

Parkeerbeleid Vlaardingen 2008

Gemeente Vlaardingen

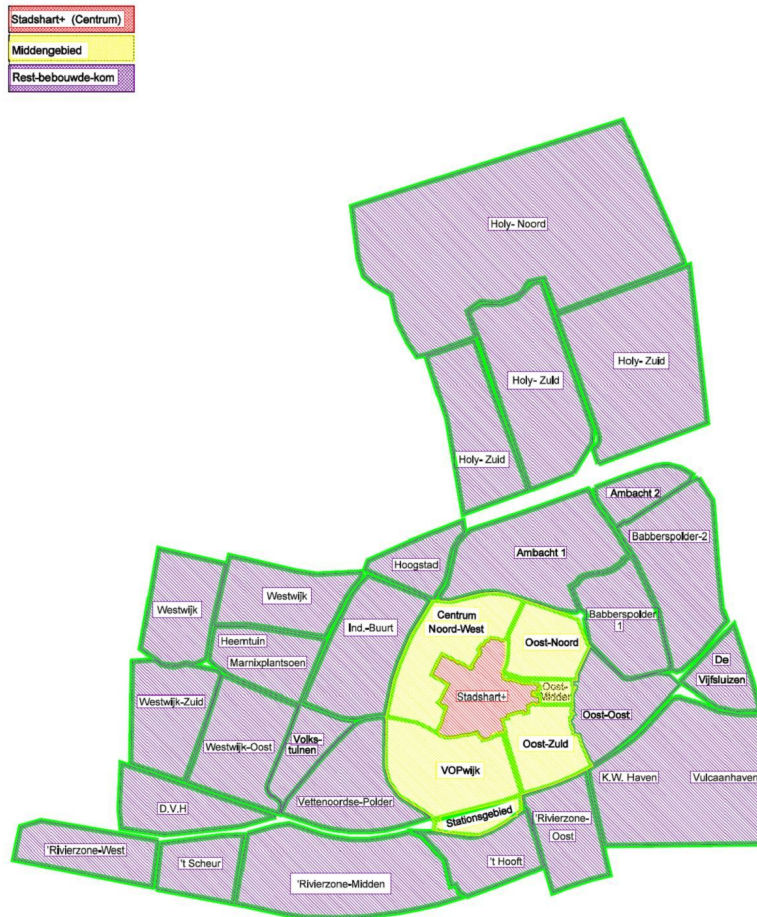
Parkeernota gemeente Vlaardingen
- als besloten in de raadsvergadering van 30 oktober 2008 -

Inhoud

Samenvatting	iii
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling en beleidskaders	1
1.3 Leeswijzer	2
2 Parkeerbeleid	3
2.1 Doelgroepen	3
2.1.1 Bezoekers	4
2.1.2 Bewoners	4
2.1.3 Bedrijven	4
2.1.4 Zorgverleners	4
2.1.5 Marktkoopliden	5
2.1.6 Autodate	5
2.1.7 Gehandicapten	5
2.1.8 Laden en lossen	5
2.1.9 Bestelbusjes	5
2.1.10 Grote voertuigen	6
2.2 Gebiedsindeling	6
2.2.1 Stadshart+	9
2.2.2 Middengebied	9
2.2.3 Parkeergebied Rest Bebouwde kom	10
2.3 Parkeernormen en bestaande parkeervraag	10
2.4 Parkeerfonds	11
2.5 Parkeerverwijssystem	12
3 Instrumenten parkeerregulering	13
3.1 Bezoekersparkeren (incidentele parkeerders)	13
3.1.1 Op straat	13
3.1.2 Parkeergarage	14
3.2 Parkeervergunningen en –abonnementen	15
3.2.1 Bewoners	15
3.2.2 Bedrijven	15
3.2.3 Zorgverleners	16
3.2.4 Marktkoopliden	16
3.2.5 Autodate	16
3.3 Blauwe zone	16
3.4 Samenvatting: kernpunten nieuw parkeerbeleid	17
4 Uitvoeringsprogramma	18
4.1 Algemene uitgangspunten voor te nemen maatregelen	18
4.2 Gebied Stadshart+	18
4.3 Middengebied	20
4.4 Rest bebouwde kom	23
5 Communicatie	24

6	Organisatie en Financiën	25
6.1	Uitvoering	25
6.1.1	Openbare Werken	25
6.1.2	P1	25
6.1.3	Interparking Nederland	26
6.2	Financiën	26
7	Meten en evalueren	28
Bijlage 1	Kaart van het gereguleerde gebied	1
Bijlage 2	Digitalisering parkeerregulering	2
Bijlage 3	Verkenning kansen op aanleg extra straatparkeerplaatsen in de bestaande ruimte.	4
Bijlage 4	Parkeernormen	6
Bijlage 5	Geautoriseerde zorgverleners	9

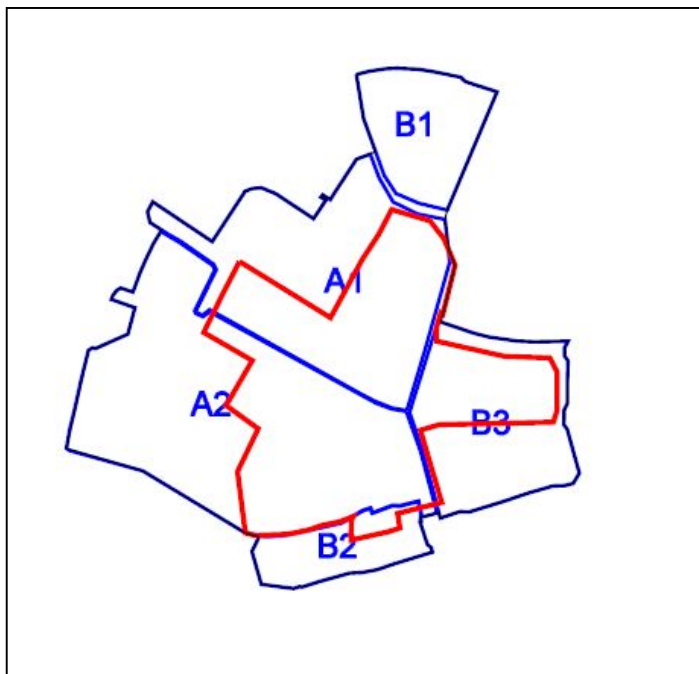
Kernpunten parkeerbeleid



- Het parkeerbeleid is erop gericht om schaarse parkeerruimte in bestaande wijken eerlijk te verdelen en bij nieuwbouw en herontwikkeling voldoende parkeerplaatsen toe te voegen voor het bijbehorende gebruik.
- Parkeervergunningen helpen het verdelen van de schaarse ruimte, maar bieden geen garantie op een plaats voor de deur.
- De eerste bewonersvergunning is gratis.
- Voor bezoekers van bewoners is een bezoekersregeling opgesteld (kraskaarten).
- Alle openbare parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor mensen met een parkeerticket of –vergunning, behalve de parkeerplaatsen voor kortparkeren (maximaal 1 uur) en ultrakort parkeren (maximaal 30 minuten), die zijn niet beschikbaar voor parkeervergunninghouders. Nader aan te wijzen parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied worden gereserveerd voor ultrakort parkeren.
- Door het verkleinen van de tijdseenheden wordt het betalen voor bezoekers eerlijker. Betalen met chipknip en mobiele telefoon wordt gefaseerd ingevoerd.
- Waar mogelijk moet geparkeerd worden op eigen terrein. Bij nieuwbouw of herontwikkeling moet voldaan worden aan de parkeernormen. Er komt een parkeerbijdrageregeling voor het geval niet aan deze verplichting kan worden voldaan (€ 20.000 per plaats).
- De geldende parkeernormen verschillen per deelgebied en zijn gebaseerd op de landelijk gehanteerde kencijfers van het CROW voor centra (Stadshart+), schil/overloopgebied (Middengebied) en rest bebouwde kom.
- De parkeerexploitatie is op lange termijn kostendekkend. Tot dat moment worden de tekorten uit de algemene middelen gefinancierd.

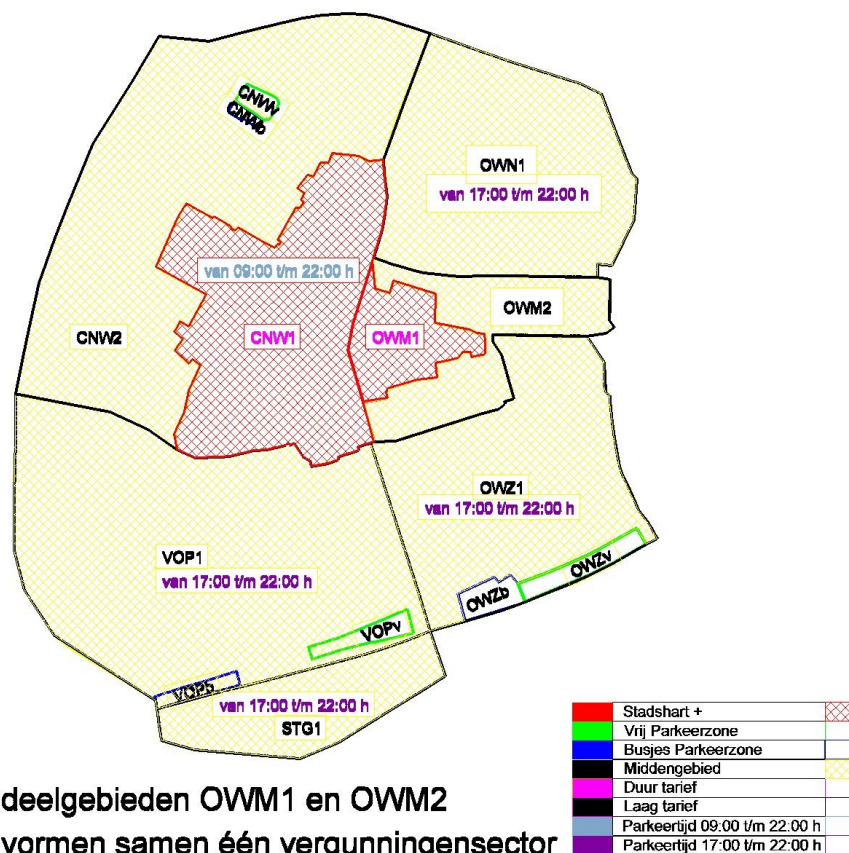
Parkeerregulering

In de gebieden Stadshart+ en het Middengebied wordt parkeerregulering ingevoerd of aangepast aan het nieuwe beleid. In de rest van de bebouwde kom wordt nog geen generiek beleid ontwikkeld. In geval van herstructurering wordt zonodig parkeerregulering ingevoerd.



In de figuur hiernaast zijn de contouren van het oorspronkelijke gebied met parkeerregulering (blauw) weergegeven ten opzichte van het Stadshart+ (rood). Het oorspronkelijke gebied met parkeerregulering beslaat derhalve het gehele Stadshart+, een groot deel van Centrum Noord West en delen van de Vettenoordsepolder en Oostwijk.

