Gemeente Vlaardingen

Deelomgevingsprogramma Parkeerregulering Vlaardingen 2025



1. INLEIDING 3

1.1. Aanleiding 3

1.2. Doelstellingen 3

1.3. Leeswijzer 4

2. PARKEERREGULERING IN VLAARDINGEN 5

2.1. Parkeerregulering in de huidige situatie 5
2.1.1. Definitie van parkeerregulering 5
2.1.2. Gereguleerd parkeren in Vlaardingen 5
2.1.3. Huidige voorwaarden uitbreiden gereguleerd parkeren 6

2.2. Noodzaak wijzigen beleid 7

3. PARKEERREGULERING VLAARDINGEN 2025 8

3.1. Gebiedsindeling 8

3.2. Soort parkeerregulering 9

3.3. Proactief invoeren parkeerregulering 9
3.3.1. Invoeren parkeerregulering in bestaande wijken 10
3.3.2. Invoeren parkeerregulering bij gebiedsontwikkeling 11

3.4. Overige uitgangspunten 12
3.4.1. Uitsluiten nieuwe ontwikkeling van bewonersvergunning 12
3.4.2. POET-lijst bestaande adressen 12
3.4.3. Plafond vergunningen 13
3.4.4. Wijzigen betaald parkeertijden 13
3.4.5. Tarieven betaald parkeren 13
3.4.6. Wijkverbeteringen 13

3.5. Participatie en overleg 14
3.5.1. Participatie 14
3.5.2. Overleg met exploitanten parkeergarages 14

3.6. Nieuw stappenplan invoering parkeerregulering 14

4. VERVOLG 16

Colofon
Dit deelomgevingsprogramma 'Parkeerregulering Vlaardingen 2025' is door Mobycon opgesteld in opdracht van gemeente Vlaardingen.

Mobycon: Eelco Bos, Daan Butterman en Wim van Tilburg
Gemeente Vlaardingen: Bart van de Hulsbeek

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Vlaardingen groeit flink. Tot 2040 komen er circa 4.000 woningen bij en door groei in de regio neemt ook de vraag naar werk en voorzieningen toe. Passend bij deze trends en ontwikkelingen in de gemeente en voortvloeiend uit de Omgevingsvisie Vlaardingen 2040 heeft de gemeente Vlaardingen de ambitie om met actief beleid aan de mobiliteitstransitie te werken. Door duurzame mobiliteit te stimuleren dragen we bij aan een sociaal, aantrekkelijk en gezond Vlaardingen. De ambities van Vlaardingen worden onder andere verder uitgewerkt in het deelomgevingsprogramma 'Duurzame Mobiliteit Vlaardingen'. Centraal hierin staat het verduurzamen van mobiliteit en het verminderen van ruimtegebruik met behoud van bereikbaarheid. Dit willen we bereiken met de trias mobilica:

- Voorkomen van onnodige reisbewegingen
- Veranderen van mobiliteitsgedrag
- Verduurzamen van mobiliteit

Bij het veranderen van mobiliteit wordt het STOMP-principe dan ook het uitgangspunt. Bij het verdelen en inrichten van de ruimte maken we een prioriteitsvolgorde van Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – Mobiliteitsdiensten – Particuliere auto.

Daarnaast wil de gemeente Vlaardingen mobiliteit integraal benaderen. Dit betekent dat we mobiliteit, modaliteiten en bereikbaarheid altijd in relatie beschouwen met andere aspecten van leefbaarheid. Mobiliteitsvraagstukken bekijken we dus in samenhang met andere opgaven, zoals de benodigde ruimte voor verblijf, recreatie, groen en klimaatadaptatie.

Deze ambities van Vlaardingen zijn verder uitgewerkt in de 'Omgevingsvisie Vlaardingen 2040' en het deelomgevingsprogramma 'Duurzame Mobiliteit Vlaardingen'. Om deze ambities te kunnen bereiken is een eerlijkere verdeling van de openbare ruimte in Vlaardingen nodig. Parkeerregulering is een belangrijk middel om dit mogelijk te maken. Zo krijgen andere modaliteiten dan de privéauto de ruimte die zij behoeven en komt er ook ruimte vrij om andere beleidsdoelen (zoals het realiseren van meer groen en klimaatadaptatie) te bereiken. Parkeerregulering is dan ook niet langer alleen een instrument om parkeeroverlast tegen te gaan, maar ook om duurzaamheid- en leefbaarheidsambities waar te maken.

Dit deelomgevingsprogramma 'Parkeerregulering Vlaardingen2025' staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van nieuw strategisch parkeerbeleid. Parallel aan dit deelomgevingsprogramma hebben we ook een deelomgevingsprogramma 'Parkeernormen Vlaardingen 2025' opgesteld, waarin we uitwerken hoe initiatiefnemers de bereikbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling in een mobiliteitsplan dienen te onderbouwen en welke parkeernormen daarbij gehanteerd dienen te worden. De in dat document opgestelde beleidsuitgangspunten zijn nauw verweven met dit deelomgevingsprogramma. Zo voorkomt het uitzonderen van de bewoners of gebruikers van nieuwe ontwikkelingen van een parkeervergunning in huidig én toekomstig gereguleerd gebied dat bestaande wijken parkeeroverlast gaan ondervinden ten gevolge van de in het deelomgevingsprogramma 'Parkeernormen Vlaardingen 2025' mogelijk gemaakte alternatieve invulling van de mobiliteitsbehoefte van de ontwikkelingen.

1.2. Doelstellingen

Dit deelomgevingsprogramma 'Parkeerregulering Vlaardingen 2025' heeft samengevat de volgende doelstelling:

- Bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening en daarmee een sociaal, aantrekkelijk en gezond Vlaardingen.
- Bijdragen aan de mobiliteitstransitie door de autoverkeer aantrekkende werking te beperken, ruimte aan andere modaliteiten dan de privéauto te geven en daarmee actieve mobiliteit te stimuleren.
- Parkeeroverlast in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen en in bestaande wijken terug te dringen of te voorkomen.

