

**Betreft:** Beeldvormende raadsessie "Parkeervisie" 8 februari 2024  
**Opgesteld door:** Pieter Delleman / Jeroen Wijsman / Lars van der Kaa  
**Datum:** 16 januari 2024  
**Aan:** Gemeenteraad Papendrecht

## Notitie

### 1. Inleiding

In de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan van Papendrecht is een helder toekomstbeeld geformuleerd: een prettig woon-, werk- en verblijfsklimaat voor iedereen. Om de wijken en buurten leefbaar te houden wordt ingezet op onder andere: minder overlast van geluid en vervuilende stoffen, meer groen, speelruimte en kansen tot ontmoeten. Verkeersveiligheid is hierbij het uitgangspunt.

Parkeren is hierin een belangrijk thema. Met een eenduidig parkeerbeleid kunnen niet alleen problemen en overlast verminderd worden, maar op deze manier kan ook ingespeeld worden op de ambities die er liggen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid (met een doorkijk voor de komende 10 jaar). Een parkeervisie vormt hiervoor de basis, een schilderijlijstje waarbinnen een concrete uitwerking voor het auto- en fietsparkeren in de vorm van beleidsregels en normen kan plaatsvinden.

### 2. Wat behelst de parkeervisie

De parkeervisie beschrijft de mogelijkheden om de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren, onder de juiste condities. Dit betreft nadrukkelijk de auto en de fiets. De parkeervisie beschrijft ook de mogelijkheden om parkeren flexibeler te maken waardoor het beter aansluit op ontwikkelingen in de samenleving. Centrale elementen in de visie zijn: beschrijving van de actuele situatie met auto en fietsparkeren in de gemeente, zowel op straat als in parkeergarages. Ambities van de gemeente op aanpalende terreinen en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen en die de parkeerbehoefte/vraag zullen bepalen.

In de visie worden leidende principes vastgesteld bij de definitie en prioritering van parkeermaatregelen zowel voor de bestaande omgeving als voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

### 3. Wat is het proces?

Aan de basis van de visie ligt de actuele parkeersituatie. Veel is bekend maar in sommige gevallen is daarvoor nieuwe data nodig. Zo is er recent onderzoek gedaan naar parkeerdruk in de diverse wijken en buurten en zijn de in- en uitrijbewegingen en bezetting van de parkeergarages onder de loep genomen. Om zicht te krijgen op de 'beleving' van parkeren zijn de klachten en meldingen van bewoners en ondernemers geïnventariseerd en geijkt aan de bevindingen van onze boa's.

# SPARK

Voor nieuw parkeerbeleid is het ook van belang dat we beeld en geluid krijgen bij deze cijfers. Daarom is een en ander besproken in een tweetal Parkeerpanels met daarin bewoners, ondernemers en belanghebbenden vanuit organisaties.

## 4. Waar staan we?

Uit analyse van alle informatie en de input van bewoners en bedrijven blijkt dat het parkeren in de bestaande omgeving in de regel naar genoeg is. Iedereen zoekt, maar vindt ook zijn plekje voor auto of fiets. De meeste parkeervoorzieningen, zowel op straat als in de parkeergarage zijn goed vormgegeven en dus prima bruikbaar en belangrijker: in de regel zijn ze er in voldoende mate. Dat betekent niet dat er geen klachten zijn. Op momenten en in een aantal buurten is er sprake van een verhoogde parkeerdruk. Bij nadere analyse blijkt echter dat er wel parkeerplaatsen zijn, maar dat deze op iets grotere loopafstand van de bestemming liggen. Veel heeft een oorzaak in parkeergedrag. Zo wil men in de buurten met een woonerf inrichting vaak de auto voor de deur hebben geparkeerd in plaats van de daarvoor aangelegde parkeerhoven. Gedrag is ook aan de orde bij het 'parkeren' bij scholen, te lang staan bij laadpalen zonder dat er geladen wordt etc.

Papendrecht heeft om waar het krappert met auto parkeren wordt ook regels gesteld bijvoorbeeld door middel van de parkeerschijf te verplichten of een vergunning. In de praktijk werkt dit in de regel goed, maar de handhaving capaciteit is te beperkt om deze regelmatig te controleren. Bewoners en ondernemers geven aan dat - mocht de parkeerdruk toenemen – dat uitbreiding van venstertijden of omvang van een blauwe zone of vergunning gebied bespreekbaar zijn. Ook ziet men kansen in het slimmer bundelen van parkeeroplossingen die op grotere afstand zijn gelegen van de woning wanneer dit leidt tot een mooiere, groenere straat.

