

Aan: Gemeente Capelle aan den IJssel
T.a.v. College van B&W / Leden van de gemeenteraad
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel



Datum: 23 maart 2022

Onderwerp: Zienswijze concept Parkeerbeleid 2022 en Nota parkeernormen 2022

Geacht College van B&W, geachte leden van de gemeenteraad,

Wij hebben kennisgenomen van het (concept) Parkeerbeleid 2022 en de (concept) Nota parkeernormen 2022. Onze zienswijze treft u hieronder aan.

1. Algemeen

1.1 Bestemmingsplan parkeren 2018

- Wat is de relatie tussen het Parkeerbeleid 2022, de Nota parkeernormen 2022 en het bestemmingplan parkeren 2018?
- Wordt het bestemmingsplan parkeren 2018 ook herzien?

1.2 Juridische status

Hoe verhoudt de juridische status van het Parkeerbeleid 2022, de Nota Parkeernormen 2022 en het Bestemmingplan parkeren 2018 zich tot elkaar?

1.3 Wijzigingen t.o.v. parkeerbeleid en parkeernormen 2015 onduidelijk

In beide documenten ontbreekt een vergelijking met de Nota Parkeerbeleid 2015 en de Parkeernormen 2015.

Hierdoor is onduidelijk wat er is gewijzigd. Wij hebben bijvoorbeeld geconstateerd dat de acceptabele loopafstanden sterk zijn aangepast¹ (**bijlage A**). Daarnaast is het (mooie) streven om in woongebieden voor één auto binnen 100 meter een parkeerplaats te hebben en binnen maximaal 200 meter een parkeerplaats voor een tweede auto² verwijderd (**bijlage B**).

Wij zien graag een nadere vergelijking tussen het beleid en de normen 2015 afgezet tegen de concepten 2022 voorzien van een motivering van deze wijzigingen.

1.4 Definities ontbreken

In het Parkeerbeleid 2022 en de Nota parkeernormen 2022 ontbreken definities. Dit leidt tot onduidelijkheid. Een voorbeeld is het ontbreken van een definitie van een hoogstedelijk woongebied³. In **bijlage C** hebben wij drie voorbeelddefinities van een hoogstedelijk woongebied opgenomen. Het Nieuwe Rivium voldoet niet aan deze definities.

¹ Nota Parkeerbeleid 2015, pagina 13.

² Nota Parkeerbeleid 2015, pagina 25.

³ Parkeerbeleid 2022, pagina 12

1.5 Toename autobezit in relatie tot de parkeernormen 2022

De parkeernormen 2022 lijken over het algemeen te worden verlaagd ten opzichte van 2015. Voorbeelden zijn het Nieuwe Rivium, de meersgezinswoningen en kantoren zonder baliefunctie.

In 2020 heeft het CBS gepubliceerd dat het autopark sneller groeit dan de bevolking (**bijlage D**). Het autobezit onder particulieren steeg 7,5% en er waren 19,1% meer auto's op naam van een bedrijf. De Nota Parkeernormen 2022 (pagina 7) refereert alleen aan CBS cijfers uit 2019.

De ontwikkeling van het autobezit, de toenemende vraag naar plaatsen voor elektrisch laden, een extra vraag naar ruimte voor deelmobiliteit en de huidige parkeerproblemen in Fascinatio tonen aan dat de parkeernorm juist structureel dient te worden verhoogd ten opzichte van 2015.

1.6 Mobiliteit na Covid-19

Onduidelijk is of, en in hoeverre, de gevolgen op het reisgedrag van epidemieën zoals COVID-19 zijn meegenomen in het parkeerbeleid. Gebleken is dat (nog steeds) minder mensen het openbaar vervoer gebruiken en het autogebruik is vergroot. Dit heeft ook gevolgen voor het autobezit en de benodigde parkeervoorzieningen.

1.7 Deelmobiliteit

Het Deelmobiliteitsplan ontbreekt (nog). Graag zien wij dit plan tegelijkertijd uitgewerkt en vastgesteld met het Parkeerbeleid 2022 en de Nota parkeernormen 2022. Het deelmobiliteitsplan heeft namelijk veel raakvlakken met parkeerbeleid en parkeernormen.

Denk hierbij aan:

- De noodzakelijke beschikbare (openbare) stallingsruimte voor zowel scooters en auto's;
- Overlast in de openbare ruimte van bijvoorbeeld deel- / leenscooters (**bijlage E**).