1.3. Leeswijzer

Dit deelomgevingsprogramma ‘Parkeerregulering Vlaardingen 2025’ bestaat uit enkele hoofdstukken. In hoofdstuk 2 gaan we in op de huidige beleidsmatige uitgangspunten rondom parkeerregulering in Vlaardingen. Ook beargumenteren we in dit hoofdstuk waarom het beleid aan herziening toe is. In hoofdstuk 3 komen de beleidsmatige uitgangspunten voor de voorgestelde parkeerregulering aan de orde. In hoofdstuk 4 tenslotte bespreken we de vervolgstappen na het vaststellen van deze nota.

2. Parkeerregulering in Vlaardingen

2.1. Parkeerregulering in de huidige situatie

2.1.1. Definitie van parkeerregulering

Parkeerregulering houdt in dat er parkeerrecht moet worden verkregen om op een openbare parkeerplaats te mogen parkeren. Parkeerrecht kan op verschillende manieren worden verkregen, afhankelijk van het systeem van gereguleerd parkeren. Bij betaald parkeren met parkeervergunningen kunnen bepaalde doelgroepen (zoals bewoners) een parkeervergunning aanvragen waarmee zij een vast parkeerrecht krijgen. Kortparkeerders verkrijgen het parkeerrecht door een parkeertarief voor de duur van het parkeren te betalen. In een gebied met alleen vergunninghoudersparkeren is betalen voor kortparkeren niet mogelijk en kunnen uitsluitend vergunninghouders parkeren. In een parkeerschijfzone wordt parkeren gereguleerd middels een tijdsbeperking. Deze beperking geldt voor kortparkeerders, die na het verstrijken van de maximale parkeertijd de parkeerplaats moeten verlaten. Door een ontheffing aan te vragen kunnen bepaalde doelgroepen (zoals bewoners) langer in het gebied parkeren.

2.1.2. Gereguleerd parkeren in Vlaardingen

In Vlaardingen bestaat er ook in de huidige situatie al gereguleerd parkeren. In en rond het centrum is er van maandag tot en met zaterdag tussen 09.00 en 19.00 betaald parkeren met parkeervergunningen (zie Figuur 1). In het Van Leydenshof geldt uitsluitend vergunninghoudersparkeren.



Figuur 1 - Betaald parkeren in Vlaardingen in de huidige situatie

Naast het betaald parkeren in het centrum is er vergunninghoudersparkeren aan de Aristide Briandring en Jean Monnetring nabij Winkelcentrum De Loper in Holy-Zuid. Verder zijn er verspreid over Vlaardingen op enkele locaties kleinere parkeerterreinen parkeerschijfzones.

Bovenstaande beschrijving van het gereguleerd parkeren in Vlaardingen heeft betrekking op de openbare parkeergelegenheden. Hiernaast bestaan er ook private parkeergarages in de gemeente. Ook hier geldt een vorm van regulering. De gebruiker betaalt om het parkeerrecht te verkrijgen. Omdat de parkeergarages in privaat beheer zijn heeft de gemeente geen directe invloed op de tarieven die hier gelden.

2.1.3. Huidige voorwaarden uitbreiden gereguleerd parkeren

In de Herijking Parkeerbeleid had de gemeente vastgesteld hoe en wanneer parkeerregulering in Vlaardingen uitgebreid wordt. Wanneer er klachten uit de buurt kwamen over de parkeerdruk en deze na metingen 90% of hoger bleek te zijn, keken we naar oplossingen. Als er een duidelijk aanwijsbare groep is die de parkeerdruk veroorzaakte, keken we met de betrokken partijen of we afspraken konden maken om het parkeergedrag aan te passen. Vervolgens keken we of er nog onbenutte private parkeerruimte aanwezig was in het gebied of dat er ruimte was voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen zonder dat de balans met ruimte voor andere functies onaanvaardbaar werd

verstoord. Pas wanneer deze stappen niet voldoende oplossing boden, werd gereguleerd parkeren overwogen.

In de Herijking Parkeerbeleid was het volgende stappenplan geformuleerd:

1. Het afbakenen van het gebied waarvoor de maatregel geldt. We hanteerden zo veel mogelijk logische grenzen en keken naar de straten waar sprake is van hoge parkeerdruk.
2. We bepaalden de vorm van regulering die het beste paste bij de aard van het parkeerprobleem.
3. We brachten de verwachte effecten van de regulering in beeld en hielden daarbij rekening met het waterbed-effect en zochten naar oplossingen om de verplaatsing van parkeerders op te vangen.
4. We deden een draagvlakmeting in de vorm van een huis-aan-huis enquête in het betreffende gebied. Bij een respons van meer dan 50% beschouwden we het resultaat als maatgevend. Bij een percentage voorstanders van regulering van meer dan 50% was er voldoende draagvlak en werd parkeerregulering ingevoerd.
5. Evaluatie. Twee jaar na invoering evalueerden we het resultaat door het houden van een parkeerdrukmeting en een draagvlakenquête. Als bleek dat het draagvlak tot onder de 50% gedaald was (bij een respons van minimaal 50%), zouden we de regulering stoppen.

2.2. Noodzaak wijzigen beleid

De in de Herijking parkeerbeleid geformuleerde aanpak rond parkeerregulering, zoals beschreven in de vorige paragraaf, past niet meer bij de hedendaagse mobiliteitsbehoeften en gemeentelijke ambities. Vlaardingen groeit en streeft naar een sociale, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, met meer ruimte voor wonen, werken, groen en verblijven. Om dit te bereiken zetten we in op een mobiliteitstransitie en stimuleren we duurzame mobiliteit. Een belangrijke pijler in het nieuwe mobiliteitsbeleid is parkeerregulering.

