RIDDERKERK

Raadsvoorstel

Onderwerp: Pilot vrachtwagen parkeren	**Commissie:** Samen wonen 19 mei 2016	**BBVnr:** 1082791
Portefeuillehouder: Smit, V.A.	**Gemeenteraad:** 26 mei 2016	**Raadsvoorstelnr.:** 1083482
e-mailadres opsteller: s.soekhoe@bar-organisatie.nl		Openbaar

Onderwerp
Pilot vrachtwagen parkeren.

Geadviseerde beslissing raad
1. Artikel 5:8 van de Algemene Plaatselijke Verordening Ridderkerk 2012 te wijzigen overeenkomstig bijgevoegd raadsbesluit.

Inleiding
Tot medio 2012 was er in het Rotterdamse havengebied sprake van overlast door overnachtende en 'kamperende' vrachtwagenchauffeurs. De problematiek speelde in de gehele haven, met als zwaartepunt in en rond de Waal- en Eemhaven en het Botlekgebied. Er werd gehandhaafd, maar met de toenmalige Algemene Plaatselijk Verordening (APV) en Wegenverkeerswet 1994 (WVW) kon niet effectief genoeg opgetreden worden door de gemeente Rotterdam. In 2012 heeft gemeente Rotterdam de regelgeving verder aangescherpt. Aanvullend op de APV en WVW is het "Aanwijzingsbesluit parkeerexcessen Rotterdamse haven" genomen, alsmede enkele verkeersbesluiten ter instelling van blauwe zones voor (gratis) kort parkeren van vrachtwagens. Tegelijkertijd werden in het Rotterdamse havengebied drie betaalde truckparkings geopend. Parkeren is sindsdien uitsluitend nog toegestaan op de daartoe aangewezen plaatsen: eigen bedrijfsterreinen (die regel bestond al), beveiligde / betaalde truckparkings en blauwe zones.

In 2013 heeft het Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR) samen met de brancheorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) een evaluatie laten uitvoeren van het nieuwe parkeer- en handhavingsbeleid. Deze evaluatie leidde tot een aanpassing van het aanwijsbesluit, in die zin, dat de tijden van het parkeerverbod voor vrachtwagens werden versoepeld (per 1-1-2015: van 20.00 uur tot 06.00 uur) en de parkeerduur op de blauwe zones werd opgerekt van 2 uur naar 4 uur, waarmee werd tegemoet gekomen aan de wensen van de transportsector.

Uit de evaluatie bleek voorts, dat door het strengere parkeerbeleid in de Rotterdamse haven, een deel van de overlast zich had verplaatst naar naburige gemeenten. De oplossing zag men in de ontwikkeling van een breed gedeelde en gedragen visie die recht doet aan de diverse belangen. Deze visie zou moeten uitmonden in gelijkluidende parkeerregels in de regiogemeenten. Ook de handhaving van deze nieuwe parkeerregels voor vrachtwagens dient gezamenlijk afgestemd en georganiseerd te worden, zo concludeert het rapport.

Met deze opdracht is de begeleidingsgroep 'vrachtwagenparken' (gemeenten, HbR en Rijkswaterstaat) in 2015 aan de slag gegaan, hetgeen heeft geresulteerd in een regionale visie en pilotaanpak op vrachtwagen parkeren. De bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit van de metropoolregio Den Haag (MRDH) heeft op 16 november 2015 met instemming hiervan kennisgenomen.

Nadien zijn alle 23 metropoolgemeenten gepolst of zij willen participeren in een pilot waarin de nieuwe parkeerregels en –handhaving worden 'getest' en waarbij wordt gemonitord of (en zo ja in welke omvang) er sprake is van een waterbedeffect. De gemeenten die hebben aangegeven mee te doen met de pilot zijn: Barendrecht, Brielle, Capelle aan den IJssel, Lansingerland, Nissewaard, Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Westland.

Vanuit de metropoolregio MRDH is in november 2015 een projectgroep opgestart die ten doel heeft de pilot voor te bereiden, te begeleiden en evalueren. Naast vertegenwoordigers van deelnemende gemeenten, zitten in de projectgroep ook vertegenwoordigers van RWS en TLN. Op 20 januari 2016 heeft de projectgroep een workshop georganiseerd voor (ambtelijk en bestuurlijk) vertegenwoordigers van de deelnemende gemeenten ter voorbereiding van passende afspraken.

