



Parkeerbeleid 2023

Colofon

Parkeerbeleid gemeente Capelle aan den IJssel 2023
Vastgesteld door de gemeenteraad op

Opgesteld in samenwerking tussen Sweco Nederland en gemeente Capelle aan den IJssel
Aantal pagina's: 27

Inhoudsopgave

1	Introductie	4
1.1	Waarom nieuw parkeerbeleid?	4
1.2	Totstandkoming van het nieuwe beleid	5
1.3	Context	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Trends en ontwikkelingen en beleidskader	6
2.1	Trends en ontwikkelingen	6
2.2	Beleidskader	9
3	Huidige situatie	11
3.1	Parkeerdruk	11
3.2	Parkeerregulering	13
3.3	Situatie per type gebied	14
3.4	Effecten van het huidige beleid en maatregelen	16
3.5	Handhaving parkeerregulering	16
4	Visie en beleidsuitgangspunten	17
4.1	Overzicht visiepunten	17
4.2	Toelichting visiepunten	18
4.3	Overige beleidsregels en maatregelen	23
5	Werkwijze en bevoegdheden	26
5.1	Maatregelen en maatwerk in overleg	26
5.2	Bevoegdheden en verantwoordelijkheden	26

1 Introductie

1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen om richting te geven aan de manier waarop zij omgaat met parkeren en als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het gemeentelijk parkeerbeleid is bepalend voor de wijze waarop het parkeren in Capelle aan den IJssel plaatsvindt en wordt gefaciliteerd.

Parkeren staat niet op zichzelf. Capelle is een stad in ontwikkeling. De visie op de verdere groei en ontwikkeling van Capelle is beschreven in de Stadsvisie. Het realiseren van de doelstellingen van de Stadsvisie is alleen mogelijk als Capelle een aantrekkelijke gemeente blijft. Onderdeel daarvan is passend parkeerbeleid, waarin vastligt op welke wijze de gemeente parkeren inpast in de ruimtelijke opgaven.

De vorige versie van het parkeerbeleid en parkeernormen dateren van 2015. Ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven, landelijke trends zoals de opkomst van deelmobiliteit en thuiswerken, ervaringen met het toepassen van parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe landelijke parkeernormen, vormen aanleiding om het parkeerbeleid en de parkeernormen te actualiseren.

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben tot doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid te garanderen. De ruimte in de stad is schaars. Voorzien in voldoende parkeergelegenheid betekent enerzijds niet te weinig parkeerplaatsen, zodat een voorziening de daarmee samenhangende parkeervraag goed kan opvangen, goed kan functioneren en er geen (parkeer)overlast ontstaat. En anderzijds betekent het ook: niet te veel parkeerplaatsen. Dit met het oog op de schaarse ruimte en andere beleidsdoelstellingen, zoals ruimtelijke kwaliteit, groen, verblijfsruimte, klimaatadaptatie en woningbouw die eveneens een claim leggen op de schaarse ruimte.

Het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid en de daarbij behorende Nota Parkeernormen is opgenomen in de Uitvoeringsagenda van het in 2021 vastgestelde Programma Mobiliteit.

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 van het nieuwe beleid

Het nieuwe parkeerbeleid is tot stand gekomen op basis van een evaluatie van het voorgaande parkeerbeleid (2015), analyse van trends en ontwikkelingen, de laatste landelijke parkeerkentallen en relevant beleid. En daarnaast gesprekken en afstemming met diverse afdelingen binnen de gemeente en bestuurlijke consultatie met portefeuillehouder en de raadscommissie SOB.

1.3 Context

Het gemeentelijk Parkeerbeleid van Capelle aan den IJssel wordt vormgegeven door drie documenten: de Nota Parkeerbeleid (dit document), de Nota Parkeernormen en het bestemmingsplan Parkeren (paraplu bestemmingsplan). Deze drie 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
Paraplu Bestemmingsplan Parkeren		Formalisering van de parkeernormen voor ruimtelijke procedures

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 met betrekking tot 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

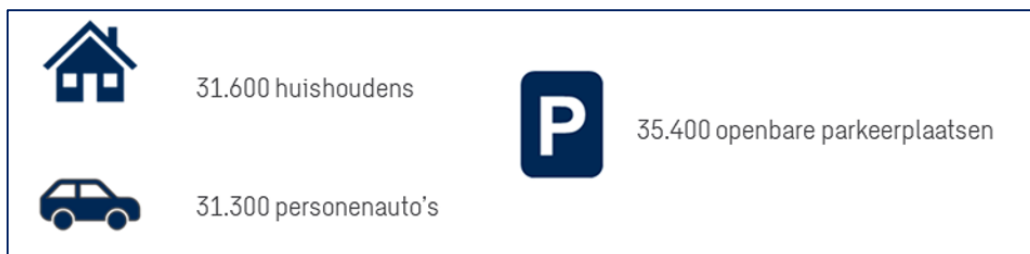
Demografie en stedelijkheidsgraad

Het aantal inwoners van Capelle aan den IJssel stijgt nog steeds jaren. In 2022 telt de gemeente circa 67.000 inwoners. De verwachting is dat het aantal inwoners tot 2040 groeit tot circa 77.000 inwoners. Daarnaast is sprake van vergrijzing. De komende twintig jaar is er naar verwachting sprake van een verdubbeling van het aantal 80-plussers. Het aandeel 65-plussers stijgt in dezelfde periode met 37%. Deze demografische ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteitsbehoefte, bijvoorbeeld meer gebruik van het openbaar vervoer en elektrische fiets, maar ook een verschuiving in de motieven voor autogebruik en vraag naar parkeerplaatsen.

