Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013 (Gewijzigd)

Deel B: Beleidsnota parkeren

Vastgesteld door de gemeenteraad van Stichtse Vecht
25 februari 2014

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
Deel I - Visie op parkeren 4
2 GVVP Stichtse Vecht 2013 5
2.1 Parkeren 5
3 Ruimte, bereikbaarheid en economie 6
3.1 Inleiding 6
3.2 Ruimte 6
3.3 Bereikbaarheid 7
3.4 Economie 7
4 Belanghebbenden 9
5 Parkeergebieden 10
6 Doelstellingen en beleidsuitgangspunten 12
6.1 Doelstellingen gemeentelijk parkeerbeleid 12
Deel II – Beleidsinstrumenten parkeren 16
7 Juridische kaders parkeren 17
8 Gebiedskenmerken ten behoeve van parkeernormen 19
8.1 Stedelijke zones parkeren 19
8.2 Stedelijkheidsgraden 20
8.3 Sociaaleconomische gegevens Stichtse Vecht 21
9 Capaciteitsbeleid per functie 23
9.1 Woongebieden 23
9.1.1 Ligging van woongebieden 23
9.1.2 WOZ-waarde van de woningen 23
9.1.3 Parkeercapaciteit Woongebieden 25
9.2 Werkgebieden 25
9.3 Winkelgebieden 25
9.4 Menggebieden (wonen, werken en winkelen) 27
9.4.1 Buurtwinkelgebieden 27
9.5 Recreatiegebieden en toeristische knooppunten 28
9.6 OV-knooppunten 28
9.7 Schoolomgevingen 28
9.8 Gehandicapten parkeren 28
9.9 Parkeren grote voertuigen 29
10 Parkeerregulering 30
10.1 Parkeerschijf(blauwe)-zone 30
10.1.1 Voordelen parkeerschijf(blauwe)-zone 30
10.1.2 Nadelen parkeerschijf(blauwe)-zone 30
10.2 Vergunninghouderparkeren 31
10.2.1 Voordelen vergunninghouderparkeren 31
10.2.2 Nadelen vergunninghouderparkeren 31
10.3 Betaald parkeren 31
10.3.1 Voordelen betaald parkeren 32
10.3.2 Nadelen betaald parkeren 32
10.3.3 Tariefstelling betaald parkeren 32

10.4 Waar parkeerregulering? 33

Deel III - Uitwerking Parkeerbeleid 34

11 Parkeernormen Stichtse Vecht 35

11.1 Beleidsregels parkeernormen 35

11.1.1 Toepassing parkeernormen 35
11.1.2 Parkeereis 35
11.1.3 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans) 36
11.1.4 Beroep of praktijk aan huis 37
11.1.5 Ontheffing van de gemeentelijke parkeereis 37
11.1.6 Bestemmingsreserve parkeren 38
11.1.7 Maatvoering parkeervakken 38
11.1.8 Nota Parkeernormen 39

11.2 Parkeernormen woningen 39

11.3 Parkeernormen overige functies 40

12 Invoeren parkeerregulering 41

12.1 Stappenplan invoering parkeerregulering woon- en buurtwinkelgebied 41

12.2 Stappenplan invoering parkeerregulering kernwinkel- en menggebieden 41

12.3 Parkeerregulering recreatiegebieden. 44

12.4 Parkeerschijf(blauwe)zone of betaald parkeren. 45

12.4.1 Betaald parkeren 45
12.4.2 Parkeerschijf(blauwe)-zone 45
12.4.3 Bestuurlijk Boete 45
12.4.4 Handhaving 46
12.4.5 Harmonisatie parkeerregulering 46
12.4.6 Scenario's 46
12.4.7 Scenario 1: Huidige situatie handhaven met beperkte aanpassingen. 47
12.4.8 Scenario 2: Bij de kernwinkel- en menggebieden *geen* parkeerregulering, in welke vorm dan ook 48
12.4.9 Scenario 3: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels betaald parkeren 49
12.4.10 Scenario 4: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met adequate handhaving 50
12.4.11 Scenario 5: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met beperkte handhaving 51
12.4.12 Scenario 1 t/m 5, schematisch overzicht voor- en nadelen. 52
12.4.13 Scenario 1 t/m 5, samenvatting en conclusie 53
12.4.14 Scenario 1, 2, 3, 4 en 5, financiële consequenties 54

13 Overige maatregelen 55

13.1 Belparkeren 55

13.2 Parkeren grote voertuigen 55

13.3 Parkeren elektrische auto's 55

14 Evaluatie/monitoring 56

1 Inleiding

De auto is niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Nederland telt bijna 11 miljoen motorvoertuigen. Al deze voertuigen staan voor het grootste deel van een dag geparkeerd. Parkeren speelt dus een prominente rol in de samenleving. Het vormt een van de pijlers van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Gemeenten streven daarin naar het efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte, het waarborgen van bereikbaarheid en het in stand houden van de economische vitaliteit. Zo ook in de gemeente Stichtse Vecht. Het GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan) is momenteel in ontwikkeling. De Beleidsvisie Verkeer, deel A van het GVVP, is op 1 oktober 2013 door de gemeenteraad te worden vastgesteld. Deze beleidsvisie vormt het kader voor de beleidsnota parkeren, deel B van het GVVP Stichtse Vecht.

Parkeren speelt een belangrijke rol in woon-, winkel- en werkgebieden. Als gevolg van de groei en opwaardering van winkelgebieden neemt de parkeervraag toe. In woongebieden speelt parkeren een belangrijke rol door het groeiende autobezit. Dit leidt in relatie tot de schaarse ruimte vaak tot problemen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het bijzonder van werklocaties vormt parkeren vaak een lastig sluitpost. Er is dus sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeervraagstukken en de thema's ruimte, bereikbaarheid en economie. Dit spanningsveld en de kaders uit de Beleidsvisie Verkeer geven aanleiding om het parkeerbeleid van de Gemeente Stichtse Vecht in een nota vast te leggen.

De nota Parkeren bevat:

Een integraal parkeerbeleid als afgeleide van de ambities van de gemeente Stichtse Vecht op het gebied van ruimte, bereikbaarheid en economie.

In deze nota wordt vanuit de aspecten ruimte, bereikbaarheid en economie een visie opgesteld op het gebied van parkeren. De nota Parkeren geeft inzicht hoe de ambities worden verwezenlijkt en worden uitgewerkt. De nota Parkeren bestaat uit drie onderdelen:

I Visie op parkeren (doelstellingen en uitgangspunten)
II Beleidsinstrumenten (om visie te verwezenlijken)
III Uitwerking (concrete normen, regels en maatregelen)

Deel I - Visie op parkeren

2 GVVP Stichtse Vecht 2013

Het verkeer- en vervoerbeleid voor de gemeente Stichtse Vecht is verwoord in het GVVP Stichtse Vecht 2013. In deel A van het GVVP is de beleidsvisie uitgewerkt. De volgende beleidsuitgangspunten zijn geformuleerd:

1. Behoud van de bereikbaarheid;
2. Bevorderen van de (verkeers)leefbaarheid;
3. Terugdringen aantal verkeersslachtoffers;
4. Vermindering verkeersdruk;
5. Bevordering doorstroming;
6. Optimaliseren openbaar vervoer;
7. Stimuleren duurzame verplaatsing;
8. Ten aanzien van het parkeren de bestaande infrastructuur optimaal benutten;
9. Duurzaamheid centraal stellen bij de inrichting van wegen;
10. Bevorderen dat kinderen zoveel mogelijk zelfstandig naar school kunnen gaan;
11. Afweging van de te nemen maatregelen geschiedt volgens de “Ladder van Verdaas;
12. Rekening houden met de toenemende vergrijzing;
13. Het bevorderen van de burgerkracht.

2.1 Parkeren

Voor het onderdeel parkeren zijn in het GVVP voor het planjaar 2028 specifieke beleidsuitgangspunten opgesteld:

- Bij de (her)ontwikkeling van parkeerterreinen rond publieksaantrekkende gebouwen/ winkelcentra komt sturen voor faciliteren;
- Voor woongebieden worden eenduidige parkeernormen vastgelegd, waaraan (ver)bouwplannen getoetst zullen worden;
- Van een acceptabele parkeersituatie in woongebieden is sprake als de parkeerdruk ’s nachts lager is dan 90% en overdag lager dan 85%; in winkelgebieden wordt in het drukste uur een maximale bezettingsgraad geaccepteerd van 100%;
- Bij (ver)bouwplannen moeten de parkeerplaatsen te allen tijde binnen de kavel/ het projectgebied gerealiseerd worden;
- Voor bedrijventerrein geldt dat parkeren altijd op eigen terrein wordt afgewikkeld;
- Binnen de kernen geldt een parkeerverbod voor lange en/of hoge voertuigen (Parkeerexcessenverordening);
- In samenspraak met de provincie worden toeristische overstappunten (TOP’s) ingericht.

3 Ruimte, bereikbaarheid en economie

3.1 Inleiding

De in de deel A genoemde beleidsuitgangspunten hebben een (directe) relatie met de ambities die Stichtse Vecht heeft op het gebied van ruimte, bereikbaarheid en economie. De functies wonen, werken en winkelen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, recreatie, openbaar vervoer hebben daarin een eigen belang. Zo kan het parkeerbeleid per functie c.q. thema tegenstrijdig of juist versterkend aan elkaar zijn.
In een menggebied waar verschillende functies aanwezig zijn, kan gezien de schaarse openbare ruimte doorgaans niet tegemoet worden gekomen aan de afzonderlijke parkeervraag van een functie. In dit soort gebieden dient een sturend parkeerbeleid te worden gevoerd. Door gebruik te maken van de verschillende aanwezigheidsgraden wordt efficiënt omgegaan met het ruimtegebruik. Dit komt de leefbaarheid en de bereikbaarheid van een dergelijk gebied ten goede zonder dat ten koste hoeft te gaan van het functioneren van het betreffende gebied.

Bij een volgend, faciliterend parkeerbeleid wordt afzonderlijk voor elke functie voorzien in de parkeerbehoefte. In dit geval wordt per functie tegemoet gekomen aan de afzonderlijke parkeer-piekmomenten. Deze piekmomenten vallen niet samen. Het gevolg hiervan is dat er een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gecreëerd. Een bijkomend effect is dat een overmaat aan parkeerplaatsen het gebruik van de auto juist stimuleert. Dit druist in tegen de beleidsuitgangspunten die in de beleidsvisie van het GVVP zijn geformuleerd.

In een puur woongebied is daarentegen een volgend, faciliterend parkeerbeleid wel te verantwoorden.

Er is sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeren en de thema's ruimte, bereikbaarheid en economie. Per thema zijn de belangen verschillend en vaak conflicterend.

3.2 Ruimte

Parkeren vindt vaak plaats in de openbare ruimte, het domein is van de overheid. Dit maakt parkeren tot een kerntaak van de gemeente. Bewoners en bedrijven hebben slechts beperkte invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. In winkelgebieden is niet alleen het aantal parkeerplaatsen, maar ook de kwaliteit (comfort, uitstraling, sociale veiligheid) van de parkeervoorzieningen van essentieel belang voor het functioneren en de leefbaarheid van het gebied.
In woongebieden ontstaan in de loop van tijd parkeerproblemen als de bevolkingsopbouw en daarmee het autobezit verandert. De bevolkingssamenstelling van nieuwbouwwijken is vaak eenzijdig.
Ook de werkgebieden c.q. bedrijventerreinen zijn dikwijls niet voorbereid op de parkeergevolgen van een herontwikkeling. Een bedrijf van een ander karakter dat een bestaand pand/perceel wil gebruiken dient op eigen terrein te voorzien in de parkeerbehoefte. Vraag is of de ruimte aanwezig is gezien de functie van dat bedrijf. Er dient flexibiliteit in het systeem te worden opgenomen, zodat de gebieden beter toekomstbestendig zijn.
Het parkeren van grote voertuigen vraagt veel van de openbare ruimte en heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Een parkeerverbodszone voor grote voertuigen is een maatregel die menig gemeente heeft doorgevoerd en ook Stichtse Vecht wil doorvoeren om parkeeroverlast door grote voertuigen te beperken.

3.3 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Stichtse Vecht en Maarssen, Breukelen en Loenen aan de Vecht in het bijzonder is sinds de capaciteitsuitbreiding van de A2 sterk verbeterd. Het opleggen van beperkingen in de werkgebieden c.q. bedrijventerreinen ten aanzien van het aspect parkeren is dan ook niet passend.
In de centra van Maarssen, Breukelen, Loenen en Vreeland is sprake van verschillende functies in een beperkte ruimte. De functies wonen, werken, winkelen en maatschappelijke functies leiden tot een verschil in parkeergedrag. In sommige gevallen houden langparkeerders i.c. werknemers parkeerplaatsen nabij winkels bezet, waardoor sprake is van een verslechterde bereikbaarheid. Winkelbezoekers kunnen moeilijk een parkeerplaats vinden nabij hun bestemming.

Hoewel de capaciteit op A2 tussen Utrecht en Amsterdam is vergroot, ligt het reizen per trein voor de hand. De stations van Breukelen en Maarssen worden in het GVVP aangemerkt als OV-knooppunt. De gemeente Stichtse Vecht vervult een rol in het voortransport door het stimuleren van fiets-, bus en treingebruik. Bij het station van Maarssen en Breukelen is een gratis stallingsvoorziening voor fietsers aanwezig. Ook is er voorziening voor P+R. In Maarssen ligt een voorziening met 78 parkeerplaatsen. Door het succes van de huidige P+R overweegt de NS in samenspraak met provincie en de gemeente Stichtse Vecht de huidige P+R-voorziening uit te breiden.
Bij het station Breukelen gaan NS Prorail en de provincie Utrecht de twee P+R-locaties te zijner tijd vervangen door een P+R voorziening met een capaciteit van circa 400 parkeerplaatsen.

3.4 Economie

Bij winkelcentra is er vaak sprake van een capaciteitstekort. Dit leidt tot bereikbaarheidsproblemen en overlast naar de omgeving. Maatregelen zijn gewenst, waarbij de vraag wordt gesteld: welke invloed heeft dit op het functioneren van de winkels.
Het behoud van de boodschappenfunctie (supermarkt) is essentieel voor het economisch functioneren van het Harmonieplein, de Kaatsbaan, Bisonspoor, winkelgebied Plesmanlaan, het centrum van Breukelen, winkelcentrum Breukelen-Noord, het centrum van Kockengen, Loenen, Vreeland en de diverse buurtwinkelcentra in de woongebieden. De wijze waarop parkeervoorzieningen en een eventuele parkeerregulering worden ingericht zijn van invloed op dit functioneren.

Recreatie (Scheendijk, Maarsseveense Plassen, De Strook, Slot Zuylen, zwembaden en sportparken) is een belangrijke trekker voor de gemeente. Tegelijkertijd vragen dergelijke voorzieningen om voldoende parkeergelegenheid en brengt het beheer en onderhoud een aanzienlijke kostenpost met zich mee. Evenementen vinden voornamelijk bij recreatiegebieden plaats. Bijvoorbeeld bij de Maarsseveense Plassen waar voldoende parkeercapaciteit aanwezig is en er sprake is van een goede bereikbaarheid, ook voor hulpdiensten. De gemeente kent een aantal grote evenementen waarbij de parkeerkosten bij de initiatiefnemers i.c. de gebruikers worden neergelegd. Bezoekers moeten betalen voor het gebruik van de parkeervoorziening.

Voor de provincie Utrecht is toerisme een belangrijke economische pijler. Om het toeristisch verkeer te faciliteren worden in overleg met de provincie op strategische locaties TOP's (toeristisch overstappunt) ingericht, van waaruit de bezoekers hun weg met stille en schone vervoersmiddelen kunnen voortzetten. Ook de grotere parkeervoorzieningen aan de rand van de gemeente ("Poorten"), zoals de parkeerplaatsen bij station Breukelen en bij de Maarsseveense Plassen kunnen hierin een belangrijke rol vervullen.

In het centrum van Breukelen is het parkeren gereguleerd. De ondernemers in het centrum van Breukelen hebben in het verleden gevraagd om meer parkeerruimte te realiseren voor de winkelbezoeker c.q. kortparkeerder. Vanuit die vraag is het parkeren gereguleerd en deels gekozen voor betaald parkeren (Markt, Dannestraat en Kerkbrink) en deels voor een parkeerschijf(blauwe)zone (Hazeslinger).

De handhaving wordt gefinancierd vanuit de parkeerinkomsten en is kostenneutraal. Het betaald parkeren geldt vanaf 11.00 uur. Op een deel van het parkeerterrein op de Markt hoeft niet te worden betaald om ruimte bieden aan omwonenden.