Handhaving
Zoals blijkt uit de voornoemde evaluatie van de Rotterdamse parkeerregels voor vrachtwagens, is het van groot belang dat - tijdens de proef - de handhaving van de regels op een uniforme wijze wordt uitgevoerd. De meeste pilotgemeenten, zo ook de gemeente Ridderkerk, kiezen er daarom voor om de handhaving uit te besteden aan het Boa-team van de gemeente Rotterdam, dat ook handhaaft in het havengebied van Rotterdam. Deze uitbesteding is tevens nodig omdat in de praktijk blijkt dat deze vorm van handhaving specifieke kennis en ervaring vereist. Bovendien zijn de werktijden van de havenboa's van Rotterdam afgestemd op de tijden waarop het parkeerverbod moet worden gehandhaafd.
De pilot sluit mooi aan bij het eerder in gang gezette handhavingsproject Verenambacht.

APV
De VNG heeft voor de APV model-artikelen ontwikkeld. Om het mogelijk te maken uniform te handhaven op de overlast, veroorzaakt door fout en/of hinderlijk geparkeerde vrachtauto's, is het noodzakelijk om het APV-artikel "Parkeren van grote voertuigen" in alle aan de proef deelnemende gemeenten gelijkluidend te hebben, zo ook in Ridderkerk.
Om die reden wordt voorgesteld om artikel 5:8 APV Ridderkerk te wijzigen conform het VNG-model.

Beoogd effect
Door wijziging van APV-artikel en het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met Rotterdam is tijdens de proefperiode een passende wijze van handhaving mogelijk

Relatie met beleidskaders
N.v.t.

Argumenten
1.1: Art. 5:8 van de APV Ridderkerk wordt gewijzigd, want daardoor is het mogelijk in de regio in alle deelnemende regiogemeenten te handhaven op basis van een eensluidend APV-artikel.
De APV Ridderkerk, art. 5.8, moet worden gewijzigd naar het VNG-model. Dit is nodig om gerichte handhaving mogelijk te maken, met name op het uiterlijk aanzien van de gemeente, en het aanpakken van het buitensporig gebruik maken van beschikbare parkeerruimte.

2.1: Om mee te kunnen doen met de pilot is het een vereiste om artikel 5:8 APV te wijzigen.
Het boa-team van de gemeente Rotterdam kan dan in alle deelnemende gemeenten uniform handhaven. Het OM heeft namelijk feitcodes gecreëerd voor de handhaving van de APV-bepalingen.

Overleg gevoerd met
Portefeuillehouder, hoofd afdeling Openbare Orde.

Kanttekening

Indien artikel 5:8 niet wordt gewijzigd zal handhaving door het ‘Rotterdamse haven boa-team’ niet mogelijk zijn.

Uitvoering/vervolgstappen
N.v.t.

Evaluatie/monitoring
Professionele monitoring en tellingen in de regio (gemeenten) en op de VZP’s (RWS).
Ondanks de signalen en de afzonderlijke tellingen is nog niet duidelijk of er een regionaal capaciteitstekort is aan parkeergelegenheid. Om een goed beeld te krijgen van het aanbod in relatie tot de behoefte en hierover conclusies te kunnen trekken zijn professionele monitoring en tellingen noodzakelijk. Daarnaast zal ook een eventueel tussentijds waterbedeffect in de regio door inzet van actieve handhaving bij de pilotgemeenten worden bewaakt.

Financiën
n.v.t.

Juridische zaken
Het wijzigen van artikel 5:8 is een juridisch aspect.

Duurzaamheid
N.v.t.

Communicatie/participatie na besluitvorming
Naast de invoering van een uniforme APV-artikel is zorgvuldige communicatie hierover gewenst, intern binnen de gemeente en extern. Denk hierbij aan het informeren van de doelgroep vrachtwagenchauffeurs in samenwerking met o.a. de gemeenten (BOA’s), TLN, EVO, RWS en lokale en regionale ondernemers die gebruik maken van (buitenlands) vrachtwagentransport door informatiebijeenkomsten, informatie op de website en eventueel een gezamenlijke folder. De boodschap van het communicatieplan omvat minimaal:

- de aanpak (de pilot, handhaving en ‘huisregels’) zoals de MRDH die met deze pilot voorstaat;
- mogelijk de huidige aanwezige parkeerlocaties binnen de gemeenten en de commerciële Truckparkings, zoals het Havenbedrijf Rotterdam.;
- daarnaast zal in het kader van gedragsverandering bij chauffeurs structureel onder de aandacht worden gebracht wat gewenst en ongewenst gedrag is bij parkeren door middel van voorbeeldsituaties.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,	de burgemeester,
dhr. H.W.J. Klaucke	mw. A. Attema

Bijlagen/ter inzage liggende stukken

1. Raadsbesluit