



GEMEENTE

WESTVOORNE

Parkeerbeleidnota Westvoorne

2012-2016



Gemeente Westvoorne
Datum: mei 2012
Status: Definitief

Inhoudsopgave

	Pagina nr.
1. Inleiding	3
2. Beleid	4
3. Ontwikkeling parkeerbeleid	5
4. Parkeerbeleid Westvoorne tot 2011	7
5. Aanleiding parkeerbeleidnota	9
6. Parkeercapaciteit Westvoorne 2012	11
7. Knelpunten en kansen parkeercapaciteit	12
8. Verbeteren parkeercapaciteit	14
9. Financiële paragraaf	16

Bijlagen

1. Parkeercapaciteitkaart per gebied Oostvoorne
2. Parkeercapaciteitkaart per gebied Rockanje
3. Parkeercapaciteitkaart per gebied Tinte
4. Evaluatie met enquête bewoners

1. Inleiding

Er worden steeds meer problemen ervaren bij het parkeren in bestaande woonwijken, dit geldt vooral in het centrum van Oostvoorne en Rockanje. De door het toenemende autobezit ontstane parkeerdruk stemt al langere tijd niet overeen met de parkeernorm welke bij aanleg van de diverse woonwijken zijn toegepast. Om de oorzaak en de gevolgen aan te kunnen pakken, zijn in deze parkeerbeleidsnota kaders opgesteld voor de wijze waarop met de parkeerproblematiek in de toekomst kan worden omgegaan. Hierbij staat het verminderen van de parkeerdruk in de wijken centraal. Bij toekomstige planvorming en aanleg van infrastructuur moet worden voldaan aan de meest recente parkeernorm. Bij werkzaamheden voor onderhoud aan de infrastructuur en (her)inrichting van de buitenruimte moet in overleg met de bewoners gestreefd worden naar de aanleg van parkeervakken volgens de meest recente parkeernorm. In 2005 is de eerste parkeerbeleidsnota vastgesteld. Bij de uitvoering van het beleid zijn in het centrum bij de ontwikkeling van detailhandel knelpunten vastgesteld. In opdracht van de raad is samen met de bewoners en het OPW (ondernemersplatform Westvoorne) een evaluatie uitgevoerd (bijlage 4). De resultaten uit deze evaluatie zijn verwerkt in deze parkeerbeleidsnota. Naast de inbreng van de bewoners en het OPW is de balans tussen planologie, financiën en maatschappelijk draagvlak is het uitgangspunt geweest bij het opstellen van de beleidskaders en de voorgestelde oplossingsmogelijkheden.

1.1. Opbouw rapport

Het parkeerbeleid is opgebouwd aan de hand van de achtereenvolgende hoofdstukken waarin het beleid in hoofdstuk 2 wordt behandeld. In dit hoofdstuk zijn beleidsregels vastgelegd. In de opvolgende hoofdstukken wordt vanuit de ontwikkeling van parkeerbeleid landelijk (hoofdstuk 3) en de ontwikkeling van parkeerbeleid in Westvoorne (hoofdstuk 4) inzicht verleend in het ontstaan van verschillen en knelpunten in de lokale parkeercapaciteit. In hoofdstuk 5 wordt de aanleiding van de parkeerbeleidsnota beschreven. De huidige parkeercapaciteit in Westvoorne is beschreven in hoofdstuk 6. De daaruit volgende knelpunten en kansen worden behandeld in hoofdstuk 7. De mogelijkheden tot het verbeteren van de parkeercapaciteit worden behandeld in hoofdstuk 8. De financiële paragraaf in hoofdstuk 9, geeft inzicht in de kosten en onderhoud van aanleg en beheer van de te realiseren parkeergelegenheid.

2. Parkeerbeleid

Door de ontwikkeling van het autobezit is de planologische inrichting in wijken die in de afgelopen 35 jaar zijn gebouwd, in fase aangepast aan de geldende parkeernorm. Hierdoor ontstaat steeds opnieuw een theoretisch (voor oudere wijken steeds groter) tekort aan parkeercapaciteit in bestaande wijken. Het aanleggen van parkeerplaatsen om het tekort aan te vullen tot de gewenste ontwerpnorm van het moment is zowel financieel als planologisch niet haalbaar. Om parkeercapaciteitsproblemen niet groter te maken en zoveel mogelijk te verminderen moet actief parkeerbeleid worden gevoerd.

Om een beeld van de huidige parkeercapaciteit te creëren is de parkeercapaciteit binnen de bebouwde kom van Oostvoorne, Rockanje en Tinte, per wijk op kaart gezet (bijlage 1 t/m 3). De huidige ontwerpparkeernorm volgens de ASVV is als uitgangspunt genomen. Met een kleurenmatrix is de afwijking van deze parkeernorm, per wijk, aangegeven. De wijken met mogelijke parkeercapaciteitsproblemen zijn hierdoor zichtbaar geworden. De parkeercapaciteitsproblemen komen vooral voor in dicht bebouwde wijken die voor 1960 zijn aangelegd en/of waar voorzieningen zoals winkels en accommodaties voorkomen.

Parkeerbeleid wordt actief uitvoeringsregels worden toegepast. Binnen deze regels is de balans tussen planologie, financiën en maatschappelijk draagvlak het uitgangspunt. Planologie en maatschappelijk draagvlak komen in beeld waar wijziging van de bestaande inrichting plaatsvindt en waar de bestemming van de grond gewijzigd wordt. Binnen een aantal wijken zijn er in de openbare ruimte kansen voor het ontwikkelen van parkeercapaciteit.