Bij het recreatiegebied Scheendijk is het parkeren ook gereguleerd. Dit in verband met de parkeeroverlast in de zomerperiode en de bereikbaarheid van dit gebied in het bijzonder voor de hulpdiensten. Vanwege het handhavingsaspect is ook hier gekozen voor betaald parkeren (van 1 mei tot 1 september).
Bij het winkelcentrum Plesmanlaan in Maarssen zijn de parkeervoorzieningen private eigendom doch openbaar toegankelijk. Hier is net als het gebied rondom de Hazeslinger in Breukelen een parkeerschijfzone ingesteld om de winkelbezoeker, de kortparkeerder voldoende parkeerruimte te kunnen bieden voor het bezoek aan de winkelvoorzieningen.

Naast de bovengenoemde gebieden is het parkeren ook middels een parkeerschijfzone gereguleerd rond de Driestroom te Breukelen en in het centrum van Loenen aan de Vecht.

4 Belanghebbenden

Het formuleren van een integraal parkeerbeleid vraagt om de wensen van de diverse functies en belanghebbenden in de gemeente Stichtse Vecht te onderkennen. Onder wensen wordt de voorkeur maar ook de weerstand van de diverse participanten verstaan.

Inwoners
Bewoners willen hun auto dicht bij de bestemming parkeren. Ook in Stichtse Vecht. Niet alleen bij de woning, maar ook in centra dicht bij de voorziening die wordt bezocht. De auto dient vanaf de eigen woning gezien te worden. Bewoners zijn niet bereid op grote loopafstand van de bestemming te parkeren en zijn doorgaans tegen betaald parkeren.

Bezoekers
Bezoekers van woningen, winkels, bedrijven of recreatiegebieden willen graag zo efficiënt mogelijk van hun herkomst naar de bestemming. Daarbij is een reis per auto en gratis parkeren nabij de bestemming een ideale situatie. De bereidheid om op afstand te parkeren (en eventueel te betalen voor parkeren) is sterk afhankelijk van het reismotief, de verblijfsduur en het type bestemming. Bij de uitwerking van het beleid dient hiermee rekening te worden gehouden.

Winkeliers
Winkeliers zijn gebaat bij een kwalitatief hoogwaardig winkelgebied. Naast hun eigen kwaliteit waar ze bezoekers mee trekken vinden ze dat de openbare ruimte in het winkelgebied een aantrekkelijke uitstraling moet hebben. Dit geldt ook voor de locatie van de parkeervoorzieningen en de looproutes van en naar het winkelgebied.
Een winkelier spreekt zijn voorkeur uit voor een faciliterend parkeerbeleid. Voldoende parkeerplaatsen voor hun specifieke bezoeker op ieder moment van de dag voor elke voorziening en als het kan op korte loopafstand. Ook de winkelier wil hiervoor in principe niet betalen.

Horeca
Voor het economisch functioneren van horeca en culturele voorzieningen is een faciliterend (volgend) parkeerbeleid en de beschikbaarheid van de voldoende parkeervoorzieningen van belang.

Bedrijven

Ook bedrijven zijn voor wat betreft het parkeren afhankelijk van de gemeente Stichtse Vecht. Op bedrijventerreinen dient het parkeren door het bedrijf zelf op eigen terrein te worden gefaciliteerd. De gemeente bepaalt welke parkeernorm door het bedrijf gehanteerd moet worden. Het bedrijf mag de parkeerbehoefte voor personeel en bezoekers niet op de openbare ruimte afwentelen.
In de centra en de gebieden buiten de bedrijventerreinen van Stichtse Vecht vindt het parkeren hoofdzakelijk plaats in de openbare ruimte. De beoordeling of een bedrijf zich in een dergelijk gebied mag vestigen is afhankelijk van de vraag of het aspect parkeren opgelost kan worden. Ook hier dient het bedrijf haar parkeerbehoefte in principe op eigen terrein te realiseren.

Openbaar Vervoer reizigers

Reizigers maken in hun woon-werk-verplaatsing vaak gebruik van het openbaar vervoer. In hun ketenverplaatsing komen ze ook met de fiets of met de auto naar het station van Maarssen en Breukelen. Ze hebben dan behoefte aan een korte overstaptijd van fiets of auto naar het OV. Weerstanden daarbij zijn reistijd, overstappen en kosten. Ook deze groep is afhankelijk van hoe de gemeente Stichtse Vecht daarin faciliteert.

Gemeente Stichtse Vecht

De gemeente is verantwoordelijke voor de openbare ruimte. De schaarste, het beheer en onderhoud van deze openbare ruimte zijn aspecten waar de gemeente rekening mee moet houden bij het bepalen en uitvoeren van haar parkeerbeleid.
Inwoners, winkeliers gaan klagen als de kwaliteit van de openbare ruimte te wensen overlaat. Zo ook voor wat betreft het parkeren. Het is voor de gemeente van belang dat de inwoners tevreden zijn.

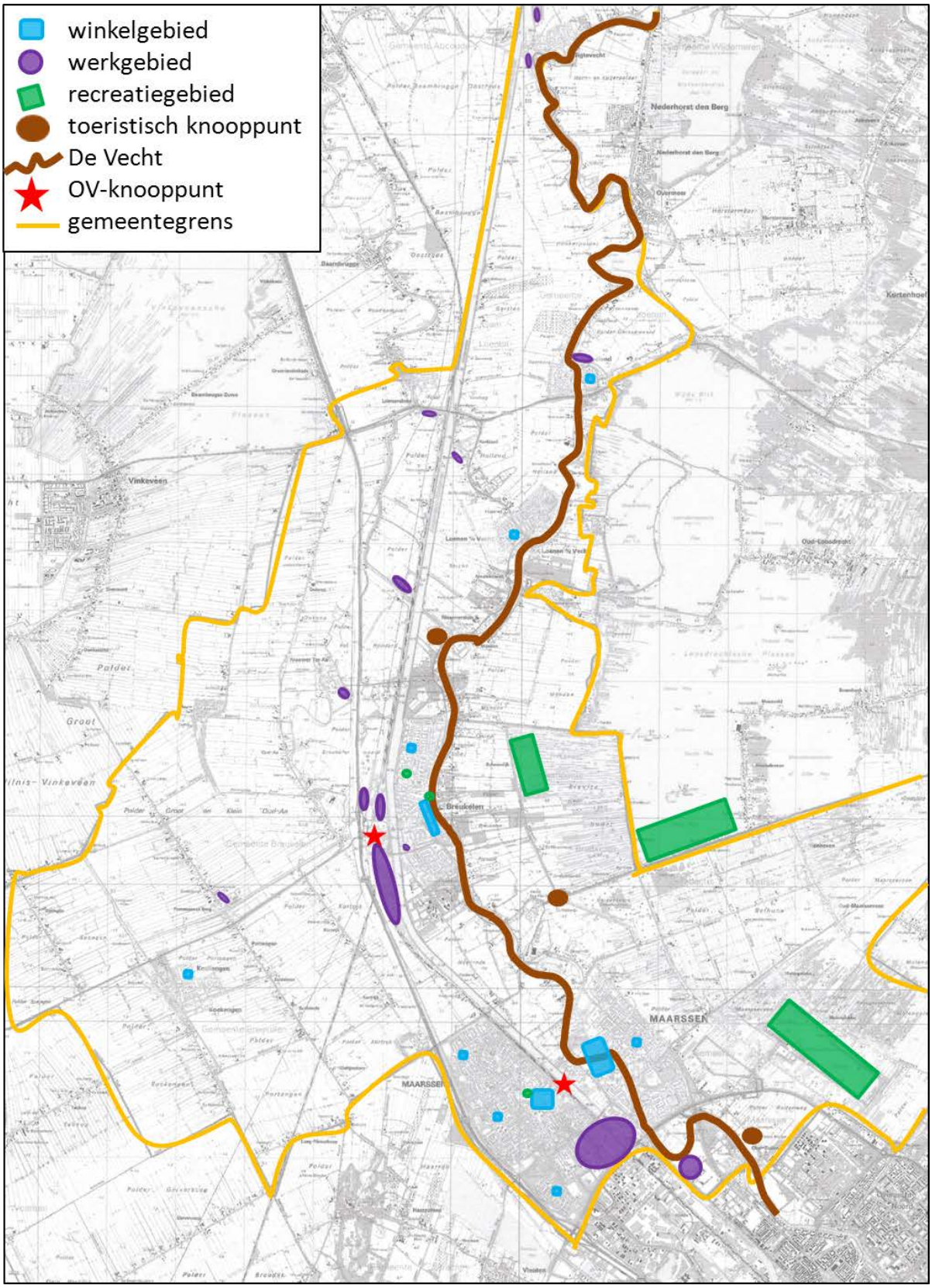
5 Parkeergebieden

Binnen Stichtse Vecht worden verschillende gebiedstypen onderscheiden met verschillende functies (wonen, werken, winkelen + horeca, recreatie en menggebieden (mix van voorgaande functies)). Iedere functie kent zijn eigen parkeer-karakteristiek.
In het buitengebied is op zomerse dagen en in de winterperiode bij schaatsactiviteiten sprake van parkeeroverlast rond de Maarsseveensevaart en de Loosdrechtse Plassen (de Strook). Ook op andere locaties, zoals bij winkelcentra, de kern Vreeland, het centrum van Breukelen, Maarssen-Dorp, Oud Zuilen en de NS-stations Breukelen en Maarssen, ontstaan parkeerknelpunten. Voor deze situaties moet beleid worden geformuleerd en de keuze worden gemaakt of het parkeren gefaciliteerd of gestuurd wordt.

Het parkeerbeleid is van toepassing op de gehele gemeente. De beleidskeuzes die worden gemaakt, zijn toegespitst op de verschillende typen gebieden die zich in de gemeente bevinden. In de beleidsnota parkeren wordt uitgegaan van de volgende gebieden:

- Woongebieden
- Werkgebieden
- Winkel-horecagebieden
- Menggebieden met de functies werken, winkelen en wonen: centra Breukelen, Maarssen (Dorp en Bisonspoor), Kockengen, Loenen, Vreeland
- Recreatie-toeristische knooppunten

Op de hiernavolgende figuur zijn genoemde parkeergebieden (met uitzondering van de woongebieden) in de gemeente Stichtse Vecht weergegeven. Hierin is de rivier De Vecht expliciet als toeristisch knooppunt aangegeven.



Parkeergebieden gemeente Stichtse Vecht (uitgezonderd woon-gebieden)

6 Doelstellingen en beleidsuitgangspunten

Vanuit de analyse van het parkeervraagstuk (inclusief de inventarisatie die heeft plaatsgevonden en is verwoord in de uitgangspuntennotitie) wordt het parkeerbeleid voor de gemeente Stichtse Vecht geformuleerd. Hierbij is uitgangspunt dat de bestaande parkeer-infrastructuur optimaal wordt benut. De doelstellingen worden in dit hoofdstuk per gebiedstype beschreven. De beleidsuitgangspunten voor de realisatie van deze doelen zijn uitgewerkt in paragraaf 6.2.

6.1 Doelstellingen gemeentelijk parkeerbeleid

Woongebieden

1. In woongebieden is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor de bewoners en hun bezoekers in evenwicht.

Werkgebieden

2. In werkgebieden is de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de bedrijven in evenwicht.

Winkelgebieden

3. In winkelgebieden is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor de bezoekers van de winkels in evenwicht.

Menggebieden (wonen-werken-winkelen)

4. In een menggebied van functies (wonen-werken-winkelen) is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen voor iedere functie in evenwicht.
5. In menggebieden zijn tijdens openingstijden op acceptabele loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor de bezoekers van de winkelvoorzieningen.
6. In menggebieden worden langparkeerders anders dan bewoners qua parkeercapaciteit niet gefaciliteerd.

Recreatiegebieden en toeristische knooppunten

7. In openbare recreatiegebieden is en blijft de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht.
8. In recreatiegebieden (openbare dan wel private) heeft de Gemeente Stichtse Vecht de regie over het parkeren, zodat sturing kan worden gegeven aan de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen.
9. Bij ontwikkelingen in recreatiegebieden zijnde ook het organiseren van evenementen realiseren de initiatiefnemers voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein voor personeel en bezoekers.
10. In samenwerking met de provincie Utrecht creëert en faciliteert de gemeente Stichtse Vecht TOP's (Toeristische OverstapPunten): locaties met een parkeervoorziening van waaruit de bezoekers hun weg met stille en schone vervoersmiddelen kunnen voortzetten.

OV-knooppunt

11. De gemeente Stichtse Vecht stimuleert het gebruik van het OV door het realiseren van kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen voor fiets en auto bij de OV-knooppunten Maarssen en Breukelen (P+R, fietsenstalling). De uitwerking vindt plaats in samenspraak met NS, ProRail en de provincie Utrecht.

Doelgroepen

12. De gemeente Stichtse Vecht zorgt voor een goede bereikbaarheid voor automobilisten met een functiebeperking (gehandicapten).
13. De gemeente Stichtse Vecht voert de regie in de aanpak van parkeeroverlast bij schoolomgevingen.
14. De gemeente Stichtse Vecht beperkt de parkeeroverlast door grote voertuigen.
15. De gemeente Stichtse Vecht stimuleert en faciliteert het gebruik van de elektrische auto.

Beleidsuitgangspunten

Per gebiedstype en doelstelling(en) wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten Deze uitgangspunten vormen het kader voor deel II van de nota Parkeren: Beleidsinstrumenten. Hierin wordt aangegeven hoe de doelstellingen worden geconcretiseerd.

Woongebieden

Voldoende parkeercapaciteit voor bewoners en hun bezoekers is het uitgangspunt in woongebieden. Het functionele karakter van het woongebied is hierbij van belang. Parkeernomen worden per gebiedstype en woningtype voor zowel nieuwbouwlocaties als bestaande woongebieden vastgesteld. De beperkte fysieke ruimte is in bestaande woongebieden in het bijzonder in de historische kernen beperkt. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit vraagt in dit soort situaties om een begrip en participatie van bewoners. Het in stand houden van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierbij uitgangspunt aangezien in het verleden de benodigde parkeercapaciteit in de openbare ruimte hierop is afgestemd.

In woongebieden zijn de parkeerplaatsen bedoeld voor bewoners en bezoekers. In de schilgebieden rondom winkel- en dorpscentra kan parkeeroverlast ontstaan door parkeerders uit deze centra. De gemeente Stichtse Vecht gaat deze parkeerdruk aanpakken. Het invoeren van een vorm van parkeerregulering is dan noodzakelijk.
Een 3-5 jaarlijkse actualisatie van de parkeernormen is essentieel om op toekomstige onvoorziene omstandigheden te kunnen anticiperen.

Werkgebieden

De gemeente Stichtse Vecht schrijft ook in werkgebieden parkeernormen voor. Uitgangspunt is dat alle bedrijfsactiviteiten op eigen terrein plaatsvinden: laad- en losactiviteiten, parkeren personeel en bezoekers. Ook in werkgebieden is het aanbod van in ieder geval gelijk aan de vraag naar parkeerplaatsen.
In de ontwikkeling van eventuele van nieuwe bedrijventerreinen en de uitgifte van percelen wordt geanticipeerd op een toekomstige uitbreiding dan wel functiewijziging van een bedrijf. De gemeente bepaalt het toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen.
Bouwvergunningsaanvragen worden getoetst op de geldende parkeernormen. Huidige en toekomstige te verwachten parkeerproblemen worden in overleg tussen gemeente en bedrijven aangepakt. Ook in werkgebieden wordt een actualisatie van de parkeernormen voorgeschreven.

Winkelgebieden

Het gebruik van parkeervoorzieningen in winkelgebieden kenmerkt zich door hoge piekmomenten. Dit heeft te maken met het feit dat het gros van de bezoekers op de zaterdagen en ten tijde van de koopavond naar het winkelgebied komen.
Bij bestaande winkelgebieden is er beperkte ruimte tot het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Het toekennen van parkeerruimte aan de essentiële parkeerder zijnde de winkelbezoeker, is essentieel voor het economisch functioneren van het winkelgebied. Het invoeren van een vorm van parkeerregulering is noodzakelijk om een balans te creëren tussen parkeervraag en -aanbod.

Menggebieden wonen-werken-winkelen

De winkelgebieden Harmonieplein, Kaatsbaan en omgeving, Bisonspoor, centrum Breukelen,Loenen aan de Vecht en Vreeland hebben te kampen met een hoge parkeerdruk. In deze gebieden zijn naast winkelvoorzieningen ook andere functies aanwezig. De parkeerders met betrekking tot deze functies hebben een andere parkeerkarakteristiek en vertonen ook een ander parkeergedrag. Voorbeeld: de bewoner verlaat 's morgens het gebied voordat er een winkelbezoeker of werknemer het gebied aandoet. De werknemer komt weer eerder (vóór 09.00 uur) dan de winkelbezoeker en heeft een parkeerduur van 6-8 uur. De werknemer heeft een vrije keus in het gebruik van de parkeerplaatsen en parkeert op korte afstand van de bestemming. Dit zijn nu de parkeervoorzieningen die bedoeld zijn voor de winkelbezoeker, de kortparkeerder. Doorgaans komen de bewoners thuis en zijn de werknemers nog niet uit het winkelgebied vertrokken. Al met al een situatie die om een herverdeling van de parkeerruimte vraagt door parkeerregulering. Van belang voor het sociaaleconomisch van een menggebied wonen-werken-winkelen zijn de winkelbezoekers en de bewoners (ook winkeliers).

