

Parkeernota Barendrecht, Deel 1: Visie op parkeren Gemeente Barendrecht

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In Nederland zijn 8 miljoen personenauto's geregistreerd, dat zijn er maar liefst 3 miljoen meer dan 25 jaar geleden. Al deze voertuigen staan ook nog eens voor het grootste deel van de dag geparkeerd. Dat vraagt om alsmear toenemende parkeerruimte, niet alleen bij de herkomstlocatie maar ook bij de bestemmingslocatie. Er is daarom behoefte aan parkeerruimte bij vele functies zoals wonen, werken, winkelen, sporten en recreëren. Veel vraag naar ruimte die vaak maar zeer beperkt wordt benut en ook in toenemende mate schaars en duur wordt en daardoor tot problemen kan leiden.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, met name op drukbezochte locaties zoals stationsomgevingen en stadscentra, vormt parkeren vaak een lastige sluitpost. Er is sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeervraagstukken en de thema's ruimte, bereikbaarheid en economie.

Parkeren speelt dus een steeds prominentere rol in de samenleving. Het vormt een van de pijlers van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Gemeenten streven naar het efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte, het waarborgen van bereikbaarheid en het in stand houden van de economische vitaliteit.

De verwachting is dat in 2020 van alle auto's 7% volledig elektrisch is. Milieuvriendelijkere vormen van mobiliteit zoals elektrisch rijden (e-laad) en fietsen (fietsparkeren) zijn daarom ook belangrijke onderdelen van een integraal parkeerbeleid.

1.2 Aanleiding parkeernota

Parkeerbeleid is onderdeel van de gemeentelijke verkeersvisie "Barendrecht op weg" die momenteel in ontwikkeling is. Bij de verkeerskundige beoordeling van de diverse ruimtelijke plannen wordt regelmatig ervaren dat het beleidskader voor parkeren verouderd is en er een werkbaar toetsingskader ontbreekt. In de gemeentelijke verkeersvisie wordt de herziening/actualisatie van de Parkeernota 2008 als actiepoint benoemd.

De centrumaanpak rondom het winkel-woongebied Middenbaan en de nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot de ruimtelijke wetgeving maken een actualisatie van de vigerende parkeernota noodzakelijk. Daarom wordt vooruitlopend op de formele vaststelling van de verkeersvisie het parkeerbeleid geactualiseerd en vastgelegd in een nieuwe parkeernota.

In de nieuwe parkeernota dienen alle verschillende onderdelen op het gebied van parkeren een plek te krijgen, zodoende dat er een samenhangend totaal parkeerbeleid ontstaat als logisch onderdeel van de gemeentelijke verkeersvisie en passend bij deze tijd. De nieuwe parkeernota stelt daarbij duidelijke kaders voor de ruimtelijke ontwikkelingen.

1.3 Doel parkeernota

De doelen van de parkeernota Barendrecht blijven ongewijzigd ten opzichte van de doelstellingen uit de parkeernota 2008, te weten:

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

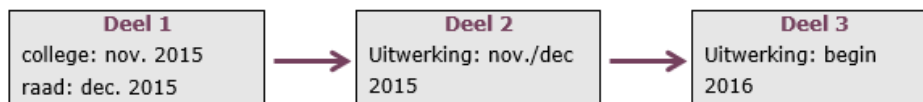
1.4 Opbouw parkeernota en planning

De Parkeernota Barendrecht is tijd- en besluit-volgordegebonden opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Deel 1: Visie op parkeren (doelstellingen en uitgangspunten)
Deel 2: Beleidsinstrumenten (om visie te verwezenlijken)
Deel 3: Uitwerking (concrete normen, regels en maatregelen)

In deel 1 van de parkeernota wordt de visie op parkeren vertaald naar doelstellingen en beleidsuitgangspunten. Als deel 1 is vastgelegd en door de raad is vastgesteld worden de beleidsinstrumenten ontwikkeld waarna de uitwerking kan plaatsvinden. Een belangrijk onderdeel van Deel 3 – zijnde de parkeernormennota – is in juli 2015 al vastgesteld.

In oktober 2015 wordt deel 1 uitgewerkt en begin november door het college vastgesteld. Vervolgens wordt in november en december 2015 deel 2 verder uitgewerkt op basis van het vastgestelde deel 1. Daarmee zijn de parkeerbeleidsdocumenten in 2015 gecompleteerd en kan de uitwerking in verordeningen, regelingen, ontheffingen e.d. worden verwoord. Dat zal begin 2016 plaatsvinden. Deze uitvoeringsinstrumenten doorlopen ook de procedure van inspraak en bezwaar.



