

Parkeernota Barendrecht

Status: Definitief
Schrijver: afdeling BOR
Datum: 14 mei 2008

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Positionering parkeervraagstuk	3
1.3 Doel van deze parkeernota	4
1.4 Werkwijze	4
1.5 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Beleidskader	5
2.1 Relevant bovenlokaal beleidskader	5
2.2 Vastgesteld gemeentelijk beleidskader	6
2.3 Operationeel gemeentelijk parkeerbeleid	7
2.4 Centrumontwikkeling	9
Hoofdstuk 3 Beleidskeuzes	10
3.1 Beleidsdoelstelling	10
3.2 Parkeernormen	10
3.3 Inrichtingseisen parkeervoorzieningen (technisch)	12
3.4 Fietsparkeren	13
Hoofdstuk 4 Beschrijving mogelijkheden	15
4.1 Sturingsinstrumenten en oplossingsrichtingen	15
4.2 Controle op regulerende parkeermaatregelen	20
4.3 Parkeerfonds	22
Hoofdstuk 5 Confrontatie met huidige situatie	23
5.1 Carnisse Veste en omgeving	23
5.2 Centrum	24
5.3 Het Oude Centrum	26
5.4 Parkeren in wijken	28
5.5 Fietsparkeren	28
5.6 Omgeving NS-station	29
5.7 Parkeren grote voertuigen en bedrijventerreinen	30
5.8 Parkeren voor gehandicapten	31
5.9 Laden en lossen	31
5.10 Schoolomgeving	31
5.11 Aanvullend: mobiliteitsmanagement	32
Hoofdstuk 6 Aanbevelingen en uitvoeringsprogramma	34
6.1 Aanbevelingen op een rij	34
6.2 Uitvoeringsprogramma	35

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding van deze Parkeernota. Aandacht wordt besteed aan de probleemschets en het doel van de nota. Ook wordt de werkwijze voor het opstellen van deze nota kort toegelicht.

1.1 Aanleiding

Gemeente Barendrecht is in korte tijd hard gegroeid. Het aantal woningen, inwoners en het voorzieningenniveau heeft een grote sprong gemaakt. In die groeiperiode is ook steeds duidelijker geworden dat de bereikbaarheid van woongebieden en voorzieningen meer dan voorheen onder druk kan komen te staan. Het parkeervraagstuk wordt in algemene termen én in specifieke situaties complexer.

Collegeprogramma

Die ontwikkeling is door de gemeente Barendrecht erkend en heeft haar vertaling gekregen in het coalitieakkoord en het collegeprogramma 2006-2010. Het collegeprogramma zegt hierover het volgende:

“Naast een goede infrastructuur vinden wij het belangrijk dat er voldoende parkeergelegenheid in onze gemeente is. In de gemeentelijke Parkeernota zullen wij de huidige parkeerproblematiek in kaart brengen en hiervoor oplossingsrichtingen aandragen.”

Collegeprogramma 2006-2010

Beoogd wordt om het parkeerbeleid te optimaliseren en maatregelen te ontwikkelen, door een gemeentelijke Parkeernota op te stellen, aldus het collegeprogramma.

Kadernotitie Parkeernota Barendrecht

Als voorbereiding op het opstellen van de gemeentelijke Parkeernota is eerder een Kadernotitie opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. Die notitie beschrijft de hoofdlijn en de opzet van de Parkeernota, door de belangrijkste onderwerpen te benoemen. Die kadernotitie geldt daarom als vertrekpunt voor deze nota.

1.2 Positionering parkeervraagstuk

De behoefte om het parkeerbeleid te optimaliseren en vast te leggen in een gemeentelijke Parkeernota laat zich het best illustreren door het positioneren van het parkeervraagstuk. Zeker omdat geconstateerd moet worden dat de parkeerproblematiek van de gemeente Barendrecht breed is en zich niet makkelijk laat afbakenen, zoals ook in de Kadernotitie is beschreven.

Breed vraagstuk

Het is in de eerste plaats breed qua doelgroepen. Het betreft niet alleen centrumbezoekers, maar ook bewoners in en rond centra, bewoners in de woonwijken, grote voertuigen en gebruikers bedrijventerreinen, parkeersituaties rond concentratie van andere voorzieningen zoals scholen, werkende parkeerders en toeleveranciers.

Dat impliceert ten tweede dat er geen eenvoudige, geografische afbakening voor het parkeervraagstuk is aan te geven. Feitelijk gaat het om het gehele grondgebied van de gemeente.

Wat ten derde specifiek is voor de Barendrechtse parkeersituatie, is dat niet alle vraagstukken duidelijk aan de oppervlakte zichtbaar zijn. Op sommige gebieden “zitten we dicht tegen de problemen aan”. Daarmee wordt bedoeld dat er in de huidige situatie nog geen urgente problemen zichtbaar zijn op straat. Maar evident is ook dat de problematiek binnen enkele jaren wel urgent kan

worden. Enerzijds omdat de eigen gemeentelijke ontwikkelingen en groei nog niet afgerond zijn. Anderzijds omdat er eenvoudigweg autonome ontwikkelingen zijn zoals de groei van het autobezit, autogebruik en de lat die steeds hoger komt te liggen bij de eisen die gebruikers stellen aan parkeervoorzieningen. Ook dit – bijna latente – parkeervraagstuk typeert de breedte van de problematiek.

Tot slot kan nog gesteld worden dat het beheer van de parkeervoorzieningen en het parkeergedrag onderdeel is van het vraagstuk. Daarmee wordt bedoeld op bijvoorbeeld handhaving van parkeerregels of het feitelijke gebruik versus het beoogde gebruik van voorziening. Ook de positie en invulling van flankerend beleid is onderdeel van het parkeervraagstuk.

1.3 Doel van deze parkeernota

Doel parkeernota

De probleemschets geeft een basis voor de behoefte aan een gemeentelijke Parkeernota en daarmee het doel. Die behoefte is er ambtelijk én bestuurlijk, maar ook extern voor bewoners en bedrijven/instellingen. De behoefte bestaat uit

- het vastleggen van bestaand en nieuw parkeerbeleid
- het concreet formuleren van beleidsdoelstellingen
- het aanreiken van een werkbaar toetsingskader
- het zoeken naar praktische oplossingen

Planhorizon

Als planhorizon voor de Parkeernota geldt het jaar 2015, wat overigens ruimer is dat de planhorizon zoals in de Kadernotitie is vermeld (2010). In welke mate de Parkeernota eerder dan het jaar 2015 toe zal zijn aan een actualisatie of herijking, zal in de praktijk moeten blijken.

1.4 Werkwijze

Stappenplan en proces

Om te komen tot de beschrijving en invulling van het parkeerbeleid is een aantal stappen doorlopen, die parallel lopen aan de hoofdstukindeling van deze nota:

Stap 1: Toets en beschrijving vertrekpunten

Stap 2: Formulering beleidskader

Stap 3: Formulering doelstelling en beleidskeuzes

Stap 4: Beschrijving mogelijkheden

Stap 5: Beschrijving huidige situatie en oplossingsrichtingen

Stap 6: Formulering aanbevelingen en uitvoeringsprogramma

Daarnaast is vooral in de beginfase en eindfase van de totstandkoming van de Parkeernota samengewerkt met een klankbordgroep. Daaraan heeft een brede vertegenwoordiging deelgenomen van inwoners, ondernemingen en belangenvertegenwoordigers, in totaal ruim 20 personen.

1.5 Leeswijzer

De Parkeernota schetst in de eerste twee hoofdstukken de aanleiding, het doel van de nota en zet het kader neer. Dat kader betreft het bovenlokale en gemeentelijke beleidskader. De belangrijkste bouwstenen voor het parkeerbeleid beschrijft hoofdstuk 3. Dat zijn met name de doelstelling van het parkeerbeleid en de parkeernormering, voor zowel auto's als fietsers.

Het vierde hoofdstuk zet mogelijkheden op een rij om sturing te geven aan parkeervraagstukken. Dit is vooral een beschrijvend onderdeel van deze Parkeernota. In het daarop volgende hoofdstuk is een confrontatie met de praktijk aan de orde en geeft aan welke maatregelen of voorstellen daaruit volgen.

Het afsluitende hoofdstuk 6 vat de voorstellen samen in concrete aanbevelingen, aangevuld met een beknopt uitvoeringsprogramma.

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

Dit tweede hoofdstuk kent een focus op een beschrijving van het beleidskader, door het relevante bovenlokale en gemeentelijke beleidskader te schetsen. Voor het gemeentelijke kader wordt een onderscheid gemaakt in door de gemeenteraad vastgesteld beleid en operationeel beleid. Ook is kort de status van de Centrumontwikkeling beschreven.

2.1 Relevant bovenlokaal beleidskader

Algemeen

Onderliggende visie voor de bovenlokale beleidsplannen – die hierna verder zijn toegelicht – is de kanteling van het mobiliteitsbeleid. Het sturende mobiliteitsbeleid heeft plaats gemaakt voor een meer voorwaardenscheppend beleid dat is gericht op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Mobiliteit mag en wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkelingen.

Specifiek voor het thema parkeren is de belangrijkste constatering dat het bovenregionale beleidskader hiervoor geen echte beleidskaders biedt. Het is en blijft een gemeentelijk vraagstuk en de gemeente is in deze feitelijk autonoom. Verder wordt duidelijk dat parkeervoorzieningen rond knooppunten van openbaar vervoer nadrukkelijk aandacht krijgen. Dat geldt voor de auto én voor de fiets.

Tot slot wordt mobiliteitsmanagement als relevant instrument gezien om bij te dragen aan de oplossing van parkeervraagstukken, als flankerend beleid.

Rijk: Nota Mobiliteit

Het nationaal verkeers- en vervoersplan is de Nota Mobiliteit. Dit plan geeft de hoofdlijnen voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot 2010 en tot 2020 weer, als uitwerking van de Nota Ruimte.

De Nota Mobiliteit kent als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur wordt essentieel geacht. Dat betekent concreet dat men de groei van mobiliteit geen beperkingen wil opleggen en de bereikbaarheid wil verbeteren. Dit in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.

Als gevolg van de Planwet worden de zogeheten “essentiële onderdelen van beleid” geacht rechtstreeks doorgevoerd te voeren in het beleid van de provincie, de stadsregio en gemeentelijk beleid. Voor de gemeente Barendrecht betekent dat enerzijds dat de beleidslijnen van de Nota Mobiliteit richtinggevend zijn. Anderzijds is het in de praktijk niet mogelijk rechtstreeks het landelijke beleid door te vertalen naar deze Parkeernota. Daarom zijn voor het bovenlokale beleidskader het provinciale en het stadsregionale plan meer relevant.

Provincie: PVVP 2002-2020

Ook het provinciale beleid kent een stevig abstractieniveau. Voor het thema parkeren beschrijft het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) dat de provincie parkeren vooral een eigen verantwoordelijkheid van een gemeente ziet. Alleen daar waar parkeren intergemeentelijke belangen raakt, kan de provincie een regierol vervullen. Dat is een helder punt. Vanuit het provinciaal perspectief worden parkeervoorzieningen vooral in het kader van ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement beschouwd. Dat vertaalt zich in het PVVP in het belang van goede P&R-voorzieningen bij overstapplaatsen van openbaar vervoer, voor auto en fiets.

Stadsregio Rotterdam: RVVP 2003-2020

Iets meer houvast en richtinggevende beleidslijnen bieden de stadsregionale plannen. Het RVVP 2003-2020 is geactualiseerd in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2007-2011. Maar ook bij dit bovenlokaal beleidsplan moet in eerste instantie geconstateerd worden dat parkeerproblematiek vooral moet en mag worden gezien als een gemeentelijk vraagstuk.

Daarnaast geven de volgende onderdelen richting aan het beleidskader:

- Fietsparkeren: als onderdeel van het thema fiets krijgt het fietsparkeren een duidelijke plaats toebedeeld. De nadruk ligt op stallingsvoorzieningen bij openbaar-vervoer-knooppunten, bijvoorbeeld de voorzieningen bij de TramPlushalte Carnisselande ("Fiets in de Keten", voorjaar 2007)
- P&R-voorzieningen: De provinciale aandacht voor P&R-voorzieningen is doorvertaald in stadsregionale doelen en ambities. Duidelijke focus ligt op de voor de regio meest belangrijke plaatsen voor deze parkeervoorzieningen, inclusief het NS-station in Barendrecht
- Betaald parkeren: De hoogte van tarieven is nadrukkelijk een verantwoordelijkheid van de gemeente, voor zover van toepassing
- Locatiebeleid: Het "oude" ABC-locatiebeleid, dat bijvoorbeeld parkeernormen koppelde aan een zogeheten A-, B-, en C-locaties is gewijzigd in het RR2020 (Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam, 2005) en de provinciale nota Regels voor Ruimte. In dat beleid zijn geen maximum parkeernormen als toetsingskader gehanteerd. De Stadsregio neemt dat beleid over
- Mobiliteitsmanagement: Als flankerend beleid, kan mobiliteitsmanagement een bijdrage leveren aan bereikbaarheidsvraagstukken zoals het parkeren. Mobiliteitsmanagement richt zich met name op woon-werk-verkeer van bedrijven en instellingen

2.2 Vastgesteld gemeentelijk beleidskader

Deze paragraaf zet op een rij in hoeverre vastgesteld lokaal beleid kaders biedt voor deze Parkeernota. Dit betreft specifiek door de *gemeenteraad vastgestelde* beleidsdocumenten en nota's.

Structuurvisie Barendrecht

In december 2004 is de Structuurvisie Barendrecht vastgesteld. De visie betreft het gehele grondgebied van de gemeente. Inzicht is gegeven in de ruimtelijke mogelijkheden en heeft geleid tot een concrete besluitenlijst. Relevant voor deze Parkeernota zijn de volgende onderdelen van de Structuurvisie:

- Doelstelling is dat bedrijventerreinen en (centrum)voorzieningen vitaal worden gehouden, als basis voor het bestaan
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van een bijgestelde, verhoogde parkeernorm. Het gemiddelde autobezit per huishouden is een maatstaf voor de aanleg van parkeerplaatsen in nieuwe woonwijken. Dit vertaalt zich in een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning voor nieuwe ontwikkelingen

Voor de Centrumontwikkeling is de kaderstelling van de gemeenteraad (juni 2004) overgenomen in de Structuurvisie. Een verdieping daarvan heeft plaatsgevonden in het kadervoorstel aan de raad (september 2007). Het betreft hoofdkeuzes voor de centrumontwikkelingen. Een verdere verdieping vindt plaats in een afzonderlijke Structuurvisie voor het centrumgebied.

Verkeersveiligheidsplan, actualisering 2004

Het Verkeersveiligheidsplan (vastgesteld oktober 2005) beschrijft de wenselijke verkeersstructuren, knelpunten en maatregelen. Er ligt een duidelijke focus op verkeersveiligheid en het thema parkeren heeft daarmee geen plaats gekregen in het plan. Voor deze Parkeernota geeft het plan daarom geen bouwsteen voor het beleidskader.