Recreatiegebieden en toeristische knooppunten

Toerisme en recreatie zijn belangrijke pijlers van de gemeente Stichtse Vecht. De aanwezigheid van water (de Vecht, Maarsseveense Plassen, Loosdrechtse Plassen, Scheendijk) trekt zowel in het zomerseizoen als het winterseizoen veel recreanten aan.
De zwem- en schaatsactiviteiten vragen in de piekperioden bij De Strook (Loosdrechtse Plassen) en de Scheendijk om de invoering van een parkeer- en verkeerscirculatieplan. Deze plannen geleiden het verkeer en dienen de parkeeroverlast te beperken om zodoende de bereikbaarheid van het gebied voor in het bijzonder hulpdiensten te waarborgen. De uitvoering leidt echter tot een hoge kostenpost die ten laste komt van de gemeente Stichtse Vecht.
Voor het faciliteren van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte is het noodzakelijk dat de gemeente de regie houdt en de parkeerder in het recreatiegebied financieel laat bijdragen.
Het is evident dat de bereikbaarheid van de toeristische knooppunten voor de gemeente Stichtse Vecht van belang is. De rivier de Vecht is een toeristisch knooppunt met een regionale / nationale uitstraling. De fietsroutes in relatie tot en parallel aan deze rivier worden veelvuldig gebruikt. Ook Slot Zuylen, Fort Tienhoven, Fort Nieuwersluis en in de toekomst C-Fordt, zijn toeristische trekkers.
Bij een TOP (toeristische overstappunt) is een parkeervoorziening aanwezig waar toeristen kunnen overstappen op stille en schone en vervoermiddelen. Een TOP-locatie wordt in de gemeente Stichtse Vecht gerelateerd aan de rivier De Vecht, de toeristische trekkers en de daaraan verbonden fiets-, wandel- en kanoroutes. Naast de toeristische overstappunten kunnen ook de grote parkeervoorzieningen aan de rand van de gemeente ("Poorten"), zoals het P+R Breukelen en de parkeervoorzieningen bij de Maarsseveense Plassen voor dit doel worden ingezet.

OV-knooppunt

Voor het eigen woon-werkverkeer stimuleert de gemeente Stichtse Vecht het gebruik van openbaar vervoer. De aanwezige parkeervoorzieningen zijnde P+R worden voor forensen in stand gehouden en indien noodzakelijk uitgebreid. Deze parkeerfaciliteiten en het gebruik van de stallingsvoorzieningen voor de fiets blijven vooralsnog gratis. Bij de ontwikkelingen zoals de komst van een parkeergarage bij station Breukelen waarbij de huidige parkeerlocaties worden gebundeld voor onder andere P+R, wordt e.e.a. heroverwogen.

Gehandicapten-parkeren (GPP)

Uitgangspunt voor het gehandicapten-parkeren in de gemeente Stichtse Vecht is de beleidsregel GPP die in 2012 is vastgesteld. In de beleidsregel is bepaald onder welke voorwaarden er een GPP-plaats al dan niet wordt toegekend.

Schoolomgevingen

De gemeente Stichtse Vecht voert de regie in de aanpak van verkeersonveiligheid i.c. parkeeroverlast bij scholen. In nauw overleg met de school wordt gezocht naar oplossingen waarbij de aanpak gericht is op vooral niet-infrastructurele maatregelen.

Parkeren grote voertuigen

De gemeente Stichtse Vecht beperkt de overlast door grote voertuigen door in de kernen een zonaal parkeerverbod in te stellen voor grote voertuigen. In de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) van Stichtse Vecht is de mogelijkheid hiertoe al opgenomen. Het is zaak om locaties op bedrijventerreinen en/of grote parkeerterreinen aan te wijzen waar het parkeren wordt toegestaan (aanwijzingsbesluit)..

Elektrische auto

De gemeente Stichtse Vecht stimuleert en faciliteert het gebruik van de elektrische auto. Op grote parkeerterreinen zoals op De Markt in Breukelen, het Harmonieplein in Maarssen en het parkeerterrein aan de Rijkstraatweg (N402) tussen de Driehovenlaan en de Bredestraat in Loenen zijn al parkeer-oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd. Het aantal parkeer-oplaadpunten wordt in de toekomst uitgebreid. De locaties worden gecombineerd met de P+R-terreinen, de TOP-locaties en andere verkeer aantrekkende voorzieningen.

Deel II – Beleidsinstrumenten parkeren

In deel II wordt uitgewerkt welke beleidsinstrumenten de gemeente Stichtse Vecht per gebied en per functie inzet om de parkeervraag en het parkeeraanbod zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. De beleidsinstrumenten zijn dus de middelen om de geformuleerde beleidsvisie te verwezenlijken. Dit hoofdstuk is de opmaat naar beleidsuitwerking (o.a. parkeernormen) die in deel III van deze beleidsnota worden opgesteld. In paragraaf 6.2 van deel I zijn de beleidsuitgangspunten per functie opgesteld, die de basis vormen voor de verdere uitwerking in Deel II.

7 Juridische kaders parkeren

Voldoende parkeercapaciteit en uniformiteit in de aanpak parkeerproblemen moet worden gewaarborgd. Dit kan door parkeernormen te verankeren in bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen wordt dan verwezen naar een Nota Parkeernormen. Hierdoor wordt voorkomen dat in elk bestemmingsplan andere keuzes worden gemaakt. Tevens wordt zo de benodigde parkeerruimte juridisch geborgd. Deze nieuwe werkwijze vloeit voort uit de de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro).

Bouwverordening en bestemmingsplan

Momenteel is de juridische verankering van parkeernormen geregeld door een verwijzing vanuit de bouwverordening, artikel 2.5.30. In dit artikel staat dat bij een bouwplan “in voldoende mate” parkeerruimte aanwezig dient te zijn. In de praktijk wordt deze “voldoende mate” getoetst aan de parkeerkencijfers van het CROW, maar daar kan nu nog gemakkelijk van worden afgeweken. Een gedifferentieerd parkeerbeleid ligt daarmee op de loer.

Gevolgen Wet Ruimtelijke Ordening (Wro)

In het kader van de Wet Ruimtelijk Ordening (afgekort Wro) komt de bouwverordening te vervallen. De Wro zorgt voor een kortere bestemmingsplanprocedure. Het stellen van parkeereisen aan een omgevingsvergunning dient in het bestemmingsplan te worden vastgelegd in plaats van de bouwverordening.

De omgevingsvergunning is een bundeling van ca. 25 vergunningen voor bouwen, milieu en ruimte. In het Bouwbesluit 2012 zijn technische voorschriften vastgelegd voor bouwplannen.

Nota Parkeernormen

De parkeernormen voor Stichtse Vecht worden verankerd in nieuw op te stellen bestemmingsplannen. Het juridisch kader is daarvoor een door het college vastgestelde Nota Parkeernormen. Het bestemmingsplan verwijst naar deze nota. In de bestemmingsplannen wordt ook een wijzigingsbevoegheid opgenomen zodat altijd de laatste versie van de Nota Parkeernormen van kracht is voor alle (geactualiseerde) bestemmingsplannen.
In de Deel III van de voorliggende Beleidsnota parkeren worden de parkeernormen voor Stichtse Vecht opgesteld en worden er aanvullende regels bepaald (o.a. afkoopregeling). Deze regels en normen dienen separaat in een nota, de Nota Parkeernormen, te worden opgenomen. Deze nota kan aansluitend van de Beleidsnota parkeren worden vastgesteld. Een aparte besluitvorming van de Nota parkeernormen heeft als voordeel dat bij tussentijdse wijzigingen of toevoegingen van parkeernormen eenvoudig kunnen plaatsvinden. Alleen de Nota Parkeernormen dient dan opnieuw bestuurlijk te worden vastgesteld en niet de gehele beleidsnota.

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Regels ten aanzien van parkeerexcessen heeft de gemeente Stichtse Vecht vastgelegd in de APV.
Er zijn in de APV nadere regels gesteld ten aanzien van:

- Parkeren voertuigen van een autobedrijf;
- Het te koop aanbieden van voertuigen;
- Parkeren van defecte voertuigen;
- Het parkeren van voertuigwrakken;
- Het parkeren van reclamevoertuigen;
- Het parkeren van grote voertuigen;
- Het parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen;
- Parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen;
- Aantasting van de groenvoorzieningen door voertuigen.

In bijlage 1 zijn de artikelen uit de APV met betrekking tot deze regels opgenomen. Op basis van deze APV kunnen politie, Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA's) en/of parkeerwachten dus handhaven op een divers aantal parkeerexcessen.

Parkeerverordeningen en belastingverordening

Met een parkeerverordening kan de gemeente vastleggen waar vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren kan worden ingevoerd. De gemeente Stichtse Vecht heeft een vigerende Parkeerverordening 1998 en Parkeerverordening Bisonspoor. De tariefstelling van betaald parkeren en parkeervergunning is vastgelegd in de gemeentelijke belastingverordening.

Verkeersbesluiten

Voor het invoeren van parkeerregulering, zoals parkeerschijf(blauwe)-zones, vergunninghouderparkeren, parkeerverboden, parkeerplaatsen voor gehandicapten en deelauto's zijn verkeersbesluiten nodig. Tegen verkeersbesluiten kunnen belanghebbenden - op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) - bezwaar- en beroep aantekenen.

8 Gebiedskenmerken ten behoeve van parkeernormen

De parkeervraag per functie is mede afhankelijk van de ligging van het gebied. Gebieden die dichterbij een centrum liggen hebben doorgaans een lagere autoafhankelijkheid dan de rest van de bebouwde kom of het buitengebied. Ter bepaling van de toe te passen parkeernormen zijn naast deze ligging ook de stedelijkheidsgraad van het gebied van belang.

Parkeernormen van het CROW kennen een bandbreedte. De uiteindelijke keuze van de norm binnen deze bandbreedte is afhankelijk van enerzijds sturend of faciliterend parkeerbeleid en anderzijds de sociaaleconomische gegevens van Stichtse Vecht. Deze zaken komen in dit hoofdstuk aan de orde.

8.1 Stedelijke zones parkeren

In deze paragraaf wordt de gemeente opgedeeld in type stedelijke zones analoog aan de categorieën zoals opgenomen in CROW-publicatie 317. Voor de parkeerkencijfers heeft het CROW onderscheid gemaakt in vier stedelijke zones, te weten:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom
- buitengebied

Deze onderverdeling wordt gemaakt omdat uit onderzoek is gebleken dat de parkeerbehoefte sterk afhankelijk is van de stedelijke zone waarin functies zijn gelegen. De gemeente Stichtse Vecht wordt zodoende onderverdeeld naar deze vier zones.

Voorafgaand aan deze indeling worden in het navolgende aangeduid wat onder de zones wordt verstaan. Het CROW geeft hierover namelijk geen heldere richtlijnen mee.

Stedelijke zone: centrum

Van een centrum is er sprake wanneer er binnen een aaneengesloten gebied meerdere detailhandelszaken zijn gevestigd die een buurt- en wijkoverschrijdende functie hebben. Een buurt- of wijkwinkelcentrum kan zodoende niet onder de stedelijke zone ‘centrum’ vallen.

Stedelijke zone: schil/overloopgebied

Deze zone is tegen een centrumzone aangelegen en kan mengfuncties van wonen, werken en winkelen hebben. Ook kunnen het uitsluitend woningen zijn die op loopafstand van het centrum zijn gelegen. De centrumfunctie heeft in die situatie invloed op het parkeren in dit gebied.
Bij een ingestelde vorm van parkeerregulering of een capaciteitstekort in het centrum kan verdrijving naar het schilgebied plaatsvinden. Dit gebied ligt dus in het directe invloedsgebied van het centrum

Stedelijke zone: rest bebouwde kom

Rest bebouwde kom zijn alle woon- en werkgebieden buiten het centrum. Het betreft hier aaneengesloten bebouwing die als buurt- of wijk gekenmerkt kan worden.

Stedelijke zone: buitengebied

Buitengebied zijn alle functie die niet in bovenstaande categorieën vallen. Deze functies zijn dus buiten de kernen gelegen. Kleine clusteringen van woningen of bedrijven kunnen ook onder de categorie buitengebied vallen.

In de kernen Maarssenbroek, Maarssen Dorp, Breukelen, Loenen aan de Vecht en Vreeland is er onderscheid te maken in stedelijke zones, de overige 'bebouwde' kernen vallen allemaal onder de stedelijke zone "rest bebouwde kom". Het gebied buiten de kernen is de stedelijke zone 'buitengebied'. De stedelijke zones "centrum"' en "'schilgebied"" voor Maarssenbroek, Maarssen Dorp, Breukelen, Loenen aan de Vecht en Vreeland zijn weergegeven in bijlage 2 (a t/m e). Deze zones zijn van extra belang, omdat binnen deze zones parkeerregulering kan worden ingesteld.

Voor de kernen Loenen aan de Vecht en Vreeland wordt geen schilgebied aangewezen. De omvang van deze kernen is zeer beperkt en daarnaast is van een overloopgebied met mengfuncties niet echt sprake. Voor deze kernen is ter compensatie de centrumzone iets ruimer aangehouden.

8.2 Stedelijkheidsgraden

Voor de gehele gemeente Stichtse Vecht is de omgevingsadressendichtheid (oad) 1136 woningen per km2. Daarmee valt de gemeente (als geheel) in de categorie 'matig stedelijk' (tabel 1). Binnen de gemeente Stichtse Vecht zijn grote verschillen in oad. Daarom is het wenselijk om ook verschillende stedelijkheidsgraden aan te houden. Aan de verschillende kernen in de Stichtse Vecht wordt zodoende een stedelijkheidsgraad gekoppeld. Het buitengebied valt standaard in de categorie 'niet stedelijk' (tabel 2)

De oad beoogt de mate van concentratie van menselijke activiteiten (wonen, werken, schoolgaan, winkelen, uitgaan etc.) weer te geven. De oad wordt bepaald door het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, te delen door de oppervlakte van de cirkel. De oad wordt uitgedrukt in adressen per km2. De oad voor een gebied is de optelsom van de oad van alle individuele adressen. Deze berekeningswijze laat het daardoor niet toe om het aantal adressen in een wijk te delen door de oppervlakte van die wijk.

Tabel 1: Stedelijkheidsgraden

Klasse	**Gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad) (adressen per km2)**
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	< 500

Bron: CROW

Tabel 2: Stedelijkheidsgraden Stichtse Vecht

Kernen (12)	**Categorie**
Maarssen Dorp, Maarssenbroek	Sterk stedelijk
Breukelen (centrum)	Sterk stedelijk
Breukelen (overig), Loenen aan de Vecht, Vreeland	Matig stedelijk
Loenersloot, Nigtevecht, Kockengen	Weinig stedelijk
Tienhoven, Oud-Zuilen, Nieuwer Ter Aa, Nieuwersluis	Niet stedelijk

8.3 Sociaaleconomische gegevens Stichtse Vecht

In deze paragraaf worden een aantal sociaaleconomische gegevens van Stichtse Vecht vergeleken met het landelijke gemiddeld. Hiermee kan in deel III van de beleidsnota worden bepaald in welke mate de parkeernormen aangepast moeten worden (gekalibreerd) naar de situatie voor Stichtse Vecht.

Leeftijdsopbouw Stichtse Vecht versus Landelijk (2011)
Tabel 3 laat zien dat leeftijdsopbouw in Stichtse Vecht niet significant afwijkt van het landelijke gemiddelde.

Tabel 3: leeftijdsopbouw

	0-14 jaar	15-24 jaar	25-44 jaar	45-64 jaar	65 jaar en ouder
Stichtse Vecht	18%	11%	25%	31%	15%
Nederland	17%	12%	27%	28%	16%

Bron: CBS in uw buurt, www.cbsinuwbuurt.nl

Aantal personenauto's Stichtse Vecht versus Landelijk (2011)

Tabel 4 laat zien dat het autobezit in Stichtse Vecht niet significant afwijkt van het landelijke gemiddelde.

Tabel 4: personenauto's per 1000 inwoners

	Stichtse Vecht	Nederland
Aantal inwoners	63.050	16.700.000
Aantal personenauto's	29.465	7.735.545
Personenauto's per 1000 inw.	467	463

Bron: CBS in uw buurt, www.cbsinuwbuurt.nl

Personenauto's per huishouden (2011)

Tabel 5 laat zien dat het autobezit in Stichtse Vecht per huishouden iets hoger ligt dan het landelijke gemiddelde.

Tabel 5: personenauto's per huishouden

	Stichtse Vecht	Nederland
Aantal huishoudens	26.760	7.473.440
Aantal personenauto's	29.465	7.735.545
Personenauto's huishouden	1,10	1,04

Bron: CBS in uw buurt, www.cbsinuwbuurt.nl

Samenstelling huishoudens (2011)

De gezinssamenstelling in Stichtse Vecht is meer kinderrijk dan het landelijke gemiddelde, zoals weergegeven in tabel 6.