Planning parkeernota Barendrecht

1.5 Toelichting aanduidingen winkelgebieden

In Barendrecht is een aantal winkelcentra, met horeca en woonfuncties. In Barendrecht Centrum zijn dit de winkels en horeca aan de Middenbaan, de omliggende straten en het oude dorp. In de parkeernota wordt dit verder aangeduid als "centrum".

Op de grens naar Rotterdam is dit de woonboulevard Reijerwaard en woonboulevard Cornelisland. In de parkeernota wordt dit verder genoemd als Reijerwaard/Cornelisland.

In Barendrecht Carnisselande zijn dit de winkels en horeca bij Carnisseveste en omliggende straten. In de parkeernota wordt dit Carnisseveste genoemd.

De (woon)winkels op Vaanpark II wordt in de parkeernota Vaanpark genoemd.

2 Beleidskader

In het hiernavolgende is in het kort samengevat hoe in de verschillende van belang zijnde gemeentelijke documenten tegen het parkeren in Barendrecht wordt aangekeken. Deze vormen tezamen het beleidskader voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid. Het landelijke en regionale beleid heeft geen directe doorwerking op het parkeerbeleid van Barendrecht en wordt zodoende als kader stellend beschouwd.

2.1 De parkeernota 2008

In de vigerende parkeernota 2008 is als beleidsdoelstelling opgenomen:

"het borgen van een goede bereikbaarheid door het faciliteren van parkeervoorzieningen die **maximaal** voldoen aan de vraag naar parkeren".

In deze nota wordt aanbevolen om bij parkeerproblemen in eerste instantie te zoeken naar het uitbreiden van parkeer capaciteit. Wanneer dit volgend parkeerbeleid niet tot voldoende oplossing leidt, werd terugggevallen op reguleringsmaatregelen. Capaciteitsuitbreiding prevaleerde zodoende boven reguleren en van sturend parkeerbeleid was zodoende nog geen sprake.

Ook voor het stallen van fietsen is het doel om goed te faciliteren en maximaal aan fietsparkeervraag te voldoen. In de parkeernota van 2008 zijn ook fietsparkeernormen vastgesteld, die gebaseerd zijn op kencijfers van CROW.

2.2 Het collegeprogramma 2014-2018

In het collegeprogramma "Een sterk Barendrecht" 2014-2018 zijn de volgende voor de parkeernota relevante speerpunten opgenomen:



- ◀ Een aantrekkelijk en vitaal centrum met bruisende ontmoetingsplekken
- ◀ Verbeteren van de bereikbaarheid
- ◀ Stimuleren van het fietsgebruik

Deze speerpunten zijn in het collegeprogramma als volgt verwoord:

“Een goede bereikbaarheid van de verschillende winkelcentra (laden, lossen en parkeren) is voor ons van groot belang”

“Een duurzame oplossing voor de groei van het verkeer is het stimuleren van het gebruik van bijvoorbeeld de fiets en het OV”

2.3 Gemeentelijke verkeersvisie “Barendrecht op weg”

De gemeentelijke verkeersvisie (verkeersplan) “Barendrecht op weg” is momenteel in ontwikkeling. Parkeerbeleid is onderdeel van deze verkeersvisie en de herziening van de Parkeernota 2008 is als actiepunt benoemd. Als eerste uitwerking van de nog te actualiseren parkeernota is de Nota parkeernormen en de beleidsregels voor de toepassing van parkeernormen voor Barendrecht opgesteld. Deze nota vormt de basis om de ontwikkelingen rondom het centrumgebied Middenbaan op het aspect parkeren te kunnen beoordelen en te kunnen toetsen (zie verder hoofdstuk 2.4). In de Nota parkeernormen is voor uitzonderingsgevallen ontheffing mogelijk op de te realiseren parkeerbehoefte. Die ontheffing kan bestaan uit de mogelijkheid tot een storting in een gemeentelijk parkeerfonds. De gemeente beschikt echter nog niet over een parkeerfonds en bijbehorende parkeerverordening. In het centrumgebied Middenbaan - en de directe omgeving daarvan – kan een parkeerfonds in het kader van de centrumaanpak ontwikkelingen en initiatieven mogelijk maken.