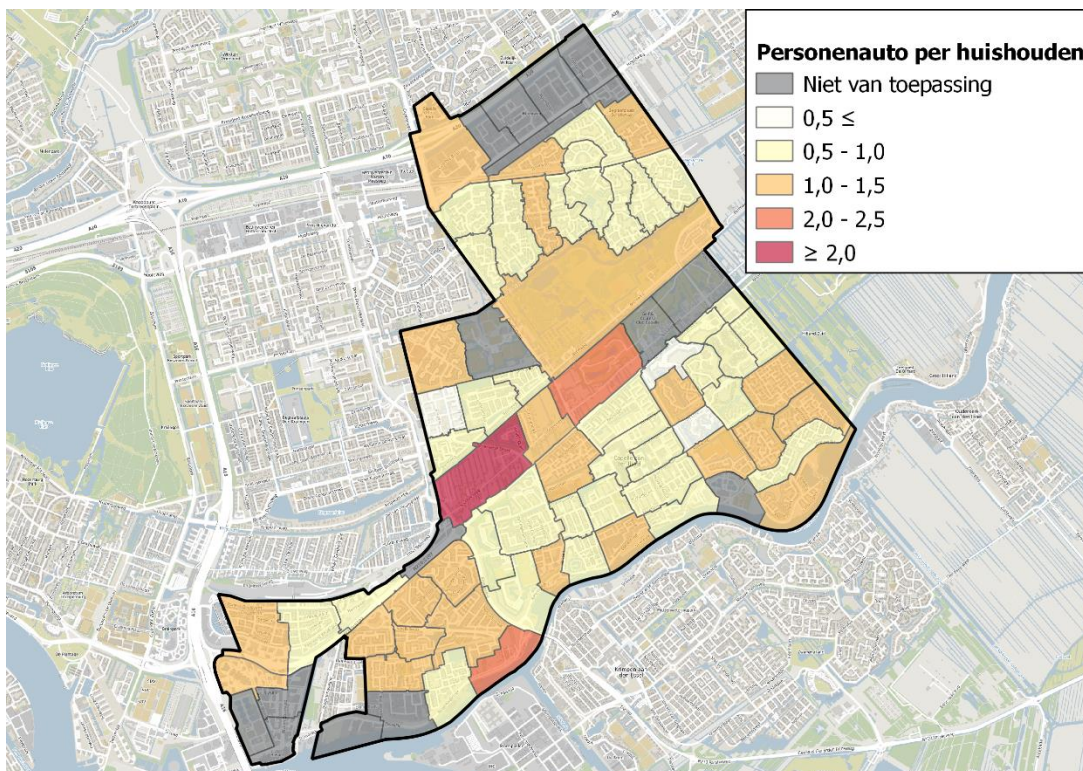
Door de verdere verdichting is er op verschillende locaties ook sprake van een toenemende stedelijkheid. Er komt meer druk op de schaarse ruimte. Dit wordt uitgedrukt in de stedelijkheidsgraad, die wordt gemeten aan de hand van de adressendichtheid. Capelle aan den IJssel kent een gemiddelde dichtheid 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 ligt naarmate de stedelijkheidsgraad toeneemt.

Autobezit en parkeerplaatsen

Capelle telt circa 31.600 personenauto's en 31.300 huishoudens en dus iets **meer** dan één 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 één 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. In figuur 1 is een aantal gebieden niet meegenomen (grijs). Dit is omdat dit met name bedrijfsterrein, sportterrein of park betreft. De hoge autodichtheid draagt mede bij aan verkeersknelpunten die op meerdere plekken binnen de gemeente worden gezien. In vergelijking met het gemiddelde in de MRDH-regio is het aandeel auto in de modal split in Capelle 8 procentpunt hoger.



Het werkelijke aantal auto's waar Capelse huishoudens over beschikken zal overigens hoger liggen dan die 31.300. Er zijn ook mensen met een leaseauto of bedrijfsauto waar ze wel de beschikking over hebben en die ook bij de woning wordt geparkeerd, maar die niet staat geregistreerd op een adres in Capelle. Daarnaast is er bijvoorbeeld ook sprake van arbeidsmigranten die wel in Capelle verblijven maar waarvan de auto (met buitenlands kenteken) in het buitenland staat geregistreerd.



Figuur 1: aantal personenauto's per huishouden (CBS, 2021)

Capelle telt ruim 35.000 openbare en circa 8.600 private parkeerplaatsen. Uit de burgerparticipatie Stadsvisie blijkt dat (ook jonge) inwoners ook in 2030 nog aan de (eigen) auto hechten. Bovendien verwacht 60% in 2030 hun auto 'voor de deur' te kunnen parkeren. De auto blijft dus belangrijk in het mobiliteitssysteem. Het belang van de auto, de blijvende behoefte om voor de eigen deur te kunnen parkeren en de verdere verstedelijking vormen een belangrijke opgave voor de komende jaren.

Elektrisch vervoer

Het aantal elektrische auto's in Capelle stijgt snel, net als in de rest van Nederland. In 2022 telt Capelle ruim 1.300 geregistreerde elektrische personenauto's. Zoals beschreven in het Laadpalenbeleid is de verwachting dat dit er anno 2030 ruim 19.000 zijn. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 570 laadpalen (1.140 laadpunten) nodig. In 2030 zijn ongeveer 900 laadpalen (1.800 laadpunten) nodig voor deze gebruikersgroepen. Dit komt neer op gemiddeld één laadpunt per 19 openbare parkeerplaatsen in 2030.

Het toewijzen van parkeerplaatsen bij laadpalen aan elektrische auto's heeft effect op het aantal 'reguliere' parkeerplaatsen. Daarom is de ontwikkeling van het aantal elektrische auto's relevant voor het parkeerbeleid. Een uitgebreidere analyse van het elektrisch vervoer is opgenomen in het Laadpalenbeleid.

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 en scooters 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 tweede of derde eigen auto die wordt gebruikt voor incidentele ritten. Maar dit is nog niet aangetoond. Het succes van deelmobiliteitsconcepten is afhankelijk van verschillende factoren waaronder het parkeerregime. Dit wordt verder omschreven in het nog op te stellen Deelmobiliteitsplan (zie ook visiepoint 10 verderop in deze nota).

Fietsgebruik groeit nog steeds

De fiets speelt een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Voor de korte afstanden is de fiets vaak het best passende vervoermiddel en zou gebruik van de fiets een vanzelfsprekendheid moeten zijn – juist in de stad. Door de combinatie van fiets en OV speelt de fiets ook een belangrijke rol in reizen over langere afstand en door de opkomst van elektrische fietsen en de speed pedelec neemt de actieradius van fietsen steeds verder toe, waardoor ook op langere afstanden de fiets nog steeds concurrerend is ten opzichte van alternatieven. Met de (door)ontwikkeling van fietsinfrastructuur, zoals bredere fietspaden en doorfietsroutes, wordt dit verder gestimuleerd. Gebruik van de fiets groeit nog steeds en de fiets is belangrijk om de doelstellingen met betrekking tot duurzame verstedelijking en emissievrij vervoer te realiseren.

Dat betekent ook dat fietsparkeervoorzieningen op orde moeten zijn. Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen kan een drempel vormen voor fietsgebruik en leidt tot verrommeling van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om fietsparkeervoorzieningen bij o.m. woningen, scholen, sportvoorzieningen, winkels, en OV-knooppunten. In ons parkeerbeleid en ook in onze parkeernormen geven we daarom aan hoe we omgaan met fietsparkeren.

Omgaan met (maatschappelijke) veranderingen

Het parkeerbeleid beschrijft hoe we omgaan met parkeren op basis van de huidige inzichten. Met onze parkeernormen geven we aan wat voor een ontwikkeling het benodigde aantal parkeerplaatsen is, ook op basis van onze actuele kennis. Parkeerbeleid en parkeernormen zijn aan verandering onderhevig en bewegen mee met trends in autobezit en autogebruik en voortschrijdend inzicht over de parkeervraag van voorzieningen.

Ontwikkelingen in bezit en gebruik en verplaatsingsgedrag zullen door blijven gaan. We zien een toenemend gebruik van elektrische voertuigen, maar bijvoorbeeld ook sterke prijsontwikkelingen in grondstofprijzen en brandstofkosten die gevolgen kunnen hebben op het autogebruik. Als gevolg van de Covid-pandemie waren er grote veranderingen zichtbaar in het gebruik van het OV en de auto en een sterke toename in thuiswerken. Dat leidde ook tot andere verplaatsingspatronen en een andere parkeervraag – bijvoorbeeld bij kantoren (rustiger) maar ook in woonwijken (drukker overdag). Daarnaast kunnen demografische ontwikkelingen (vergrijzing, immigratie), conjunctuurontwikkelingen, wetgeving (bijvoorbeeld op het gebied van milieu) en prijsontwikkelingen (denk aan rekeningrijden of invoering van een spitstarief) leiden tot veranderingen van de keuzes die mensen maken in hun verplaatsingsgedrag.