Tabel 6: gezinssamenstelling

%	**Stichtse Vecht**	**Nederland**
Eenpersoons	31	37
Zonder kinderen	30	29
Met kinderen	39	34

Bron: CBS in uw buurt, www.cbsinuwbuurt.nl

Conclusies

De verschillen in Stichtse Vecht ten opzichte van het landelijke beeld zijn niet heel groot. Alleen het autobezit ligt wat hoger dan het landelijke gemiddelde. Dit geeft aanleiding om de parkeernorm voor woningen in Stichtse Vecht iets te verhogen.

9 Capaciteitsbeleid per functie

9.1 Woongebieden

Zoals in het vorige hoofdstuk al gesteld is de parkeervraag afhankelijk van de ligging van de woonbuurt. Voorts is de stedelijkheidsgraad en – in sommige gevallen - de waarde van de woning afhankelijk voor de daadwerkelijke parkeernorm evenals sociaaleconomische gegevens. Om de parkeernorm voor woningen te bepalen zijn de volgende zaken dus van belang:

- De ligging van de woongebieden (t.o.v. het centrum)
- De stedelijkheidsgraad (woningdichtheid)
- Type woningen en de (WOZ-)waarde van de woningen
- Sociaaleconomische gegevens Stichtse Vecht

9.1.1 Ligging van woongebieden

In de vorige paragraaf zijn de stedelijke zones voor de Stichtse Vecht bepaald. De stedelijke zone waarin de betreffende woning is gelegen is mede bepalend voor de parkeernorm.

9.1.2 WOZ-waarde van de woningen

De gemiddelde WOZ-waarde van alle woningen in Stichtse Vecht is ca. € 275.000,--. Op basis van dit gemiddelde wordt er een onderverdeling gemaakt naar goedkope, middel dure en dure woningen. Per kern/wijk zijn er echter grote verschillen in de WOZ-waarde, zie de hiernavolgende tabel 7.

Tabel 7: Gemiddelde WOZ-waarde woningen Stichtse Vecht

Kern/wijk(en)	Gemiddelde WOZ-waarde (2011)
Nigtevecht	€ 365.000,-
Vreeland	€ 391.000,-
Oud-Over (Loenen)	€ 736.000,-*
Loenen aan de Vecht	€ 352.000,-
Loenersloot	€ 391.000,-
Nieuwer ter Aa	€ 325.000,-
Nieuwersluis	€ 687.000,-*
Breukelen	€ 279.000,-
Kockengen	€ 297.000,-
Fazantenkamp, Reigerkamp, Valkenburg (Maarssenbroek)	€ 231.000,-
Duivenkamp, Pauwenkamp, Spechtenkamp (Maarssenbroek)	€ 194.000,-
Bloemstede, Boomstede (Maarssenbroek)	€ 214.000,-
Nieuw Maarsseveen	€ 284.000,-
Maarssen Dorp	€ 403.000,-
Oud Zuilen	€ 369.000,-

Bron: CBS in uw buurt

* = de hoge gemiddelde woz-waarde wordt met name bepaald door de aanwezigheid van landgoederen

In het verleden was de prijsklasse van een woning van groot belang voor de te hanteren parkeernorm. In de (nieuwe) CROW-publicatie 317: “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” is dit minder van belang, omdat de typologie van de woningen uitputtender is geworden. In de volgende tabellen (8 a t/m e) zijn de prijsklasseverdeling voor woningen in Stichtse Vecht opgenomen.

Tabel 8a: prijsklasseverdeling Maarssenbroek

Categorie woningen	**prijsklasse**
goedkoop	Tot € 200.000,-
middelduur	Van € 200.000,- tot € 300.000,-
duur	Vanaf € 300.000,-

Tabel 8b: prijsklasseverdeling Maarssen Dorp

Categorie woningen	**prijsklasse**
goedkoop	Tot € 250.000,-
middelduur	Van € 250.000,- tot € 350.000,-
duur	Vanaf € 350.000,-

Tabel 8c: prijsklasseverdeling Breukelen

Categorie woningen	**prijsklasse**
goedkoop	Tot € 225.000,-
middelduur	Van € 225.000,- tot € 325.000,-
duur	Vanaf € 325.000,-

Tabel 8d: prijsklasseverdeling Loenen

Categorie woningen	**prijsklasse**
goedkoop	Tot € 250.000,-
middelduur	Van € 250.000,- tot € 350.000,-
duur	Vanaf € 350.000,-

Tabel 8e: prijsklasseverdeling Vreeland

Categorie woningen	**prijsklasse**
goedkoop	Tot € 250.000,-
middelduur	Van € 250.000,- tot € 350.000,-
duur	Vanaf € 350.000,-

9.1.3 Parkeercapaciteit Woongebieden

In veel woongebieden is een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan. Dit als gevolg van een voortdurend stijgend autobezit en een niet of onvoldoende meegroeiende parkeercapaciteit. Om ook in alle bestaande woongebieden de nieuwe parkeernorm te halen is niet realiseerbaar. Dit heeft te maken met de beperkte financiële middelen en soms ook met de beperkte fysieke ruimte.

Het realiseren van evenwicht tussen vraag en aanbod naar parkeerplaatsen in woongebieden is een lang traject en kan niet overal bewerkstelligd worden. De Beleidsnota parkeren is er vooral op gericht om in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wel een toekomstvaste situatie te creëren.

Wel wordt ernaar gestreefd om bij groot onderhoud van wegen of herinrichtingsprojecten (wijkgerichte aanpak) voldoende parkeerplaatsen overeenkomstig de parkeernormen aan te leggen. Een mogelijkheid is om in woonstraten eenrichtingverkeer in te voeren, waardoor extra parkeerruimte gecreëerd kan worden. Dergelijke aanpassingen worden altijd in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden aangepakt.

9.2 Werkgebieden

Het uitgangspunt voor werkgebieden (kantoren en industrie) is dat de parkeergelegenheid in principe op eigen terrein wordt gerealiseerd. Daarnaast is het wel mogelijk dat binnen een gebied een gezamenlijke parkeervoorziening wordt gerealiseerd. Met een parkeerbalans moet dan worden onderbouwd of bedrijven aan hun individuele parkeereis voldoen. Voorts is het verkeersbeleid van de Stichtse Vecht erop gericht om voor het woon-werkverkeer alternatieven aan te bieden (openbaar vervoer en de fiets).

9.3 Winkelgebieden

Binnen winkelgebieden is de parkeercapaciteit beperkt. Uitbreidingsmogelijkheden zijn (in de oude kernen) vaak niet voorhanden. Daarom wordt getracht met parkeerregulering de aanwezige parkeerplaatsen optimaal te benutten voor de juiste doelgroepen. Als er parkeerplaatsen bij winkels op eigen terrein liggen wordt in overleg met de eigenaar getracht om deze plaatsen openbaar toegankelijk te maken, zodat iedereen er gebruik van kan maken.

Voldoende parkeerplaatsen zijn van groot belang voor het economisch functioneren van winkelgebieden. Bij nieuwbouw of functiewijziging in een winkelgebied worden aanvragers van een omgevingsvergunning daarom strikt gehouden aan het realiseren van de geldende parkeernormen.

Uit de knelpunteninventarisatie voor het GVVP en uit de workshop met vertegenwoordigers van ondernemers op 27 maart 2013 zijn knelpunten voor parkeren in winkelgebieden naar voren gekomen. Deze zijn weergegeven in tabel 9a en tabel 9b.

Tabel 9a: knelpunten parkeren in winkelgebieden (bijlage 2 van het GVVP deel A, uitgangspuntennotitie)

Winkelgebied	knelpunten
Vreeland	Parkeerdruk in oude kern Vreeland
Breukelen	Bereikbaarheid en parkeren zijn voorwaarde voor voortbestaan ondernemers
Maarssen Dorp	Onvoldoende parkeerplaatsen

Tabel 9b: knelpunten parkeren in winkelgebieden (inventarisatie workshop ondernemers d.d. 27 maart 2013)

Winkelgebied	knelpunten
Loenen	- Parkeerdruk rondom supermarkt C1000; voorstel invoeren parkeerschijf (blauwe) zone en eventueel aanleggen langsparkeerplaatsen in de Hoefijzer; - Ontwikkeling verkoop 'gemeentehuis' Beek & Hoff, nu parkeerplaatsen openbaar toegankelijk en capaciteit voor onder andere horeca en winkels; toekomst hoe of wat?; - Inrichting parkeerterrein aan de Molendijk aanpassen om meer parkeercapaciteit te realiseren; - Parkeeroverlast door grote voertuigen (vrachtwagens) in de Driehovenlaan.
Breukelen	<u>Hazeslinger</u> - parkeerdruk is hoog op de vrijdag (i.v.m. de markt op de Kerkbrink) en op de zaterdag; - combinatie vrij parkeren en parkeerschijf(blauwe)-zone parkeren is goed; - wordt gebruikt door toeristen, winkelbezoekers en werknemers centrum; <u>Kerkbrink</u> - graag faciliteren voor kortparkeerders; - te weinig reguliere parkeerplaatsen voor bezoek (afhalen) horeca; - bij voorkeur parkeerschijf(blauwe)-zone (max .2 uur); - 's-Avonds wordt veel geparkeerd buiten de vakken; bij voorkeur meer parkeervakken realiseren; <u>Loswal</u> - wordt deels heringericht: bij voorkeur geen parkeerregulering en Loswal ten behoeve van langparkeren; <u>Markt</u> - wordt gebruikt door toeristen, winkelbezoekers en werknemers centrum (gereserveerde parkeerplaatsen zijde Straatweg); - betaald parkeren is slecht voor concurrentiepositie; - bij voorkeur parkeerschijf(blauwe)-zone met eerste 2 uren vrij parkeren; - of betaald parkeren van 11.00 – 17.30 uur; vooral op vrijdagen en zaterdagen; - in-uitrit aan de Straatweg is gevaarlijk; in-uitrit oplossing op de zijweg situeren. <u>Breukelen Noord</u> - hoge parkeerdruk-piek op de vrijdag en de zaterdag; er mag ook buiten de parkeervakken worden geparkeerd; - aan- en afvoerroute bevoorrading wordt door geparkeerde auto's belemmerd; - bij voorkeur parkeerverbod instellen rondom winkelcentrum.
Maarssenbroek	<u>Bisonspoor</u> - Parkeergarage P2 wordt slecht gebruikt; dit komt door de slechte routering en bewegwijzering in de garage; - De begane grond in parkeergarage P2 wordt goed gebruikt, maar voornamelijk door forensen/OV-reizigers;

	- Eigenaar parkeergarage wil parkeergarage pas na 09.00 uur openstellen voor andere gebruikers dan kantoorpersoneel Bisonspoor; e.e.a. gaat in overleg met NS, ProRail en gemeente; - Parkeerplaatsen buiten de parkeergarage zijn goed bezet, maar met name door langparkeerders; bij voorkeur hier een parkeerschijf(blauwe)-zone invoeren; - Wens uitbreiding P+R station Maarssen
Maarssen Dorp	<u>Algemeen</u> - Relatie versterken winkelgebieden versus versnippering van locaties van supermarkten: parkeerproblematiek Nassastraat-Nassaplein, Harmonieplein, Dr. Plesmanlaan en ontwikkeling Schildershof; - Parkeeroverlast bestelbusjes ZZP-ers e.d. in woongebieden. <u>Winkelgebied Dr. Plesmanlaan</u> - Verkeersstagnatie op de dr. Plesmanlaan doorbeperkte parkeercapaciteit; - meer parkeercapaciteit creëren aan de overzijde van de dr. Plesmanlaan; <u>Winkelgebied Harmonieplein-Kaatsbaan</u> - hoge parkeerdruk vrijdagen en zaterdagen; - geen parkeerregulering; - veel langparkeerders; - overlast in woongebied Emmaweg-Parkweg-Raadhuisstraat.

9.4 Menggebieden (wonen, werken en winkelen)

Menggebieden zijn de gebieden waar wonen, werken en winkelen binnen één gebied plaatst vinden. Stichtse Vecht kent veel van deze gebieden. Bijna in alle winkelgebieden zijn namelijk verschillende functies aanwezig. Zoals in deel I al beschreven kennen deze functies allemaal andere ‘aanwezigheidstijden’. Dit leidt er onder andere toe dat langparkeerders parkeerplaatsen voor kortparkeerders (bezoekers) innemen. In deze gebieden is parkeerregulering gewenst. De gemeente zal hiervoor het initiatief nemen en de mogelijkheden bij de belanghebbenden aftasten.

De menggebieden zijn: Harmonieplein, Kaatsbaan en omgeving, Bisonspoor, Centrum Breukelen, Centrum Kockengen, Centrum Loenen en Centrum Vreeland. Deze opsomming maakt duidelijk dat solitaire winkelgebieden binnen Stichtse Vecht niet voorkomen en dat dus alle winkelgebieden feitelijk menggebieden zijn.

9.4.1 Buurtwinkelgebieden

Ook buurtcentra zijn menggebieden met de functies wonen, werken en winkelen. Ook in deze gebieden kan parkeerregulering gewenst zijn. De vorm van regulering die voor buurtcentra voor de hand ligt is een parkeerschijf(blauwe)-zone. Daarmee worden parkeerplaatsen vrijgehouden voor bezoekers (kortparkeerders). Vergunninghoudersparkeren kan overwogen worden als de parkeerdruk bij buurtcentra overslaat naar aanliggende woonstraten. Betaald parkeren wordt in deze gebieden als te zware maatregel beschouwd.

9.5 Recreatiegebieden en toeristische knooppunten

Toerisme en recreatie zijn een kwaliteit van de gemeente Stichtse Vecht. Het parkeerbeleid moet daarom ondersteunend zijn. In samenwerking met de provincie Utrecht worden Toeristische Overstappunten (TOP) gecreëerd. Vanaf deze soort P&R-voorzieningen kunnen de bezoekers het gebied verder in met een elektrisch voertuig, fiets of ter voet. De parkeercapaciteit van dergelijke TOP - locaties kan niet worden bepaald aan de hand van parkeernormen. Met andere onderzoeksvormen (tellen, enquêteren etc.) kan de gewenste parkeercapaciteit worden bepaald.

9.6 OV-knooppunten

Bij de OV-knooppunten worden voor forensen voldoende P+R-plaatsen gerealiseerd en huidige voorzieningen worden in stand gehouden. De verantwoordelijkheid voor P+R ligt in de eerste plaats bij ProRail en de provincie.

Bij station Maarssen wordt de P+R goed gebruikt en is de voorziening een succes. De huidige capaciteit is zelfs niet toereikend en er wordt veelvuldig door forensen in de parkeergarage P2 van Bisonspoor geparkeerd. De parkeergarage is echter primair bedoeld voor de kantoren en de winkelvoorzieningen in Bisonspoor. Gemeente, Prorail en de eigenaar van Bisonspoor hebben een gezamenlijk belang om dit probleem op te lossen.

Bij station Breukelen worden de huidige twee locaties door ProRail en de provincie Utrecht te zijner tijd vervangen door een gebouwde parkeervoorziening met circa 400 parkeerplaatsen. Deze ontwikkelingen hebben invloed op het woongebied “Rode Dorp Breukelen”, waarvoor een vergunningenstelsel zal worden opgetuigd.

9.7 Schoolomgevingen

Parkeren rondom scholen is een toenemend probleem. Uit de knelpunteninventarisatie voor het GVVP zijn veel onveilige schoolomgevingen naar voren gekomen. Parkeren rondom scholen kenmerkt zich door zeer kortstondige piekmomenten. De toestroom van auto’s bij scholen is ongecontroleerd en geldende verkeersregels worden nog weleens overtreden.

De parkeerproblemen bij scholen hangen deels samen met een tekort aan parkeercapaciteit. De grootste winst is echter te behalen met niet-infrastructurele maatregelen, zoals gedragsbeïnvloeding. Parkeerreguleringsmaatregelen zoals kiss & ride - stroken en stopverboden kunnen ook probleemoplossend zijn. Belangrijkste is dat de schoolbesturen en/of verkeersouders, politie en omwonenden betrokken zijn bij de oplossingen. De gemeente Stichtse Vecht voert de regie hierin en faciliteert de scholen daar waar mogelijk.

9.8 Gehandicapten parkeren

De gemeente Stichtse Vecht wil voldoende parkeergelegenheden bieden voor gehandicapten. Daarom worden de richtlijnen van de CROW toegepast. Dat betekent dat bij publieke voorzieningen (minimaal) vijf procent van de parkeerplaatsen voor gehandicapten dienen te zijn.
Dit zijn algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, maar kunnen ook plaatsen zijn waar niet mag worden geparkeerd (buiten de vakken of op andere parkeerverboden) waar geen hinder wordt veroorzaakt. Hier geldt de algemene ontheffing van 3 uur mits gebruik wordt gemaakt van een parkeerschijf.