Parkeren grote voertuigen

In het najaar 2005 is de nota "Definitief voorstel parkeren grote voertuigen in Barendrecht" vastgesteld. Per juli 2006 is het vrachtwagenparkeersysteem operationeel. Kern van het parkeersysteem is dat grote voertuigen in de avonduren en weekenden alleen maar daar mogen parkeren, waar deze minimaal overlast bezorgen. Dit zijn het parkeerterrein aan de Eurekaweg en enkele wegvakken op bedrijventerreinen Dierenstein, Ziedewij en Bijdorp. Dit systeem geldt voor de gehele gemeente Barendrecht.

Barendrechtse bedrijven kunnen maximaal 3 vergunningen kopen, op de voorwaarde dat zij geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. Het voornemen is om (in 2008) dat maximum van 3 op te hogen naar maximaal 5 vergunningen.

Gemeentelijke bouwverordening en bestemmingsplannen

In de gemeentelijke Bouwverordening is een artikel opgenomen over parkeervoorzieningen (artikel 2.5.30). De verordening schrijft voor dat er “voor het parkeren of stallen van auto’s voldoende ruimte moet zijn”, waarbij specifiek verwezen wordt naar de normen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek, zie ook paragraaf 2.3). Ook vermeldt de verordening dat een verantwoorde parkeernorm alleen per te verlenen bouwvergunning kan worden bepaald.

Daarnaast worden specifiek minimale maten voor de uitvoering van parkeervoorzieningen vermeld, voor personenauto’s en voor parkeerruimte voor gehandicapten.

Hoe parkeernormen in bestemmingsplannen zijn opgenomen is heel divers. Voorbeelden zijn normen die zijn opgenomen als onderdeel van een uit te werken woonbestemming, of als voorwaarde voor een bestemming bedrijfsdoeleinden, of als onderdeel van een wijzigingsbevoegdheid. De hoogte van de opgenomen normen verschilt ook. De gemeente kent daarnaast ook bestemmingsplannen waar geen parkeernormen zijn opgenomen.

Daaraan kan worden toegevoegd dat voor bedrijventerreinen Vaanparken en Bijdorp het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein geregeld moet worden. Dat is vertaald in een standaardbepaling in de koopovereenkomsten. Recentelijk zijn daar ook een boeteclausule en een kettingbeding aan toegevoegd.

Basisdocumenten Carnisselande

In het document “Basisdocumenten Carnisselande – Verkeer en Vervoer” zijn veel afspraken met de Ommij vastgelegd over de inrichting van de ruimte. Vaak is dat tot in detail, bijvoorbeeld over wegbreedtes. Zo kent het document ook een overzicht van parkeernormen voor woningen, winkels en andere voorzieningen. Het document is van 1998 en moet worden gekenschetst als “gedateerd”. Gesteld kan worden dat het operationele beleid – zie ook volgende paragraaf – meer actueel is.

Coalitieakkoord

In de opsomming van bestaande gemeentelijk beleid hoort ook het coalitieakkoord. Dit akkoord stelt dat niet-betaald parkeren uitgangspunt blijft van het beleid. Wel bestaat er de ruimte en behoefte om in beeld te brengen wat de gevolgen zouden zijn als wél voor betaald parkeren wordt gekozen als mogelijke oplossingsrichting. Daarbij geldt het instrument ter regulering en niet als extra inkomstenbron.

2.3 Operationeel gemeentelijk parkeerbeleid

“Operationeel” beleid

Naast het door de gemeenteraad vastgestelde beleid bestaat er ook “operationeel” parkeerbeleid. Daarmee wordt bedoeld op beleidsafspraken, gehanteerde parkeernormen en werkafspraken die afgelopen jaren worden gehanteerd en in de breedte worden gedragen, zowel door interne als externe partijen. Dit beleid kan worden getypeerd als geaccepteerd beleid, waarbij geen besluitvorming door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden.

Hierna is dit beleid in drie thema’s beschreven:

- parkeren voor gehandicapten
- parkeernormen
- parkeren in wijken



Parkeren voor gehandicapten

Het verstrekken van gehandicaptenparkeerkaarten is een uitvoering van landelijk beleid. Op basis van een medische toets kan de gemeente deze parkeerkaart verstrekken, wat zo’n 75 tot 100 maal per jaar gebeurt.

Voor het toewijzen van een gereserveerde parkeerplaats die gekoppeld is aan deze

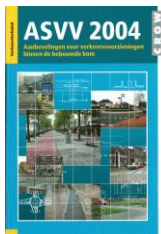
parkeerkaart, bestaat wel eigen beleidsruimte voor de gemeente Barendrecht. Enkele jaren geleden zijn ook beleidsregels door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld en zijn ter kennis gebracht aan de gemeenteraad. Doel van deze beleidsregels was de verankering van de regels en het in bepaalde mate stringenter maken van de voorwaarden. Zo komen houders van een zogeheten “passagierskaart” niet meer in aanmerking voor een gereserveerde plaats. Alleen wanneer de gehandicapte bestuurders zelf het voertuig rijdt kan een gereserveerde plaats worden aangevraagd.

Op dit moment kent de gemeente ruim 130 van deze gehandicaptenparkeerplaatsen.

Tot slot zijn er algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, waarvan elke houder van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik kan maken. Bestaand beleid is hierbij vraagvolgend; wanneer er vragen bestaan of de gemeente anderszins signalen krijgt dat er behoefte bestaat aan deze voorziening, dan wordt daar in principe altijd in voorzien.

Parkeernormen

Parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, wijzigingen van bestaande situaties of het beheer van bestaande situaties. Die normen gelden voor woningen en andere voorzieningen als kantoren, winkels en openbare gelegenheden. De normen worden met name toegepast bij de beoordeling van een te verlenen bouwvergunning, bestemmingsplannen, grotere ruimtelijke projecten, samenwerking met de Ommij en praktische vragen zoals bij klachten/verzoeken van inwoners.



De gehanteerde normen in de gemeente Barendrecht zijn de CROW-normen, zoals opgenomen in het ASVV 2004, paragraaf 6.3. Het betreft kencijfers die zijn ontleend aan de nationale Databank Parkeerkencijfers en worden in heel Nederland gebruikt, door kleine en grote gemeenten. Bij nieuwe situaties wordt 1,8 parkeerplaats per woning aangehouden als parkeernorm (zie ook paragraaf 2.2). Als toetsingskader voor de parkeersituaties in bestaande wijken wordt een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats aangehouden.

Op dit punt is in de praktijk de differentiatie die het CROW kent losgelaten, bijvoorbeeld voor een onderscheid naar type woning.

Voor andere voorzieningen dan woningen, kennen de CROW-normen vaak bandbreedtes, in de vorm van een minimaal en een maximaal aantal parkeerplaatsen per eenheid. In de praktijk wordt daarbij altijd naar argumenten gezocht waarom een meer minimale of meer maximale norm het best passend is. Vertrekpunt is om ruim te faciliteren, om in de afweging te starten bij de ruimere parkeernorm. Dit illustreert dat bij de beleidsuitvoering in de praktijk de normen niet “blind” worden toegepast, maar wordt gekeken naar de ontwikkelingen, omgeving en andere dan verkeersaspecten, zoals financiën, inpasbaarheid en groenvoorzieningen.

Parkeren in wijken

Signalen bij wijkbezoeken door het college en patronen uit reguliere verkeersklachten en verzoeken zijn aanleiding geweest planmatig de parkeerproblemen in wijken te beoordelen en zonodig aan te pakken. Sinds enkele jaren wordt aan die beleidslijn invulling gegeven door de parkeercapaciteit te inventariseren en te confronteren met de gehanteerde parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning. Die vergelijking levert een beeld op van waar in een wijk een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen bestaat. Vervolgens worden – voor zover nodig – voorstellen ontwikkeld om meer parkeervoorzieningen te realiseren. Bij dat voorstel wordt ook rekening gehouden met inpassingsmogelijkheden, zoals het behoud van groene hoofdstructuur, kabels en leidingen en verkeertechnische voorwaarden. Dat voorstel wordt voorgelegd aan de bewoners van de wijk, wat een toets geeft of de problematiek aansluit bij de door de bewoners zelf beleefde parkeerproblemen en of de voorgestelde maatregelen op draagvlak kunnen rekenen. Het proces levert een eindvoorstel op voor te nemen parkeermaatregelen in de vorm van te realiseren parkeerplaatsen.

Deze aanpak moet worden getypeerd als operationeel parkeerbeleid in de wijken, dat akkoord is bevonden door het college van burgemeester en wethouders. Indirect heeft de gemeenteraad ingestemd met deze methodiek door het beschikbaar stellen van de middelen in de begroting.

Kadernotitie Parkeernota Barendrecht

Tot slot wordt nog specifiek een vertrekpunt uit de Kadernotitie Parkeernota Barendrecht vermeld in deze opsomming. Dat is namelijk de wenselijkheid dat het parkeerregime van beide centra (in Barendrecht en Carnisselande) gelijk is, om zo een gezonde en vooral geen scheve concurrentiepositie te laten ontstaan tussen de beide centra.

2.4 Centrumontwikkeling

Naast het vastgestelde en operationele beleid worden in dit hoofdstuk ook het proces van de Centrumontwikkeling geschetst. Niet omdat die ontwikkelingen kaderstellend of leidend zijn voor het parkeerbeleid. Wel omdat die centrumontwikkelingen een nadrukkelijk inhoudelijke relatie hebben met deze Parkeernota.

Hoofdkeuzes Centrumontwikkeling

In september 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met hoofdkeuzes voor de centrumontwikkeling. Onderdeel daarvan is de optimalisatie van de parkeerstructuur. Daarbij is gekozen voor de volgende hoofdpunten:

- ontsluiting voor het winkelend publiek via de Binnenlandse Baan
- drie accenten van parkeervoorzieningen: beide supermarkten en nieuw plein als derde bronpunt voor het winkelcircuit
- het vergroten van de overzichtelijkheid; functioneel, ruimtelijk en visueel

Het raadsvoorstel en raadsbesluit reikt ook niet verder dan dat, als het gaat om een relevant kader voor deze Parkeernota. Wel heeft de raad nog ingestemd met onderzoeksvragen, die onder deze hoofdkeuzes vallen. Die vragen betreffen de parkeerexploitatie, ondergronds/verdiept of op maaiveld, parkeren onder bebouwing, dubbelgebruik bezoekers en bewoners, betaald parkeren. De onderzoeksvragen moeten worden gezien als vraagstukken die een plaats krijgen in de Ontwerp-Structuurvisie.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKEUZES

Met als vertrekpunt het doel van deze nota en het geschetste beleidskader, formuleert hoofdstuk 3 de belangrijkste elementen van deze Parkeernota: de beleidskeuzes. Dit start met de beleidsdoelstelling en staat uitgebreid stil bij de onderdelen die het beleid voor de parkeernormen vormen. Verder komen technische randvoorwaarden aan de orde en wordt Fietsparkeren als nieuw beleid toegevoegd.

3.1 Beleidsdoelstelling

Doelstelling

Kapstok voor het parkeerbeleid is een beleidsdoelstelling; een zo concreet mogelijk geformuleerd doel dat invulling geeft aan de vraag wat de gemeente wil bereiken met het parkeerbeleid en parkeermaatregelen. Dit doel is in onderstaand kader geformuleerd.

*Doel van het gemeentelijke parkeerbeleid is
het borgen van een goede bereikbaarheid door het faciliteren van parkeervoorzieningen
die maximaal voldoen aan de vraag naar parkeren.*

Deze doelstelling betekent dat het vertrekpunt is dat het parkeerbeleid een vraagvolgend beleid is. Een gemeentelijk beleid dat insteekt op het goed faciliteren van parkeervoorzieningen om op die manier een bijdrage te leveren aan de bovenliggende doelstelling, dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling.

Passend in beleidskader

Deze doelstelling ligt in lijn met de visie die het vertrekpunt vormt voor het bovenlokale beleidskader. Dat beleidskader biedt naast die visie verder weinig inhoudelijke kaders. Verder kan geconstateerd worden dat deze doelstelling ook past binnen het vastgestelde gemeentelijke beleidskader en binnen het operationeel gemeentelijk beleid.

3.2 Parkeernormen

Belangrijke bouwsteen

Een dragende bouwsteen voor het parkeerbeleid zijn parkeernormen. De normen geven enerzijds een toetsingskader voor parkeervraagstukken rondom bestaande situaties. Anderzijds geven zij een toetsingskader voor kleine en grote nieuwe ontwikkelingen of wijzigingen van ruimtelijke voorzieningen.

Brede reeks parkeernormen

De CROW-parkeernormen (zie ook paragraaf 2.3) bestaan uit een uitgebreide reeks van parkeerkentallen. Onderscheid wordt gemaakt in:

- Verstedelijkingsgraad: zeer sterk tot niet stedelijk (Barendrecht is “matig stedelijk”)
- Type voorziening: woningen, winkels, werken, onderwijs, zorg, horeca, sociaal-cultureel, sport en overig
- Stedelijke zone: centrum, schil rond centrum, rest bebouwde kom

Verder kennen de kentallen binnen een type voorzieningen nog een specificering, bijvoorbeeld kantoren met of zonder een baliefunctie of goedkopere/duurdere woningen. Ook kennen de parkeernormen een minimale en maximale norm.

Tabel 3.1 geeft een voorbeeld van de verscheidenheid van normen voor één specifieke functie.

Verstedelijkingsgraad	Centrum		Schil rond centrum		Rest bebouwde kom	
	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal	minimaal	maximaal
Zeer sterk stedelijk	1.5	2.0	2.0	2.5	2.5	3.0
Sterk stedelijk	1.5	2.0	2.0	2.5	2.5	3.0
Matig stedelijk	1.7	2.3	2.3	2.8	2.8	3.3
Weinig stedelijk	2.3	2.5	2.8	3.3	3.0	3.5
Niet stedelijk	2.3	2.5	2.8	3.3	3.0	3.5

Tabel 3.1: Voorbeeld CROW-parkeernorm: Kantoren met baliefunctie (per 100 m² bvo)

Vaststelling parkeernormen

In het verlengde van het "operationele" beleid is het wenselijk de CROW-parkeernormen via deze Parkeernota vast te leggen en beleidsmatig te verankeren. Het zijn breed toegepaste en geaccepteerde normen, die een helder toetsingskader vormen.

Binnen de normering bestaan nog twee punten die om nadere beleidskeuzes vragen. Dit zijn de differentiatie binnen type voorzieningen en de hoogte van de norm binnen de bandbreedte.