Wat het effect is van dergelijke ontwikkelingen op een langere termijn is niet duidelijk. Ons parkeerbeleid en de parkeernormen die hanteren zijn gebaseerd op actuele inzichten met betrekking tot de parkeervraag van verschillende functies en voorzieningen. Duidelijk is dat

maatschappelijke ontwikkelingen (in de brede zin) gevolgen kunnen hebben op de keuzes die mensen maken in de manier waarop ze zich verplaatsen. En daarmee ook op de behoefte aan parkeerplaatsen. Ons beleid biedt daarmee een belangrijk kader, op de manier zoals beschreven in deze nota, en tegelijkertijd zal de gemeente omgaan met gewijzigde inzichten als duidelijk is dat deze leiden tot een gewijzigde behoefte aan parkeerruimte.

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. Relevante landelijk beleid staat beschreven in het Programma Mobiliteit.

Structuurvisie 2030

Om de komende jaren richting te geven aan het stadsbrede beleid ontwikkelde de gemeente een nieuwe Stadsvisie, die ook meteen de Omgevingsvisie en Structuurvisie voor Capelle aan den IJssel is. De nieuwe visie is door de gemeenteraad op 27 september 2021 vastgesteld. De kernboodschap daarbij is: 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 mobiliteitsdiensten waarbij iemand 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 op een laagdrempelige wijze voorzien in de behoefte aan het verplaatsen (de vraag) staat daarbij centraal en niet het aanbod van afzonderlijke modaliteiten.

De OV-lijnen (bus, metro en spoor) zijn in de Structuurvisie 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 vier 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.

Met betrekking tot de fiets stelt het Programma Mobiliteit een aantal duidelijke doelen. In pijler 1 'alle modaliteiten in balans' is beschreven dat de fiets een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem vervult en dat we die rol willen vergroten, met een groter aandeel voor de fiets in de modal shift. Fietsen is gezond en duurzaam en de fiets neemt in vergelijking met andere vervoerswijzen weinig openbare ruimte in beslag en daarom wil de gemeente fietsen verder stimuleren.

Daar hoort ook bij dat het fietsparkeren op orde moet zijn. Een tekort aan fietsenstallingen en/of stallingen die niet aansluiten bij de behoefte van de gebruiker om te fietsen op een veilige plek goed te kunnen vastzetten, vormen een belemmering om de fiets te pakken. Tekort aan stallingsvoorzieningen leidt tot verrommeling en overlast. Te weinig capaciteit bij trein- en metrostations is een belemmering voor een goede en vlotte overstap tussen de fiets en het OV. Het Programma Mobiliteit stelt om die reden in pijler 4 het doel om fietsparkeren beter te organiseren, door het opnemen van parkeernormen voor de fiets in de gemeentelijke parkeernormen en uitbreiding van capaciteit waar dat nodig is.

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;

Laadpalenbeleid

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. En daarmee aan de verduurzamingsopgave voor het mobiliteitssysteem. Het beleid vanaf 2023 is beschreven in het Laadpalenbeleid 2023-2024.

Met het plaatsen van laadpalen zetten we reguliere parkeerplaatsen om naar parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Dit compenseren we niet omdat we er van uitgaan dat de elektrische auto een reguliere auto vervangt; met een verschuiving naar elektrisch vervoer en een steeds groter aandeel van het wagenpark dat elektrisch is, wordt ook een groeiend deel van het areaal parkeerplaatsen hierop aangepast. De gemeente houdt vooralsnog rekening met een behoefte van ruim 1.100 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2025 en 1.800 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2030.

De strategie voor het plaatsen van laadpalen is beschreven in het Laadpalenbeleid. In de regel heeft een laadpaal twee laadpunten. Bij het plaatsen van een laadpaal reserveren we niet automatisch twee parkeerplaatsen voor elektrische auto's. De tweede parkeerplaats wordt gereserveerd voor een elektrische auto indien dit nodig is. We bepalen dit op basis van de vraag naar laadpunten en houden daarbij rekening met de parkeerdruk in de omgeving.

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Voor alle bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel wordt het parkeren geregeld middels het meest recente (paraplu)bestemmingsplan 'Parkeren', waarmee wordt voorzien in de juridisch-ruimtelijke borging van het parkeerbeleid. In het bestemmingsplan Parkeren wordt verwezen naar de vigerende Nota Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. Het Bestemmingsplan Parkeren, de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen vormen samen het parkeerbeleid van de gemeente Capelle aan den IJssel.