1.8 Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Fascinatio ('RTPF')

In het RTPF is opgenomen: "[...] Voor de uitgifte van nieuwe kavels geldt dat deze moeten voldoen aan het vastgestelde gemeentelijke parkeerbeleid, om er zo voor te zorgen dat het parkeren goed wordt opgelost en niet leidt tot overlast in de omgeving [...]".

Voor een goede oplossing van parkeren, zonder overlast in de omgeving, is een voldoende ruime parkeernorm noodzakelijk. Met de voorgestelde parkeernormen 2022 zal niet worden voldaan aan het uitgangspunt in het RTPF.

2. Parkeerbeleid 2022

In aanvulling op 1 (Algemeen):

2.1 Pagina 5: Autobezit en parkeerplaatsen

"[...] Ook jonge bewoners hechten nog aan de (eigen) auto en 60% geeft aan de auto 'voor de deur' te willen parkeren [...]."

Deze constatering vereist een verhoging van het aantal parkeerplaatsen. Onduidelijk is hoe hiermee rekening is gehouden in het parkeerbeleid en de parkeernormen.

2.2 Pagina 6: Aantal personenauto's per huishouden (figuur 1)

Wij vragen ons af of het aantal personenauto's per huishouden in Fascinatio juist is. Figuur 1 geeft aan: "1 - 1,5 auto". Wij herkennen ons niet in dit beeld.

2.3 Pagina 6: Deelmobiliteit

"[...] De effecten van deelmobiliteit zijn nog onbekend [...]."

Recent is ook uit de media gebleken dat deelmobiliteit nog niet aanslaat (**bijlage F**). Onduidelijk is hoe hiermee rekening is gehouden in het parkeerbeleid en de parkeernormen. Bij het Nieuwe Rivium lijken (ten onrechte) hoge kortingen te worden verstrekt voor deelmobiliteit.

2.4 Pagina 9: Parkeerdruk nachtmeting 2019

Wij vragen ons af of de parkeerdruk in Fascinatio (< 50% in Fascinatio West en 50-80% in Fascinatio Oost) uit de nachtmeting in 2019 juist is. Wij herkennen ons niet in dit beeld.

2.5 Pagina 11: Parkeren in woongebieden

"[...] Geen andere locaties in beeld [...] voor parkeermaatregelen [...]."

De blauwe zone bij de Onacklaan (nabij Capelsebrug) en de mogelijke parkeerregulering in Fascinatio ontbreken hier.

2.6 Pagina 12: Parkeren in het Rivium

Er is geen sprake van een hoogstedelijk woongebied in het Nieuwe Rivium. Er is geen Centraal Station op loop of fietsafstand, de parkshuttle is niet hoogwaardig, heeft onvoldoende capaciteit en is onbetrouwbaar gebleken. De waterbus heeft ook onvoldoende capaciteit en is niet (hoofdzakelijk) gericht op vervoer van de toekomstige bewoners.

2.7 Pagina 13: Handhaving parkeerregulering

Er dient haast te worden gemaakt met de nadere uitwerking van controle en handhaving bij parkeerregulering. Voor de eventuele parkeerregulering in Fascinatio is dit één van de belangrijke voorwaarden voor het succesvol zijn van deze 'oplossing'.

2.8 Pagina 16: Visiepunt 5, Parkeren als ruimtelijke kwaliteit

De huidige plannen van het Nieuwe Rivium zijn strijdig met visiepunt 5:

"[...] De parkeeropgave van een nieuwe ontwikkeling mag niet zodanig worden afgewikkeld dat er in de nabije omgeving overlast ontstaat [...]."

De ontwikkeling van het Nieuwe Rivium met een zeer lage parkeernorm is één van de oorzaken waardoor parkeerregulering in Fascinatio (mogelijk) noodzakelijk en/of wenselijk wordt. Dit ter voorkoming van 'vluchtparkeren' in Fascinatio door bewoners van het Rivium. Mogelijk krijgt ook Kralingseveer (Rotterdam) te maken met vluchtparkeren uit het Nieuwe Rivium. Ook mag niet worden uitgesloten dat bij de P+R van metrostation Capelsebrug inwoners van het Nieuwe Rivium hun auto gratis (en structureel) gaan parkeren. Als slechts een klein gedeelte van deze nieuwe bewoners dit doet zal er op de P+R Capelsebrug voor reguliere reizigers geen parkeerplaats meer beschikbaar zijn.

De oplossing voor het Rivium is het aantal woningen drastisch te verlagen waarbij de reguliere Capelse parkeernormen worden gehanteerd. Een korting voor niet-bestaand hoogwaardig openbaar vervoer in het Rivium en het via kortingen anticiperen op deelmobiliteit en fietsen is zeer risicovol en onjuist.