In Barendrecht centrumgebied Middenbaan en omgeving is vergunninghoudersparkeren nog niet aan de orde en wordt niet gedacht aan betaald parkeren als vorm van parkeerregulering.

“De gemeente zal de parkeernota actualiseren en een parkeerfonds en parkeerverordening opstellen”

2.4 Nota parkeernormen 2015

In de Nota parkeernormen (door het college vastgesteld op 7 juli 2015) is voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven aangegeven op welke wijze het aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald dient te worden om in de toekomst in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Ten opzichte van de normen uit 2008 is onder andere meer differentiatie aangebracht voor het parkeren bij woningen.



Nota parkeernormen, vastgesteld juli 2015

In de Nota parkeernormen wordt ook ingegaan op de situatie als er sprake is van een onbalans en er wordt besloten om af te wijken van de parkeernorm. Van de parkeernormen kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken, indien de realisering van het initiatief belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer. Aan het afwijken van de parkeernormen wordt een financiële consequentie gekoppeld. Dit wordt geregeld via een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar dan wel initiatiefnemer of via het parkeerfonds.

3 Huidige parkeersituatie en ontwikkelingen

In dit onderdeel wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie in Barendrecht. Daarmee worden de huidige knelpunten in het parkeren in beeld gebracht.

3.1 Parkeeronderzoek in Barendrecht centrum

In het kader van de centrumaanpak is in maart 2015 een uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in het centrum Middenbaan en oude dorp en in de schilgebieden daarvan. De resultaten en de analyse van het parkeeronderzoek leiden tot de volgende conclusies:

- ◀ Het centrumgebied kent in de maatgevende periode op vrijdag en zaterdag een hoge bezettingsgraad van 80-85%; de kans op foutparkeren en rondrijdend zoekverkeer nemen hierdoor toe;
- ◀ In het directe centrumgebied rondom de Middenbaan zijn doordeweeks 1/3 van de parkeerders werknemers;
- ◀ 1/3 van de parkeerders in de parkeerschijfzone (ook wel blauwe zone genoemd) staat langer geparkeerd dan de maximaal toegestane parkeerduur van 2 uur. Geconcludeerd wordt dat de parkeerschijfzone in de huidige functie niet goed functioneert;
- ◀ Het algemene beeld is dat er verdrijving plaats vindt naar de randgebieden van het centrumgebied. Op de dinsdag en de vrijdag is er sprake van een (erg) hoge parkeerdruk in de omgeving van het Binnenhof. Dit levert in de omgeving knelpunten op;
- ◀ Verdrijving vindt vooral plaats naar de wijk Noord maar ook gedeeltelijk naar de wijk Binnenland-West. Ook in de overige randgebieden is verdrijving zichtbaar. In de direct aangrenzende straten levert dit soms knelpunten op;
- ◀ Er wordt in het parkeeronderzoek een doorkijk naar maatregelen gegeven:
 - ◀ Intensiveren van handhaving van de parkeerschijfzone is wenselijk maar zal ook leiden tot een toename van de verdrijving naar de randgebieden;
 - ◀ Het meer spreiden van doelgroepen door bijvoorbeeld het instellen van vergunninghoudersgebieden en/of het concentreren van bijvoorbeeld bezoekersplaatsen door het wijzigen/verkleinen van de parkeerschijfzone;
 - ◀ Uitbreidingsplannen van het centrumgebied/winkelarsenaal zullen in goede balans moeten staan met de reeds zichtbare parkeergedragingen.

3.2 Regulering en handhaving

Parkeerregulering in Barendrecht bestaat uit een parkeerschijfzone-regeling. In Barendrecht zijn 7 parkeerschijfzones aangewezen, te weten:

- ◀ Locatie Centrum Middenbaan, Onderlangs inclusief parkeergarage bij de Jumbo, Achterom inclusief de parkeerkelder bij Albert Heijn en 't Vlak;
- ◀ Locatie Reling (winkelcentrum Carnisseveste);
- ◀ Locatie Stationsplein;
- ◀ Locatie Binnenhof, enkele plaatsen voor het gemeentehuis;
- ◀ Locatie Gouwe (wijkcentrum);
- ◀ Locatie Gebroken Meeldijk bij de MCD (wijkcentrum);
- ◀ Locatie Centrum Middenbaan, 2e Barendrechtseweg t.h.v. pand van Onnink.

