MOBYCON | CONCORDIS GROEP

Verkeersplan Ridderkerk 2011 – 2015
Module Parkeren
Eindrapport

MOBILITEIT | VERKEER | VERVOER

Verkeersplan Ridderkerk 2011 - 2015
Module Parkeren

Eindrapport

in opdracht van
Gemeente Ridderkerk

1 maart 2011
rapportnummer: 3665-R-E

Tanthofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899
Fax 015 - 2147902

Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
Tel. 038 - 4225780
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065
Fax 073 - 5231070

Amstel 62
Postbus 15673
1001 AD Amsterdam
Tel. 020 - 7582130

Heresingel 12
9711 ES Groningen
Tel. 050-7513140

Inhoudsopgave

1	**INLEIDING**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Proces Module parkeren	1
1.3	Reikwijdte Module parkeren	2
1.4	Leeswijzer	2
2	**VISIE OP PARKEREN**	**3**
2.1	Beleidskader parkeerbeleid	3
2.2	Bestemmingsplanvorming Ridderkerk: effecten uit de Wro	3
2.3	Ambitie en visiepunten	4
2.4	Parkeerfilosofie	8
3	**VAN VISIE NAAR OPLOSSINGSRICHTINGEN**	**10**
3.1	Parkeerregulering in Ridderkerk	10
3.2	Parkeren in woonwijken	16
3.3	Parkeernormen op maat voor Ridderkerk	20
3.4	Overige parkeergerelateerde oplossingen	22
4	**MONITORING EN EVALUATIE PARKEERBELEID**	**28**
4.1	Monitoring	28
4.2	Evaluatie	28
5	**UITVOERINGSPROGRAMMA**	**30**
5.1	Inleiding	30
5.2	Verkeerskundig spoor	30
5.3	Juridisch spoor	31
5.4	Financieel spoor	31
5.5	Organisatorisch spoor	31

BIJLAGEN

1. Analyse huidige situatie
2. Overzichtskaart parkeerregulering
3. Overzichtskaart parkerende doelgroepen
4. Lijst met ambulante diensten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 16 december 2002 heeft de gemeenteraad ingestemd met het plan van aanpak om te komen tot een geactualiseerd verkeersplan voor Ridderkerk. Afgesproken is dat de opbouw van het nieuwe verkeersplan modulair is. De Modules Openbaar Vervoer (2003), Verkeersveiligheid (2004) en Langzaam Verkeer (2009) zijn inmiddels uitgewerkt en door de gemeenteraad vastgesteld. De Module Bereikbaarheid is meegenomen in de Structuurvisie Ridderkerk (2009).

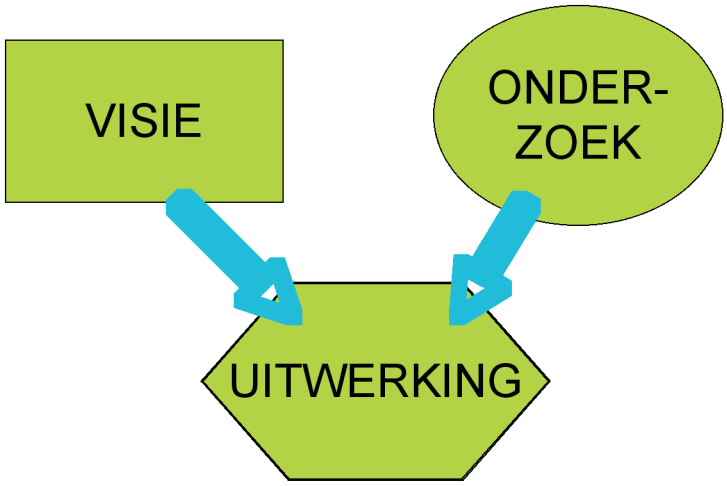
Een onderdeel van het verkeersplan voor Ridderkerk is deze Module Parkeren. Met de module Parkeren geeft de gemeente beleid en uitwerking aan het parkeren van motorvoertuigen binnen de kaders van ditzelfde Verkeersplan. Het onderliggend plan voor de module parkeren is eerder door de gemeenteraad vastgesteld. Het onderdeel fietsparkeren is vastgelegd in de module Langzaam Verkeer.

1.2 Proces Module parkeren

Op basis van de huidige parkeersituatie, geïnventariseerd uit enerzijds het vigerende ruimtelijk beleid en anderzijds het parkeerpanel[1], de parkeermarkt[2] en gemeentelijke begeleidingsgroep, is een visie over parkeren gevormd. Deze visie geeft op hoofdlijnen de richting aan waar het parkeerbeleid in Ridderkerk de komende tien jaar op ingaat. Kortom: de parkeerkundige speerpunten van de gemeente Ridderkerk. Uiteindelijk leidt dit parkeerbeleid tot een uitvoeringsplan parkeren met daarin de acties die de gemeente Ridderkerk oppakt om het parkeren op straat de komende vijf jaar vorm te geven.

[1] Het parkeerpanel heeft tijdens het proces meegedacht bij het opstellen van de Module Parkeren. In het parkeerpanel hebben vertegenwoordigers van buurtverenigingen, ondernemers en belanghebbendengroeperingen zitting gehad.

[2] Gedurende het proces is een parkeermarkt georganiseerd. Dit is een inloopavond waarbij belanghebbenden hun klachten en ideeën over het parkeerbeleid met de medewerkers van de gemeenten konden bespreken.



Figuur 1.1 procesaanpak Module parkeren Ridderkerk

1.3 Reikwijdte Module parkeren

De Module Parkeren geeft als basis voor het gemeentelijk parkeerbeleid een meerjarenvisie op parkeren tot 2020. Binnen deze kaders zijn de beleidsregels en oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Parkeeronderzoek en informatie over de huidige parkeersituatie zijn hier de basis voor geweest. Deze informatie is opgenomen in bijlage 1 van de Module Parkeren. Het biedt bijvoorbeeld handvatten om het reguleringsgebied in het centrum te vergroten, wanneer de bewoners in deze gebieden hierom vragen. Hierbij gaan we in op spelregels voor de verschillende parkerende doelgroepen als het gaat om betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren. Het uitvoeringsprogramma in het laatste hoofdstuk biedt inzicht in wanneer bepaalde oplossingsrichtingen ingevoerd kunnen worden met een tijdpad en kostenindicatie.

1.4 Leeswijzer

Dit document beschrijft de vertaling van parkeervisie naar oplossingsrichtingen. *Hoofdstuk 2* beschrijft de kaderstellende parkeervisie. De ambitie en visiepunten zijn op hoofdlijnen beschreven. *Hoofdstuk 3* gaat in op de vertaling naar oplossingsrichtingen met bijbehorende beleidsregels. Hierbij komen alle gebiedstyperingen aan bod met een beschrijving van mogelijke maatregelen. Daarnaast geven we de beleidslijnen per parkerende doelgroep in het betreffende gebied aan. *Hoofdstuk 4* laat zien hoe het parkeerbeleid gemonitord en geëvalueerd moet worden. Mogelijke parkeeronderzoeken, tevredenheidsmetingen en financiële prognoses komen hier aan de orde. *Hoofdstuk 5* geeft in een schema weer welke parkeermaatregelen volgens welk tijdpad tegen bepaalde investeringen worden uitgevoerd.

2 Visie op parkeren

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoerssysteem. De visie moet daarom afgestemd worden op de optimale integratie van de verschillende modaliteiten. De manier waarop parkeren in Ridderkerk in 2020 geregeld is, moet daarom afgestemd worden op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van de stad. In dit hoofdstuk staat de visie op parkeren beschreven, als kader voor de daadwerkelijke uitwerking daarvan.

2.1 Beleidskader parkeerbeleid

- Nota Ruimte en Nota Mobiliteit: het landelijk beleid gaat niet in op het stringent weren van het autoverkeer. Een sturend parkeerbeleid mag gevoerd worden, waarbij alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd zonder het 'autootje pesten'.
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Zuid-Holland: het provinciaal beleid kent geen directe kaders voor het parkeerbeleid op lokaal niveau.
- Structuurvisie Ridderkerk: de parkeervisie moet bijdragen aan de doelen die gesteld zijn in de structuurvisie. Ridderkerk zet daarom in op het stimuleren van het OV en langzaam verkeer (zoals beschreven in de "module langzaam verkeer") en niet op het demotiveren van het autogebruik. Parkeerregulering moet hieraan bijdragen.

2.2 Bestemmingsplanvorming Ridderkerk: effecten uit de Wro

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden als opvolger van de Wet op de Ruimtelijk Ordening (WRO). De Wro moet op een transparante manier invulling geven aan de ruimtelijke ordening door middel van eenvoudigere regels en snellere procedures. Waar de 'oude' WRO nog uitging van reactief handelen van hogere bestuurslagen, moeten deze bestuurslagen binnen de Wro vooraf kenbaar maken wat hun ruimtelijk belang is en met welke instrumenten men dit wil waarborgen. De overgang van WRO naar Wro heeft ook zijn effect op parkeren en dan met name op het vastleggen van de parkeernormen. Dit heeft te maken met de centrale rol die het bestemmingsplan inneemt binnen de Wro, waardoor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening verdwijnen. Parkeernormen zijn onderdeel van deze stedenbouwkundige bepalingen. De Bouwverordening is daarmee geen vangnet meer voor het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplan en kunnen alleen nog via bestemmingsplannen juridisch van kracht zijn. Kortom: parkeernormen moeten beleidsmatig worden vastgelegd, zodat bestemmingplannen naar deze beleidsregels kunnen verwijzen.

Het is van belang duidelijk beleid te voeren over het hanteren en toepassen van parkeernormering bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering). Hierbij is afstemming met de kaders uit de Wro belangrijk. Deze toepassingen worden vastgelegd in een Nota Parkeernormen.

2.3 Ambitie en visiepunten

De parkeervisie kent met een planhorizon tot 2020 de volgende ambitie:

Ambitie
Parkeren in Ridderkerk moet optimale ondersteuning leveren aan alle activiteiten (gericht op bewoners, bezoekers en werknemers/ondernemers) die in Ridderkerk plaatsvinden. De kaders over bereikbaarheid en leefbaarheid uit de Structuurvisie Ridderkerk zijn hierin leidend.

2.3.1 Parkeerbeleid centrum

De beleidskaders en de ambitie geven aan dat parkeren in Ridderkerk een plaats moet krijgen in het huidige verkeers- en vervoerssysteem. Mede gezien de ambities uit de vastgestelde Module Langzaam Verkeer zet Ridderkerk in op het sturend faciliteren van het parkeren. Daarom kiest Ridderkerk voor een parkeervisie die het autogebruik licht stuurt, zolang de vraag kleiner is dan het aanbod. Zodra de vraag groter wordt dan het aanbod van parkeerfaciliteiten wordt het parkeerbeleid meer sturend. Het accent ligt hierbij op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en niet zozeer op het ‘autootje pesten’.

Visie punt 1:
*Parkeerbeleid voor het **centrum** is licht sturend zolang de vraag kleiner is dan het huidige parkeeraanbod. Bij een grotere vraag dan het aanbod krijgt het parkeerbeleid een zwaarder sturend karakter: de parkeervraag van nieuwe functies wordt gefaciliteerd (autobezit), de toename van het autogebruik naar het centrum wordt gestuurd.*

2.3.2 Beïnvloeden parkeergedrag

De beleidskaders uit de Structuurvisie, de gestelde ambitie en de belanghebbenden geven aan dat de parkeercapaciteit in Ridderkerk optimaal benut moeten worden. Diverse mogelijkheden zijn sturing op locatie, tijd en doelgroep, dat uiteindelijk leidt tot een betere spreiding van de parkerende doelgroepen en een optimale benutting van de parkeervoorzieningen. De sturing of beïnvloeding bestaat bijvoorbeeld uit verwijzing naar andere parkeervoorzieningen (balans in straat- en garageparkeren) of zelfs beïnvloeding van het reisgedrag naar het centrum. Het nieuwe verkeerscirculatieplan is hiervoor de basis.

