



# Parkeerbeleid 2022

## **Colofon**

Januari 2022

### **Auteurs:**

Michel Uittenbroek

Sjors Honders

Jeroen Quee (Sweco Nederland B.V.)

Ross Ruiter (Sweco Nederland B.V.)

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Introductie .....</b>	<b>4</b>
1.1	Waarom een nieuw beleid? .....	4
1.2	Totstandkoming nieuw beleid .....	4
1.3	Context .....	4
1.4	Leeswijzer .....	4
<b>2</b>	<b>Trends en ontwikkelingen en beleidskader .....</b>	<b>5</b>
2.1	Trends en ontwikkelingen .....	5
2.2	Beleidskader .....	7
<b>3</b>	<b>Huidige situatie .....</b>	<b>9</b>
3.1	Parkeerdruk .....	9
3.2	Parkeerregulering .....	10
3.3	Situatie per type gebied .....	11
3.4	Effecten van het huidige beleid en maatregelen .....	13
3.5	Handhaving parkeerregulering .....	13
<b>4</b>	<b>Visie en beleidsuitgangspunten.....</b>	<b>14</b>
4.1	Overzicht.....	14
4.2	Toelichting visiepunten .....	14
4.3	Overige beleidsregels en maatregelen.....	19
<b>5</b>	<b>Werkwijze en bevoegdheden.....</b>	<b>22</b>
5.1	Maatregelen en maatwerk in overleg .....	22
5.2	Bevoegdheden en verantwoordelijkheden .....	22

# 1 Introductie

## 1.1 Waarom een nieuw beleid?

In 2015 hebben we ons Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen vastgesteld. Sinds 2015 is Capelle verder verstedelijkt door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren doorzet zoals bijvoorbeeld bij de transformatie van Rivium. Ook zijn er sinds 2015 nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld elektrisch vervoer en deelmobiliteit (auto, scooter en fiets) meer concreet geworden. Deze nieuwe ontwikkelingen hebben (in)direct invloed op hoe we met het auto- en fietsparkeren omgaan in Capelle. Het nieuwe beleid heeft daarom als doel om er voor te zorgen dat we goed kunnen anticiperen op de toekomst. Het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid 2022 en de daarbij behorende Nota parkeernormen 2022 is onderdeel van de Uitvoeringsagenda van het Programma Mobiliteit, pijler 4.

**Programma Mobiliteit 2020 – 2030 'Gebalanceerd de toekomst in':** *Parkeren blijft een belangrijk thema in Capelle. Een update van het parkeerbeleid inclusief de te hanteren parkeernormen is wenselijk om goed te kunnen voorzien in de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.*

## 1.2 Totstandkoming nieuw beleid

Het nieuwe beleid is tot stand gekomen op basis van een evaluatie van het vigerend parkeerbeleid, analyse van trends en ontwikkelingen en relevant beleid en gesprekken met ambtenaren van stadsbeheer, stadsontwikkeling, handhaving, buurtregisseurs, politie, portefeuillehouder en de commissie SOB.

## 1.3 Context

Het gemeentelijk Parkeerbeleid van Capelle aan den IJssel wordt vormgegeven door een tweetal documenten: Nota Parkeerbeleid (dit document) en de Nota Parkeernormen. Deze twee documenten bepalen gezamenlijk hoe we met parkeren omgaan binnen Capelle. Het Programma Mobiliteit vormt inhoudelijk het kader van ons parkeerbeleid: daarin zijn onze ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit vastgelegd. Deze en andere relevante beleidsstukken worden in hoofdstuk 2 verder toegelicht.

Parkeerbeleid



Vastleggen van visie en ambitie en opgaven voor de komende jaren

Nota Parkeernormen



Vastleggen van parkeernormen en spelregels bij ruimtelijke ontwikkelingen

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op relevante trends en ontwikkelingen en het beleidskader binnen Capelle. In hoofdstuk 3 beschrijven we de huidige situatie in Capelle omtrent parkeren. Onze visie op parkeren en beleidsuitgangspunten presenteren we in hoofdstuk 4. We sluiten in hoofdstuk 5 af met de werkwijze binnen de gemeente, de bevoegdheden en de manier waarop we samenwerken met betrokkenen buiten de gemeentelijke organisatie.

## 2 Trends en ontwikkelingen en beleidskader

### 2.1 Trends en ontwikkelingen

#### Demografie en stedelijkheidsgraad

Het aantal inwoners van Capelle aan den IJssel stijgt al jaren, anno 2022 telt de gemeente circa 67.000 inwoners. De verwachting is dat het aantal inwoners tot 2040 groeit tot circa 77.000 inwoners. Tegelijkertijd neemt het aantal personen per huishouden nog steeds af. De groei van het aantal huishoudens bedraagt 4 procent in dezelfde periode. De bevolking in Capelle vergrijsd, de komende 20 jaar is er naar verwachting sprake van een verdubbeling van het aantal 80-plussers. Het aandeel 65-plussers stijgt in dezelfde periode met 37 procent. Deze demografische ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteitsbehoefte, bijvoorbeeld meer gebruik van het openbaar vervoer en elektrische fiets (65-plussers).

Door de verdere verdichting is er op verschillende locaties ook sprake van een toenemende stedelijkheid. Er komt meer druk op de beschikbare schaarse ruimte. Dit wordt uitgedrukt in de stedelijkheidsgraad, die wordt gemeten aan de hand van de adressendichtheid. Capelle kent een gemiddelde dichtheid van 2.301 adressen per vierkante kilometer. Het CBS kwalificeert een dergelijke dichtheid als 'sterk stedelijk'. Het Nieuwe Rivium (na transformatie), Capelle Centrum, Schenkel en delen van Schollebaar kennen zelfs een 'zeer sterk stedelijke' adressendichtheid. Uit CBS cijfers blijkt dat in het algemeen het autobezit lager wordt naarmate de stedelijkheidsgraad toeneemt.

#### Autobezit en parkeerplaatsen

Capelle telt ruim 31.000 personenauto's en ruim 31.000 huishoudens, circa 1 auto per huishouden. Het autobezit per huishouden in Capelle is daarmee lager dan het Nederlands gemiddelde. Echter vanwege de hoge dichtheid is het autobezit in Capelle per vierkante kilometer juist een van de hoogste van Nederland. Het aantal personenauto's per huishouden is weergegeven in figuur 1. Hierin zien we het hoogste autobezit bij de 's-Gravenweg en Prins Alexanderlaan, Stationsbuurt en delen van Capelle-West. Het hoge autobezit en -gebruik draagt mede bij aan verkeersknelpunten die op meerdere plekken binnen de gemeente worden ervaren. In vergelijking met het gemiddelde in de MRDH-regio is het aandeel auto in de modal split in Capelle 8 procentpunt hoger.



31.000 huishoudens

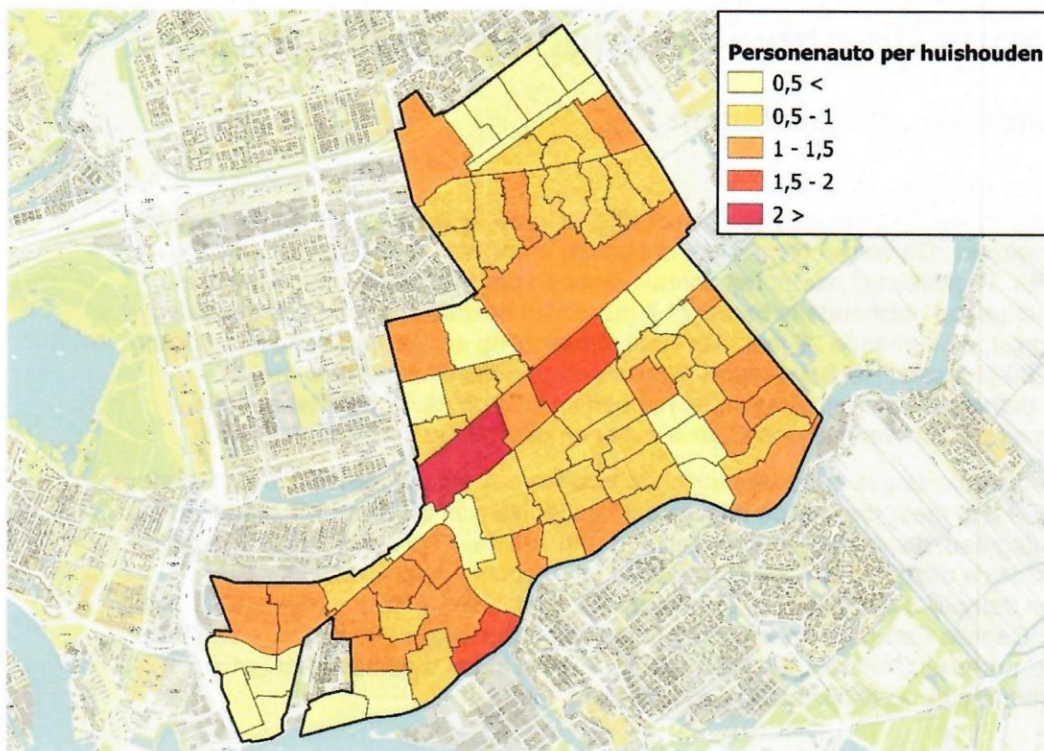


43.000 parkeerplaatsen (waarvan 8.600 privaat)