In de figuur hieronder is de (aangepaste) zone-indeling in het gebied met parkeerregulering weergegeven.



deelgebieden OWM1 en OWM2
vormen samen één vergunningensector

Samenvatting Parkeernota Vlaardingen 2008

	Stadshart+	Middengebied																	
Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • waar mogelijk parkeren op eigen parkeerplaats • parkeren bewoners (maximaal 2 auto's) op straat binnen circa 300 meter van de bestemming • parkeren bezoekers primair in parkeergarages, maar daar waar mogelijk ook op straat • parkeren werknemers in parkeergarage of buiten het gereguleerde parkeergebied • parkeren bedrijven/instellingen (maximaal 2 auto's) op straat 																		
aantal adressen	woningen: 1.530 winkels, horeca, bedrijven: 460	woningen: 7.000 winkels, horeca, bedrijven: 600																	
aantal parkeerplaatsen	straat: 700, waarvan 27 exclusief voor bezoekers huidige parkeergarages: 1.071	straat: 5.700																	
aantal vergunningen (januari 2008)	<p><u>huidig</u> aantal vergunningen op basis van <u>huidig</u> restrictiegebied. Dit valt niet samen met nieuwe gebiedsindeling:</p> <table> <tr> <td>bewoners</td> <td>1921</td> <td>geen restrictie in aantal per woning</td> </tr> <tr> <td>bezoekers</td> <td>677</td> <td>deze vergunning wordt vervangen door bezoekersregeling</td> </tr> <tr> <td>bedrijven (sector gebonden)</td> <td>149</td> <td></td> </tr> <tr> <td>bedrijven (overall)</td> <td>136</td> <td></td> </tr> <tr> <td>marktkooplieden</td> <td>10</td> <td></td> </tr> </table>		bewoners	1921	geen restrictie in aantal per woning	bezoekers	677	deze vergunning wordt vervangen door bezoekersregeling	bedrijven (sector gebonden)	149		bedrijven (overall)	136		marktkooplieden	10			
bewoners	1921	geen restrictie in aantal per woning																	
bezoekers	677	deze vergunning wordt vervangen door bezoekersregeling																	
bedrijven (sector gebonden)	149																		
bedrijven (overall)	136																		
marktkooplieden	10																		
Parkeerdruk (2007) op straat	werkdag ¹ : 50-90% nacht: 80-100% koopavond: >90% zaterdag: 70-100%	nacht: 80-100% werkdag ¹ : 40-80% koopavond: 60-90% zaterdag: 60-90%																	
Tijdstippen parkeerregulering	<table> <thead> <tr> <th></th> <th><u>straatparkeren</u></th> <th><u>parkeergarages²</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>maandag – zaterdag:</td> <td>9.00 – 22.00 uur</td> <td>7.00 – 22.00 uur</td> </tr> <tr> <td>koopzondag:</td> <td>12.00 – 17.00 uur</td> <td>11.00 – 18.00 uur</td> </tr> </tbody> </table>		<u>straatparkeren</u>	<u>parkeergarages²</u>	maandag – zaterdag:	9.00 – 22.00 uur	7.00 – 22.00 uur	koopzondag:	12.00 – 17.00 uur	11.00 – 18.00 uur	<table> <thead> <tr> <th colspan="2"><u>straatparkeren</u></th> </tr> <tr> <th>Tijdvenster A</th> <th>Tijdvenster B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9.00 – 22.00 uur</td> <td>17.00 – 22.00 uur</td> </tr> <tr> <td>12.00 – 17.00 uur</td> <td>geen</td> </tr> </tbody> </table>	<u>straatparkeren</u>		Tijdvenster A	Tijdvenster B	9.00 – 22.00 uur	17.00 – 22.00 uur	12.00 – 17.00 uur	geen
	<u>straatparkeren</u>	<u>parkeergarages²</u>																	
maandag – zaterdag:	9.00 – 22.00 uur	7.00 – 22.00 uur																	
koopzondag:	12.00 – 17.00 uur	11.00 – 18.00 uur																	
<u>straatparkeren</u>																			
Tijdvenster A	Tijdvenster B																		
9.00 – 22.00 uur	17.00 – 22.00 uur																		
12.00 – 17.00 uur	geen																		
Bezoekers algemeen, winkels, horeca, bedrijven etc.	Op straat: € 2,- per uur (op aan te wijzen plaatsen maximaal 1 uur en maximaal een ½ uur; betaling per € 0,50 = 15 minuten) of € 12,50 per dag ³ In parkeergarages ⁴ : € 1,50 per uur (betaling per € 0,20 = 8 min.) of € 10,- per dag, tussen 18.00 en 9.00 (buiten winkelopeningstijden) maximale kosten € 2,50	Op straat: € 1,50 per uur (zonder maximum parkeerduur; betaling per € 0,20 = 8 minuten) of € 12,50 per dag ³																	

¹ Op marktdagen hogere gemiddelde bezetting

² Openingstijden parkeergarages voor inrijden van niet abonnementhoudende bezoekers, uitrijden wel 24 uur per dag mogelijk. Voor abonnementhouders inrijden 24 uur per dag mogelijk.

³ Dagkaarten zijn niet sectorgebonden. Deze zijn een hele dag geldig voor alle sectoren.

⁴ Bedrijven en organisaties kunnen kortingskaarten voor hun bezoekers bij de parkeergarages kopen voor 1, 2, 3 of 24 uur bij minimale afname van 50 stuks.

	Stadshart+	Middengebied
bewoners zonder parkeereis	1 ^{ste} vergunning: gratis 2 ^{de} vergunning: € 84, - per jaar in de vergunningsector van de woning òf gratis (voor een bestelbusje op de speciale terreinen voor bestelbusjes) maximaal 2 vergunningen per woning ⁵ 1 abonnement voor in parkeergarage buiten winkelopeningstijden: € 40,- per kwartaal. Uitgifte afhankelijk van beschikbare capaciteit.	
bewoners met parkeereis	1 abonnement voor in parkeergarage buiten winkelopeningstijden: € 40,- per kwartaal. Uitgifte afhankelijk van beschikbare capaciteit.	
bezoekers bewoners, mantelzorgers	Per woning maximaal 200 kraskaarten per jaar voor € 0,50 per stuk ⁶ (voor 2 uur parkeren).	
bedrijven	Eén sectorgebonden bedrijfsvergunning op naam bedrijf: € 350, - per jaar (alleen voor bedrijven zonder eigen parkeerplaats). Eén overallbedrijfsvergunning op naam bedrijf: € 650, - per jaar geldig voor het gehele gereguleerde gebied. € 12,50 per dag ² op straat. Parkeerabonnement in parkeergarage: € 1.100, - per jaar	
geregistreerde zorgverleners	Aan door het college aangewezen geregistreerde zorginstellingen kunnen zorgverlenervergunningen op naam worden afgegeven voor € 84, - per vergunning per jaar. Het maximale aantal zorgverlenervergunningen per instelling is gerelateerd aan het aantal werknemers met een maximum van 10 vergunningen per instelling.	
marktkooplieden	eendaagse vergunning voor aangegeven terrein: € 71 per jaar (maximaal 1) tweedaagse vergunning voor aangegeven terrein: € 142 per jaar (maximaal 1)	
gehandicapte bewoners	Indien zij in aanmerking komen voor een individuele Gehandicaptenparkeerplaats (GPP, op kenteken) moeten ze tevens een gewone bewonersvergunning aanschaffen.	
gehandicapte bezoekers	Geen betaalplicht (met gebruik van parkeerschijf 3 uur gratis parkeren op alle parkeerplaatsen met uitzondering van de (ultra)kortparkeerplaatsen).	
laden/lossen	Waar nodig en mogelijk zijn plaatsen bestemd voor laden en lossen. Voorts geldt de Wegenverkeerswet.	
grote voertuigen	Vrachtwagenparkeerplaatsen: Groot Vettoord, De Vergulde Hand, 't Scheur, parkeerterrein ten noord-westen van de Marathonweg, de omgeving van de KW-haven met uitzondering van het gedeelte van de Oosthavenkade tegenover de Pelmolen.	

⁵ Bestaande vergunninghouders met ruimer aantal vergunning behouden vergunningen (uitsterfbeleid).

⁶ Voor bewoners met een zorgindicatie kan het aantal kraskaarten in overeenstemming met hun zorgbehoefte worden uitgebreid, vergoeding kan plaatsvinden via de WMO.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het huidige parkeerbeleid van Vlaardingen stamt uit 2003 en is beschreven in de nota “Een evenwichtige koers” die de raad in november van dat jaar heeft vastgesteld. Onder invloed van een veranderende parkeersituatie in Vlaardingen en nieuwe inzichten en wensen is in de afgelopen periode een proces tot bijsturing van het parkeerbeleid in gang gezet.

In 2006 is het parkeerbeleid geëvalueerd en in oktober 2006 is in aansluiting daarop de notitie “Verkenningen nieuw parkeerbeleid” verschenen. Een en ander heeft vervolgens geleid tot de door de gemeenteraad in januari 2008 vastgestelde “Kadernota Parkeerbeleid 2008 – 2011”. In het voorjaar van 2007 zijn bovendien parkeerdrukmetingen uitgevoerd binnen het centrum en de schil daarom heen ter bepaling van de feitelijke parkeersituatie. In de voorliggende Parkeernota Vlaardingen 2008 wordt het beleid en de uitvoeringsmaatregelen aangegeven voor de komende jaren.

1.2 Doelstelling en beleidskaders

Parkeerbeleid raakt veel beleidsterreinen. Hoofdstuk 2 van de “Verkenningen nieuw parkeerbeleid” uit oktober 2006 geeft een goed beeld van de context waarbinnen het parkeerbeleid moet passen. Daaruit blijkt dat het parkeren uiteraard te maken heeft met de bereikbaarheid en derhalve met hetgeen in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) daarover is opgenomen. Maar ook de Stadsvisie Vlaardingen, de Ruimtelijke Structuurschets, de Detailhandelsnota en het Coalitieakkoord geven input voor nieuw parkeerbeleid. Hierin worden immers beleidskaders geformuleerd die direct of indirect van invloed zijn op het parkeren in Vlaardingen.

De doelstelling van het parkeerbeleid is een evenwichtige verdeling op maat tussen vraag en aanbod van de beschikbare parkeerplaatsen. De kaders voor het Vlaardingse parkeerbeleid worden als volgt in de Kadernota Parkeerbeleid 2008 – 2011 weergegeven:

- Het parkeerbeleid moet gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.
- Het parkeerbeleid is erop gericht om de parkeervraag en het parkeeraanbod zoveel mogelijk per gebied op elkaar af te stemmen (maatwerk).
- Het parkeerbeleid houdt rekening met de ontwikkeling van een vitale binnenstad.
- Het parkeerbeleid stimuleert het gebruik van duurzame vervoerwijzen.
- Het parkeerbeleid moet op lange termijn kostendekkend zijn.

Algemeen geldt dat de parkeersituatie in Vlaardingen moet bijdragen aan een aangenaam verblijf en dat per deelgebied of ruimtelijke functie/ontwikkeling bezien moet worden welke parkeerbehoefte daarbij gewenst is; zo is beschreven in de Kadernota voor het parkeerbeleid. Dit noodzaakt vaak wel dat keuzes gemaakt moeten worden over de inzet van maatregelen voor parkeerbeheersing, aangezien niet op alle tijdstippen voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar zijn om aan de totale parkeervraag van alle doelgroepen samen te voldoen.

Het parkeervraagstuk bevindt zich in een complex spanningsveld. Niet alleen zijn er tegenstrijdige belangen met aanverwante beleidsvelden, ook zijn doelen binnen het parkeerbeleid zelf niet altijd verenigbaar. Zo kan het faciliteren van een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen botsen met de doelstelling om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren.

De wijze waarop met parkeren in Vlaardingen moet worden omgegaan vereist daarom maatwerk. Integraliteit in de benadering is daarbij het kernbegrip. Van een parkeeroplossing op maat is immers pas sprake als het niet alleen aansluit op het gebruik, maar ook past binnen de omgeving en het functioneren van de stad als geheel, waarbij ook een sterke relatie is met aanverwante begrippen als duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de economische vitaliteit van een autoluwe binnenstad.

Parkeren is met andere woorden facilitair aan het functioneren van de stad en nimmer een doel op zich zelf. Bij het opstellen van de parkeernota is vooral dit uitgangspunt leidend geweest. Steeds is getracht om passende oplossingen aan te dragen die de facilitaire functie van het parkeren dienen. Dat daarbij niet alles en iedereen de meest optimale parkeeroplossing geboden krijgt is onvermijdelijk.

1.3 Leeswijzer

De genoemde beleidskaders en visie vormen de uitgangspunten voor het parkeerbeleid. Zoals gezegd is het parkeerbeleid er primair op gericht om schaarse parkeerruimte in bestaande wijken eerlijk te verdelen en bij nieuwbouw en herontwikkeling voldoende parkeerplaatsen toe te voegen voor het bijbehorende gebruik. In hoofdstuk 2 wordt dit uitgangspunt nader beschreven in termen van gebiedsafbakening, doelgroepen en parkeernormen.

In hoofdstuk 3 komen vervolgens de instrumenten aan de orde waarmee het parkeerbeleid wordt uitgevoerd.

De instrumenten worden vervolgens in hoofdstuk 4 per deelgebied uitgewerkt inclusief de voorgenomen implementatie en fasering.

In hoofdstuk 5 komt de communicatie met de betrokkenen aan de orde en in hoofdstuk 6 de uitvoering en de uitgangspunten van de financiële onderbouwing van het parkeerbeleid. Ten slotte bevat hoofdstuk 7 de uitgangspunten voor het evalueren van het beleid in de toekomst en de wijze waarop de doelstellingen gemeten worden.

2 Parkeerbeleid

De kern van het parkeerbeleid bestaat uit twee aspecten, namelijk de te faciliteren doelgroepen en de typologie van de gebieden.

2.1 Doelgroepen

De essentie van parkeerbeleid is dat de schaarse parkeerruimte wordt verdeeld. Om dit mogelijk te maken is het definiëren van doelgroepen nodig. Te onderscheiden doelgroepen zijn bijvoorbeeld bewoners, bezoekers, ondernemers, werknemers, gehandicapten, zorghulpverleners, vrachtwagens etc. Iedere parkeerder parkeert zijn of haar auto immers met een bepaald motief. In woonwijken zullen dat voornamelijk de bewoners zijn, maar ook bezoekers van bewoners. In het stadscentrum komen van oudsher verschillende parkeermotieven naar voren. De één parkeert omdat hij daar woont, een andere om uit eten te gaan en weer een andere om te winkelen. De verschillende doelgroepen zijn kenmerkend voor een gezonde, vitale en levendige (binnen)stad. Doorgaans parkeren de doelgroepen op verschillende momenten, waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Echter er bestaat ook een piekmoment waarop de verschillende groepen parkeerders samenkomen. In de binnenstad is dat vaak de koopavond en de zaterdagmiddag. Op die momenten ligt daarom meestal de piek in de parkeerdruk.