Visie punt 2:
Beïnvloeden van het parkeer- en reisgedrag voor een betere benutting van de aanwezige parkeervoorzieningen, zowel op straat als in gebouwde voorzieningen.

2.3.3 Parkeren in schilgebieden

Schilgebieden zijn de straten direct rond het centrum die vaak een woonfunctie hebben die soms aangevuld is met enkele detailhandelfuncties. Deze straten kennen naast eventuele overloop van parkeerders uit het centrum ook hun eigen dynamiek door de aanwezigheid van meerdere functies in combinatie met de ruimtelijke vormgeving van de straat (kleine of smalle straten). Zolang de parkeercapaciteit toereikend is en bewoners geen problemen hebben met parkerende bezoekers uit het centrum is sturing niet wenselijk. Zodra de verhouding tussen parkeercapaciteit en parkeervraag door het sturend parkeerbeleid in het centrum of het hoge autobezit van bewoners in het geding komt, wordt een sturend parkeerbeleid ingezet (bijvoorbeeld invoering betaald parkeren). Hiermee wordt het parkeren voor bewoners als primaire doelgroep gestimuleerd.

Visie punt 3:
De leefbaarheid voor bewoners prevaleert. Bewoners kunnen in ieder geval één voertuig in de nabijheid van de woning parkeren. In straten met gemengde functies moeten de ondernemers bereikbaar blijven voor hun bezoek. De parkeervraag wordt sturend gefaciliteerd om de dynamiek in de schilgebieden te behouden en plaats te bieden aan de primaire doelgroepen (bewoners en bezoekers functies).

2.3.4 Parkeren in woonwijken

De ambitie gaat uit van het optimaal benutten van parkeerruimte in woonwijken. Woongebieden zijn de gebieden die verder van de invloedssfeer van het centrum verwijderd liggen, en grenzen aan de schilgebieden. Parkeren in woonwijken is met name een discussiepunt in de wijk Drievliet. Met de groei van het autobezit zal dit in de toekomst in meer woongebieden problemen opleveren en het huidige probleem in Drievliet juist versterken. Het is van belang om de parkeervraag in de woonwijken volgens de juiste strategie te faciliteren om de leefbaarheid in de woonwijken te waarborgen, mede rekening houdend met het parkeren van grotere voertuigen (maar wel lager dan 2,4 meter en korter dan 6 meter) in woonwijken. Dit betreft dus vooral bestelbusjes. Een vergroting van de handhavingscapaciteit is hierbij van belang.

Visie punt 4:
Bewoners kunnen parkeren in de nabijheid van hun woning (maximale afstand van 100 meter). Als de parkeervraag groter wordt dan het aanbod wordt faciliterend omgegaan met parkeren door het toepassen van de volgende strategie: eerst communiceren over parkeergedrag, vervolgens handhaven, dan benutten huidige ruimte (inclusief stimuleren parkeren op eigen terrein) en tenslotte bouwen parkeerruimte.

2.3.5 Parkeren op bedrijventerreinen wordt bovenlokaal aangepakt

Ridderkerk kent twee bedrijventerreinen van betekenis, namelijk Verenambacht en Donkersloot. Verenambacht kent een grote dynamiek vanwege de aanwezigheid van grote bedrijven die daar gevestigd zijn. Parkeren op eigen terrein of in een centrale parkeervoorziening moet het uitgangspunt zijn bij de inrichting en gebruik van de bedrijventerreinen. Indien parkeervraag in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd zal de gemeente in onderhandeling gaan met de betreffende bedrijven.

Visie punt 5:
Het goed reguleren van parkeren zorgt voor een beter gebruik van de openbare ruimte en dus een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. 'Parkeren op eigen terrein' of in een centrale voorziening is hierbij een uitgangspunt. De gemeente draagt zorg voor goede verwijzing naar deze parkeervoorzieningen, waarbij ze in de toekomst meewerkt aan verwijzing via navigatiesystemen voor de vervoersector.

2.3.6 Parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Ridderkerk staat bekend om haar ruimte en goede bereikbaarheid. Beiden zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Ridderkerk te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering omgegaan. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren.

Visie punt 6:
Bij ruimtelijke ontwikkelingen van zowel woningen als bedrijven wordt per locatie maatwerk geleverd met betrekking tot parkeren, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte als uitgangspunt geldt. Het streven is hierbij om parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein te realiseren.

2.3.7 Parkeerregulering in Ridderkerk is minimaal kostendekkend

Om een gunstig parkeerklimaat te behouden en kwaliteitsimpulsen mogelijk te maken, moet de exploitatie van de gemeentelijke parkeerregulering financieel gezond zijn.

Uitgangspunt is dat de parkeerexploitatie minimaal kostendekkend is. Om hier inzicht in te krijgen is het noodzakelijk een heldere en duidelijke parkeerexploitatie op te zetten waar alle kosten en baten op gebied van parkeerbeleid, parkeerbeheer en parkeerexploitatie in terug komen.

Visie punt 7: parkeerexploitatie

- *De gemeentelijke parkeerexploitatie is op middellange termijn minimaal kostendekkend. Door het vergroten van de parkeerinkomsten kunnen de in dit plan voorgestelde kwaliteitsimpulsen gefinancierd worden.*
- *Eventuele meerinkomsten uit betaald parkeren vloeien terug in Algemene Middelen.*
- *Om een gedegen beeld van de balans tussen kosten en opbrengsten te krijgen moeten alle kostenposten met betrekking op parkeerbeleid, parkeerbeheer en parkeermanagement terugkomen in de parkeerexploitatie.*
- *De parkeervisie gaat uit van stapsgewijze stijging van parkeertarieven (gekoppeld aan inflatiecorrectie) mits dit een gezonde parkeerexploitatie betekent.*

2.3.8 Optimale verdeling door afstemming van parkeertarieven voor straat- en garageparkeren

Door het afstemmen van de parkeertarieven van het garageparkeren en het straatparkeren wordt gestreefd naar een optimale bezetting van de parkeerfaciliteiten, waarbij de voorkeur uitgaat dat parkeerders zoveel mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen parkeren, zeker voor het middellang parkeren en langparkeren.

Voor het straatparkeren streeft de gemeente naar de invoering van een achteraf betaald parkeersysteem, waardoor het comfort voor de parkeerder verbeterd wordt.

Visiepunt 8: parkeertarifering

- *Ridderkerk zet in op optimale bezetting van zowel het straatparkeren als het garageparkeren en stemt hierbij de parkeertarieven op af. De voorkeur gaat uit naar het parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen.*
- *De gemeente zet in op achteraf betaald parkeren voor het straatparkeren om tot een meer klantgericht parkeerbeleid te komen.*

2.3.9 Parkeren in Ridderkerk vraagt om efficiënte organisatie

Om de ambities uit deze visie tot stand te kunnen laten komen streeft de gemeente Ridderkerk naar een efficiënte parkeerorganisatie. Het beheren en exploiteren van parkeervoorzieningen is een complexe materie, waarbij door organisatorische versnippering van de interne parkeertaken en -bevoegdheden de kostendekkendheid van de exploitatie onder druk kan komen te staan.

De samenhang tussen de verschillende parkeervoorzieningen en de diverse beïnvloedingsmogelijkheden kunnen het beste integraal worden benaderd. Dit leidt tot een organisatie die tot core business heeft om het geheel kostendekkend te laten functioneren met optimale service en faciliteiten voor de gebruiker. Deze insteek vraagt om één centrale organisatie die alle aspecten van het parkeren onder haar hoede heeft. Het is mogelijk om operationele parkeertaken op afstand te zetten, maar het beleid en eigendom omtrent parkeren bij de gemeente intern te houden.

Visiepunt 9:
Ridderkerk brengt de, uit het uitwerkingsplan voortvloeiende, operationele parkeertaken onder in een duidelijke organisatie (eventueel uitbesteed aan een marktpartij).

2.4 Parkeerfilosofie

Om bovenstaande parkeervisie te vertalen naar oplossingsrichtingen is gebruik gemaakt van twee parkeerprincipes. Het eerste principe gaat in op de doelgroepen die beroep doen op de parkeercapaciteit in Ridderkerk (zie figuur 2.1).

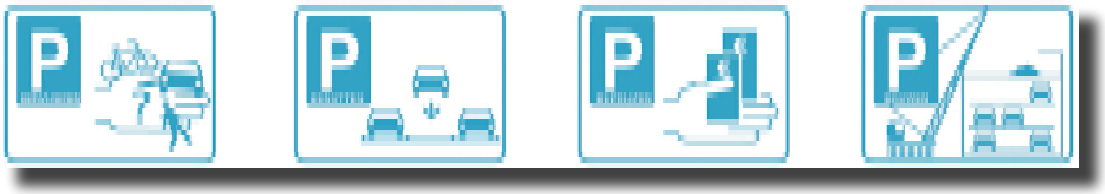
Figuur 2.1 doelgroepenbenadering parkeren

De doelgroepenbenadering staat centraal bij vrijwel ieder parkeervraagstuk, want iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; parkeren is immers geen doel op zich. Het centrum van Ridderkerk trekt bijvoorbeeld bezoekers aan voor zowel de dagelijkse boodschappen als het funshoppen. Binnen de doelgroepen zijn de parkeerwensen verschillend: voor de dagelijkse boodschappen gebruikt men veelal de auto met een relatief korte parkeerduur, terwijl bij het funshoppen de parkeertijd vaak langer is. Bij funshoppen is overigens het autogebruik vaak wat lager als het gaat om verplaatsingen binnen Ridderkerk. Bovenstaande figuur laat zien dat we drie hoofdvormen in parkerende doelgroepen onderscheiden.
Het parkeerbeleid maakt onderscheid in:

- bewoners;

- bezoekers (functiegerelateerde bezoekers en bezoekers van bewoners);
- werknemers (inclusief ondernemers).

Het tweede principe (zie figuur 2.2) gaat uit van een beleidsmatige strategie: beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen. Als eerste kan door het bieden van goede openbaar vervoer-voorzieningen, fietsvoorzieningen of bijvoorbeeld deelautofaciliteiten het autobezit en gebruik beïnvloed worden.



Figuur 2.2 beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen

Door de openbare ruimte optimaal in te richten, is het mogelijk om bijvoorbeeld enkele extra parkeerplaatsen te realiseren. Een volgende mogelijkheid is om parkeergarages beter te benutten door ze aantrekkelijk te maken voor meerdere doelgroepen. Een derde optie is om parkeren te reguleren om de doelgroepen op de juiste parkeerlocatie te krijgen (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, parkeerduurbeperking). Als laatste oplossing kan worden gekozen voor (grootschalig) bouwen van extra parkeercapaciteit. Uiteraard is het hierbij van belang om te weten voor welke doelgroep de parkeervoorziening wordt gebouwd en welke effecten dit heeft op de omgeving.

3 Van visie naar oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk staan de oplossingsrichtingen centraal, voortvloeiend uit de parkeervisie. Het gaat hierbij om hoofdthema's als parkeerregulering, parkeren in wijken, parkeernormering en overige parkeergerelateerde oplossingen.

3.1 Parkeerregulering in Ridderkerk

In deze module parkeren is onderscheid gemaakt naar drie deelgebieden: het centrum van Ridderkerk, de direct omliggende schilgebieden, de woonwijken (inclusief wijkcentra). Elke deelgebied heeft zijn eigen dynamiek door de diversiteit aan parkerende doelgroepen met hun parkeerwensen. Onderstaande reguleringsvormen zijn gevisualiseerd in de reguleringskaart in bijlage 2.