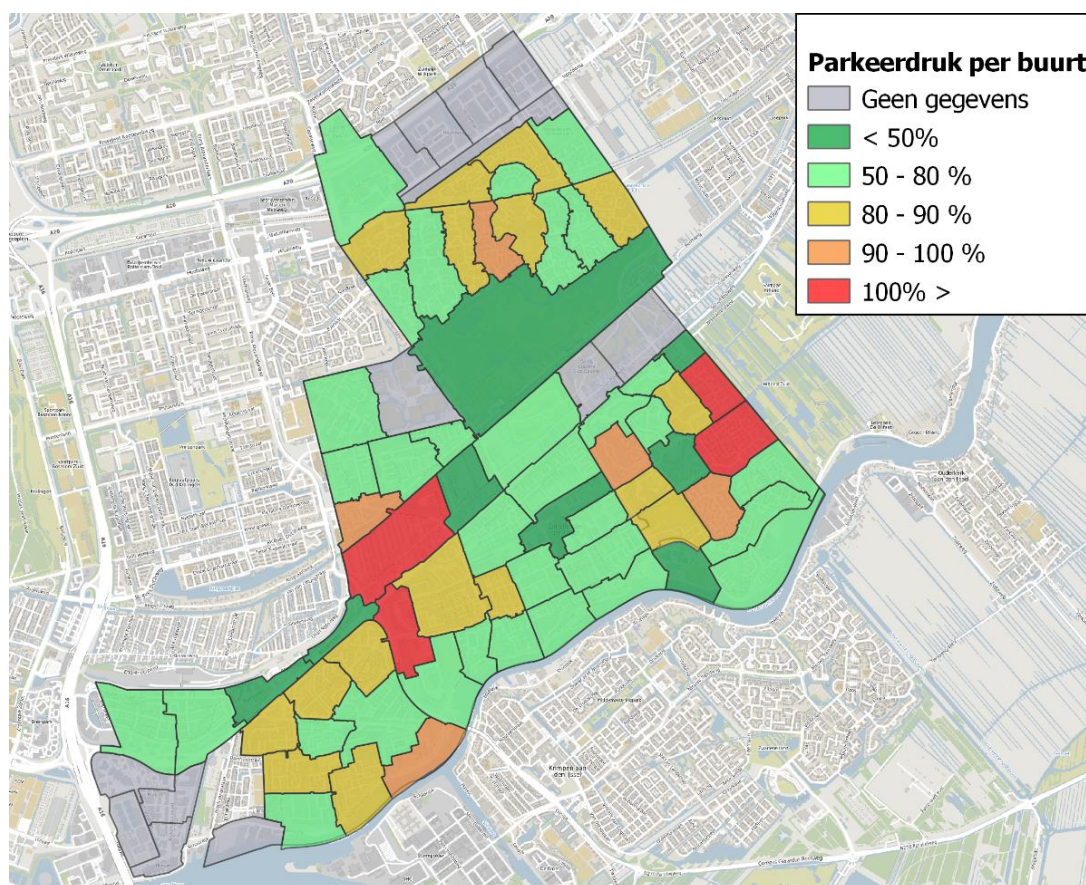
3 Huidige situatie

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op hoe het parkeren binnen de gemeente nu is georganiseerd en verloopt en wat daarin goed gaat en beter kan. Het aanpakken van optredende knelpunten 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. De gemeente voert periodiek, meestal iedere drie jaar, gemeentebrede nachttellingen uit. Dit geeft een goed beeld van de parkeerdruk ten gevolge van de bewoners zelf en of er in de buurten genoeg parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen.

Figuur 2 geeft een visualisatie van de nachttellingen van 2022. Hierin zijn duidelijk de verschillen tussen verschillende wijken en buurten zichtbaar.



Figuur 2: parkeerdruk nachtmeting 2022

In woonwijken wordt een maximale parkeerdruk van 90% acceptabel geacht. Het is dan voor iedereen mogelijk om een parkeerplaats te vinden zonder dat er teveel zoekverkeer optreedt. Dit is het geval in veruit de meeste buurten. Dat wil overigens niet zeggen er binnen de betreffende buurten geen sprake kan zijn van een hoge parkeerdruk of andere vormen van parkeeroverlast. De parkeerdruk varieert per straat en het kan dus voorkomen dat in een bepaalde straat of straten wel sprake is van een (te) hoge parkeerdruk en mogelijk parkeeroverlast. Maar binnen de buurt, op beperkte loopafstand, is dan meestal wel voldoende parkeergelegenheid.

Er zijn verschillende buurten met een hoge parkeerdruk. Het betreft:

- Instrumentenbuurt in Schollevaar
- Molukkenbuurt, Dalenbuurt, Eilandenbuurt en Scandinavischebuurt in Oostgaarde
- Zeelheldenbuurt-Oost in Capelle West en 's-Gravenland
- Reviusbuurt en 's-Gravenweg en Alexanderlaan in Middelwatering
- Akker- en Haagwinde in Schenkel

Een parkeerdruk van meer dan 100% betekent in de praktijk vaak dat er auto's geparkeerd staan buiten parkeervakken in woonerven (in woonerven is alleen parkeren in aangegeven parkeervakken toegestaan) of bijvoorbeeld langs de trottoirband tegenover haakse parkeervakken in 30 km/u-straten (daar staan dan wel auto's maar dat zijn geen parkeerplaatsen). Een ander voorbeeld is dat er op een langspaarkeerstrook meer auto's staan dan het officiële aantal vakken; vooral met wat kleinere auto's passen er vaak meer auto's dan het aantal vakken.

Een hoge parkeerdruk in een buurt heeft vaak samenhang met de periode waarin die buurt is gebouwd en de toen geldende (lagere) parkeernormen op basis van het (lagere) autobezit destijds. Daarnaast kan de parkeerdruk oplopen als parkeerplaatsen op eigen terrein gaandeweg verminderen omdat bewoners deze ruimte een andere invulling geven of bijvoorbeeld omdat garages gaandeweg steeds minder als parkeerplaats voor de auto worden gebruikt.

De oplossing voor een structureel hoge parkeerdruk is niet eenvoudig. De ruimte in de woonwijken is vaak schaars en aanleg van extra parkeerplaatsen gaat in de regel ook ten koste van (schaars) groen of bijvoorbeeld speelruimte. We benaderen deze opgave integraal en koppelen deze zoveel mogelijk aan een bredere aanleiding zoals een IBOR-project of grote ruimtelijke ontwikkeling. Zie ook visiepunten 11 in hoofdstuk 4. Dat doen we dan altijd in samenspraak met de bewoners en andere belanghebbenden.

Deze tellingen geven geen inzicht in de parkeersituatie overdag. Op basis van signalen weten we bijvoorbeeld 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, metrostations of onderwijsinstellingen. Als daar aanleiding toe is (bijvoorbeeld omdat er klachten zijn of sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt), houdt de gemeente aanvullende tellingen om de parkeersituatie ook op andere momenten in beeld te brengen.

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 onderscheiden we twee vormen van parkeerregulering:

- Een parkeerschijfzone (blauwe zone): parkeerduurbepanking met een parkeerschijf;
- Vergunningengebied: parkeren alleen toegestaan voor vergunninghouders.

Bij de gereguleerde gebieden zijn per zone variërende venstertijden van kracht. Deze zijn zo ingesteld dat parkeeroverlast of verkeerd gebruik wordt voorkomen en tegelijkertijd voor de omgeving (bewoners) niet meer beperkingen worden opgelegd dan nodig.

Op dit moment geldt parkeerregulering in Capelle op de volgende locaties:

- In de Molenbuurt in Schenkel geldt (als enige locatie in Capelle) vergunninghoudersparkeren. Dit voorkomt overlast in de woonwijk door parkeren door bezoekers en personeel van het IJssellandziekenhuis.
- In het centrum, rond de Koperwiek is een blauwe zone ingesteld om parkeerplaatsen hier beschikbaar te houden voor bezoekers aan het centrum en om overloop van het P+R-parkeren voor de metro tegen te gaan.
- In de Diepenbuurt (winkelcentrum De Terp) is een blauwe zone ingesteld om parkeerplaatsen hier beschikbaar te houden voor bezoekers aan het winkelcentrum en om overloop van het P+R-parkeren voor de metrostation De Terp tegen te gaan.
- In 's-Gravenland is op een deel van de Haydnstraat, Schubertstraat en Vivaldistraat een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Capelsebrug te voorkomen.
- Op een deel van de Akkerwinde in Schenkel is een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Schenkel te voorkomen.
- Op een deel van Onacklaan in Fascinatio is een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Capelsebrug te voorkomen.

Voor de nu ingestelde gereguleerde gebieden geldt dat ze naar tevredenheid functioneren.

Door ontwikkelingen kan de parkeerdruk in een buurt of wijk veranderen en toename van de parkeerdruk kan op den duur leiden tot overlast. Het invoeren van parkeerregulering kan dan in beeld komen als mogelijke maatregel om overlast te voorkomen en de parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor de groepen waarvoor ze bedoeld zijn. In dat geval treedt de gemeente in overleg met de buurt (bewoners, bedrijven, scholen, instellingen) om dit nader te onderzoeken. In de Nota Parkeernormen is hiervoor een stappenplan opgenomen.