Parkeerregulering dient tegenwoordig niet alleen meer om parkeeroverlast tegen te gaan, maar wordt ook ingezet als instrument om een bijdrage te leveren aan bredere mobiliteits- en leefbaarheidsambities. In Vlaardingen is er door het hoge aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte onvoldoende ruimte voor andere modaliteiten (denk aan fietsparkeren en deelauto's) en andere leefbaarheidsaspecten, zoals ruimte voor verblijf en groen. Een vernieuwde aanpak rondom parkeerregulering is dan ook nodig om aan deze ambities bij te kunnen dragen.

Daarnaast blijft in veel wijken in Vlaardingen waar geen parkeerregulering is de parkeerdruk te hoog. Door de krappe venstertijden ondervinden daarnaast ook wijken met parkeerregulering in de avond parkeeroverlast. Het uitbreiden van parkeerregulering en de bijbehorende venstertijden kan parkeeroverlast in bestaande wijken verhelpen en maakt het mogelijk om in nieuw te ontwikkelen gebieden deze overlast te voorkomen.

Doordat we tot de vaststelling van dit beleidsstuk een draagvlakmeting moesten uitvoeren voor het invoeren van gereguleerd parkeren is in veel wijken in Vlaardingen, ook als er een hoge parkeerdruk is, toen het oude beleid van kracht was nog geen gereguleerd parkeren ingevoerd.

Belangrijk om mee te geven is dat mensen in eerste instantie vaak moeten wennen aan het feit dat parkeerregulering in grotere delen van de stad gaat gelden. Maar wanneer de regulering uiteindelijk is ingevoerd, worden de positieve effecten van parkeerregulering pas ervaren en willen de mensen vaak niet meer terug naar de voorgaande situatie zonder gereguleerd parkeren.

Om de beleidsdoelen te realiseren is een nieuwe, proactieve systematiek voor het uitbreiden van parkeerregulering nodig die integraal rekening houdt met het bredere mobiliteitsvraagstuk en de leefbaarheid in onze gemeente. In het volgende hoofdstuk is dit nieuwe beleid uitgewerkt. Daarmee komt het eerder geformuleerde beleid over wanneer en onder welke condities parkeerregulering wordt ingevoerd te vervallen.

3. Parkeerregulering Vlaardingen 2025

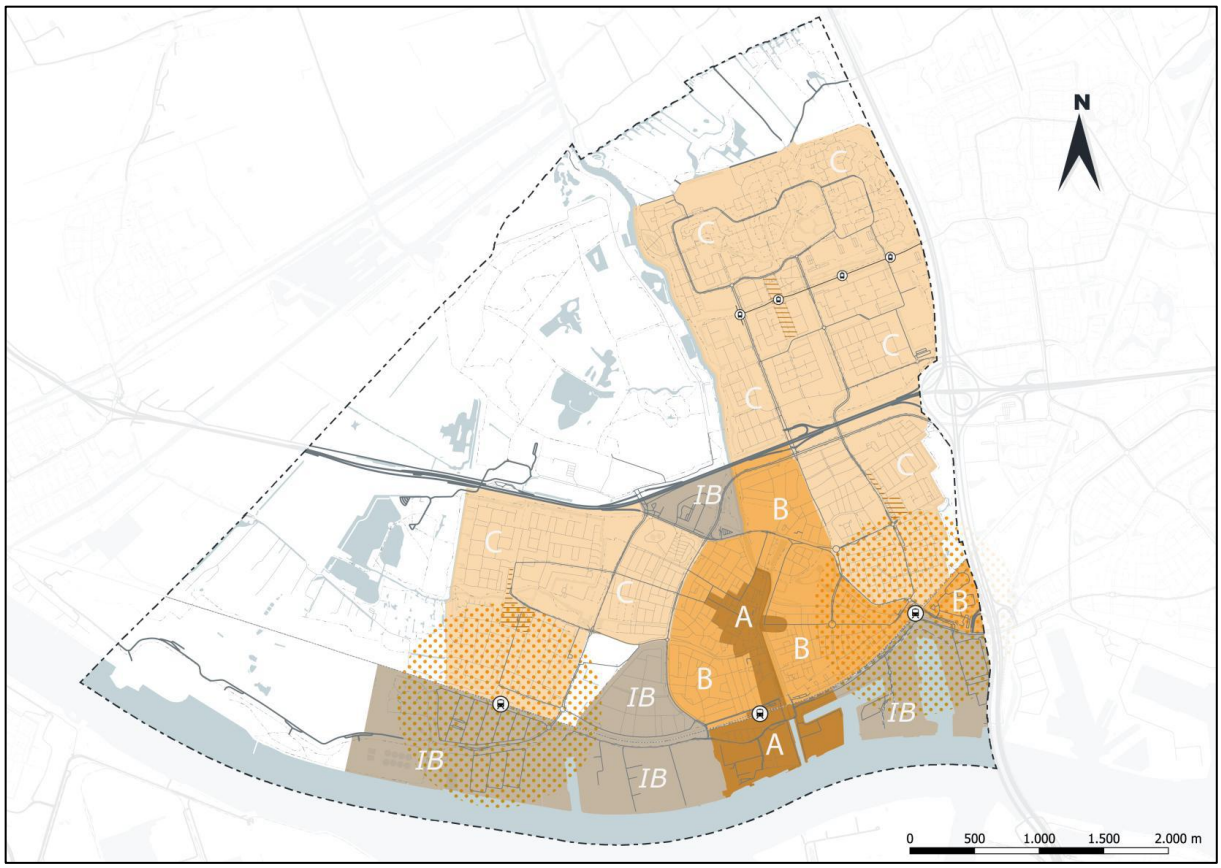
In dit hoofdstuk beschrijven we het nieuwe beleid van Vlaardingen rondom parkeerregulering.