3.1.1 Centrum Ridderkerk

Het centrum van Ridderkerk kent een betaald parkeerregime, zowel op straat als in de parkeergarages. Dit regime blijft ook binnen dit parkeerbeleid van kracht, waarbij de nadruk van het beleid ligt op een eenduidig parkeertarief en een betere benutting van het parkeerareaal. Voor de doelgroepen die in het centrum parkeren gelden de volgende beleidsregels:

Bewoners van het centrum

Mensen met hun adres in het centrumgebied van Ridderkerk hebben alle gemakken van de aanwezige centrumvoorzieningen. Deze kwaliteit heeft een prijskaartje; zo ook voor de auto die een deel van de kostbare openbare ruimte in het centrum bezet. De volgende beleidsregels zijn van kracht voor bewoners van het centrum:

- Bewoners hebben recht op het parkeren van één voertuig in het centrum. Bewoners kunnen hiervoor één parkeervergunning aanvragen in het centrumgebied, waarmee geparkeerd kan worden in het betaald parkeergebied op maaiveld. Voor deze parkeervergunning worden kosten in rekening gebracht.
- Indien een bewoner beschikt over een parkeergelegenheid op eigen terrein of parkeergelegenheid in een parkeergarage, komt de bewoner niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit stimuleert het 'parkeren op eigen terrein'.

Bezoekers van het centrum

Bezoekers van het centrum hebben verschillende parkeervoorzieningen tot hun beschikking, te weten: straten, parkeerterreinen en parkeergarages. Deze voorzieningen zijn toegankelijk voor iedereen, maar bieden elk een andere parkeerkwaliteit.

De beleidsregels voor bezoekers zijn:

- Bezoekers van het centrum betalen voor parkeren in het centrumgebied door de parkeerautomaat in werking te stellen, wanneer het gaat om straatparkeren of parkeren op het parkeerterrein. Op dit moment geldt nog het principe van vooraf betaald parkeren door het vooraf in werking stellen van de parkeerautomaat.
  Om meer kwaliteit aan bezoekers te bieden, wordt ingezet op de invoering van GSM-parkeren. Hierdoor wordt het makkelijk om real-time te parkeren door het aan- en afmelden van een parkerend voertuig via GSM. Hiermee wordt invulling gegeven aan het beleidsuitgangspunt dat ook op het niveau van straatparkeren achteraf betaald kan worden.
- Ook bezoekers van bewoners in het centrum betalen voor parkeren of kunnen eventueel uitwijken naar de gratis langparkeerterreinen. Verder is parkeren in het centrum van Ridderkerk in de avonduren en op zondagen gratis.

Werknemers en ondernemers

Deze doelgroep kenmerkt zich door het voor langere tijd parkeren van de auto (langparkeren). Zij zijn immers vaak de gehele dag op de werkplek aanwezig. Daarnaast vermijden werknemers hardnekkig het betaald parkeerregime en hechten dan ook minder belang aan de kwaliteit van de parkeervoorziening. Vooralsnog zijn ook vergunningen uitgegeven aan ondernemers op te parkeren in parkeergarage Ridderhof en in de Ridderstraat. De volgende beleidsregels gelden voor werknemers en ondernemers:

- Werknemers en ondernemers parkeren hoofdzakelijk op de gratis parkeerterreinen in het centrumgebied.
- Ondernemers kunnen een werkdagabonnement voor zichzelf of hun werknemers voor de parkeergarage Koningsplein aanschaffen, indien uit het register van de Kamer van Koophandel blijkt dat het adres in het centrumgebied van Ridderkerk valt. Dit abonnement is geldig van 07.30u tot 18.00u op iedere werkdag (maandag t/m vrijdag). Dit betekent dat deze vergunning op piekmomenten niet geldig is, waardoor plaats ontstaat voor de bezoekers aan het centrum. Deze vergunning kent een tarief dat is afgestemd op de beperkte parkeertijd. Communicatie naar werknemers en bewoners is hierbij van belang om verwarring en verdeeldheid te voorkomen. De gemeente stemt het aantal uit te geven abonnementen af op de parkeerbalans van de parkeergarage en monitort dit om ook voor de komende jaren een duidelijk beeld van de parkeerbalans te hebben.
- Medewerkers van de gemeente Ridderkerk kunnen een werkdagabonnement aanschaffen voor parkeergarage Koningsplein. Hiervoor gelden dezelfde venstertijden als voor ondernemers en werknemers. De gemeente heeft de mogelijkheid dit te stimuleren en de financiële consequenties te verrekenen in de parkeerexploitatie.

Werkdag	7:30 – 18:00 uur
Vrijdag	7:30 – 21:00 uur
Zaterdag	7:30 – 18:00 uur
Zondag	Niet van toepassing

Tabel 3.1 Venstertijden betaald parkeren

3.1.2 Schilgebieden Ridderkerk

Omdat het parkeren in het centrum gereguleerd is, heeft dit zijn overloopeffecten op de straten rondom het centrum. De straten die in de directe invloedsfeer liggen van het centrum worden schilgebieden genoemd. In de parkeervisie wordt een onderscheid gemaakt tussen straten met gemengde functies, zoals wonen, werken en voorzieningen en straten met uitsluitend een woonfunctie.

A. *Schilgebieden met gemengde functies*

De schilgebieden waarin meerdere ruimtelijke functies gevestigd zijn, kennen een diversiteit aan parkerende doelgroepen. Zowel bewoners als werknemers en bezoekers van de voorzieningen parkeren in die straten. Dit kan enerzijds voor parkeeroverlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners, maar anderzijds kan ook de bereikbaarheid van de functies onder druk staan. De volgende straten, die direct om het centrum gelegen zijn, worden gereguleerd middels een betaald parkeerregime (zie ook kaart in bijlage 2):

- Kerkweg (tussen Verlengde Kerkweg en Burg. De Gaaij Fortmanstraat);
- P.C. Hooftstraat.

Een betaald parkeerregime zorgt ervoor dat de parkeerders met een bestemming in het centrum niet in de schil parkeren maar een parkeerplek in het centrum zelf zoeken. De functies in de straat blijven bereikbaar, maar wel onder betaald parkeerregime. Bewoners parkeren met een parkeervergunning. Dit regime wordt qua parkeertarief en tijdsduur afgestemd met het parkeerregime van het centrum om te voorkomen dat overloop vanuit het centrum ontstaat. Bij het invoeren van betaald parkeren in de schilsectie met gemengde functies gelden de volgende beleidsregels:

<u>Bewoners in het schilgebied met gemengde functies</u>

- In het schilgebied hebben bewoners prioriteit om te parkeren. Men verwacht immers de auto in de nabijheid van de woning te kunnen parkeren en dit wil de gemeente in deze straten ook faciliteren.
- Bewoners met een adres in het betaald parkeergebied kunnen een parkeervergunning aanschaffen om één voertuig in de nabijheid van de woning te kunnen parkeren (in het betaald parkeergebied).
- Indien bewoners beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein of de mogelijkheid daartoe, zijn voor deze mensen geen mogelijkheden voor het verkrijgen van een parkeervergunning.

- De gemeente monitort de parkeersituatie in deze schilgebieden op basis van klachten en door een aparte parkeerbalans op te stellen, waaruit de verhouding tussen parkeervraag en parkeeraanbod op het piekmoment blijkt. Wanneer een overschot aan parkeercapaciteit is in deze gebieden (wanneer bezoekers en bewoners één voertuig kunnen parkeren), kan de gemeente meerdere vergunningen uitgeven aan huishoudens die meerdere auto's tot hun beschikking hebben.

Bezoekers in het schilgebied met gemengde functies

Alle bezoekers in het schilgebied met gemengde functies betalen voor een parkeerplaats door de automaat in werking te stellen, waarbij ook de mogelijkheid moet bestaan om achteraf te betalen door middel van GSM-parkeren. Dit vermindert het aantal parkerende voertuigen van de centrumbezoeker en beperkt de tijd die bezoekers parkeren in deze straten. Hierdoor komt het primaat van het parkeren terug bij de bewoners en kan bij een gecontroleerde vergunninguitgifte de bereikbaarheid van de functies worden verbeterd.

Ondernemers en werknemers in het schilgebied met gemengde functies

In het schilgebied zijn in veel gevallen voorzieningen gesitueerd, waarbij ook werknemers en ondernemers moeten parkeren. Ondernemers die een bedrijf (uittreksel KvK) hebben met het adres in deze schilgebieden kunnen een vergunning aanschaffen om in het schilgebied te parkeren. Dit geldt alleen voor bedrijven die geen mogelijkheid hebben voor 'parkeren op eigen terrein'. Werknemers zullen hun auto op afstand moeten parkeren: de gratis parkeerterreinen waar deze doelgroep de auto kan parkeren. Deze doelgroep komt niet in aanmerking voor een vergunning in het schilgebied.

B. Schilgebieden met alleen een woonfunctie

In de gebieden rond het centrum die alleen een woonfunctie kennen prevaleert het parkeren voor bewoners. Doordat deze gebieden aan het betaald parkeergebied grenzen, komt het voor dat langparkeerders uit het centrum in deze straten parkeren. Het is mogelijk om in deze gebieden vergunninghoudersparkeren in te voeren om het parkeeraanbod voor bewoners te waarborgen. Deze gebieden dienen op uniforme en herkenbare wijze als vergunninghoudersgebied te worden ingericht, met een grootte van minimaal een wegvak (tussen twee kruispunten in). Voorafgaand aan de invoering van vergunninghoudersparkeren dient eerst een onderzoek naar de draagvlak voor een dergelijke maatregel plaats te vinden. In principe komen de straten hiervoor in aanmerking zoals aangegeven op de kaart in bijlage 2 (aanwijsgebied, oftewel het gebied waar vergunninghoudersparkeren ingevoerd kan worden wanneer er sprake is van parkeeroverlast door de overloop van parkeerders uit andere gebieden). De gemeente streeft naar de invoering van digitaal vergunninghoudersparkeren.

Regeling vergunninghoudersparkeren

- Met een bewonersparkeervergunning kan een houder parkeren in een vergunninghouderszone.
- Een bewonersparkeervergunning geeft geen plaatsgarantie.

- Een parkeervergunning wordt uitgegeven voor een bepaalde zone (straten in een bepaalde sectie). Een parkeervergunning is alleen geldig binnen de zone. Het aanwijsgebied is aangegeven op de kaart in bijlage 2. Het streven is om een bewoners binnen een straal van 100 meter uit zijn/haar woonadres een mogelijkheid tot parkeren in een vergunninghouderszone aan te bieden.
- Aantal uit te geven vergunningen: indien een bewoner voldoet aan de door de gemeente vast te stellen voorwaarden, wordt een parkeervergunning uitgegeven. Bewoners hebben hiervoor de eerste prioriteit. Bij gelijktijdige aanvraag hebben bewoners voorrang op andere parkerende doelgroepen.
- Vergunningen worden alleen op kenteken verstrekt. De parkeervergunning wordt uitgereikt aan de eigenaar en houder van een motorvoertuig op vertoon van een geldig kentekenbewijs of een leasecontract.
- Een parkeervergunning wordt voor een periode van twaalf maanden verleend. Een vergunninghouder is verantwoordelijk bij het verstrijken van de geldigheidstermijn van de vergunning voor een hernieuwde aanvraag van de parkeervergunning. Minimaal één maand voor het verstrijken van de geldigheidstermijn zal de gemeente de vergunninghouder uitnodigen de parkeervergunning te vernieuwen.
- De venstertijden voor het vergunninghoudersparkeren dienen te worden afgestemd op de tijden van parkeerregulering in het centrum, waarbij het oplossen van de parkeerproblematiek centraal staat en niet het reguleren op zich.

<u>Bewoners in schilgebied met alleen woonfunctie</u>

De prioriteit voor het parkeren in dit deel van het schilgebied ligt bij de bewoners. Hiervoor gelden de volgende beleidsregels:

- De gemeente inventariseert de behoefte aan het instellen van vergunninghoudersparkeren in de betreffende straat of omgeving.
- Bewoners (adres van het woonverblijf in het vergunninghoudersgebied) komen in aanmerking voor het aanschaffen van een (digitale) parkeervergunning.
- Bewoners in het vergunninghoudersgebied kunnen parkeervergunningen aanschaffen volgens een progressief systeem: de eerste parkeervergunning kent een toegankelijke prijs, de tweede parkeervergunning kent een marktconforme prijs en meerdere parkeervergunningen kennen een commerciële prijs.
- Indien bewoners beschikken over een ‘eigen’ parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.) moet deze als zodanig gebruikt worden. Deze bewoners komen niet in aanmerking voor de eerste parkeervergunning (met een gereduceerde prijs), maar komen direct in aanmerking voor de tweede parkeervergunning met een hogere, marktconforme, prijs.