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. Betere bekendheid en betere benutting van deze parkeerplaatsen is nodig. Hiervoor realiseren we in 2023 een parkeerverwijssysteem op de centrumring (zie ook paragraaf 4.3).

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 ongewenste overlast van overloop van het P+R parkeren voor de metro tegen te gaan. Ook de buurt aan de oostkant van de Kerklaan / deel Fluitenlaan kent een blauwe zone. Hier is eveneens het tegengaan van ongewenste overlast door overloop 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 Fluitenlaan). Wanneer de parkeersituatie hiertoe aanleiding geeft en er is draagvlak onder de bewoners, dan is het mogelijk de blauwe zone uit te breiden (zie ook paragraaf 3.2).

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 om deze plaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers aan het winkelcentrum. 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 en 's-Gravenland, Fascinatio, 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.

Op een deel van de Onacklaan in Fascinatio, op de Akkerwinde in Schenkel en in een deel van de Bizetbuurt in 's-Gravenland zijn blauwe zones ingesteld om overlast als gevolg van overloop van het nabijgelegen P+R-terrein bij het metrostation tegen te gaan. Deze maatregelen functioneren naar tevredenheid.

Mogelijk zullen transformatieprojecten aanleiding geven tot het overwegen van maatregelen om te zorgen dat geen onvoorziene parkeereffecten optreden in de omgeving van projectlocaties. Als in voorkomende gevallen regulering wordt overwogen, zal dit worden uitgevoerd als een blauwe zone of vergunningenregeling.

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. 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. Daarnaast is het bij wijk- en buurtcentra van belang dat er wordt voorzien in genoeg en goede stallingsvoorzieningen voor de fiets. Voor veel bewoners liggen de centra op relatief korte en daarmee goed fietsbare afstand. We willen niet dat gebrek aan goede stallingsvoorzieningen een belemmering vormt om met de fiets te komen.

Grote bedrijven / bedrijventerreinen nabij woonbuurten

In sommige gevallen leidt het parkeren door medewerkers van bedrijven tot parkeeroverlast voor de omgeving en dan met name in aangrenzende woonwijken. Als uit monitoring en evaluatie blijkt dat parkeerregulering een effectieve maatregel kan zijn, wordt in overleg met de bewoners onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van parkeerregulering en de mate waarin daar draagvlak voor is in de omgeving.

In Schenkel (Molenbuurt) is vergunninghoudersparkeren 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, door slimmer en efficiënter gebruik van de ruimte, 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 and Ride (P+R). Wanneer dit tot overlast leidt, zal in samenspraak met de omgeving worden bezien of invoering of uitbreiding van de blauwe zone een oplossing biedt. Dit is ingevoerd in Fascinatio en **in 's-Gravenland nabij Capelsebrug en in Schenkel nabij metrostation Schenkel** omdat de hier aanwezige P+R-terreinen een grote aantrekkingskracht hebben en er sprake was van overloop naar de omgeving.

Parkeren in schoolomgeving (Kiss and Ride)

Het halen en brengen rond scholen blijft een aandachtspunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en (het voorkomen van) parkeeroverlast. Oplossingen vragen om maatwerk waarbij samen met de scholen en de omgeving wordt gezocht naar een oplossing. Dit is vooral een gedragsvraagstuk en daarnaast ook een infrastructureel c.q. inrichtingsvraagstuk. Er is geen eenduidige oplossing. Maatwerk in overleg met de scholen en de ouders is noodzakelijk om tot een passende oplossing te komen. In het Programma Mobiliteit wordt prioriteit gegeven aan deze opgave. Daarnaast is de rol van de fiets bij scholen van groot belang. Veel kinderen komen met de fiets naar school en dit willen we verder stimuleren. Het liefst zien we zoveel mogelijk kinderen lopend of fietsend naar school komen. Dat vraagt veilige wandel- en fietspaden maar ook genoeg, goede en comfortabele stallingsvoorzieningen.

Parkeren in Rivium

Voor Rivium staan grote ruimtelijke wijzigingen gepland, met gevolgen voor parkeren. Dit komt voort uit de transformatie tot een hoogstedelijk woongebied. De insteek voor de planvorming is dat parkeren in Rivium wordt opgelost in parkeergarages en er geen parkeren op straat plaatsvindt. 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 heeft de gemeenteraad in 2020 een specifieke mobiliteitsaanpak en specifieke parkeernormen vastgesteld voor Rivium. Juist in dit gebied zetten we in op alternatieven voor de auto. Het gebied kent een goede HOV-bereikbaarheid (Parkshuttle, metro en waterbus) en we maken lagere parkeernormen mogelijk voor ontwikkelingen die inzetten op een hoger fietsgebruik en/of deelmobiliteit. Rivium valt om die reden buiten de werking van de Nota Parkeernormen.

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 echter 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 2023 nader uitgewerkt. 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 visiepunten

Het Parkeerbeleid 2015 is gebaseerd op zeven visiepunten uit de in 2015 vastgestelde *Koersnota Parkeren*. Deze visiepunten zijn nog steeds relevant. Daarnaast is er een aantal nieuwe thema's zoals deelmobiliteit, regulering en monitoring. Een uitgebreide toelichting op de visiepunten volgt in navolgende paragrafen en volgend hoofdstuk.

	Visiepunt:	Toelichting:
1	We houden het parkeren gratis	We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders
2	We voeren gebiedsgericht beleid	We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan
3	We houden rekening met verschillende doelgroepen	We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen
4	We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in ruimtelijke ontwikkelingen
5	We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen waar mogelijk	We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting
6	We zetten in op duurzaamheid	We houden rekening met elektrificatie van vervoer en zetten in op aanleg van 'groene' parkeerplaatsen
7	We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers	We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties
	Nieuw visiepunt:	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
10	We onderzoeken of deelmobiliteit een keuze is in ons mobiliteitssysteem	Deelmobiliteit is in opkomst en biedt wellicht mogelijkheden maar effecten zijn nog onzeker
11	We benaderen maatregelen in bestaand gebied integraal en in samenhang met andere belangen	We nemen maatregelen vanuit IBOR en transformaties en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties
12	We houden in ons beleid rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen	We doen door middel van gedifferentieerde parkeernormen recht aan verschillen in autobezit, afhankelijk van het type woning (grondgebonden of appartement, sociale huur of vrije sector) en de omvang van de woning