3.1. Gebiedsindeling

In het deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’ hebben we een gebiedsindeling opgesteld die Vlaardingen opdeelt in verschillende gebiedszones (zie Figuur 2). De gebiedsindeling bestaat uit vijf verschillende types: A-gebied, B-gebied, C-gebied, I&B-gebied (Industrie & Bedrijven) en het buitengebied (wit op de kaart). Elk gebiedstype heeft zijn eigen kenmerken, die bepalend zijn voor de benodigde mobiliteitsaanpak.

We gebruiken deze gebiedsindeling ook bij het invoeren van parkeerregulering. De verschillende gebiedstypes geven de volgorde weer waarin parkeerregulering wordt uitgebreid. De uitrol van gereguleerd parkeren begint (gezien de hoge parkeerdruk) in de zone rond het huidige gereguleerde gebied in het A- en B-gebied. Gezien het verwachte waterbedeffect waarbij de parkeerdruk verschuift naar gebieden zonder parkeerregulering breiden we het gereguleerd parkeren daarna in de loop der jaren gestaag uit wanneer de problematiek zich elders voor gaat doen of wanneer zich elders grootschalige ontwikkelingen gaan voordoen waarbij we gereguleerd parkeren inzetten om het verduurzamen van mobiliteit en het verminderen van ruimtegebruik met behoud van bereikbaarheid te bereiken. Bij eerdere ontwikkelingen kon dit nog niet geschieden door het oude beleid. Toen is een gebied ontwikkeld vanuit de gedachte dat de wijk toekomstige bewoners met een gemiddeld lager autobezit zou aantrekken. De bewoners zouden in plaats van de auto kiezen voor het openbaar vervoer, de fiets en deelauto’s. Door onvoldoende sturing en het ontbreken van parkeerregulering is deze doelgroep daar niet komen wonen. Daardoor zijn er in die gebieden al vlot na de realisatie parkeerproblemen ontstaan.

Binnen de gebiedstypen maken we een onderverdeling op wijkniveau. Deze onderverdeling van gebieden bepaalt het schaalniveau op basis waarvan het betaald parkeren wordt uitgerold. Ook vormen deze gebieden de vergunningsgebieden waarbinnen bewoners met een parkeervergunning mogen parkeren. Zo voorkomen we dat vergunninghouders in de hele gemeente gratis kunnen parkeren.



Figuur 2 - Gebiedsindeling

3.2. Soort parkeerregulering

Gereguleerd parkeren in Vlaardingen wordt in de huidige situatie grotendeels geregeld middels betaald parkeren met parkeervergunningen (zie paragraaf 2.1.2). Bij toekomstige uitbreidingen van gereguleerd parkeren kiezen we er voor om dit ook middels betaald parkeren met vergunninghouders te regelen. Dit wordt voorgesteld op grond van de volgende overwegingen:

- De parkeerschijfzone is fraudegevoelig. Hiermee is deze methode van gereguleerd parkeren minder effectief.
- Betaald parkeren met vergunninghouders is een meer flexibele vorm van regulering dan vergunninghoudersparkeren. In principe kan iedereen het parkeerrecht verkrijgen. Door een gereduceerd (of gratis) tarief voor bezoekersparkeren te hanteren middels een bezoekersparkeervergunning kan er echter voor gezorgd worden dat het betaald parkeren in een wijk vooral bewoners en hun bezoekers bedient, net zoals bij vergunninghoudersparkeren het geval is.
- Betaald parkeren met vergunninghouders is een gemeentelijke belastingmaatregel. Dit betekent dat wij de lasten van parkeerregulering (kosten van het handhaven) kunnen compenseren met de opbrengsten uit betaald parkeren, die bestaan uit de directe parkeeropbrengsten bij de parkeerautomaten, de opbrengsten uit vergunningen en de fiscale naheffingen (handhaving). Overtredingen bij vergunninghoudersparkeren en de parkeerschijfzone vallen onder het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), waardoor boeteopbrengsten naar de nationale overheid gaan.

3.3. Proactief invoeren parkeerregulering

Zoals beschreven in paragraaf 2.1.2 is in de Herijking parkeerbeleid de oude systematiek voor het invoeren van parkeerregulering beschreven. Dit was een reactieve aanpak, waarbij er naar aanleiding van klachten van bewoners over de parkeerdruk monitoring plaatsvindt en vervolgens

parkeerregulering werd ingevoerd als de parkeerdruk hoger was dan 90%, andere oplossingen niet mogelijk bleken en meer dan de helft van de omwonenden voorstander was. In de praktijk heeft dit ertoe geleid dat parkeerregulering alleen in en direct om de binnenstad is ingevoerd, terwijl de problematiek blijft voortbestaan. Daarnaast heeft de gemeente Vlaardingen in de omgevingsvisie beleidsambities vastgesteld die alleen gehaald kunnen worden wanneer ook in andere wijken parkeerregulering wordt ingevoerd.