Om vorm te geven aan het beleid zijn de onderstaande beleidsregels opgesteld:

- *Bij de ontwikkeling van bouwplannen wordt de meest actuele parkeernorm toegepast zoals deze is opgenomen in de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).*
- *In wijken waar parkeercapaciteit beneden de ontwerpparkeernorm ligt, moet tijdens herinrichting van de wijk de parkeercapaciteit worden verbeterd.*
- *In wijken waar parkeercapaciteit boven de ontwerpparkeernorm ligt, moet tijdens verandering van inrichting de parkeercapaciteit minimaal worden gehandhaafd.*
- *Bij vaststellen van een nieuwe bestemmingsplannen is het realiseren van parkeergelegenheid in de bestemming "openbaar groen" mogelijk.*
- *Bij de planvorming voor wijkvernieuwing, uitbreiding- en inbreidingslocaties wordt de meest recente parkeernorm gehanteerd.*
- *Bij planvorming voor wijkvernieuwing, uitbreiding- en inbreidingslocaties in of naast wijken met een lagere parkeernorm wordt, waar mogelijk, aanvullende parkeergelegenheid in het ontwerp meegenomen om de parkeerdruk in de wijk te verminderen.*
- *De kosten voor de aanleg van aanvullende parkeergelegenheid in bestaande wijken wordt, waar mogelijk, met de gebruiker en/of belanghebbende verrekend.*
- *De aanleg van parkeervakken voor uitbreiding van bestaande detailhandelfuncties in de dorpscentra van Oostvoorne en Rockanje worden projectmatig gerealiseerd vanuit publieke middelen.*
- *Er wordt door de gemeente geen betaald parkeren ingesteld binnen bestaande parkeerzones op de openbare weg.*
- *Particuliere initiatieven voor de ontwikkeling van substantiële publieke parkeergelegenheid buiten de openbare ruimte in het centrum van Rockanje en Oostvoorne moet worden gestimuleerd;*
- *Uitbreiding van de parkeercapaciteit buiten de openbare weg moet in overleg met omwonenden plaatsvinden.*
- *Individuele inritvergunningen worden, indien dit niet via de huidige planinrichting of in het bestemmingsplan is geregeld, onder de volgende voorwaarden verleend;*
 - *het perceel moet vanuit de openbare weg bereikbaar zijn voor auto's;*
 - *op het perceel moet minimaal 5,00 meter vrije ruimte met een breedte van 3,00 meter, voor, naast en/of achter de woning zijn, om te parkeren op eigen erf;*
 - *de mindervalide toegankelijkheid van trottoirs moet worden gehandhaafd;*
 - *de inritvergunning mag de openbare parkeergelegenheid niet beperken;*
 - *de inritbreedte bedraagt in totaal 4,00 meter;*
 - *in de vergunningsvoorwaarden wordt financiële vergoeding geregeld voor de aanleg van de inrit en gevolgen voor de parkeercapaciteit.*

3. Ontwikkeling parkeerbeleid

3.1. Algemeen

Door de toename van autobezit en het gebruik van de auto voor steeds kortere afstanden neemt de behoefte aan parkeerruimte toe. Tot in de jaren '60 was het autobezit beperkt en was er geen noodzaak om ruimte voor auto's binnen de openbare ruimte te reserveren om te parkeren. Alleen in het centrum van de grote steden werd actief beleid ontwikkeld voor de aanleg van parkeergelegenheid in combinatie met de ontwikkeling van openbaar vervoer. Vanaf 1970 is de toename van autobezit substantieel geworden. Dit heeft ertoe geleid dat in deze periode landelijk parkeerbeleid in ontwikkeling is gekomen. In eerste instantie via de ruimtelijke ordening, door het opnemen van een ontwerpparkeernorm per wooneenheid en/of (bedrijf)oppervlakte-eenheid. Aanvullend zijn voor het oplossen van parkeerproblemen in oude bestaande centrumgebieden van de grotere steden voorzieningen getroffen, door het invoeren van parkeerreguleringssystemen zoals parkeermeters en parkeerzones.

3.2. Ontwikkeling parkeerbehoefte

Het autobezit en de parkeerbehoefte is dynamisch en gaat met de maatschappelijke ontwikkeling mee. Naast enkele perioden van lichte stagnatie is de trend opwaarts. Dit is ook terug te vinden in de ontwikkeling van parkeernorm. Wijken die begin jaren '80 modern waren, en met een ontwerpparkeernorm van ~1,1 pae (personenauto equivalent) volgens de toen geldende eisen zijn ingericht, voldoen medio jaren '90 niet meer aan de dan geldende ontwerpnorm voor woonwijken van ~1,3 pae. Ook voldoet deze norm niet meer aan de voor huidige ontwerpparkeernorm. Als reactie op de "beperkte" parkeercapaciteit is er een behoefte ontstaan aan individualisering van parkeergelegenheid. Veel autobezitters willen het recht verwerven op parkeergelegenheid "bij de deur". Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt hierop ingesprongen door inritten bij woningen aan te leggen waardoor in de voortuin kan worden geparkeerd.



Parkeren in de voortuin

In woonkernen worden ook steeds vaker parkeerplaatsen (veelal in parkeergarages) bij de woningen verhuurd of verkocht. Door bewoners uit oudere wijken, waar een lage of geen parkeernorm is toegepast, wordt waar ruimte is om op eigen terrein te parkeren, steeds vaker een inritvergunning aangevraagd. Ook wordt door mindervalide mensen, mede vanwege het beperkte aantal beschikbare parkeerplaatsen, vaker een gehandicaptenparkeerplaats aangevraagd. Het aantal beschikbare algemene openbare parkeerplaatsen wordt hierdoor minder.

3.3. Locatiebeleid

Naast autobezit en toename in autogebruik wordt ook de bereikbaarheid van woon- en werklocaties als belangrijke drager voor parkeerbehoefte gezien. Woonwijken in een stedelijk gebied waar openbaar vervoer binnen handbereik ligt en waar alle voorzieningen zoals werk- en winkellocaties met openbaar vervoer bereikbaar zijn, hebben minder behoefte aan lokale parkeergelegenheid dan een landelijk gelegen woonkern zonder goed openbaar vervoer en waar voorzieningen op grotere afstand liggen. Een voorbeeld van locatiebeleid is de indeling A, B en C locatie bij bedrijvenparken.

Medio jaren '90 is parkeren en (openbaar)vervoer geleidelijk aan elkaar gekoppeld. Hierdoor is de ontsluiting van en openbaar vervoervoorzieningen nabij de woon- of werklocatie, mede bepalend geworden voor de omvang en plaats van parkeervoorzieningen. In 2004 is dit locatieafhankelijke parkeerbeleid verder verfijnd tot op wijkniveau. Hierbij is binnen de wijk onderscheid gemaakt tussen functie, ligging en gebruik van het object.

(Voorbeeld; een woonhuis met dokterspraktijk aan huis in een woonwijk heeft een andere ontwerpparkeernorm als dezelfde dokterspraktijk in een medisch centrum.)