In verschillende gebieden zal de parkeercapaciteit anders verdeeld worden over de verschillende doelgroepen door middel van vergunningen, dagkaarten, bezoekersregeling en tarifiering. Elke gebied heeft immers zijn eigen structuur en samenstelling van ruimtelijke sociaal economische functies en doelgroepen. In het bestaande parkeerbeleid is ook al onderscheid in doelgroepen aangebracht. Het expliciet uitwerken van het parkeerbeleid per doelgroep moet de parkeer(on)mogelijkheden voor de verschillende groepen duidelijk en eenduidig naar voren brengen.

In het nieuwe parkeerbeleid wordt uitgegaan van één soort parkeerplaats. Het verschil tussen speciale vergunningplaatsen en plaatsen waar betaald geparkeerd kan worden verdwijnt. Dit om zo efficiënt en transparant mogelijk met de beschikbare parkeerplaatsen om te gaan. Elke parkeerder met een parkeerticket of vergunning kan dan (binnen en afgekaderd gebied welke is gekoppeld aan een ticket of vergunning) gebruik maken van alle parkeerplaatsen, met uitzondering van de (ultra)kortparkeerplaatsen, die zijn niet beschikbaar voor parkeervergunninghouders. Door het toepassen van verschillende instrumenten voor de doelgroepen, wordt de verdeling van de parkeerruimte georganiseerd. Daar waar noodzakelijk geacht kan van deze algemene regel worden afgeweken en kunnen specifieke parkeerplaatsen worden aangewezen. Deze zijn bijvoorbeeld uitsluitend beschikbaar voor bezoekers voor een korte tijd, gehandicapten of deelauto's.

2.1.1 Bezoekers

Bezoekers aan een gereguleerd parkeergebied worden waar mogelijk in het gebied gefaciliteerd. Indien binnen redelijke afstand mogelijk bij voorkeur in een parkeergarage.

Bezoekers aan bewoners worden gefaciliteerd door middel van een gereduceerd parkeertarief. Per tijdseenheid (bijvoorbeeld een jaar) is voor elk adres een beperkt aantal parkeerminuten tegen het gereduceerde tarief beschikbaar voor bezoekers. Deze worden door middel van kraskaarten of elektronische betaalmiddelen beschikbaar gesteld (zie bezoekersregeling paragraaf 3.1.1).

2.1.2 Bewoners

Bewoners worden in beginsel in de directe nabijheid van hun woning gefaciliteerd op straat of in een gebouwde parkeervoorziening.

Sinds 1984 worden bij nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten parkeereisen gesteld. Dit wil zeggen dat de woningen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Bewoners van woningen met een parkeereis beschikken daarom over een eigen parkeerplaats.

2.1.3 Bedrijven

Bedrijfsauto's van bedrijven die gevestigd zijn in een gereguleerd parkeergebied worden in beperkte mate gefaciliteerd op straat. Bedrijven met meerdere bedrijfsauto's dienen voor eigen parkeergelegenheid te zorgen buiten het gebied of kunnen gebruik maken van parkeergarages. Sinds 1984 worden bij nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten parkeereisen gesteld aan bedrijven. Dit wil zeggen dat ook zij moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Bedrijven met een parkeereis beschikken derhalve over een eigen parkeerplaats.

Werknemers van bedrijven in een gereguleerd parkeergebied worden in beginsel niet gefaciliteerd op straat. Zij komen in aanmerking voor een parkeerabonnement in een parkeergarage indien de parkeercapaciteit dit mogelijk maakt.

Bedrijven die niet gevestigd zijn in een gereguleerd parkeergebied, maar gezien de aard van het bedrijf regelmatig in een gereguleerd gebied moeten parkeren komen in aanmerking voor een overallbedrijfsvergunning waarmee overal in het gereguleerde gebied kan worden geparkeerd met uitzondering van de parkeerplaatsen bestemd voor (ultra)kortparkeren.

2.1.4 Zorgverleners

Voor zorgverleners die door de aard van hun werkzaamheden regelmatig in een gereguleerd parkeergebied moeten zijn, wordt een aparte regeling getroffen (voor aangewezen zorgverleners zie bijlage 5).

2.1.5 Marktkoopliden

Voor het stallen van hun auto's, is er voor marktkoopliden een separate regeling. Op de specifieke marktdagen worden marktkoopliden gefaciliteerd. Zij komen in aanmerking voor maximaal één marktparkeervergunning op een aangewezen gebied (1 of 2 dagen / week). Indien men met een groot voertuig komt, geldt hiervoor tevens de geldende regeling in de APV (zie paragraaf 2.1.10)

2.1.6 Autodate

Om de parkeerdruk te verminderen wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd. Voor aanbieders van deelauto's worden gereserveerde parkeerplaatsen ter beschikking gesteld. Daarbij wordt een norm gehanteerd van één deelautoplaats per 50 parkeerplaatsen.

2.1.7 Gehandicapten

Bewoners in bezit van een gehandicaptenparkeerkaart

Indien een bestuurder van een auto in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) kan deze in aanmerking komen voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij de woning. Voorwaarde hierbij is dat de parkeerdruk nabij de woning dusdanig hoog is, dat een gereserveerde parkeerplaats met uitsluiting van anderen gerechtvaardigd is. Wanneer een gereserveerde parkeerplaats is gelegen in het gereguleerde gebied is ook een parkeervergunning noodzakelijk. Het hebben van een gehandicaptenparkeerkaart verleent dus geen ontheffing voor de in het deelgebied geldende parkeerregulering.

Bezoekers in bezit van een gehandicaptenparkeerkaart

Bezoekers in het bezit van een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) kunnen parkeren op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarnaast worden zij gefaciliteerd door in het gereguleerde gebied 3 uur gratis te kunnen parkeren in combinatie met een parkeerschijf.

2.1.8 Laden en lossen

Laden en lossen wordt vaak als een parkeerhandeling ervaren. Juridische gezien is het dat echter niet. Het kortstondig stilstaan voor het laden en lossen is mogelijk volgens de geldende wetgeving (Wegenverkeerswet). Deze is onverkort van kracht in Vlaardingen. De gemeente kan specifieke zones aanwijzen voor het laden en lossen of juist het stilstaan van voertuigen voor laden en lossen op nader te bepalen plaatsen verbieden.

2.1.9 Bestelbusjes

Voor bestelbusjes van of op vaste basis in gebruik door bewoners in het gereguleerde gebied, worden speciale parkeerplaatsen aangewezen. Op deze plaatsen wordt gezorgd voor goede verlichting en zo nodig

cameratoezicht. Voor gebruik van deze plaatsen is een speciale parkeervergunning benodigd.

2.1.10 Grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is op een aantal plaatsen ongewenst. De gemeente hanteert daarom een beleid om voor grote voertuigen specifieke locaties aan te wijzen. Hiervoor is een regeling opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Het gaat hierbij om het ongewenst gebruik van de openbare weg.

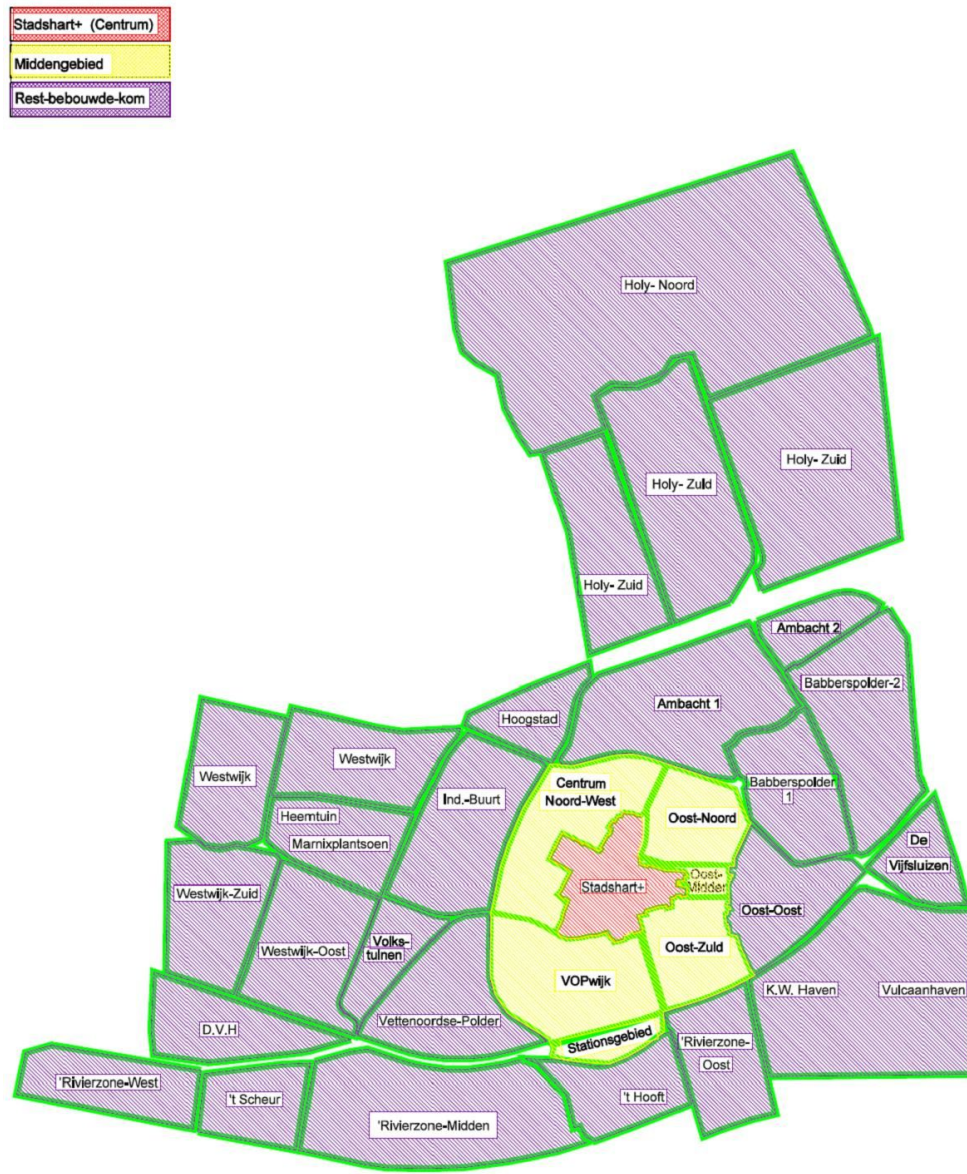
In het aanwijzingsbesluit parkeren grote voertuigen zijn 5 locaties aangewezen waar voertuigen langer dan 6 meter mogen parkeren en stallen, namelijk:

- bedrijventerrein Groot Vettoord;
- bedrijventerrein De Vergulde Hand;
- bedrijventerrein 't Scheur;
- het parkeerterrein gelegen ten noordwesten van de Marathonweg (nabij de aansluiting met de Westlandseweg);
- omgeving rond de KW-haven, met uitzondering van het gedeelte van de Oosthavenkade tegenover de Pelmolen.

2.2 Gebiedsindeling

Het nieuwe parkeerbeleid beoogt het zogenaamde 'waterbedeffect' te voorkomen door invoering van maatregelen in een groter gebied.

Ten behoeve van de uitwerking van het parkeerbeleid is de bebouwde kom verdeeld in drie parkeergebieden met min of meer natuurlijke grenzen; het Stadshart+, het Middengebied en de rest van de bebouwde kom. Binnen deze gebieden zijn deelgebieden te onderscheiden die hoofdzakelijk gelijk zijn aan de buurtindeling. In figuur 1 is de indeling in parkeergebieden en deelgebieden weergegeven.



Figuur 1: indeling in gebieden en deelgebieden

Om parkeeroverlast aan de buitenkant van een (deel)gebied met gereguleerd parkeren te voorkomen, zijn als grenzen van de (deel)gebieden waar mogelijk natuurlijke grenzen gezocht. De kans dat men aan de andere kant van die natuurlijke grenzen alsnog op zoek gaat naar een vrije parkeerplaats is daarmee veel kleiner dan wanneer een gereguleerd gebied geen natuurlijke grenzen heeft en men 'om de hoek' zonder beperking kan parkeren.

Binnen de gekozen (deel)gebieden moet de parkeervraag en het parkeeraanbod zo veel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Wanneer de

parkeervraag het parkeeraanbod overschrijdt is er sprake van parkeeroverlast en parkeerproblemen. In diverse wijken in het centrum van Vlaardingen is dit het geval. De gehouden parkeerdrukonderzoeken (Parkeerdrukonderzoek centrum Vlaardingen, april 2007, Bureau De Groot-Volker; Parkeerdrukonderzoek Oostwijk, Delft Infra Advies, april 2008) tonen dit aan.