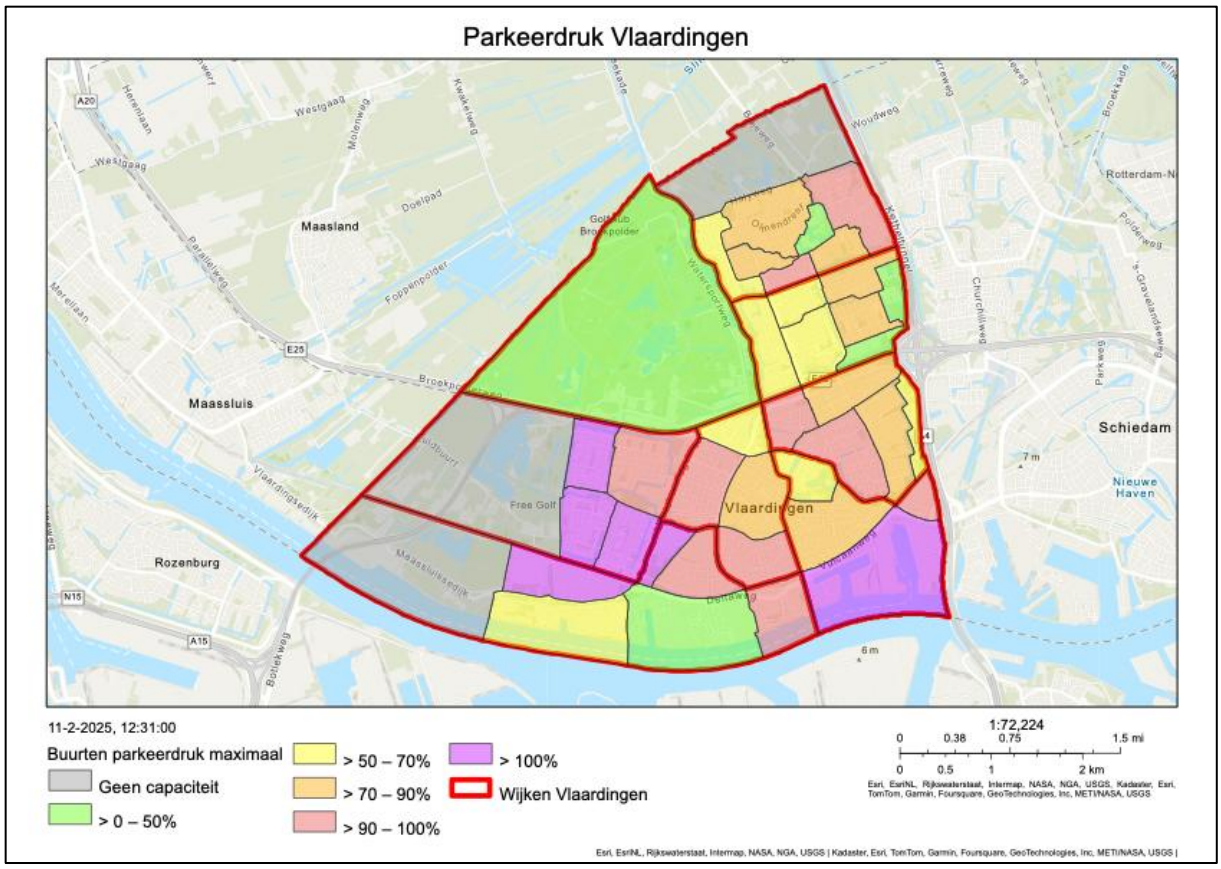
Daarom gaan we met dit deelomgevingsprogramma 'Parkeerregulering Vlaardingen 2025' over op een proactieve aanpak rondom het invoeren van parkeerregulering. In de volgende paragrafen beschrijven we wat deze proactieve aanpak inhoudt.

3.3.1. Invoeren parkeerregulering in bestaande wijken

In bestaande wijken monitoren we voortdurend de parkeerdruk. Zo voeren we om de driejaar parkeerdrukmetingen in de hele gemeente uit. Aanvullend voeren we incidentele parkeerdrukmetingen op wijkniveau uit wanneer er veel klachten van bewoners over de parkeerdruk zijn. Bij een gemeten parkeerdruk in een wijk van 90% of hoger op het maatgevende moment[1] onderzoeken we de wenselijkheid van het invoeren van gereguleerd parkeren. Omdat parkeerdrukmetingen een momentopname zijn hanteren we hierbij de gemiddelde parkeerdruk van de twee meest recente metingen in de wijk. Bij het onderzoeken van de wenselijkheid van het invoeren van gereguleerd parkeren in een wijk bestuderen we de oorzaak van de parkeerdruk en of parkeerregulering die oorzaak wegneemt en kijken we of er in de nabije toekomst ontwikkelingen zijn die de parkeerruimte of juist de parkeerdruk kunnen vergroten.

In 2024 hebben we een parkeerdrukmeting in de hele gemeente uit laten voeren. De resultaten per buurt op de verschillende meetmomenten zijn te zien via de volgende link. De maximale gemeten parkeerdruk per buurt is samengevat in Figuur 3. In buurten die rood of paars zijn afgebeeld is de parkeerdruk hoger dan 90%. Dit is met name in de buurten rond het centrum en aan de westkant van Vlaardingen. Ook in Holy zijn er twee buurten met een parkeerdruk van hoger dan 90%. In deze buurten gaan we dus de wenselijkheid van het invoeren van gereguleerd parkeren onderzoeken. De gebiedsindeling uit paragraaf 3.1 in acht nemend beginnen we dit onderzoek in de wijken rondom het centrum.