Bezoekers van bewoners in schilgebied met alleen woonfunctie

Bewoners in het vergunninghoudersgebied moeten hun bezoek kunnen ontvangen, waarbij een bezoeker de auto nabij de woning kan parkeren. De beleidsregels hieromtrent zijn:

- Bewoners komen in aanmerking voor de aanschaf van een (digitale) bezoekerspas die het mogelijk maakt om bezoek te laten parkeren in de nabijheid van de woning.
- Bezoekers kunnen met de bezoekerspas in het betreffende vergunninghoudersgebied parkeren.

Ambulante diensten parkeren met vergunning in betaald parkeergebied en vergunninghoudersgebied

Ambulante diensten en onderhoudsdiensten moeten de mogelijkheid krijgen om hun werkzaamheden goed uit te kunnen voeren. Dit betekent dat hiervoor een ambulante parkeervergunning kan worden verstrekt. Met deze vergunning kan op elke betaalde parkeerplaats of vergunninghoudersplaats geparkeerd worden. Een vergunning is in het belang van de uitvoering van de bedrijfsvoering noodzakelijk. Hiervoor gelden onderstaande beleidsregels:

- Een ambulante parkeervergunning geeft ontheffing om te parkeren op een betaald parkeerplaats zonder parkeerbelasting te voldoen bij de betaalautomaat. Verder mag met een ambulante vergunning geparkeerd worden in een vergunninghouderszone binnen de vigerende verkeersregels van het RVV. Een ambulante parkeervergunning geeft geen ontheffing voor de reguliere verkeersregels op het gebied van parkeren en stilstaan.
- Een ambulante parkeervergunning geeft geen plaatsgarantie.
- Een ambulante parkeervergunning wordt uitgegeven voor alle gebieden.
- Het uitgeven van een ambulante parkeervergunning wordt gerelateerd aan de geldende voorwaarden. Het is niet gerelateerd aan een maximaal uit te geven vergunningen.
- De aanvraag van een ambulante parkeervergunning loopt via het bedrijf of instelling waarvoor het parkeren moet plaatsvinden. Dit biedt meer zicht op het aantal parkeervergunningen dat per bedrijf is uitgegeven. Op deze manier kunnen de vergunningen ook gebundeld worden verstrekt.
- Vergunningen worden op naam van het bedrijf of instelling verstrekt. Hierdoor is het mogelijk om de vergunning bij meerdere voertuigen toe te passen. Toetsing vindt plaats door het college van B&W op basis van vooraf opgestelde lijst. In bijlage twee is een lijst met instellingen opgenomen.

3.1.3 Wijkcentra

De gemeente Ridderkerk kent, naast de wijken Ridderkerk centrum, -oost, -west, de wijken Slikkerveer, Bolnes, Rijsoord en Oostendam. Met name de wijken Oost, West, Slikkerveer en Bolnes hebben ieder een eigen wijkcentrum. Rijsoord en Oostendam kenmerken zich meer als een woongemeenschap met enkele voorzieningen.

Mogelijke blauwe zone in wijkcentra Slikkerveer en Bolnes
Wijkcentra zijn een kleine concentratie van diverse ruimtelijke functies (wonen, werken en voorzieningen). Daardoor trekken deze kernen diverse doelgroepen aan met verschillend parkeergedrag, maar in mindere mate als bijvoorbeeld het centrum van Ridderkerk. Het is van belang dat bezoekers van de voorzieningen kunnen parkeren, maar dat bewoners van het wijkcentrum ook hun auto in de nabijheid kunnen parkeren.

Indien het voor bewoners bemoeilijkt wordt om de auto te parkeren, omdat langparkeerders deze parkeerplaatsen innemen, is het mogelijk om een blauwe zone in te stellen. Dit zorgt ervoor dat langparkeerders worden geweerd door de beperkte parkeerduur (maximaal twee uur) en deze parkeerplaatsen vrijkomen voor bezoekers en bewoners van het wijkcentrum. Bezoekers parkeren vaak voor kortere tijd gezien het beperkt aantal voorzieningen in een wijkcentrum. Bewoners komen in aanmerking voor een vergunning om in de blauwe zone onbeperkt te kunnen parkeren. De gemeente inventariseert de vraag naar een dergelijke parkeermaatregel indien hierover klachten ontstaan bij de bewoners of wanneer een bereikbaarheidsprobleem dreigt te ontstaan. Daarnaast monitort de gemeente de uitgifte van vergunningen door voor de wijkcentra een parkeerbalans op te zetten, waaruit duidelijk de verhouding tussen parkeervraag en –aanbod blijkt. Maatwerk is hierbij van belang.

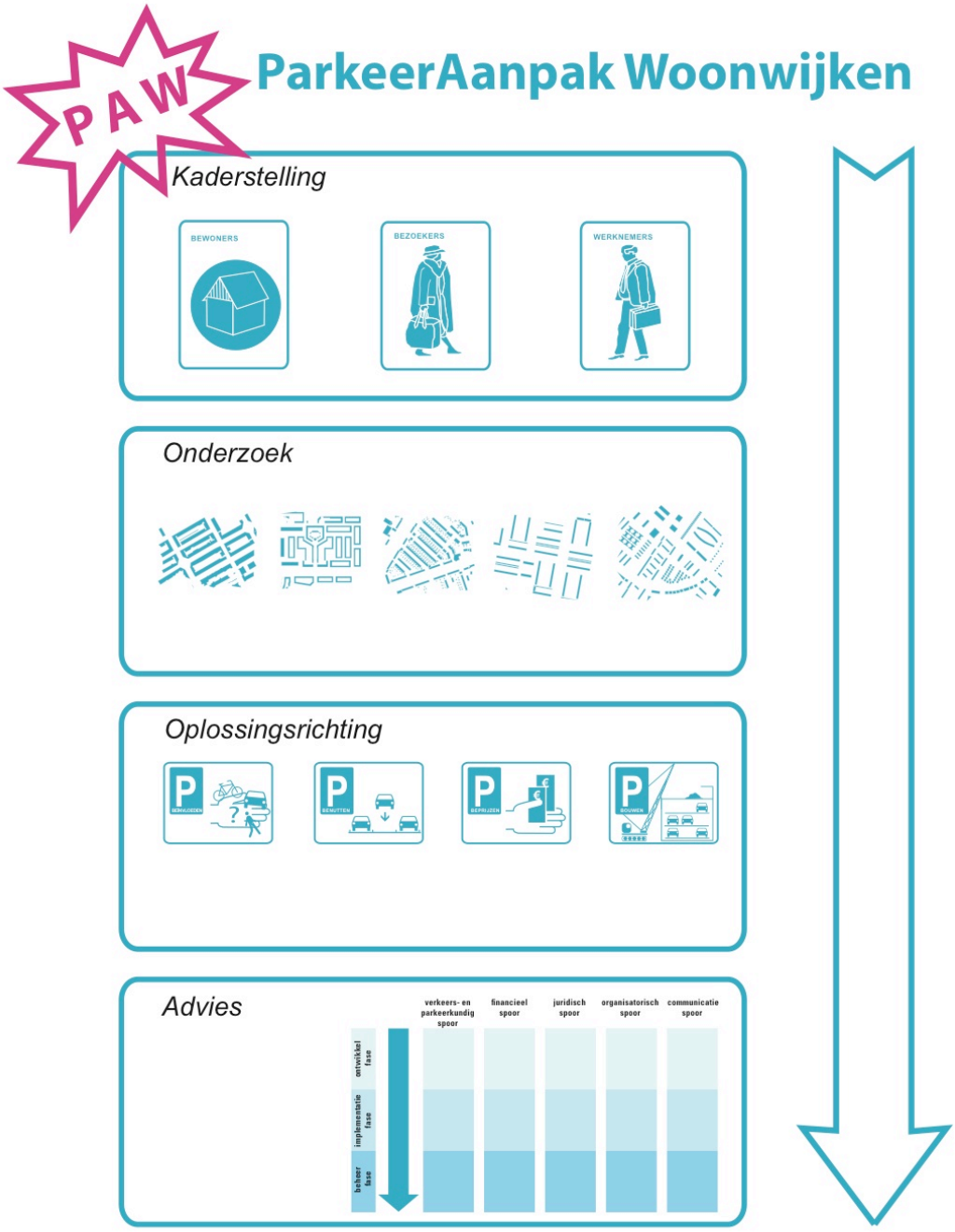
Rijsoord en Oostendam voornamelijk woongemeenschap
De wijken Rijsoord en Oostendam karakteriseren zich als een kleine woongemeenschap in het buitengebied van Ridderkerk. Toch zijn hier ook enkele kleine concentraties van voorzienende functies aanwezig. Indien dit tot parkeerknelpunten leidt kan ook hier een (kleine) blauwe zone worden ingesteld om langparkeren nabij deze functies te voorkomen.

3.2 Parkeren in woonwijken

Het tekort aan parkeerruimte in woonwijken is een problematiek die de laatste jaren steeds vaker als zodanig wordt ervaren. Dit is een resultante van compact gebouwde wijken die niet berekend zijn op een hoog autobezit. Hierbij is het vaak niet gemakkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte in deze wijken schaars is. Voor de gemeente Ridderkerk doet deze problematiek zich voornamelijk voor in de wijk Drievliet, die zich typeert als suburban uitbreidingswijk, deels ingericht met woonerven. Deze wijk bestaat vaak uit grondgebonden strokenbouw met voor- en achtertuin en soms parkeermogelijkheden op eigen terrein. Ook zijn diverse parkeerkoffers te vinden; een rijtje parkeerplaatsen, bijvoorbeeld tegen de kopse kant van een gevel. De mogelijkheden om extra openbare parkeergelegenheid aan te leggen zijn schaars. Er is vaak geen parkeerregime ingesteld.

Het verminderen van de parkeerproblematiek in woonwijken kent vanuit de parkeervisie de volgende aanpak (Parkeeraanpak in Woonwijken, zie figuur 3.1).

Dit is een stappenplan wat de gemeente doorloopt om de parkeerproblemen in onder andere Drievliet en het Zand op te lossen. Deze methode benadrukt niet alleen de mogelijke (technische) oplossingen, maar ook juist het proces om te komen tot oplossingen voor de geconstateerde parkeerproblemen.



Figuur 3.1 Parkeeraanpak in woonwijken (Mobycon 2010)

Kaderstelling

De aanpak start met het opstellen van de kaders waarbinnen de oplossingen voor de woonwijk gevonden moeten worden. Bij het integraal oplossen van de mogelijke parkeerproblemen moet dan ook de vraag gesteld worden wat de ruimtelijke en verkeerskundige ambities zijn van de te onderzoeken wijk. In deze stap is belangrijk welke doelgroepen waar mogen parkeren, in en rond de wijk. Hierbij kan teruggegrepen worden naar de doelgroepenbenadering (zie bijlage 3). Daarnaast moet de financiële speelruimte bepaald worden en wie welke kosten gaat dekken.

Onderzoek

Als de kaders duidelijk zijn, wordt gestart met de onderzoeksfase. Er moet een gedegen beeld van de wijk gekregen worden om daarmee het probleem (en de passende oplossingsmaatregelen) te bepalen. Elke stedenbouwkundig type woonwijken kent een andere geografische, sociaal-demografische en ruimtelijke invulling. Hiermee moet rekening worden gehouden bij het zoeken naar oplossingen. Dit betekent dat niet alleen de parkeerdruk in beeld gebracht moet worden, maar ook de meer subjectieve parkeerproblemen. Dit kan door het instellen van een parkeerpanel met vertegenwoordigers uit de wijk.

Oplossingsrichtingen

Bij de oplossingsrichtingen is het van belang grip te krijgen op het proces. De BBBB-aanpak (zie figuur 2.2) zorgt voor een bepaalde volgorde in het afpellen van mogelijke oplossingen.