4.2 Toelichting visiepunten

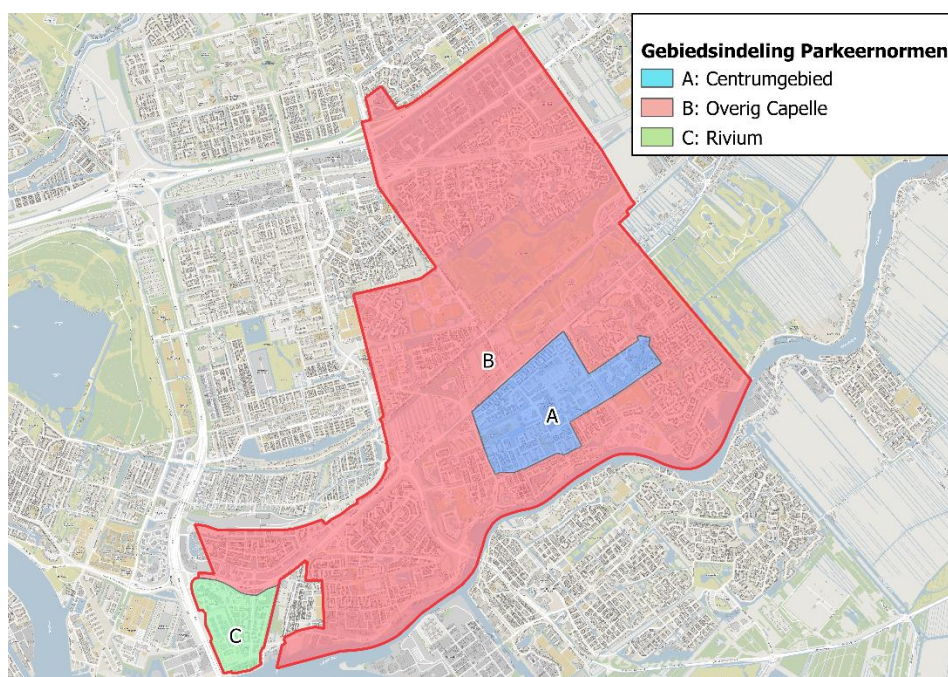
Visiepunt 1: we houden het parkeren gratis

Het autoparkeren blijft ook de komende jaren gratis. Dit geldt voor bewoners, bezoekers en werkenden die in het openbaar gebied parkeren. Ook in gereguleerde gebieden worden de kosten voor het parkeren (ontheffingen, vergunningen en handhaving) niet in rekening gebracht bij de parkeerders. Het gratis parkeren bij winkelvoorzieningen vinden we belangrijk om deze voorzieningen laagdrempelig bereikbaar te houden. Dit geldt ook voor het fietsparkeren. Ook hier geldt dat we het parkeren gratis willen houden om het gebruik zo laagdrempelig mogelijk te houden.

Visiepunt 2: gebiedsgericht beleid

Gebiedsgericht beleid betekent dat we in ons parkeerbeleid 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 ook hoofdstuk 2) is Capelle opgedeeld in drie gebieden (zie figuur 3). De parkeernormering is gedifferentieerd, om op die manier per gebied tot zo goed mogelijk passende parkeernormen te komen. Dit geldt voor zowel de fiets- als autoparkeernormen. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in de Nota Parkeernormen.



Figuur 3: Gebiedsindeling voor toepassing parkeernormen

Visiepunt 3: we houden rekening met verschillende doelgroepen

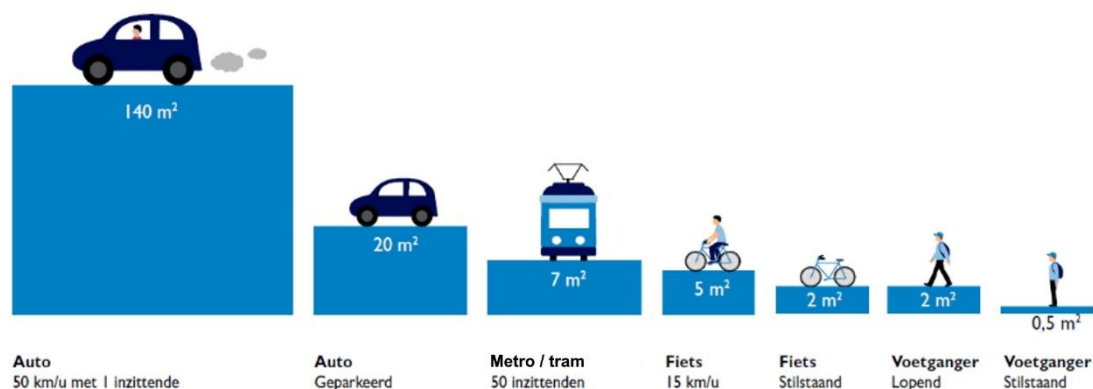
Het parkeergedrag en de parkeerwensen verschillen per doelgroep. Wij houden rekening met de wensen van de verschillende doelgroepen en streven er naar deze zoveel mogelijk met elkaar in balans te brengen zonder dat er hinder door parkeren ontstaat. Het uitgangspunt is dat de juiste doelgroep op de juiste 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. Wat een acceptabele loopafstand is, verschilt per doelgroep en motief (zie Nota Parkeernormen). Kortom:

- Bewoners en hun bezoekers parkeren op korte afstand van de woning, mogelijk op het eigen terrein of op straat. Voor bezoekers hanteren we een iets grotere acceptabele loopafstand dan voor bewoners.
- Forenzen (werknemers) parkeren bij de P+R locaties of zoveel mogelijk bij de bedrijven op het eigen terrein. Gebruik van openbare parkeerplaatsen is mogelijk (efficiënt gebruik van beschikbare plaatsen) zolang dit geen parkeeroverlast in de omgeving oplevert.
- Bezoekers van de winkelvoorzieningen parkeren op de centrale parkeervoorzieningen (vaak met blauwe zone, om de beschikbaarheid te vergroten) nabij de winkels.

Andere belangrijke doelgroepen zijn bijvoorbeeld het gehandicaptenparkeren, elektrische voertuigen, vrachtwagens of bijzondere bestemmingen zoals onderwijs- en zorginstellingen. In de Nota Parkeernormen is concreet vastgelegd wat de loopafstanden zijn voor de verschillende doelgroepen en functies.

Visiepunt 4: parkeren als ruimtelijke kwaliteit

Parkeren moet goed worden ingepast in de 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 parkeernormen en ook de rekenregels voor het toepassen daarvan, vastgelegd in de Nota Parkeernormen.



Figuur 4: ruimtegebruik van één persoon bij gebruik van verschillende modaliteiten

Visiepunt 5: 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. Dit geldt dus op buurtniveau en niet op straatniveau. Het kan voorkomen dat in een straat de parkeerdruk hoger is dan 90%, maar er in de directe omgeving ('om de hoek') binnen acceptabele loopafstand alsnog vrije plaatsen beschikbaar zijn. In zo'n geval is er genoeg parkeergelegenheid en gaan we geen extra parkeerplaatsen aanleggen ten koste van de openbare ruimte.

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, 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

Visiepunt 6: duurzaamheid: elektrisch vervoer en groene parkeerplaatsen

Elektrisch vervoer (EV) draagt bij aan een schonere lucht in de stad en de klimaatdoelstellingen. Onze laadstrategie is vastgelegd in het Laadpalenbeleid (tot en met 2022 het 'Laadpalenbeleid 2020-2022' en vanaf 2023 het 'Laadpalenbeleid 2023-2024'). Hiermee geven we richting aan de uitrol van een dekkend netwerk van oplaadinfrastructuur 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.