2.9 Pagina 17, visiepunt 6: Laadpalen

Plaatsen van laadpalen worden niet gecompenseerd, omdat de elektrische auto een reguliere auto zou vervangen. Deze aanname is onjuist. Laadpaalplaatsen zijn niet bedoeld voor 'langparkeren'. Na een laadsessie dient de auto zo spoedig mogelijk te worden verwijderd en op een reguliere parkeerplaats te worden geplaatst. Van een vervanging is daarom geen sprake. Daarnaast is een parkeerplaats met laadpaalfaciliteit per definitie niet beschikbaar voor 'reguliere auto's'. Een laadpaalplaats gaat dus per definitie ten koste van de beschikbaarheid van openbare parkeerplaatsen.

2.10 Pagina 17, Visiepunt 8: Alleen reguleren als het niet anders kan

In Fascinatio kan parkeerregulering mede worden voorkomen door het aantal geplande woningen in Rivium (drastisch) te verlagen en de reguliere Capelse parkeernormen te hanteren. Ook kan regulering worden voorkomen door een hogere parkeernorm voor bedrijven in te stellen. Juist de bedrijven in Fascinatio zijn een grote bron van parkeeroverlast.

2.11 Pagina 17, Visiepunt 8: Alleen reguleren als het niet anders kan

Het beleid vermeld een maximum aantal bewonersvergunningen/-ontheffingen. Het aantal (2) wordt nu gelijkgesteld ongeacht de buurt en/of wijk. Wij vragen ons af of dit wenselijk is. Er kunnen buurten/wijken zijn waar 2 te laag is en buurten en/of wijken waar 2 te veel is. Daarnaast kan maatwerk vereist zijn.

2.12 Pagina 18, Visiepunt 8: Alleen reguleren als het niet anders kan

Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt in mindering gebracht op het aantal te verstrekken vergunningen / ontheffingen. In het beleid ontbreekt hoe wordt omgegaan met situaties waar door bewoners bijvoorbeeld een garage is omgebouwd tot werkkamer of een parkeerplaats is verwijderd en vervangen voor een terras of groen. Naar onze mening dient het oorspronkelijk bij de woning aantal gerealiseerde parkeerplaatsen leidend te zijn.

2.13 Pagina 18, Visiepunt 10: Deelmobiliteit is een welkome toevoeging

Deelmobiliteit heeft zichzelf nog niet bewezen (**bijlage F**). Daarnaast vereist deelmobiliteit plaats / ruimte. In het parkeerbeleid wordt niet uitgewerkt waar deze ruimte binnen Capelle aan den IJssel zal worden gecreëerd. Totdat deelmobiliteit leidt tot een lager autobezit zal het aanbieden van deelmobiliteit ten koste gaan van openbare parkeerplaatsen.

2.14 Pagina 18, Visiepunt 10: Deelmobiliteit is een welkome toevoeging

- a) Wij kunnen ons niet vinden in de zin "[...] vanwege de hoge stedelijkheid en het lagere autobezit van de doelgroepen waarop Rivium zich richt, gelden in Rivium andere parkeernormen dan elders in Capelle. [...]". Het Rivium is niet hoogstedelijk en daarnaast is niet gebleken dat de doelgroepen een lager autobezit hebben. De lage parkeernorm wordt veroorzaakt door de kennelijke wens heel veel woningen te realiseren, waardoor voor automobilititeit geen ruimte meer is, zowel met betrekking tot de belasting van het wegennet als voor parkeerruimte.

- b) Zoals eerder vermeld is het Nieuwe Rivium geen hoog stedelijk gebied (**bijlage C**).

3. Nota Parkeernormen 2022

In aanvulling op 1 (Algemeen) en 2 (Parkeerbeleid 2022):

3.1 Pagina 7, Gebiedsindeling en CBS

Er wordt op pagina 7 verwezen naar 'actuele gegevens' van het CBS uit 2019. Onduidelijk is hoe rekening is gehouden met recentere informatie, waaronder de toename van het autobezit. Zie ook paragraaf 1.5.

3.2 Pagina 12: Correctiefactor parkeren op eigen terrein

Onduidelijk is welke norm bij parkeerregulering wordt toegepast voor het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dat in mindering wordt gebracht op het aantal te verstrekken vergunningen/ontheffingen. Gaat het dan om het 'theoretisch aantal' of het 'berekeningsaantal'? Indien het berekeningsaantal zal worden gehanteerd, hoe wordt dan per woning omgegaan met afronding (bijvoorbeeld 0,4, 0,5 of 0,8)?