Om het gebruik van de auto voor verplaatsingen binnen Vlaardingen te verminderen wordt het gebied waarvoor een parkeervergunning geldt, begrensd. Deze gebieden zijn de sectoren. Met een parkeervergunning uit een bepaalde sector mag niet geparkeerd worden in een van de andere sectoren.⁷

Zoals in figuur 1 is weergegeven is de volgende indeling gehanteerd:

Gebied	Deelgebied	Sectoren
Stadshart+	Stadshart+	Centrum Noord West – 1 (CNW1) Oostwijk Midden – 1 (OWM1)
Middengebied	Centrum Noord West VOP-wijk Stationsgebied Oost Noord Oost Midden Oost Zuid	Centrum Noord West – 2 (CNW2) VOP-wijk – 1 (VOP1) Stationsgebied – 1 (STG1) Oostwijk Noord – 1 (OWN1) Oostwijk Midden – 2 (OWM2) Oostwijk Zuid – 1 (OWZ1)
Rest Bebouwde kom	Indische buurt Oost-Oost Ambacht 1 Ambacht 2 't Hooft Babberspolder 1 Babberspolder 2 Rivierzone west Rivierzone midden 't Scheur Rivierzone oost KW-haven en Vulcaanhaven Vijfsluizen Vettenoordsepolder Volkstuinen De Vergulden Hand Westwijk zuid Westwijk oost Westwijk Heemtuinen en Marnixplantsoen Hoogstad Holy Zuid Holy Noord	

⁷ Met uitzondering van de sectoren Oostwijk Midden – 1 en Oostwijk Midden – 2, deze worden bij de vergunninguitgifte als één sector beschouwd.

2.2.1 Stadshart+

Het Stadshart+ is een gebied met een grote diversiteit aan functies, zoals wonen, werken, winkelen, recreëren en uitgaan.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid ondersteunt de gewenste ontwikkeling in het Stadshart+. Dit betekent in hoofdlijn het volgende.

- In het Stadshart+ wordt het parkeren door bezoekers primair in parkeergarages gefaciliteerd, daar waar mogelijk ook op straat.
- In het Stadshart+ wordt het parkeren door bewoners van het Stadshart+ gefaciliteerd in de nabijheid (dit wil zeggen binnen circa 300 meter) van de woning.
- In het Stadshart+ wordt het parkeren door bedrijven in het Stadshart+ gefaciliteerd in de nabijheid (dit wil zeggen binnen circa 300 meter) van het bedrijfsadres.
- In het Stadshart+ wordt het parkeren door werknemers niet op straat gefaciliteerd.
- Bij het verlenen van een parkeervergunning kunnen beperkingen worden opgelegd uit hoofde van afmetingen en/of kentekens van en/of milieubelasting door voertuigen. Een en ander wordt in regionaal verband verder uitgewerkt.
- Bij ontwikkelingsplannen moet worden voldaan aan de geldende parkeernormen voor de betreffende functie.
- Het toevoegen van parkeercapaciteit vindt plaats in gebouwde vorm. Op straat komen er dus in beginsel geen parkeerplaatsen bij.
- Indien parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen, worden deze zo veel mogelijk gecompenseerd in gebouwde vorm.

2.2.2 Middengebied

De gebieden rond het centrum kenmerken zich door een relatief hoge bebouwingsdichtheid. Een groot deel van dit gebied dateert van voor of kort na de oorlog. Er is bij de opzet geen rekening gehouden met het huidige autobezit. In het gebied overheerst de woonfunctie, maar er zijn ook bedrijven, winkels en uitgaansvoorzieningen.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in dit gebied is als volgt te kenmerken.

- In het Middengebied wordt het parkeren door bewoners zo veel mogelijk nabij de woning gefaciliteerd.
- In het Middengebied wordt het parkeren door werknemers (meestal langparkeren) niet gefaciliteerd.
- In het Middengebied wordt het parkeren door bezoekers van bewoners (meestal kortparkeren) zo veel mogelijk nabij de bestemming gefaciliteerd.
- In het Middengebied wordt het parkeren door bezoekers van ter plaatse gevestigde bedrijven (waaronder winkels en uitgaan) nabij de bestemming gefaciliteerd voor zover dat niet leidt tot parkeeroverlast voor bewoners.

- Bij het verlenen van een parkeervergunning kunnen beperkingen worden opgelegd uit hoofde van afmetingen en/of kenteken van en/of milieubelasting door voertuigen. Een en ander wordt in regionaal verband verder uitgewerkt.
- Bij ontwikkelingsplannen moet worden voldaan aan de geldende parkeernormen voor de betreffende functie.
- Het toevoegen van parkeercapaciteit vindt bij voorkeur plaats in gebouwde vorm. Op straat komen er dus in beginsel geen parkeerplaatsen bij, tenzij na zorgvuldige afweging blijkt dat toevoeging van plaatsen kan zonder per saldo nadelige gevolgen voor de omgeving.
- Indien parkeerplaatsen op de openbare weg verdwijnen, worden deze gecompenseerd in gebouwde vorm.

2.2.3 Parkeergebied Rest Bebouwde kom

Het gebied Rest Bebouwde kom is een gevarieerd gebied. Rondom het Middengebied liggen deelgebieden met een relatief hoge bebouwingsdichtheid, gebouwd voor en kort na de oorlog. De woonfunctie overheerst maar er zijn verspreide bedrijfsactiviteiten. In deze deelgebieden lopen verschillende plannen voor renovatie en nieuwbouw.

Op grotere afstand van de kern van Vlaardingen is de bebouwingsdichtheid lager. De bebouwing daar dateert van de jaren zestig van de vorige eeuw en later. Er is bij de opzet rekening gehouden met autobezit van enige omvang. Er zijn duidelijke verschillen in de parkeersituatie die veelal samenhangen met de bouwjaren van de deelgebieden. Hoe later hoe meer parkeerruimte. In een aantal deelgebieden overheerst de woonfunctie. De aanwezige winkelcentra zijn parkeervoorzieningen aanwezig. In een aantal gebieden overheerst de bedrijfsfunctie. Om deze reden wordt onderscheid gemaakt tussen woongebieden en bedrijfsterreinen in de Rest Bebouwde kom.

Parkeerbeleid

Voor de rest van de bebouwde kom wordt nog geen generiek beleid ontwikkeld. In geval van herstructurering wordt de noodzaak van invoering van parkeerregulering onderzocht.

2.3 Parkeernormen en bestaande parkeervraag

In de Kadernota Parkeerbeleid 2008 – 2011 is ten aanzien van parkeernormen het volgende gesteld:

Het hanteren van parkeernormen bij de bouw van woningen en andere functies en bij functiewijziging van een gebouw voorkomt dat ten gevolge van de ontwikkeling een tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving ontstaat. De projectontwikkelaar of bouwer (de initiatiefnemer) is verplicht tot aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein conform deze parkeernorm. Alle bouwaanvragen en functiewijzigingen dienen dan ook getoetst te worden aan de gestelde parkeernormen.

De te hanteren parkeernormen voor Vlaardingen zijn afgeleid van de landelijke parkeerkencijfers⁸. Deze parkeerkencijfers verschillen per verstedelijkingsgraad (op basis van adressendichtheid) en maken het mogelijk om binnen een stad 3 verschillende soorten gebieden te onderscheiden met verschillende parkeernormen, namelijk het centrum, een schil om het centrum en de rest van de bebouwde kom. Voor Vlaardingen komen deze gebieden (nagenoeg) overeen met de gebiedsindeling zoals in paragraaf 2.3 is beschreven, namelijk de gebieden Stadshart+, Middengebied en Rest Bebouwde kom. Voor deze gebieden gelden daarom voor nieuwbouw en herontwikkeling parkeernormen op basis van de landelijke kengetallen. De parkeernormen zijn in bijlage 4 opgenomen.

De van toepassing zijnde normen dienen voor elke planontwikkeling te worden toegepast. Dit wil zeggen dat het genormeerde aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt binnen het project⁹. In het geval dat het aantal plaatsen niet realiseerbaar is, kan het College vrijstelling verlenen aan de initiatiefnemer. Deze dient dan echter een afkoopsom te storten in het parkeerfonds (zie paragraaf 2.4).

2.4 Parkeerfonds

Er wordt een parkeerfonds ingesteld zodat investeringen in nieuwe parkeerlocaties (mede) kunnen worden gefinancierd. Het parkeerfonds wordt gevoed door een parkeerbijdrageregeling.

De doelstelling van de parkeerbijdrageregeling is om initiatieven van nieuwbouw of herontwikkeling mogelijk te maken, ondanks dat de initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeernormen. Er zijn namelijk gevallen waarbij geen goede parkeeroplossing gevonden kan worden. Juist in die gevallen kan een parkeerbijdrageregeling een oplossing bieden. Het College van B&W kan in die gevallen vrijstelling verlenen en bepalen dat er een afkoopsom per niet gerealiseerde parkeerplaats wordt betaald. Deze afkoopsommen worden in het parkeerfonds gestort. Het verlenen van vrijstelling van de parkeernorm op eigen terrein door een bijdrage te doen aan het parkeerfonds is daarmee een recht van de gemeente en geen recht van de initiatiefnemer. In de ideale situatie zou namelijk helemaal geen vrijstelling van de parkeereis verleend moeten worden.

De parkeerplaatsen moeten binnen 3 jaar en op een afstand van 500 meter van de planontwikkeling worden gerealiseerd.

De afkoopsom is in aanvang vastgesteld op € 20.000 per parkeerplaats.

⁸ Parkeerkencijfers zoals gepubliceerd door het CROW.

⁹ Bij grotere herontwikkelingslocaties kan maatwerk geleverd worden.

2.5 Parkeerverwijssysteem

Een parkeerverwijssysteem kan zoekverkeer helpen voorkomen en vooral de onbekende bezoeker naar de gewenste parkeervoorziening leiden. Hierdoor kan het Centrum worden ontlast en de parkeerders beter verdeeld worden over de parkeervoorzieningen. Een parkeerverwijssysteem verschaft de bezoeker duidelijkheid rondom parkeren. Dit vergroot de aantrekkelijkheid voor de bezoekers. Parkeerverwijssystemen kunnen parkeerders om het Stadshart+ heen naar parkeerlocaties leiden (binnen of buiten het Stadshart+). Een parkeerverwijssysteem kan bezoekers verwijzen naar de parkeergarages en stimuleert daarmee het gebruik. Een parkeerverwijssysteem kan verkeer ook rond de woonwijken begeleiden, waardoor zoekverkeer in woonwijken wordt voorkomen. Een dynamisch parkeerverwijssysteem geeft bovendien een indicatie of er parkeerruimte beschikbaar is op de aangegeven locatie.

Het nu aanwezige parkeerverwijssysteem is dynamisch maar technisch sterk verouderd. Bovendien is alleen sprake van een parkeerverwijzing vanuit de noordelijke invalswegen. Een complete vernieuwing van het dynamische parkeerverwijssysteem is daarom noodzakelijk.

3 Instrumenten parkeerregulering

Dit hoofdstuk beschrijft de in te zetten instrumenten die beschikbaar zijn voor heel Vlaardingen. In hoofdstuk 4 wordt beschreven welke specifieke instrumenten per deelgebied worden toegepast. In beginsel wordt het gereguleerde parkeren binnen de wet- en regelgeving van het zogenaamde fiscale parkeerregime gebracht. Dit wil zeggen dat het gereguleerd parkeren gebaseerd is op parkeerbelasting. Het is evenwel mogelijk om in uitzonderingsgevallen gebruik te maken van de blauwe zone (zie 3.3).

Voor Vlaardingen is gekozen voor de volgende instrumenten.

3.1 Bezoekersparkeren (incidentele parkeerders)

Een grote groep parkeerders bestaat uit zogenaamde bezoekers aan bewoners, winkels, horeca, bedrijven en dergelijke. Incidentele parkeerders zijn automobilisten die voor hun bezoek aan een van de functies een parkeerplaats op straat of in een van de garages zoeken voor een beperkte tijd waarvoor ze betalen.

Voor straatparkeerplaatsen wordt de parkeerduur beperkt. Deze kort parkeerplaatsen zijn geschikt voor een 'snelle' winkelbezoeker. Dit is gunstig voor het ondernemersklimaat. De kans een vrije parkeerplaats te treffen neemt toe doordat de zogenaamde turn-over (het aantal malen op een dag dat een parkeerplaats bezet is) van kortparkeerplaatsen hoog is. Dit wil zeggen dat de kortparkeerplaatsen efficiënt gebruikt worden. Dit alles draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het winkelgebied. Kort parkeren voorkomt dat mensen lange tijd kunnen parkeren, waardoor de gemiddelde duur van het parkeren afneemt. Ook stimuleert het aanbrengen van kortparkeerplaatsen op straat het garagegebruik voor langparkeerders.