Differentiatie niet voor prijsklassen woningen

De parkeernormen voor de 9 type voorzieningen kennen een verdere differentiatie per functie. In totaal zijn er 49 functies onderscheiden. Voor alle functies is het raadzaam om die gedifferentieerde norm te handhaven en ook toe te passen. Dat geeft een goede mogelijkheid maatwerk te leveren voor ruimtelijke ontwikkelingen en parkeervraagstukken.

De differentiatie voor drie categorieën woningen (duur, middel en goedkoop) vormt daarop een uitzondering. In de praktijk is die differentiatie al losgelaten, omdat deze zeer lastig werkbaar blijkt en weinig toegevoegde waarde geeft. In aansluiting op het goed functionerende "operationele" beleid verdient het aanbeveling de differentiatie voor woningen in duur, middel en goedkoop niet te gebruiken. Dat betekent dat een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning geldt, voor alle drie bedoelde categorieën woningen. Dat betekent ook dat de differentiatie voor de type woning "serviceflat/aanleunwoning" en "kamer verhuur" wel wordt toegepast (zie ook tabel 3.1a).

Differentiatie van het CROW	Differentiatie gemeente Barendrecht
Woningen duur	Woningen (geen onderscheid in prijsklasse)
Woningen midden	
Woningen goedkoop	
Serviceflat/aanleunwoning	Serviceflat/aanleunwoning
Kamer verhuur	Kamer verhuur

Tabel 3.1a: Illustratie differentiatie parkeernormen voor woningen

Bandbreedte

Met uitzondering van de woningen (duur, middel en goedkoop), bestaat er dus een bandbreedte voor de parkeernorm. Dat geeft ruimte voor maatwerk, waarbij het streven de beleidsdoelstelling moet zijn; maximaal faciliteren. Vertrekpunt moet dan ook altijd de bovenkant van die bandbreedte zijn. Daar moet op ontworpen en ontwikkeld worden, daar moeten nadere afwegingen en keuzes vanuit gaan.

Ook dit principe is in lijn met het "operationele" beleid.

Rekenregels voor parkeernormen

Als aanvulling dient nog vermeld te worden dat bij de toepassing van de parkeernormen (bijna) altijd een parkeerbalans wordt opgesteld. Dit instrument geeft inzicht in de behoefte aan parkeerplaatsen, op basis van de parkeernormen, waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. Niet alle parkeerders zijn namelijk alle momenten van de week aanwezig. Ook hiervoor geeft het CROW-kentallen, in de vorm van aanwezigheidspercentages voor bijvoorbeeld werkdagen en weekenddagen.

Verder moet ook rekening worden gehouden met parkeervoorzieningen op eigen terrein. Te hanteren norm hiervoor is voor al deze voorzieningen (grote of kleine oprit, garage of garagebox, carport) 1,0 parkeerplaats. Dat is een heldere en reële norm.

Verankering parkeernormen in meerder documenten

Keuzes voor de te hanteren parkeernormen zijn beleidskeuzes. Die keuzes kunnen op een aantal wijzen of binnen een aantal documenten door de gemeente worden vastgelegd en juridisch worden verankerd:

1. Een Parkeerverordening
2. Bestemmingsplannen
3. De Bouwverordening
4. Vaststelling beleidskeuze door gemeenteraad via deze Parkeernota
5. Andere beleidsdocumenten, zoals een Structuurvisie

Omdat een Parkeerverordening, Bestemmingsplan en Bouwverordening toetskaders zijn met een juridische bindend karakter, is het wenselijk de parkeernormering in die documenten te verankeren. Dat geeft ook duidelijkheid bij het praktisch uitvoeren van die toets voor de parkeersituatie.

Afspraken over de parkeernormering op één centrale plaats vastleggen is op zich wenselijk. Dat heeft vooral op de langere termijn het voordeel dat er geen misverstanden kunnen ontstaan over welke parkeernormen nu van toepassing zijn en op welke overzichtelijke en efficiënte wijze toekomstige bijstellingen kunnen worden geregeld. Dan kan in andere documenten, zoals verordeningen, beleidsdocumenten en bestemmingsplannen, volstaan te worden met een verwijzing naar de Parkeernota. Maar die werkwijze maakt andere documenten weer minder leesbaar of zijn onvoldoende compleet voor bijvoorbeeld externen.

Tegen deze achtergrond is het logisch de huidige lijn, om de parkeernormen in verschillende documenten te gebruiken en vast te leggen, voort te zetten.

Overzicht

Samengevat kent het beleid over de parkeernormen de volgende onderdelen:

1. Hanteren van de vigerende CROW-parkeernormen. Dat betekent ook dat bij een eventuele bijstelling van die normen zoals die door het CROW kunnen worden gepubliceerd, deze bijgestelde normen gelden
2. Uitgaan van de differentiatie van parkeernormen, met als vertrekpunt de maximale norm
3. Uitzondering op punt 2 is de differentiatie voor de door het CROW onderscheiden prijsklassen van woningen. Daarvoor geldt een norm van 1,8 parkeerplaats per woning voor nieuwe ontwikkelingen en wijzigingen van bestaande situaties
4. Toepassen van de CROW-rekenregels voor de parkeerbalans en voorzieningen op eigen terrein te rekenen met 1,0 parkeerplaats

Dit beleid is in feite een verankering van het "operationele" beleid.

3.3 Inrichtingseisen parkeervoorzieningen (technisch)

Afmetingen

Om de kwaliteit van parkeervakken op straat te borgen is het wenselijk daarvan basiseisen vast te leggen. De basiseisen kunnen worden ontleend aan de ontwerprichtlijnen van het CROW (ASVV-2004) en de gemeentelijk bouwverordening en zijn bij elkaar gebracht in de volgende tabel.

Type parkeervak		Langsparkeren	Schuin parkeren	Haaksparkeren	Gehandicapten -parkeerplaats
Lengte	minimaal	5.0	5.0	5.0	5.0 of 6.0 *)
	maximaal	6.0	6.0	6.0	geen maximum
Breedte	minimaal	1.8	2.3	2.3	3.5
	maximaal	2.0	2.5	2.5	geen maximum

*) 5.0 meter bij haaksparkeren, 6.0 meter bij langsparkeren

Tabel 3.2: Basiseisen maatvoering parkeervakken (in meters)

Langsparkeren

In beginsel bestaat er voor verkeersontwerpers een grote ontwerprijheid voor de keuze van type parkeervakken; langs-, schuin- of haaksparkeren. Handhaving van die ontwerprijheid is wenselijk. Maar voor de drukke wegen is het niet wenselijk om haaks of schuin te parkeren. Een combinatie van achteruit in- of uitparkeren met intensiever verkeer geeft verkeersonveilige situaties en is nadelig voor de vlotte doorstroming. Daarom verdient het aanbeveling om bij gebiedsontsluitingswegen/50-km-wegen (conform de gemeentelijke categorisering van wegen) uit te gaan van langsparkeren.

Parkeerplaatsen versus groenvoorzieningen

In algemene termen, moet bij de (her-)inrichting van de openbare ruimte vooraf worden vastgelegd welke uitgangspunten en principes er gelden. Onderdeel daarvan zijn de groen- en de parkeervoorzieningen. Zo wordt de samenhang en herkenbaarheid en daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd of vergroot.

In bestaande inrichtingen is vaak een spanningsveld aanwezig tussen het groen en de bestaande en/of uit te breiden parkeervoorzieningen. Om grip te krijgen op een wenselijk beleidslijn in dit spanningsveld wordt onderscheid gemaakt in twee categorieën groenvoorzieningen:

Categorie 1: Groen dat onderdeel uitmaakt van de hoofd- of wijkstructuur

Categorie 2: Groen dat géén onderdeel uitmaakt van de hoofd- of wijkstructuur

Het is wenselijk te kiezen voor “in principe niet” voor de eerste categorie. Dat wil concreet zeggen dat het realiseren van extra parkeervoorzieningen in principe niet ten koste mag gaan van groenvoorzieningen die onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur of wijkstructuur.

Voor de tweede categorie groenvoorzieningen wordt het “nee-tenzij”-principe voorgesteld. Dat betekent concreet dat realiseren van extra parkeervoorzieningen alleen ten koste van dat groen mag gaan, wanneer er gelijkwaardige compensatie in beeldkwaliteit plaatsvindt of er aantoonbaar voldoende draagvlak bij direct belanghebbenden bestaat.

Deze lijn sluit aan bij hetgeen hierover wordt gesteld in het coalitieakkoord (“bestaand groen blijft zoveel als mogelijk intact”) en geeft hier concreet invulling aan.

3.4 Fietsparkeren

Stand van zaken

De resultaten van de Fietsbalans Barendrecht, die een aantal jaren geleden door de Fietzersbond ENFB is uitgevoerd, laten een slechte score zien voor het onderdeel fietsparkeren. Gemeente Barendrecht scoorde destijds op dit punt “zeer slecht”. Een van de redenen waarom Barendrecht zo scoorde was dat de gemeente toen – en nog steeds – geen bestaand beleid kent voor het fietsparkeren.

Wel moet geconstateerd worden dat afgelopen jaren op projectbasis of als onderdeel van een ander project op meerdere belangrijke locaties in de gemeente goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen zijn gerealiseerd.

Ontwikkelingen

Verder kan in algemene termen opgetekend worden dat een aantal jaren geleden het onderdeel fietsparkeren in Nederland nog geen volwaardige positie had. Niet in gemeentelijk fietsbeleid, noch in gemeentelijk parkeerbeleid. Focus lag veelal op *fietspaden* respectievelijk het *autoparkeren*. Afgelopen jaren hebben veel gemeenten een inhaalslag gemaakt om de positie van het fietsparkeren meer volwassen in te vullen, bijvoorbeeld als onderdeel van gemeentelijke fietsnetwerken.

Die meer volwassen positie vertaalt zich ook in de aandacht die fietsparkeren krijgt in het provinciale en regionale beleid (zie ook 2.1).



Nieuw beleid

Tegen die achtergrond is het logisch het onderwerp fietsparkeren in Barendrecht meer aandacht te geven. Dat uit zich in de eerste plaats door ook voor de fiets de algemene parkeerdoelstelling van toepassing te laten zijn. Ook voor het stallen van fietsen is het doel om goed te faciliteren, om zo maximaal aan de parkeervraag te voldoen.

Een nuancering op dit punt is wenselijk, namelijk als het gaat om de reikwijdte van deze doelstelling. Deze is niet relevant voor bijvoorbeeld woonstraten. De nuancering van de reikwijdte kan specifiek worden gemaakt door het type voorzieningen op te sommen waar het doel wel van toepassing. De opsomming van functies is in tabel 3.3 opgenomen. Daarin zijn ook de parkeernormen, zoals die ook voor de auto gelden (zie ook 3.2), opgenomen. Deze normen zijn wederom overgenomen uit de CROW-publicatie (ASVV 2004) en aangevuld met eisen uit het handboek Nieuwbouw Politiekeurmerk Veilig Wonen.

In lijn met de beleidslijn voor parkeernormen voor auto's geldt als vertrekpunt de maximale norm.

Functie	Parkeernorm		Eenheid
	minimaal	maximaal	
Winkelcentra	5	8	100 m2 bvo
Woongebouwen/appartementencomplex	1	3	10 wooneenheden
Kantoren met baliefunctie	2	4	per balie
Kerk	5	15	100 zitplaatsen
Theater	20	25	100 zitplaatsen (grootste zaal)
Discotheek	5	35	100 bezoekers op topdag
Recreatiegebied	20	40	100 bezoekers op topdag
Sporthal	35	45	100 bezoekers (capaciteit)
Sportveld met tribune	20	30	100 bezoekers (capaciteit)
Zwembad	15	20	100 m2 oppervlak bassin
Verpleeghuis	5	15	100 wooneenheden
Medische praktijk (bv. fysio of arts)	1	4	per praktijk
Peutelspeelzaal	1	3	werknemer of 10 kinderen

Tabel 3.3: Parkeernormen voor de fiets



Fietsparkeur

Naast de norm voor de kwantiteit van stallingsvoorzieningen, kan ook een norm voor de kwaliteit worden vastgelegd. Een kwaliteitsnorm geeft borging voor gebruiksgemak en goede functionaliteit van de stallingsvoorziening voor fietsen, zonder een te grote beperking op te leggen voor de keuze van de voorziening en exacte uitvoeringsvorm, die passend is in het staatbeeld. Hiervoor bestaat een keurmerk, Fietsparkeur. De gemeente hanteert deze kwaliteitseis in de praktijk al en door dit keurmerk als basiseis vast te leggen vindt een goede borging van de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen plaats, voor nieuwe of te wijzigen situaties. Om in een hier en daar vastgestelde behoefte te kunnen voorzien zullen zo snel mogelijk passende voorzieningen worden geplaatst.

HOOFDSTUK 4 BESCHRIJVING MOGELIJKHEDEN

Het vierde hoofdstuk beschrijft sturingsinstrumenten en oplossingsrichtingen waarover de gemeente Barendrecht kan beschikken. De beschrijving geeft een overzicht van de mogelijkheden, maar heeft niet ten doel die mogelijkheid dan ook direct aan te bevelen. Een toets van de meerwaarde en oplossingskracht voor Barendrechtse parkeervraagstukken is in hoofdstuk 5 aan de orde. Op deze plaats moeten deze mogelijkheden worden gezien als potentiële maatregelen om invulling te geven aan het parkeerbeleid.

4.1 Sturingsinstrumenten en oplossingsrichtingen

Drie principes

Voordat de mogelijkheden op een rij worden gezet is het zinvol drie principes te onderscheiden. Dat zijn drie verschillende type instrumenten om een bijdrage aan de beleidsdoelstelling te realiseren, in tabel 4.1 weergegeven:

Type oplossing/instrument	Toelichting
1. Capaciteit realiseren	Bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Op deze manier wordt de capaciteit aan de maat gebracht en wordt rechtstreeks bijgedragen aan de doelstelling
2. Reguleren	Wanneer de eerste optie niet mogelijk of wenselijk is, kan verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen plaatsvinden. Door regels in te stellen voor specifieke doelgroepen of momenten van de dag/week, wordt gezocht naar een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen
3. Vraag beïnvloeden	Door flankerend beleid dat is gericht op alternatieven voor de auto kan het autogebruik en daarmee de vraag naar parkeervoorzieningen worden gestuurd. Dit principe draagt op een indirecte wijze bij aan de beleidsdoelstelling

Tabel 4.1: Drie principes voor oplossingsrichtingen/instrumenten

De mogelijkheden

De volgende zeven mogelijkheden zijn hierna verder toegelicht:

1. Capaciteit realiseren
 - a. Realiseren parkeerplaatsen
 - b. Gebouwde parkeervoorzieningen (parkeergarages)
2. Reguleren
 - c. Verkeersborden
 - d. Blauwe zone
 - e. Betaald parkeren
 - f. Vergunningensystemen
3. Vraag beïnvloeden
 - g. Flankerende maatregelen

4.1.1 Realiseren parkeerplaatsen

Een eerste mogelijkheid om – volgens het 1^e principe – capaciteit te realiseren, is eenvoudigweg het aan leggen van parkeerplaatsen. De mogelijkheid behoeft verder geen toelichting, maar is volledigheidshalve wel in deze beschrijving van mogelijkheden opgenomen.