31.000 personenauto's

Capelle telt circa 34.400 openbare parkeerplaatsen en circa 8.600 private parkeerplaatsen. Uit de burgerparticipatie Stadsvisie uit december 2019 en januari 2020 blijkt dat (ook jonge) inwoners ook in 2030 nog aan de (eigen) auto hechten. Bovendien verwacht 60 procent in 2030 hun auto 'voor de deur' te kunnen parkeren. Het hoge autobezit, de behoefte om voor de eigen deur te kunnen parkeren en de verdere verstedelijking vormen een belangrijke opgave voor de komende jaren.



Figuur 1: aantal personenauto's per huishouden (CBS, 2019)

### Elektrisch vervoer

Het aantal elektrische auto's in Capelle stijgt snel, net als in de rest van Nederland. In 2020 telde de gemeente 773 elektrische auto's. Zoals in het Laadpalenbeleid 2020-2022 staat omschreven is de verwachting dat dit er anno 2030 ruim 19.000 zijn. De inschatting is dat 93 procent van de elektrische voertuigen in Capelle is aangewezen op laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Het reserveren van parkeerplaatsen bij laadpalen voor elektrische auto's heeft effect op het aantal 'reguliere' parkeerplaatsen. Zie voor een uitgebreidere analyse van het elektrisch vervoer het Laadpalenbeleid 2020-2022.

### Deelmobiliteit

In stedelijke gebieden is een trend zichtbaar waarbij inwoners minder hechten aan bezit en meer hechten aan gebruik. Deze trend manifesteert zich ook op het gebied van mobiliteit. Er bestaan inmiddels veel verschillende deelplatforms waar auto's, (elektrische) fietsen, scooters etc. worden aangeboden. Dit noemen we Mobility as a Service (MaaS). Soms vanuit een bedrijf (business to consumer), maar ook vanuit inwoners zelf (consumer to consumer). De locatie en manier waarop je een voertuig ophaalt en inlevert varieert per deelsysteem. Zo kan er worden gekozen voor een systeem waar je een voertuig overal kan achterlaten (free floating), een systeem waarbij je het voertuig op meerdere plekken kunt inleveren (back to many) of een systeem waarbij je het voertuig op dezelfde plek moet inleveren als waar je het ook hebt opgehaald (back to one).

Het is op dit moment nog onduidelijk wat de precieze effecten van deelmobiliteit zijn op het mobiliteitsgedrag. Het lijkt met name een interessant alternatief voor het bezit van een 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> eigen auto die wordt gebruikt voor incidentele ritten. Het succes van dergelijke concepten is afhankelijk van verschillende factoren waaronder het parkeerregime. Dit wordt verder omschreven in het nog op te stellen Deelmobiliteitsplan van Capelle aan den IJssel.

## 2.2 Beleidskader

Er zijn verschillende lokale en regionale beleidsdocumenten die raakvlakken hebben met het nieuwe parkeerbeleid. Hierna volgt een korte samenvatting van de relevante raakvlakken. Landelijk relevant beleid staat beschreven in het Programma Mobiliteit.

### Stadsvisie / Omgevingsvisie 2021

De huidige Stadsvisie uit 2013 is niet meer actueel. Daarom ontwikkelde de gemeente een nieuwe Stadsvisie, die ook meteen de Omgevingsvisie voor Capelle aan den IJssel is. De nieuwe Stadsvisie is door de gemeenteraad op 27 september 2021 vastgesteld. De kernboodschap daarbij zal zijn: een nieuw evenwicht in bevolkingssamenstelling, in mobiliteit en in functies zorgt ervoor dat Capelle zich kan blijven profileren als een krachtige en vitale stad in de regio.

De opgave is om de mogelijkheden van nieuwe aanvullende gemengde stedelijke milieus langs de trein- en metrolijnen (of indirect daaraan gekoppeld) te onderzoeken en uit te werken. Er wordt verder onderzocht hoe deze zone versterkt kan worden met woningen en andere functies, waardoor er een levendig stedelijk gebied ontstaat. Zo wordt aan de meer stedelijk georiënteerde Capellenaren een plek geboden en wordt tegelijkertijd het bestaande voorzieningenniveau versterkt. Hierdoor ontstaat ook ruimte voor aanvullende voorzieningen voor de omliggende buurten zoals afhaalpunten en Mobility services waarbij je mobiliteit inkoop in plaats van bijvoorbeeld zelf een auto aanschaft. Deze nieuwe stedelijke milieus bieden bij uitstek kansen voor het stimuleren van nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten. Het gaat hierbij meer om het bedienen van de behoefte aan verplaatsen in plaats van om de afzonderlijke modaliteiten.

De ov-lijnen (bus, metro en spoor) zijn dragers die de Capellenaar snel en efficiënt toegang geven tot een groot aantal voorzieningen.

### Programma Mobiliteit 2020-2030

In het vastgestelde Programma Mobiliteit presenteren we onze visie op mobiliteit op hoofdlijnen. Het uitgangspunt in Capelle is en blijft om het vervoer voor iedereen die van en naar Capelle gaat, in goede banen te leiden. Het Programma Mobiliteit is gestoeld op 4 pijlers. Het *toekomstbesteding parkeren* is onderdeel van pijler 4: *'een toekomstbestendige stad'*. Hierin is de wens voor flexibele parkeernormen opgenomen en beleid dat ruimte biedt aan integrale en duurzame mobiliteitsoplossingen bij nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt daarbij blijft dat er wordt voldaan aan de verwachte parkeerbehoefte van de betreffende buurt of wijk.

Een belangrijk uitgangspunt is dat het beleid van gratis parkeren ook de komende jaren wordt doorgezet. Dit betekent dat de kosten voor beheer en onderhoud van parkeervoorzieningen niet direct ten laste van de parkeerder worden gebracht. Deze kosten worden afgedekt binnen de gemeentelijke begroting of door bijdragen van particuliere initiatiefnemers van nieuwbouwprojecten.

Andere relevante punten, die in het Programma Mobiliteit worden genoemd, zijn:

- we zorgen voor passend parkeerbeleid voor de verschillende doelgroepen en locaties;
- gratis parkeren betekent niet onbeperkt parkeren;
- P+R voorzieningen bij de metrostations;
- vrachtauto parkeren;
- fietsparkeren.

### Laadpalenbeleid 2020-2022

Om te voorzien in de groeiende vraag naar openbare laadvoorzieningen heeft de gemeente op 14 december 2020 het Laadpalenbeleid 2020-2022 vastgesteld. Het doel van het beleid

is om richting te geven aan een efficiënte en effectieve uitrol van een dekkend netwerk van oplaadstructuur voor elektrisch vervoer in Capelle.

Omdat de elektrische auto een reguliere auto vervangt, gaat de gemeente er van uit dat het totaal aantal auto's binnen de gemeente niet stijgt. Wel is een aandachtspunt dat parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen niet gebruikt mogen worden door auto's op fossiele brandstof. Dit betekent dat het inrichten van een parkeerplaats met laadinfrastructuur een 'reguliere' parkeerplaats onttrekt. De gemeente houdt vooralsnog rekening met een behoefte van 880 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2022 en 3.310 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2030.