3.1.1 Op straat

Voor het betalen van de vergoeding voor kortparkeren heeft de parkeerder een aantal mogelijkheden:

- Klant koopt vooraf een ticket voor de verwachte parkeerduur bij een ticketautomaat. Betalen kan met muntgeld of – waar mogelijk – met chipkaart. Betaald kan worden per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,50 in het Stadshart+ (per eenheden van 15 minuten) en € 0,20 in de overige gereguleerde gebieden (per eenheden van 8 minuten).
- Klant koopt een dagkaart bij ticketautomaat die geldig is voor alle straatparkeerplaatsen binnen het gereguleerde parkeerareaal met muntgeld of chipkaart.
- In de toekomst kan de klant tevens betalen met een mobiele telefoon via een of meerdere aanbieders van deze dienst.
- De klant krijgt van de bewoner die hij bezoekt een kraskaart met een geldigheid voor de betreffende vergunningsector van 2 uur.

Bezoekersregeling bewoners

Om met name bezoek en mantelzorgers te faciliteren krijgen bewoners het recht tegen gereduceerd tarief parkeertijd te kopen voor hun bezoek. Er worden kraskaarten ingevoerd die het recht geven om 2 uur te parkeren. De kraskaarten zijn eenmalig geldig en kosten voor de bewoners in beginsel de helft van het geldende uurtarief in hun deelgebied. Een bewoner heeft het recht om maximaal 200 kraskaarten per jaar, geldig in de vergunningsector van de woning, te kopen. Als een bewoner over een zorgindicatie beschikt, kan het aantal kraskaarten in overeenstemming met de zorgindicatie worden uitgebreid. Vergoeding van deze extra kraskaarten kan plaatsvinden via de WMO.

Onderzocht zal worden of een gebruikersvriendelijk alternatief mogelijk is met een bezoekerspas (vergelijkbaar met het Rotterdamse model). Een bezoekerspas is een kaart die door bewoners gekocht kan worden en waarmee bij ticketautomaten een parkeerkaart kan worden gekocht voor een vaste periode tegen een gereduceerd tarief. Deze kaart kan op termijn de kraskaarten vervangen.

3.1.2 Parkeergarage

Voor het betalen van de vergoeding voor kortparkeren heeft de parkeerder een aantal mogelijkheden:

- Klant trekt een parkeerkaart bij de entree van de parkeergarage en betaalt voor vertrek de verbruikte tijd met muntgeld, chipkaart. Momenteel wordt per uur betaald. Om garageparkeren aantrekkelijker te maken wordt betaald per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,20. Voorbeeld: bij een tarief van € 1,50 bedraagt de te hanteren tijdseenheid ongeveer 8 minuten.
- Klant trekt een parkeerkaart bij de entree van de parkeergarage en betaalt met een zogenaamde kortingskaart die de organisatie die hij bezoekt verstrekt.

De openingstijden van de parkeergarages voor inrijden van niet abonnementhoudende bezoekers worden uitgebreid naar:

- maandag - zaterdag: 07.00 - 22.00 uur
- koopzondag: 11.00 – 18.00 uur

Uitrijden is 24 uur per etmaal mogelijk. Abbonementhouders kunnen 24 uur per dag in- en uitrijden.

In de avonduren vormt de parkeergarage een aantrekkelijk alternatief voor de bezoekers van het centrum. Buiten de openingstijden van de winkels kan gedurende de gehele periode van 18.00 uur tot 9.00 uur de volgende dag in de parkeergarages geparkeerd worden voor € 2,50.

De parkeergarages worden binnen de context van het parkeerbeleid commercieel geëxploiteerd. De directie heeft daarmee de mogelijkheid om voor specifieke doelgroepen en situaties speciale arrangementen aan te bieden. Ook tot tariefsdifferentiatie in het kader van experimenten kan de directie zelfstandig besluiten.

3.2 Parkeervergunningen en –abonnementen

Parkeervergunningen (op straat) en parkeerabonnementen (garages) geven de houder het recht om binnen de gestelde voorwaarden en tijden te parkeren. Een vergunning is geen garantie voor een parkeerplaats. De gemeente stelt regels voor doelgroepen die in aanmerking komen voor vergunningen. Een parkeervergunning is geldig in de gehele sector waarbinnen het adres ligt waaraan deze vergunning is afgegeven.

3.2.1 Bewoners

Alle woonadressen zonder parkeereis binnen het gebied met parkeerregulering hebben per adres recht op twee vergunningen. Een bewonersvergunning wordt afgegeven op kenteken en op naam en is geldig voor de sector waarin het woonadres ligt. Alle bewoners van een woning zonder parkeereis kunnen gezamenlijk nooit meer vergunningen krijgen dan het maximum dat per adres is vastgesteld.

De bewonersvergunning geeft recht om te allen tijde te parkeren op straat in de sector binnen het betreffende gereguleerde parkeergebied, uitgezonderd op de (ultra)kortparkeerplaatsen. Bewoners van adressen zonder een eigen parkeerplaats hebben recht op een gratis eerste parkeervergunning en kunnen een tweede betaalde parkeervergunning aanschaffen of een tweede gratis vergunning verkrijgen voor de bestelbusjesparkeerplaatsen.

In drie deelgebieden (zie kaart in bijlage 1) worden parkeerplaatsen voor bestelbusjes ingericht. Bewoners komen in aanmerking voor een gratis vergunning voor deze bestelbusjesparkeerplaatsen, voor zover de capaciteit dat toelaat.

Voor bewoners die nu beschikken over meer vergunningen dan in het nieuwe regime wordt verleend, geldt een uitsterfbeleid.

3.2.2 Bedrijven

Alle bedrijfsadressen zonder parkeereis binnen het gebied met parkeerregulering hebben per adres recht op twee vergunningen, één sectorgebonden bedrijfsvergunning en één overallbedrijfsvergunning. Een sectorgebonden bedrijfsvergunning wordt afgegeven op naam van het bedrijf en is niet gebonden aan een kenteken en is geldig voor de sector waarin het bedrijf gevestigd is.

De sectorgebonden bedrijfsvergunning geeft recht om te allen tijde te parkeren op straat in de sector binnen het betreffende gereguleerde parkeergebied, uitgezonderd op de (ultra)kortparkeerplaatsen. De overallbedrijfsvergunning geeft recht om te allen tijde te parkeren op straat in het gehele gereguleerde parkeergebied, uitgezonderd op de (ultra)kortparkeerplaatsen.

Voor bedrijven die nu beschikken over meerdere vergunningen geldt een uitsterfbeleid.

Bedrijven die niet in het gebied met parkeerregulering gevestigd zijn komen in aanmerking voor een overallbedrijfsvergunning. Deze vergunning is vooral bedoeld voor onderhoudsbedrijven, koeriersdiensten en dergelijke, die dagelijks meerdere locaties in Vlaardingen bezoeken.

Bedrijven kunnen tevens gebruik maken van de mogelijkheid om een abonnement in een parkeergarage te kopen.

3.2.3 Zorgverleners

Organisaties voor acute zorgverlening (zie bijlage 5) komen in aanmerking voor zorgverlenervergunningen. Deze vergunningen worden op naam van de organisatie afgegeven en zijn niet gebonden aan een kenteken. De zorgverlenervergunning geldt voor alle sectoren geeft recht om te allen tijde te parkeren op straat, uitgezonderd op de (ultra)kortparkeerplaatsen. Aan zorginstellingen wordt, gerelateerd aan het aantal werknemers, een maximaal aantal zorgverlenervergunningen verstrekt, met een maximum van 10.

3.2.4 Marktkoopliden

Aan marktkoopliden kan voor aangewezen gebieden en dagen 1 marktparkeervergunning voor één of twee dagen worden uitgegeven.

3.2.5 Autodate

Om de parkeerdruk te verminderen wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd. Voor aanbieders van deelauto's worden gereserveerde parkeerplaatsen ter beschikking gesteld. Daarbij wordt een norm gehanteerd van één deelautoplaats per 50 parkeerplaatsen.

3.3 Blauwe zone

Daar waar slechts sprake is van parkeeroverlast door langparkeeders kan het instrument van de blauwe zone worden ingesteld. Dit wil zeggen dat er geen parkeerregulering wordt ingevoerd, maar alleen een parkeerduurbepering. Parkeeders dienen dus gebruik te maken van een parkeerschijf.

Momenteel zijn er vier blauwe zones in Vlaardingen:

- Parallelweg bij Station Centrum. Deze parkeerplaatsen vallen binnen het toekomstige reguleringsgebied Middengebied, maar de blauwe zone blijft gehandhaafd (dus geen betaald parkeren).
- Delftse Veer bij het Politiebureau. Deze zone blijft voorlopig gehandhaafd.
- Van Hogendorpplan bij Station Oost. Deze zone blijft voorlopig gehandhaafd.

- Olivier van Noortlaan in deelgebied 't Hooft. Deze zone blijft voorlopig gehandhaafd.

Vooralsnog wordt in nieuwe blauwe zones niet voorzien.

3.4 Samenvatting: kernpunten nieuw parkeerbeleid

Het parkeerbeleid gaat uit van een aantal nieuwe of gewijzigde instrumenten en verschilt op een aantal punten wezenlijk van de bestaande parkeerregulering in Vlaardingen. De belangrijkste kernpunten zijn hieronder samengevat.

- Parkeervergunningen helpen het verdelen van de schaarse ruimte, maar bieden geen garantie op een plaats voor de deur.
- Voor bezoekers van bewoners geldt de bezoekersregeling.
- Alle openbare parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor mensen met een parkeerticket of –vergunning, uitgezonderd de (ultra)kortparkeerplaatsen (alleen parkeerticket), parkeerplaatsen voor Autodate (alleen Autodate) en Gehandicaptenparkeerplaatsen (alleen gehandicapten al dan niet op kenteken).
- Betalen per tijdseenheid van 15 minuten op straat in Stadshart+.
- Betalen per tijdseenheid van 8 minuten op straat in Middengebied.
- Betalen per tijdseenheid van 8 minuten in de parkeergarages.
- Betalen met chipknip en mobiele telefoon wordt ingevoerd. Met chartaal geld betalen blijft vooralsnog op de meeste plaatsen mogelijk.
- De openingstijden van de parkeergarages wordt uitgebreid.
- Waar mogelijk moet geparkeerd worden op eigen terrein. Bij nieuwbouw of herontwikkeling moet voldaan worden aan de parkeernormen. Er komt een parkeerbijdrageregeling voor het geval niet aan deze verplichting kan worden voldaan.
- De parkeereexploitatie is op lange termijn kostendekkend. Tot dat moment worden de tekorten uit de algemene middelen gefinancierd.
- Het College van B&W stelt nadere regels en voorschriften aan de vergunninguitgifte en legt dit vast in het Uitvoeringsbesluit parkeren.

4 Uitvoeringsprogramma

4.1 Algemene uitgangspunten voor te nemen maatregelen

Het invoeren van parkeermaatregelen in (deel)gebieden is afhankelijk van de mate van parkeeroverlast of de verwachting dat overlast zal gaan optreden als gevolg van gewijzigde omstandigheden (herontwikkelingen en dergelijke).

Voorgesteld wordt voor Stadshart+ en Middengebied parkeerregulering in te voeren na vaststelling van de nota. De parkeerregulering wordt dan ingevoerd zoals beschreven in deze parkeernota.

4.2 Gebied Stadshart+

Voor het gebied Stadshart+ gelden de volgende kencijfers:

Aantal woningen	1.530
Aantal bedrijfsadressen	460
Aantal openbare parkeerplaatsen op straat	700
parkeergarages	1.071

Het Stadshart+ kenmerkt zich door een verscheidenheid aan functies. De parkeerdruk is, met name op de koopavond en zaterdag, hoog. De maatregelen dienen vooral om de schaarse parkeerruimte te verdelen over de verschillende gebruikers. Een toekomstige uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen zal de verwachte verdere groei van het autogebruik moeten opvangen.