3.3 Pagina 24: Meersgezinswoningen

De norm voor meersgezinswoningen < 100 m² was 1,5 (schil/rest bebouwde kom). Deze is opgesplitst en de norm is verlaagd. Onduidelijk is op basis waarvan de norm is verlaagd.

3.4 Pagina 24: Bijlage 2, studenten

Een parkeernorm voor 'Studenten zelfstandig' ontbreekt in de tabel.

3.5 Pagina 26, Werken

De norm wordt verlaagd van 2,05 naar 1,7. In Fascinatio is reeds jarenlang aangetoond dat de norm van 2,05 al te laag is. Mede hierdoor wordt parkeerregulering onderzocht. De norm dient te worden verhoogd in plaats van verlaagd om een verdere toename van de parkeerproblemen te voorkomen.

3.6 Pagina 26, Bedrijf

De norm voor bedrijf wordt verlaagd van 2,25 naar 2,2. In Fascinatio is reeds jarenlang aangetoond dat de norm van 2,05 al te laag is. Mede hierdoor wordt parkeerregulering onderzocht. De norm dient te worden verhoogd in plaats van verlaagd om een verdere toename van de parkeerproblemen te voorkomen.

3.7 Pagina 26, Bedrijfsverzamelgebouw

De norm voor bedrijfsverzamelgebouwen is nieuw en zeer laag (1,6). Onduidelijk waar deze norm op is gebaseerd. Deze norm dient ons inziens minimaal gelijk te worden gesteld met de oude norm voor functie "kantoor" van 2,05 om een verdere toename van de parkeerproblemen (in Fascinatio) te voorkomen.

Graag zien wij bovenstaande zienswijze en vragen voldoende concreet en gedetailleerd beantwoord in de nota van beantwoording.

Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze serieus in overweging neemt.

Met vriendelijke groet,

Stichting Wijkbelangen Fascinatio



J.C. Bruinaars
Bestuurder

H.J. Bakker
Bestuurder

E.J. Wolthuis
Bestuurder

BIJLAGEN

- BIJLAGE A:** Voorbeeld wijzigingen parkeernormen (loopafstand)
- BIJLAGE B:** Voorbeeld wijzigingen parkeernormen (2^e auto binnen 200 meter)
- BIJLAGE C:** Hoogstedelijk woongebied
- BIJLAGE D:** Autopark groeit sterker dan bevolking (CBS)
- BIJLAGE E:** Overlast van deelfietsen/ -scooters in de openbare ruimte
- BIJLAGE F:** Deelmobiliteit slaat nog steeds niet aan

BIJLAGE A: VOORBEELD WIJZIGINGEN PARKEERNORMEN

4.4 Loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen.

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn (zie Koersnota Parkeren 2015-2020):

- Wonen tot 100 meter tot bestemming
- Visite bewoners tot 200 meter tot bestemming
- Werken tot 500 meter tot bestemming
- Werken (ambulant) tot 250 meter tot bestemming
- Kortparkerende bezoekers (overige functies) tot 150 meter tot bestemming
- Langparkerende bezoekers (overige functies) tot 250 meter tot bestemming

(Bron: Parkeernomen 2015)

3.4 Loopafstanden

Of een parkeerplaats daadwerkelijk gebruikt gaat worden zoals beoogd, hangt mede af van de loopafstand tot de bestemming. Welke loopafstand acceptabel is, hangt onder andere af van de parkeerduur en de reden van het bezoek. Zo is de maximale acceptabele loopafstand voor korte bezoeken, bijvoorbeeld aan de dokter, veel korter dan voor recreatieve functies. We hanteren de loopafstanden in tabel 1 als richtlijn. Dit is de werkelijke (dus niet hemelsbrede) loopafstand tussen de parkeerplaats en bestemming via de openbare weg. De loopafstanden in tabel 1 zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen.

Tabel 1: Acceptabele loopafstanden (niet hemelsbreed)

Hoofdfunctie	Richtlijn acceptabele loopafstand
Wonen	200 meter (200-300 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	200 meter

(Bron: Parkeernomen 2022)

BIJLAGE B: VOORBEELD WIJZIGINGEN PARKEERNORMEN

5.5.1 Parkeren in woongebieden

We streven er naar om in de woongebieden (bestaand en nieuw) tenminste gemiddeld één parkeerplaats per wooneenheid in de directe omgeving daarvan (< 100 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede auto worden grotere loopafstanden acceptabel geacht (max. 200 meter). Aanvullend dient voldoende parkeerruimte beschikbaar te zijn voor bezoekers van de bewoners.