Voorts heeft de gemeente Stichtse Vecht beleid voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) en een gehandicaptenparkeerplaats (GPP). De gemeente heeft op 12 maart 2012 beleidsregels hiervoor vastgesteld. Een GPP kan worden toegekend als de parkeerdruk lager is dan 85%. Indien de parkeerdruk hoger is wordt onderzocht of er ruimte in de openbare ruimte is om en extra parkeerplaats te realiseren.

Naast deze voorzieningen voor gehandicapten hanteert de gemeente Stichtse Vecht geen betaald parkeren voor gehandicapten in het centrum van Breukelen. Hiervoor wordt gekozen om aan te sluiten bij de landelijke tendens dat parkeren voor gehandicapten gratis is, dit is met namen voor de eenduidigheid naar bezoekers. Tevens hoeven gehandicapten zodoende geen lastige betalingshandeling bij een parkeerautomaat uit te voeren.

9.9 Parkeren grote voertuigen

Buiten de kantooruren om is het wenselijk parkeren van grote voertuigen in de kernen tegen te gaan. Voor het economisch functioneren mogen grote voertuigen dus wel binnen de kom parkeren op plekken waar dat is toegestaan. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid worden grote voertuigen buiten kantooruren om uit de bebouwde kom geweerd. De vigerende APV van Stichtse Vecht biedt al de mogelijkheid om dit in te stellen. Alvorens hiertoe wordt overgegaan dient eerst een onderzoek te worden gedaan naar de omvang van het aantal geparkeerde grote voertuigen. Daarna dienen er op bedrijventerrein parkeervoorzieningen worden aangeboden waar grote voertuigen 72 uur geparkeerd mogen worden. In Deel III wordt hierop nader ingegaan.

10 Parkeerregulering

Met parkeerregulering wordt het gewenste parkeergedrag nagestreefd: “De juiste parkeerder op de juiste plaats”. Met parkeerregulering worden bepaalde doelgroepen gefaciliteerd. Er wordt gestuurd op tijd en of geld of bepaalde groepen gebruikers worden geweerd. Parkeerregulering kan worden ingesteld als er onvoldoende parkeercapaciteit is en of als bepaalde doelgroepen overlast ervaren. Parkeerregulering gaat dus over de maatregelen die nodig zijn om het doelgroepenbeleid ook te realiseren op plaatsen waar de parkeervraag groter is dan het aanbod. De gemeente Stichtse Vecht streeft met betrekking tot parkeerregulering enerzijds naar economische gelijkheid. Anderzijds dient ook te worden benadrukt dat de vorm van parkeerregulering afhankelijk is van de specifieke situatie waar zich parkeerproblemen voordoen. Het invoeren van parkeerregulering is dus maatwerk.
De vormen van parkeerregulering met de voor- en nadelen worden in het hiernavolgende behandeld. In Deel III worden de afwegingen gemaakt, zodat bepaald kan worden waar welke vorm dient te worden toegepast.

10.1 Parkeerschijf(blauwe)-zone

De parkeerschijf(blauwe)-zone is voornamelijk effectief als het langdurig parkeren in een bepaald gebied een belemmering vormt voor het kort parkeren. Bijvoorbeeld als alle bewoners of werknemers hun auto op openbare parkeerplaatsen in een winkelstraat parkeren is er geen ruimte meer voor het winkelend publiek. Bij een blauwe zone is het iedereen toegestaan gedurende een beperkte tijd te parkeren in de met een blauwe markering aangegeven vakken. De automobilist is verplicht de aankomsttijd aan te geven met een parkeerschijf (afgerond per halfuur). Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners, kunnen ontheffingen worden verleend van de maximale parkeerduur. Langparkeren wordt tegengegaan mits consequent wordt gehandhaafd.

10.1.1 Voordelen parkeerschijf(blauwe)-zone

- Iedereen mag in de zone parkeren.
- Internationaal bekend en aanvaard systeem;
- Langparkeren wordt tegengegaan, mits goed gehandhaafd.
- Klantvriendelijke maatregel; het is gratis en men is geen tijd kwijt om naar een parkeermeter te lopen.
- Beperkte investeringskosten.
- Beperkte onderhoudskosten.

10.1.2 Nadelen parkeerschijf(blauwe)-zone

- Bezoekers zijn gebonden aan een beperkte parkeertijd.
- Bewoners moeten uitwijken naar gebieden waar geen parkeerregulering geldt. Als de afstand hiervoor te groot wordt (tabel 11, par. 10.1.5) moet voor bewoners een ontheffingsregeling worden opgesteld, alsook voor de bezoekers van de bewoners (een bezoekersontheffing of dagvergunning).
- Een parkeerschijf(blauwe)-zone is fraudegevoelig (doordraaien van de schijf).
- Er zijn geen inkomsten (de kosten van een ontheffing dekken alleen de administratiekosten).
- Handhaving heeft bij de politie geen prioriteit waardoor handhavingskosten moeten worden gemaakt voor de inzet van gemeentelijke BOA’s en/of aan te stellen parkeerwachters.

10.2 Vergunninghouderparkeren

Binnen een gebied voor vergunninghouders (E9 - RVV) is het alleen toegestaan te parkeren met een parkeervergunning. In woonbuurten kunnen ook bezoekersvergunningen worden verstrekt. Deze vorm van parkeerregulering wordt ook wel belanghebbenden parkeren genoemd.

Het is ook mogelijk dat betaald parkeren en vergunninghouderparkeren gecombineerd worden in een gebied. Vergunningen worden verleend aan specifieke doelgroepen, waarbij in een parkeerbelastingverordening verschillende tarieven en voorwaarden kunnen worden gehanteerd voor de diverse doelgroepen.

10.2.1 Voordelen vergunninghouderparkeren

- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor belanghebbenden is goed te reguleren (bijv. maximaal één vergunning per huishouden) en te waarborgen.
- Eenvoudig voor gebruikers.
- Beperkte investeringskosten.

10.2.2 Nadelen vergunninghouderparkeren

- Beperkte inkomsten uit vergunningen (leges), wel (hoge) kosten voor handhaving.
- Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen is beperkt.
- Bewoners moeten legeskosten betalen voor de parkeervergunning.
- Parkeren voor bezoekers is beperkt (alleen met een bezoekersvergunning)
- Neveneffecten: Automobilisten vertonen uitwijkgedrag. Aan de randen van het gebied met vergunninghouderparkeren is het altijd drukker. Het risico is dat het vergunninghoudergebeid steeds verder wordt uitgebreid (olievlekwerking).

10.3 Betaald parkeren

Betaald parkeren is in Stichtse Vecht op een paar plekken in gevoerd. Deze worden eerst hieronder genoemd. Daarna komen de voor- en nadelen van betaald parkeren als vorm van parkeerregulering aan de orde.

Scheendijk Noord

Tussen 1 april en 30 september moet er betaald worden voor parkeren aan de Scheendijk-Noord in Breukelen. Dit om parkeeroverlast te voorkomen en de bereikbaarheid van het recreatiegebied te waarborgen in het bijzonder voor hulpdiensten. Inwoners die van plan zijn om dit recreatiegebied veelvuldig met de auto te bezoeken, kunnen een parkeerkaart aanvragen.

De Strook

Op de Strook wordt in de winter (wanneer er geschaatst kan worden) tijdelijk betaald parkeren ingevoerd. Er wordt dan een verkeerscirculatieplan inwerking gesteld, waarbij boeren land ter beschikking stellen voor extra parkeercapaciteit. Voor het parkeren bij de boer dient betaald te worden. De opbrengsten komen echter niet ten goede van de gemeente.

Breukelen centrum

In het centrum van Breukelen is op enkele plaatsen betaald parkeren ingevoerd van maandag tot en met zaterdag van 11.00 tot 20.00 uur. Met deze tijden wordt bezoekers de mogelijkheid geboden om in de ochtend gratis te parkeren. Het gaat om de volgende gebieden en tarieven:

- Markt en Dannestraat: € 0,20 per 14 minuten
- Kerkbrink: € 0,50 per 15 minuten

10.3.1 Voordelen betaald parkeren

- Iedereen mag er parkeren.
- Dubbelgebruik is mogelijk.
- Positief effect op bereikbaarheid en de parkeerdruk daalt.
- Betere doorstroming in het gebruik van parkeerplaatsen.
- Goede regulering is mogelijk; ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’.
- Handhavingskosten kunnen worden terugverdiend uit de naheffingsaanslagen (NHA).
- Parkeerinkomsten gaan naar gemeentekas.
- Kostenneutraal in te voeren.
- Goed middel om duurzaam mobiliteitsbeleid gestalte te geven (bijv. bevorderen fietsgebruik).

10.3.2 Nadelen betaald parkeren

- Hoge investeringen voor parkeerapparatuur.
- Klantonvriendelijk: Bestuurders moeten eerst naar automaat lopen en vervolgens weer terug naar auto.
- Oneerlijk: Bij huidige systeem betaalt de automobilist vaak ook voor een tijd dat hij niet meer gebruik maakt van de parkeervoorziening.
- Betaald parkeren heeft een slecht imago. Bij ondernemers bestaat de angst dat betaald parkeren een nadelig effect heeft op de winkelomzet, doordat de concurrentiepositie verslechterd.
- Betaald parkeren in schilgebieden (met voornamelijk de functie wonen) levert te weinig parkeerinkomsten op om de handhavingskosten terug te verdienen.
- Neveneffecten: Automobilisten vertonen uitwijkgedrag. Aan de randen van het gebied met betaald parkeren is het altijd drukker. Het risico is dat betaald gebied steeds verder wordt uitgebreid dan wel dat bij de randen vergunningshouderparkeren moet worden ingesteld (olievlekwerking).

10.3.3 Tariefstelling betaald parkeren

De tariefhoogte van betaald parkeren is afhankelijk van:

- Gemiddelde verblijfsduur
- Kwaliteit van het voorzieningenniveau
- Concurrentiepositie
- Schaarste aan parkeerplaatsen
- Mobiliteitsbeleid (bij wens autoluw centrum tarief hoger naarmate dichter bij het centrum wordt geparkeerd).

Het is belangrijk dat het parkeertarief hierop wordt afgestemd, zodat een geloofwaardig tarief geldt dat bezoekers bereid zijn om te betalen. Ook de kwaliteit van de betaalmogelijkheden zijn van belang (parkeerautomaten met PIN en Chipknip), belparkeren of achteraf betaald parkeren.

10.4 Waar parkeerregulering?

De gemeenteraad stelt een ruim gebied vast waarbinnen het mogelijk is om een vorm van parkeerregulering toe te passen. Daardoor kan er tussentijds eenvoudig uitbreiding van parkeerregulering plaatsvinden, zonder tussenkomst van de gemeenteraad. Uitbreiding parkeerregulering gebeurt alleen op verzoek van bewoners en andere belanghebbenden. Tot invoering wordt overgegaan als er voldoende draagvlak is voor de betreffende maatregel is. Bij de invoering van parkeerregulering streeft de gemeente Stichtse Vecht naar economische gelijkheid. De vorm van parkeerregulering is afhankelijk van de specifieke parkeer- en gebiedsproblemen en is dus maatwerk. Hierbij is uitgangspunt dat parkeerregulering zo veel mogelijk kostenneutraal moet zijn.

Het parkeerreguleringsgebied wordt gelijkgetrokken met de stedelijke zones “centrum” en “schilgebied” conform de kaarten in bijlagen 2 (a t/m e):

- Maarssenbroek-Bisonspoor;
- Maarssen Dorp-centrum;
- Breukelen-centrum;
- Loenen-centrum;
- Vreeland-centrum;

In bovengenoemde gebieden dient voor belanghebbenden (bewoners, winkeliers) het vergunning-parkeren te worden uitgewerkt.

In buurtwinkelcentra en bij publieksaantrekkende voorzieningen, zoals bij de Driestroom te Breukelen, is ook parkeerregulering mogelijk, echter geen betaald parkeren.

De gemeente zal in woonwijken alleen parkeerregulering invoeren op initiatief van bewoners (via bewonerscomité en of dorpsraad). Op basis van onderzoek zal dan blijken of er draagvlak voor is. Voorwaarde is dat de straten binnen het parkeerreguleringsgebied liggen.

Bij het OV-knooppunt station Breukelen wordt voorzien in een nieuwe P&R-voorziening. OV-reizigers die met de auto naar het station komen, dienen gebruik te maken van deze parkeervoorziening. Om parkeeroverlast (“verdrijvingseffect”) te beperken dan wel te voorkomen dient in het aangrenzende woongebied Rode Dorp vergunningen-parkeren te worden ingevoerd.

In de winkelgebieden zal de gemeente wel eigen initiatief nemen voor de invoering van parkeerregulering. De gemeente probeert deze maatregelen kosten neutraal uit te voeren. In Deel III wordt concreet aangegeven waar parkeerregulering wordt ingevoerd en met een afwegingsschema wordt de juiste vorm van regulering bepaald.

Deel III - Uitwerking Parkeerbeleid

In dit deel III van de beleidsnota wordt op basis van de visie (deel I) en de beleidsinstrumenten (deel II) parkeermaatregelen uitgewerkt. Als eerst komen de parkeernormen aan de orde.

11 Parkeernormen Stichtse Vecht

Het gebruik van op de gemeente afgestemde parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat. Met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen. Aan de andere kant kan met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor de gemeente Stichtse Vecht uitgewerkt. Voorts worden beleidsregels voor de juiste toepassing van de normen weergegeven. Dit hoofdstuk bevat alle regels en normen om separaat van deze beleidsnota een Nota Parkeernormen op te stellen. Deze Nota wordt apart vastgesteld, omdat daarmee wordt voorkomen dat bij een eventuele wijziging van een parkeernorm of afkoopsom de gehele beleidsnota parkeren opnieuw moet worden vastgesteld.

11.1 Beleidsregels parkeernormen

11.1.1 Toepassing parkeernormen

Bij een ruimtelijke ontwikkeling, een bouwplan of een wijziging van het gebruik van een pand kan er meer parkeerbehoefte ontstaan. In deze gevallen dient aan de gemeentelijke parkeernormen worden voldaan. Aan de aanvrager/initiatiefnemer wordt een parkeereis opgelegd.
Voor alle bestaande situaties geldt de parkeernorm echter niet. Wel wordt gestreefd om bij groot onderhoud of herinrichtingsprojecten de parkeervoorzieningen uit te breiden en de parkeernorm wel te halen.

11.1.2 Parkeereis

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie.
De parkeervraag van het onderdeel dat wordt gecontinueerd (in oude of nieuwe behuizing), wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de oude en nieuwe onderdelen gezamenlijk. Het resultaat van deze som is de parkeereis. Ook bij de sloop van bestaande panden wordt de parkeereis berekend en afgetrokken van de nieuwe parkeereis. In dat geval wordt het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gesitueerd was opgeteld bij de parkeereis.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal wanneer sprake is van een bedrijfsbestemming of een woningbouwproject met meer dan 5 wooneenheden, een parkeeronderzoek verplicht worden gesteld. Indien dit parkeeronderzoek aantoont dat in de bestaande situatie in de directe omgeving van de ontwikkeling een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is, wordt de ontwikkelaar verplicht dit tekort bij de ontwikkeling te betrekken en wel zodanig dat het tekort tot minimaal de helft wordt gereduceerd.

***Parkeereis** = parkeervraag nieuwe situatie min parkeervraag bestaande situatie plus bestaand tekort aan parkeerplaatsen(*)/ 2*

(*): aangetoond tekort bestaande situatie volgend uit gehouden parkeeronderzoek

11.1.3 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans)

Indien binnen een bouwplan meerdere functies voorkomen dan wordt een parkeerbalans opgesteld om te bepalen of aan de parkeernorm worden voldaan. Een voorwaarde is wel dat de verschillende functies van dezelfde parkeervoorzieningen gebruik kunnen maken.
Voor het opstellen van de parkeerbalans worden de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages toegepast.

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeerbalans wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

Tabel 10: aanwezigheidspercentages

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patienten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW publicatie 317

11.1.4 Beroep of praktijk aan huis

Voor bewoners is het mogelijk om beroep aan huis uit te oefenen. In theorie zou dan een extra parkeereis gelden, maar in de praktijk is het vaak niet mogelijk om extra parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Indien de hoofdbewoner een eenmanszaak (zzp-er) heeft en de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd wordt ontheffing op de parkeereis verleend. De parkeerbehoefte mag in deze situatie niet boven de drie uitkomen. Indien de norm hoger is dan drie dient het meerdere wel gerealiseerd te worden. Veel bewoners met beroep aan huis hebben bestelbusjes die vaak meer parkeerruimte in beslag nemen. Voertuigen de niet langer zijn dan 6 meter mogen in woongebieden worden geparkeerd. Voor langere voortuigen geldt het parkeerverbod voor grote voertuigen. De gemeente streeft ernaar om bij onderhoudsprojecten meer parkeerplaatsen te realiseren en ook rekening te houden met een toenemend aantal bestelbusjes.