Wanneer het overigens een groter voorziening betreft, zoals een parkeerterrein, is daarbij een beheer- en onderhoudsvraagstuk aan de orde, zoals in 4.1.2. nader toegelicht voor de gebouwde parkeervoorzieningen.

4.1.2 Gebouwde parkeervoorzieningen (parkeergarages)

Het realiseren van een parkeergarage is een manier om direct invulling te geven aan de beleidsdoelstelling, door eenvoudigweg extra parkeercapaciteit te realiseren. Daarmee is het een krachtig instrument.



Belangrijk voordeel van een gebouwde parkeervoorziening is dat deze (deels) ondergronds kunnen worden gebouwd, waarmee de beschikbare grond dubbel wordt gebruikt. Ook gaat het realiseren van parkeervoorzieningen dan niet ten koste van de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte.

Daartegenover staat dat een dergelijke voorziening kostbaar is. Ten opzichte van een reguliere parkeerplaats zijn de bouwkosten 4 tot meer dan 10 maal zo hoog. De volgende kengetallen geven een indicatie van de verschillen in bouwkosten:

- Straatparkeren :€ 2.500 -€ 3.500 per plaats
- Gebouwde parkeervoorziening, bovengronds :€ 10.000 -€ 20.000 per plaats
- Gebouwde parkeervoorziening, ondergronds :€ 20.000 -€ 40.000 per plaats

Verder geldt met name voor parkeergarages van grotere omvang dat naast de bouwkosten ook rekening moet worden gehouden met de financieringskosten, onderhoudskosten en kosten voor beheer en exploitatie.

Voor grotere parkeergarages geldt dat er ook een organisatievraagstuk moet worden ingevuld, waarbij de posities van de gemeente en van marktpartijen van belang zijn. Het betreft dan met name de volgende onderwerpen: investering, exploitatie, beheer en eigendom. Voor die onderlinge rolverdeling zijn in beginsel veel variaties mogelijk, die elk specifieke voor- en nadelen kennen voor de gemeente Barendrecht. Relevant zijn:

- zeggenschap en beleidsruimte gemeente (bijvoorbeeld keuzes over toekomst, keuze, reguleringsinstrument, ontwikkeling tarieven of openingstijden, doelgroepen wijzigen)
- beleidsinvloed op middellange termijn, 3-5 jaar (bijvoorbeeld keuzes over bijstelling regels voor parkeerders)
- financieringskosten (te betalen rente)
- financieringsrisico (onvoorziene of tegenvallende bouwkosten)
- bouwrisico (technische complicaties of onvoorziene bouwtechnische knelpunten, voor tijdens en na de bouw)
- transparantie organisatie (bestuurbaarheid, bevoegdheden en verantwoordelijkheden)
- nieuwe exploitatie of beheertaak voor de gemeente
- gebruik expertise marktpartijen (effectiever of efficiënter door inbreng ervaring externe partij, inspelen op nieuwe marktontwikkelingen)
- risico's van kwaliteit contractafspraken met marktpartijen (basis voor duurzaam beheer van een overeenkomst)

Het overzicht op de volgende pagina (tabel 4.2) zet de mogelijkheden en voor- en nadelen in één overzicht op een rij. Kosten, te accepteren risico's, zeggenschap en gebruik externe expertise zijn de meest onderscheidend elementen voor de verschillende organisatievormen voor een parkeergarage.

Mogelijkheden	Rolverdeling gemeente en markt				Voordelen gemeente	Nadelen gemeente
	Investering	exploitatie	dagelijks beheer	eigendom garage		
Mogelijkheid A Alles in eigen hand	gemeente	gemeente	gemeente	gemeente	Maximale zeggenschap en beleidsruimte Maximale beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financieringskosten lager voor overheid Transparante organisatie Geen risico kwaliteit contract en contractbeheer	Financiële risico's Bouwriscico's Brengt nieuwe exploitatie- en beheertaak met zich mee Geen gebruik expertise marktpartijen
Mogelijkheid B Inzet markt via beheerovereenkomst	gemeente	gemeente	markt	gemeente	Zeer grote zeggenschap en beleidsruimte Maximale beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financieringskosten lager voor overheid Vrij transparante organisatie Brengt geen nieuwe beheertaak met zich mee Zeer beperkt risico kwaliteit contract en contractbeheer	Financiële risico's Bouwriscico's Brengt nieuwe exploitatietaak met zich mee Beperkt gebruik expertise marktpartijen
Mogelijkheid C1 Inzet markt via exploitatieovereenkomst	gemeente	markt	markt	gemeente	Redelijke zeggenschap en beleidsruimte Grote beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financieringskosten lager voor overheid Goed gebruik expertise marktpartijen Brengt geen nieuwe exploitatie- en beheertaak met zich mee	Financiële risico's Bouwriscico's Weinig transparante organisatie Matig risico kwaliteit contract en contractbeheer
Mogelijkheid C2 Inzet markt via huurovereenkomst	gemeente	markt	markt	gemeente	Redelijke zeggenschap en beleidsruimte Financieringskosten lager voor overheid Goed gebruik expertise marktpartijen Brengt geen nieuwe exploitatie- en beheertaak met zich mee	Beperkte beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financiële risico's Bouwriscico's Weinig transparante organisatie Risico kwaliteit contract en contractbeheer
Mogelijkheid D1 Inzet markt via erfpacht	markt	markt	markt	markt *)	Geen financiële risico's Geen bouwriscico's Redelijk transparante organisatie Maximaal gebruik expertise marktpartijen Brengt geen nieuwe exploitatie- en beheertaak met zich mee	Zeer beperkte zeggenschap en beleidsruimte Zeer beperkte beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financieringskosten hoger voor marktpartij Risico kwaliteit contract en contractbeheer
Mogelijkheid D2 Initiatief volledig bij de markt	markt	markt	markt	markt	Geen financiële risico's Geen bouwriscico's Transparante organisatie Maximaal gebruik expertise markt Brengt geen nieuwe exploitatie- en beheertaak met zich mee Geen risico kwaliteit contract en contractbeheer	Zeer beperkte zeggenschap en beleidsruimte Zeer beperkte beleidsinvloed middellange termijn (3-5 jaar) Financieringskosten hoger voor marktpartij

*) na 30 jaar eigendom gemeente

Tabel 4.2: Overzicht mogelijkheden organisatievorm parkeergarages

4.1.3 Verkeersborden

Op meer kleinschalig niveau kunnen met verkeersborden – en ook andere verkeerstekens – parkeermaatregelen worden getroffen. Dit zijn parkeerverboden, maar ook reservering van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen: taxi, gehandicapten, laden/lossen en specifieke voertuigcategorie. Deze maatregelen zijn relatief makkelijk uit te voeren, zowel financieel als juridisch (verkeersbesluit). Alleen het parkeerverbod (bord E1) kan worden toegepast als een zone. Voor al deze mogelijkheid geldt dat via een onderbord een tijdsaanduiding kan worden toegevoegd, bijvoorbeeld “09.00-18.00 uur” of “ma-vr”, die de werkingssfeer inperkt.

Tabel 4.3 geeft een overzicht.

							
RVV-nummer	E1	E5	E6	E7	E8	E12	E13
Verkeersbesluit?	Ja	ja	ja	ja	ja	soms	soms
Zonaal toepasbaar?	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee

Tabel 4.3: Overzicht verkeersborden als parkeermaatregel



4.1.4 Vergunninghoudersparkeren

In het verlengde van voorgaande groep maatregelen zijn parkeerplaatsen voor vergunninghouders (bord E9) te onderscheiden. Parkeerplaatsen met deze aanduiding mogen uitsluitend door vergunninghouders worden gebruikt. Dit kan worden toegepast voor individuele parkeerplaatsen, voor een groep van parkeerplaatsen zoals een terrein of straat en voor een zone. Ook hier kan met onderborden de werkingssfeer in de tijd worden ingeperkt.

Invoeren van vergunninghoudersparkeren dient via een Parkeerverordening geregeld te worden. Ook dienen de kosten die voor een vergunning betaald moeten worden formeel te worden vastgesteld. Dat maakt deze maatregelen minder makkelijk uitvoerbaar dan de andere verkeersborden, mede omdat er regellast bij komt, voor de parkeerdokument en handhaving.



4.1.5 Blauwe zone (parkeerschijfzone)

Met het plaatsen van de borden parkeerschijfzone (zie hiernaast) en het aanbrengen van blauwe markering op straat wordt een blauwe zone (parkeerschijfzone) ingesteld. Deze maatregel moet als zone worden toegepast, waarbij de regel geldt dat alleen in de daarvoor aangegeven vakken mag worden geparkeerd. De kern van de werking van een blauwe zone is dat sturing plaats vindt op de parkeerduur. Daarmee kunnen langparkeerders worden geweerd. De maximale parkeertijd kan door de gemeente zelf worden bepaald.

Instellen van een blauwe zone is financieel en juridisch relatief makkelijk en wordt geregeld via een verkeersbesluit. Binnen het regime van een blauwe zone is het mogelijk om ontheffingen te verlenen, wat een bevoegdheid van de gemeente is.

Voorwaarde voor een duurzame werking van de blauwe zone is dat er een regelmatige parkeercontrole wordt uitgevoerd. Dat is in beginsel een bevoegdheid van de politie en niet van de gemeente (zie ook paragraaf 4.2).



4.1.6 Betaald parkeren

Een basiswerking van het instrument betaald parkeren is gelijk aan die van een blauwe zone; het sturen van parkeergedrag op de parkeerduur. Maar betaald parkeren geeft de mogelijkheid anders of meer gedifferentieerd te sturen, bijvoorbeeld in tijdsvensters,

hoogte parkeertarief en tariefstructuur, doelgroep en betaalwijze. De ontwikkelingen van afgelopen jaren geven weinig technische beperkingen in deze differentiatie.

Belangrijk punt bij dit instrument is uiteraard dat betaald moet worden voor het parkeren. Voor een winkelcentrum betekent dit dat betaald parkeren als nadeel moet worden gezien, omdat dit ongunstig kan zijn voor de concurrentiepositie en een negatieve invloed op het imago kan hebben.

Betaald parkeren kan in principe per parkeerplaats worden toegepast, maar wordt vooral toegepast voor een gebied, terrein of garage.

Betaald parkeren in een gemeente wordt meestal gefiscaliseerd (zie ook hierna). Het fiscaliseren van betaald parkeren is ook een zeer voor de hand liggende optie voor parkeerplaatsen op straatniveau. Voor parkeergarages is dat ook een reële optie, maar geen automatisme. Voor een garage kan ook worden gekozen voor bijvoorbeeld een eigen pasjessysteem, wat mede afhankelijk is van het openbare karakter van de garage en de eigendomssituatie.

De regels rondom gefiscaliseerd betaald parkeren moeten worden geregeld in een Verordening Parkeerbelasting én een Parkeerverordening. Betalen voor parkeren is dan een gemeentelijke belasting en het betreft dan een gemeentelijk bevoegdheid. Inkomsten uit gefiscaliseerd betaald parkeren komen ten gunste van de gemeente en kosten komen ten laste van de gemeente.

Een expliciete voorwaarde voor een effectieve werking van dit instrument bij het zogeheten "straatparkeren" (situatie wanneer niet met een slagboom wordt gewerkt) is dat er regelmatige controle plaats moet vinden. Omdat het een gemeentelijk belasting betreft, is die parkeercontrole een bevoegdheid van de gemeente en niet van de politie (zie ook paragraaf 4.2).

Tot slot dient nog vermeld te worden dat de gemeente binnen het regime van betaald parkeren beschikt over de mogelijkheden om parkeervergunningen te verstrekken en om ontheffingen te verlenen (zie ook volgende onderdeel). In de praktijk blijkt dat vaak wenselijk of zelfs noodzakelijk, binnen het gebied van betaald parkeren of voor de directe schil rond dat gebied.

4.1.7 Vergunningensysteem

Een laatste instrument dat als regulerende maatregelen geldt zijn systemen van vergunninghouders. Er zijn meerdere invullingen voor dergelijke systemen mogelijk, waarbij ook parkeerontheffingen worden gezien als onderdeel hiervan:

1. Parkeervergunning voor parkeerplaatsen die daarvoor bestemd zijn (bord E9).
2. Ontheffing voor blauwe zones, geeft ontheffing voor de maximum parkeerduur
3. Parkeervergunning voor parkeerplaatsen waar betaald parkeren geldt
4. Parkeerontheffing voor een gebied waar betaald parkeren geldt
5. Algemene parkeerontheffingen, voor bijvoorbeeld artsen
6. Gehandicapten parkeerkaarten

Voor al deze vormen van parkeerkaarten geldt dat deze een bevoegdheid van de gemeente betreffen, voor zover het wegen betreft die in beheer van de gemeente zijn.

Afhankelijk van het parkeerregime (algemene RVV-borden, blauwe zones, betaald parkeren) zijn deze mogelijkheden inzetbaar, ook in combinatie met elkaar. De verschillende opties kennen allemaal hun eigen specifieke administratieve en juridische voorwaarden voor de toepasbaarheid en werking. Daarin worden zaken geregeld zoals de kosten, wie voor een parkeerkaart in aanmerking komt en eventuele aanvullende regels. Deze voorwaarden zijn in deze nota niet verder uitgewerkt.

Een systematiek van parkeervergunningen kan worden toegepast binnen een zone van bijvoorbeeld betaald parkeren en ook in de schil daar omheen. Daarmee is het een krachtig instrument om maatwerkoplossingen te vinden voor de consequenties van het reguleren van parkeren (grotere blauwe zone of betaald parkeren). De doelgroepen die daarmee kunnen worden bediend zijn bewoners, ondernemers en werkenden.

4.1.8 Flankerende maatregelen

Een laatste oplossingsrichting in deze beschrijving betreft flankerend beleid. Dat zijn maatregelen die zijn gericht op het beïnvloeden van de vraag naar parkeerfaciliteiten. Specifieker gesteld zijn het maatregelen die gericht zijn op het verminderen van het individuele autogebruik. Concreet liggen daarbij drie mogelijkheden voor de hand:

- Stimulering fietsgebruik: comfortabele en veilige fietsroutes, voorzieningen voor fietsparkeren bij centra en opstappunten openbaar vervoer
- Mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld carpoolen, gedeeld autogebruik en thuiswerken. Mobiliteitsmanagement kent een focus op woon-werkverkeer
- Stimulering gebruik openbaar vervoer, vooral door het treffen van voorzieningen op opstap- of overstappunten voor openbaar vervoer

In algemene termen is bekend dat flankerend beleid een minder effectief instrument is om een bijdrage te leveren aan de parkeerbeleidsdoelstelling. Anderzijds vindt dergelijk beleid juist een goede aansluiting bij het regionale beleidskader voor verkeer en vervoer en bij andere beleidsvelden als milieu.