4. Parkeerbeleid Westvoorne tot 2011

In de gemeente Westvoorne is vanaf het begin van de ontwikkeling van het parkeerbeleid via de ruimtelijke ordening, de geldende parkeernorm toegepast in de te ontwikkelen woonwijken. Dit houdt in dat in de wijken die voor 1970 zijn ontwikkeld, geen parkeernorm is meegenomen. Binnen deze wijken wordt tot op heden voornamelijk op de weg geparkeerd. De wijken waarbij in de openbare ruimte de vanuit de ruimtelijke ordening voorgeschreven ontwerpparkeernorm is toegepast, voldoen afhankelijk van de toen geldende parkeernorm in meer of mindere mate aan de huidige ontwerpparkeernorm. Deze ontwerpparkeernorm is door de toename in autobezit meerdere malen aangepast. Hierdoor voldoen oudere wijken niet meer aan de huidige ontwerpparkeernorm. In 2005 is voor het eerst een parkeerbeleidnota voor de gemeente Westvoorne vastgesteld waarin de knelpunten in beeld zijn gebracht en de beleidsuitgangspunten voor het verbeteren van de parkeercapaciteit zijn vastgelegd. Op basis van deze uitgangspunten wordt aan de hand van de recente ontwikkelingen verder invulling gegeven aan het geactualiseerde parkeerbeleid.

De binnen de wijken aanwezige parkeercapaciteit wordt beïnvloed door individualisering van parkeergelegenheid. Door inritten en op de persoon aangevraagde gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de algemeen te benutten parkeerruimte beperkt.



Inritten bij woningen

Binnen de gemeente wordt op basis van algemene regels meegewerkt aan het verlenen van aanvragen voor inritvergunningen. Als uitgangspunt in de bestaande wijken geldt dat de auto op eigen terrein naast de woning kan worden geparkeerd. In nieuwe woonwijken zoals Voorhof IV en V wordt bij het vaststellen van het bestemmingsplan al rekening gehouden met parkeren voor of naast de woning op het eigen perceel. Deze parkeerplaatsen zijn naar verhouding meegenomen in de berekende ontwerpparkeernorm.

Voor parkeerplaatsen voor gehandicapten wordt het landelijke beleid gevolgd. Met een doktersverklaring wordt door de gemeente een gehandicaptenkaart verstrekt. Naast het parkeren op openbare gehandicaptenparkeerplaatsen kan met de kaart bij de gemeente een gehandicaptenparkeerplaats nabij de woning worden verkregen.



Op persoon gestelde gehandicaptenparkeerplaats

De kosten voor het aanpassen van de weginrichting worden bij de aanvrager voor 25% doorberekend. De aanpassing gebeurt binnen de bestaande verharding en bij gehandicaptenparkeerplaatsen wordt meestal gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen. Hierdoor zijn de kosten tot op heden beperkt gebleven.

5. Aanleiding parkeerbeleidnota

Door toenemend autobezit en daarmee de toenemende behoefte aan parkeerplaatsen ontstaan steeds meer knelpunten. In eerste instantie in het centrum van de woonkernen Oostvoorne en Rockanje, waar winkels in combinatie met horeca en culturele voorzieningen zijn geconcentreerd. In tweede instantie in oudere woonwijken waar buiten de doorgaande openbare weg geen parkeergelegenheid is aangelegd en wijken aangelegd voor 1975, waar een beperkt aantal parkeerplaatsen volgens de toen geldende ontwerpparkeernorm is aangelegd. Een aantal van deze wijken is ingericht als woonerf. In een woonerf mag buiten de parkeervakken niet worden geparkeerd.



Parkeren op de weg in oudere wijk ingericht voor 1975

Door gebrek aan parkeerplaatsen wordt er geparkeerd op plaatsen waar dit gevaarlijk of ongewenst is. Dit leidt tot meldingen van overlast en (bijna) ongevallen. Ook wordt de parkeerdruk in de aanliggende straten en wijken verhoogd.

Om het parkeren te structureren zijn in de centrumgebieden van Oostvoorne en Rockanje tijdens herinrichtingswerkzaamheden, waar mogelijk, parkeervakken aangelegd en is er een parkeerverbodzone ingesteld buiten de parkeervakken. Dit heeft niet geleid tot een structurele oplossing voor parkeeroverlast in de beide centrumgebieden, omdat er volgens de “norm” onvoldoende parkeercapaciteit is.



Parkeren centrum Rockanje



Parkeren centrum Oostvoorne

Om inzicht te krijgen en structuur te brengen in de problemen en de oplossingsrichtingen, is in samenwerking met het OPW een verdere evaluatie van het parkeerbeleid met inventarisatie in de centrumgebieden van Oostvoorne en Rockanje uitgevoerd. Hierbij is ook een enquête onder bewoners en ondernemers uitgevoerd (bijlage 4). Naast de aanwezige parkeercapaciteit, zijn de knelpunten en de kansen in de infrastructuur vastgelegd. Op basis van deze knelpunten en kansen is toen het kader van het parkeerbeleid ingevuld. In de centrumgebieden van Oostvoorne en Rockanje is voor het vitaal houden van de kernen het behouden van een gezond detailhandelbestand noodzakelijk. Het parkeren binnen het centrum op “korte” afstand van winkels en horeca moet mogelijk blijven. Het winkelen in de eigen kernen wordt gestimuleerd en voorkomt een terugval in de aanwezige detailhandelvoorzieningen.

6. Parkeercapaciteit Westvoorne 2011

Parkeercapaciteit is een niet te beoordelen begrip als dit niet wordt gekoppeld aan een gewenst aantal parkeerplaatsen. Het gewenste aantal parkeerplaatsen in een woonwijk of gebied is afhankelijk van de functies die in een woonwijk of gebied voorkomen. Het aantal parkeerplaatsen voor een winkel wordt op basis van een beloopbaar vloeroppervlak uitgerekend en voor een restaurant wordt het aantal zitplaatsen als basis voor de berekening gebruikt. Ook voor verschillende typen woningen en voor voorzieningen zoals scholen, cultureel centrum en sportzalen geldt een afwijkende manier van berekenen van de benodigde parkeercapaciteit.