## 3 Huidige situatie

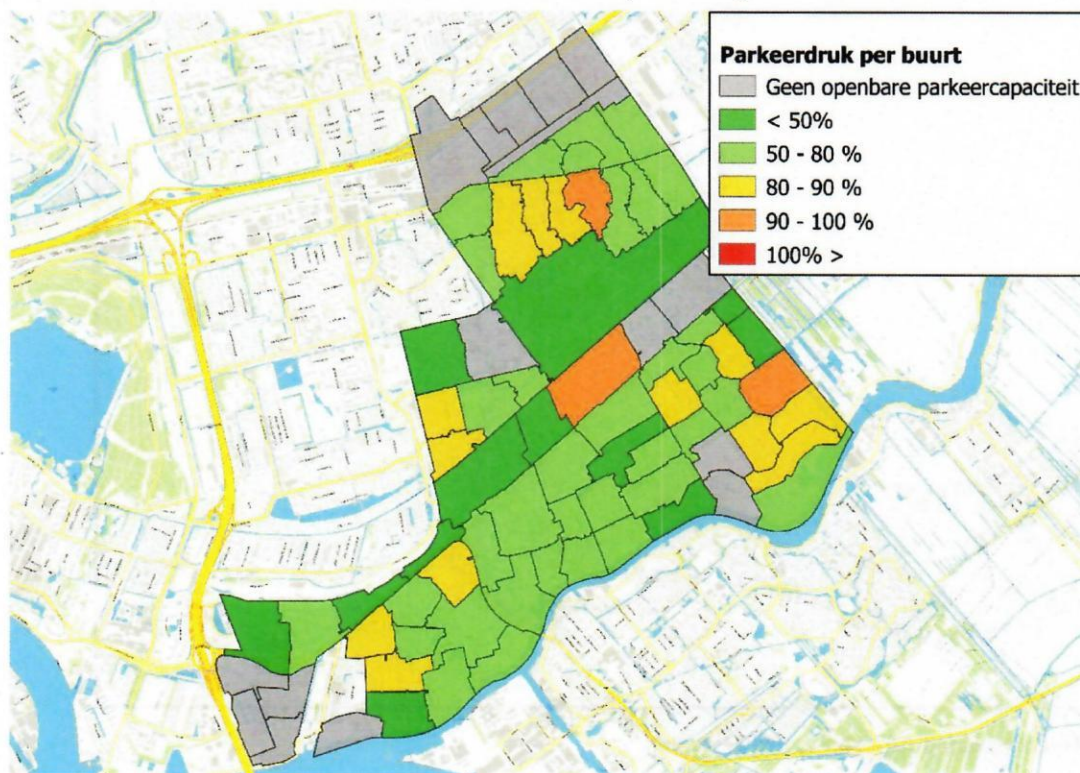
Dit hoofdstuk geeft een toelichting op hoe het parkeren binnen de gemeente nu is georganiseerd en welke problemen worden ervaren. Het aanpakken van deze problemen is de opgave voor de komende jaren.

### 3.1 Parkeerdruk

Een te hoge parkeerdruk wijst er op dat de vraag (auto's) groter is dan het aanbod (parkeerplaatsen). Dit kan meerdere oorzaken hebben: bijvoorbeeld een hoog autobezit in de betreffende buurt zelf of overloop van parkeren van een grote publiekstrekker (ziekenhuis, winkel etc.) nabij. Het algemene beeld in Capelle is dat de parkeerdruk gemiddeld genomen acceptabel is. Dat blijkt ook uit de parkeerdrukmeting 2019, zie figuur 2.

In woonwijken wordt een parkeerdruk van 90% acceptabel geacht. Het is dan voor iedereen mogelijk om een parkeerplaats te vinden zonder dat er teveel zoekverkeer optreedt. Er zijn drie buurten die de maximale parkeerdruk van 90 procent in de nacht overschrijden: Kunstenaarsbuurt, Dalenbuurt en Stationsbuurt. In alle overige gebieden is in de nacht de parkeerdruk (veel) lager. Dit betekent niet dat er binnen de betreffende buurten geen sprake kan zijn van een hoge parkeerdruk of andere vormen van parkeeroverlast. De parkeerdruk varieert per straat.

De beschikbare tellingen geven geen inzicht in de parkeersituatie overdag. Op basis van andere signalen weten we dat in Fascinatio overdag sprake is van een te hoge parkeerdruk mede veroorzaakt door de parkeerders van nabijgelegen bedrijven. Hetzelfde geldt voor enkele woonbuurten rondom winkelcentra of onderwijsinstellingen.



Figuur 2: parkeerdruk nachtmeting 2019

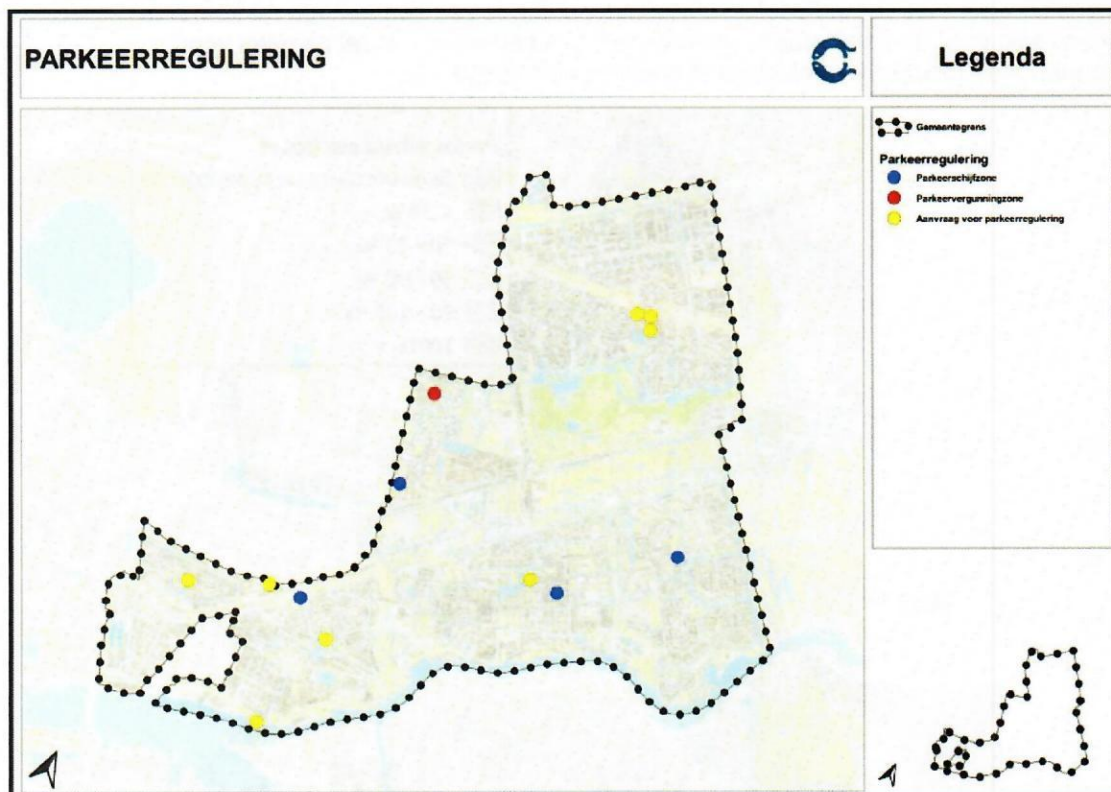
## 3.2 Parkeerregulering

Het doel van parkeerregulering is om parkeeroverlast voor inwoners en ondernemers te beperken. Parkeerregulering maakt het mogelijk om ongewenste effecten (bijvoorbeeld een te hoge parkeerdruk) tegen te gaan. In Capelle komen op dit moment twee vormen van parkeerregulering voor:

- een blauwe zone (parkeerschijf met maximale parkeerduur);
- vergunningengebied (zonder maximale parkeerduur).

Bij de gereguleerde gebieden zijn per zone variërende venstertijden van kracht. De locaties van de gereguleerde gebieden zijn weergegeven in figuur 3. De regulering met vergunningparkeren in de Molenbuurt in Schenkel voorkomt overlast van bezoekers en personeel van het IJssellandziekenhuis. Dit is de enige locatie binnen de gemeente waar vergunningparkeren geldt. Voor dit specifieke gebied, maar ook overige gebieden, kan worden gesteld dat ze functioneren naar tevredenheid van de belanghebbenden. Op dit moment lopen er een aantal aanvragen voor andere gebieden om regulering in te voeren, zoals bijvoorbeeld in Fascinatio. Deze aanvragen worden in 2021 en 2022 verder onderzocht en uitgewerkt.