4.1.9 Samenvattend overzicht

Tabel 4.4 vat de belangrijkste onderdelen van de beschrijvingen van de mogelijkheden samen.

Instrument of oplossingsrichting	Toepasbaarheid	Financieel	Differentiatie	Handhaving	Juridisch
<i>Principe 1: Capaciteit realiseren</i>					
Gebouwde parkeervoorzieningen (parkeergarages)	vanaf circa 25 plaatsen	hoge investering	afhankelijk van event. regulering	- -	complex
Realiseren parkeerplaatsen	per plaats, straat, terrein	beperkte kosten	- -	- -	eenvoudig
<i>Principe 2: Reguleren</i>					
Verkeersborden	per plaats, straat, terrein	weinig kosten	redelijk	politie	verkeersbesluit
Vergunninghoudersparkeren	per plaats, straat, terrein	weinig kosten	redelijk	politie	verordening
Blauwe zone	straat, zone, ook garages	beperkte kosten geen opbrengsten	redelijk	politie	verkeersbesluit
Betaald parkeren	straat, zone, ook garages	zowel kosten als opbrengsten	groot	gemeente	verordeningen
Vergunningssystemen	straat, zone, ook garages vaak samen met blauwe zone of betaald parkeren	weinig kosten beperkte opbrengs.	redelijk groot	politie of gemeente	verordeningen / verkeersbesluit
<i>Principe 3: Vraag beïnvloeden (Flankerend beleid)</i>					
Stimuleren fiets	gemeentelijk				
Mobiliteitsmanagement	gemeentelijk met regio				
Stimuleren openbaar vervoer	infra: gemeentelijk kwaliteit: regio				

Tabel 4.4: Samenvattend overzicht instrumenten en oplossingsmogelijkheden

4.2 Controle op regulerende parkeermaatregelen

Een effectieve en duurzame werking van maatregelen die het parkeren reguleren valt of staat met een goede controle daarop. Nog beter geformuleerd is de werking afhankelijk van de beleving van parkeerders over de zogeheten pakkans en gevolgen bij een overtreding.

Dat betekent ook dat een permanente en strenge controle zeker niet noodzakelijk is en wellicht zelfs niet wenselijk.



Hierna zijn twee mogelijkheden voor de inrichting van die parkeercontrole toegelicht.

Wet Mulder

De Wet op de Administratiefrechtelijke Boete is bekend als de Wet Mulder. Die regelt een relatief makkelijk afdoening van lichte verkeersovertredingen, bijvoorbeeld snelheids- en parkeerovertredingen. Voor parkeren moet gedacht worden aan negeren parkeerverbod, parkeren buiten de vakken, parkeren op het trottoir en de blauwe zone. Overtreden van de regels van betaald parkeren vallen hier dus niet onder.

Bevoegdheid voor de parkeercontrole ligt bij de politie. Ook kan een Buitengewoon Opsporings Ambtenaar (BOA) die bevoegdheid krijgen, onder specifieke voorwaarden. Een gemeente heeft de mogelijkheid om, via een speciale procedure en aanvullende voorwaarden, een BOA via een extern bedrijf in te huren.

Wanneer een gemeente kiest voor de inzet van een BOA als parkeercontroleur, dan komen de kosten ten laste van de gemeente en de opbrengsten komen ten gunste van de rijksoverheid.

Betaald parkeren

Niet per definitie maar in nagenoeg alle situaties in Nederland is het betaald parkeren in een gemeente gefiscaliseerd. Dat betekent dat voor parkeren een gemeentelijke belasting moet worden betaald. Bij het niet of te weinig betalen ligt de bevoegdheid om op te treden dan ook bij een gemeentelijke heffingsambtenaar. Een "parkeerbon" is in dit geval een naheffingsaanslag. Deze parkeercontroleur kan als heffingsambtenaar niet optreden bij andere parkeerovertredingen die vallen onder het regime van de Wet Mulder.

De bevoegdheden liggen bij de gemeente, die er voor kan kiezen om anderen in te huren, bijvoorbeeld een externe partij. De kosten voor de parkeercontrole komen ten laste van de gemeente en ook de inkomsten zijn ten gunste van de gemeente. Dat laatste in tegenstelling tot de Wet Mulder-feiten.

Bestuurlijke boete geen mogelijkheid

Al langere tijd is in Nederland gesproken over een extra mogelijkheid voor parkeercontrole, namelijk een bestuurlijke boete (Wet op de Bestuurlijke Boete foutparkeren en andere lichte verkeersovertredingen). Eenvoudig gesteld is deze mogelijkheid vergelijkbaar met de inzet van een BOA voor de Wet Mulder, met als belangrijkste verschil dat nu de opbrengsten uit parkeerovertredingen ten gunste van de gemeente komen. De bevoegdheid blijft bij de politie, maar de verantwoordelijkheid voor de handhaving ligt bij college van burgemeester en wethouders.

Eind 2007 is het wetsvoorstel hierover door de 1^e kamer verworpen. Dat betekent dat deze mogelijkheid niet beschikbaar is, in tegenstelling tot de algemene verwachting.

Samengevat

Volgende tabel zet de beschreven mogelijkheden nog eens op een rij.

Instrument	Voorbeelden	Bevoegdheid	Functie	bijzonderheden
Wet Mulder	parkeerverbod op trottoir parkeren parkeren zonder vergunning blauwe zone	politie of gemeente	politie ambtenaar of BOA	voor BOA is toestemming ministerie noodzakelijk kan aan externe partij worden uitbesteed
Spelregels Betaald parkeren (gefiscaliseerd)	niet of te weinig betalen parkeren zonder ontheffing	gemeente, via aanwijzing B&W	heffingsambtenaar	kan aan externe partij worden uitbesteed
Bestuurlijke Boete	geen mogelijkheid, wetsvoorstel eind 2007 door 1e kamer verworpen			

Tabel 4.5: Overzicht mogelijkheden parkeercontrole

Combinatie van mogelijkheden in één parkeercontroleur

De bevoegdheden, voorwaarden en andere regels zijn sterk juridisch en bij sommige mogelijkheden relatief complex. Zeker wanneer de controlemogelijkheden in één persoon, in één parkeercontroleur moeten worden samengebracht, is het administratief-juridisch kader complex. Maar dat laat onverlet dat combinaties van die mogelijkheden in één controleur niet alleen mogelijk zijn, maar ook wenselijk zijn. Dat geldt voor de inzet van een politieambtenaar, een gemeenteammbtenaar én een externe partij die wordt ingehuurd.

Zo kan een politieambtenaar de Wet Mulder handhaven én via een samenwerkings- of inhuurovereenkomst met de gemeente ook voor de controle op betaald parkeren worden ingezet. Ook kan een gemeenteammbtenaar worden aangewezen als heffingsambtenaar én als BOA, zodat hij of zij beide bevoegdheden als parkeercontroleur kan uitvoeren op straat.

Tot slot is het ook mogelijk om deze laatstgenoemde combinatie in te vullen via een externe partij, bijvoorbeeld een parkeerbedrijf. Hiervoor gelden relatief veel en strenge voorwaarden, maar is op verschillende plaatsen in Nederland toegepast.

Aanvullend: wegsleepregeling

In aanvulling op de voorgaande mogelijkheden voor parkeercontrole, kan gewerkt worden met een wegsleepregeling. De bevoegdheid om deze regeling in te stellen ligt bij de gemeenteraad, via een specifieke verordening. Deze regelt de juridische en praktische voorwaarden die gelden en welke kosten er worden gerekend voor de automobilist.

In de praktijk betekent dat overigens voor de gemeente dat de uitvoering kan worden uitbesteed aan een externe partij en dat de kosten worden doorbelast aan de automobilist. De gemeentelijke regellast en kosten blijven daarmee beperkt.

Een wegsleepregeling moet worden gekenschetst als een relatief zwaar instrument en geldt als aanvulling op reguliere parkeercontrole.

4.3 Parkeerbonds

Een laatste instrument dat beschikbaar is voor parkeervraagstukken, is het instellen van een Parkeerbonds. Een instrument dat mogelijkheden biedt, maar ook zeker voorwaarden en beperkingen kent.

Werking en juridische positie

De gemeentelijke bouwverordening schrijft in artikel 2.5.30 voor dat een bouwinitiatief moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Datzelfde artikel biedt ook de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om op dit punt ontheffing te verlenen. Het heffen van een parkeerbijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Die bijdrage wordt in een parkeerbonds gestort. De gemeente moet die middelen aanwenden om parkeerplaatsen te realiseren.

Voorwaarde voor het toepassen van artikel 2.5.30 van de bouwverordening, is dat in het bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, omdat hetgeen het bestemmingsplan vermeldt prevaleert boven de bouwverordening. Wanneer het bestemmingsplan die normen niet specifiek beschrijft, kent artikel 2.5.30 van de bouwverordening een aanvullende werking en kan dus worden toegepast. De bouwverordening is de juridische basis om een parkeerbonds in te kunnen stellen.

De mogelijkheid van een parkeerbonds kent ook beperkingen. In de eerste plaats moet duidelijk worden gemaakt dat de te realiseren parkeerplaatsen ook echt nodig zijn. Verder moet aangetoond worden dat er geen andere, meer aanvaardbare mogelijkheid bestaat om het parkeervraagstuk op te lossen.

Tot slot is het van belang te vermelden dat de gemeente wordt geacht de benodigde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk te realiseren, binnen een periode van 10 jaren.

Het instellen van een parkeerbonds is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd verdere beleidsregels te verbinden aan een parkeerbonds.

Consequenties nieuwe Wro onduidelijk

Per 1 juli 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht. Wat de consequenties daarvan zijn voor de werking en juridisch positie van een parkeerbonds zijn nog niet duidelijk.

HOOFDSTUK 5 CONFRONTATIE MET HUIDIGE SITUATIE

In de Kadernotitie Parkeernota Barendrecht zijn specifieke aandachtspunten en –locaties vernoemd. Dit hoofdstuk beschrijft de actuele situatie en gekeken wordt welke instrumenten uit het voorgaande hoofdstuk zouden kunnen worden ingezet.

Het zijn de volgende onderwerpen/aandachtspunten:

1. Carnisse Veste en omgeving
2. Centrum
3. Het Oude Centrum
4. Parkeren in wijken
5. Fietsparkeren
6. Omgeving NS-station
7. Parkeren grote voertuigen en bedrijventerreinen
8. Parkeren voor gehandicapten
9. Laden en lossen
10. Schoolomgeving
11. Mobiliteitsmanagement

5.1 Carnisse Veste en omgeving

Probleemschets

In de huidige situatie bestaat er een tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving van Carnisse Veste. Dit is het winkelcentrum en de gebieden Reling-West, Reling-Oost, Havenkwartier en Waterkant (zie ook afbeelding 5.1). De problematiek kan worden afgeleid van signalen vanuit bewoners en ondernemers. Daarnaast laat een parkeerbalans zien dat er 227 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn dan volgens de parkeernormen nodig is. De parkeersituatie laat in de praktijk vooral problemen zien in de Van Ommerenhaven, Van der Vormhaven en Reling.

Primaire oplossingsrichting

De problematiek is afgelopen jaren door de gemeente en OMMIJ in beeld gebracht. Tevens is gezocht naar oplossingen. Dat heeft geleid tot een collegebesluit tot de aanleg van in totaal 182 nieuwe parkeerplaatsen, op verschillende locaties in de directe omgeving van Carnisselande-Veste (zie de rode balken in afbeelding 5.1). Daarvan zijn reeds 62 plaatsen gerealiseerd.

Met de realisatie van de overige 120 plaatsen (2008-2009) is in belangrijke mate voorzien in een oplossing van de problematiek en is de parkeerbalans voor een groot deel weer hersteld.

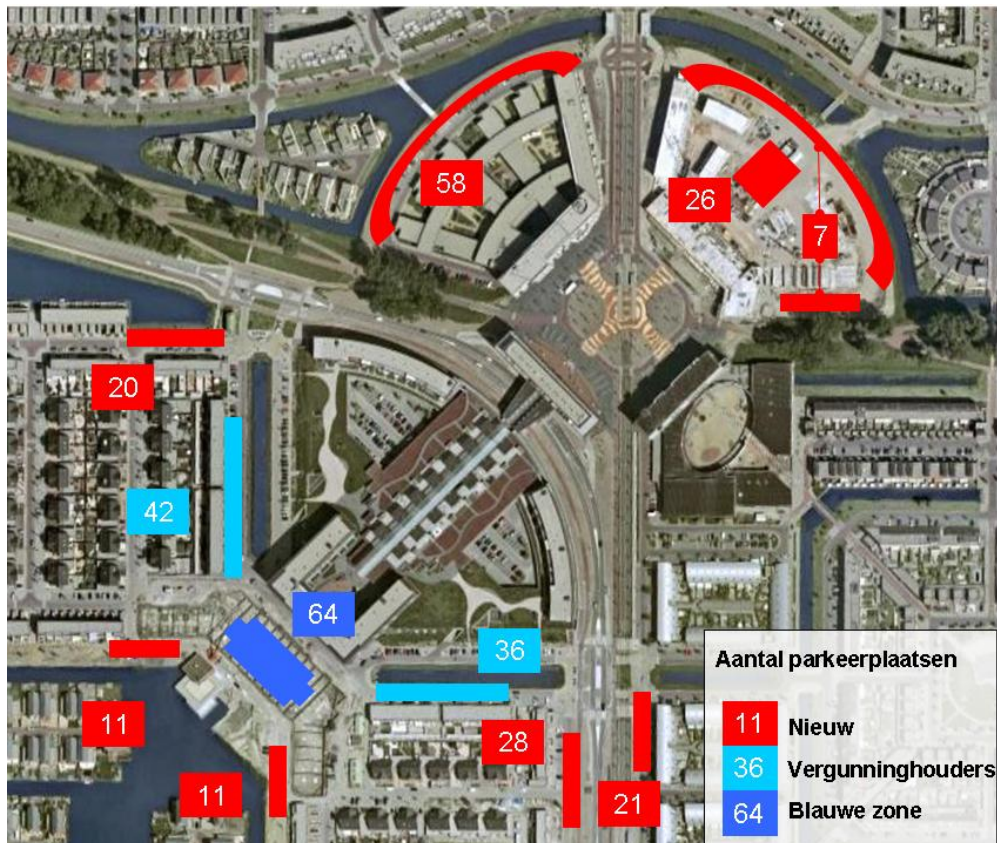
Aanvullende oplossingsrichting

Naaste de uitbreiding van de capaciteit zijn twee aanvullende maatregelen wenselijk, in de omgeving van het Havenkwartier. Dit zijn reguleringsmaatregelen.