Om tot een goed vergelijk van parkeercapaciteit te komen is het gebruik van een norm noodzakelijk. De ontwerp-parkeernorm volgens de landelijke richtlijnen ASVV geeft hierbij op dit moment het beste beeld waar de knelpunten in de huidige parkeercapaciteit zitten. Op basis van de bestaande gebouwen en functies is per wijk een berekening gemaakt van de benodigde parkeercapaciteit. Ook is per wijk de aanwezige parkeercapaciteit bepaald.

Het verschil tussen de beide cijfers geeft de afwijking (teveel of te weinig parkeerplaatsen) in de wijk ten opzichte van de ontwerp-parkeernorm aan. Deze verschillen in parkeercapaciteit zijn via een kleurenmatrix op overzichtskaarten weergegeven (bijlage 1 t/m 3). Op basis van de kaarten kan worden beoordeeld waar en hoe groot de knelpunten zijn. Ook kan aan de hand van vast te stellen mogelijkheden en ontwikkelingen, per gebied, beleid worden bepaald.

De kleur rood van de kleurenmatrix geeft een structureel probleem aan in de parkeercapaciteit. De betreffende wijk heeft een grotere afwijking dan -0,8 (per woonhuis/object) ten opzichte van de recente ontwerp-parkeernorm. Het betreft een deel van het dorp dat voor de invoering van een ontwerp-parkeernorm is ingericht. Ook is in deze dorpsdelen veelal het wonen gecombineerd met winkels, bedrijven, sportvoorzieningen etc.

De kleuren roze, oranje en geel geven stapsgewijs de afwijking ten opzichte van de ontwerp-parkeernorm aan. De kleur groen geeft aan dat het betreffende gebied voldoet aan de ontwerp-parkeernorm.

Het oplossen van het parkeerprobleem binnen de rode en roze gekleurde wijken is niet mogelijk binnen de betreffende wijk. Bij de oranje gekleurde wijken is het binnen enkele wijken wel mogelijk de parkeernorm te realiseren als het grootste gedeelte van het openbaar groen wordt opgeofferd. Binnen de wijken die geel zijn gekleurd is het in principe mogelijk om de vereiste parkeercapaciteit volgens de parkeerontwerpnorm, aan te leggen binnen de wijk.

In de toekomst wordt er vanuit gegaan dat door de progressieve behoefte aan parkeercapaciteit, ten opzichte van de huidige situatie, weer meer parkeercapaciteit nodig is binnen de woonwijken. Hierdoor zal het probleem binnen het grootste gedeelte van de woonwijken nooit helemaal worden opgelost.

7. Knelpunten en kansen parkeercapaciteit

Knelpunten worden vaak gecreëerd door een combinatie van oorzaken. In de wijken die rood of roze zijn gekleurd op de kaart met de parkeercapaciteit wordt niet op ieder uur van de dag een probleem ervaren met parkeren. In woonwijken is er overdag (vooral doordeweeks) fysiek meer mogelijkheid om te parkeren dan in de avond, nacht en het weekend. In het centrumgebied ligt dit anders. Door winkels en voorzieningen wordt overdag tot in de avond en rond de weekeinden meer gebruik gemaakt van de parkeervoorzieningen. In het centrum van de woonkernen Oostvoorne en Rockanje wordt het parkeren vanaf de namiddag en het weekend als probleem ervaren. Er is dan in het centrum structureel onvoldoende parkeercapaciteit.

De centrumgebieden van dorpen zoals Oostvoorne en Rockanje hebben als kenmerk dat zij zijn ontwikkeld als woonfunctie met kleinschalige voorzieningen zoals winkels en horecagelegenheden. Door ontwikkeling en uitbreiding van de woonkernen is het aantal winkels en de omvang van voorzieningen in het centrum toegenomen. Tijdens deze ontwikkeling is met de aanleg van parkeervoorzieningen geen gelijke tred gehouden met de toegenomen parkeerbehoefte. De combinatie met een woonfunctie in het centrum maakt het instellen van parkeerregulerende maatregelen lastig, als parkeergelegenheid bij de woning als uitgangspunt wordt genomen.

De kansen voor het verbeteren van de parkeercapaciteit liggen in de vernieuwing van bestaande wijken en het ontwikkelen van nieuwe wijken. Ook het clusteren van voorzieningen zoals sportaccommodaties (cultureel centrum) in nieuw in te richten locaties buiten de bestaande woonwijken, geven mogelijkheden voor het verbeteren van de parkeercapaciteit. Er kan dan bij de nieuwe inrichting voldoende en aanvullende parkeergelegenheid wordt gecreëerd om het gebrek aan parkeergelegenheid te compenseren.



Creëren parkeergelegenheid bij herinrichting Voorhof III Oostvoorne

In de bestaande situatie kan tijdens het herstraten de herinrichting van wijken worden overwogen. Hierdoor kan de openbare ruimte opnieuw worden verdeeld. Vanuit deze herinrichting ontstaan kansen voor het creëren van extra parkeergelegenheid. In Oostvoorne is het mogelijk om ook binnen de bestemming openbaar groen parkeergelegenheid aan te leggen. In Rockanje is dit bij de nieuw vastgestelde bestemmingsplannen ook mogelijk.

Het is noodzakelijk om de omwonenden bij de uitvoering van een herinrichting van een woonwijk te betrekken. Naast het feit dat de bewoner direct betrokken wordt bij het verbeteren van de parkeercapaciteit binnen de wijk, wordt hiermee ook bezwaar tegen een wijziging in het groenareaal en andere gebruiksfuncties verminderd.

Voor het aanbrengen van parkeergelegenheid binnen de bestaande wijken is een parkeerkan-senkaart gemaakt. Deze parkeerkan-senkaart is als bijlage 4 t/m 6 bij deze nota gevoegd. Deze kaart dient als onderlegger bij het maken van herinrichtingsplannen in bestaande wijken.