Onderstaande stappen zijn in samenwerking met de gemeentelijke projectgroep reeds opgesteld als voorbeeld om parkeerproblemen in Ridderkerk op te lossen.

1. Reflecteren van het parkeergedrag door communicatiecampagnes en daarmee het parkeer- en verplaatsingsgedrag **beïnvloeden**. Ook het parkeren van bestelbusjes wordt hierin meegenomen. De gemeente communiceert over het gewenst parkeergedrag en probeert dit door gerichte communicatie-acties te sturen.
2. Vervolgens verscherpen van de handhaving van foutparkeerders in de woonwijken, waardoor het parkeergedrag wordt **beïnvloed**. Handhaving vindt plaats door gemeentelijke BOA's op basis van gemeentelijke prioritering;
3. Indien dit niet zorgt voor een verbetering van de parkeersituatie moet onderzocht worden of door betere **benutting** van de huidige beschikbare ruimte voor extra parkeerplaatsen mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld door het markeren van parkeervakken en het inrichten van snippergroen of loze verkeersruimte in parkeervakken. De gemeente maakt bij alle benuttingsmaatregelen een afweging of bepaalde voorzieningen wel of niet mogen wijken voor parkeren, in samenspraak met de bewoners. Daarnaast bestudeert de gemeente of parkeercapaciteit in een aangrenzend gebied opgevangen kan worden of dat samengebruik op verschillende tijdstippen mogelijk is. Ook kan parkeren in voortuinen worden toegestaan (zie kader).
4. Als door een betere benutting van de openbare ruimte en parkeercapaciteit nog steeds parkeerproblemen worden gesignaleerd, zet de gemeente sturend parkeerbeleid in door bijvoorbeeld het invoeren van parkeerregulering en het stimuleren van het daadwerkelijk 'parkeren op eigen terrein' (**beprijzen**). Door invoering van vergunninghoudersparkeren kan afgedwongen worden dat eigen parkeergelegenheid (oprit of garage) daadwerkelijk gebruikt wordt om te parkeren. Daarnaast worden eventuele vreemdparkeerders geweerd, bijvoorbeeld grote voertuigen of bestelwagens van bedrijven.
5. De laatste en meest kostbare mogelijkheid voor het oplossen van parkeerproblemen in de wijken is het **bijbouwen** van parkeercapaciteit afhankelijk van de aard van de problematiek (zowel kleinschalig als grootschalig). Hierbij hanteert de gemeente Ridderkerk het principe: 'de gebruiker betaalt'.

Parkeren in voortuinen

Een oplossing om bestaande ruimte te benutten voor parkeren is het mogelijk maken om parkeren in de voortuin toe te staan. Niet elke woonomgeving leent zich ertoe om parkeren in de voortuin toe te staan en soms kan het ook ten koste gaan van een openbare parkeerplaats. In overleg met de afdeling VROG moet bepaald worden of het stedenbouwkundig wenselijk is om parkeren in voortuinen toe te staan.

In de volgende situaties kan beoordeeld worden of parkeren in de voortuin toegestaan wordt:

- in woonerfsituaties;
- bij hoekwoningen in gesloten woonblokken (rijtjeswoningen) als er sprake is van ruimte naast de woning;
  in specifieke situaties als dit principe eerder in de buurt is toegepast (precedenten).

In de volgende situaties wordt parkeren in voortuinen *niet* toegestaan:
- als het ten koste gaat van één of meer openbare parkeerplaatsen;
- bij gesloten woonblokken in verband met uitstraling;
- indien buren belemmerd worden in het uitzicht.

3.3 Parkeernormen op maat voor Ridderkerk

Bouwprojecten leiden tot een verandering in de parkeervraag in het desbetreffende gebied. Daarom moet het parkeren worden getoetst bij een bouwproject. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen conform het parkeerbeleid, zodat het voor alle belanghebbenden duidelijk is welke parkeernormen worden gehanteerd bij een bouwaanvraag in Ridderkerk. Als richtlijn voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 182: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering.

3.3.1 Parkeerkencijfers zijn nog geen parkeernormen!

Vaak heerst verwarring over de verschillen tussen parkeerkencijfers en parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers (op de praktijk gebaseerd). Deze kencijfers worden gebruikt als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces van een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies. We spreken over parkeernormen zodra een gemeente voor zichzelf passende cijfers heeft ontwikkeld en deze beleidsmatig heeft vastgelegd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten dan de vigerende parkeernormen in acht worden genomen.

3.3.2 Omgaan met parkeernormen

Parkeernormen zijn meer dan alleen starre getallen met een bepaalde marge die bij bouwaanvragen kunnen worden toegepast. De hantering van parkeernormen is voor de diverse gebieden (centrum, schil en overige gebieden) verschillend. In de richtlijnen omtrent parkeernormering staan twee uitgangspunten centraal:
- een marge in de toepassing van de normen: minimale, gemiddelde en maximale parkeernormen;
- een verdeling van gebieden op basis van stedelijkheidsgraad[3]: van sterk stedelijk tot niet stedelijk.

Voor toepassing van de parkeernormen voor de gemeente Ridderkerk gaan wij uit van stedelijkheidsgraad 2, dat staat voor ‘sterk stedelijk’. Vervolgens maken wij een keuze voor het toepassen van de parkeernormering voor diverse manieren van ontwikkeling. In tabel 3.2 is deze toepassing overzichtelijk weergegeven.

[3] Stedelijkheidsgraad is gebaseerd op het aantal adressen per vierkante kilometer.

Inbreiding en uitbreiding centrum	Er is sprake van een vaste parkeernorm die wordt gehanteerd voor het opvangen van de autonome parkeervraag van bewoners en ondernemers (de maximum parkeernorm wordt gehanteerd). Autobezit moet worden gefaciliteerd. Bezoekers kunnen parkeren in de reeds bestaande openbare ruimte. De gemeente wijkt niet af van deze vaste norm. De initiatiefnemer moet aan deze norm voldoen door aanleg van parkeerplaatsen voor eigen gebruik[4].
Functieverandering centrum	Wanneer een centrumfunctie via de mogelijkheden in het bestemmingsplan, een bestemmingsplanherziening, binnenplanse wijziging of projectbesluit verandert in een andere functie dient de extra parkeervraag (middels minimale norm) in de omgeving opgevangen te kunnen worden. Omdat de directe openbare ruimte rond de functie niet verandert, is het in veel gevallen niet mogelijk om hier een maximale norm te hanteren. Ook hierbij gaat het om de autonome parkeervraag van bewoners en ondernemers. Wanneer dit niet lukt dient extra parkeerruimte in de omgeving gefaciliteerd te worden volgens de minimumnorm[2].
Ontwikkelingen schilgebieden en overige gebieden	Hier dient aan de maximale parkeernorm te worden voldaan door de initiatiefnemer. Zo niet, dan kan de ruimtelijke ontwikkeling niet plaatsvinden[2].

Tabel 3.2 Parkeernormensystematiek Ridderkerk

3.3.3 Juridische vastlegging parkeernormen; toetsing ruimtelijke plannen

Parkeernormen worden op diverse manier vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. Enerzijds worden parkeernormen vastgelegd in bestemmingsplannen, anderzijds in de bouwverordening. Wanneer de parkeernormen zijn vastgelegd in een bestemmingsplan is dit plan leidend. Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van een (globaal) bestemmingsplan. Wanneer parkeernormen zijn gekoppeld aan de bouwverordening, wordt hieraan getoetst bij een bouwaanvraag.

Vastleggen parkeernormen in beleidsnota parkeernormen

Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in juli 2008 staan veranderingen op stapel als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen[5].

[4] Het college van B&W kan hiervan afwijken mits de parkeerbalans van het centrum- of het schilgebied het toelaat om elders parkeervraag op te vangen. Bij een mate van disbalans (monitoring) bepaalt het college van B&W of een ontwikkeling wel of niet plaatsvindt of hoe invulling gegeven wordt aan het parkeren van de verschillende doelgroepen.

[5] Op dit moment wordt door het ministerie van VROM gewerkt aan een reparatiewet om stedenbouwkundige bepalingen (zoals parkeernormen) niet meer op te nemen in de bouwverordening.

Hierdoor is het verplicht parkeernormering in het bestemmingsplan te regelen. Het ministerie van VROM[6] heeft het voornemen om een overgangsregeling te maken welke vooralsnog in 2013 ingaat. Vanaf dat moment moet vanuit bestemmingsplannen de regels verwezen worden naar de betreffende beleidsregels (beleidsnota parkeernormen). Gezien deze ontwikkelingen adviseren we vooralsnog de parkeernormen vast te leggen in een aparte beleidsnota parkeernormen, waarnaar vanuit de bestemmingsplannen verwezen moet worden. Hierdoor hebben bestemmingsplannen niet onnodig veel bijlagen (parkeernormen) en is de juridische dekking van parkeernormen geregeld.

3.4 Overige parkeergerelateerde oplossingen

Deze paragraaf geeft inzicht in parkeerkundige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde parkeervisie en de genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij gaan we in op gehandicaptenparkeren, parkeerverwijzing en handhaving.

3.4.1 Gehandicaptenparkeren

Formeel is het gratis parkeren van gehandicapten in strijd met de gemeentewet artikel 219. Het differentiëren op basis van inkomen of de mogelijkheid om een inkomen te verwerven is niet toegestaan. Dit houdt in dat het hanteren van een lager of geen parkeertarief voor gehandicapten in strijd is met dit artikel. Echter veel gemeenten in Nederland hanteren geen parkeertarief voor gehandicaptenparkeerkaarthouders. Momenteel is er geen landelijk beleid om gehandicaptenparkeren gratis te maken, omdat in 2010 een wetsvoorstel hiervoor verworpen is.

In Ridderkerk kunnen houders van een gehandicaptenparkeerkaart in betaald parkeergebied op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen of in de nabijheid daarvan parkeren zonder te betalen. Als belangrijk argument geldt dat het doel van een gehandicaptenparkeerplaats het bieden van parkeermogelijkheid in de nabijheid van voorzieningen is. Wanneer een gehandicapte een extra gang moet maken naar de parkeerautomaat voldoet dit niet aan het doel van een gehandicaptenparkeerplaats.

Daarnaast zijn er in het gereguleerd gebied gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Hierop kan de kentekenhouder ook gratis parkeren. Voor het aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden leges in rekening gebracht. In de loop der jaren is een toenemende behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen waar te nemen.

Tot op heden is er zowel landelijk, als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen.

[6] bron: gesprek Mobycon/KuiperCompagnons met ministerie van VROM en VNG – 4 december 2009

Gemeentes zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeente Ridderkerk past hierbij eigen beleidsregels toe.

3.4.2 Parkeerverwijzing

Doel

Het hoofddoel van een parkeerverwijssysteem is het verwijzen van onbekende parkeerders naar een geschikte parkeerlocatie. Daarnaast kent een parkeerverwijssysteem meerdere subdoelen:

- Een parkeerverwijssysteem geeft de automobilist zekerheid over de nog vrije parkeerplaatsen en maakt het mogelijk de parkeercapaciteit beter te benutten.
- Een betere benutting van de huidige parkeercapaciteit zorgt ervoor, dat minder snel uitbreiding of nieuwbouw van parkeerlocaties noodzakelijk is.
- Een automobilist zal sneller een geschikte locatie vinden als de informatievoorziening over de mogelijke parkeerlocaties duidelijk is.
- Doorstroming van het overige verkeer wordt bevordert als het zoekverkeer naar een parkeerplaats wordt beperkt.

Het nieuwe verkeerscirculatieplan is leidend voor de wijze waarop de parkeerverwijzing wordt ontworpen. Hierbij moet op langere termijn rekening gehouden worden met een knip voor doorgaand autoverkeer op het plein bij de Rabobank.