[1] *In woonwijken is dit veelal de avond en nacht.*



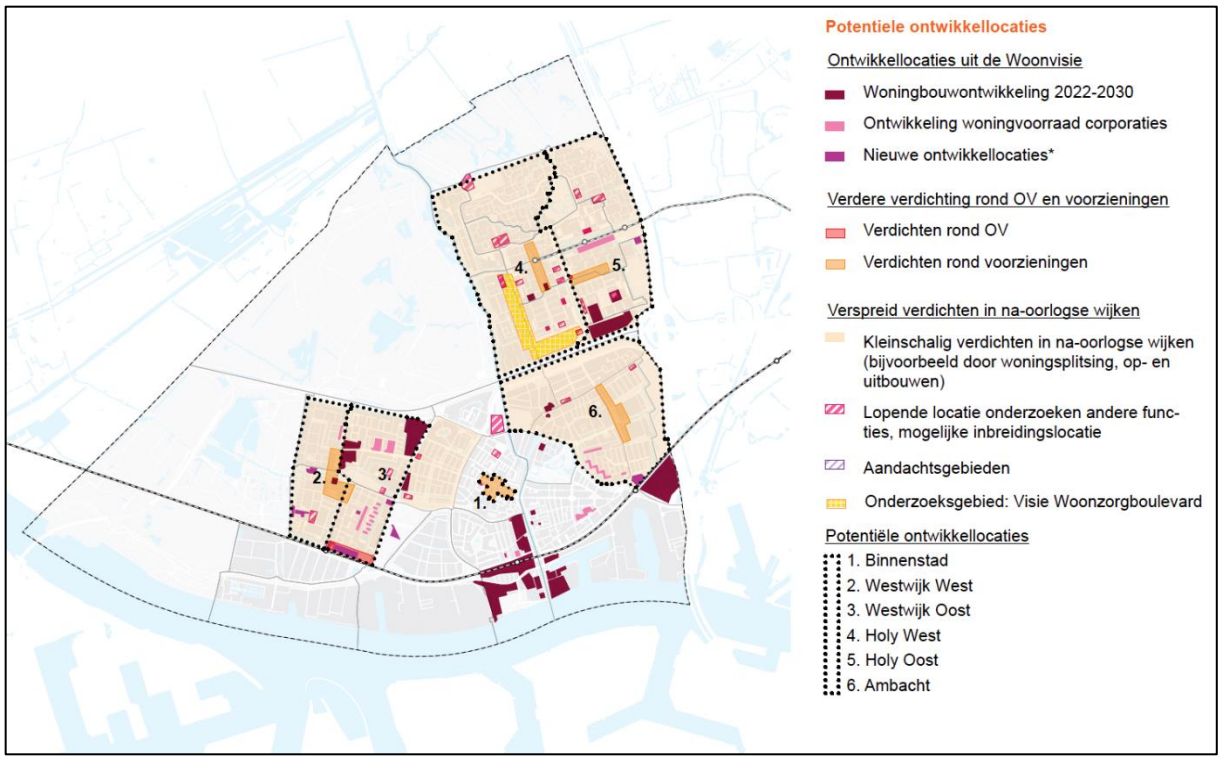
Figuur 3 - Maximale parkeerdruk buurten Vlaardingen

3.3.2.Invoeren parkeerregulering bij gebiedsontwikkeling

Om bij gebiedsontwikkeling te kunnen voldoen aan het STOMP-principe is ons voornemen om bij oplevering van de ontwikkeling binnen het ontwikkelgebied parkeerregulering in te voeren. In deze gebieden zijn nog geen bewoners die nadelige effecten van de parkeerregulering kunnen ondervinden. Door gereguleerd parkeren aan de voorkant in te voeren wordt het mogelijk om in deze gebieden een lagere parkeernorm te hanteren en daarmee een lager autobezit af te dwingen. Daarnaast kan dit het parkeren op straat zo veel mogelijk te beperken. Zo ontstaat er meer ruimte voor overige modaliteiten en andere leefbaarheidsaspecten.

De potentiële ontwikkellocaties zoals vastgesteld in de Ontwerp Omgevingsvisie Vlaardingen 2040 zijn te zien in Figuur 4. Het gaat hier om diverse ontwikkelgebieden met uiteenlopende kenmerken verspreid over de gemeente. In grotere ontwikkelgebieden, zoals de Rivierenzone en Vijfsluizen, bestaat een logische afbakening en is de omvang van de ontwikkeling dermate groot dat hier een op zichzelf staand gebied met gereguleerd parkeren gerealiseerd kan worden. In deze gebieden voeren we, vanwege de mobiliteitsambities en aangepaste parkeernormen die gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van deze gebieden, dan ook zonder meer parkeerregulering in.

In kleinere ontwikkelgebieden is de begrenzing vaak minder logisch. De omvang van de ontwikkelingen rechtvaardigt niet snel een op zichzelf staand gereguleerd gebied. Zoals vastgelegd in het nieuwe deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’ dienen ontwikkelingen in beginsel op eigen terrein of door het toepassen van mobiliteitsalternatieven in hun parkeervraag voorzien. De bewoners/gebruikers van nieuwe ontwikkelingen komen dan ook op de zogenaamde GROP-lijst te staan (zie paragraaf 3.4.1). Het invoeren van betaald parkeren in en nabij deze ontwikkelgebieden kan voorkomen dat deze bewoners/gebruikers toch in de nabijgelegen openbare ruimte gaan parkeren. Wanneer we klachten ontvangen dat er in wijken met veel nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast ontstaat monitoren we de parkeerdruk zoals beschreven in paragraaf 3.3.1). Een verwachte toename van de parkeerdruk door bijvoorbeeld het realiseren van ontwikkelingen in de wijk is dan een belangrijk argument voor ons om betaald parkeren in een wijk in te voeren.



Figuur 4 - Potentiële ontwikkellocaties Vlaardingen (Bron: Ontwerp Omgevingsvisie Vlaardingen 2040)

3.4. Overige uitgangspunten

3.4.1. Uitsluiten nieuwe ontwikkeling van bewonersvergunning

Ook in bestaande woonwijken vinden bouwontwikkelingen plaats. Het realiseren van verschillende postzegelplannen kan de parkeersituatie in een wijk in korte tijd sterk veranderen. Zoals vastgesteld in het nieuwe deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’ moet de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen in principe op eigen terrein opgelost worden. Bij nieuwe ontwikkelingen zetten we in op het STOMP-principe en garanderen we de brede basisbereikbaarheid. In de praktijk houdt dit in dat mobiliteitscorrecties kunnen leiden tot lagere parkeernormen als aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt. Zo bieden we ook voldoende ruimte aan overige modaliteiten. Om te voorkomen dat de bestaande bewoners van een gebied op termijn parkeeroverlast ondervinden ten gevolge van de ontwikkelingen plaatsen we de bewoners van alle nieuwbouwontwikkelingen in Vlaardingen op de zogenaamde GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeerrecht). We gaan er van uit dat deze mensen op eigen terrein kunnen parkeren. Bij het invoeren van parkeerregulering kunnen zij dan geen aanspraak doen op een bewonersvergunning, zodat de parkeerruimte beschikbaar blijft voor de bestaande bewoners. Initiatiefnemers hebben hiervoor een meldverplichting richting de toekomstige bewoners. Daarnaast deelt de gemeente de GROP-lijst op de gemeentewebsite.

