkelijk een parkeerplaats moeten kunnen vinden. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren (we willen op voorhand het autogebruik niet ontmoedigen door een gebrek aan parkeercapaciteit).
- De gemeente ervaart dat bij het toepassen van sturende (minimale) parkeernormen bij woningen dit een tekort aan parkeerplaatsen kan opleveren. In de praktijk blijkt dat een beperkt aanbod van parkeerplaatsen bewoners niet weerhoudt om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. Voor woningbouw wordt dan ook het uitgangspunt gehanteerd dat we het autobezit daar waar mogelijk willen faciliteren. In het centrumgebied (zie afbeelding 6.1) zijn we daar wel kritischer in dan in de rest van de gemeente. Ook in de praktijk blijkt dat het gemiddelde autobezit in het tot 'centrum' benoemde gebied lager is dan in de rest van de gemeente (autobezit minder noodzakelijk vanwege de aanwezigheid op loopafstand van alle voorzieningen, incl. OV).
- We blijven er op letten dat alternatieve vervoerswijzen zo veel als mogelijk worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. De fiets en fietsparkeerplaatsen spelen daarbij een belangrijke rol.
- We zetten in op een optimale bezetting van de bestaande parkeercapaciteit, zowel op en langs de straat, op de parkeerterreinen en op en in private voorzieningen (garages, carports, opritten e.d.).
- De parkeerkencijfers van CROW zijn niet overal in Nederland hetzelfde. De parkeerbehoefte is immers afhankelijk van locatie van de functie en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze. Daarom wordt door CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de kern waarin de locatie zich bevindt en wordt tevens

onderscheid gemaakt naar de zone binnen de kern waarin de functie gelegen is. De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressen-dichtheid, oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. De omgevings-adressendichtheid van Capelle aan den IJssel maakt dat we als 'sterk stedelijk' aangemerkt worden.

- We maken onderscheid in twee zones; het centrum en de schil/rest van de bebouwde kom. Het centrumgebied is op twee manieren gedefinieerd. Enerzijds voor woonfuncties en anderzijds voor niet-woonfuncties (winkels, kantoren, openbare voorzieningen e.d.). Onderstaand zijn kaarten van de centrumgebieden 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties' weergegeven (een vergrote versie van deze kaarten is opgenomen in Bijlage 1).



Afbeelding 6.1 Zone-indeling centrumgebied 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties'

6.4 Uitwerking in separate Parkeernormen 2015

Parkeernormen zijn beleidsregels en die zijn volgens de AWB een bevoegdheid van het college. De normen kunnen niet direct onderdeel vormen van het Parkeerbeleid 2015 omdat een dergelijke beleidsnota op grond van de Wro geen normen mag bevatten. Deze kaders zijn daarom verder uitgewerkt in de Parkeernormen 2015 en daarin zijn ook de nieuwe parkeernormen voor de gemeente Capelle aan den IJssel benoemd.

In die nota wordt tevens de wijze waarop de gemeente in specifieke situaties wil omgaan met deze normen beschreven, bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid.

Deze nota vervangt de parkeernormensystematiek zoals deze was vastgelegd in de Parkeernormennota uit 2006.

7. Overige oplossingen en fietsparkeren

Dit hoofdstuk geeft inzicht in specifieke parkeerkundige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde parkeervisie en beleidsdoelen en de genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij gaan we in op gehandicaptenparkeren, de parkeerverwijzing, het faciliteren van oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen, parkeren voor motorfietsen, P+R-beleid in regionaal verband, de 'kwaliteit' van parkeerplaatsen en het parkeren van grote voertuigen. En fietsparkeren natuurlijk.

7.1 Gehandicaptenparkeren

Tot op heden is op landelijk niveau geen beleid geformuleerd voor de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Binnen de gemeente Capelle aan den IJssel wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels, hetgeen een continuering is van bestaand beleid.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat de gemeente hierin volledig autonoom kan handelen. Dit soort gehandicaptenparkeerplaatsen wordt doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat per 50 'gewone' parkeerplaatsen één algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn.

Bij nieuw te bouwen functies wordt rekening gehouden met het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen volgens de richtlijnen van het CROW.

De gemeente Capelle aan den IJssel hecht, net als veel andere gemeenten, grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren. Hier dient de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk te worden gewaarborgd. Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen op locaties waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang moet kunnen beschikken.

In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicapten-parkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling. Van de instelling wordt ter onderbouwing van de aanvraag ook verwacht dat men er alles aan heeft gedaan om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare algemene gehandicaptenparkeerplaats(en) om te gaan.

Bij parkeerplaatsen voor gehandicapten bij publieke gebouwen geldt dat het aantal en de ligging altijd zal worden afgestemd met het BGC (Belangengroep Gehandicapten Capelle)

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (op kenteken)

Het in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats.

Een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt voor maximaal vijf jaar aangewezen. Bij een herkeuring met betrekking tot de gehandicaptenparkeerkaart, of 5 jaar na instelling van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, vindt opnieuw een beoordeling van de parkeerdrukmeting plaats. Voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden aanlegkosten in rekening gebracht.