Huidige situatie

Op dit moment kent Ridderkerk een statische parkeerroute-informatiesysteem, waarbij automobilisten vanaf de ring rond het centrum (Frans Halsstraat – Jhr. Van Karnebeekweg – Koningsplein – Verlengde Kerkweg Ridderstraat – Geerlaan) worden verwezen naar de betreffende parkeergarages.

Visie op parkeerverwijzing

Om de bereikbaarheid in en rond Ridderkerk te garanderen en het zoekverkeer te beperken is een optimalisatie van de parkeerverwijssysteem noodzakelijk, mede in relatie tot het verkeerscirculatieplan. Het is van belang om vanuit de toegangswegen naar Ridderkerk een sluitende parkeerroutering te maken. De parkeerroutering wordt vanaf de hoogste rangorde (ontsluitingswegen rondom het centrum) ingestoken. Vervolgens wordt de parkeerroutering steeds fijnmaziger. De volgende drie schaalniveaus zijn voor Ridderkerk te onderscheiden:

1. vanaf invalswegen tot nabij de parkeergelegenheid (200 meter voor de ingang);
2. nabij de parkeergelegenheid tot aan de ingang van de parkeergelegenheid;
3. op het parkeerterrein of in de parkeergarage.

(bron: CROW-publicatie 232: Handboek parkeerverwijssystemen)

Naar een nieuw parkeerverwijssysteem

Duidelijke verwijzing naar parkeervoorzieningen, startend vanaf de Rotterdamseweg (vanuit Rotterdam of Hendrik Ido Ambacht) of De Verbindingsweg (vanuit Barendrecht), leidt tot minder zoekverkeer door (toeristische) bezoekers in en rond het centrum van Ridderkerk. Dit draagt ook bij aan het visiepunt om parkeergarages optimaler te benutten. Omdat veel bezoekers van Ridderkerk de stad zullen kennen is het verstandig om zowel een statisch als een dynamisch systeem in te zetten. Eén van de aandachtspunten is het koppelen van de parkeergarage Koningsplein aan het dynamische parkeerverwijssysteem met een VOL/VRIJ-indicatie.

Dit houdt in dat vanaf de ontsluitingswegen van Ridderkerk de parkeerroutering aan de automobilist duidelijk gemaakt moet worden tot aan de informatie op de parkeervoorziening zelf. Het is van belang om het parkeerverwijssysteem te koppelen aan het gewenste verkeerscirculatiebeleid van Ridderkerk. Op dit moment bestaan er plannen om de St. Jorisstraat te reconstrueren en niet meer als doorgaande route te gebruiken. Tevens wordt een knip gerealiseerd in het verkeersgebied tussen de Rabobank en de ING-bank. Het gebied krijgt een pleinfunctie waar alleen bussen, bestemmingsverkeer en langzaam verkeer zich bewegen. Dit heeft zijn effect op de verkeerscirculatie en daarmee ook op de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Parkeerders dienen via een andere route verwezen te worden.

Aandachtspunten bij het ontwerp

Aandachtspunten bij het actualiseren van de parkeerverwijzing zijn:

- Beperk de parkeerverwijzing niet alleen tot de hoofdroutering, maar geef bij de bewegwijzering richting het centrum al aan welke parkeerlocatie beschikbaar zijn, zodat mensen voorafgaand al een keuze in de rijrichting van de ring kunnen maken richting de gewenste parkeervoorziening. Houdt hierbij rekening met de ontwikkelingen aan de St. Jorisstraat.
- Gebruik de parkeerverwijzing om de juiste doelgroepen op de juiste plaats te krijgen. Vermeld bijvoorbeeld via de verwijzing waar bezoeker (kortparkeerders) en werknemers (langparkeerders).
- Verwijs dynamisch vanaf de invalswegen richting parkeerroutering in het centrum zelf. Mogelijke locaties voor een dynamisch portaal zijn:
  - kruispunt Burg. De Zeeuwstraat – Geerlaan;
  - kruispunt Populierenlaan – Burg. De Zeeuwstraat;
  - kruispunt Donkerslootweg - Havenstraat;
  - kruispunt Populierenlaan - Sportlaan;
  - kruispunt Vlietlaan – Donkerslootweg.

3.4.3 Parkeren van bestelbusjes in woonwijken

Grote voertuigen (bestelbusjes)hebben een negatieve uitwerking op de ruimtelijke kwaliteit van de woonwijken. Daarnaast benemen deze voertuigen het zicht (verkeersonveiligheid) en zelfs het licht in woningen. De APV van Ridderkerk geeft hierover in artikel 5.1.7 aan dat het verboden is om een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan zes meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op de weg.

Allereerst kan contact met de gebruikers van dergelijke busjes vaak helpen om het gedrag aan te passen en begrip te kweken voor de situatie in de straat (**beïnvloeding**). Mocht dit niet helpen dan kan een parkeerverbod voor bestelbusjes en aanhangers in woonwijken worden ingesteld (**regulering**). Dit vermindert de parkeerdruk op straat. Een dergelijk verbod voor busjes kan worden bewerkstelligd door verkeersborden te plaatsen waarop staat dat het parkeren van grote voertuigen (lengte en hoogtebeperking) niet is toegestaan in een bepaalde zone. Hiervoor is een verkeersbesluit noodzakelijk. Deze maatregel is toepasbaar indien hierover klachten zijn vanuit de bevolking en op wijkniveau een inventarisatie naar de wens voor deze maatregel is uitgevoerd. Indien de maatregel wordt ingevoerd moet voor de bestelbusjes een alternatieve, maar veilige locatie aangeboden worden (bijvoorbeeld parkeerplaatsen aan de kopse kant van een rij woningen). Communicatie met de bewoners van de betreffende woonstraten is van essentieel belang.

3.4.4 Parkeren op bedrijventerreinen

Huidige situatie

Ridderkerk kent op de grens met de gemeente Barendrecht het bedrijventerrein Verenambacht. Dit bedrijventerrein kent een grote dynamiek vanwege de aanwezigheid van grote bedrijven die daar gevestigd zijn. Bedrijventerrein Donkersloot kent een diversiteit aan bedrijven welke bereikbaar moeten zijn voor het bevoorradend verkeer en voor het logistieke transport. Voor beide bedrijventerreinen geldt het uitgangspunt om parkeren in eerste instantie op eigen terrein op te lossen.

Daarnaast bestaan in Ridderkerk de volgende vrachtwagenparkeerlocaties:

- het parkeerterrein in de Gieterijstraat;
- bedrijventerrein Donkersloot Noord en Zuid;
- parkeerterrein op bedrijventerrein ‘Het Woude’;
- parkeerterrein Sportpark Bolnes, (Maandag 0.00 uur tot vrijdag 9:00 uur, niet op vrijdag vanaf 9:00 uur en in het weekeinde);
- ringdijk ten noorden van Bolnes, ter hoogte van ‘t Laantje (gedeeltelijk);
- ringdijk ten noorden van Slikkerveer, ter hoogte van de Randweg (gedeeltelijk).

Probleem met parkeren van grote voertuigen
In de APV is geregeld dat grote voertuigen niet mogen parkeren binnen de bebouwde kom. In de praktijk blijkt dat niet altijd deze voertuigen op de bedrijventerreinen parkeren, maar ook nog binnen de bebouwde kom een plek krijgen. Dit wekt irritatie op bij de bewoners. Handhaving van dit verbod gebeurt te weinig en er zijn geen goede alternatieven voor het parkeren van grote voertuigen die voldoen aan de wensen die vervoerders hebben op gebied van veiligheid.

Een centrale parkeervoorziening
De gemeente Ridderkerk wil, in samenspraak met derden, op zoek gaan naar een locatie waar vrachtwagens en trailers veilig geparkeerd kunnen worden. Dit is een locatie waar vrachtwagens van lokale chauffeurs gestald kunnen worden, maar ook gebruikt kan worden door internationale transportbedrijven.

Dergelijke voorziening kan de gemeente realiseren in samenwerking met het bedrijfsleven en eventueel andere gemeenten in de regio. Hierbij krijgt niet alleen de locatie aandacht, maar ook de spelregels voor het gebruik van de voorziening (tariefstelling/ vergunningen). De drempel voor het gebruiken van de voorziening moet laag zijn, wat betekent dat de kosten voor de gebruikers navenant moeten zijn. Hierover moet overeenstemming worden bereikt met de bedrijven die hiervan gebruik wensen te maken.

Verwijzing
De gemeente Ridderkerk stimuleert de toepassing van verwijzing naar vrachtwagenparkeerplaatsen via navigatiesystemen in de transportsector. De gemeente zet zich actief in om deze informatie in dergelijke systemen te krijgen. Afstemming hierover vindt plaats binnen het Regionaal Platform Goederenvervoer.

3.4.5 Handhaving

De manier waarop mensen hun auto parkeren is nauw verbonden met de mate van handhaving in het gebied. Parkeerders weten veelal exact of parkeerovertredingen beboet worden en stemmen hun gedrag hierop af.

De handhaving in het gereguleerde gebied (betaald en belanghebbenden parkeren) is binnen Ridderkerk een verantwoordelijkheid van de Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA). Deze BOA's controleren echter veelal niet op het foutparkeren buiten de venstertijden van betaald parkeren en buiten het gereguleerde gebied. De politie kent een lage prioriteit aan parkeerovertredingen toe. Alleen wanneer de vrije doorgang van hulpdiensten (brandweer, ambulance) belemmerd wordt, vindt strikte handhaving plaats. Het is daarom de wens van de gemeente om de eigen controleurs in de toekomst meer in te zetten in het niet gereguleerde gebied. Consequente toezicht en handhaving vraagt om de uitbreiding van het aantal BOA's.

In samenspraak met de handhavers binnen de gemeente moet een handhavingsplan opgesteld worden, waarmee bepaald kan worden hoeveel extra capaciteit noodzakelijk is. Input voor dit plan kan worden gegenereerd door regelmatig een meting naar de betalingsgraad[7] uit te voeren.

Uitgangspunt bij de handhaving in woonwijken is een strikte, duidelijke en uniforme aanpak van foutparkeerders. Dit voorkomt dat bij bewoners een gevoel van willekeur ontstaat. Duidelijke bebording en belijning is essentieel bij het voeren van een stringent handhavingsbeleid. Op het moment dat onduidelijk is waar wel en niet geparkeerd mag worden ontstaat automatisch een mate van willekeur. De parkeervakken moet daarom duidelijk vormgegeven worden en de bebording moet duidelijk zijn. Ook het instellen van gebieden van voldoende omvang met een eenduidige parkeerregulering biedt duidelijkheid voor de parkeerder.

[7] Dit betreft een telling waarmee het percentage betalende parkeerders in relatie tot foutparkeerders wordt onderzocht. Veel gemeenten streven naar een betalingsgraad die hoger ligt dan 90%.

4 Monitoring en evaluatie parkeerbeleid

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

4.1 Monitoring

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt de gemeente Ridderkerk enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een pro-actief beleid te voeren.

Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een **parkeerdrukmeting** toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt regelmatig (minimaal eens per twee jaar, het centrum van Ridderkerk eventueel vaker) integraal in kaart gebracht. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders en het aantal geparkeerde (bedrijfs)busjes geïnventariseerd. Voor woonwijken wordt alleen een parkeerdrukmeting georganiseerd als daar vanuit klachten behoefte aan is. Als blijkt dat de parkeerdruk op meerdere momenten problematisch is (groter dan 85%) wordt voor woonwijken de parkeeraanpak in woonwijken doorlopen (paragraaf 3.2).
- Een **betalingsgraadmeting** geeft aan in hoeverre automobilisten betaald hebben voor het parkeren in het centrum van Ridderkerk. De handhaving bepaalt mede op basis van deze informatie haar inzet (zie ook paragraaf 3.4.5). Dit onderzoek vindt tegelijk met de parkeerdrukmeting plaats. Indien betalingsgraad achter blijft bij de verwachtingen (minder dan 85%), overweegt de gemeente om vaker dergelijke meting te houden om op die manier de parkeerhandhaving beter te kunnen sturen.
- Een **parkeermotiefmeting** toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre bijvoorbeeld mensen van binnen Ridderkerk in het centrumgebied parkeren (niet-noodzakelijk autoverkeer). Deze meting vindt plaats als onderbouwing voor nieuwe oplossingen. Een parkeermotiefmeting wordt gehouden bij de actualisatie van deze module.
- Binnengekomen **klachten** op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Dit vergt een goede klachtenadministratie.