Na het vaststellen van de parkeerbeleidnota 2005 zijn tijdens de herinrichtingsprojecten in de Oostvoorne en Rockanje extra parkeerplaatsen aangelegd. Samen met de bewoners is een optimaal herinrichtingsplan gemaakt. Het parkeren is, naast de andere functies binnen de

openbare ruimte, geoptimaliseerd. De keuze van de bewoners hebben niet altijd geleid tot het behalen van de parkeerontwerpnorm. Enerzijds omdat de ruimte er gewoonweg niet is, anderzijds omdat bewoners het knelpunt van parkeren minder zwaar achten dan het behoud van groen in de wijk. De wijken waar extra parkeerplaatsen zijn aangelegd zijn:

- Goudhoekweg en omgeving, Oostvoorne (88 st.)
- Kantelenweg, Oostvoorne (14 st.)
- Vogelgaarde 1^e fase, Rockanje (12 st.)
- Hoogvlietlaan, Rockanje (11 st.)
- Raadhuislaan, Rockanje (38 st.)

Bij de herinrichting van de Raadhuislaan zijn 11 parkeervakken meer aangelegd dan volgens de parkeerontwerpnorm noodzakelijk is. Hierdoor is er voor toekomstige ontwikkelingen nog een beperkte capaciteit beschikbaar. De wijzigingen in de capaciteit zijn in de kleurenmatrix voor de betreffende wijk, verwerkt.

Buiten de herinrichting van wijken liggen er knelpunten en kansen bij de individualisering van parkeergelegenheid. In de huidige situatie wordt hier vorm aan gegeven door het geven van inritvergunningen en het uitgeven van gehandicaptenparkeerplaatsen volgens de algemeen geldende normen voor gehandicapten. Op dit moment wordt de huidige parkeercapaciteit beperkt door aanvragen van inritten en in mindere mate gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor de aanleg wordt de ruimte van bestaande parkeergelegenheid benut en zijn de verrekenende kosten voor de aanleg van deze voorzieningen met de aanvrager laag. Door deze wijze van uitvoering wordt door beperking van het gebruik van de parkeerplaatsen de parkeercapaciteit verlaagd. Deze toe te rekenen verlaging van de parkeercapaciteit bedraagt -0,3 parkeerplaats. Door het vaststellen van beleid waarbij parkeergelegenheid gekocht of afgekocht kan worden ontstaat er financiële ruimte om de parkeercapaciteit te verhogen. De te verrekenen compensabele kosten kunnen op basis van reële aanlegkosten worden vastgesteld.

8. Verbeteren parkeercapaciteit

Het is niet altijd mogelijk de parkeercapaciteit in een wijk te verbeteren. Ook kunnen maatregelen voor het verbeteren van de parkeercapaciteit te duur of maatschappelijk ongewenst zijn. In de financiële paragraaf worden de kosten en baten in beeld gebracht. Voor het verbeteren van de parkeercapaciteit wordt, in verband met de kosten, de volgorde ordenen/beprijzen/aanleggen aangehouden.

8.1. Ordenen

Ordenen is maatschappelijk en kostentechnisch de minst ingrijpende maatregel. Het betreft het nemen van maatregelen binnen de bestaande inrichting. Het gaat hoofdzakelijk om verkeersmaatregelen door middel van verkeersborden. Het doel van het ordenen is het beperken van parkeerverlast en onveilige situaties. Ook kan met het ordenen de parkeermobiliteit en daarmee de parkeercapaciteit worden vergroot.

Voorbeelden van ordenen zijn:

- het instellen van een parkeerverbod aan één zijde van de weg;
- het instellen van een parkeerverbod tijdens bloktijden;
- het aanwijzen van parkeervakken en het instellen van een parkeerverbodzone;
- het instellen van een parkeerduurbepanking met een blauwe zone, eventueel in combinatie met het aanwijzen van parkeervakken in een parkeerverbodzone.

Met een parkeerduurbepanking via het instellen van een blauwe-zone, kan locatieafhankelijk de parkeertijd worden bepaald. Ook kan een bloktijd worden bepaald waarbinnen de bepaalde parkeerduurbepanking is vastgesteld. De parkeerduurbepanking via een blauwe-zone kan worden toegepast in woonwijken waar winkels en voorzieningen zijn geconcentreerd. De centrumgebieden van Oostvoorne en Rockanje zijn zulke gebieden. Door het beperken van de toegestane parkeertijd komt er meer doorstroming in parkeercapaciteit (parkeermobiliteit). Hierdoor ontstaat over de dag gemeten, binnen het gebied meer parkeergelegenheid. Het instellen van een blauwe zone vraagt strikte handhaving van het parkeerregime. Er zal extra toezicht nodig zijn. De blauwe zone heeft als nadeel dat er voor bewoners in de wijk, gedurende de geldende bloktijd, geen reguliere parkeergelegenheid aanwezig is. De bewoners zijn dan aangewezen op de parkeervoorzieningen in de naast gelegen woonwijk(en). Bij het invoeren van een blauwe zone moet er goed overleg zijn met de betrokkenen. De aanleg van aanvullende parkeergelegenheid in de naast gelegen wijk is hierbij een punt van uitwerking.

8.2. Beprijzen

Het beprijzen van parkeergelegenheid kan als maatregel, zowel bij bestaande inrichting als nieuw aan te leggen inrichting, worden toegepast. Het doel van beprijzen is dat de gebruiker betaalt voor de voorziening. Hierdoor kunnen voorzieningen worden onderhouden en aangelegd. Het is mogelijk de parkeertijd te beperken en daarmee de parkeercapaciteit te vergroten. Ook kan in een aantal gevallen een gegarandeerde parkeerplek worden gerealiseerd.

Voorbeelden van beprijzen zijn:

- instellen van betaald parkeren met betaalautomaten;
- verhuur of verkoop bestaande parkeercapaciteit;
- verhuur of verkoop nieuw aan te leggen parkeergelegenheid;
- afkoop van noodzakelijk aan te leggen parkeervakken bij bouwplannen.

Het instellen van parkeren met betaalautomaten is op parkeerterreinen en overal binnen de bestaande inrichting waar de parkeervakken zijn aangeduid mogelijk. De uitwerking is hetzelfde als bij het instellen van een blauwe zone. De opbrengsten van de parkeerautomaat moet worden afgewogen tegen de kosten van beheer en onderhoud van de parkeerautomaten en het toezicht. Resterende opbrengsten kunnen worden aangewend voor het verbeteren van de parkeercapaciteit.