In sommige gevallen is het voor ontwikkelingen mogelijk om bij voldoende restcapaciteit (een deel van) de parkeereis in te vullen met openbare parkeergelegenheden. In dat geval dient de initiatiefnemer bij verkoop/verhuur aan toekomstige bewoners/gebruikers expliciet maken welke adressen wel en niet worden toegevoegd aan de GROP-lijst.

3.4.2. POET-lijst bestaande adressen

Soms hebben bestaande adressen parkeren op eigen terrein. Denk aan een woning met een oprit of een appartement met inpandige garage. Ook bedrijven kunnen een eigen parkeerterrein of garage hebben. Net als nieuwe ontwikkelingen zetten we bestaande adressen met parkeren op eigen terrein op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Het aantal parkeerplekken op eigen terrein wordt hierbij in mindering gebracht op het aantal vergunning dat aangevraagd kan worden. We informeren onze burgers over de POET-lijst op de gemeentewebsite.

3.4.3. Plafond vergunningen

Om te zorgen dat het aantal uitgegeven parkeervergunningen aansluit bij het aantal openbare parkeerplaatsen stellen we per gebied een vergunningenplafond in. Het maximum aantal parkeervergunningen dat we per gebied uitgeven is aanpasbaar en wordt in principe gebaseerd op het maximum aantal openbare parkeerplaatsen in een gebied. Daarnaast wordt in A-gebied alleen een vergunning voor de eerste auto uitgegeven.

Wanneer het aantal openbare parkeerplaatsen in een gebied toeneemt kan het plafond naar boven bijgesteld worden. Als er in een wijk juist plannen zijn om parkeerplaatsen op te heffen (bijvoorbeeld om aan de groenambitie te kunnen voldoen of om extra fietsparkeren aan te leggen) kan het plafond naar beneden bijgesteld worden. Het naar beneden bijstellen van het vergunningenplafond betekent niet dat er bestaande vergunningen ingetrokken worden. Het aantal parkeervergunningen in een gebied wordt afgebouwd door natuurlijk verloop. Wanneer mensen verhuizen vervalt de bestaande parkeervergunning en moeten de nieuwe bewoners van een adres een nieuwe parkeervergunning aanvragen.

Wanneer het vergunningenplafond bereikt wordt komen mensen op een wachtlijst te staan. Uitgangspunt wordt dat huishoudens eerst in aanmerking komen voor een vergunning van de eerste auto (excl. huishoudens op de POET-lijst) en pas daarna voor een vergunning van de tweede auto. De verdere uitgangspunten rondom verdeling bij schaarste worden in een later stadium juridisch-technisch uitgewerkt in een ‘beleidsregel aanpasbaar vergunningenplafond’.

3.4.4. Wijzigen betaald parkeertijden

Uit parkeerdrukmetingen die voor de gemeente Vlaardingen zijn uitgevoerd blijkt dat in het huidige gereguleerde gebied de parkeerdruk ’s avonds wanneer er vrij parkeren geldt hoog is. Ook in het niet-gereguleerde gebied is de parkeerdruk op veel plekken hoog. Dit kan aanleiding zijn om de venstertijden is specifieke gebieden uit te breiden van 09:00-19:00 naar 09:00-21:00. Deze uitbreiding van de betaald parkeertijden kan worden toegepast in zowel een gebied waar al gereguleerd parkeren is als in de gebieden waar in de toekomst gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden.

3.4.5. Tarieven betaald parkeren

In beginsel is de bestaande tarievenstructuur uitgangspunt bij het uitbreiden van parkeerregulering. De tarieven worden door de gemeenteraad vastgelegd in de Verordening Parkeerbelasting.

Als gemeente hebben we alleen directe invloed op de tarieven van openbare parkeergelegenheden. In Vlaardingen zijn ook parkeergarages, welke in privaat beheer zijn. De exploitanten van deze garages kunnen zelf hun tarieven bepalen. Overleg over harmonisatie kan natuurlijk altijd worden gevoerd.

3.4.6. Wijkverbeteringen

Het invoeren van gereguleerd parkeren biedt de ruimte om wijkverbeteringen te realiseren. Nadat de parkeerdruk is gedaald kunnen autoparkeerplaatsen eventueel opgeheven worden, om bijvoorbeeld groen of fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Ook kunnen reguliere autoparkeerplaatsen gereserveerd worden voor het parkeren van deelauto’s. Door in wijken met gereguleerd parkeren deelauto’s aan te bieden kunnen we het autobezit in deze wijken verminderen en dragen we bij aan de mobiliteitstransitie. Parkeerregulering dient dan dus als instrument om onze ambities uit de omgevingsvisie te realiseren.

Voor het opheffen van parkeerplaatsen hanteren we in principe het uitgangspunt dat de parkeerdruk in een wijk niet hoger mag worden dan 90% ten gevolge van het opheffen van de parkeerplaatsen. Hier maken we een uitzondering op wanneer de vrijgekomen ruimte wordt benut voor het aanbieden van mobiliteitsalternatieven. De gedachte hierachter is dat door deze alternatieven aan te bieden het autobezit in een wijk kan dalen, waardoor de parkeerdruk op langere termijn niet zal toenemen.