4.2 Evaluatie

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring.

Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. De in de parkeervisie beschreven doelstellingen voldoen niet direct aan het SMART principe (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden). Daarom wordt in de evaluatie gekeken naar de volgende punten:

- De ontwikkeling van de parkeerdruk – tweejaarlijks wordt een onderzoek uitgevoerd welke inzicht geeft in de parkeerdruk op verschillende momenten. Een maximale parkeerdruk van 85% overdag en 95% 's nachts wordt als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- De mate van tevredenheid onder belanghebbenden. De mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Dit kan door het analyseren van binnengekomen klachten of door het peilen van de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek stelt de gemeente een parkeerpanel in waarin vertegenwoordigers van bewoners (wijkraden), ondernemers en andere belanghebbenden op gezette momenten het parkeerbeleid met de gemeente bespreekt.
- Financiële begroting – De doelstelling van het parkeerbeleid is dat de inkomsten uit het betaald parkeren gebruikt worden voor het oplossen van parkeerproblemen in Ridderkerk en dat de exploitatie minimaal dekkend is. Een analyse van de financiële begroting toont aan in hoeverre hieraan voldaan is.

Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen mogelijk zijn (relatie Structuurvisie Ridderkerk). Dit wordt opgepakt bij het opstellen van een nieuwe jaarlijkse begroting. Op basis hiervan wordt vijfjaarlijks een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld. Elk jaar wordt bij het opstellen van de kadernota vastgesteld welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.

5 Uitvoeringsprogramma

5.1 Inleiding

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende vijf jaar (met korte termijn en middellange termijn maatregelen: wanneer worden welke maatregelen uitgevoerd). De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn voor zover mogelijk voorzien van een kostenraming. Na een periode van vijf jaar kan het uitvoeringsprogramma worden geëvalueerd en kan op basis van de Meerjarenvisie en de evaluatie een nieuw uitvoeringsprogramma voor wederom een periode van vijf jaar worden opgesteld.

Binnen het uitvoeringsprogramma wordt onderscheid gemaakt in verschillende sporen. Ten eerste de acties die betrekking hebben op de verkeerskundige en parkeerkundige onderdelen. Ten tweede zaken die nodig zijn om het parkeerbeleid juridisch goed vorm te geven. Als derde de maatregelen die betrekking hebben op de parkeerexploitatie en parkeertarifering. Ten vierde de organisatorische aspecten die geregeld moeten worden voor een goede uitvoering van het parkeerbeleid en tenslotte de communicatieve zaken die aandacht moeten krijgen.

Per jaar wordt bij het opstellen van de kadernota bekeken of de voorgestelde maatregelen uit het programma daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden binnen de gemeentelijke jaarbegroting. Momenteel worden deze acties namelijk niet gedekt vanuit de gemeentelijke parkeerexploitatie. De financiering vindt dus op een nog nader te bepalen wijze plaats. In onderstaande tabel in paragraaf 5.2 staan de zaken die het meeste prioriteit hebben als eerst genoemd in de tabel.

5.2 Verkeerskundig spoor

Actie	Kostenindicatie	Uitvoeringstermijn
Monitoring parkeerdruk centrum, inclusief betalingsgraadmeting	€ 7.500,-	Tweejaarlijks vanaf 2012
Monitoring parkeerdruk schilgebied	€ 10.000,-	Vierjaarlijks vanaf 2012
Uitvoering parkeeraanpak in woonwijken volgens PAW-principe	Interne uurkosten	2011

Uitzoeken mogelijkheden werkdagabonnement parkeergarage Koningsplein	Interne uurkosten	2e helft 2011
Onderzoek draagvlak parkeerregulering schilgebieden	Interne uurkosten	2e helft 2012
Invoeren vergunningenbeleid centrum	Interne uurkosten	2e helft 2011
Optimaliseren (gedeeltelijk dynamisch) parkeerverwijssysteem (inclusief planvorming)	€ 175.000 (met afschrijvingstermijn van 10 jaar)	Niet bekend[8]
Invoering GSM parkeren	€ 3.000,-- per jaar[9]	2012

5.3 Juridisch spoor

Actie	Kostenindicatie	Uitvoeringstermijn
Opstellen beleidsnota parkeernormen	€ 10.000,--[10]	2012
Opstellen/aanpassen parkeerverordening	€ 5.000,--[10]	2012
Opstellen/aanpassen parkeerbelastingverordening	Interne uurkosten	Jaarlijks vanaf 2012

5.4 Financieel spoor

Actie	Kostenindicatie	Uitvoeringstermijn
Aanpassen parkeertarieven (indexering)	Interne uurkosten	Jaarlijks vanaf 2012
Monitoring en actualisatie parkeerexploitatie	Interne uurkosten	Jaarlijks

5.5 Organisatorisch spoor

Actie	Kostenindicatie	Uitvoeringstermijn
Uitbreiden aantal fte's handhaving (BOA's)	circa € 50.000 per fte	2012

[8] Afhankelijk van de uitvoering van het verkeerscirculatieplan
[9] Dit betreft jaarlijkse managementkosten aan uitvoerende marktpartij.
[10] Dit betreft de indicatie van kosten indien uitgevoerd door een extern adviesbureau

Aankoop handheld computers voor parkeer-handhavers (2 stuks)	€ 15.000,--	2012
Invoering digitaal vergunningensysteem	€ 15.000,--	Begin 2013

Bijlagen

1 Analyse huidige situatie

1a. Onderzoek: parkeerdruk hoog in Slikkerveer, Drievliet en Het Zand

In 2004 en 2005 zijn parkeerdrukonderzoeken uitgevoerd in de wijken Slikkerveer en Drievliet – Het Zand. Hierbij is het aantal geparkeerde voertuigen afgezet tegen de aanwezige parkeercapaciteit. Dit leidt tot een bezettingsgraad van het aanwezige parkeerareaal op straat-, buurt- of wijkniveau. Deze wijken kennen voornamelijk een woonfunctie, waarbij het probleem van 'parkeren in woonwijken' centraal staat. Kanttekening hierbij is de datering van de onderzoeken, waardoor de parkeerdruk in deze wijken waarschijnlijk al is toegenomen door de automobiliteitsgroei.

Voor de wijk Slikkerveer geldt dat, buiten specifieke locaties, met name in het noordoostelijke deel van de wijk (omgeving Dopperstraat en omgeving Prins Bernhardstraat) hoge bezettingsgraden zijn gemeten (>85% bezetting). De 85%-richtlijn wordt vaak aangehouden als grens waarbij zoekverkeer gaat optreden naar beschikbare parkeerplaatsen. Voor de wijken Drievliet en Het Zand geldt dat de hoge parkeerdruk voorkomt in:

- Zwaluw – Merel – Koolmees;
- Rosmolen – Watermolen – Windmolen;
- Brasem – Steur – Zalm;
- Aletta Jacobsstraat.

Voor het centrum zijn onderzoekscijfers bekend daterend uit 2002. De parkeerproblemen concentreren zich bij de randen van betaald parkeergebieden, zoals omgeving Kerksingel en omgeving Frans Halsstraat. Gezien de datering van deze cijfers is het mogelijk dat parkeerregimes ten opzichte van 2002 zijn uitgebreid. Dit parkeeronderzoek geeft hiermee geen zuiver beeld van de huidige situatie in het centrum.

De vraag naar parkeerplaatsen is nauw verbonden aan het autobezit. Een landelijke prognose van het autobezit van het Planbureau voor de Leefomgeving geeft aan dat het autobezit tot en met 2020 groeit van zeven naar ongeveer tien miljoen personenauto's. Dit betekent een groei van bijna 50% in iets meer dan 10 jaar. Het anders moeten betalen voor mobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Na de invoering van rekeningrijden (Anders Betalen voor Mobiliteit) wordt immers niet meer betaald voor het bezitten van een auto, maar voor het rijden met een auto.!

1b. Parkeerervaringen gemeentelijke begeleidingsgroep

Voor het opstellen van de module parkeren zijn discussiesessies met de gemeentelijke begeleidingsgroep gehouden. De conclusies uit de inventarisatiesessie met de begeleidingsgroep zijn hieronder beschreven.

Parkeerknelpunten begeleidingsgroep op hoofdlijnen
Het parkeertarief wordt door bewoners negatief ervaren en door bezoekers als positief ervaren.
De uitgifte van vergunningen gebeurt op een minder moderne manier en vraagt om professionalisering.
De parkeerbalans in het centrum is over het algemeen positief met uitzondering op piekmomenten, zoals de weekmarkt in de winterperiode. De parkeerdruk is hoger aan de randen van het betaald parkeergebied dan in het centrum.
Wijk Drievliet (vooral het westelijk deel) en Het Zand (plaatselijk) kent een structureel hoge parkeerdruk. Dit heeft te maken met de stedenbouwkundige opzet van deze wijk (Bloemkoolstructuur). Het noordelijk deel van Bolnes kent een historische opbouw van het stratenpatroon. Slikkerveer, Bolnes en Rijsoord kennen op specifieke locaties en specifieke momenten een hoge parkeerdruk (rond kerken, scholen en Theetuin Rijsoord).
Het ontbreekt aan een parkeernormen en bijhorende regelgeving bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering). Vooralsnog worden de parkeerkencijfers van CROW gebruikt. Een parkeernormensystematiek ‘op maat’ is gewenst.
Het parkeerverwijssysteem moet geoptimaliseerd worden van alleen statisch naar een combinatie van een statisch en dynamisch verwijssysteem.
Alle parkeergarages, met uitzondering van de Koningspleingarage zijn zowel in eigendom, exploitatie als beheer, niet in handen van de gemeente. Invloed op beleidsmatig gebied wordt hierdoor bemoeilijkt.
Parkeergarage Koningsplein (voor 50% in eigendom bij de gemeente) wordt niet optimaal benut.

1c. Parkeerervaringen parkeerpanel

In een eerste werksessie op 6 oktober 2009 hebben diverse afgevaardigden van belangengroepen in Ridderkerk zich gebogen over parkeren in Ridderkerk. De belangengroepen zijn:

- Slikkerveer;
- Bolnes;
- Rijsoord-Oostendam;
- Wijk Drievliet – Het Zand;
- Wijk Centrum;
- Wijk Oost;
- Wijk West;
- Gehandicaptenraad Ridderkerk;
- Winkeliersverenigingen.

In de werksessie is allereerst ingegaan op de parkeerproblematiek die de aanwezigen ervaren in Ridderkerk. Tevens is met de aanwezigen gediscussieerd over sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen (SWOT) voor het parkeerbeleid in Ridderkerk. Het parkeerpanel heeft hierbij aangegeven waar het parkeerbeleid wel en niet aan moet voldoen om succesvol te zijn. De resultaten zijn hieronder puntsgewijs weergegeven. Het betreft de samenvatting van de meningen die die avond genoemd zijn en weerspiegelen niet altijd de visie van de gemeente of Mobycon.

Achter elk actiepunt staat (*schuingedrukt*) weergegeven waar in de nota aandacht is geschonken aan het door het parkeerpanel aangedragen onderwerp.