1. Blauwe zone: In de parkeergarage Havenhoofd zijn 54 plaatsen gereserveerd voor bewoners. 20 plaatsen voor personeel van de horecabedrijven gereserveerd. Probleem is nu dat verwacht moet worden dat een deel van de overige parkeerplaatsen (64 stuks) “oneigenlijk” worden gebruikt door diezelfde doelgroepen waarvoor in deze garage al plaatsen zijn gereserveerd. Daardoor kunnen anderen hiervan geen gebruik maken en worden de parkeervoorzieningen niet effectief gebruikt. Door de parkeerduur te beperken voor die 64 openbare plaatsen, kan dat oneigenlijk gebruik worden gestuurd en blijven de beschikbare plaatsen maximaal beschikbaar voor andere doelgroepen zoals bezoekers van bewoners en bezoekers van de horecagelegenheden. Het instellen van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 3 uur, van 12.00 tot 23.00 uur op alle dagen van de week wordt als meest passende maatregel gezien en geldt als vertrekpunt.
2. Parkeren voor Vergunninghouders: In de Van Ommerenhaven en Van der Vormhaven levert met name het gelijktijdig parkeren van bewoners en bezoekers van de voorzieningen problemen op. Dit terwijl gesteld kan worden dat centrumbezoekers over het algemeen prima kunnen parkeren op de centrale parkeervoorziening van Carnisse Veste. Regulering ten gunste van de doelgroep bewoners kan dit probleem oplossen. Communicatie met bewoners heeft op dit punt laten zien dat die behoefte niet alleen bij bewoners van de Van Ommerenhaven en Van der Vormhaven bestaat, maar ook bij bewoners van twee aanliggende woonblokken (Platehaven en

Reuchlinhaven), die niet beschikken over een gereserveerde plaats in de garage Havenhoofd. Het instellen van parkeren voor vergunninghouders voor een deel van parkeerplaatsen in de Van Ommerenhaven en Van der Vormhaven biedt een oplossing voor beide doelgroepen. Het invoeren van een systeem van vergunningen-parkeren kan dan gelijktijdig met de capaciteitsuitbreiding worden uitgevoerd.

Duidelijk mag zijn dat het vertrekpunt is dat (een deel van) de kosten die verbonden zijn aan een parkeervergunning door de aanvrager betaald moet worden. Verder geldt als vertrekpunt voor de regulering een aantal van 36 respectievelijk 42 vergunninghouders-plaatsen in de Van Ommerenhaven en Van der Vormhaven. De aantallen zijn een optelsom van het aantal woningen aan beide straten, inclusief het aantal woningen aan de Platehaven en Reuchlinhaven dat *niet* over een eigen parkeerplaats beschikt.



Figuur 5.1: Overzicht maatregelen Carnisse Veste en omgeving

Praktisch uitvoeringsplan

Voorgaande pakket aan maatregelen kan in een praktisch uitvoeringsplan worden uitgewerkt en voorbereid. Dit betreft de civieltechnische voorbereiding, communicatie met belanghebbenden, juridische voorbereiding (verordening en besluiten) en vaststellen exacte tijdsvensters voor de blauwe zone en vergunninghoudersparkeren.

Onderdeel van het uitvoeringsplan is ook het vastleggen van een evaluatiemoment, minimaal 3 maanden nadat het totale pakket op straat is uitgevoerd. Doel van de evaluatie is na te gaan of de maatregelen aan de verwachtingen voldoen (werking regulering en exacte omvang en locatie gereserveerde plaatsen) en of er een bijstelling nodig is.

5.2 Centrum

Stand van zaken en ontwikkelingen

Afgelopen periode is model 1 voor de Centrumontwikkeling verder uitgewerkt. Dat heeft geleid tot een Ontwerp Structuurvisie Centrumontwikkeling Barendrecht. Deze visie zal in de periode voor de zomer intern worden behandeld, volgens de volgende stappen:

- Definitief Ontwerp-Structuurvisie in college B&W 1 april, vrijgeven voor inspraak, advies aan gemeenteraad
- Definitief Ontwerp-Structuurvisie in commissie Ruimte 22 april, advies over vrijgeven voor inspraak aan de gemeenteraad
- Definitief Ontwerp-Structuurvisie in gemeenteraad 2 juni, raadsbesluit, vrijgeven voor inspraak



Illustratie: Het gekozen model 1 voor de Centrumontwikkeling

Oplossingsrichtingen binnen de Structuurvisie

Het onderwerp parkeren, samen met de bereikbaarheid, is onderdeel van de Structuurvisie en wordt daarin uitgewerkt. Het beoordelen van oplossingsrichtingen voor het parkeervraagstuk bij het nieuwe centrum is in deze Parkeernota dan ook niet aan de orde en moet in samenhang met andere vraagstukken voor de Centrumontwikkeling worden beoordeeld en afgewogen. Binnen de afwegingen van het project van de Centrumontwikkeling is gekozen voor betaald parkeren om de ondergrondse parkeervoorzieningen terug te verdienen.

Koppeling parkeerregime beide centra

Aanvullend is de koppeling van de parkeerregimes voor beide centra (Carnisse Veste en Centrumontwikkeling) relevant. De Kadernotitie Parkeernota Barendrecht ziet dat punt als randvoorwaarde. Die randvoorwaarde is in deze uitwerking nogmaals getoetst met als conclusie om die randvoorwaarde te handhaven.

Scenario: consequenties betaald parkeren

Als scenarioschets beschrijft deze paragraaf de consequenties van betaald parkeren. Dit betreft geen cijfermatige benadering, maar geeft aan wat de invloed is op het parkeergedrag en op welke wijze daarop gereageerd kan worden.

Betaald parkeren reguleert het parkeergedrag. Langparkeerders mijden parkeerplaatsen waar betaald parkeren geldt en maken zo letterlijk plaats voor kortparkeerders. Kortparkeerders vinden sneller een vrije parkeerplaats, dicht bij de voorzieningen.

Dit hoofdmechanisme kent uiteraard uitzonderingen. Zo kunnen langparkeerders er voor kiezen om de fiets te nemen of te gaan carpoolen. Ook kunnen kortparkeerders zoeken naar een gratis parkeerplaatsje en een wat langer loopafstand tot de winkel accepteren.

Maar het grootste effect op de parkeersituatie heeft dat hoofdmechanisme.

Consequenties

Dat mechanisme heeft met name twee consequenties:

1. de doelgroep van langparkeerders zijn veelal bewoners, ondernemers of werknemers en kunnen niet meer dicht bij de woning of werkplek parkeren. Daarmee is die doelgroep niet goed bediend
2. de doelgroep van langparkeerders zoekt alternatieven om te parkeren. Dat is in de directe schil rond de zone van betaald parkeren

Die eerste consequentie staat haaks op de gemeentelijke doelstelling, zoals in deze nota beschreven. Dat betekent dat voor die doelgroepen voorzieningen moeten worden getroffen.

Een eerste mogelijkheid daarvoor is het reserveren van parkeerplaatsen voor de doelgroep bewoners, in gebouwde voorzieningen (parkeergarages), door deze te koop aan te bieden of te verhuren. Daarmee worden die parkeerplaatsen uit het systeem van betaald parkeren gehaald en zijn “eigen” parkeerplaatsen. Die optie bedient die doelgroep erg goed, in lijn met de doelstelling van het parkeerbeleid. Nadeel van die optie is dat het de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen erg beperkt.

Een tweede mogelijkheid voor de langparkeerders is de introductie van een systeem van vergunningen, ontheffingen of pasjes, opdat zij toch binnen het gebied van betaald parkeren kunnen parkeren. Een dergelijke systematiek kan een prima oplossing bieden voor bewoners, ondernemers en werknemers. Voor zo’n systeem zijn voldoende technische en juridische mogelijkheden beschikbaar, ook om op dat punt maatwerk te leveren. Zo kunnen bijvoorbeeld parkeervergunningen voor specifieke locaties of specifieke dagen van de week worden afgegeven. Ook het aantal uit te geven vergunningen kan goed worden gereguleerd. De combinatie van betaald parkeren met een vergunningensysteem binnen die betaald-parkeer-zone sluit goed aan bij het gewenste dubbelgebruik van parkeervoorzieningen.

De introductie van zo’n vergunningensysteem heeft ook een positieve invloed op de 2^e consequentie. De druk op de schil van het betaald parkeren neemt namelijk af. Maar in veel situaties is het zo dat in de directe schil rond de zone waar betaald moet worden de parkeerdruk hoger wordt. Dat geeft een probleem voor bijvoorbeeld bewoners. Ook om dat effect aan te pakken biedt een vorm van een vergunningensysteem een goede oplossing. In de schil rond het betaald parkeren kunnen locaties worden gereserveerd voor vergunninghouders (via bord E9). Ook kan de zone waarvoor betaald parkeren geldt formeel groter worden gemaakt, dus inclusief die schil. Op die wijze staan er wat meer technische en juridische mogelijkheden ter beschikking om een vergunningensysteem in te richten en de handhaving te organiseren. Ervaringen in andere gemeenten laten zien dat een dergelijke oplossingsrichting effectief is en het parkeervraagstuk in de schil rond betaald parkeren goed reguleert.

Conclusie

Voorgaande schets laat zien dat het hoofdzakelijk de vraag is hoe bij betaald parkeren wordt omgegaan met de doelgroep van langparkeerders. Voor bewoners staan twee opties open: eigen plaatsen kopen/huren in parkeergarages of een vergunningensysteem. Een systeem van vergunningen ligt voor de hand voor bewoners die in de directe schil van het betaald parkeren wonen. Zoals eerder geschetst zijn daarvoor ruime technische en juridische mogelijkheden beschikbaar, wat het mogelijk maakt goed maatwerk te leveren. Bij dergelijk maatwerk kan op een zinvolle wijze gebruik worden gemaakt van praktijkervaringen van andere gemeenten, die betaald parkeren hebben geïntroduceerd.

5.3 Het Oude Centrum

Probleemschets

Onder het Oude Centrum wordt verstaan het Doormanplein en omgeving, Oude Haven en Zeeheldenwijk (zie ook figuur 5.2). De parkeerproblematiek is duidelijk aanwezig op het Doormanplein en de Dorpsstraat. Daar is sprake van een parkeertekort voor de combinatie van drie groepen parkeerders: bewoners, ondernemers/personeel en bezoekers.



Figuur 5.2: Overzicht het Oude Centrum

Geen verbetermogelijkheden

Een eerder verkenning naar mogelijke uitbreiding van de parkeercapaciteit door het aanleggen van extra parkeervakken verspreid over de wijk – vergelijkbaar met de toets aan parkeernormen in de wijken – heeft geleerd dat dat geen echte oplossing kan bieden. Ook wanneer gekeken wordt naar regulering van parkeren, bijvoorbeeld met een blauwe zone, blijkt dat geen substantiële verbetering te kunnen geven. Aangenomen mag worden dat het aandeel langparkeerders dat wil en moet parkeren op het Doormanplein en de Dorpsstraat groot is. Dat vraagt voor die groep van langparkeerders om de introductie van een systeem van ontheffingen, zonder dat de verwachting reëel is dat er een substantiële verbetering kan worden gerealiseerd. Bovendien zijn er op acceptabele loopafstanden geen echte alternatieven voor die groep van langparkeerders voorhanden die niet op die alternatieve locatie weer een eigen parkeerproblemen kunnen veroorzaken. Dat zou verschuiving van en geen oplossing voor het parkeerprobleem geven. Een redelijk alternatief voor horecabezoekers is wel voorhanden, omdat de parkeervoorzieningen rond het gemeentehuis op redelijke loopafstand zijn gelegen.

De resultaten van het studenten-onderzoek, dat op verzoek van de Vereniging Dorpskern Oud-Barendrecht is uitgevoerd, lijken een illustratie van het feit dat de problematiek lastig is in het Oude Centrum. Een voor de hand liggende oplossingsrichting blijkt ook niet uit dat onderzoek. En de meest reële optie stuit op praktische uitvoeringsproblemen.

Ruimtelijke ontwikkelingen boven parkeervraagstuk

Binnen het kader van deze Parkeernota en de beschikbare eerdere onderzoeken, bestaat er onvoldoende houvast om zinvolle oplossingsrichtingen aan te geven. Daarbij komt dat vanuit stedenbouwkundig perspectief nog geen beeld bestaat wat de ambities op lange termijn zijn voor het Doormanplein. Invulling van de vraag wat de gemeente en anderen willen met het Doormanplein – *niet* geredeneerd vanuit het parkeervraagstuk – moet leidend zijn en daarmee kaderstellend voor het vinden van oplossingen voor de parkeersituatie. Ook is het niet uitgesloten dat de Centrumontwikkelingen invloed zullen hebben op de parkeersituatie in het Oude Centrum.

Tegen die achtergrond is het niet raadzaam in deze nota verdere oplossingsrichtingen te ontwikkelen voor het Oude Centrum. Het verdient aanbeveling te wachten op meer duidelijkheid over een stedenbouwkundige visie voor het gebied en op de invloed van Centrumontwikkelingen.

Aanvullende oplossingrichting: kansen wel benutten

Voorgaande betekent nog niet dat er niets kan worden gedaan. Autonome wijzigingen in de functies in het gebied kunnen gebruikt worden als kans voor verbetering. In de eerste plaats gelden bij elke toekomstige herontwikkeling in het Oude Centrum de parkeernormen zoals in hoofdstuk 3 beschreven. Aanvullend kan bij elke herontwikkeling getoetst worden of de wijziging van de functies ook ruimte biedt – letterlijk en figuurlijk – om extra parkeervoorzieningen te realiseren. Op die wijze kan “werk-met-werk” gemaakt worden en kan een bijdrage geleverd worden aan de parkeerdoelstelling.

5.4 Parkeren in wijken

Stand van zaken

Paragraaf 2.3 beschrijft het operationele beleid voor het parkeren in wijken, dat in de kern toetst of de parkeervoorzieningen aan de geldende parkeernorm voldoet. Afgelopen jaren zijn veel wijken op die wijze beoordeeld en zijn zonodig maatregelen voorgesteld. Wanneer maatregelen geen draagvlak hadden bij de wijkbewoners en/of er onvoldoende signalen vanuit de wijk kwamen over parkeerproblemen, zijn geen extra parkeervoorzieningen gerealiseerd.

In de loop van 2008 wordt deze aanpak toegepast op de drie laatste wijken: Molenvliet, Smitshoek en Paddewei.

Wijken die niet via deze aanpak zijn beoordeeld zijn het Oude Centrum en Centrum. Deze zijn hiervoor afzonderlijk aan bod geweest.

Oplossingsrichting

Met de constatering dat in 2008 de laatste wijken via deze aanpak worden beoordeeld, wordt geconcludeerd dat alle wijken zijn getoetst aan de parkeernorm. De uitvoering van dit operationele beleid is eind 2008 gereed. Om die reden vraagt het onderwerp parkeren in wijken niet om aanvullende oplossingsvoorstellen.