Verhuur of verkoop van bestaande parkeercapaciteit is uit maatschappelijk oogpunt alleen mogelijk in wijken waar een overcapaciteit is aan parkeerruimte. Het is mogelijk om een parkeerplaats alleen toegankelijk te maken voor een specifieke gebruiker. Uit de opbrengsten van de

verhuur of verkoop van de parkeerplaats kunnen, in of nabij wijken met parkeerproblemen, parkeerplaatsen worden aangelegd.



Privé parkeerplaatsen Weyerland te Rockanje

De verhuur of verkoop van nieuw aan te leggen parkeergelegenheid wordt vaak toegepast in nieuw te ontwikkelen wijken in inbreidingslocaties met hoogbouw en parkeergarages of afgesloten parkeerplaatsen. In Oostvoorne zijn in Voorhof IV, Donselear en aan de Ruy appartementengebouwen met afgesloten parkeergelegenheid.



Afgesloten parkeergelegenheid Slotlaan Voorhof IV

In Rockanje is in het complex De Dreef onder het gebouw parkeerplaatsen opgenomen voor de bewoners. Binnen grotere plannen op inbreidingslocaties kan op deze wijze ook parkeergelegenheid worden gerealiseerd voor de naast het plan liggende wijk met een te lage parkeercapaciteit.

Het afkopen van de noodzakelijk aan te leggen parkeerplaatsen kan in specifieke gevallen een oplossing bieden bij inbreidingslocaties of functieveranderingen van gebouwen binnen bestaande bestemming er een uitbreiding van parkeerplaatsen noodzakelijk is en deze niet op de locatie niet kunnen worden aangelegd.

Bij verhuur, verkoop of afkoop van parkeerplaatsen wordt naast de aanleg-, de grond-, de administratieve- en de realisatiekosten doorberekend. Met de opbrengsten kan een fonds worden gevormd van waaruit de aanleg van aanvullende parkeercapaciteit binnen redelijke afstand wordt gefinancierd.

8.3. Aanleggen

Het fysiek aanleggen van parkeergelegenheid kost veel ruimte en is een kostbare manier om de parkeerproblemen op te lossen. Wanneer er voldoende ruimte en geld is, is het de maatschappelijk meest vriendelijke wijze voor het oplossen van het parkeerprobleem. In veel situaties ontbreekt de ruimte om de gewenste hoeveelheid parkeerplaatsen aan te leggen. De aanleg van parkeercapaciteit komt in eerste instantie alleen bij de ontwikkeling en exploitatie van projecten aan de orde. Er zijn dan mogelijkheden fysiek parkeerruimte in te plannen en om de kosten in

de begroting van het project of exploitatie mee te nemen. Bij de herinrichting van woonwijken is het niet altijd mogelijk of maatschappelijk gewenst dat er openbare ruimte wordt opgeofferd voor de aanleg van parkeergelegenheid. Ook worden de herinrichtingskosten door de aanleg van aanvullende parkeergelegenheid hoger. De aanleg van parkeerplaatsen buiten de bestaande weginrichting is volgens de huidige bestemmingsplannen niet overal mogelijk. De bestemmingsplannen van Rockanje en Tinte zijn bij geplande herzieningen hierop aangepast. Hierdoor wordt het ook hier mogelijk parkeerplaatsen buiten de bestaande weginrichting aan te leggen.

9. Financiële paragraaf

Het reguleren van het parkeren en de aanleg van parkeercapaciteit kost geld. Voor het reguleren van het parkeren binnen de bestaande inrichting met verkeersborden is voor de aankoop van verkeersborden vanuit wegbeheer een budget. Ook het beheer en onderhoud van nieuwe parkeerplaatsen binnen de bestaande verhardingen valt binnen het bestaande wegbeheer. Voor de aanleg en het beheer van parkeercapaciteit buiten de bestaande verhardingen of het instellen van betaald parkeren zijn geen vastgestelde middelen beschikbaar. Voor de handhaving van parkeerregulerende maatregelen is voor de uitvoering van controles geen capaciteit aanwezig.

De extra kosten voor de uitvoering en instandhouding van maatregelen zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Te nemen maatregel	aanlegkosten	Kosten beheer/handhaving
Plaatsen borden	uit bestaande middelen	uit bestaande middelen
Inrichten blauwe zone	€ 45.000,-- per 200/pp	€ 9.000,-- per jaar
Betaald parkeren op straat	€ 55.000,-- per 200/pp	€ 14.000,-- per jaar
Parkeervak in bestaande straat	€ 550,-- per stuk	uit bestaande middelen
Parkeervak langs de weg	€ 1.405,-- per stuk	€ 22,-- per jaar
Parkeervak haaks op de weg	€ 1.600,-- per stuk	€ 27,-- per jaar
Parkeerterrein in plantsoen	€ 2.640,-- per stuk	€ 45,-- per jaar
Parkeervak in parkeergarage	€ 22.500,-- per stuk	€ 690,-- per jaar
Realisatie en administratieve kosten	€ 250,-- per stuk	

De huidige parkeercapaciteitsproblemen zijn niet door het alleen plaatsen van verkeersborden op te lossen. In de meeste gevallen is de parkeersituatie vanuit maatschappelijke- en verkeersveiligheidsoverwegingen met verkeersborden geregeld.

Het verbeteren van de parkeercapaciteit kost structureel veel geld. Deze kosten kunnen worden beperkt als de aanleg van parkeergelegenheid projectmatig wordt meegenomen. Binnen de huidige wijken kan dit tijdens planontwikkeling voor bouwplannen op inbreidingslocaties. Binnen de planprocedure worden de parkeernormen overgenomen. De kosten voor de aanleg van parkeergelegenheid worden dan in de exploitatieopzet meegenomen. Bij het beperkt uitbreiden van de bebouwing en de functies binnen de bestaande bestemmingen in de centrumgebieden van Oostvoorne en Rockanje wordt geen aanvullende parkeergelegenheid verlangd. Tijdens geplande herinrichtingswerkzaamheden zijn er mogelijkheden om met relatief “beperkte middelen” aanvullende parkeergelegenheid te realiseren. De middelen voor de aanleg van parkeercapaciteit zullen dan projectmatig door de raad via een krediet beschikbaar moeten worden gesteld.

Een van de grootste kostenposten zijn de kosten voor beheer en handhaving. Deze komen jaarlijks structureel terug op de begroting. Bij betaald parkeren kan een deel van de aanlegkosten van de maatregelen en het beheer en handhaving, uit de opbrengsten worden betaald.