Sterkten huidig parkeerbeleid Ridderkerk

- voldoende parkeerplaatsen in het centrum voor bezoekers, waarbij de keuzemogelijkheid bestaat voor betaald en gratis parkeren (goede mix, met aanvaardbaar parkeertarief); (*visiepunt 1*);
- gratis parkeren voor bewoners in Ridderkerk; (*niet in nota*);
- gratis parkeren bij wijkwinkelcentra; (*paragraaf 3.1.3);*
- gratis parkeren voor gehandicapten; (*paragraaf 3.4.1);*
- werknemers kunnen gratis parkeren bij Ridderhof, Gieterijstraat en industrieterrein Donkersloot *(zie overzichtskaart bijlage);*
- makkelijke bevoorrading dagelijks tot 11.00u; *(niet opgenomen in nota);*
- gratis parkeerplaatsen voor bezoekers van de ondernemingen in het centrum; *(zie overzichtskaart);*
- bij nieuwbouw van functies worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd. *(zie 3.3.2).*

Zwakten huidig parkeerbeleid Ridderkerk

- hoge parkeerdruk in de smalle woonstraten (afhankelijk van de stedenbouwkundige structuur; *(zie 3.2);*
- vrijdagmarkt op Ridderhof (gratis deel); *(niet opgenomen in nota);*
- vooraf betaald parkeren in het centrum; *(zie 3.1.1);*
- gedifferentieerd parkeertarief (garage en straatparkeren) *(zie visiepunt 8).*

Kansen nieuw parkeerbeleid Ridderkerk

- één standaard parkeertarief instellen (zowel straat- als garageparkeren) met een vorm van achteraf betaald parkeren; *(zie visiepunt 8 en 3.1.1);*
- mogelijkheden voor blauwe zones (parkeerschijfzones); *(zie 3.1.3);*
- verbeteren van het parkeerverwijssysteem; *(zie 3.4.2);*
- verplaatsen vrijdagmarkt naar een andere locatie (niet op parkeerterrein); *(niet opgenomen in nota);*
- inzetten op mentaliteitsverandering van de bewoners inzake parkeren; *(zie 3.2);*
- verbeteren handhaving op foutparkeren; *(zie 3.4.5);*

- uitbreiden parkeergelegenheid voor bewoners (eventueel in hoogte); *(zie 3.1.1, uitbreiding mogelijkheden parkeervergunningen);*
- aanpassen parkeernormen voor nieuwbouw; *(zie 3.3.2);*
- parkeren op eigen terrein stimuleren; *(zie 3.2 oplossingsrichting 4);*
- herstructureren van wijken leidt tot herzien parkeerareaal; *(zie 3.2);*
- in woongebieden met hoge parkeerdruk kan soms een groenvoorziening verdwijnen; *(zie 3.2);*
- herinrichting parkeerterrein AH kan meer parkeerplaatsen opleveren; *(niet opgenomen in nota);*
- meer parkeergarages bouwen, mede gericht op bewoners; *(niet opgenomen in nota);*
- fiscale fietsregeling voor werknemers; *(niet opgenomen in nota, fietsparkeren staat verwoord in module langzaam verkeer);*
- bewaakte fietsenstalling. *(niet opgenomen in nota, fietsparkeren staat verwoord in module langzaam verkeer).*

Bedreigingen nieuw parkeerbeleid Ridderkerk

- uitbreiden vergunninghoudersparkeren voor bewoners; *(zie 3.1.1);*
- uitbreiden betaald parkeren is een bedreiging voor bewoners en werknemers; *(zie overzichtskaart);*
- verhogen parkeertarief kan leiden tot minder winkelend publiek. *(zie visiepunt 7).*

Parkeerbeleid Ridderkerk moet zich volgens het parkeerpanel inzetten op:

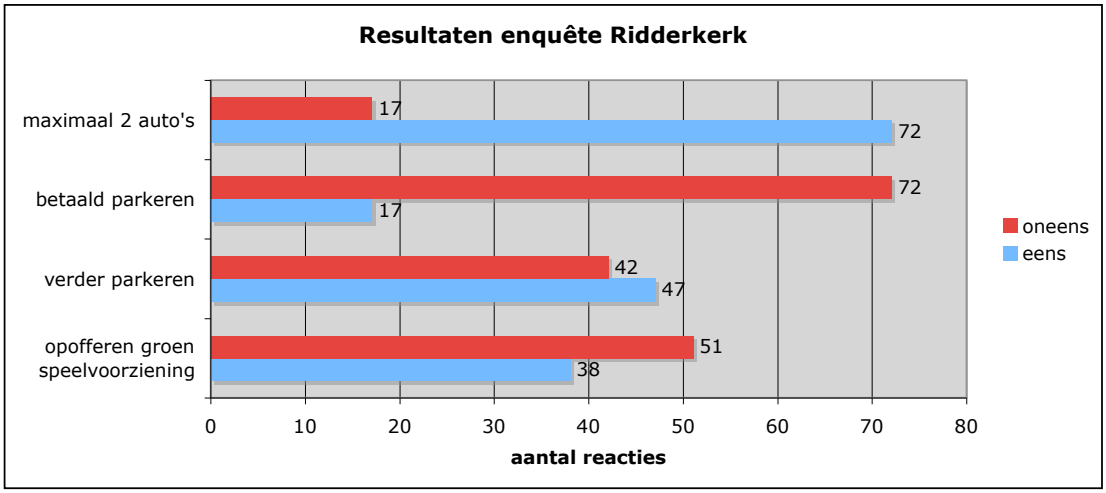
1. een eenduidige opbouw voor parkeertarieven;
2. een structurele handhaving van parkeerexcessen;
3. benutten van (huidige) parkeervoorzieningen.

1d. Stellingen geven stof tot nadenken...

Om mensen op een breder niveau te laten nadenken over het parkeren in Ridderkerk heeft de gemeente enkele stellingen op haar website geplaatst. Eenieder heeft op deze stellingen kunnen reageren. Dit heeft geleid tot bijna 90 reacties. Onderstaande grafiek geeft visueel weer hoe deze groep mensen denkt over parkeren. Het is gezien het aantal respondenten niet representatief voor alle bewoners van Ridderkerk.

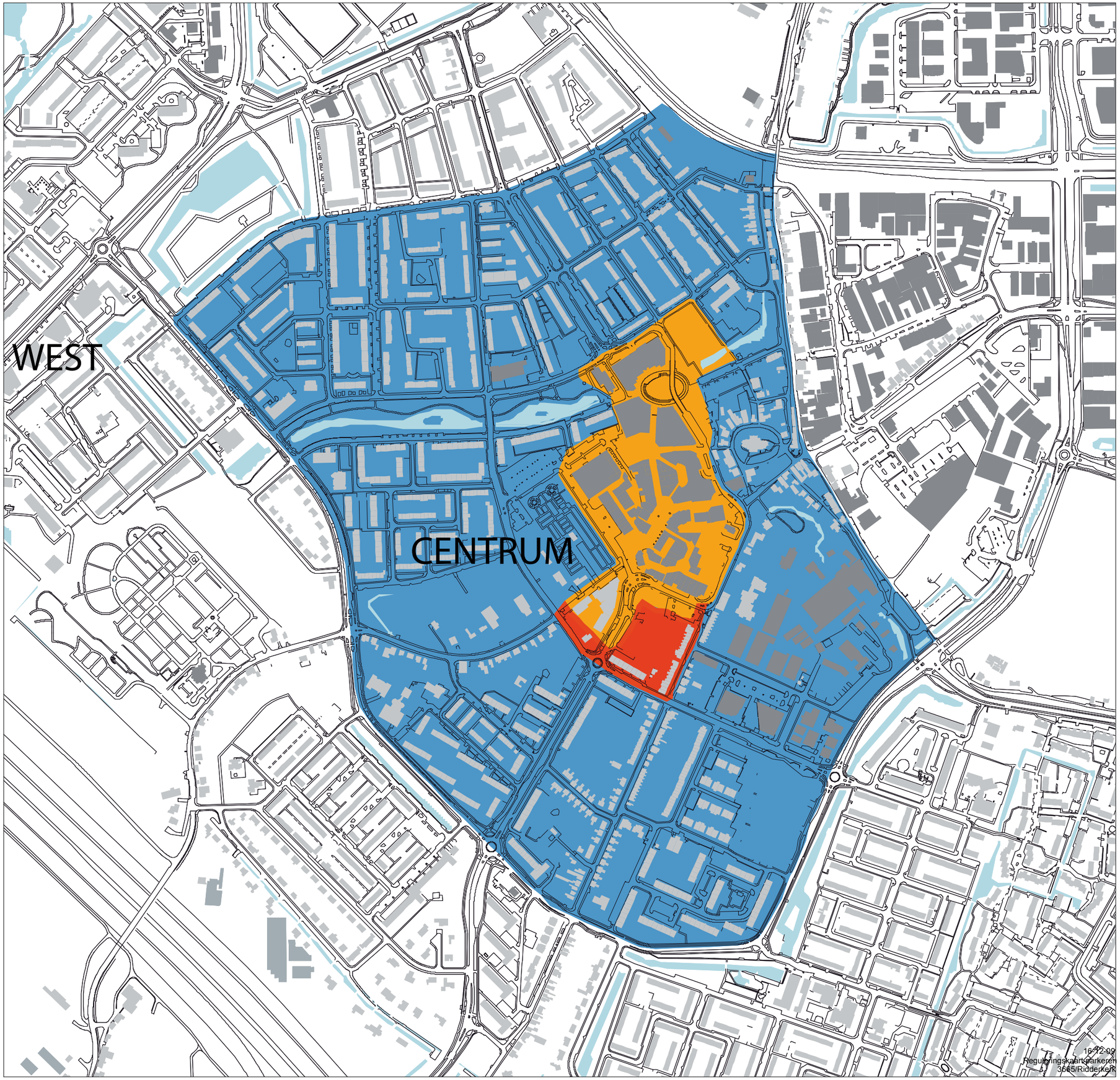
Het gaat hierbij om de stellingen:

a. Het parkeren van het aantal auto's per huishouden moet beperkt worden tot maximaal twee auto's in de nabijheid van de woning.
b. Ik ben bereid te betalen voor een parkeerplaats als daarmee meer parkeerplaatsen beschikbaar komen in de buurt van mijn woning.
c. Ik ben bereid om mijn auto 200 meter verder te parkeren en deze afstand lopend te overbruggen.
d. Voor de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen mag best het openbaar groen of een speelvoorziening worden opgeofferd.



Uit bovenstaande grafiek blijkt dat de respondenten graag een restrictie zien in het aantal auto's dat een huishouden parkeert in de nabijheid van de woning, maar men is niet bereid te gaan betalen voor het parkeren bij de woning. Ruim de helft van de respondenten is bereid om de auto verder van de woning te parkeren als daar voldoende ruimte is. Het merendeel vindt echter niet dat groen-, of speelvoorzieningen moeten worden opgeofferd voor het parkeren. Dit komt de leefbaarheid niet ten goede.

2 Overzichtskaart parkeerregulering



AFBEELDING

REGULERINGSKAART
PARKEREN RIDDERKERK

BETAALD PARKEERGEBIED

AANWIJSGEBIED
VERGUNNINGHOUDERSPARKEREN

AANWIJSGEBIED (SCHIL)
BETAALD PARKEREN

MOBYCON | CONCORDIS GROEP

3 Overzichtskaart parkerende doelgroepen

AFBEELDING

DOELGROEPENKAART
PARKEREN RIDDERKERK

Centrum:
bewoners, bezoekers, (deels) ondernemers

Schilgebieden/wijk-, en dorpskernen:
bewoners (straat), werknemers (terreinen)
bezoekers

Woongebieden (straatparkeren):
bewoners

Parkeerterrein

Parkeergarage

MOBYCON | CONCORDIS GROEP

4 Lijst met ambulante diensten

- ambulancediensten;
- politiediensten;
- brandweer;
- dierenambulance;
- EHBO-diensten;
- huisartsen;
- mantelzorg;
- Rode Kruis;
- begrafenisondernemers;
- thuiszorginstanties;
- verloskundigen;
- Jeugd Preventieteams
- ambulante Zorg- en Dienstverlening;
- nutsbedrijven;
- aannemers (gedurende werkzaamheden);
- uitvoerend personeel gemeente Ridderkerk.

.

Mobycon beweegt met u mee

Amsterdam t (020) 758 21 30
Delft t (015) 214 78 99
Groningen t (050) 751 31 40
Rosmalen t (073) 523 10 65
Zwolle t (038) 422 57 80

info@mobycon.nl

www.mobycon.nl