De autobereikbaarheid van de winkelvoorzieningen (gratis parkeren) blijft onderscheidend ten opzichte van andere gemeenten in de regio.



Figuur 3: Parkeerregulering (uit Programma Mobiliteit)

### 3.3 Situatie per type gebied

Binnen onze gemeente onderscheiden we verschillende type gebieden, bijvoorbeeld het centrumgebied (veel winkels), woongebieden, werkgebieden of locaties rondom scholen en metrostations. Hierna beschrijven we per type gebied de parkeerssituatie.

#### **Parkeren in het centrum**

Bij de uitbreiding van het **winkelcentrum Koperwiek** zijn verbeteringen van de parkeersituatie uitgevoerd. De belangrijkste daarvan is de realisatie van de parkeergarage met 300 parkeerplaatsen aan de Kerklaan. Het parkeeraanbod wordt nog verder uitgebreid. Het parkeren voor de appartementen aan de Lijsterlaan vraagt hierbij speciale aandacht.

De parkeervoorzieningen rond het winkelcentrum zijn gereguleerd met een blauwe zone. Hiermee wordt beoogd het parkeren nabij de winkels vrij te houden voor bezoekers en specifiek om het P+R parkeren voor de metro tegen te gaan. Ook de buurt aan de oostkant van de Kerklaan / deel Fluiterlaan kent een blauwe zone. Hier is met name het tegengaan van P+R parkeren reden voor de regulering.

De buurten buiten de strook tussen Rivierweg en Kerklaan zijn nog niet gereguleerd (met uitzondering van bovengenoemd deel van de Fluiterlaan). Wanneer de parkeersituatie hiertoe aanleiding geeft en er is een wens van de bewoners, dan is het mogelijk de blauwe zone uit te breiden.

Bij winkelcentrum De Terp is parkeren voor het bezoek aan de winkels beschikbaar in de parkeergarage onder de winkels. Het parkeren is in de parkeergarage geregeld met een blauwe zone. P+R parkeren voor de metro, zonder regulering, is beschikbaar onder het viaduct aan de oostkant van het metrostation en op het parkeerterrein aan het Hollandsch Diep bij het einde van het viaduct. In de omgeving van De Terp is verder geen sprake van regulering van het parkeren.

#### **Parkeren in woongebieden**

De woongebieden in Capelle zijn de wijken Middelwatering en Oostgaarde voor zover deze niet in het centrumgebied vallen en daarnaast Capelle West met 's-Gravenland, Schenkel en Schollebaar. De afgelopen jaren zijn in verschillende buurten, deels op basis van specifieke behoefte en deels in het kader van de IBOR-aanpak, uitbreidingen van het aantal parkeerplaatsen gerealiseerd. In deze gevallen was sprake van knelpunten voor het parkeren voor bewoners die in de Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 – 2018 waren opgenomen.

Er zijn in de huidige situatie geen andere locaties in beeld waar vanuit de bestaande parkeersituatie reden is voor parkeermaatregelen. Wel bestaat de mogelijkheid dat transformatieprojecten aanleiding geven tot het overwegen van maatregelen om te zorgen dat geen onvoorziene effecten optreden in de omgeving van projectlocaties. Als in voorkomende gevallen regulering wordt overwogen, zal dit worden uitgevoerd als een blauwe zone of vergunningengebied.

#### **Wijk- en buurtcentra**

Als ontwikkelingen bij wijk- en buurtcentra gaan leiden tot overlast in de directe omgeving, zal gerichte monitoring plaatsvinden om de knelpunten te identificeren. Dit geldt ook als de bereikbaarheid van wijk- en buurtcentra in de knel dreigt te komen. Dit geldt bijvoorbeeld voor winkelcentrum 's Gravenland. Als regulering wordt overwogen, zijn de uitgangspunten goede bereikbaarheid van de centra en het tegengaan van overlast voor woongebieden. De monitoring, afweging en toepassing van maatregelen vinden in nauw overleg met de omwonenden en andere betrokkenen plaats.

### **Grote bedrijven / bedrijventerreinen nabij woonbuurten**

In sommige gevallen leidt het parkeren door medewerkers van bedrijven tot parkeeroverlast voor de omgeving. Zoals eerder aangegeven is dit bijvoorbeeld aan de orde in sommige delen van de wijk Fascinatio. Als uit monitoring en evaluatie blijkt dat parkeerregulering een effectieve maatregel kan zijn, wordt in overleg met de bewoners een vorm van parkeerregulering ingevoerd. Voorwaarde is wel dat de eigen parkeervoorzieningen bij de woningen ook worden benut zoals de bedoeling is.

In Schenkel is in het verleden een vergunningregeling ingevoerd in de straten rondom het ziekenhuis. Deze regulering is in stand gebleven na de bouw van een parkeergarage bij het ziekenhuis. De parkeergarage is bestemd voor bezoekers van het ziekenhuis en in de garage geldt betaald parkeren. Een blauwe zone is in deze situatie niet effectief als regulering voor de omgeving omdat dit juist uitwijken zou faciliteren van bezoekers die niet willen betalen voor het parkeren. Het vergunningparkeren zal hier dan ook in stand blijven.

### **Capelle XL**

Het bedrijvengebied Capelle XL rond de Hoofdweg kent een menging van parkeren op de openbare weg en parkeren op eigen terrein bij bedrijven. Op enkele plaatsen in het gebied zijn tekorten aan parkeerplaatsen opgelost door pragmatische voorzieningen (belijning, half op trottoir). Als op andere plaatsen zonder fysieke ingrepen specifieke knelpunten kunnen worden opgelost, kan dit in overleg met de bedrijven worden uitgevoerd.

### **Zones rondom metrostations**

Het gebruik van de metro leidt rondom de stations in enkele gevallen tot een hoge parkeerdruk door Park + Ride. Wanneer dit tot overlast leidt, zal in samenspraak met de omgeving worden nagegaan of invoering of uitbreiding van de blauwe zone een geschikte oplossing biedt. Dit is met name aan de orde bij Capelse Brug omdat dit station een grote aantrekkingskracht heeft en in de omgeving van dit station maar in beperkte mate regulering is ingevoerd.

### **Parkeren in schoolomgeving (Kiss + Ride)**

De K+R (Kiss and Ride) situatie rondom schoolomgevingen (ook bij het Schippersinternaat) is en blijft een aandachtspunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeeroverlast. Oplossingen vragen om maatwerk waarbij samen met de scholen, omgeving en gemeente wordt gezocht naar een uitkomst. Dit is zowel een infrastructureel als gedragsvraagstuk zonder een eenduidige oplossing. Maatwerk is noodzakelijk om in samenspraak met belanghebbenden tot een oplossing te komen. In het Programma Mobiliteit wordt prioriteit gegeven aan deze opgave.

### **Parkeren in Rivium**

Voor het parkeren in Rivium is ten opzichte van de Parkeernota 2015 sprake van een grote wijziging. Dit komt voort uit de transformatie tot een hoogstedelijk woongebied. In Rivium is na de transformatie geen openbaar parkeren meer aanwezig. Al het parkeren wordt op eigen terrein opgelost. Voor Rivium gelden specifieke parkeernormen in samenhang met het hoogstedelijke karakter en de bereikbaarheid met openbaar vervoer. De toekomstige structuur en stedelijkheid van Rivium wijkt af van de rest van de gemeente. Om die reden hebben we in 2020 aangepaste parkeernormen vastgesteld voor het Nieuwe Rivium. Juist in dit gebied willen we als gemeente inzetten op alternatieven voor autogebruik. Het gebied kent een goede HOV-bereikbaarheid (Parkshuttle) en we maken lagere parkeernormen mogelijk voor ontwikkelingen die inzetten op een hoger fietsgebruik en/of deelmobiliteit.

De parkeernormen voor Rivium zijn vastgelegd in *Bijlage 2.22 bij mobiliteitsrapport Raadsvoorstel Rivium parkeernormen*. Deze zijn opgenomen als bijlage van de Nota Parkeernormen 2022.