Handhaving vindt voornamelijk plaats door de gemeentelijke BOA's. Handhaving van de parkeerschijfzone is één van de vele handhavingstaken die de BOA's uitvoeren. Een parkeerschijfzone is gebaat bij goede afspraken over de te leveren prestaties en /of duidelijke afspraken over ureninzet specifiek voor de handhaving in de parkeerschijfzones.

Een nadeel van een parkeerschijfzone is dat de geïnde boetes afvloeien naar het Rijk. Dus tegenover handhavingskosten staan geen inkomsten uit boetes.

3.3 Ontwikkelingen

Centrumaankpak

Voor het centrumgebied zijn plannen volop in ontwikkeling. In de Ruimtelijke kansenverkenning van het centrum staat aangegeven dat op basis van de sloop- en nieuwbouwplannen er een mogelijkheid ontstaat voor het uitbreiden van de parkeer capaciteit met zo'n 140 parkeerplaatsen. Deze worden voor een groot deel –op maaiveld- bij Achterom "oost" gerealiseerd.

Oude dorpskern: Doormanplein

Op 30 juni is de visie Doormanplein door de gemeenteraad vastgesteld. Met de visie wordt het kader neergelegd om invulling te kunnen geven aan de potentie om het Doormanplein (nu een parkeervoorziening) weer een centrale ontmoetingsplek en aangenaam verblijfsgebied te laten zijn voor heel Barendrecht.

De visie is geen concreet plan, het geeft de richting aan en de sfeer weer waarin het plein zich zou kunnen ontwikkelen. De uitwerking van de visie vindt plaats in de projectgroep Oude Dorpskern en resulteert in concrete (verkeers)maatregelen. Een belangrijk aspect in de visie is de kans c.q. de wens om het Doormanplein autovrij te maken en het parkeren op te heffen. Een parkeeronderzoek is uitgevoerd om de effecten van deze maatregel in beeld te brengen. Het autovrij maken van het Doormanplein wordt bekrachtigd met een formeel verkeersbesluit.

Stationsomgeving

In de plannen op de oude zwembad-locatie is aangegeven dat op basis van de oude parkeernormering 1,8 parkeerplaats per woning gerealiseerd zou moeten worden en dat dubbelgebruik met het P+R-terrein wellicht mogelijk is.

Door de invoering van betaald parkeren bij NS station Lombardijen in Rotterdam is – naar verwachting - de parkeerdruk op het bestaande gratis P+R-terrein bij station Barendrecht toegenomen.

3.4 Parkeerproblematiek Barendrecht

Na het onderzoeken van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen komen de volgende knelpunten en aandachtspunten voor het parkeren in de gemeente Barendrecht naar voren:

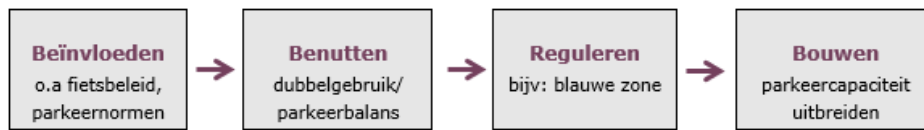
- ◀ Verkeersdruk in centrumgebied Middenbaan op vrijdag en zaterdag;
- ◀ (erg) hoge verkeersdruk op dinsdag en vrijdag in de omgeving van het Binnenhof waardoor problemen in de directe omgeving ontstaan. De drukke werkdag in het gemeentehuis en de weekmarkt leiden tot verdrijving naar de directe omgeving;
- ◀ Toenemende parkeerdruk in de directe omgeving van het centrumgebied Middenbaan;
- ◀ Problemen met de naleving van de parkeerregulering als gevolg van beperkte handhaving;
- ◀ Parkeerproblemen bij het halen en brengen bij diverse basisscholen;
- ◀ Toenemende parkeerdruk in het stationsgebied;
- ◀ Toenemende parkeerdruk bij diverse bedrijven op bedrijventerreinen;
- ◀ Toename van de fietsparkeerdruk bij belangrijke voorzieningen.

4 Visie op parkeren

4.1 Beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen

Het parkeerbeleid is ondersteunend aan de totale visie op mobiliteit in Barendrecht. Ten aanzien van het parkeren is er een verschuiving van vraagvolgend beleid naar sturend parkeerbeleid. Centraal wordt hierbij als uitgangspunt het principe van "beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen" gehanteerd. Dit

betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van parkeerplaatsen. Daarmee wordt dus afgestapt van de doelstelling uit de vigerende parkeernota 2008, waar maximaal voldoen aan de parkeervraag het streven was.