De parkeerdruk in woonbuurten willen we niet boven de 90% procent uit laten komen om daarmee de leefbaarheid van woonbuurten te borgen alsmede zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken. Daarbij kijken we ook kritisch naar het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein en private parkeergarages.

(Bron: Parkeerbeleid 2015, pagina 25)

BIJLAGE C: Hoogstedelijk woongebied

Hoogstedelijk gebied

Dit zijn goed ontsloten gebieden, er zijn **zeer goede openbaarvervoersverbindingen**, een centraal station bevindt zich op fietsafstand. Daarbij kent het gebied vele functies, zoals wonen (vooral in de vorm van hoogbouw), winkels, kantoren, infrastructuur en andere voorzieningen.

Bron: <https://financieel.infonu.nl/diversen/75823-gebiedsontwikkeling-typen-gebieden.html#hoogstedelijk-gebied>

Het hoogstedelijke gebied kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Het gaat globaal om een gebied binnen fietsafstand (10 minuten, 1 tot 3 kilometer) van een intercity station. In het gebied zijn veel functies op een klein oppervlak te vinden: wonen, winkels, kantoren, voorzieningen en infrastructuur.

Bron: [http://www.ruimtexitmilieu.nl/wiki/gebiedstypering/hoogstedelijk-gebied#:~:text=Het%20hoogstedelijke%20gebied%20kenmerkt%20zich,kilometer\)%20van%20een%20intercity%20station.](http://www.ruimtexitmilieu.nl/wiki/gebiedstypering/hoogstedelijk-gebied#:~:text=Het%20hoogstedelijke%20gebied%20kenmerkt%20zich,kilometer)%20van%20een%20intercity%20station.)

Definities

Hoogstedelijk (metropolitaan) woonmilieu:

Wonen midden tussen winkels, kantoren en (unieke) voorzieningen voor bewoners, bezoekers, werknemers en toeristen, zeer veel drukte, te zien en te beleven op straat, **uitmuntend OV**. Zeer hoge bebouwingsdichtheid, hoogbouw en functiemenging in gebouwen.

Bron: https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/6274548/1/RIS299317_bijlage_12_M_Factsheet_Wonen

Autopark groeit sterker dan bevolking

6-3-2020 00:00



Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer dan een jaar geleden. Daarmee groeit het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder. Ruim 7,6 miljoen personenauto's zijn eigendom van een particulier, 1 miljoen personenauto's staan op naam van een bedrijf. Dit meldt het CBS op basis van nieuwe cijfers.

Nederlandse personenauto's, 1 januari

x mln



Op naam bedrijf Op naam particulier

Bron: CBS, RDW

Download CSV

Toon tabel

Het aantal personenauto's van particulieren is begin 2020 102 duizend (1,4 procent) hoger dan begin 2019. Het wagenpark van bedrijven nam het afgelopen jaar met bijna 45 duizend (4,5 procent) toe. Voor het eerst zijn er meer dan een miljoen bedrijfsauto's. Vergeleken met vijf jaar geleden zijn er 7,5 procent meer auto's van particulieren en 19,1 procent meer auto's op naam van een bedrijf.

BIJLAGE E: OVERLAST VAN DEELFIETSEN / -SCOOTERS



Deelauto's worden nauwelijks gebruikt: verwachte populariteit is uitgebleven

VIDEO Deelauto's zouden leiden tot minder autobezit, maar niets is minder waar. Ze worden nauwelijks gebruikt. Bijna een miljoen mensen hebben zich ooit ingeschreven bij een deelautodienst, maar 80 procent gebruikt vervolgens nooit zo'n deelauto.

Ton Voermans 1 nov. 2021 Laatste update: 01-11-21, 09:24



Uit onderzoek van kennisplatform voor mobiliteit Crow, dat vandaag wordt gepubliceerd, blijkt dat er op papier inmiddels 971.000 autodelers zijn. Dat lijkt heel wat, maar het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) kwam eerder deze maand met heel andere cijfers: 200.000 mensen hebben afgelopen drie jaar minimaal één keer een deelauto gebruikt, oftewel 2 procent van de mensen met een rijbewijs.

<https://www.ad.nl/auto/deelauto-s-worden-nauwelijks-gebruikt-verwachte-populariteit-is-uitgebleven~a11b929a/>