11.1.5 Ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

Er kunnen zich omstandigheden voordoen dat ontheffing wordt verleend op de gemeentelijke parkeereis. Hiervan is sprake als redelijkerwijs niet aan de gestelde parkeernorm kan worden voldaan. Er wordt van de aanvrager een inspanningsverplichting verwacht. De aanvrager van de bouwvergunning moet aantonen dat het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

Indien de parkeereis op eigen terrein onmogelijk is kan deze mogelijk in de directe omgeving van het bouwplan worden gecompenseerd. Compensatie kan in de openbare ruimte, dan wordt er met de gemeente een exploitatieovereenkomst afgesloten. Compensatie kan eventueel ook op een ander terrein. Hiervan moet dan wel een privaatrechtelijke overeenkomst te worden overlegd. Deze parkeerplaatsen dienen aantoonbaar aangewend te kunnen worden voor het betreffende bouwplan.

Indien bovenstaande niet mogelijk is, kan de aanvrager van de bouwvergunning een schriftelijk verzoek tot ontheffing van de parkeereis aanvragen bij het college van B&W. Het college kan deze ontheffing verlenen wanneer het bouwinitiatief belangrijker wordt geacht dan de mogelijk negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Tevens moet het college bereid zijn om de verplichting tot het realiseren van de parkeereis over te nemen. Het college moet afwegen of binnen een redelijke periode parkeerplaatsen binnen een bepaalde acceptabele loopafstand (zie tabel 11) van het bouwplan door de gemeente gerealiseerd kunnen worden. Als de ontheffing wordt verleend dient de aanvrager het bedrag (van de afkoopsom) in de Bestemmingsreserve parkeren te storten (zie paragraaf 10.1.6).
Onder een redelijke periode wordt verstaan een periode van vijf jaar voor bedrijfsontwikkelingen en/of woningbouwprojecten met meer dan 5 wooneenheden en een periode van tien jaar voor woningbouwprojecten van 5 of minder wooneenheden.

Tabel 11: Maximaal acceptabele loopafstanden per hoofdfunctie (niet hemelsbreed)

Hoofdfunctie	**loopafstanden**
Wonen centrum	400 meter
Wonen schil centrum	200 meter
Wonen rest	100 meter
Winkelen	600 meter
Werken	800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bron: CROW publicatie 317

11.1.6 Bestemmingsreserve parkeren

De gemeente Stichtse Vecht stelt Bestemmingsreserve parkeren in voor het – onder voorwaarden – afkopen van de parkeereis. Voorheen werd dit wel een Parkeerfonds genoemd. Het betreft een voorziening voor het beheren van de gestorte gelden afkomstig uit de afkoopregeling. De gelden zijn en blijven gelabeld aan parkeren en kunnen niet voor andere doeleinden door de gemeente worden aangewend.

Met een Bestemmingsreserve parkeren verplicht de gemeente om bij afkoop van parkeerplaatsen deze plaatsen binnen een 5 of 10 jaar te realiseren (periode afhankelijk van soort ontwikkeling, nader gespecificeerd in paragraaf 11.1.5).
Hiermee waarborgt de gemeente dat de parkeercapaciteit in bepaalde gebieden voldoende blijft. Aan de betaling van de afkoop kan een aanvrager geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of gebouwde parkeervoorziening. Er is zodoende geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

Parkeerbijdrage (afkoopsom)

Om te waarborgen dat de gemeente in de toekomst daadwerkelijk parkeerplaatsen kan realiseren vanuit de Bestemmingsreserve parkeren worden de gemiddelde kosten voor een parkeervoorziening doorberekend. Er wordt daarmee beoogd dat de Bestemmingsreserve parkeren kostenneutraal is. In afkoopsommen wordt onderscheid gemaakt in maaiveld parkeren, gebouwde voorziening bovengronds en gebouwde voorziening ondergronds. Deze bedragen zijn weergegeven in tabel 12. De afkoopsommen zijn gemiddelde van bedragen die uit benchmark met andere gemeentes zijn verkregen.

Tabel 12: afkoopsommen parkeerplaatsen

Type parkeervoorziening	Afkoopsom ex. BTW
Maaiveld	€ 2.500,-
Gebouwd (bovengronds)	€ 20.000,-
Gebouwd (ondergronds)	€ 40.000,-

Hardheidsclausule

De raad kan besluiten om bij ontheffing van de parkeereis gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting in de Bestemmingsreserve parkeren te verlenen. Dit kan bevoordeeld als de raad oordeelt dat het belang van de realisatie van het betreffende bouwplan zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

11.1.7 Maatvoering parkeervakken

Ten aanzien van het voldoen aan de parkeereis moet ook worden voldaan aan een correcte maatvoering van de parkeerplaatsen.

Straatparkeren

De lengte van een langsparkeervak is minimaal 5,75 meter en de breedte minimaal 1,80 meter.

Haaksparkeervakken zijn minimaal 5 meter lang en 2,50 meter breed. Het minimale profiel voor in- en uitrijden (incl. het parkeervak) bedraagt 10,50 meter.

Gebouwde parkeervoorzieningen

Voor parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen dient te worden voldaan aan de in de NEN 2443 ‘Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages’ opgenomen maatvoeringen. Deze NEN is in maart 2013 herzien.

11.1.8 Nota Parkeernormen

In dit hoofdstuk zijn alle regels en normen opgenomen om separaat een Nota Parkeernormen op te stellen. De Nota Parkeernormen dient apart te worden vastgesteld. Daarmee wordt voorkomen dat bij een eventuele wijziging van een parkeernorm of van een afkoopsom de gehele beleidsnota parkeren opnieuw moet worden vastgesteld.
De parkeernormen dienen minimaal een keer per vijf jaar te worden getoetst en mogelijk worden bijgesteld. Uit de evaluatie en monitoring van het parkeerbeleid kunnen zaken worden geconstateerd die vragen om aangepaste parkeernormen. Het is dan mogelijk om de Nota Parkeernormen eerder en tussentijds aan te passen en te laten vaststellen.

11.2 Parkeernormen woningen

Voor de parkeernormen voor woningen wordt geadviseerd om – op basis van de sociaaleconomische gegevens – een tiende punt boven het gemiddelde van de bandbreedte aan te houden. In Bijlage 3a zijn deze voor Stichtse Vecht aangepaste parkeernormen weergegeven.

Voor het bepalen van de in de openbare ruimte te realiseren parkeerplaatsen moet rekening worden gehouden dat parkeerplaatsen op het eigen terrein niet volledig meegerekend kunnen worden, zie tabel 13.

Tabel 13: Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorziening	**Theoretisch aantal**	**Berekenings-aantal**	**opmerking**
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	-
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	-
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Hieronder is een rekenvoorbeeld opgenomen voor de parkeereis ten behoeve van een (fictieve) bouwaanvraag voor 10 woningen aan de Binnenweg in Maarssen:

Bouwaanvraag:
10 twee-onder-een-kap woningen met garage en enkele oprit aan de Binnenweg in Maarssen.

Rekenvoorbeeld
Stedelijke zone: rest bebouwde kom Stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk Parkeernorm: 2,1 per woning

Minus de rekenwaarde van parkeerplaatsen op eigen terrein: garage met enkele oprit: rekenwaarde is 1,0 parkeerplaats
Parkeereis: 21 – 10 = 11 (extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte)

11.3 Parkeernormen overige functies

De parkeernormen zijn in belangrijke mate afhankelijk van de stedelijke zone en de stedelijkheidsgraad waarbinnen een functie is gelegen. Zodoende liggen de parkeernormen voor functies in centra een stuk lager dan in de rest van de bebouwde kom. Binnen de categorieën (stedelijke zone en stedelijkheidsgraden) hanteert het CROW een bandbreedte voor de parkeernorm. De keuze voor een parkeernorm binnen deze bandbreedte is afhankelijk van in welke mate het parkeren gefaciliteerd dient te worden. Een hoge norm betekent een relatief grote beslaglegging op de openbare ruimte. Ook vergt dit extra investeringskosten voor nieuwe ontwikkelingen omdat meer parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Een lagere norm betekent een kans op een hogere parkeerdruk en een snellere noodzaak tot invoering van parkeerregulering.

Voor Stichtse Vecht wordt aangehouden om voor de overige functies precies in het midden van de bandbreedte – die het CROW hanteert – te gaan zitten. Met uitzondering van de centrumgebieden. Gezien het belang van het faciliteren van bezoekers voor de winkels en horeca wordt in deze gebieden de bovenkant van de bandbreedte aangehouden. In bijlage 3b zijn al deze parkeernormen opgenomen.

12 Invoeren parkeerregulering

In hoofdstuk 10 zijn de beleidsinstrumenten voor parkeerregulering behandeld. In dit hoofdstuk wordt het stappenplan voor invoering van parkeerregulering en de afwegingen aangaande de in te zetten vorm van parkeerregulering behandeld.

12.1 Stappenplan invoering parkeerregulering woon- en buurtwinkelgebied

Het uitgangspunt voor de eventuele invoering van parkeerregulering in woongebieden is dat er sprake moet zijn van parkeeroverlast.

De onderstaande stappen worden doorlopen. Dit stappenplan is als stroomschema opgenomen in bijlage 4a.

- Uit een woongebied dienen klachten van een bewonerscomité en/of de dorpsraad over parkeeroverlast te zijn ontvangen.
- De gemeente toets of het gebied binnen de grenzen ligt waarbinnen parkeerregulering mogelijk is (binnen de grenzen van de stedelijke zones ‘centrum’ en ‘schilgebied’; bijlage 2 (a t/m e)).
- Op basis van de klachten wordt door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de buurt en aangrenzende straten. Hieruit moet blijken dat de bezettingsgraad **hoger ligt dan 90%** en het gevolg is van uitwijkgedrag uit winkel- of menggebieden.
- De gemeente onderzoekt vervolgens welk type parkeerregulering het best past bij de aard van de buurt en de parkeeroverlast. Er wordt een conceptvoorstel voor het in te voeren parkeerregime uitgewerkt.
- Een draagvlakonderzoek naar de invoering van het parkeerregime wordt in de buurt gehouden. Het draagvlakonderzoek betreft een huis-aan-huis-enquête waarin bewoners kunnen aangeven of ze voor of tegen dit parkeerregime zijn.
- Als blijkt dat er voldoende draagvlak onder de bewoners is voor invoering van parkeerregulering, dan wordt deze ingevoerd. Als er geen draagvlak is, dan wordt dit ook gecommuniceerd met de bewoners en wordt er dus geen parkeerregulering ingevoerd.

Voor de parkeerregulering in woongebieden volgt de gemeente dus een faciliterend beleid.

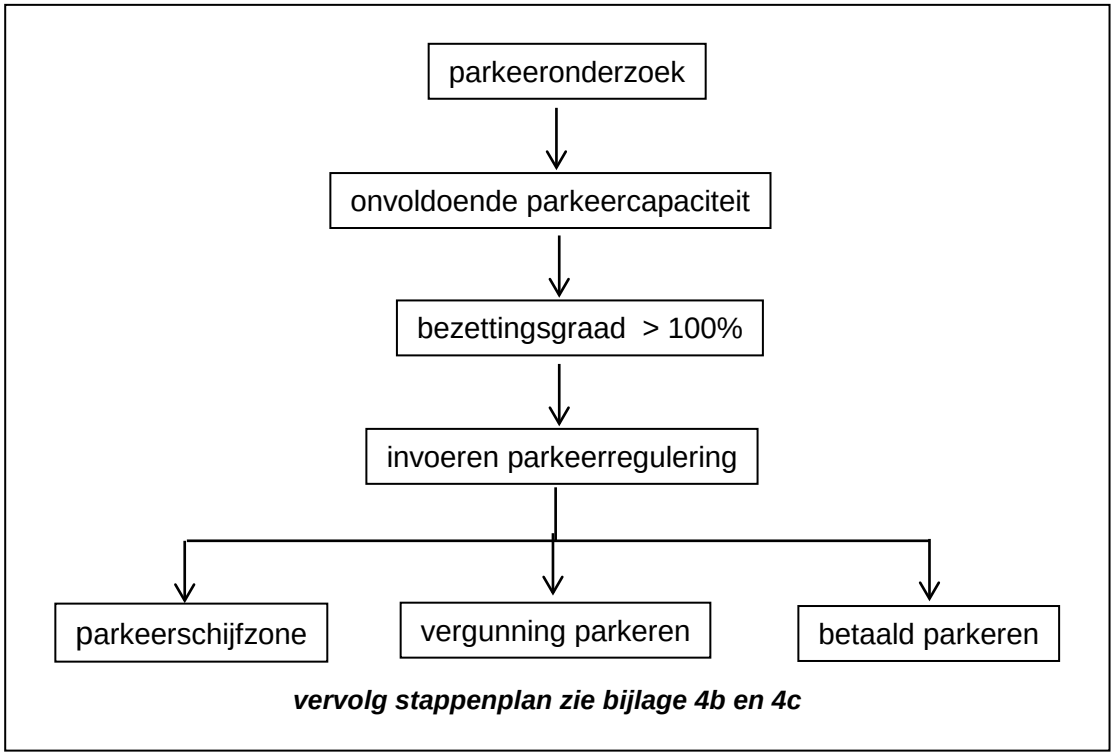
12.2 Stappenplan invoering parkeerregulering kernwinkel- en menggebieden

Voor de kernwinkel- en menggebieden worden onderstaande stappen achtereenvolgens doorlopen.

- Vanuit de inventarisatie GVVP en een workshop parkeren zijn diverse knelpunten bekend (zie tabel 9a en 9b). Deze worden met voorrang behandeld.
- In deze gebieden voert de gemeente parkeeronderzoeken uit.
- In de overige winkel- en menggebieden voert de gemeente één keer per vier jaar een parkeerdrukmeting uit op verschillende momenten in de week. Ook wordt de ‘opbouw’ van de geparkeerde auto's (bewoners, personeel, klanten) onderzocht.
- Als uit de metingen blijkt dat de bezettingsgraad op het drukste uur **hoger is dan 100%** dan wordt parkeerregulering ingevoerd.
- Dit kan betaald parkeren zijn, vergunninghoudersparkeren en een parkeerschijfzone of een combinatie. De vorm is sterk afhankelijk van de doelgroepen en het gewenste parkeergedrag. Indien de keuze valt op betaald parkeren (in de kernwinkelgebieden), wordt zeer zorgvuldig naar parkeertijden en parkeertarieven gekeken om te de concurrentiepositie van de ondernemers te waarborgen.
- Als blijkt dat een meerderheid van de omwonenden en winkeliers voor invoering van
- parkeerregulering is, dan wordt deze ingevoerd.

Voor menggebieden zal de gemeente een actieve rol innemen en zelf het voortouw nemen met het invoeren van parkeerregulering.

Afbeelding 1: Stappenplan invoering parkeerregulering in kernwinkel- en menggebieden



Elk kernwinkel- of menggebied in Stichtse Vecht is uniek met zijn eigen parkeerproblematiek. Om maatwerk te kunnen leveren qua oplossingen dienen de problemen door middel van specifiek parkeeronderzoek te worden geïnventariseerd. De analyse van de resultaten van een dergelijk onderzoek moet inzicht geven in de oorzaken en gevolgen van de parkeerproblemen. Op basis van de beleidsuitgangspunten uit de beleidsvisie van het GVVP en in het bijzonder het beleid voor parkeren wordt vervolgens bepaald welke vorm van parkeerregulering van toepassing is en kan maatwerk worden geleverd. In het ene kernwinkel- of menggebied is een parkeerschijfzone eerder van toepassing dan betaald parkeren en/of vergunning parkeren en andersom.

Uitgangspunt voor elke vorm van parkeerregulering is handhaving. De handhaving op de parkeerschijf(blauwe)-zone, het betaald parkeren en het vergunning-parkeren is van essentieel belang voor het gewenste effect. Zonder handhaving is elke parkeerreguleringsmaatregel gedoemd om te mislukken. In bijlage 4b en 4c wordt het stappenplan voor de invoering van parkeerregulering zijnde een parkeerschijf(blauwe)-zone en vergunning-parkeren als stroomschema weergegeven.

Vanuit de knelpunteninventarisatie die in het kader van deel A Beleidsvisie van het GVVP heeft plaatsgevonden, de workshop met vertegenwoordigers van de ondernemers in Stichtse Vecht en de bestaande inzichten over de parkeerproblematiek zijn in de hiernavolgende tabel aangegeven op welke plaatsen in Stichtse Vecht parkeerregulering gewenst of noodzakelijk wordt geacht. Op basis van gericht parkeeronderzoek dient het voorstel nader te worden uitgewerkt en specifiek gemaakt.