De volgende maatregelen worden ingevoerd voor het gebied Stadshart+:

Doelgroep	Maatregel
Bezoekers	<u>Straat</u> : € 2, - per uur (op aan te wijzen plaatsen maximaal 1 uur en maximaal een ½ uur) Betaald wordt per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,50 (= per 15 minuten) € 12,50 per dag voor het gehele betaald parkeergebied van Vlaardingen. <u>Garage</u> : € 1,50 per uur ¹⁰ . Betaald wordt per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,20 (= per 8 minuten) € 10, - per dag.
Bezoekers van bewoners	Bezoekersregeling: maximaal 200 kraskaarten voor € 0,50 per stuk voor 2 uur.
Bewoners van adressen waarvoor <u>geen</u> parkeereis is gesteld,	1 ^{ste} vergunning gratis 2 ^{de} vergunning of € 84 per jaar 2 ^{de} vergunning bestelbusjes op aangewezen parkeerplaatsen gratis Abonnement parkeergarage buiten winkeltijden € 40 per kwartaal
Bewoners van adressen waarvoor <u>wel</u> parkeereis is gesteld	Abonnement parkeergarage buiten winkeltijden € 40 per kwartaal
Bedrijven	Sectorgebonden bedrijfsvergunning: € 350 per jaar, maximaal 1 per bedrijfsadres. Overallbedrijfsvergunning: € 650 per jaar, maximaal 1 per bedrijfsadres.
Zorgverleners	€ 84 per jaar, geldig voor geheel Vlaardingen, maximaal aantal gerelateerd aan aantal werknemers met maximum van 10.
Marktkoopliden	eendaagse vergunning € 71 per jaar tweedaagse vergunning € 142 per jaar

Indeling in sectoren

Het Stadshart+ is verdeeld in twee sectoren: Centrum Noord West 1 (CNW1) en Oostwijk Midden 1 (OWM1) (zie de kaart in bijlage 1). De sectoren zijn van belang voor vergunninghouders. Wie woont of gevestigd is in CNW1 mag met de parkeervergunning alleen in deze sector parkeren. Wie woont of gevestigd is in OWM1 mag met de parkeervergunning in deze sector en in sector Oostwijk Midden 2 (OWM2) parkeren.

¹⁰ Bedrijven en organisaties kunnen kortingskaarten voor hun bezoekers bij de parkeergarages kopen voor 1, 2, 3 of 24 uur bij minimale afname van 50 stuks.

De parkeerregulering in het Stadshart+ geldt voor de volgende venstertijden:

- maandag – zaterdag: 9.00 – 22.00 uur;
- koopzondag: 12.00 – 17.00 uur.

De openingstijden van de parkeergarages voor inrijden van incidentele bezoekers worden uitgebreid naar:

- maandag - zaterdag: 07.00 - 22.00 uur
- koopzondag: 11.00 – 18.00 uur

Uitrijden is 24 uur per etmaal mogelijk. Abonnementhouders kunnen 24 uur per dag in- en uitrijden.

4.3 Middengebied

In de deelgebieden direct grenzend aan het Stadshart+ wordt parkeerregulering uitgebreid of ingevoerd. Het betreft de deelgebieden Centrum Noord West, VOP-wijk, Stationsgebied, Oost Noord, Oost Midden en Oost Zuid. Deze deelgebieden vormen samen het Middengebied.

Voor het Middengebied gelden de volgende kencijfers:

Aantal woningen	7.000
Aantal bedrijfsadressen	600
Aantal parkeerplaatsen	5.700

Het Middengebied kenmerkt zich hoofdzakelijk als woongebied. De parkeerdruk is, met name in de avonduren, hoog. De maatregelen dienen vooral om de schaarse parkeerruimte te verdelen onder de bewoners en hun bezoek. In met name de VOP-wijk en de Oostwijk is behoefte aan extra parkeerplaatsen in de wijken. De feitelijke invoering van parkeerregulering tussen 17.00 uur en 22.00 uur in de VOP (uitgezonderd het deel waar nu al betaald parkeren is) en Oostwijk Noord en Oostwijk Zuid vindt pas plaats na gereedkomen van minimaal 200 extra parkeerplaatsen in de VOP en minimaal 100 extra parkeerplaatsen in de Oostwijk in en aan de randen van deze wijken.

De volgende maatregelen worden ingevoerd in het Middengebied.

Doelgroep	Maatregel
Bezoekers	<p><u>Straat</u>: € 1,50 per uur zonder maximum parkeerduur. Betaald wordt per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,20 (= per 8 minuten) € 12,50 per dag voor het gehele betaald parkeergebied van Vlaardingen.</p> <p><u>Garage</u>: € 1,50 per uur. Betaald wordt per tijdseenheid die overeenkomt met € 0,20 (= per 8 minuten) € 10,- per dag.</p>
Bezoekers van bewoners	Bezoekersregeling: maximaal 200 kraskaarten voor € 0,50 per stuk.
Bewoners van adressen waarvoor <u>geen</u> parkeereis is gesteld,	<p>1^{ste} vergunning gratis</p> <p>2^{de} vergunning of € 84 per jaar</p> <p>2^{de} vergunning bestelbusjes op aangewezen parkeerplaatsen gratis</p> <p>Abonnement parkeergarage buiten winkeltijden € 40 per kwartaal</p>
Bewoners van adressen waarvoor <u>wel</u> parkeereis is gesteld	Abonnement parkeergarage buiten winkeltijden € 40 per kwartaal
Bedrijven	<p>Sectorgebonden bedrijfsvergunning: € 350 per jaar, maximaal 1 per bedrijfsadres.</p> <p>Overallbedrijfsvergunning: € 650 per jaar, maximaal 1 per bedrijfsadres.</p>
Zorgverleners	€ 84 per jaar, geldig voor geheel Vlaardingen, maximaal aantal gerelateerd aan aantal werknemers met maximum van 10.
Marktkooplieden (waar van toepassing)	<p>eendaagse vergunning € 71 per jaar</p> <p>tweedaagse vergunning € 142 per jaar</p>

Indeling in sectoren

Het Middengebied is verdeeld in 13 sectoren, zie de kaart in bijlage 1.

De sectoren zijn van belang voor vergunninghouders.

Wie woont of gevestigd is in

Centrum Noord West 2 (CNW2)

Oostwijk Noord 1 (OWN1)

Oostwijk Zuid 1 (OWZ1)

Vettenoordsepolder 1 (VOP1)

mag met de parkeervergunning alleen in de betreffende sector parkeren.

Wie woont of gevestigd is in

Oostwijk Midden 2 (OWM2)

mag met de parkeervergunning in dit deelgebied en in deelgebied OWM1 (deel van Stadshart+) parkeren.

De sectoren

Centrum Noord West busjes (CNWb) (ca 40 parkeerplaatsen)
Oostwijk Zuid busjes (OWZb) (ca 59 parkeerplaatsen)
Vetenoordsepolder busjes (VOPb) (ca 125 parkeerplaatsen)
zijn bestemd voor parkeren van bestelbusjes van bewoners.

De sectoren

Centrum Noord West vrij (NWv) (ca. 116 parkeerplaatsen)
Oostwijk Zuid vrij (OWZv) (ca. 24 parkeerplaatsen)
Vetenoordsepolder vrij (VOPv) (ca. 132 parkeerplaatsen)
zijn bestemd voor vrij parkeren. In deze sectoren kan gratis of met gebruik van de parkeerschijf worden geparkeerd..

Tijdvensters

Het Middengebied heeft twee tijdvensters voor de regulering omdat de parkeerdruk in sommige deelgebieden zich voornamelijk in de avonduren voordoet. In deze deelgebieden is de regulering overdag niet van toepassing.

De parkeerregulering in het Middengebied geldt voor de volgende venstertijden:

Tijdvenster A

- maandag – zaterdag: 9.00 – 22.00 uur;
- koopzondag: 12.00 – 17.00 uur.

Tijdvenster B

- maandag – zaterdag: 17.00 – 22.00 uur;
- koopzondag: geen regulering.

Deelgebied	Tijdvenster
• CNW2	• A
• CNWb	• A
• CNWv	• Geen
• OWN1	• B
• OWM2	• A
• OWZ1	• B
• OWZb	• A
• OWZv	• Geen
• VOP1	• B
• VOPb	• A
• VOPv	• Geen
• STG	• B

Het college van B&W heeft de mogelijkheid om per deelgebied de tijdsvensters in te perken dan wel uit te breiden als de parkeerdruk ter plaatse daar aanleiding toe geeft.

4.4 Rest bebouwde kom

Voor alle deelgebieden in de rest van de bebouwde kom worden vooralsnog geen maatregelen voorgesteld.

5 Communicatie

In het bestaande parkeerbeleid (2003) is het initiatief voor de uitbreiding van het gereguleerd parkeren bij de bewoners gelegd. In de nota "Evaluatie parkeerbeleid Vlaardingen" is geconcludeerd dat dit in de praktijk minder goed uitpakt voor de bewoners die daadwerkelijk overlast hebben. Bewoners direct grenzend aan het gereguleerde parkeergebied zijn vaak voorstander, terwijl de meerderheid die op grotere afstand, maar wel in dezelfde wijk woont, tegenstander is. De echte randgebieden waar de effecten van het gereguleerd parkeren zich op dit moment voordoen, komen zo niet in aanmerking voor uitbreiding. De uitslag van de enquête wordt namelijk bepaald door het resultaat van een gehele wijk of buurt en is niet afhankelijk van een straat. Invoering van regulering wordt daarom vaak "weggestemd" door een meerderheid die geen of weinig overlast ervaart.

Van invoeren van parkeerregulering per straat wordt afgezien. Hierdoor ontstaat een voor de gebruikers onsamenhangend en ondoorzichtig systeem doordat natuurlijke grenzen worden losgelaten.

Om die reden is nu gekozen voor een gebiedswijze aanpak en burgerparticipatie op niveau 1 (raadplegen).

Er zijn totaal vijf bijeenkomsten georganiseerd, te weten:

- vier wijkgebonden bijeenkomsten voor bewoners en direct belanghebbenden:
 - Stadshart+;
 - VOP + Oude LTS + Centrum Noord West (2 maal);
 - Oostwijk 1 en 3.
- algemene bijeenkomst voor koepels, winkeliers, bedrijven en overige belanghebbenden.
- De resultaten van deze bijeenkomsten en de schriftelijke reacties op de Parkeernota van april 2008, zijn in deze nota verwerkt.
- Een ieder die in de inspraakprocedure heeft gereageerd, ontvangt de verslagen van de insprekbijsenkomsten en een overzicht van de veranderingen die het college als resultaat daarvan in de Parkeernota heeft doorgevoerd.

6 Organisatie en Financiën

6.1 Uitvoering

De forse uitbreiding van het parkeerareaal heeft onherroepelijk gevolgen voor de uitvoerende dienst. In de huidige organisatie zijn drie partijen betrokken bij de uitvoering van de gemeentelijke parkeertaken. Dit zijn de gemeentelijke afdeling Openbare Werken en de marktpartijen P1 en Interparking Nederland. Deze verdeling van de betrokkenheid functioneert naar behoren en wordt daarom gehandhaafd. Eventuele veranderingen en uitbreidingen van de werkzaamheden als gevolg van deze parkeernota worden door de afdeling Openbare Werken in beginsel weer uitbesteed aan marktpartijen.

6.1.1 Openbare Werken

De afdeling Openbare Werken heeft primair de uitvoering van het parkeerbeleid in handen. De meeste taken zijn zoals aangegeven uitbesteed aan marktpartijen. Zelf voert men de volgende taken uit:

- Ontwikkelen en implementeren van het parkeerbeleid
- Juridische procedures volgen
- Opstellen verordeningen en uitvoeringsbesluiten
- Controle op en aansturing van de marktpartijen
- Afhandeling brieven en telefoontjes (communicatie met belanghebbenden)
- Aansturing van de parkeercontrole (door P1)
- Aanschaf en onderhoud parkeerautomaten op straat
- Bijhouden parkeervergunningensysteem
- Afhandeling aanvragen gehandicaptenparkeerplaatsen
- Procedures rondom gehandicaptenparkeerkaarten

De uitbreiding van de werkzaamheden als gevolg van de toename van het gereguleerde parkeerareaal heeft uiteraard personele consequenties. Enerzijds doordat het aantal uit te geven vergunningen fors toeneemt, maar ook in de aansturing en controlerende taken. De omvang van het gereguleerde parkeerareaal vraagt om een extra coördinerende functionaris, een gemeentelijke parkeermanager. Aan de afdeling Openbare Werken zal deze functionaris als extra formatie worden toegevoegd.

6.1.2 P1

P1 voert de parkeercontrole op straat uit en een aantal daarmee samenhangende werkzaamheden. Dit zijn:

- Parkeercontrole op straat
- Opleggen boetes en naheffingsaanslagen
- Afhandelen bezwaar- en beroepschriften
- Afhandelen klachten

- Geldtransport en -verwerking
- Administratie en opstellen rapportages

In 2007 is P1 geselecteerd op basis van een aanbestedingsprocedure. Eind 2007 is het nieuwe contract ingegaan. Binnen dit contract is uitbreiding van het gereguleerde parkeerareaal mogelijk. Er is daarom geen nieuwe aanbestedingsprocedure nodig.

6.1.3 Interparking Nederland

Interparking voert het beheer over de parkeergarages. Dit wil zeggen dat alle voorkomende operationele werkzaamheden door dit bedrijf worden uitgevoerd. Dit betreft onder andere:

- Personele bezetting parkeergarages
- Schoonmaak en dagelijks onderhoud
- Geldverwerking
- Administratie en boekhouding
- Opstellen management rapportage

De aansturing van Interparking is een taak van de directie van de Parkeergarage BV. De wijzigingen in de exploitatie van de parkeergarages die het gevolg zijn van deze parkeernota zijn beperkt en vallen binnen de contractuele context van de opdracht aan Interparking.