Sturend parkeerbeleid volgens het principe “beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen”

Eerst wordt bepaald of de parkeerproblemen van de verschillende doelgroepen en in de diverse parkeergebieden op een andere wijze zijn op te lossen via beïnvloeden, benutten en reguleren. Deze keuze heeft consequenties voor het omgaan met parkeernormen. Met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn. Ook flankerende maatregelen zoals het realiseren van hoogwaardig fietsnetwerk met fietssnelwegen en goede stallingsvoorzieningen dragen bij aan het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze. Andere flankerende maatregelen die kunnen bijdragen aan “beïnvloeden” zijn goede openbaar vervoer-voorzieningen en mobiliteitsmanagement bij bedrijven.



Visualisatie: beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen

Het parkeeraanbod in Barendrecht dient optimaal benut te worden. Er wordt daarom altijd gezocht naar mogelijkheden om parkeerplaatsen en parkeervoorzieningen dubbel te gebruiken. Voor het centrumgebied Middenbaan wordt daarom gewerkt met een parkeerbalans, waarin vraag en aanbod van parkeren is afgestemd. Daarmee wordt tevens efficiënt met de schaarse ruimte omgesprongen.

In de vastgestelde Nota Parkeernormen Barendrecht wordt uitgegaan van een sturend beleid. Deze beleidslijn wordt verder uitgezet in de parkeernota Barendrecht.

4.2 Parkeren centrum Barendrecht

Er wordt gestreefd naar een aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum van Barendrecht, ook voor autoverkeer. Daarbij wordt met name ingezet op het faciliteren van bezoekers van het centrum. Door een toename van de parkeerdruk in het centrum is het noodzakelijk een toenemend strenger sturend parkeerbeleid inclusief dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te gaan uitvoeren.

Er wordt daarom ingezet op:

- ◀ Een beter functionerende parkeerschijfzone om daarmee voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers te garanderen;

- ◀ Het beter sturen van het parkeren van langparkeerders in het centrum door specifieke locaties voor hen beschikbaar te stellen op locaties buiten de parkeerschijfzones, waarbij de overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk beperkt dient te worden (bijvoorbeeld overlooppromblemen naar de woongebieden in de schil rond het centrum);
- ◀ Het streng toezien op het realiseren van extra parkeercapaciteit ten behoeve van “nieuwe extra parkeercapaciteit-vragende” ontwikkelingen;
- ◀ Het financieel beheersbaar maken van nieuwe extra parkeercapaciteit, parkeervoorzieningen en parkeermaatregelen.

4.3 Parkeerfonds

In de nota parkeernormen is reeds een voorzet gedaan met betrekking tot het instellen van een afkoopregeling indien niet aan de gewenste parkeernormering kan worden voldaan. De gemeente kan een initiatiefnemer – om een ontwikkeling mogelijk te maken - verplichten een financiële compensatie te regelen via een anterieure overeenkomst of het nog via een parkeerverordening in te stellen parkeerfonds. Dit kan van toepassing zijn bij een situatie waarbij de initiatiefnemer niet op eigen terrein het aantal benodigde parkeerplaatsen kan realiseren zoals berekend met de meest recente parkeernormering. De gemeente heeft binnen een parkeerfonds echter wel mogelijkheden om binnen een periode van 10 jaar extra parkeerplaatsen te realiseren in de openbare ruimte. De financiële bijdrage dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats. Insteek is dat ontwikkelaars en initiatiefnemers zelf geconfronteerd worden met de kosten van (een tekort aan) parkeerplaatsen die zij veroorzaken ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling. De bijdrage in het parkeerfonds dient als compensatie voor het afwentelen van het eigen parkeerprobleem op het (te realiseren) openbare parkeeraanbod (met de bijbehorende kosten daarvan).

De keuze voor een parkeerfonds betekent ook een verplichting voor de gemeente om de middelen in het parkeerfonds te labelen aan een ontwikkeling waarbij extra parkeerplaatsen binnen 10 jaar gerealiseerd zullen worden binnen de vereiste loopafstand. Mocht de gemeente hier niet aan voldoen dan dienen de middelen met rente terug gestort te worden aan de initiatiefnemer. De centrumaanpak Mid-denbaan en omgeving voorziet in nieuwe parkeervoorzieningen op maaiveld en zijn gerelateerd aan ontwikkelingen en nieuwe initiatieven.