### **3.4 Effecten van het huidige beleid en maatregelen**

Het evalueren van het huidige beleid is lastig omdat het nog ontbreekt aan een monitoringsinstrument dat over een langere periode inzicht geeft in de parkeersituatie voor verschillende locaties en doelgroepen. Op basis van de gevoerde gesprekken en beschikbare data kan wel een algemeen beeld worden gevormd. Dit laat zien dat het Parkeerbeleid 2015 goed heeft gefunctioneerd. Dit blijkt ook uit het feit dat er in het Programma Mobiliteit geen grote koerswijziging ten aanzien van parkeren is opgenomen. We gaan door op de in 2015 ingeslagen weg. In grote delen van Capelle is er gemiddeld genomen sprake van een acceptabele parkeersituatie. Dat betekent niet dat er lokaal geen knelpunten zijn. Een evaluatie van de Uitvoeringsagenda 2015-2018 behorend bij het Parkeerbeleid 2015 leert bovendien dat niet alle agendapunten zijn opgepakt. Vanuit het Programma Mobiliteit is een Uitvoeringsprogramma uitgewerkt om de mobiliteitsopgaven voor de komende jaren aan te pakken.

### **3.5 Handhaving parkeerregulering**

Bij het instellen van parkeerregulering hoort ook een handhavingsprotocol. De uitwerking van het handhavingsprotocol wordt in 2022 nader uitgewerkt door de afdeling Stadsbeheer, unit VTH. Wij vinden het van belang dat in gereguleerde gebieden op basis van kenteken en woonadres een ontheffing of een vergunning te verlenen. Het kenteken en het adres worden aan elkaar gekoppeld waardoor er een duidelijke situatie ontstaat wie er (recht op) een ontheffing c.q. vergunning heeft. De manier waarop we dit gaan controleren is onderdeel van de nadere uitwerking. Met oog de digitalisering van de handhaving kan gedacht worden aan een samenwerking met gemeente Rotterdam waarbij gebruik gemaakt kan worden van de scanauto. De scanauto scant het kenteken en controleert gelijktijdig of het desbetreffende voertuig in bezit is van een ontheffing of vergunning.

## 4 Visie en beleidsuitgangspunten

### 4.1 Overzicht

Het Parkeerbeleid 2015 is gebaseerd op 7 visiepunten uit de op 28 april 2015 door het College van B&W vastgestelde *Koersnota Parkeren*. Deze visiepunten zijn anno 2022 nog steeds relevant, maar de invulling daarvan behoeft een actualisatie. Daarnaast zijn er een aantal nieuwe thema's zoals deelmobiliteit, regulering en monitoring. Een uitgebreide toelichting op de visiepunten volgt in navolgende paragrafen en volgend hoofdstuk.

Visiepunten	Toelichting:
1 We voeren gebiedsgericht beleid	We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan
2 We houden rekening met verschillende doelgroepen	We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen
3 We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen	We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting
4 We houden het parkeren in openbaar gebied gratis	We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders
5 We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in de bestaande omgeving
6 We zetten in op duurzaamheid	We stellen eisen aan de flexibiliteit van parkeervoorzieningen (bijv. EV Ready of andere functie/flexibele invulling)
7 We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers	We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties
Nieuwe Visiepunten	Toelichting:
8 We reguleren alleen als het niet anders kan	We onderzoeken alternatieve oplossingen en toetsen het draagvlak
9 We gaan de parkeersituatie structureel monitoren	We bepalen onze strategie in een Telplan en voeren regelmatig parkeeronderzoeken uit
1 We zien deelmobiliteit als welkome 0 toevoeging op ons mobiliteitssysteem	We bieden ruimte voor deelmobiliteitsinitiatieven in de hele gemeente
1 We benaderen maatregelen in bestaand 1 gebied integraal en in samenhang met andere belangen	We nemen maatregelen vanuit IBOR en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties

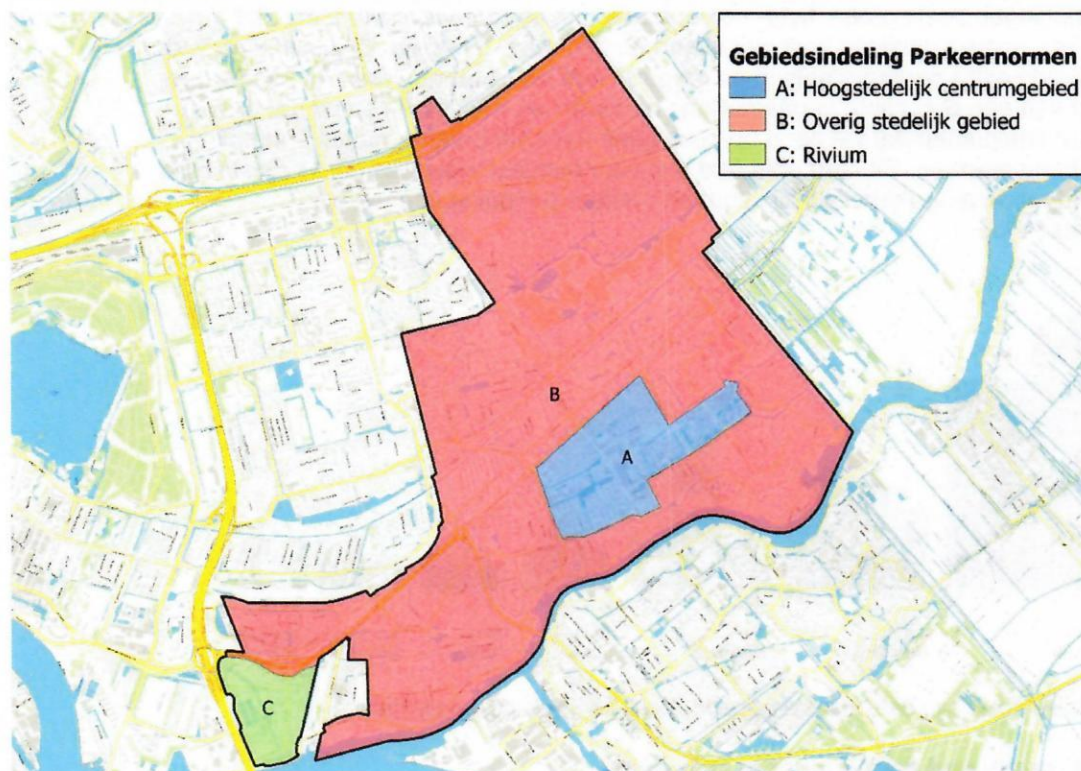
### 4.2 Toelichting visiepunten

#### Visiepunt 1: gebiedsgericht beleid

Een gebiedsgericht beleid betekent dat we in ons beleid onderscheid maken in verschillende type gebieden zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium en de wijk- en buurtcentra. In de gebieden met veel bezoekers (winkelvoorzieningen; o.a. Stadshart en Capelle XL) hanteren we een vraagvolgend beleid. Dat wil zeggen dat als daar aanleiding toe is we parkeerplaatsen toevoegen binnen de ruimtelijke en financiële mogelijkheden. Onze voorkeur gaat eerst uit naar een betere benutting van bestaande parkeerplaatsen, openbaar en privaat.

In woonbuurten en bij werklocaties hanteren we een meer sturende aanpak. Dit kan betekenen dat we kiezen voor parkeerregulering als de vraag naar parkeerplaatsen groter is dan het aanbod en als er geen andere mogelijkheden zijn om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ook hier geldt dat we dit onderzoeken binnen de financiële en ruimtelijke mogelijkheden van de gemeente.

Voor het toepassen van parkeernormen en maatwerkmogelijkheden geldt ook een gebiedsgericht beleid. Op basis van de stedelijkheidsgraad (zie hoofdstuk 2.1) is Capelle opgedeeld in 3 gebieden, zie figuur 4. Een uitgebreide toelichting is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022.