	Nieuw/bestaand	Centrumzone	Schil	Overig
Maarssen-Dorp				
Harmonieplein/ Harrmonieweg	Nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Achter Raadhoven	Nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Pieter de Hooghplein	Nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Nassaustraat/ Nassauplein	Nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Bestaand	n.v.t	Parkeerschijfzone	n.v.t.
Maarssenbroek				
Bisonspoor: openbaar	Nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Bestaand	Vrij parkeren	n.v.t	n.v.t.
Breukelen				
Hazeslinger	Bestaand	Parkeerschijfzone/ vrij parkeren	n.v.t.	n.v.t
Kerkbrink	Bestaand/ nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Dannestraat	Bestaand/ nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
Markt	Bestaand/ nieuw	Parkeerschijfzone of betaald	Vergunning bij betaald	n.v.t.
't Heycop (de Driestroom)	Bestaand	n.v.t.	n.v.t.	Parkeerschijfzone
Scheendijk Noord	Bestaand	n.v.t.	n.v.t.	Betaald (seizoen)
Winkelcentrum Noord	Nieuw	n.v.t.	n.v.t.	Parkeerschijfzone
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Nieuw	n.v.t.	n.v.t.	Vergunning
Loenen aan de Vecht				
Oude dorp	Bestaand	Parkeerschijfzone	n.v.t.	n.v.t
Bij C1000/ Jumbo	Nieuw	Parkeerschijfzone	n.v.t.	n.v.t
Vreeland	Nieuw	Parkeerschijfzone	n.v.t.	n.v.t

Tabel: Voorstel parkeerregulering Stichtse Vecht

Toelichting:

- In Maarssen Dorp en in het bijzonder op het Harmonieplein is sprake van een zeer hoge parkeerdruk op de vrijdagen en de zaterdagen. Een grote diversiteit van functies maakt gebruik van de parkeervoorzieningen in het gebied Harmonieplein. Langparkeerders bezetten in dit deel van het centrum de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor de winkelbezoekers. Er is geen goede doorstroming in het gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor er veel rondrijdend en zoekverkeer is.
- In Maarssenbroek is er bij het kernwinkel-menggebied Bisonspoor meer dan voldoende parkeercapaciteit. De private parkeergarages P1 en P2 zijn openbaar toegankelijk en bieden voldoende parkeercapaciteit voor winkelbezoekers, werknemers van kantoren en winkels, winkeliers en overige ondernemers.
  De openbare parkeerplaatsen buiten de parkeergarages worden gezien hun aantrekkelijke locatie grotendeels gebruikt door langparkeerders. Deze parkeerplaatsen zijn op korte loopafstand van de winkelvoorzieningen gesitueerd en zijn in principe bedoeld voor de winkelbezoekers zijnde de kortparkeerders. Het invoeren van een parkeerregulering zal dit bewerkstelligen. Handhaving is hierbij strikt noodzakelijk.
- In Breukelen wordt voorgesteld de parkeerregulering in het Centrum te handhaven. Afhankelijk van het gekozen scenario zal hierbij sprake zijn van een parkeerschijfzone of parkeerschijfzone in combinatie met betaald parkeren (huidige beleid).
- Gelet op de parkeerdruk bij de Driestroom te Breukelen (huisartsenpost, apotheek, etc.) is het wenselijk de bestaande parkeerschijfzone uit te breiden, in die zin dat ook aan de westzijde van ’t Heycop het gebruik van de parkeerschijf verplicht wordt gesteld.
- Bij winkelcentrum Noord is het aantal parkeerplaatsen rond het winkelcentrum Noord beperkt. De verwachting is dat de komst van de Jumbo meer winkelend publiek zal aantrekken. Om onnodig rondrijdend verkeer te voorkomen is het gewenst het parkeren rond het winkelcentrum te reguleren. Aangezien het hier gaat om een buurtwinkel is hierbij betaald parkeren geen optie.
- In de Johan van Oldenbarneveldstraat te Breukelen (Rode Dorp) geldt een parkeerverbod op werkdagen van 7:00 tot 19:00 uur met uitzondering van ontheffinghouders. Bij het realiseren van een (betaalde) P+R voorziening bij station Breukelen is het noodzakelijk deze parkeerregulering om te zetten in een vergunningstelsel (uitsluitend parkeren voor vergunninghouders) voor alle dagen van de week van 0.00 tot 24.00 uur. Dit om te voorkomen dat de treinreizigers hun auto in de wijk parkeren.
- In Loenen (in de omgeving van de supermarkt) en in Vreeland (in de oude dorpskern) is in de centrumzone sprake van parkeeroverlast. De hoge parkeerdruk vraagt om parkeerregulering. Vanwege de kleinschaligheid van deze kernwinkelgebieden wordt gedacht aan de toepassing van een parkeerschijfzone.
- Voor het invoeren van betaald parkeren dient de parkeerbelastingverordening aangepast te worden. Dat gebeurt jaarlijks op 1 januari.

12.3 Parkeerregulering recreatiegebieden.

Indien in of nabij recreatiegebieden, zoals de Scheendijk en de Strook, een parkeerregulering noodzakelijk is, wordt bij voorkeur het middel van betaald parkeren ingezet. Hiermee wordt beoogd dat de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen wordt gewaarborgd en de hiervoor benodigde intensive handhaving budgettair neutraal kan plaatsvinden.

12.4 Parkeerschijf(blauwe)zone of betaald parkeren.

12.4.1 Betaald parkeren

Uit het oogpunt van mobiliteitsbeleid verdient bij het invoeren van parkeerregulering betaald parkeren de voorkeur. Door de financiële prikkel die hieraan is verbonden, draagt betaald parkeren in belangrijke mate bij aan de beleidsuitgangspunten 1, 2, 4, 5, 7 en 8 als vermeld in hoofdstuk 4 van deel A van het GVVP Stichtse Vecht 2013. Deze beleidsuitgangspunten zijn achtereenvolgens: "behoud van de bereikbaarheid", "bevorderen van de (verkeers)leefbaarheid", "verminderen verkeersdruk", "bevorderen doorstroming", "stimuleren duurzame verplaatsing en "ten aanzien van het parkeren de bestaande infrastructuur optimaal benutten".
Een belangrijk voordeel van betaald parkeren is dat door de parkeergelden en naheffingsaanslagen de kosten van handhaving kunnen worden terugverdiend.
Een nadeel van betaald parkeren is het slechte imago en de angst van de ondernemers dat hun concurrentiepositie erdoor nadelig wordt beïnvloed.
In paragraaf 9.3.1 en 9.3.2 zijn de voor- en nadelen van betaald parkeren op een rijtje gezet.

12.4.2 Parkeerschijf(blauwe)-zone

Een parkeerschijfzone heeft, bij een adequate handhaving, hetzelfde effect op de verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen maar een financiële prikkel om de auto te laten staan ontbreekt.
Bij de ondernemers is het draagvlak voor het invoeren van een parkeerschijfzone groot. Hun belang is dat er voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het winkelend publiek.
Een groot nadeel van een parkeerschijfzone is dat de kosten van handhaving maar beperkt terugverdiend kunnen worden. Via de "vergoedingsregeling gemeenten voor handhaving parkeren en overlast 2010", de zgn. PV-vergoeding, krijgen gemeenten per aangeleverd proces verbaal met betrekking tot parkeren een vergoeding van € 25,--. Deze regeling is op 25 juni 2013 met één jaar verlengd tot 1 januari 2014. Het is nog niet bekend hoe de regeling zal worden voortgezet. Een mogelijk alternatief is het invoeren van de Bestuurlijke Boete.
In paragraaf 9.11 en 9.12 zijn de voor- en nadelen van een parkeerschijfzone op een rijtje gezet.

12.4.3 Bestuurlijk Boete

De Bestuurlijke Boete Overlast is een boete die zonder tussenkomst van de rechter aan een overtreder kan worden opgelegd. De gemeente hoeft voor dit soort zaken niet de politie in te schakelen. De politie blijft wel bevoegd ook tegen dit soort overtredingen op te treden, al ligt de prioriteit voor de handhaving bij de gemeenten.
Indien dit instrument toegepast wordt vloeien de ontvangsten uit de boete naar de gemeentekas. Hier staat tegenover dat de gemeente zelf zorg moet dragen voor onder meer het innen van de boete en zelf verantwoordelijk is voor de bezwaar- en beroepsprocedure. (dit in tegenstelling tot de bestuurlijke strafbeschikking).
De Wet bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte (BBOOR) en het bijbehorende besluit werden op 14 januari 2009 van kracht. De BBOOR is neergelegd in de artikelen 154b en verder van de Gemeentewet. De wet geeft gemeenten een zelfstandige bevoegdheid om op te treden tegen veel voorkomende en overlastveroorzakende, lichte overtredingen van de APV en de afvalstoffenverordening (Asv).

NB. Indien er toch besloten wordt om de PV- vergoedingen nogmaals te verlengen, dan is de bestuurlijke strafbeschikking een beter middel dan de bestuurlijke boete.

12.4.4 Handhaving

Voor het functioneren van het parkeerbeleid, in welke vorm dan ook, is een adequate handhaving essentieel.
Van een adequate handhaving is sprake als minimaal 1 x per dagdeel (2 x per dag) op ongeregelde en willekeurige tijden controle plaats vindt op het gebruik van de parkeerschijf/ betaling/ ontheffing/ vergunning of invalidenparkeerkaart.
Bij een beperkte handhaving (Scenario 5, par. 12.3.5. e.v.) wordt uitgegaan van een controle van 1 x per dag.
Voor de politie vormt handhaving op parkeergedrag geen prioriteit. Dit impliceert dat van een adequate handhaving alleen sprake kan zijn als hiervoor medewerkers in dienst worden genomen of worden ingehuurd. Hierbij kan worden gedacht aan Buitengewoon Opsporingsambtenaren (Boa's) of parkeercontroleurs (minder bevoegdheden).

Om op alle gebieden waar parkeerregulering wordt voorgesteld (tabel: Voorstel parkeerregulering Stichtse Vecht) een adequate handhaving te kunnen garanderen zijn naar inschatting vier fulltime Boa's/ parkeerwachters noodzakelijk. Deze Boa's/ parkeerwachters handhaven in hun ronde dan gelijk op het gebruik van invalidenparkeerplaatsen en op het verbod voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom.
Bij de invulling van de benodigde vacatures voor de handhaving zal in eerste instantie worden getracht de richtlijnen uit de notitie "Social Return, een kwestie van goed samenspel" te volgen.

12.4.5 Harmonisatie parkeerregulering

Hoewel parkeerregulering en de vorm daarvan maatwerk is, wordt zowel vanuit de ondernemers als vanuit de politiek, aangedrongen op harmonisatie van het parkeerbeleid.
.

12.4.6 Scenario's

Voor de parkeerregulering op de in de tabel "voorstel parkeerregulering Stichtse Vecht" genoemde straten/ gebieden zijn vijf scenario's uitgewerkt, die in paragraaf 12.3.6 t/m 12.3.10 nader worden beschreven.
In paragraaf 12.3.11 worden de voor- en nadelen van de verschillende scenario's in een kleurschema nader inzichtelijk gemaakt.

De vijf scenario's zijn:

- Scenario 1: Huidige situatie handhaven met beperkte aanpassingen;
- Scenario 2: Bij de kernwinkel- en menggebieden *geen* parkeerregulering, in welke vorm dan ook;
- Scenario 3: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels betaald parkeren;
- Scenario 4: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met adequate handhaving;
- Scenario 5: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met beperkte handhaving.

12.4.7 Scenario 1: Huidige situatie handhaven met beperkte aanpassingen.

In Scenario 1 geldt voor de straten/ gebieden de in onderstaande tabel aangegeven een parkeerregulering. De beperkte aanpassingen t.o.v. het huidige situatie zijn gearceerd.

	Parkeerregulering	Bewonersregeling
Maarssen-Dorp		
Harmonieplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Kaatsbaan/ Achter Raadhoven	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Pieter de Hooghplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Nassaustraat/ Nassauplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Maarssenbroek		
Bisonspoor: openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Breukelen		
Hazeslinger	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Kerkbrink	Betaald parkeren	Vergunning Centrum (betaald) Vergunning schil (leges)
Dannestraat	Betaald parkeren	
Markt	Betaald parkeren	
't Heycop (de Driestroom)	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Scheendijk Noord	Betaald parkeren (seizoen)	Vergunning seizoen (betaald)
Winkelcentrum Noord	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Vergunninghouderparkeren	Vergunning (gratis)
Loenen aan de Vecht		
Oude dorp, gedeeltelijk	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bij C1000/Jumbo	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Vreeland	Geen parkeerregulering	n.v.t.

Tabel parkeerregulering volgens scenario 1

Voordelen:
Vrijwel geen extra kosten nieuwe infrastructuur;
Bekende en min of meer geaccepteerde situatie;
Parkeerregulering in Breukelen afdoende;
Budgettair neutraal te handhaven.

Nadelen:
Geen harmonisatie parkeerregulering;
Ongelijke concurrentiepositie ondernemers;
Betaald parkeren Breukelen klantonvriendelijk;
Geen oplossing parkeerproblematiek Centrum Maarssen-Dorp, Loenen C1000/Jumbo en Bisonspoor, openbaar gebied.

12.4.8 Scenario 2: Bij de kernwinkel- en menggebieden *geen* parkeerregulering, in welke vorm dan ook

In Scenario 2 geldt voor de straten/ gebieden de in onderstaande tabel aangegeven een parkeerregulering. De beperkte aanpassingen t.o.v. het huidige situatie zijn gearceerd.

	Parkeerregulering	Bewonersregeling
Maarssen-Dorp		
Harmonieplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Kaatsbaan/ Achter Raadhoven	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Pieter de Hooghplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Nassaustraat/ Nassauplein	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Maarssenbroek		
Bisonspoor: openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Breukelen		
Hazeslinger	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Kerkbrink	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Dannestraat	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Markt	Geen parkeerregulering	n.v.t.
't Heycop (de Driestroom)	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Scheendijk Noord	Betaald parkeren (seizoen)	Vergunning seizoen (betaald)
Winkelcentrum Noord	Geen parkeerregulering	n.v.t.
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Vergunninghouderparkeren	Vergunning (gratis)
Loenen aan de Vecht		
Oude dorp, gedeeltelijk	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Bij C1000/Jumbo	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Vreeland	Geen parkeerregulering	n.v.t.

Tabel parkeerregulering volgens scenario 2

Voordelen:
M.u.v. Scheendijk en Rode Dorp geen handhaving m.b.t. parkeerregulering noodzakelijk;
Gelijke concurrentiepositie ondernemers;
Zeer klantvriendelijk voor bewoners Centrumgebied;
Zeer klantvriendelijk voor overige bezoekers Centrum;
Oplossing voor parkeerproblematiek rond Boom en Bosch (uitwijk naar de Markt);
Minimale kosten.

Nadelen:
De plaatsen die bedoeld zijn voor winkelend publiek worden ingenomen door langparkeerders;
Door langparkeerders onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoek winkels
Door te weinig parkeerplaatsen voor winkels veel zoekverkeer;
Door te weinig parkeerplaatsen uitwijkgedrag naar andere winkelcentra;
Bij Driestroom ('t Heycop) geen plaatsen beschikbaar voor bezoek huisartsenpost;
Regeling in strijd met beleidsuitgangspunt om Duurzaam Verplaatsen te bevorderen;
Regeling leidt tot meer verkeer in Centrumgebieden;
Wegvallen inkomsten betaald parkeren Centrum Breukelen.

12.4.9 Scenario 3: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels betaald parkeren

In Scenario 3 geldt voor de straten/ gebieden de in onderstaande tabel aangegeven een parkeerregulering. De beperkte aanpassingen t.o.v. het huidige situatie zijn gearceerd.

	Parkeerregulering	Bewonersregeling
Maarssen-Dorp		
Harmonieplein	Betaald parkeren	Vergunning Centrum (betaald) Vergunning schil (leges)
Kaatsbaan/ Achter Raadhoven	Betaald parkeren	
Pieter de Hooghplein	Betaald parkeren	
Nassaustraat/ Nassauplein	Betaald parkeren	
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Maarssenbroek		
Bisonspoor: openbaar	Betaald parkeren	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Breukelen		
Hazeslinger	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
Kerkbrink	Betaald parkeren	Vergunning Centrum (betaald) Vergunning schil (leges)
Dannestraat	Betaald parkeren	
Markt	Betaald parkeren	
't Heycop (de Driestroom)	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Scheendijk Noord	Betaald parkeren (seizoen)	Vergunning seizoen (betaald)
Winkelcentrum Noord	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Vergunninghouderparkeren	Vergunning (gratis)
Loenen aan de Vecht		
Oude dorp, gedeeltelijk	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bij C1000/Jumbo	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Vreeland	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.

Tabel parkeerregulering volgens scenario 3

Voordelen:
Optimale regeling m.b.t. mobiliteitsbeleid;
Voor winkelen zijn altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar;
Minimaal zoekverkeer bij goede bewegwijzering;
Lijdt door financiële prikkel tot Duurzaam Verplaatsen.
Budgettair neutraal te handhaven.

Nadelen:
Concurrentiepositie t.o.v. omliggende gemeenten verslechterd;
Geen volledige harmonisatie (deels betaald, deels parkeerschijfzone);
Regeling voor bewoners Centrum en schil noodzakelijk;
Leidt tot uitwijkgedrag naar straten waar niet betaald moet worden;
Veel administratieve handelingen (ontheffingen/ vergunningen);
Geen draagvlak bij ondernemers;
Klantonvriendelijk (lopen naar parkeerautomaat noodzakelijk);
Hoge investerings- en onderhoudskosten (parkeerautomaten).