Wel kan worden aangevuld dat voor de wijken nu een reactief beleid wordt gevolgd in plaats van een pro-actief beleid, zoals afgelopen jaren. Het verzamelde onderzoeksmateriaal van de beoordeling per wijk biedt een goed toetskader voor het beoordelen van nieuwe parkeervraagstukken die vanuit bewoners of andere belanghebbenden kenbaar worden gemaakt.

5.5 Fietsparkeren

Nieuw beleid en stand van zaken

Paragraaf 3.4 beschrijft de stand van zaken, ontwikkelingen en een concrete aanbeveling voor het inzetten van nieuw beleid voor fietsparkeren. Geconstateerd is dat het aan dit beleid nog ontbrak. Wel zijn op projectbasis of als onderdeel van een ander project op meerdere locaties goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen gerealiseerd. Dit geldt in ieder geval voor de vier belangrijkste locaties in de gemeente, namelijk:

- Centrum
- Carnisse Veste
- NS-station
- TramPlushaltes

Uitvoeren beleidskeuze fietsparkeren

Met het nieuwe beleid als vertrekpunt, ligt de uitdaging voor om een inhaalslag te maken voor het fietsparkeren in de gemeente Barendrecht, via twee sporen:

1. Dat kan in de eerste plaats door op korte termijn de bekende knelpunten aan te pakken volgens deze nieuwe beleidslijn
2. Daarnaast is het aan te bevelen dit planmatig aan te pakken voor de gehele gemeente, met de volgende vertrekpunten:
 - Doel: het aan de maat brengen van de fietsparkeervoorzieningen

- Het heeft betrekking op alle voorzieningen/functies zoals in de parkeernormeringtabel voor de fiets is opgenomen (tabel 3.3)
- De in deze tabel opgenomen parkeernormen zijn van toepassing
- Het kwaliteitskeurmerk "Fietsparkeur" geldt als basiseis
- Uit de bredere inventarisatie moet blijken wat de stand van zaken is per voorziening/functie en welke maatregelenpakket nodig zijn

Positie bushaltes

De haltes van buslijndiensten maken *geen* onderdeel uit van de hiervoor bedoelde inventarisatie. Als invulling van landelijke beleid voor het beter toegankelijk maken van het openbaar vervoer, wordt reeds planmatig gewerkt aan het verbeteren van de bushaltes in de gemeente Barendrecht. Fietsparkeervoorzieningen bij haltes worden daarin meegenomen. Daarvoor bestaan afzonderlijke en landelijk geaccepteerde richtlijnen voor het aantal en de locatie van de stallingsvoorzieningen per halte.

Daarnaast wordt in de praktijk al een vraagvolgend beleid toegepast. Dat wil zeggen dat wanneer geconstateerd wordt dat er fietsen bij een halte geparkeerd staan, er stallingsvoorzieningen worden gerealiseerd.

Via deze twee afzonderlijke sporen wordt voldoende voorzien in de stallingsbehoefte bij bushaltes in Barendrecht.

5.6 Omgeving NS-station

Probleemschets

Na de openstelling van het nieuwe treinstation, zijn klachten en opmerkingen ontvangen van bewoners en treinreizigers. Treinreizigers tonen onbegrip voor het verdelen van de parkeerplaatsen op de overkapping. Aan de westzijde zijn minder parkeerplaatsen beschikbaar dan aan de oostzijde. Bewoners hebben aangegeven dat zij overlast ervaren van treinreizigers die de auto in de wijk parkeren. Verder zijn hierover klachten bekend vanuit de Emmastraat en omgeving.

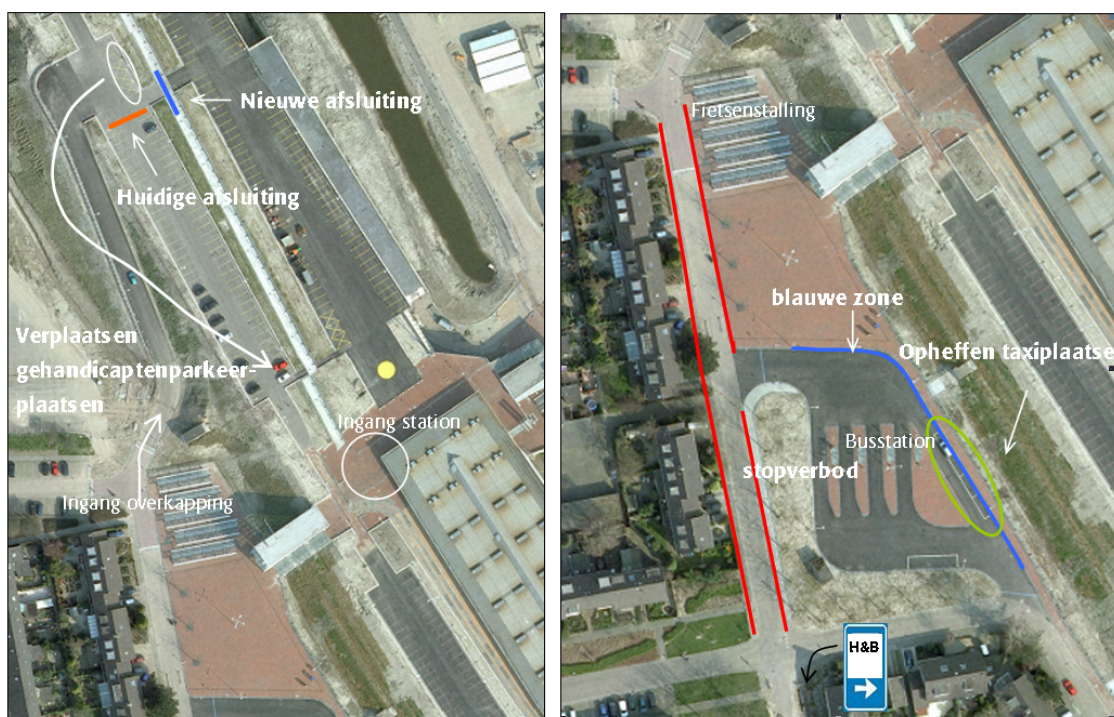
Daarnaast vindt het halen en brengen van passagiers vooral op de Stationsweg plaats en keert men ter hoogte van de Devel. Dat is een onwenselijke situatie, zeker omdat op het Stationsplein ruimte is gereserveerd voor deze doelgroep.

Oplossingsrichting

Naar aanleiding van de geschetste problematiek is in januari 2008 een voorstel ontwikkeld om de situatie te verbeteren. Het voorstel is een pakket van maatregelen:

1. Herverdeling parkeercapaciteit op overkapping: Door het verplaatsen van afsluitpalen op de overkapping komen er aan de westzijde van het parkeerterrein meer parkeerplaatsen beschikbaar voor de treinreizigers (224 in plaats van 83).
2. Maatregel 1 biedt ook de mogelijkheid de gehandicaptenparkeerplaatsen dichterbij de ingang van het station te situeren
3. Ter ondersteuning van maatregelen 1 wordt een aantal keren na uitvoering van de maatregel geflyerd. De flyeractie wijst bestuurders die de auto nog in de wijk parkeren op de extra beschikbare parkeerplaatsen op de overkapping
4. Halen en brengen passagiers: met een uitbreiding van de bestaande blauwe zone op het Stationsplein en het opheffen van de taxistandplaatsen, wordt de huidige voorziening beter gefaciliteerd. Dat maakt het ook mogelijk om op de Stationsweg een stopverbod in te stellen aan beide zijden van de weg

In februari 2008 heeft een reactieronde plaatsgevonden met bewoners. Mede afhankelijk van die reacties kan het maatregelenpakket in uitvoering worden genomen.



Figuur 5.3: Overzicht maatregelenpakket omgeving NS-station

Relatie Veiligheidsarrangement NS-station Barendrecht

Zowel het parkeren van auto's (5.6) als het stallen van fietsen (5.5) zijn onderdelen die ook terug zullen komen in het "Veiligheidsarrangement NS-station Barendrecht". Dat project benadert specifiek de omgeving van het NS-station, op een meer integrale wijze. Dat project resulteert ook in een maatregelenpakket. Verwacht mag worden dat die maatregelen niet strijdig zijn met de voorstellen zoals in deze Parkeernota beschreven. Deze kunnen elkaar juist aanvullen en versterken.

5.7 Parkeren grote voertuigen en bedrijventerreinen

Probleemschets

Zoals in paragraaf 2.2. geschetst, is sinds juli 2006 een vrachtwagenparkeersysteem operationeel. In de kern functioneert de systematiek in de huidige situatie goed en levert een positieve bijdrage aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk het verminderen van overlast en bevorderen verkeersveiligheid. Aangezien er nog een ruime restcapaciteit aan beschikbare plaatsen bestaat, zal ook bij een groeiende behoefte om vrachtwagens te parkeren in de toekomst kunnen worden voldaan. Verder kan gesteld worden dat het vrachtwagenparkeersysteem bijdraagt aan de doelstelling van het parkeerbeleid.

Het goed werkende vrachtwagenparkeersysteem is ook een belangrijke voorwaarde om het parkeren op bedrijventerreinen goed te regelen. De systematiek voor grote voertuigen neemt het grootste risico weg dat het bestaande vertrekpunt voor bedrijventerreinen kan worden voortgezet. En dat vertrekpunt is en blijft dat het parkeren van alle voertuigen op bedrijventerreinen plaats moet vinden op eigen terrein.

Oplossingsrichting

De onderwerpen parkeren grote voertuigen en parkeren bedrijventerreinen vragen niet om aanvullende oplossingsvoorstellen. Wel is het wenselijk in deze Parkeernota het bestaande uitgangspunt voor bedrijventerreinen te bekrachtigen, namelijk dat parkeren van alle voertuigen op bedrijventerreinen op eigen terrein moet plaatsvinden. Bij wijzigingen in bestaande situaties geldt dat uitgangspunt dan ook als toetskader.

5.8 Parkeren voor gehandicapten

Probleemschets

Paragraaf 2.3 beschrijft de huidige beleid en uitvoering voor het parkeren voor gehandicapten. Dat beleid is in lijn met de beleidsdoelstelling en functioneert goed. Er doen zich geen bijzondere problemen voor.

Oplossingsrichting

Het onderwerp parkeren voor gehandicapten vraagt niet om aanvullende oplossingsvoorstellen.

5.9 Laden en lossen

Probleemschets huidige situatie

Het laden en lossen is een “parkeersituatie” die overlast geeft wanneer dat niet goed is gefaciliteerd. Dat kan praktische overlast zijn voor een bedrijf, een leverancier en omwonenden. Maar dat kan ook overlast zijn voor de verkeersveiligheid, met name voor voetgangers en fietsers in relatie tot het vrachtverkeer.

In de gemeente Barendrecht is de laad- en lossituatie in algemene termen goed geregeld. Dat geldt voor Carnisse Veste en ook voor het Centrum. Uitzonderingen daarop zijn de laad- en lossituatie bij de supermarkt aan de oostzijde van het centrum (verkeershinder) en meer incidenteel het laden en lossen op Onderlangs en Achterom (doorstroming verkeer).

Beleidslijn en oplossingsrichting

De beleidslijn die gekozen wordt voor het laden en lossen is dat deze – in lijn met de algemene parkeerdoelstelling – maximaal gefaciliteerd moet worden. Een goed voorbeeld daarvan is de situatie bij Carnisse Veste. Daarbij dient opgemerkt te worden dat deze beleidslijn verder reikt dat de voorwaarde in de bouwverordening. Die stelt dat “in voldoende mate” moet worden voorzien in mogelijkheden om de laden en lossen.

Voor de bestaande problematiek bij de supermarkt aan de oostzijde van het centrum geldt dat eerder al is gezocht naar verbeteringen, met als conclusies dat daar nu geen redelijke oplossingen beschikbaar zijn. Dat betekent dat deze situatie bij de centrumontwikkelingen meegenomen moet worden en samen met de nieuwe ontwikkelingen dient te worden opgelost.

5.10 Schoolomgeving

Probleemschets

De problematiek in de schoolomgeving is in deze nota – in eerste instantie – ingekaderd tot de *parkeer*problematiek en niet die van de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oversteeksituaties of schoolroutes). Verder betreft het alleen het halen en brengen van kinderen op de 20 Barendrechtse basisscholen. Deze zijn op 16 verschillende locaties gevestigd. Van parkeervraagstukken voor het personeel zijn geen problemen bekend.

De problematiek van halen en brengen van kinderen is vrij specifiek. Zo concentreert het zich op enkele piekmomenten van de dag. Ook is de problematiek anders op dagen met mooier weer of regenachtige dagen. Ook is het zo dat we bij de 16 locaties te maken hebben met een bestaande situatie, een bestaande inrichting van de directe omgeving van de school. Dat maakt het minder makkelijke eventuele verbeteringen te realiseren. Tot slot is het kenmerkend dat beoogd gedrag zeker niet gelijk is aan werkelijke gedrag van ouders; met de inrichting van de weg en parkeervoorzieningen wordt een bepaald haal- en brenggedrag van ouders gestimuleerd of afgedwongen. Maar de praktijk – binnen Barendrecht, maar ook andere gemeenten – leert dat het werkelijke gedrag vaak moeilijk is te sturen met alleen infrastructurele maatregelen. Versterking met gedragsmaatregelen of handhaving is wenselijk.

Flankerend beleid als oplossingsrichting

Op basis van de probleemschets kan worden gesteld dat het zoeken van een oplossingsrichting voor schoolomgevingen in type-1-maatregelen (capaciteit uitbreiden) té lastig is. De beschikbare ruimte is beperkt en extra capaciteit realiseren is niet wenselijk gezien de lage efficiency; beperkte piekmomenten in de week faciliteren staat niet in verhouding tot de relatief dure infrastructurele ingrepen in de bestaande omgeving. Daarbij komt dat het treffen van infrastructurele maatregelen niet betekent dat het probleem wordt opgelost, gezien het moeilijk stuurbaar gedrag van ouders.

Ook in regulering (type-2-maatregelen) wordt geen goede algemene oplossingsrichting gezien. Regulering vraagt om een vorm van handhaving, wat in de praktijk veelal een knelpunt is. De menskracht om te handhaven is beperkt en de juridische regelingen voor regulering zijn niet altijd voldoende transparant om goed te kunnen handhaven (bijvoorbeeld Kiss&Ride).

Flankerend beleid als algemene oplossingsrichting geeft het beste perspectief voor de problematiek rond schoolomgevingen. De meeste – niet per definitie alle – kinderen wonen in de directe omgeving van de school. Dat maakt het makkelijker om de kinderen te voet of op de fiets te halen en te brengen. Dat gebeurt in de praktijk uiteraard vaak. Maar wanneer dat nog vaker plaatsvindt, is dat de meest effectieve en ook redelijke oplossing. Dat er ouders zijn die geen reële mogelijkheid hebben de kinderen niet met de auto te halen of te brengen, moet worden onderkend. Maar dat gegeven mag geen reden zijn om niet te kiezen voor actief flankerend beleid.