Figuur 4: Gebiedsindeling voor toepassing parkeernormen (zie Nota Parkeernormen 2022)

### Visiepunt 2: we houden rekening met verschillende doelgroepen

Het parkeergedrag en de parkeerwensen verschilt per doelgroep. Wij houden rekening met de wensen van de verschillende doelgroepen en streven er naar deze zoveel mogelijk met elkaar in balans te brengen zonder dat er hinder door parkeren ontstaat. Het uitgangspunt is dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Ook zetten we in op dubbelgebruik in gebieden waar meerdere doelgroepen parkeren en zorgen we er voor dat alle doelgroepen op een acceptabele loopafstand van hun bestemming kunnen parkeren. Kortom:

- Bewoners en hun bezoekers parkeren zo dicht mogelijk bij hun woning in een centrale parkeervoorziening op eigen terrein of op straat.
- Forenzen parkeren bij de P+R locaties of bij de bedrijven op eigen terrein.
- Bezoekers van de winkelveorzieningen parkeren op de centrale parkeervoorzieningen (vaak met blauwe zone) nabij de winkels.

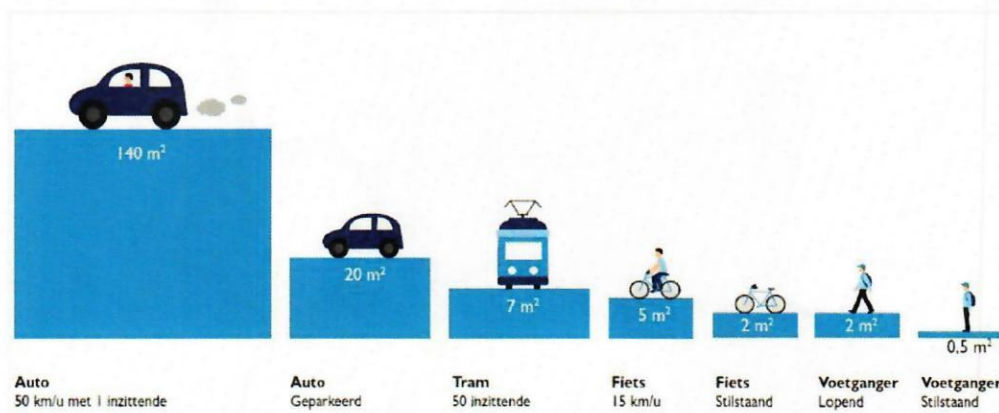
Andere belangrijke doelgroepen zijn bijvoorbeeld het gehandicaptenparkeren, elektrische voertuigen, vrachtwagens of bijzondere bestemmingen zoals onderwijs- en zorginstellingen.

In de Nota Parkeernormen 2022 is concreet vastgelegd wat de loopafstanden zijn voor de verschillende doelgroepen en functies.

### Visiepunt 3: eerst benutten daarna aanleggen

In Capelle accepteren we een parkeerdruk van maximaal 90% op buurtniveau. Indien er sprake is van een structureel hogere parkeerdruk onderzoeken we in overleg met de omgeving passende maatregelen.

De druk op de openbare ruimte neemt toe en het ruimtegebruik van de auto is groot. Het toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte staat op gespannen voet met andere ruimtelijke belangen zoals groen, fiets- en voetpaden en andere voorzieningen. Het toevoegen van parkeerplaatsen kost niet alleen ruimte, maar ook geld. Er zijn kosten voor de realisatie van extra parkeerplaatsen en mogelijk ook voor het reguleren en handhaven. In het kader van een duurzame verstedelijking hanteren we het uitgangspunt dat bij het oplossen van knelpunten dat we eerst op zoek gaan naar het beter benutten van het bestaande parkeerareaal. Dit mag uiteraard niet voor overlast elders zorgen. Pas als blijkt dat er onvoldoende mogelijkheden zijn voor een betere benutting voegen we parkeerplaatsen toe.



Figuur 5: ruimtegebruik van één persoon bij gebruik van verschillende modaliteiten

### Visiepunt 4: gratis parkeren in openbaar gebied

Het parkeren in het openbaar gebied blijft ook de komende jaren gratis. Dit geldt voor bewoners, bezoekers en werkkenden die in het openbaar gebied parkeren. Ook in gereguleerde gebieden worden de kosten voor het parkeren (onthefingen, vergunningen en handhaving) niet in rekening gebracht bij de parkeerders. Het gratis parkeren bij winkelveorzieningen zorgt voor een onderscheidende autobereikbaarheid in de regio. Dit blijft ook zo. Bij bedrijven moet zo veel mogelijk op eigen terrein worden geparkeerd.

### Visiepunt 5: parkeren als ruimtelijke kwaliteit

Parkeren moet goed worden ingepast in de bestaande of nieuw te ontwikkelen omgeving waarbij ook gelet wordt op de kwaliteit en de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. De parkeeropgave van een nieuwe ontwikkeling mag niet zodanig worden afgewikkeld dat er in de nabije omgeving parkeeroverlast ontstaat. Het oplossen van parkeren op eigen terrein en dubbelgebruik blijft het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen. Om hier op toe te zien hebben we (de toepassing van) parkeernormen vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022.



### **Visiepunt 6: duurzaamheid: elektrisch vervoer en laadpalen**

Elektrisch vervoer (EV) draagt bij aan een schonere lucht in de stad en de klimaatdoelstellingen. Onze laadstrategie is vastgelegd in het Laadpalenbeleid 2020-2022 (zie hoofdstuk 2.2). Hiermee geven we richting aan de uitrol van een dekkend netwerk van oplaadinfrastructuur voor EV in Capelle aan den IJssel.

We zijn op dit moment faciliterend/vraagvolgend: we beoordelen een aanvraag voor een laadpaal op het moment dat deze binnenkomt. Bij nieuwe ontwikkelingen eisen we dat parkeerplaatsen EV-ready worden gemaakt. De precieze eisen zijn vastgelegd in het Laadpalenbeleid 2020-2022.

Het plaatsen van een laadpaal gaat ten koste van reguliere parkeerplaatsen. Dit compenseren we niet omdat we er van uitgaan dat de elektrische auto een reguliere auto vervangt. Het aantal laadvoorzieningen in een gebied is afgestemd op het aantal elektrische auto's.

We streven er wel naar om gebieden met een hoge parkeerdruk zo veel mogelijk te ontzien. Bij een parkeerdruk hoger dan 90 procent (nachtsituatie in woongebieden) onderzoeken we of er binnen een acceptabele loopafstand een alternatieve locatie is. Bovendien toetsen we eerst of er mogelijkheden zijn om de laadvoorzieningen privaat of semi-publiek te realiseren. Om dit te toetsen willen we een 'POET-lijst' gaan opstellen: Parkeren op Eigen Terrein. Dit overzicht helpt ons om snel te toetsen of een aanvrager beschikt of een eigen parkeerplaats. Dit overzicht is tevens te gebruiken voor het beoordelen van een vergunningaanvraag in gereguleerde gebieden.

### **Visiepunt 7: fietsparkeren**

Circa een op de vier verplaatsingen in Capelle wordt met de fiets afgelegd. We zien een groeipotentieel en hebben de ambitie om het fietsgebruik verder te stimuleren. Met de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec en realisatie van doorfietsroutes (of snelfietsroutes) neemt de actieradius van de fietser toe. Het wordt hiermee een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto.

Deze ambitie betekent ook dat de fietsparkeervoorzieningen op orde moeten zijn. Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen vormt soms een drempel voor het fietsgebruik. Het gaat hierbij om fietsparkeervoorzieningen bij woningen, scholen, voorzieningen en OV-knooppunten. In de Nota Parkeernormen 2022 is vastgesteld welke kwaliteitseisen wij stellen aan fietsparkeervoorzieningen en wat de fietsparkeernormen zijn. Daarnaast stellen we een Fietsbeleidsplan op waarin we eisen opnemen ten aanzien van de locatiekeuze en toegankelijkheid. Fietsparkeren rondom OV-haltes moet gratis blijven om zo het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren.

Het algemene beeld is dat fietsparkeren op straat in woonstraten geen probleem vormt. Het beeld van de situatie rondom winkelcentra en andere voorzieningen is onduidelijk.

### **Visiepunt 8: alleen reguleren als het niet anders kan**

Het uitgangspunt van de gemeente blijft dat parkeerregulering alleen wordt toegepast indien het niet anders kan. Dit betekent dat de kosten voor regulering (bijvoorbeeld handhaving) voor rekening komen van de gemeente. Reguleren en handhaving vormen een sluitstuk als andere maatregelen niet tot het gewenste effect leiden.