De huidige werkwijze wordt tijdelijk nog gecontinueerd. Op grond van de effecten van de implementatie van deze nota zal in een later stadium een voorstel worden gedaan over het beheer en exploitatie van de parkeergarages.

6.2 Financiën

De uitbreiding van het parkeerareaal zoals dat in deze parkeernota wordt voorzien, heeft uiteraard financiële gevolgen. Deze zijn op hoofdlijnen bekeken en doorgerekend. Bij deze doorrekening is uitgegaan van aannames zoals de wijze waarop gebruik wordt gemaakt van de aangeboden instrumenten binnen de parkeerregulering. Gezien deze onzekerheden is een risicoanalyse uitgevoerd. In deze nota wordt een financiële verkenning gepresenteerd.

De parkeerexploitatie bestaat op hoofdlijnen uit drie onderdelen. De exploitatie van het straatareaal, de parkeergarages en het Parkeerverwijssysteem. Door de uitbreiding van het parkeerareaal zullen zowel kosten als inkomsten substantieel stijgen. In onderstaand overzicht is de projectie van de komende 5 jaar na invoering van het nieuwe beleid weergegeven. Ter vergelijking is tevens de prognose voor 2008 opgenomen. In verband met de onvoorspelbaarheid van parkeerdruk is tevens een risicoanalyse uitgevoerd waarbij gerekend is met een mogelijke afwijking van 20% meer- of minder opbrengsten.

Straatparkeren	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Opbrengsten	930.000	1.598.000	1.613.000	1.643.000	1.673.000	1.703.000
Kosten	886.000	1.466.000	1.619.500	1.541.500	1.563.500	1.585.500
Parkeerverwijssysteem		117.000	115.000	112.000	110.000	108.000
Nieuwe parkeergarages en terreinen		PM	PM	PM	PM	PM
Saldo parkeren						
Saldo	44.000	15.000	-121.500	-10.500	-500	9.500

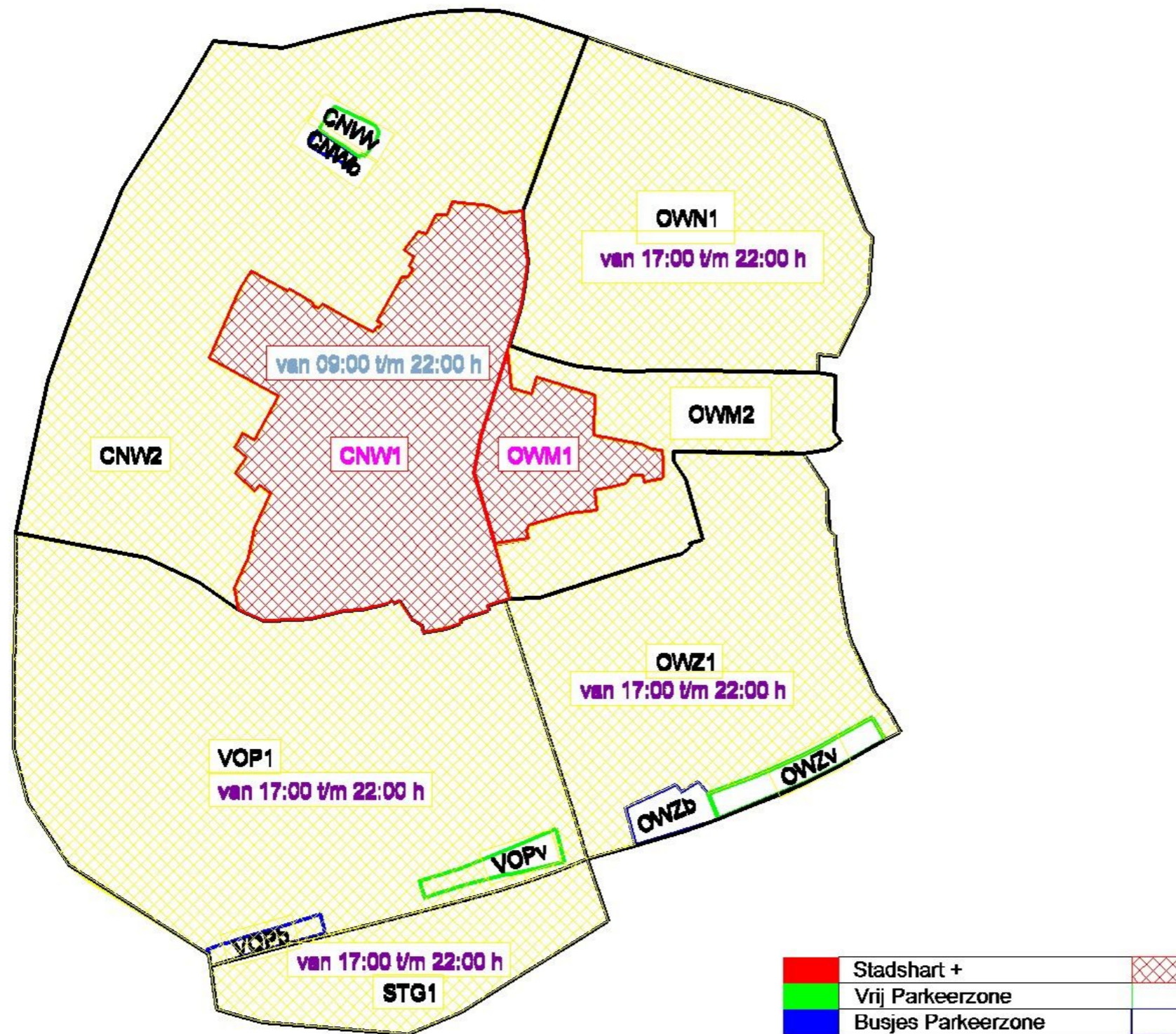
De belangrijkste aannames en constateringingen zijn:

- De kosten van uitgifte van parkeervergunningen zijn begroot op €20 per vergunning per jaar en een vervangingsratio van 30% (dit wil zeggen dat van elke vergunning jaarlijks 30% wijzigt door verhuizing, verandering auto en dergelijke).
- De handhaving is per saldo kostenneutraal. Dit wil zeggen dat alle kosten van de parkeercontrole gedekt worden uit de opbrengsten van naheffingsaanslagen.
- De kapitaalslasten en rentekosten zijn gebaseerd op een geschatte investering van €0,95 miljoen aan parkeerautomaten, herinrichtingen, bebording en dergelijke.
- De opbrengsten van de parkeergarages dalen met circa 25% als gevolg van de omzetsdaling door de verkleining van de afrekeneenheid naar €0,20 (betalen per 8 minuten)
- De kosten van de parkeergarage stijgen met 10% als gevolg van aanpassingen en extra inzet van personeel wegens de uitbreiding van de openingstijden.
- De kosten van het parkeerverwijssysteem zijn de geraamde kosten voor beheer, onderhoud, rente en afschrijving van het systeem.
- De exploitatie van de BV Parkeergarage is niet in het overzicht met kosten en opbrengsten opgenomen. De vergaande consequenties van het voorgestelde beleid voor de BV Parkeergarage moeten binnen de gestelde kaders verder financieel uitgewerkt worden in overleg met de BV Parkeergarage.
- Het saldo op straatparkeren wordt gereserveerd.

7 Meten en evalueren

Om te bezien waar de parkeersituatie in de toekomst onder druk komt te staan, is periodieke monitoring op straat en in de parkeergarages door middel van parkeeronderzoek essentieel. Dit om bij optredende veranderingen, die zich gevraagd en ongevraagd voordoen, tijdig te kunnen ingrijpen in de parkeersituatie. Monitoring is erop gericht om in kaart te brengen waar parkeeroverlast is of waar de parkeerdruk toeneemt en door welke gebruikersgroepen deze parkeerdruk vooral wordt veroorzaakt. Er worden daarom minimaal drie maatgevende momenten bepaald. In ieder geval zijn dit de zaterdag, een werkdag en een nacht. Dan immers kan bepaald worden welke doelgroepen overwegend aanwezig zijn en waardoor de parkeerdruk wordt veroorzaakt. Door zaterdagmiddag te meten wordt een combinatie van recreatief bezoek en bewoners zichtbaar, een werkdag geeft inzicht in de combinatie werknemers, bezoekers en een deel van de bewoners en een nachtelijke meting geeft inzicht in het areaal aan auto's van bewoners.

Voor het Stadshart+, Centrum Noord West, Vopwijk, Oost 1, 2 en 3 en een deel van de Indische buurt is in april 2007 een parkeerdrukonderzoek (zie paragraaf 2.2) gehouden. In Oostwijk is dit onderzoek herhaalt in januari 2008. Het is aan te bevelen om dit onderzoek elke 2 jaar in de gereguleerde parkeergebieden te herhalen. Het onderzoek uit 2007/2008 kan daarbij als nulmeting voor de genoemde gebieden gelden. Daarnaast kan incidenteel de parkeersituatie op locaties waar bijvoorbeeld klachten vandaan komen of waar zich veranderingen voordoen in de rest van de bebouwde kom, onderzocht worden. Een jaar na de invoering van parkeerregulering zullen de effecten van de getroffen maatregelen in het gereguleerde gebied zelf en in de directe omgeving worden geëvalueerd. Op basis daarvan kunnen eventuele maatregelen worden bijgesteld.



**deelgebieden OWM1 en OWM2
vormen samen één vergunningensector**

Om de toename van het aantal gereguleerde parkeerplaatsen en de daarmee vaak gepaard gaande behoefte aan het leveren van maatwerk goed te faciliteren, is het invoeren van digitalisering wenselijk.

Wat houdt het in?

Het digitaliseren houdt in dat het recht voor (een bestuurder van) een voertuig om op een bepaalde plaats of tijd te parkeren, is vastgelegd in een digitale database (parkeerrechtendatabase). Bij het gebruik van de parkeerplaats kan deze database worden geraadpleegd. Dat kan bijvoorbeeld zijn bij het inrijden van een parkeergarage of bij het uitvoeren van de controle op straat. Zo kan worden vastgesteld wie wanneer en waar mag parkeren.

Wat is het?

De parkeervergunning wordt vervangen door een pas, of via het kenteken geregistreerd

De vergunninghouder kan via internet zijn vergunning inzien en, indien toegestaan, zelf wijzigen (denk aan kentekenwijzigingen).

De parkeercontrole maakt gebruik van scan-apparatuur voor de handhaving.

Bezoekers kunnen via de GSM betalen voor het parkeren.

Wat zijn de voordelen?

- Voor vergunninghouders en hun bezoekers wordt het parkeren gemakkelijker gemaakt.
- Tijdelijke vergunningen of ontheffingen (bijvoorbeeld voor aannemers) kunnen gemakkelijker worden uitgegeven en geregistreerd.
- Kortparkeerders kunnen makkelijker betalen via de GSM.
- De systematiek kan ook worden gebruikt voor toegangscontrole (autoluw gebied, parkeergarage).
- Het systeem levert een veelheid aan informatie over het parkeren, hetgeen beleidsevaluatie vereenvoudigd en verbetert.
- Fraude met vergunningen e.d. wordt bemoeilijkt.

Digitalisering kent ook nadelen, de belangrijkste daarvan zijn:

- Het opzetten en inrichten van het systeem vraagt een aanzienlijke investering.
- Gebruikers die niet gewend zijn aan het gebruik van ICT hulpmiddelen kunnen moeite hebben met het systeem.
- Het beheer en onderhoud van het systeem vraagt, mede door de toegenomen mogelijkheden, permanent aandacht.

Steden die digitalisering hebben ingevoerd zijn onder meer:

- Delft
- Groningen

- Leeuwarden
- Amsterdam
- Zwolle
- Amersfoort

Het college is voornemens om in het tweede kwartaal van 2009 met een voorstel te komen voor het digitaliseren van:

- vergunningen voor bewoners en bedrijven;
- regeling voor bezoekersparkeren in woonwijken;
- betalen voor kortparkeren.

Opmerking: Vlaardingen heeft kort geleden een nieuw systeem voor administratie en uitgifte van parkeervergunningen aangeschaft. Dit systeem is geschikt voor digitalisering van de vergunningaanvraag via de gemeentelijke website. Eind 2008 zal gestart worden met de pilot voor de implementatie hiervan.

Bijlage 3

Verkenning kansen op aanleg extra straatparkeerplaatsen in de bestaande ruimte.

In juli en augustus 2008 zijn verkenningen uitgevoerd in de Vettoordsepolder, het Centrum Noord-West en de Oostwijk. Doel van deze verkenningen is een beeld te verkrijgen omtrent de mogelijkheden om met beperkte aanpassingen extra parkeerplaatsen in het gebied of direct aan de rand te realiseren. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een schatting, geen uitwerking in detail.