3.5. Participatie en overleg

3.5.1. Participatie

In het ‘Uitvoeringsprogramma participatie Vlaardingen 2025’ hebben we vastgesteld hoe we in Vlaardingen participatie verankeren in ons beleid en de dagelijkse praktijk. We hebben verschillende participatiebanen opgesteld die elk een verschillend niveau van ruimte voor invloed kennen. Tijdens de loop van een participatietraject kan van baan gewisseld worden als dat bij de trajectfase past.

Rondom de invoer van parkeerregulering maken we van verschillende participatiebanen gebruik. Bij het eerste participatiemoment vragen we de belangrijkste belanghebbenden, zoals bewoners en lokale ondernemers om advies. In de baan Advies vragen geldt de belofte dat dit advies zichtbaar wordt meegenomen in de plannen en uiteindelijke besluitvorming, of dat er goed wordt gemotiveerd waarom dit niet kan. Concreet houdt dit in dat deze gesprekken met de belanghebbenden niet over de in deze nota vastgestelde uitgangspunten gaan, maar dat er wel de mogelijkheid geboden wordt om in te gaan op locatie of functie specifieke kenmerken waar rekening mee gehouden moet worden. Binnen bepaalde kaders is maatwerk mogelijk. Zo kan er onder andere meegepraat worden over de locatie van parkeerautomaten en deelauto’s.

Nadat deze uitgangspunten zijn vastgesteld staat het tweede participatiemoment in het teken van participerend informeren. Belanghebbenden worden via verschillende communicatiemiddelen zoals brieven en informatiebijeenkomsten geïnformeerd over de spelregels rondom het betaald parkeren in hun buurt. Zo komen zij onder andere ook te weten hoe zij een vergunning kunnen aanvragen.

Twee jaar na invoering van gereguleerd parkeren in een wijk evalueren we het resultaat door het houden van een parkeerdrukmeting. Waar mogelijk realiseren we wijkverbeteringen. Rondom deze wijkverbeteringen vragen we de belanghebbenden opnieuw om advies. Hierbij kunnen belanghebbenden aangeven welke wijkverbeteringen zij graag in hun wijk zouden zien.

3.5.2. Overleg met exploitanten parkeergarages

We willen een regulier overleg introduceren met de exploitanten van de parkeergarages. Hierin bespreken we de ontwikkelingen omtrent parkeren in de binnenstad en verkennen we ook de mogelijkheden voor bewonersabonnementen in parkeergarages zodat eventuele vrije ruimte in garages ingezet kan worden ten behoeve van het invullen van de bewonersparkeereis van nieuwbouwontwikkelingen.

3.6. Nieuw stappenplan invoering parkeerregulering

Op basis van de in de bovenstaande paragrafen beschreven uitgangspunten voeren we een nieuw stappenplan in voor het invoeren van parkeerregulering. Deze is als volgt:

1. Het afbakenen van het gebied waarvoor de maatregel geldt. In bestaand gebied voeren we parkeerregulering in op wijkniveau. Bij gebiedsontwikkelingen dient het gereguleerde gebied logisch begrensd te zijn en streven we ernaar om dit gebied zoveel mogelijk aan te laten sluiten op of integreren in een groter (bestaand of nieuw) gereguleerd gebied.
2. We onderzoeken de wenselijkheid van het invoeren van gereguleerd parkeren. Belangrijke argumenten voor het invoeren van in een gebied zijn een gemeten parkeerdruk van 90% of hoger, geplande bouwontwikkelingen of voorziene herinrichting van straten waar om andere leefbaarheidsambities in te vullen parkeercapaciteit gaat verdwijnen.
3. We brengen de verwachte effecten van de regulering in beeld en houden daarbij rekening met het waterbed-effect en zoeken naar oplossingen om de verplaatsing van parkeerders op te vangen.
4. We brengen in kaart wat het invoeren van de parkeerregulering vraagt van de ambtelijke organisatie. Voldoende capaciteit voor het invoeren en handhaven van de parkeerregulering is randvoorwaardelijk voor succesvolle parkeerregulering.
5. In lijn met het Uitvoeringsprogramma participatie 2025 informeren we omwonenden over de aanstaande parkeerregulering en vragen we hen om advies. Bewoners kunnen hun mening delen

en aangeven waar de gemeente bij het invoeren van parkeerregulering rekening mee moet houden.

6. Na het verzamelen en verwerken van de input van bewoners voeren we de parkeerregulering in. Waar mogelijk beginnen we met het aanbieden van alternatieve mobiliteit in de vorm van deelauto's.
7. Het college stelt de venstertijden die het beste passen bij de aard van het parkeerprobleem vast in een aanwijzingsbesluit. De parkeertarieven worden door de raad vastgesteld in de Verordening Parkeerbelasting.
8. Evaluatie. Twee jaar na invoering evalueren we het resultaat door het houden van een parkeerdrukmeting. We vragen opnieuw advies van de buurt en realiseren waar mogelijk wijkverbeteringen.

4. Vervolg

In dit deelomgevingsprogramma is op hoofdlijnen ingegaan op de uitbreiding van parkeerregulering in Vlaardingen. Met dit deelomgevingsprogramma heeft de gemeente Vlaardingen de beleidsmatige richting vastgelegd die we aanhouden bij het uitbreiden van parkeerregulering. Na het vaststellen van dit deelomgevingsprogramma vindt een nadere beleidsuitwerking plaats. Zo moeten onder andere de parkeerverordening, de parkeerbelastingverordening en beleidsregels opgesteld worden. De verordeningen worden vervolgens vastgesteld door de gemeenteraad. De beleidsregels worden vastgesteld door het college. Nadat de beleidsuitwerking is afgerond, start gefaseerd de uitbreiding van de parkeerregulering in de wijken met een hoge parkeerdruk.

Twee jaar na invoering van gereguleerd parkeren in een wijk evalueren we het resultaat door het houden van een parkeerdrukmeting. Waar mogelijk realiseren we wijkverbeteringen.