Om de kosten in de hand te houden is het van belang vast te stellen in welke mate er per wijk behoefte is aan aanvullende parkeergelegenheid. De huidige parkeerbehoefte kan beduidend (*naar boven of naar beneden*) afwijken van de parkeernorm. Door zelfregulering is het gebruik van de auto in sommige wijken aangepast aan de parkeercapaciteit. In de praktijk blijkt dat door de aanleg van parkeergelegenheid er meer gebruik wordt gemaakt van de auto en het autobezit toeneemt. Het is vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk openbare ruimte niet zondermeer op te offeren voor parkeergelegenheid.

Bijlage 1

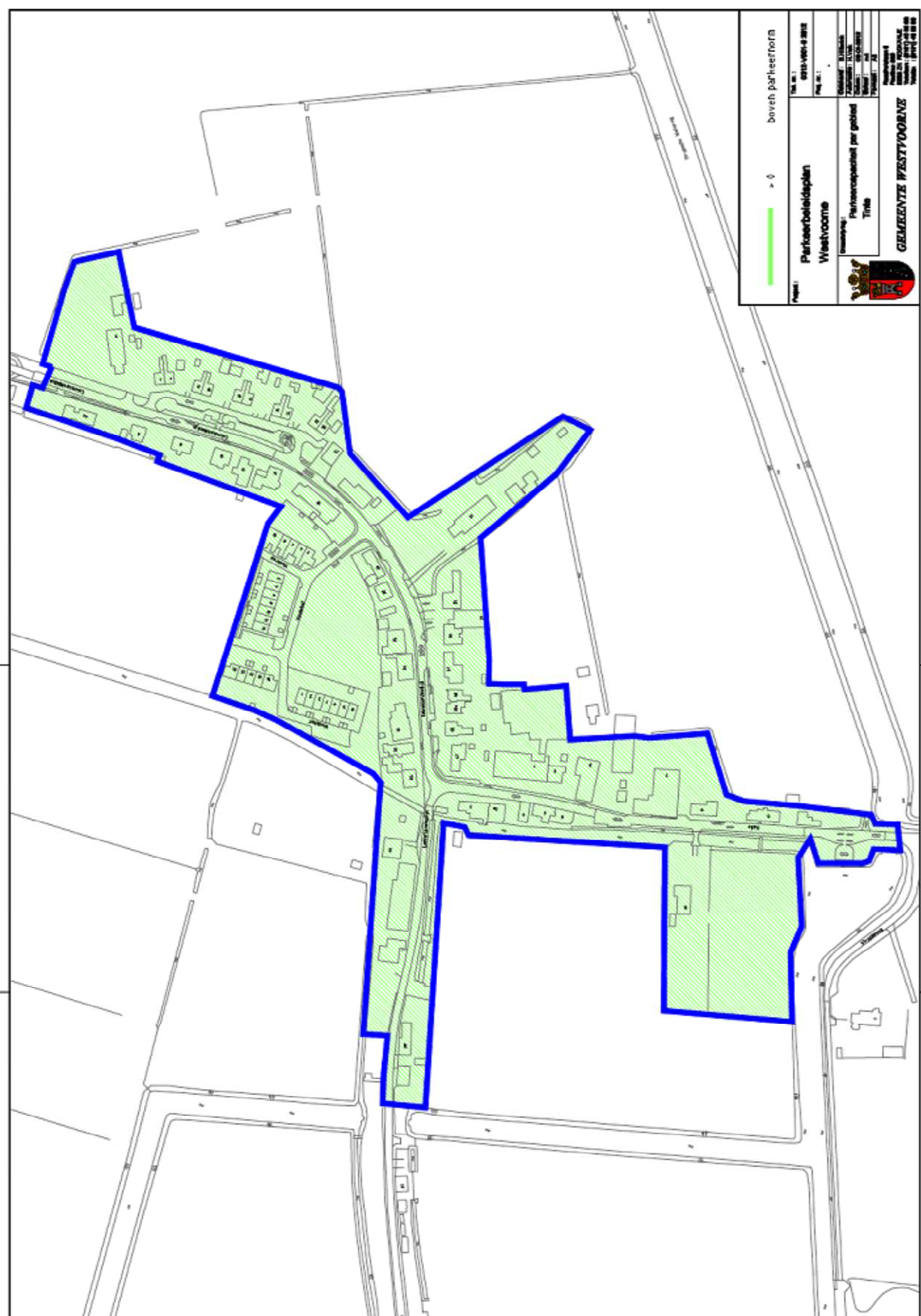
Parkeercapaciteitkaart per gebied Oostvoorne

Bijlage 2

Parkeercapaciteitkaart per gebied Rockanje

Bijlage 3

Parkeercapaciteitkaart per gebied Tinte



Bijlage 7

Evaluatie met enquête bewoners



Uitwerking enquête parkeren centrum Oostvoorne en Rockanje

Voor de actualisatie van de parkeerbeleidsnota 2005 is een schriftelijke enquête huis aan huis verspreidt in de centrumgebieden in Oostvoorne en Rockanje. Aanvullend is er een digitale enquête via de website onder de gehele bevolking gehouden. De parkeerballans geeft voor de centrumgebieden aan dat er op basis van de CROW-normen er een parkeertekort is. Dit tekort ontstaat wanneer gelijktijdig bewoners en bezoekers van de voorzieningen in het centrumgebied gebruik maken van de parkeervoorzieningen. Om de knelpunten in de praktijk goed in beeld te krijgen is de enquête uitgevoerd onder de eigenaren en gebruikers van de panden in deze gebieden. De uitwerking is een oplegdocument op de reacties uit de enquête.

In Oostvoorne betreft het een aaneensluitend geëncquêteerd gebied. In Rockanje zijn twee gebieden onderscheiden. De reacties van het gebied "Raadhuislaan" zijn apart in beeld gebracht.

Algemeen

In totaal zijn er 360 formulieren huis aan huis verspreid. Door 36,1% is het formulier ingevuld teruggestuurd. Het aantal reacties uit het gebied "Raadhuislaan" ligt op 23,8%. Het lage percentage reacties voor het gebied Raadhuislaan maakt de nauwkeurigheid van uitslagen uit dit gebied grilliger (1 reactie is meer dan 5% meer of minder). Ook verwijzen een aantal van de reacties van de Raadhuislaan naar situaties op het Dorpsplein en de Dorpsweg. In de twee andere gebieden ligt de het aantal ingevulde formulieren op ca 40%.