Dat brengt ons op de toekomst. Deze is voor wat betreft parkeren niet volstrekt transparant, maar alle signalen geven aan dat het autobezit nog zal toenemen, in tegenstelling tot verwachtingen in de deeleconomie. De stijgende kosten van het openbaar vervoer helpen hierbij niet. Dat betekent dat de druk op de parkeerplaatsen in de bestaande wijken naar verwachting zal toenemen. Dit zal nog versterkt worden door de binnenstedelijk gelegen woningbouwambities. Maar hier liggen ook de kansen. Allereerst is daar de fiets. De elektrificatie van de fiets maakt een grotere actieradius mogelijk zodat deze ook geschikt is als vervoermiddel voor woon-werk verkeer. Bij nieuwbouw zien we dat gebouwd (bijvoorbeeld ondergronds) parkeren bijzonder kostbaar is en daarmee bepalend voor de haalbaarheid voor nieuwe ontwikkelingen. In combinatie met goede fietsbergingsvoorzieningen, maar ook deelmobiliteit is het mogelijk om met een lagere parkeernorm te werken voor deze nieuwbouw.

## 5. Hoe werken we het uit?

Om de visie verder vorm te geven hebben we leidende principes nodig die ervoor zorgen dat we de juiste maatregelen voor de juiste doelgroepen en wijken nemen. Papendrecht hanteert daarbij – in lijn met het Mobiliteitsplan – met een tweetal principes. Het eerste principe is STOMP: stappen, trappen, openbaar vervoer, (deel)mobiliteit en tenslotte de privé auto. Het tweede leidende principe is de zogenaamde B-B-B-B benadering.

# SPARK

1. **Benutten:** het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit. Deze capaciteit kan privaat aanwezig zijn (bijvoorbeeld opritten of carports van bewoners) of in de openbare ruimte. Het benutten van openbare parkeercapaciteit betekent vaak dat loopafstanden toenemen.
2. **Beïnvloeden:** het beïnvloeden (verminderen) van het aantal geparkeerde auto's. Verbeteren van het openbaar vervoer, fietsverbindingen of het beschikbaar stellen van deelmobiliteit zijn voorbeelden van beïnvloedingsmaatregelen.
3. **Beheersen:** het beheersen van het aantal geparkeerde auto's en zorgen dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert door de invoering van een vorm van parkeerregulering. Met beheersmaatregelen kunnen benuttings- en beïnvloedingsmaatregelen worden geëffectueerd of risico's (op bijvoorbeeld overloop van parkeerders) worden tegengegaan.
4. **Bijbouwen van extra parkeercapaciteit:** het bijbouwen van extra openbare parkeercapaciteit op straat of in een gebouwde vorm.

## 6. Maar... we hebben keuzes te maken

Zoals altijd bij het maken van keuzes in sturingsinstrumentarium zijn er keuzes. Keuzes waarbij het vaak gaat om politieke kleuring. Het gaat (in concept) om onder andere de volgende "dilemma's":

1. Willen we afwijken van de parkeernormen op basis van het mobiliteitsprofiel van doelgroepen of maatregelen die dit profiel kunnen beïnvloeden?
2. Durven we parkeerregulering in de omgeving van nieuwbouw als middel tot bescherming van de parkeercapaciteit van bestaande omwonenden proactief in te zetten?
3. Willen kansen pakken voor betaalbare parkeeroplossingen voor nieuwbouw wanneer deze gebundeld worden en meer op afstand liggen van de woning. Wat is de rol van de gemeente?
4. Betaald parkeren (met vergunningen) in plaats van blauwe zone?
5. Onder welke voorwaarden vinden we een grotere loopafstand acceptabel?
6. Hoe snel/gemakkelijk moet iemand een parkeerplek kunnen vinden?

# SPARK

## Bijlage

### Concept visiepunten parkeren Papendrecht

Onderstaand enkele, voorlopige visiepunten (zoals ambtelijk voorbesproken, getoetst bij het college en toegelicht aan de panelleden).

Nieuwbouw krijgt lagere parkeernorm	Een dynamische Blauwe Zone (of toch betaald parkeren?)	De fiets als kans en alternatief	Lange termijn perspectief voor de parkeergarages
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Bij herinrichting clusteren P verschillende doelgroepen	Optimale inzet handhaving	Digitaliseren omdat het overzicht biedt in parkeren	Continue participatie parkeerkwaliteit
<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>