Met het plaatsen van laadpalen zetten we reguliere parkeerplaatsen om naar parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Dit compenseren we niet omdat we er van uitgaan dat de elektrische auto een reguliere auto vervangt; met een verschuiving naar elektrisch vervoer en een steeds groter aandeel van het wagenpark dat elektrisch is, wordt ook een groeiend deel van het areaal parkeerplaatsen hierop aangepast.

Het aantal laadvoorzieningen in een gebied is afgestemd op het aantal elektrische auto's. We houden daarbij rekening met een hoge parkeerdruk als daarvan sprake is. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% (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.

Een tweede aspect van duurzaamheid is dat we streven naar de aanleg van 'groene' parkeerplaatsen. Dat wil zeggen: uitgevoerd in deels open, waterdoorlatende elementverharding met groen in de tussenruimtes. Daar waar mogelijk en gewenst passen we dit toe in onze eigen projecten (openbare ruimte) en we vragen ook van initiatiefnemers om dit op hun eigen terrein toe te passen.

Visiepunt 7: fietsparkeren

Circa een op de vier verplaatsingen in Capelle wordt met de fiets afgelegd. We zien een groeipotentieel en willen fietsen meer stimuleren. Met de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec en realisatie van doorfietsroutes neemt de actieradius van de fietser toe. Het wordt hiermee een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit met fiets en OV als belangrijke schakels).

De ambitie om fietsen meer te stimuleren betekent ook dat de fietsparkeervoorzieningen op orde moeten zijn. Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen kan een drempel vormen voor het fietsgebruik. En genoeg het aanbieden van genoeg stallingsplekken is belangrijk om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Het gaat hierbij om fietsparkeervoorzieningen bij woningen, scholen, voorzieningen en OV-knooppunten. In de Nota Parkeernormen 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. We gaan daarom onderzoek doen naar het gebruik en de drukte bij stallingen en zullen maatregelen nemen als hier aanleiding voor is (uit te werken in het Fietsbeleidsplan).

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 geldt een maximaal aantal ontheffingen en vergunningen per huishouden. In vergunningsgebieden krijgt ieder huishouden naast de bewonersvergunning één bezoekersvergunning. In blauwe zones maken bezoekers gebruik 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 (inclusief vergunningen voor werknemers van bedrijven). De uitwerking hiervan is onderdeel van het plan van aanpak dat voor de betreffende wijk of buurt wordt opgesteld op het moment dat daar sprake is van invoering van parkeerregulering.

De huidige gereguleerde gebieden (zie par. 3.2) 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 fiets en auto 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 metingen van de parkeerdruk 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.

Visiepunt 10: onderzoek naar deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem

Deelmobiliteit is in opkomst. We zien landelijk steeds meer aanbieders van deelmobiliteitsconcepten waarbij deelauto's, scooters en (elektrische) fietsen toegankelijk worden gemaakt. Of digitale platforms (apps) waarmee particulieren bijvoorbeeld hun eigen auto beschikbaar stellen voor deelgebruik.

Deelmobiliteit kan er voor zorgen dat mensen betere toegang krijgen tot verschillende vormen van vervoer. Bijvoorbeeld het kunnen beschikken over een auto als die een keer nodig is, terwijl iemand zelf geen auto bezit. Deelmobiliteit leidt dan voor mensen tot een bredere keuze in de manier waarop ze zich kunnen verplaatsen.

Tegelijkertijd zijn we realistisch over de te verwachten effecten en dus terughoudend in het toepassen van een lagere parkeernormering bij deelmobiliteit. Dit omdat deelmobiliteit zich nog niet op grote schaal heeft bewezen en er buiten gereguleerd gebied geen sterke prikkel is om geen eigen (tweede) auto te hebben. Om deze reden is in de Nota Parkeernormen alleen een korting op de parkeernorm opgenomen bij inzet van deelmobiliteit in gereguleerd gebied en gemaximaliseerd tot 10% van de parkeereis. Bovendien moet een initiatiefnemer altijd een plan hebben voor de 'terugvaloptie', voor het geval de inzet van deelmobiliteit niet tot het beoogde effect leidt.

Een tweede kanttekening bij deelmobiliteit is de aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het tegengaan van verrommeling. We zien dat een deel van gebruikers anders omgaat met vervoersmiddelen als ze 'slechts' gebruiker zijn en geen eigenaar. We willen dat de inzet van deelmobiliteit niet leidt tot verrommeling.

Wat de kansen en mogelijkheden zijn voor de inzet van deelmobiliteit gaan we verder onderzoeken en uitwerken. Hiervoor stellen we in 2023 een Deelmobiliteitsplan op, aansluitend bij de regionale planvorming (door de MRDH).

Visiepunt 11: integrale maatregelen in 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 parkeerverbodzone is een mogelijkheid, echter ook hiervoor geldt dat dit alleen wordt 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.

Visiepunt 12: we houden rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen

Initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen laten een grote diversiteit zien in het type woningen dat wordt ontwikkeld en de doelgroepen waarvoor wordt ontwikkeld. Van studioappartementen van nog geen 40 m2 voor starters op de woningmarkt tot ruime grondgebonden gezinswoningen. We houden rekening met deze diversiteit door een differentiatie in onze parkeernormering op basis van de omvang en het type woningen. In kleinere woningen, wonen gemiddeld genomen kleinere huishoudens en is het autobezit dus ook lager dan in grotere woningen. Door hiermee rekening te houden, komen we voor de verschillende categorieën woningen tot de best passende parkeernorm. Dat geldt voor de fietsparkeernormen en de autoparkeernormen.

We zien niet alleen een differentiatie naar woonoppervlakte maar bieden ook sociale huur een eigen plaats in onze parkeernormen. In de landelijke kentallen (CROW) wordt onderscheid gemaakt tussen sociale en vrij sector huur en ook in onze eigen tellingen en de gegevens van de grootste aanbieder van sociale huurwoningen in Capelle zien we dat het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen gemiddeld lager ligt. We houden hiermee rekening door in onze parkeernormen sociale huur als aparte categorie met een eigen parkeernormering op te nemen. Hiermee voorkomen we dat een te hoge parkeernorm, zowel ruimtelijk als financieel, een belemmering vormt voor de ontwikkeling van sociale huurwoningen.

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 2023 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-lijst' (Parkeren op Eigen Terrein; een inventarisatie van welke woningen over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken). 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.