In gereguleerde gebieden komt een maximaal aantal ontheffingen en vergunningen per huishouden. Dit zijn immers de gebieden met een hoge parkeerdruk. In vergunningsgebieden komt een maximum van 2 bewonersvergunningen en 1 bezoekersvergunning per huishouden. In blauwe zones komt een maximum van 2 ontheffingen voor bewoners. Bezoekers kunnen gebruik maken van de blauwe schijf. Bij

woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het maximaal aantal te verlenen vergunningen of ontheffingen. Alleen adressen binnen het gereguleerd gebied komen in aanmerking voor een ontheffing of vergunning.

De huidige gereguleerde gebieden functioneren naar tevredenheid. De regulering in deze gebieden houden we in stand. Wel gaan we de effecten en de wijze van regulering evalueren. Deze inzichten gebruiken we om te bepalen wat voor type regulering (vergunning of blauwe zone) het beste past bij een gebied en doelgroep. Plaatselijk maatwerk (bijvoorbeeld variatie in tijdsduur blauwe zone of venstertijden) sluiten we niet bij voorbaat uit.

### **Visiepunt 9: structurele monitoring**

We leggen de wijze waarop we de parkeersituatie voor auto en fiets in Capelle monitoren vast in een Telplan. Een meer structurele invulling van de monitoring is noodzakelijk om proactief te kunnen anticiperen op parkeerproblemen, om ons beleid bij te sturen en om het effect van ons beleid te evalueren. Het Telplan dient per gebiedstype en aanwezige doelgroepen een aanpak, methodiek en meetmomenten aan te geven. We voeren bijvoorbeeld op meerdere momenten op een dag parkeerdrukmetingen uit om inzicht te krijgen in de oorzaak van de hoge parkeerdruk. We passen bijvoorbeeld parkeerdrukmetingen toe om meer inzicht te krijgen in specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld kort, middel en langparkeerders) en om de effectiviteit van blauwe zones te monitoren.

In het Telplan bepalen we de strategie voor wat betreft de frequentie en momenten in het jaar. Om een betrouwbaar beeld te krijgen is ons voornemen om de tellingen over het jaar te verspreiden in plaats van deze om de twee jaar te concentreren in één of twee weken. De exacte invulling van het Telplan stemmen we af met/wordt onderdeel van het Monitoringsprogramma Meten = Weten!

### **Visiepunt 10: deelmobiliteit is een welkome toevoeging**

We staan positief tegenover deelmobiliteitsconcepten als aanvulling op ons mobiliteitssysteem. Binnen onze hele gemeente bieden we in principe de ruimte voor initiatieven op dit vlak. Het succes van deelmobiliteitsconcepten is afhankelijk van verschillende factoren zoals ruimtelijke structuur, parkeerregulering, overstapmogelijkheden, toegankelijkheid, gebruiksgemak en aansluiting bij doelgroep. Voor de precieze invulling van ons beleid ten aanzien van deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) stellen we in 2022 een Deelmobiliteitsplan op.

Vanwege de hoge stedelijkheid en het lagere autobezit van de doelgroepen waarop Rivium zich richt, gelden in Rivium andere parkeernormen dan elders in Capelle<sup>1</sup>. In Rivium is het bovendien mogelijk om lagere parkeernormen toe te passen door, onder andere, het aanbieden van deelmobiliteit. In de rest van de gemeente zijn we terughoudend met het toepassen van lagere parkeernormen door het aanbieden van deelmobiliteit. Hoe we hier mee omgaan, is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2022.

### **Visiepunt 11: eenduidige maatregelen bestaand gebied**

Als reactie op klachten over parkeeroverlast nemen we verschillende typen maatregelen met als doel deze overlast te verhelpen. Het gevolg is dat in sommige delen van onze gemeente veel parkeerverboden (gele strepen) zijn. Dit zorgt voor een onnodige rommelige uitstraling van de openbare ruimte. We gaan parkeeroverlast meer integraal (vanuit IBOR) en op gebiedsniveau beoordelen en aanpakken. We zijn daarbij terughoudend met beperkende maatregelen zoals parkeerverboden. Het toepassen van een parkeerverbodszone is een mogelijkheid, echter ook hiervoor geldt dat dit alleen wordt

---

<sup>1</sup> Subbijlage 2.2.1 - Parkeernormen RIVIUM april 2020 def

toegepast als het bijdraagt aan de optimalisatie van het aantal en juist gebruik van parkeerplaatsen. We passen bovendien bij voorkeur geen maatregelen toe die veel handhaving vragen, bijvoorbeeld plaatselijke parkeerverboden. Voor zeer incidentele situaties (bijvoorbeeld een parkeerverbod bij ondergrondse afvalcontainers) nemen we geen maatregelen. Alle maatregelen die we nemen zijn conform de richtlijnen van het CROW.

### **4.3 Overige beleidsregels en maatregelen**

#### **Parkeerverwijzing centrumring**

Parkeerverwijzing draagt bij aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel en haar winkelvoorzieningen. Dit is vooral voor (incidentele) bezoekers van belang. Ook ligt er een uitdaging om de bestaande parkeervelden en de parkeergarage beter te benutten. Een betere benutting van de parkeervelden en de parkeergarage zorgt voor minder druk op straat. Een goede parkeerverwijzing zorgt er voor dat bezoekers snel zien waar ze het beste kunnen parkeren. Dit is niet alleen fijn voor de bezoeker maar beperkt ook overlast voor de omgeving, bijvoorbeeld omdat er minder sprake is van 'zoekverkeer'. Het statisch parkeerverwijssysteem wordt in 2022 gerealiseerd en is gericht op de verkeer aantrekkende functies bij de centrumring. Er zijn op dit moment nog geen andere locaties binnen de gemeente waar een parkeerverwijzing wordt overwogen.

#### **Gehandicaptenparkeerplaatsen**

Wij hechten grote waarde aan het zo zelfstandig mogelijk kunnen functioneren van gehandicapten. Hieronder valt ook de eigen automobilititeit. Capelle telt op dit moment circa 190 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, een fractie van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen binnen de gemeente. Het proces ten aanzien van de aanvraag van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken gaan we verder optimaliseren.

Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we voor het realiseren van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen de meest recente richtlijnen van het CROW, bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen en loopafstanden. Voor de inrichting van publieke parkeerplaatsen stemmen we ons voornemen en de inrichting altijd af met de Belangengroep Gehandicapten Capelle (BGC).

Een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Bij de aanvraag dient een doktersverklaring te zijn meegenomen met daarin een verklaring over de loopafstand. Een passagierskaart komt in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in aanmerking. Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangewezen voor een periode van maximaal 5 jaar. Hierna beoordelen we de aanvraag opnieuw op basis van een medische verklaring en de parkeersituatie.

Alle aanvragen toetsen we aan de hand van de nog op te stellen 'POET<sup>2</sup>'-lijst. Personen die beschikken over eigen parkeergelegenheid (inrit of parkeerplaats) komen niet in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Aanvrager komt bovendien alleen in aanmerking indien er binnen een acceptabele loopafstand onvoldoende openbare parkeergelegenheid beschikbaar is. Dit beoordelen we op basis van de jaarlijkse parkeertellingen die we uitvoeren. De aanvraag wordt ook afgewezen indien er geen openbare parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand van het woonadres van de aanvrager zijn.