Vettoordsepolder / Centrum noord-west

Op 12 augustus is een verkenning uitgevoerd naar parkeerplaatsen in de Vettoordsepolder en Centrum noord-west. Dit levert globaal een mogelijkheid voor 250 plaatsen op.

Vettoordsepolder / Centrum noord-west	Aantal maximaal (ca.)
Op diverse plaatsen staan vuilcontainers op ruimte die voor parkeren gebruik zouden kunnen worden. Indien deze vervangen zouden worden door ondergrondse opslag kunnen enkele tientallen plaatsen worden gewonnen.	25
Herinrichting driehoek Röntgenstraat- Verheystraat	10
Mendelsohnplein, haaksparkeren (i.p.v. langsparkeren)	50
Sweelinckplein haaksparkeren (i.p.v. langsparkeren)	10
Burg Pruisensingel, westzijde tussen Vondelstraat en v.d. Driftstraat, extra haaksparkeren in groenstrook	30
Groenstrook Parallelweg. Aanleg parkeerterrein. Dit terrein zou goed verlicht en bewaakt (b.v. camerabewaking) moeten worden. Het is bruikbaar als parkeerplaats voor bestelbusjes.	125
Totaal	250

Oostwijk

Op 16 juli 2008 is een verkenning uitgevoerd naar parkeerplaatsen in de Oostwijk. Dit levert globaal een mogelijkheid voor 45 plaatsen op. De aanleg van een parkeerdek is hierin niet meegerekend.

Oostwijk	Aantal maximaal (ca.)
Parkeerterrein Oosthavenkade, mogelijk aanleg parkeerdek	n.n.t.b.
Spoorsingel: als meer openbare verlichting mogelijk is, is aanpassing van langs- naar haaksparkeren zinvol	?
1 ^e Van Leijden Gaelstraat, andere indeling	12
Parkeerterrein achter Touwbaan, vijf parkeervakken	5

mogelijk, maar ten koste van bomen en struiken	
Spoorstraat: als aanpassing van langspaarkeerplaatsen naar schuinparkeren mogelijk is	20
Scheldeplaats, herinrichting	4
Dwarsbleekstraat nabij W. Beukelszoonstraat, aanleggen extra vakken	2
Parkeerterrein Ida Maria de Raadtstraat, mogelijke uitbreiding op kopse kant	2
Totaal	45

Behalve over mogelijke locaties voor meer parkeervakken is gesproken over:

- Invoeren parkeerverbodszone: Dit zou betekenen dat het alleen nog is toegestaan om te parkeren in de parkeervakken. Door het plaatsen van borden parkeerverbodszone rondom de wijk zijn geen andere parkeerverbodsbornen of gele strepen meer nodig. Handhaving wordt ook beter mogelijk.
- Sluishekken 1e Van Leijden Gaelstraat: aan gemeente is gevraagd de sluishekken te verwijderen, maar politie en Platform zijn van mening dat er geen betere oplossing is om bromfietzers te weren. De gemeente zal de verzoeken afwijzen.

Conclusie

Conclusie: in de betreffende wijken is zeer beperkt ruimte voor extra plaatsen, wel is aan de randen mogelijkheid voor enige uitbreiding. Met name de strook aan de Parallelweg en de Spoorsingel biedt de mogelijkheid om bezitters van 3^{de}, 4^{de} auto's (vaak zal dit gaan om bedrijfsvoertuigen) een uitwijkmogelijkheid te geven. De veiligheids situatie vraagt wel aandacht.

Het benutten van de parkeeransen levert een beperkt aantal plaatsen extra op. Daarbij speelt telkens de afweging parkeren versus andere functies (spelen, groen). Het benutten van de ruimte in de wijken zal geen wezenlijke verlichting van de parkeerdruk opleveren. Aan de randen zijn nog wel enkele mogelijkheden.

Parkeerkencijfers gemeente Vlaardingen		Centrum		
Parkeervraag	soort	toelichting	kengetal	eenheid
woningen	duur		1,5	woning
	midden		1,4	woning
	goedkoop		1,2	woning
	service flat / aanleunwoning		0,6	woning
	kamers (verhuur)		0,6	kamer
detailhandel	wijk- / buurt- / dorpscentra		4	100m2bvo
	weekmarkt		4	100m2bvo
kantoren	met baliefunctie		2	100m2bvo
	zonder baliefunctie		1,3	100m2bvo
bedrijven	arbeids extensief - bezoekers extensief / loods / groothandel		0,3	100m2bvo
	arbeids intensief - bezoekers extensief / garage / transport		1,2	100m2bvo
	arbeids extensief - bezoekers intensief / showroom		0,6	100m2bvo
	bedrijfs verzamel gebouw		1,7	100m2bvo
sociaal cultureel	cultureel centrum / wijkgebouw		3	100m2bvo
sociaal medisch	verpleeg- / verzorgingstehuis		0,7	wooneenheid
	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut		2	behandel kamer
ziekenhuis	ziekenhuis		1,7	bed
dagonderwijs	WO / HBO		20	collegezaal (150 zitplaatsen)
	MBO		7	leslokaal (30 zitplaatsen)
	VWO , HAVO ,Vbo		1	leslokaal (30 zitplaatsen)
	Basis onderwijs	werknemers	1	leslokaal (30 zitplaatsen)
	crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	werknemers	0,8	max. gelijktijdig aanwezig # werknemers
	basisonderwijs / crèche / enz.	halen / brengen		Bijzondere berekening
avond onderwijs	avondschoon		1	student
bibliotheek			0,5	100m2bvo
museum			0,5	100m2bvo
restaurant			10	100m2bvo
cafe	bar / discotheek / cafetaria		6	100m2bvo
bioscoop/theater	schouwburg		0,2	zitplaats
sport	sporthal (binnen) zonder wedstrijdfunctie	gebruikers	2	100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	gebruikers	2	100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	bezoekers	0,2	bezoekersplaats
	sportveld (buiten)		27	hectare netto terrein
	sportschool / dansstudio		3	100m2bvo
	squashbanen		2	baan
	tennisbaan		3	baan
	golffbaan	nvt	0	hole
	manege	nvt	0	box
	bowlingbaan / biljartzaal		2,5	baan
evenementen	zwembad		9	100m2basin
	overdekte speeltuin/hal		12	100m2bvo
	evenementenhal / beursgebouw		5	100m2bvo
	hotel		1,5	kamer
volkstuin		0	perceel	
religiegebouw		0,2	zitplaats	
begraafplaats	begraafplaats / crematorium		30	gelijktijdige begravenis of crematie

Parkeercijfers gemeente Vlaardingen		Middengebied		
Parkeervraag	soort	toelichting	kengetal	eenheid
woningen	duur		1,7	woning
	midden		1,6	woning
	goedkoop		1,4	woning
	service flat / aanleunwoning		0,6	woning
	kamers (verhuur)		0,6	kamer
detailhandel	wijk- / buurt- / dorpscentra		4	100m2bvo
	weekmarkt		4	100m2bvo
kantoren	met baliefunctie		2,5	100m2bvo
	zonder baliefunctie		1,7	100m2bvo
bedrijven	arbeids extensief - bezoekers extensief / loods / groothandel		0,6	100m2bvo
	arbeids intensief - bezoekers extensief / garage / transport		2	100m2bvo
	arbeids extensief - bezoekers intensief / showroom		1	100m2bvo
	bedrijfs verzamel gebouw		1,7	100m2bvo
sociaal cultureel	cultureel centrum / wijkgebouw		3	100m2bvo
sociaal medisch	verpleeg- / verzorgingstehuis		0,7	wooneenheid
	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut		2	behandel kamer
ziekenhuis	ziekenhuis		1,7	bed
dagonderwijs	WO / HBO		20	collegezaal (150 zitplaatsen)
	MBO		7	leslokaal (30 zitplaatsen)
	VWO , HAVO ,Vbo		1	leslokaal (30 zitplaatsen)
	Basis onderwijs	werknemers	1	leslokaal (30 zitplaatsen)
	crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	werknemers	0,8	max. gelijktijdig aanwezig # werknemers
	basisonderwijs / crèche / enz.	halen / brengen		Bijzondere berekening
avond onderwijs	avondschoon		1	student
bibliotheek			0,7	100m2bvo
museum			0,7	100m2bvo
restaurant			10	100m2bvo
cafe	bar / discotheek / cafetaria		6	100m2bvo
bioscoop/theater	schouwburg		0,2	zitplaats
sport	sporthal (binnen) zonder wedstrijdfunctie	gebruikers	2,2	100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	gebruikers	2,2	100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	bezoekers	0,2	bezoekersplaats
	sportveld (buiten)		27	hectare netto terrein
	sportschool / dansstudio		3	100m2bvo
	squashbanen		2	baan
	tennisbaan		3	baan
	golfbaan	nvt	0	hole
	manege	nvt	0	box
	bowlingbaan / biljartzaal		2,5	baan
	zwembad		10	100m2basin
	overdekte speeltuin/hal		12	100m2bvo
evenementen	evenementenhal / beursgebouw		7	100m2bvo
hotel			1,5	kamer
volkstuin		nvt	0	perceel
religiegebouw			0,2	zitplaats
begraafplaats	begraafplaats / crematorium		30	gelijktijdige begravenis of crematie

Opmerking: normen gelden tevens voor Indische buurt, Oostwijk 2, Ambacht 1, Ambacht 2, 't Hooft, Babberspolder 1 en Babberspolder 2

Parkeercijfers gemeente Vlaardingen		Rest bebouwde kom	
Parkeervraag	soort	toelichting	kengetal eenheid
woningen	duur		2 woning
	midden		1,8 woning
	goedkoop		1,6 woning
	service flat / aanleunwoning		0,6 woning
	kamers (verhuur)		0,6 kamer
detailhandel	wijk- / buurt- / dorpscentra		4 100m2bvo
	weekmarkt		4 100m2bvo
kantoren	met baliefunctie		3 100m2bvo
	zonder baliefunctie		1,9 100m2bvo
bedrijven	arbeids extensief - bezoekers extensief / loods / groothandel		0,8 100m2bvo
	arbeids intensief - bezoekers extensief / garage / transport		2,5 100m2bvo
	arbeids extensief - bezoekers intensief / showroom		1,4 100m2bvo
	bedrijfs verzamel gebouw		1,7 100m2bvo
sociaal cultureel	cultureel centrum / wijkgebouw		3 100m2bvo
sociaal medisch	verpleeg- / verzorgingstehuis		0,7 wooneenheid
	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut		2 behandel kamer
ziekenhuis	ziekenhuis		1,7 bed
dagonderwijs	WO / HBO		20 collegezaal (150 zitplaatsen)
	MBO		7 leslokaal (30 zitplaatsen)
	VWO , HAVO ,Vbo		1 leslokaal (30 zitplaatsen)
	Basis onderwijs	werknemers	1 leslokaal (30 zitplaatsen)
	crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	werknemers	0,8 max. gelijktijdig aanwezig # werknemers
	basisonderwijs / crèche / enz.	halen / brengen	Bijzondere berekening
avond onderwijs	avondschoon		1 student
bibliotheek			1 100m2bvo
museum			1 100m2bvo
restaurant			14 100m2bvo
cafe	bar / discotheek / cafetaria		7 100m2bvo
bioscoop/theater	schouwburg		0,3 zitplaats
sport	sporthal (binnen) zonder wedstrijdfunctie	gebruikers	2,5 100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	gebruikers	2,5 100m2bvo
	sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	bezoekers	0,2 bezoekersplaats
	sportveld (buiten)		27 hectare netto terrein
	sportschool / dansstudio		4 100m2bvo
	squashbanen		2 baan
	tennisbaan		3 baan
	golfbaan		8 hole
	manege		0,5 box
	bowlingbaan / biljartzaal		2,5 baan
	zwembad		11 100m2basin
	overdekte speeltuin/hal		12 100m2bvo
evenementen	evenementenhal / beursgebouw		10 100m2bvo
hotel			1,5 kamer
volkstuin			0,3 perceel
religiegebouw			0,2 zitplaats
begraafplaats	begraafplaats / crematorium		30 gelijktijdige begrafenis of crematie

Opmerking: normen gelden niet voor Indische buurt, Oostwijk 2, Ambacht 1, Ambacht 2, 't Hooft, Babberspolder 1 en Babberspolder 2.

De volgende zorgverleners komen in aanmerking voor een zogenaamde zorgverlenervergunning die in voor het gehele gereguleerde parkeergebied geldig:

- huisartsen;
- trombosediensten;
- verloskundigen;
- medewerkers van de bloedbank die aan huis bloed afnemen.

Het College van B&W heeft de bevoegdheid om in aanvulling op bovenstaande groepen andere zorgverleners in aanmerking te laten komen voor een zorgverlenervergunning.