5 Doelstellingen en uitgangspunten parkeren

5.1 Algemeen

Vanuit de analyse van het parkeervraagstuk wordt het parkeerbeleid voor de gemeente Barendrecht geformuleerd. Hierbij is het uitgangspunt dat de bestaande parkeerinfrastructuur optimaal wordt benut. De doelstellingen worden in dit hoofdstuk per gebiedstype beschreven.

5.2 Doelstellingen en uitgangspunten gemeentelijk parkeerbeleid

Winkelgebieden (centrum, oude centrum, Carnisseveste en wijkcentra)

- ◀ in winkelgebieden is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de winkels in evenwicht. Het principe beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen (zie hoofdstuk 4.1) is van toepassing. Er wordt pas extra capaciteit gerealiseerd als de sturingsmechanismen beïnvloeden, benutten en reguleren volledig zijn uitgenut. Er wordt gewerkt met een parkeerbalans om parkeerplaatsen zo optimaal te gebruiken (dubbelgebruik).
- ◀ Daar waar mogelijk wordt ingezet op het realiseren van extra openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen;
- ◀ Betaald parkeren is de komende jaren nog geen vorm van parkeerregulering die wordt beoogd. De regulering zal zich vooral richten op het versterken van het functioneren van de parkeerschijfzone, het sturen van doelgroepen zoals langparkeerders en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen;



- ◀ De werking van de parkeerschijfzone dient sterk geoptimaliseerd te worden door fors strenger in te zetten op handhaving. Zonder goede handhaving heeft de parkeerschijfzone geen functie en kan deze beter afgeschaft worden. Er dienen nadere concrete afspraken gemaakt te worden met betrekking tot de handhaving. Dit zou kunnen in de vorm van prestatieafspraken met de handhavers (bijvoorbeeld het inzetten op een maximaal aantal overtreders van 5%). Anderzijds dienen de langparkeerders (die nu veelal gebruik maken van de parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone) gefaciliteerd te worden op locaties in de nabijheid van de parkeerschijfzone zonder daarbij overlooppromblemen te creëren voor de omliggende woonwijken;



Zwaar inzetten op strengere handhaving blauwe zone

- ◀ In het centrum dienen nieuwe ontwikkelingen/initiatieven zelf te voorzien in hun parkeerbehoefte. Dat kan enerzijds door zelf in parkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein of anderzijds door binnen de acceptabele loopafstand op het terrein van derden en voor eigen kosten de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.
- ◀ Ook kan de initiatiefnemer in overleg met de gemeente gebruik maken van de parkeervoorzieningen van de gemeente indien er nog voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is. Via een anterieure overeenkomst dient dit gebruik inclusief de financiële compensatie voor het gebruik geregeld te worden.
- ◀ Ook kan het nog in te stellen parkeerfonds worden ingezet om initiatieven mogelijk te maken. De financiële bijdrage voor het realiseren van nieuwe parkeercapaciteit wordt in het parkeerfonds gestort. Binnen 10 jaar dient de gemeente Barendrecht deze parkeercapaciteit te realiseren. Hierbij wordt met name ingezet op het aanbieden van parkeerplaatsen op maaiveldniveau om de financiële bijdrage – voor de ontwikkelaar/initiatiefnemer - per parkeerplaats te kunnen beperken.
- ◀ In de kleinere winkelgebieden in de wijken blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht, ook hier wordt gekeken naar mogelijkheden van dubbelgebruik.

Schilgebieden (wonen)

- ◀ Bij een toenemende parkeerdruk in de woongebieden rondom het centrum wordt ingezet op een parkeerbeleid waarbij:
 - ◀ Onderzoek plaats vindt naar de daadwerkelijke problematiek (objectiveren van de parkeersituatie)
 - ◀ Onderzocht wordt in de desbetreffende straat, buurt of wijk of er draagvlak is voor het nemen van parkeerregulerende maatregelen zoals de invoering van een parkeerschijfzone of vergunningparkeren. De betrokkenen worden daarbij geïnformeerd over de voor- en nadelen van dergelijke maatregelen
 - ◀ bij voldoende draagvlak voor maatregelen (op basis van enquête) wordt de gemeenteraad de keuze voorgelegd de maatregel in te voeren, waarbij ook wordt aangegeven wat de consequenties zijn van de maatregel (zoals mogelijk verschuiving van de overloop en de financiële consequenties)