Faciliterende rol gemeente

Het flankerende beleid heeft als doelstelling om alternatieven voor de auto voor het halen en brengen van kinderen op basisscholen te stimuleren. De rol van de gemeente is daarbij ondersteunend, door te faciliteren en te stimuleren. Dat wil zeggen dat de gemeente scholen en andere partijen zoals VVN of politie in de gelegenheid stelt, helpt en stimuleert om de problematiek aan te pakken. Het initiatief om daadwerkelijk maatregelen op te stellen ligt dan bij anderen. Dit kunnen de scholen zelf zijn (directie, verkeersouders of verkeerscommissies, MR/Ouderraad), maar ook VVN of nieuwe initiatieven. Die aanpak is ook een beter vertrekpunt om per schoolomgeving “op maat” te kunnen kijken naar de problematiek en vooral praktisch uitvoerbare mogelijkheden. Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland zijn hiervoor in ruime mate documentatie en beschrijving van praktijkvoorbeelden beschikbaar.

Voor de beeldvorming kan worden gedacht aan aansprekende acties of concrete projecten om ouders te wijzen op alternatieven voor de auto. Een bredere aanpak zou zijn om gezamenlijk te kijken naar een totaalpakket van maatregelen, met bijvoorbeeld gedragsacties, kleine infrastructurele aanpassingen, handhaving, inrichting in/uitgang school, realiseren goede wachtplaats lopende/fietsende ouders, positieve publiciteit.

Oplossingsrichting: integrale verkeersaanpak schoolomgevingen

Geconstateerd dient te worden dat het niet raadzaam is het “halen en brengen” los te koppelen van andere verkeersknelpunten rond scholen. Dat is enerzijds niet effectief. Anderzijds hangen haal-en-breng-problemen en oplossingen daarvoor vaak samen met bijvoorbeeld de verkeersveiligheid.

Daarom wordt voorgesteld de invulling van die faciliterende rol in samenhang met andere verkeersproblemen rondom scholen verder uit te werken, in de vorm van een afzonderlijk beleidsvoorstel voor de integrale verkeersaanpak schoolomgevingen. In die aanpak dient ook te worden aangegeven op welke wijze dit thema past binnen de aanpak via Wijkregie, zodat beide aanpakken elkaar kunnen versterken.

5.11 Aanvullend: mobiliteitsmanagement

Niet direct naar aanleiding van een actueel probleemgebied, maar als algemene aanvulling, verdient het ook aanbeveling om als gemeente aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement.

Stand van zaken en ontwikkelingen

Op dit moment is er vanuit de gemeente geen structurele inzet of aanpak voor mobiliteitsmanagement. Wel is het zo dat er enkele grote en middelgrote bedrijven met wisselend succes zelf actief zijn op het gebied van mobiliteitsmanagement. Verder is het VCC Rijnmond –

inmiddels als zelfstandige marktpartij actief op de markt van mobiliteitsmanagement – met verschillende bedrijven op de Barendrechtse bedrijventerreinen in gesprek.

Daarnaast dient mobiliteitsmanagement te worden onderscheiden als instrument dat voor de parkeerdoelstelling kan worden ingezet, zoals in 4.1.8 is toegelicht. Sturing van het individuele autogebruik heeft namelijk op indirecte wijze invloed op de vraag naar parkeervoorzieningen. De focus ligt hierbij op de doelgroep woon-werkverkeer.

Bovendien sluit het inzetten op mobiliteitsmanagement nadrukkelijk aan bij de regionale accenten die worden gezet in het verkeer- en vervoersbeleid (zie ook 2.1) en op andere beleidsterreinen, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit (Luchtkwaliteitsplan 2007).

Mobiliteitsmanagement kan verder een bijdrage leveren aan het bevorderen van het reizen per trein. Dat is voor de gemeente Barendrecht belangrijk om zo meer kansen te creëren of te benutten voor de unieke situatie die de gemeente kent met het nieuwe NS-station.

De landelijke en regionale ontwikkelingen op het specifieke “vakgebied” van mobiliteitsmanagement zijn de pioniersfase voorbij. Dat betekent dat er volwassen methodes en producten/diensten beschikbaar zijn om invulling te geven aan dit thema. In de regio zijn deze gebundeld in het Vervoer Coördinatie Centrum Rijnmond (VCCR).

Voor de goede beeldvorming is hierna een aantal voorbeelden van succesvolle producten opgesomd:

- Promotiepakketten
- Persoonlijke reisadviezen voor werknemers
- Carpool en Vanpool
- Fiets van de Zaak
- Gedeeld autogebruik
- Thuiswerken
- Kleinschalig groepsvervoer

Stimuleren bedrijven en instellingen

Mobiliteitsmanagement moet in de praktijk haar vertaling vinden in regelingen, voorzieningen en projecten door en voor bedrijven en instellingen. Een passende rol van de gemeente Barendrecht als overheid is het stimuleren van organisaties. Stimuleren om daarmee daadwerkelijk aan de slag te gaan dan wel om de activiteiten voor mobiliteitsmanagement te continueren of uit te breiden.

Voor de wijze waarop het beleid tot stimuleren het best invulling kan worden gegeven, bestaan verschillende mogelijkheden met verschillende ambitieniveaus. Ter beeldvorming zijn hierna drie mogelijkheden aangegeven.

Een mogelijkheid is om heel concreet het opstellen van een vervoerplan te stimuleren, per bedrijf, instelling of groep van bedrijven. Dat vervoerplan moet zicht geven op de meest kansrijke mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement voor die organisatie(s). Een andere mogelijkheid is om in te steken op het beter op de agenda zetten van mobiliteitsmanagement, door het opzetten en uitvoeren van een promotiecampagne bij Barendrechtse bedrijven en instellingen. Een derde mogelijkheid is het binnen de eigen gemeente zelf initiëren van producten of projecten die elders in Nederland succesvol zijn gebleken, zoals Greenwheels of Gedeeld Autogebruik.

Oplossingsrichting

Uitgaande van een ambitieniveau dat gericht is op zo concreet mogelijke resultaten op korte termijn, verdient het aanbeveling om bedrijven en instellingen te stimuleren via twee sporen:

1. In overleg met vertegenwoordigers van bedrijven/instellingen in Barendrecht en het VCCR op zoek te gaan naar geïnteresseerde Barendrechtse partijen en kansrijke initiatieven
2. Een budget beschikbaar te stellen om partijen in de vorm van cofinanciering (50% van de kosten) te stimuleren, gedurende een periode van 2 jaren (2010 en 2011). De cofinanciering geldt dat voor het opstellen van vervoerplannen of een meer praktisch ingestoken mobiliteitsscan en voor voorzieningen die een collectief karakter hebben en daarmee het belang van meer dan één individueel bedrijf betreffen.

HOOFDSTUK 6 AANBEVELINGEN EN UITVOERINGSPROGRAMMA

De Parkeernota kent in de voorgaande hoofdstukken een brede beschrijving van achtergronden, voorgestane beleidslijnen en -keuzes, mogelijkheden om de sturen en een toets met actuele parkeerthema's. Dit afrondende hoofdstuk heeft tot doel om de voor besluitvorming relevante aanbevelingen uit voorgaande hoofdstukken op een rij te zetten door deze op overzichtelijke wijze samen te vatten. Daarnaast vertaalt paragraaf 6.2 de aanbevelingen die om nadere actie of studie vragen naar een concreet uitvoeringsprogramma dat bestaat uit 5 acties.

6.1 Aanbevelingen op een rij

Voorgaande hoofdstukken bevatten beschrijvingen, afwegingen, beleidsvoorstellen, grote en kleine aanbevelingen. Dit leidt tot de volgende aanbevelingen.

Aanbeveling 1

De volgende doelstelling vast te stellen: "Doel van het gemeentelijke parkeerbeleid is het borgen van een goede bereikbaarheid door het faciliteren van parkeervoorzieningen die maximaal voldoen aan de vraag naar parkeren".

Aanbeveling 2

Te kiezen voor het vaststellen van het geformuleerde beleid voor de parkeernormen, met de volgende elementen:

1. hanteren van de CROW-parkeernormen
2. uit te gaan van gedifferentieerde normen, met als vertrekpunt de maximale norm
3. uitzondering op punt 2 is de differentiatie voor de door het CROW onderscheiden prijsklassen van woningen. Daarvoor geldt een norm van 1,8 parkeerplaats per woning voor nieuwe ontwikkelingen en wijzigingen van bestaande situaties
4. het toepassen van CROW-rekenregels voor de parkeerbalans en voorzieningen op eigen terrein te rekenen als 1,0 parkeerplaats

Aanbeveling 3

In te stemmen met de gespecificeerde inrichtingseisen voor parkeervoorzieningen en in te stemmen met de geformuleerde beleidslijn voor het spanningsveld tussen groenvoorzieningen en uitbreiding parkeervoorzieningen, die borging geeft van het zoveel mogelijk intact blijven van bestaand groen.

Aanbeveling 4

Fietsparkeren heeft nog niet de aandacht en positie genoten zoals het parkeren van auto's. Om dat "recht te trekken" geldt een aantal aanbeveling voor het fietsparkeren

1. het hanteren van dezelfde beleidsdoelstelling als voor de auto (faciliteren om maximaal aan vraag te voldoen)
2. de op het CROW gebaseerde normering vast te stellen
3. om de kwaliteit van voorzieningen voor het fietsparkeren te borgen het kwaliteitskeurmerk Fietsparkeur als minimale eis vast te stellen.

Aanbeveling 5

Er voor te kiezen om bij het benaderen van parkeerproblemen in eerste instantie te zoeken naar het uitbreiden van parkeercapaciteit (principe 1 van de sturingsmogelijkheden). Wanneer dat niet tot voldoende oplossing leidt, wordt terug gevallen op reguleringsmaatregelen (principe 2). Die keuze betekent dat capaciteitsuitbreiding prevaleert boven reguleren, maar reguleringsmaatregelen blijven een reële mogelijkheid.

Aanbeveling 6

De confrontatie met de huidige situatie is per thema beschreven en leidt – wisselend per thema – tot constatering en aanbevelingen. De concrete aanbevelingen in deze zijn:

1. In principe wordt gestreefd naar gelijkheid van parkeerregimes voor Carnisse Veste en het centrum van Barendrecht.
2. Vooralsnog niet te kiezen voor het instellen van een parkeerfonds.
3. Vooralsnog niet over te gaan tot het introduceren van een wegsleepregeling.
4. Kennis te nemen van deze beschrijvingen, constatering en overige aanbevelingen en verder te volstaan met een verwijzing naar het uitvoeringsprogramma zoals in 6.2 toegelicht.

Aanbeveling 7

De laatste aanbeveling is om als gemeente meer aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement. Het is een instrument dat op indirecte wijze bijdraagt aan de doelstelling van deze Parkeernota en daarnaast sluit het nadrukkelijk aan op het ingezette bovenlokale beleidskader. De rol van de gemeente beperkt zich tot het stimuleren van bedrijven en instellingen om hier letterlijk en figuurlijk meer werk van te maken. Dat kan worden ingevuld door het gedurende 2 jaren beschikbaar stellen van middelen om bedrijven en instellingen via cofinanciering te helpen (meer) werk te maken van mobiliteitsmanagement.

6.2 Uitvoeringsprogramma

5 acties

Uit de confrontatie met de huidige situatie volgt een aantal aanbevelingen of acties. Dit zijn er in totaal 5. Deze zijn in dit afsluitende deel van de Parkeernota concreet gemaakt door de volgende onderdelen kort en bondig aan te vullen:

- activiteit
- beoogd resultaat
- deadline/fasering
- benodigde middelen en financiering

Deze acties vormen samen het uitvoeringsprogramma. Aanbevolen wordt met dit uitvoeringsprogramma in te stemmen en de uitvoering ter hand te nemen.

Actie 1: Aanleg parkeerplaatsen Carnisse Veste en aanvullende maatregelen	
Activiteit	- technische en juridische voorbereidingen - afstemming met bewoners en andere belanghebbenden - praktische voorbereidingen verstrekken vergunningen - afspraken over evaluatiemoment
beoogd (tussen)resultaat	Realisatie totale maatregelenpakket op straat
deadline/fasering	Plan gereed: 2008 Realiseren nieuwe parkeerplaatsen: 2008/2009 Realiseren reguleringsmaatregelen: 2009
benodigde middelen	Circa € 500.000
financiering/dekking	Door OMMIJ overgedragen exploitatiebudget van ruim € 500.000

Actie 2: Uitvoeren keuzes Fietsparkeren	
Activiteit	Uitvoeren maatregelen bekende knelpunten en gemeente-brede inventarisatie en toets parkeernormen en opstellen aanvullend maatregelenpakket
beoogd (tussen)resultaat	Verbetering fietsparkeervoorzieningen
deadline/fasering	Uitvoering 2008 en 2009: Starten met oplossen bekende knelpunten.
benodigde middelen	Plankosten: ambtelijke inzet van 250 uren Maatregelenpakket: p.m.
financiering/dekking	Nog niet van toepassing

Actie 3: Uitvoeren maatregelenpakket NS-station en omgeving
--

Activiteit	Afronding afstemming belanghebbenden en concrete uitvoering op straat
Beoogd (tussen)resultaat	Oplossing parkeerproblematiek
deadline/fasering	Najaar 2008
benodigde middelen	Beperkte benodigde middelen
financiering/dekking	Binnen de bestaande begroting

Actie 4: Beleidsvoorstel Integrale verkeersaanpak schoolomgevingen

Activiteit	Ontwikkelen beleidsvoorstel
Beoogd (tussen)resultaat	Integrale aanpak verkeersproblematiek voor scholen die dat willen
deadline/fasering	2009
benodigde middelen	Ambtelijke inzet 200 uur, kosten uitvoering maatregelen: p.m.
financiering/dekking	Binnen bestaande begroting, mogelijkheden via meerdere budgetten (planmatig onderhoud wegen (parkeren), verkeersveiligheid, straatmeubilair, wijkregie) en subsidiemogelijkheden via Stadsregio

Actie 5: Stimulering mobiliteitsmanagement

Activiteit	bedrijven stimuleren door cofinanciering mobiliteitsscan/vervoerplan of collectieve voorziening
Beoogd (tussen)resultaat	meer bedrijven zelf actief met maatregelen voor alternatieven voor individueel autogebruik
deadline/fasering	over 2 jaren, 2010-2011
benodigde middelen	€ 60.000 (€ 30.000 per jaar), ambtelijke inzet van 100 uren
financiering/dekking	Nieuw beleid, op te voeren in voorjaarsnota 2009