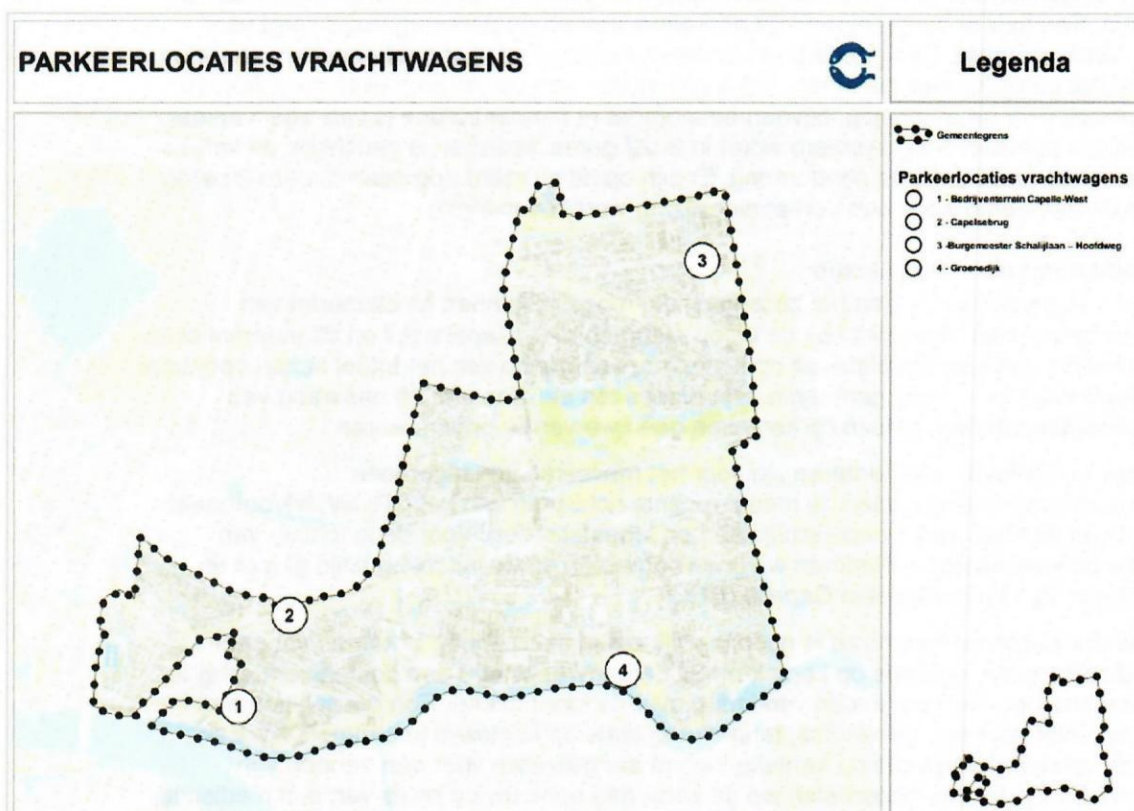
Automobilisten in het bezit van een (Europese) gehandicaptenkaart zijn vrijgesteld van de parkeerduurbeperking in de blauwe zone.

---

<sup>2</sup> Parkeren Op Eigen Terrein

### Vrachtwagenparkeren

Een specifieke doelgroep zijn de vrachtwagens en andere grote voertuigen. Voor het parkeren van dit type voertuigen heeft de gemeente momenteel 4 locaties aangewezen, zie figuur 6. We gaan er voorlopig van uit dat de huidige locaties voldoende zijn om te voorzien in de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen. Indien aanvullende locaties nodig zijn, voeren we hiertoe een onderzoek uit. Uitgangspunt is dat we deze locaties zo veel mogelijk buiten bestaande woongebieden houden en concentreren op of langs bedrijventerreinen of andere locaties binnen de gemeente waar men er geen hinder van ondervindt. Het vrachtwagenparkeren bij het bedrijventerrein Capelle-West blijft een zorgpunt. We blijven de situatie monitoren en zoeken naar een oplossing. Een algemeen aandachtspunt is de sociale veiligheid. Waar nodig worden de locaties voorzien van regulering om de beschikbaarheid voor het vrachtwagenparkeren te waarborgen.



Figuur 6: aangewezen parkeerlocaties vrachtwagens

### K+R schoolomgevingen

Het (fout) parkeren bij schoolomgevingen is een veel gehoorde klacht die al langer op de agenda staat binnen de gemeente. De overlast beperkt zich tot één of twee momenten per dag tijdens het halen en brengen van kinderen. Deze vorm van overlast is niet uitsluitend een parkeervraagstuk, maar (vooral) een verkeersveiligheidsvraagstuk. Het gaat vooral om subjectieve veiligheid en niet om daadwerkelijke ongevallen. In de praktijk betekent dit onderlinge irritatie en ongewenst gedrag.

Wij zien een schoolomgeving op de eerste plaats als het domein van de voetganger en fietser en gaan terughoudend om met het aanleggen van K+R plaatsen. Die terughoudendheid is van toepassing in heel Capelle, ook buiten schoolomgevingen. Het nadeel van K+R plaatsen is dat deze vaak worden gebruikt voor andere doeleinden (langparkeerders). Dit soort oneigenlijk gebruik is niet eenvoudig te handhaven. Onze

voorkeur gaat uit naar infrastructurele maatregelen die zodanig functioneren dat deze alleen voor K+R kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld doordat langer blijven staan een wachtrij veroorzaakt. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar het benutten van parkeerplaatsen in bestaand gebied.

De oorzaak van overlast en mogelijke oplossingen variëren per locatie. Als er serieuze klachten of ongevallen zijn voeren we een verkeersveiligheidsaudit uit om vervolgens in samenwerking met scholen en ouders te bespreken hoe deze problematiek kan worden aangepakt. Ook het opheffen van bestaande K+R plaatsen behoort tot de mogelijkheden.

#### **P+R bij trein- en metrostations**

We zetten in op het verbeteren van de kwaliteit van de Park and Ride (P+R) voorzieningen rondom OV-knooppunten. Goede P+R voorzieningen dragen bij aan een duurzame bereikbaarheid van de regio. De P+R-voorzieningen bij Capelsebrug, Slotlaan/Capelle Centrum en De Terp staan over het algemeen op werkdagen overdag vol. Dit kan leiden tot een hogere parkeerdruk en overlast in de wijken daaromheen. In deze wijken rondom de P+R locaties monitoren we de situatie en nemen maatregelen als er sprake is van parkeeroverlast als gevolg van P+R. Bijvoorbeeld door het instellen van een blauwe zone of vergunningengebied.

De metrohalte Capelsebrug inclusief P+R voorziening is toe aan modernisering. Bij De Terp onderzoeken we een nieuwe inrichting van de P+R waarbij we rekening houden met de fietsers, vrachtwagens (bevoorrading winkels) en aantal parkeerplaatsen.

## **5 Werkwijze en bevoegdheden**

### **5.1 Maatregelen en maatwerk in overleg**

We streven als gemeente naar een eenduidige en eenvoudige werkwijze. De maatregelen die wij nemen, bijvoorbeeld bij het aanpakken van een parkeerprobleem, kunnen echter variëren. Wij vinden het belangrijk dat de maatregelen die we nemen in overleg met direct belanghebbenden worden genomen en dat er de mogelijkheid voor maatwerk is. Om die reden 'timmeren' we het parkeerbeleid en de beleidsregels niet helemaal dicht.

We nemen alleen maatregelen als er voldoende draagvlak voor is. Dit doen we bijvoorbeeld in situaties waar sprake is van het mogelijk invoeren van parkeerregulering. In de Nota Parkeernormen 2022 zijn spelregels opgenomen ten aanzien van de invoering van parkeerregulering.

Indien op basis van onderzoek of signalen van inwoners blijkt dat er sprake is van een parkeerprobleem willen we dit zoveel mogelijk in IBOR-verband beoordelen. Het toevoegen of opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte heeft immers een relatie met andere ruimtelijke belangen. In zo'n situatie treden we altijd in overleg met de belanghebbenden. Als gemeente maken wij uiteindelijk een afweging tussen alle (ruimtelijke) belangen.

Daar waar sprake is van een parkeerprobleem staan we in principe open voor pilots en tijdelijke maatregelen. Bijvoorbeeld rondom schoolomgevingen tijdens het halen en brengen. Wel willen we voorkomen dat er een lappendeken aan maatwerkoplossingen ontstaat. Het parkeerregime moet voor de gebruikers eenvoudig te begrijpen zijn. We toetsen daarnaast altijd de juridische aspecten van een oplossing.

### **5.2 Bevoegdheden en verantwoordelijkheden**

Besluiten omtrent het afwijken van parkeernormen en verlenen van vergunningen en ontheffingen zijn een bevoegdheid van het College. De bevoegdheid voor parkeerverboden is ambtelijk gemandateerd naar het Unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling. Besluiten over adviezen voor kleine maatregelen worden genomen door het Afdelingshoofd Stadsontwikkeling of Unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling. Voor overige infrastructurele maatregelen waar (aanvullend) budget voor nodig is, is een besluit van de gemeenteraad nodig in verband met budget. De beleidsadviseurs mobiliteit van de gemeente hebben een toetsende en adviserende rol in het oplossen van parkeervraagstukken.