(Overige) woongebieden

- ◀ in woongebieden is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor de bewoners en hun bezoekers in evenwicht. Alle woongebieden zijn in het vigerende beleid getoetst aan de destijds geldende parkeernormen en daar zijn geen grootschalige parkeerproblemen naar voren gekomen. Hoewel er wel straten en buurten zijn waar de parkeerdruk hoog is.
- ◀ Door de vaststelling van de nieuwe nota parkeernormen is een beter, meer gedifferentieerde afstemming mogelijk van het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwwontwikkelingen.

Werkgebieden

- ◀ in werkgebieden is de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de bedrijven in evenwicht. Dit evenwicht is echter in sommige werkgebieden verstoord geraakt doordat bedrijven gegroeid zijn en het aanbod van parkeren op eigen terrein niet meer toereikend is.
- ◀ De gemeente ondersteunt initiatieven voor mobiliteitsmanagement bij bestaande bedrijven en verplicht mobiliteitsmanagement bij nieuwe bedrijven. Er zijn in de regio twee bedrijven die hierbij kunnen ondersteunen, te weten het Vervoer Coördinatie Centrum Rijnmond (VCCR) en de Verkeersonderneming.
- ◀ Daarnaast ondersteunt de gemeente ontwikkelingen binnen het Metropoolgebied zoals het sterker inzetten op het reguleren van het vrachtwagenparkeren.



Sporten en recreëren

- ◀ Bij sportvoorzieningen en recreatiegebieden is de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor bezoekers in evenwicht.

OV-knooppunt

- ◀ De gemeente Barendrecht stimuleert het gebruik van het OV door het realiseren van kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen voor fiets en auto bij de OV-knooppunten, waaronder een P+R-voorziening.

Gehandicaptenparkeren

- ◀ De gemeente Barendrecht zorgt voor een goede bereikbaarheid voor automobilisten met een functiebeperking (gehandicapten). Iedereen die via de WMO recht heeft op een gehandicaptenparkeerkaart kan ook een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de openbare ruimte aanvragen.

Schoolomgevingen

- ◀ De gemeente Barendrecht voert de regie in de aanpak van parkeeroverlast bij schoolomgevingen. In overleg met scholen en bewoners worden Kiss&Ride-stroken aangelegd, deze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid bij met name het "brengen" van de kinderen/scholieren naar school. Aanvullende maatregelen in de vorm van gedragsbeïnvloeding en handhaving zijn tevens gewenst.

Parkeren grote voertuigen

- ◀ De gemeente Barendrecht beperkt de parkeeroverlast van grote voertuigen (vrachtwagens) door vrachtwagenparkeren alleen toe te staan op speciaal daarvoor aangewezen locaties op de bedrijventerreinen.

Oplaainfrastructuur elektrische voertuigen

- ◀ De gemeente Barendrecht stimuleert en faciliteert het gebruik van de elektrische auto. Daarentegen investeert de gemeente niet mee in oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte.
- ◀ De gemeente zal nader beleid ontwikkelen voor het realiseren van oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen conform het Vergunningmodel.

Fietsparkeren

- ◀ De gemeente Barendrecht stimuleert het fietsgebruik en draagt zorg voor voldoende fietsparkeer-capaciteit bij voorzieningen.
- ◀ Er wordt in toenemende mate ingezet op het realiseren van geconcentreerde fietsparkeercapaciteit bij belangrijke locaties zoals het station en de cinema;
- ◀ De fietsparkeernormen uit de parkeernota 2008 worden geactualiseerd en bij de uitwerking opgenomen



6 Vervolg

Na het collegebesluit van de "Visie op parkeren", deel 1 van de Parkeernota Barendrecht (planning 3 november 2015), wordt verder gewerkt aan de uitwerking van deze visie naar beleidsinstrumenten in deel 2. De "Visie op parkeren" wordt op 24 november 2015 in de Commissie Ruimte behandeld en ter

vaststelling op 15 december 2015 aan de gemeenteraad aangeboden. Deel 2 “Beleidsinstrumenten” van de parkeernota wordt – naar verwachting – in december 2015 aan het college voorgelegd.