Parkeren door gehandicapten

Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerdurbeperking.

7.2 Parkeerverwijzing

We hebben de ambitie om innovatieve parkeerinformatie en –verwijzing toe te passen, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel.

Vooraf voor bezoekers is parkeerverwijzing van groot belang. Vaste gebruikers als bewoners en werknemers kennen de parkeersituatie immers beter.

Parkeerverwijzing is belangrijk om de automobilist te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. Van belang is dat de te verstrekken informatie klopt, actueel en op maat gesneden is. Hierdoor wordt zoekverkeer voorkomen.

Er zijn meerdere kanalen van communicatie: parkeerverwijzing, -bebording en -markering op straat, navigatiesystemen, smartphone-apps, informatieverspreiding via internet of – meer traditioneel – via een parkeerfolder.

Alle kanalen dragen bij aan goed geïnformeerde parkeerders. Steeds meer automobilisten beschikken over “in-car”-systemen zoals navigatiesystemen en smartphone-apps. Dit maakt het mogelijk om actuele en dynamische parkeergegevens te communiceren met de gebruiker. Ook kunnen gerichte, individuele parkeeradviezen gegeven worden. Hierbij kan bijvoorbeeld de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de parkeerterreinen getoond worden aan bezoekers van Capelle aan den IJssel. Van belang is dat de informatie centraal wordt bijgehouden, actueel is en aansluit bij de landelijke standaard, die nu in ontwikkeling is.

De parkeerterreinen (en eventuele toekomstige parkeergarage(s)) worden in principe met statische parkeerverwijzing bewegwijzerd. Alleen bij de entree van de parkeerterreinen (of toekomstige parkeergarage(s)) kan een dynamische verwijzing worden gehanteerd (met een ‘vol/vrij-aanduiding’). Deze parkeerverwijzing op straat is niet nodig.

De motivatie voor dit principe (veel statische informatie en alleen dynamisch bij de oprit) is gelegen in het gegeven dat het merendeel van de mensen (> 85%) al bij vertrek heeft bepaald waar hij of zij zal gaan parkeren en daarvan niet of nauwelijks meer afwijkt tijdens de reis. Dit motiveert het belang om de parkeerinformatie van Capelle goed bereikbaar te maken via daartoe geëigende kanalen (parkeerfolder, website gemeente, website bestemmingsfuncties,

apps e.d.), om de informatiebehoefte voorafgaand aan de reis goed te faciliteren. En zo nodig aan te vullen met informatie tijdens de reis.

In de woonbuurten is het toepassen van een parkeerverwijssysteem ongewenst (niet functioneel). Eventueel kunnen bezoekersaantrekkende functies bij wijk- en buurtcentra statisch verwezen worden, en zo nodig ook de parkeerplaatsen die bij deze functies behoren (mits geconcentreerd).

Voor het kanaliseren van informatie voor bezoekers van Capelle wordt de samenwerking met de Capelse ondernemers verder geoptimaliseerd. Dit heeft tot doel om parkeerinformatie niet alleen door de gemeente te laten verstrekken maar ook door de ondernemers zelf via de door hen gebruikte en te gebruiken kanalen.

7.3 Oplaadpunten

De elektrische auto is aan een voorzichtige opmars bezig. Elektrisch rijden is dan ook een actueel thema waar ook de wegbeheerder steeds vaker mee te maken krijgt. Sinds de introductie van de eerste hybride aangedreven auto's (met zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor) gaan de ontwikkelingen hard. Na de hybride auto's komen nu langzaam ook de plug-in-hybride's en volwaardige elektrische auto's langzaam op.

Met de ontwikkeling van elektrische auto's en een toenemende politieke focus op milieu en duurzaamheid komen ook oplaadpunten voor elektrisch vervoer steeds meer in beeld. Gemeenten spelen daarin een belangrijke rol. Enerzijds in de rol van wegbeheerder die te maken kan krijgen met een andere invulling van de openbare ruimte, anderzijds als eerste aanspreekpunt voor haar burgers die informatie zoeken over bijvoorbeeld stimulerende mogelijkheden en intermediair naar landelijk beleid. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op dit moment verspreid over de stad 4 openbare oplaadpunten op maaiveld laten plaatsen. Het is de verwachting dat dit eind 2015 met ongeveer 20 punten is uitgebreid.

Zoals beschreven in de gemeentelijke Beleidsregel Opladinfrastructuur (2013) schaarst de gemeente zich in de landelijke beleidslijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, de CO2 en NO2-uitstoot te verminderen, geluidsreductie te bewerkstelligen en economische kansen te creëren in de duurzame sector.