K+R schoolomgevingen

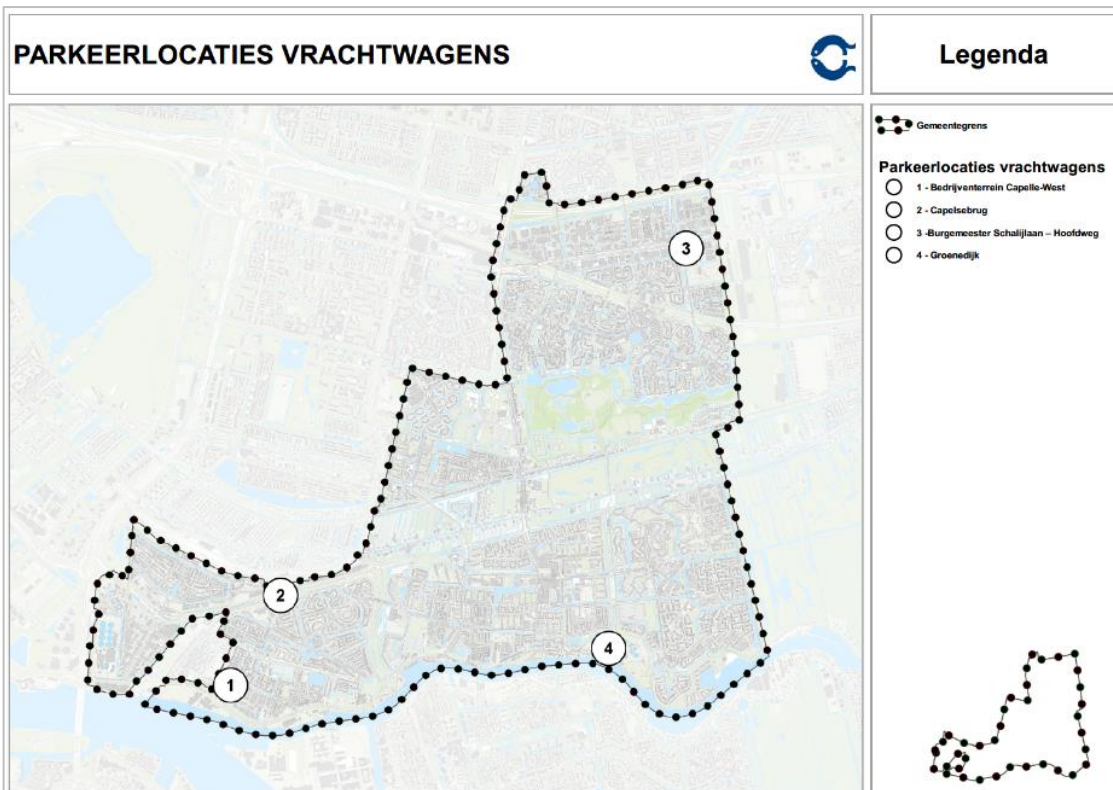
Het (fout) parkeren bij schoolomgevingen is een veel gehoorde klacht die al langer op de agenda staat binnen de gemeente. De overlast beperkt zich tot één of twee momenten per dag tijdens het halen en brengen van kinderen. Deze vorm van overlast is niet uitsluitend een parkeervraagstuk, maar (vooral) een verkeersveiligheidsvraagstuk. En het is vaak ook meer een gedragsvraagstuk dan een inrichtingsvraagstuk. Het gaat daarbij vaak 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 goed overleg met de scholen en ouders te bespreken hoe deze problematiek kan worden aangepakt. We zien het ook als goede oplossing als scholen hun begin- en eindtijden spreiden als er meerdere scholen bij elkaar liggen, om zo de piek af te vlakken, zowel qua parkeervraag als verkeersdruk.

Vrachtwagenparkeren

Een specifieke doelgroep zijn de vrachtwagens en andere grote voertuigen. Voor het parkeren van dit type voertuigen heeft de gemeente momenteel vier locaties aangewezen (zie figuur 5). 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 5: aangewezen parkeerlocaties vrachtwagens

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 we maatregelen als er sprake is van parkeeroverlast als gevolg van P+R. Bijvoorbeeld door het instellen van een blauwe zone (zoals ingevoerd op de Onacklaan in Fascinatio en op de Akkerwinde in Schenkel) of een vergunningengebied. Dit doen we dan altijd in samenspraak met de omgeving: bewoners, bedrijven, scholen en instellingen.

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.

Naast de overstap van auto op OV is ook de overstap tussen fiets en OV van groot belang. De fiets is erg belangrijk als voor- en natransportmiddel, in combinatie met een reis met het openbaar vervoer. Daarvoor zijn genoeg fietsenstallingsplekken nodig, die functioneel zijn (voldoende ruim, fiets staat stevig en kan goed op slot worden gezet) en die ook sociaal veilig zijn. In de nota Parkeernormen is opgenomen welke eisen we hieraan stellen.

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 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. De ruimte is schaars en het toevoegen van parkeerplaatsen zal in de regel ten koste gaan van groen en raakt daarmee verschillende belangen en heeft gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. In zo'n situatie treden we altijd in overleg met de bewoners en andere 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

Afwijken van de parkeereis

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet voldoet aan de parkeereis, berekend op basis van de parkeernormen en rekenregels zoals beschreven in de Nota Parkeernormen 2023, moet de aanvraag in principe worden afgewezen.

Het college kan hiervan afwijken door middel van een separaat besluitpunt bij het verlenen van de Omgevingsvergunning. Dit bij hoge uitzondering en de mogelijkheid hiertoe komt pas in beeld als overtuigend is aangetoond dat realisatie van de parkeereis niet mogelijk is.

Bij de afweging af te wijken van de parkeereis kan worden betrokken dat zich bijzondere omstandigheden kunnen voordoen waardoor er doorslaggevende bezwaren zijn om aan de parkeereis te voldoen. Voorbeelden hiervan zijn (niet uitputtend):

- Er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.
- Een maatschappelijk e/o ruimtelijk belang. Bijvoorbeeld een al lange tijd leegstaand pand in een centrumgebied, zonder ruimte op eigen terrein en zonder overschot aan parkeerplaatsen in de omgeving. Omdat er niet mag worden gesaldeerd met het voorgaande gebruik en parkeren niet op eigen terrein past, kan hier geen nieuwe

functie komen en is de kans groot dat het pand verder vervalt. In dit geval kan worden beargumenteerd dat er sprake is van een bijzonder belang (mogelijkheid van ontwikkeling, tegengaan van leegstand en verpaupering) op basis waarvan ontwikkeling toch wordt toegestaan.

- Er sprake van een dussdanig specifieke functie e/o gebruik, dat de in de nota opgenomen parkeernormen niet voorzien in een passende normering. Door middel van uitgebreid referentie-onderzoek dient in dat geval de passende parkeernorm te worden onderbouwd en aangetoond.
- Het is niet mogelijk om te voldoen aan de parkeereis om redenen van verkeersveiligheid of welstand. Ook in dat geval geldt dat alternatieven en mogelijkheden om wel te kunnen voldoen aan de parkeereis, uitgebreid zijn onderzocht en overtuigend wordt aangetoond dat realisatie van de parkeereis niet mogelijk is.

Als het niet mogelijk is om aan de parkeereis te voldoen, kan het wel mogelijk zijn dat parkeergelegenheid in de omgeving wordt toegevoegd, zodat in een groter gebied de nieuwe parkeervraag (deels) wordt opgevangen. De gemeente kan dit in voorkomende gevallen als voorwaarde stellen voor de betreffende ontwikkeling.

Overige bevoegdheden

De bevoegdheid voor het instellen van 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 het beschikbaar stellen van het budget. De beleidsadviseurs mobiliteit van de gemeente hebben een toetsende en adviserende rol in het oplossen van parkeervraagstukken en beoordelen van ruimtelijke initiatieven.