Het merendeel van de panden uit de reacties betreft alleen een woning (ca. 57%). Het percentage van de panden met alleen een winkel of horeca functie bedraagt 22,3%. De overige panden hebben een gecombineerde functie met wonen en horeca/winkel. Op de digitale enquête is door 59 bewoners gereageerd.

Capaciteit parkeren in centrum

De theoretische capaciteit is niet de enige juiste graadmeter om de parkeertekorten te bepalen. Vanuit de normstelling geldt voor parkeren bij een woning een loopafstand van 50 meter. Voor voorzieningen is binnen deze norm een loopafstand van 400 meter acceptabel.

De enquête geeft op basis van ervaringen van de permanente gebruikers inzicht in de "werkelijke" situatie.

In de enquête geeft 51,5% van de respondenten aan dat zij altijd bij het pand kunnen parkeren. De overgebleven respondenten geven aan dat zij binnen een afstand tussen de 50 en 200 meter altijd kunnen parkeren. Meer dan de helft hiervan kan binnen afstand van 100 meter altijd parkeren.

In 60% van de reacties wordt bevestigd dat de vrijdagavond en de zaterdag de parkeerdruk het hoogst is. Door ruim 40% is aangegeven dat de vrijdag in zijn geheel de parkeerdruk hoog is. In Rockanje heeft dit te maken met de weekmarkt. In Oostvoorne zien we hetzelfde op de woensdagochtend en –middag, als daar de weekmarkt wordt gehouden. Aan de Raadhuislaan is de parkeerdruk in de middag het grootst. De openstelling van het gemeentehuis en Stuifakkers zijn de aangegeven redenen hiervoor. Aanvullend zijn er ook reacties waarin mensen aangeven geen problemen te ervaren met parkeren, of geven aan dat het zich beperkt tot alleen de zaterdag.

De ervaren parkeerdruk wordt ook beïnvloed door het seizoen. In de zomer ligt de parkeerdruk hoger dan in andere jaargetijden. Evenementen en rondom feestdagen zijn de andere momenten waarop parkeerknelpunten ontstaan.

Er wordt een aantal redenen aangegeven waardoor het parkeertekort verder is veranderd. De toename van het autogebruik en de groei van de kernen met het winkelbestand worden als redenen genoemd. Maar ook het gebruik van de parkeerplaatsen is een knelpunt. Voorbeelden zijn; personeel dat voor de winkel parkeert, voertuigen van buitenlandse werknemers die dagen blijven staan en daarnaast foutparkeerders die het gebruik van de parkeerplaatsen beperken. In Rockanje wordt de aanleg van de parkeerplaatsen aan de Willem de Waalstraat als een verbetering opgevoerd. Het sluiten van de parkeerplaats bij de Rabobank levert een verslechtering op.

Maatregelen verbeteren capaciteit

Het beperken van de parkeertijd met het instellen van een blauwe zone geeft in de afzonderlijke gebieden een gemengde reactie. In Oostvoorne is er een meerderheid voor invoering van de blauwe zone voor een beperkt aantal wegen. In Rockanje is er voor het deel rondom het Dorpsplein geen meerderheid voor het invoeren van een blauwe zone. Aan de Raadhuislaan ligt het aantal voor- en tegenstanders op een gelijkwaardig percentage. Hierbij moet worden aangevuld dat een aantal reacties van de Raadhuislaan feitelijk gaan over de invoering van een blauwe zone bij het Dorpsplein en de Dorpsweg.

Voor het invoeren van betaald parkeren is geen draagvlak. 90% is tegen het invoeren hiervan.

Een meerderheid (52,6% tot 64,4%) vindt dat er extra parkeerplaatsen aangelegd moeten worden in of nabij het Dorpscentrum. Hierbij wordt, als dit niet op locatie kan, een maximale afstand 300 meter aangegeven. In Oostvoorne is 10% bereid om tot 500 meter te lopen voor een parkeerplaats.

Vragen ondernemers

De helft van de ondernemers is bekend met de ontwikkelingsmogelijkheden van hun bedrijf binnen het pand. Een groot aantal (ca. 40%) wil in de toekomst gebruik maken van de ontwikkelingsmogelijkheden binnen de bestemming van het pand. Hierbij zijn zij zich bewust van de gevolgen die dit kan hebben voor het parkeren, en dat er compensatie door aanleg van parkeerplaatsen moet plaatsvinden.

Het merendeel (ruim 60%) van de ondernemers wil bij uitbreiding de aan te leggen parkeerplaatsen bij het pand realiseren. De overige ondernemers willen de parkeerplaatsen op afstand realiseren, tot op maximaal 500 meter.

Er is nagenoeg geen draagvlak (5%) om ten gunste van parkeertekorten in de omgeving op eigen terrein parkeerplaatsen aan te (laten) leggen.

Conclusies

De parkeerdruk is niet alleen op vrijdagavond en zaterdag aanwezig. Ook tijdens de marktdagen is er een verhoogde parkeerdruk. Daarnaast speelt het zomerseizoen en evenementen een belangrijke rol in de parkeerdruk.

Meer dan de helft van de respondenten kan altijd nabij het pand parkeren. De anderen geven aan dat zij altijd binnen een afstand tussen de 50 en 200 meter kunnen parkeren. Bij het uitbreiden van parkeercapaciteit is een maximale afstand tot 300 meter aanvaardbaar. Op dit moment is er, op basis van de reacties, nog voldoende parkeercapaciteit binnen een afstand van 200 meter.

Het invoeren van betaald parkeren is geen optie. In Oostvoorne is er een meerderheid die openstaan voor het invoeren van een parkeerdurbeperking met een blauwe zone. In Rockanje is hier geen draagvlak voor.

Bij uitbreiding van de bedrijven/winkels zijn de ondernemers zich er bewust van dat er compensatie door aanleg van parkeerplaatsen moet plaatsvinden. Het merendeel wil dan de parkeerplaatsen aanleggen bij het pand. De overige ondernemers willen de parkeerplaatsen op afstand realiseren.