Daartoe onderneemt zij op hoofdlijnen een tweetal acties

1. De gemeente stelt in principe openbare ruimte beschikbaar ten behoeve van oplaadpunten (langzaam opladen) voor elektrische voertuigen. Om de groei van het aantal elektrische voertuigen te kunnen faciliteren is een uitbreiding van het huidige aantal oplaadpunten nodig. Daarbij wordt voornamelijk ingezet op oplaadvoorzieningen bij thuis- en werklocaties, vanwege een gemiddeld oplaadtijd van zes uur.
Om de plaatsing van publieke laadlocaties in Capelle aan den IJssel te realiseren volgt zij de koers die is ingezet door de Stadsregio Rotterdam en wordt de komende jaren gebruik gemaakt van het Rotterdams inkoopcontract dat nog loopt tot 31 december 2017.
2. De gemeente is kritisch bij het verdelen en beheren van de openbare ruimte in relatie tot oplaadpunten voor elektrisch vervoer. De beslissing tot plaatsing van een oplaadobject in de publieke ruimte wordt genomen met 'de ladder van laden' (zie Beleidsregel) als leidraad. Dit betekent onder meer dat het plaatsen van oplaadpunten alleen plaatsvindt op basis van aanvragen van bezitters van een elektrisch voertuig en dat oplaadpunten alleen geplaatst worden binnen maximaal 300 meter van het adres van de aanvrager en bij

voorkeur langs een doorgaande weg. De aanvrager zelf moet in de gemeente wonen of daar minimaal 18 uur per week werken. In gebieden met een parkeerdruk hoger dan 90% wordt kritischer gekeken naar de aanvraag voor een oplaadpunt omdat deze parkeerplaatsen dan de mate van meervoudig gebruik (dubbelgebruik) beperken.

7.4 P+R-beleid in regionaal verband

Forenzen parkeren hun voertuigen op parkeerplaatsen in Capelle aan en IJssel terwijl zij hun bestemming veelal elders hebben (verder reizen met OV). De betreffende parkeerders komen uit Capelle zelf of doen Capelle aan als tussenstop naar hun eindbestemming.

Deze doelgroep dient in die mate gefaciliteerd te worden dat zij overige doelgroepen die hun bestemming hebben nabij de OV-opstappunten niet beperken in hun parkeermogelijkheden. Als het dan nodig is om extra parkeerplaatsen aan te leggen dan zal dit altijd geschieden in overleg en in afstemming met de regionale partners. Aanvullend participeert de gemeente in de regionaal geïnitieerde opgave voor voldoende aanbod aan parkeerplaatsen bij OV-opstappunten.

7.5 Duurzame kwaliteit van parkeerplaatsen

Bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen wordt uitgegaan van een maatvoering die eigentijds is en daarmee aansluit bij de ontwikkeling van de maatvoering van hedendaags voertuigen. In de Parkeernormen 2015 is dit voor nieuwe parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouwprojecten reeds benoemd. Maar ook bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in bestaande situaties en/of bij herinrichtingsprojecten zal de aanleg van parkeerplaatsen worden uitgevoerd met in acht name van de meest actuele normering daarover (o.a. NEN 2443).

Als het gaat om de materialisatie (bestratingsmaterialen, belijning e.d.) van de parkeerplaatsen zal voor zover de gemeente de parkeerplaatsen aanlegt altijd de duurzaamheidsambitie (zie paragraaf 4.2.6) worden gerespecteerd door onder meer waar mogelijk te kiezen voor 'groene parkeerplaatsen'.

7.6 Parkeren grote voertuigen

In de APV is geregeld dat het voor grote voertuigen verboden is om tussen 8:00 en 18:00 uur te parkeren binnen de bebouwde kom. Als alternatief kan geparkeerd worden op de bedrijventerreinen. Op dit moment voldoet dit en zijn er weinig klachten. Verbeterpunt is de bebording aan de komgrenzen om de regels met betrekking tot parkeren van grote voertuigen duidelijk te maken.

In bijlage 2 zijn de bestaande parkeerplaatsen voor grote voertuigen weergegeven. Mocht in de toekomst meer vraag zijn naar parkeren of overnachten van grote voertuigen dan laat de gemeente het ontwikkelen van voorzieningen hiervoor over aan de markt, waarbij de gemeente een ondersteunende en faciliterende rol neemt.

7.7 Fietsparkeren

In het verlengde van het Fietsplan 2010-2020 en de in de Parkeernormen 2015 opgenomen fietsparkeernormen (realisatie voldoende fietsparkeerplaatsen bij nieuw- en verbouwprojecten) zetten we ons actiever in op het aanbieden van voldoende, gratis fietsparkeerplaatsen voor alle doelgroepen. Zo zal het bestaande tekort aan fietsparkeerplaatsen in het Stadshart (ca. 300 stuks) met Wereldhave en RET worden besproken om tot een oplossing te komen. Na deze beoogde uitbreiding wordt de fietsparkeersituatie gemonitord en zal verdere uitbreiding plaatsvinden als de behoefte zicht daartoe aandient.

7.8 Parkeren van motorfietsen

Hoewel de accenten van dit parkeerbeleidsplan liggen op het parkeren van autovoertuigen, grote voertuigen en fietsen, wil dat nog niet betekenen dat overige (individuele) vervoersmiddelen zoals motorfietsen geen aandacht vragen.

Juist het veilig kunnen parkeren (stallen) van motorfietsen is een blijvend aandachtspunt.

Bijlage 1: Kaarten parkeernormgebieden

Centrumgebied 'woonfuncties'



Centrumgebied 'niet-woonfuncties'



Bijlage 2: Parkeerplaatsen/-locaties grote voertuigen