12.4.10 Scenario 4: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met adequate handhaving

In Scenario 4 geldt voor de straten/ gebieden de in onderstaande tabel aangegeven een parkeerregulering. De beperkte aanpassingen t.o.v. het huidige situatie zijn gearceerd.

	Parkeerregulering	Bewonersregeling
Maarssen-Dorp		
Harmonieplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
Kaatsbaan/ Achter Raadhoven	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Pieter de Hooghplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Nassaustraat/ Nassauplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Maarssenbroek		
Bisonspoor: openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Breukelen		
Hazeslinger	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
Kerkbrink	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Dannestraat	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Markt	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
't Heycop (de Driestroom)	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Scheendijk Noord	Betaald parkeren (seizoen)	Vergunning seizoen (betaald)
Winkelcentrum Noord	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Vergunninghouderparkeren	Vergunning (gratis)
Loenen aan de Vecht		
Oude dorp, gedeeltelijk	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bij C1000/Jumbo	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Vreeland	Geen parkeerregulering	n.v.t.

Tabel parkeerregulering volgens scenario 4

Voordelen:
Voor winkelen zijn altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar;
Minimaal zoekverkeer bij goede bewegwijzering;
Concurrentiepositie t.o.v. omliggende gemeenten verbetert;
Klantvriendelijke maatregel;
Volledige harmonisatie;
Groot draagvlak bij ondernemers;
Betrekkelijk lage investerings- en onderhoudslasten.

Nadelen:
Alleen bij zeer veel Proces Verbalen budgettair neutraal te handhaven.
Regeling voor bewoners Centrum en schil noodzakelijk;
Betrekkelijk veel administratieve handelingen (ontheffingen/ vergunningen);
Lijdt niet tot meer Duurzame Verplaatsingen;
Fraudegevoelig (doordraaien parkeerschijf);
Wegvallen inkomsten betaald parkeren Centrum Breukelen.

12.4.11 Scenario 5: Bij alle kernwinkel- en menggebieden parkeerregulering middels een parkeerschijf(blauwe)-zone met beperkte handhaving

In Scenario 5 geldt voor de straten/ gebieden de in onderstaande tabel aangegeven een parkeerregulering. De beperkte aanpassingen t.o.v. het huidige situatie zijn gearceerd.

	Parkeerregulering	Bewonersregeling
Maarssen-Dorp		
Harmonieplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
Kaatsbaan/ Achter Raadhoven	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Pieter de Hooghplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Nassaustraat/ Nassauplein	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Dr. Plesmanlaan: privaat-openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Maarssenbroek		
Bisonspoor: openbaar	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bisonspoor: privaat-openbaar	Geen parkeerregulering	n.v.t.
Breukelen		
Hazeslinger	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
Kerkbrink	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Dannestraat	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
Markt	Parkeerschijf(blauwe)-zone	
't Heycop (de Driestroom)	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Scheendijk Noord	Betaald parkeren (seizoen)	Vergunning seizoen (betaald)
Winkelcentrum Noord	Parkeerschijf(blauwe)-zone	Ontheffing (leges)
J. v.Oldenbarneveldstraat (Rode Dorp)	Vergunninghouderparkeren	Vergunning (gratis)
Loenen aan de Vecht		
Oude dorp, gedeeltelijk	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Bij C1000/Jumbo	Parkeerschijf(blauwe)-zone	n.v.t.
Vreeland	Geen parkeerregulering	n.v.t.

Tabel parkeerregulering volgens scenario 5

Voordelen:
Voor winkelen zijn meestal voldoende parkeerplaatsen beschikbaar;
Minimaal zoekverkeer bij goede bewegwijzering;
Concurrentiepositie t.o.v. omliggende gemeenten verbetert;
Klantvriendelijke maatregel;
Volledige harmonisatie;
Groot draagvlak bij ondernemers;
Betrekkelijk lage investerings- en onderhoudslasten;
Bij voldoende Proces Verbalen nagenoeg budgettair te handhaven.

Nadelen:
Niet budgettair neutraal te handhaven.
Regeling voor bewoners Centrum en schil noodzakelijk;
Betrekkelijk veel administratieve handelingen (ontheffingen/ vergunningen);
Lijdt niet tot meer Duurzame Verplaatsingen;
Fraudegevoelig (doordraaien parkeerschijf).
Wegvallen inkomsten betaald parkeren Centrum Breukelen.

12.4.12 Scenario 1 t/m 5, schematisch overzicht voor- en nadelen.

In onderstaand schema zijn de voor- en nadelen van de scenario's 1 t/m 5 in kleur en symbolen aangegeven.
Zeer ongunstig: **- -** kleur rood Ongunstig: **-** kleur oranje Neutraal:**-/+** kleur lichtblauw
Gunstig: **+** kleur lichtgroen Zeer gunstig:**+ +** kleur donkergroen

		Scenario 1 Bestaand	**Scenario 2** Geen regulering	**Scenario 3** Overal betaald	**Scenario 4** Overal blauwe zone, adequate handhaving	**Scenario 5** Overal blauwe zone, beperkte handhaving
Mobiliteitsbeleid	Draagt bij tot Duurzaam Verplaatsen	+	--	++	-/+	-/+
	Draagt bij tot flexibel mobiliteitsbeleid	-/+	--	++	-/+	-/+
	Leidt tot uitwijkgedrag	-/+	++	-	-/+	-/+
	Leidt tot extra verkeer en/of zoekverkeer	-/+	--	++	-/+	-/+
	Beschikbaarheid parkeerplaatsen voor winkelend publiek	-	--	++	++	+
	Beschikbaarheid parkeerplaatsen voor bewoners	-	+	+	+	+
Draagvlak/ concurrentiepositie	Concurrentiepositie bedrijven	-	-	--	++	+
	Draagvlak ondernemers	-	-	--	++	+
	Draagvlak bewoners en bezoekers Centrum	-	++	--	+	+
	Klantvriendelijk	-	++	--	+	+
Financieel/ administratief	Budgettair neutraal te handhaven	+	+	++	--	-
	Veel administratieve handelingen	-/+	++	-	-	-
	Investerings- en onderhoudskosten	-	++	-	+	+
	Harmonisatie beleid	--	++	+	++	++
	Fraudegevoeligheid	-	++	-/+	-	--

12.4.13 Scenario 1 t/m 5, samenvatting en conclusie

Scenario 1:
Scenario 1, de bestaande situatie met enkele kleine aanpassingen scoort over de gehele linie erg mager. Allen op het onderdeel “budgettair neutraal te handhaven” leurt scenario 1 groen. Een belangrijk politiek bezwaar is dat in scenario 1 van harmonisatie van beleid geen sprake is.

Scenario 2:
Scenario 2, waarbij alleen in de recreatiegebieden (betaald parkeren Scheendijk Noord) nog een vorm van parkeerregulering aanwezig is scoort hoog tot zeer hoog waar het gaat om draagvlak, klantvriendelijkheid en kosten, maar zeer slecht ten aanzien van mobiliteitsbeleid en beschikbaarheid parkeerplaatsen voor winkelend publiek. Hierdoor is voor deze variant het draagvlak bij ondernemers klein en komt de concurrentiepositie van de bedrijven in het centrum in gevaar (het niet beschikbaar zijn van parkeerplaatsen leidt tot uitwijkgedrag naar andere winkelcentra.

Scenario 3:
Scenario 3, met betaald parkeren bij alle kernwinkel – en menggebieden is ten aanzien van het mobiliteitsbeleid duidelijk de beste variant. Deze variant scoort weliswaar zeer slecht op het onderdeel uitwijkgedrag, maar in de het voorstel is dit bezwaar feitelijk al ondervangen door in de schil vergunninghouderparkeren in te stellen.
Scenario 3 scoort echter bijzonder slecht als het gaat om draagvlak, klantvriendelijkheid en concurrentiepositie. Op financieel en administratief gebied zijn de scores verdeeld. De zeer negatieve aspecten als veel administratieve handelingen en hoge onderhouds- en investeringskosten kunnen echter geheel worden opgevangen door de tarieven voor het betaald parkeren, waardoor scenario 3 toch geheel kostenneutraal kan worden uitgevoerd.

Scenario 4:
Scenario 4, met een parkeerschijf(blauwe) zone bij alle kernwinkel – en menggebieden en een adequate handhaving, tekent groen waar het gaat om het zorgen voor voldoende vrije parkeerplaatsen voor het winkelend publiek en bewoners. Scenario 4 draagt echter, in tegenstelling tot scenario 3 niet bij tot het verder terugdringen van het (auto)verkeer en/of tot het meer gebruikmaken van Duurzame verplaatsingen.
Voor scenario 4 is het draagvlak bijzonder groot, mede gelet op de gunstige invloed op de concurrentiepositie van de bedrijven in de kernwinkel – en menggebieden.
Een zeer groot bezwaar van scenario 4 is dat er geen opbrengsten uit het parkeren meer zijn. Hierdoor kan slechts een deel van de kosten voor handhaving worden terugverdiend, namelijk de (rijks)vergoeding van € 25,-- per correct aangeleverd Proces Verbaal. Scenario 4 is daardoor niet budgettair neutraal.
Een negatief aspect is de fraudegevoeligheid van het systeem (vooruitdraaien van de parkeerschijf). Bij veelvuldig misbruik kan de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen voor winkelend publiek onder druk kan komen te staan.

Scenario 5:
Scenario 5 is gelijk aan scenario 4, met dien verstande dat de handhaving is geminimaliseerd tot 1 controle per dag. De kosten nemen hierdoor af, waardoor het financiële gat kleiner wordt. De kleinere “pakkans” zal tot resultaat hebben dat vaker de parkeerduur wordt overschreden, resulterend in minder beschikbare parkeerplaatsen voor het winkelend publiek. Hierdoor scoort scenario 5 op dit vlak iets lager dan scenario 4.

Noot:
In scenario 4 en 5 bestaat de mogelijkheid de gehele centrumschil als parkeerschijfzone aan te wijzen. In de uitvoering, nader vastgelegd in het daarvoor te nemen verkeersbesluit, zal dit echter alleen het geval zijn waar dat strikt noodzakelijk is. De noodzaak zal moeten worden aangetoond uit een te houden parkeeronderzoek en worden vastgesteld in nauw overleg met de ondernemers en bewoners van het betrokken gebied. Per gebied is derhalve sprake van maatwerk, ook ten aanzien van de dagen en uren waarop de parkeerschijf moet worden gebruikt en de maximale tijd dat geparkeerd mag worden.

12.4.14 Scenario 1, 2, 3, 4 en 5, financiële consequenties

Voor de scenario's 1 t/m 5 zijn de jaarlijkse inkomsten en uitgaven op een rijtje gezet.
Hierbij zijn aan de uitgavenkant meegenomen:

- kapitaallasten van de te verrichten investeringen op basis van annuïtaire afschrijving over 8 jaar bij een rentepercentage van 3,5%;
- aanschaffingen binnen het exploitatiebudget;
- kosten voor onderhoud en beheer;
- kosten voor handhaving;
- tractiekosten (ten behoeve van handhaving op basis van liniaire afschrijving over 5 jaar en rentepercentage van 3,5%;
- administratieve kosten (uitschrijven vergunningen etc.).
- Toerekening uren incl. overhead volgens conceptbegroting 2014

Aan de inkomstenkant staan:

- inkomsten parkeerautomaten;
- opbrengst vergunningen en ontheffingen;
- opbrengsten uit Proces Verbalen en naheffingsaanslagen.

Het saldo van inkomsten en uitgaven bedraagt bij de verschillende scenario's, nader weergegeven in onderstaande staat:

- Scenario 1: + € 22.000 (positief)
- Scenario 2: -/- € 121.000 (negatief)
- Scenario 3: + € 291.000 (positief)
- Scenario 4: -/- € 197.000 (negatief)
- Scenario 5: -/- € 130.000 (negatief)

Uitgaven/inkomsten		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5
uitgaven	Kapitaallasten	0	0	30.550	4.728	4.728
	Tractie	0	0	11.750	11.750	5.875
	Aanschaffingen	5.750	12.000	7.250	0	0
	Beheer en onderhoud	31.500	20.250	66.750	25.250	25.250
	Handhaving	0	0	184.540	184.540	90.270
	Administratie	2.500	1.250	15.000	15.000	15.000
	Toerekening uren	135.525	135.525	135.525	135.525	135.525
	Totaal uitgaven	**175.275**	**169.025**	**451.365**	**376.793**	**276.648**
inkomsten	Opbrengsten parkeerautomaten	124.061	25.380	518.184	25.380	25.380
	Opbrengsten Vergunningen/ontheffingen	10.090	9.250	97.846	16.882	16.882
	Opbrengst PV/naheffing	63.180	13.780	126.360	137.280	104.780
	Totaal inkomsten	**197.331**	**48.410**	**742.390**	**179.542**	**147.042**
Saldo (afgerond)		**+ 22.000**	**-/- 121.000**	**+ 291.000**	**-/- 197.000**	**-/- 130.000**

13 Overige maatregelen

13.1 Belparkeren

In veel gemeentes met betaald parkeren is betalen met de mobiele telefoon geïntroduceerd. Deze vorm van betalen is gebruiksvriendelijk voor bezoekers. Met de mobiele telefoon wordt de auto aangemeld zodra er geparkeerd is. Op het moment dat de bezoeker wil vertrekken meldt hij/zij zich weer af. Daarmee wordt alleen voor de daadwerkelijk geparkeerde minuten betaald. Daarnaast betaald de parkeerder een kleine transactievergoeding aan de leverancier van belparkeren. Bij vooraf betalen bij de automaat wordt de verwachte parkeertijd vaak verkeer ingeschat. Hierdoor betalen bezoekers of te veel of ze riskeren een boete.
De eventuele variant van belparkeren speelt alleen bij scenario 1 en 3 (hoofdstuk 12).

13.2 Parkeren grote voertuigen

Voor het parkeren van grote voertuigen zijn aparte bepalingen opgenomen in de APV. In de APV is geregeld dat het college wegen mag aanwijzen waar geen grote voertuigen mogen parkeren, die:

- een lengte hebben van 6 meter of meer;
- of die een hoogte hebben van 2,4 meter of meer.

Het college heeft vooralsnog geen uitvoering gegeven aan deze mogelijkheid. Met de voorliggende beleidsnota wordt daaraan wel invulling gegeven.

Uitwerking parkeren grote voertuigen

Binnen de bebouwde kom mag met de invoering van deze maatregel alleen van maandag tot en met vrijdag tussen 8:00 en 18:00 uur door grote voertuigen geparkeerd. De maatregel wordt bij de komgrens kenbaar gemaakt door het RVV bord model E201zb. Buiten deze tijden geldt een algeheel parkeerverbod voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom (met uitzondering van wegen en terreinen die de gemeente aanwijst). Dat betekent dat grote voertuigen dan elders moeten parkeren op door de gemeente aangewezen locaties. Alvorens deze maatregel ingevoerd kan worden dienen er alternatieven parkeervoorzieningen aanwezig te zijn waar voldoende grote voertuigen minimaal 72 uur kunnen parkeren.
Deze voorzieningen kunnen gerealiseerd worden binnen de volgende zoekgebieden:

- Bedrijventerrein Maarssenbroek
- Keulschevaart
- Bedrijvenpark Breukelerwaard
- Bedrijfsterrein Nieuwer Ter Aa
- Bedrijventerrein Portengenserug
- Industrieterrein Merwedeweg
- Bedrijventerrein de Werf

13.3 Parkeren elektrische auto’s

De gemeente Stichtse Vecht stimuleert en faciliteert het gebruik van de elektrische auto. De gemeente streeft ernaar het aantal oplaadpunten in de toekomst uit te bereiden. Oplaadpalen die individueel worden aangevraagd dienen in beginsel op eigen terrein aangelegd te worden. Inwoners en ondernemers zonder mogelijkheid te parkeren op eigen terrein missen de infrastructuur om te laden in de nabije omgeving van huis of bedrijfspand. Door op zoek te gaan een geschikte (cluster van) parkeerplaats(en) met een relatief lage parkeerdruk binnen een straal van 300 meter wordt voor deze doelgroep een laadmogelijkheid gecreëerd.
Oplaadlocaties worden zoveel mogelijk gecombineerd met P+R-terreinen, TOP-locaties en andere verkeer aantrekkende voorzieningen. Op openbare parkeerterreinen zoals De Markt in Breukelen, Harmonieplein in Maarssen en het parkeerterrein aan de Rijksstraatweg (N402) tussen de Driehovenlaan en de Bredestraat in Loenen zijn al oplaadpunten voor elektrische auto’s gerealiseerd.

14 Evaluatie/monitoring

Voor een goed functionerend parkeerbeleid is het noodzakelijk om minimaal op hoofdlijnen het beleid jaarlijks te evalueren. Er wordt getoetst in hoeverre de beleidsdoelen worden gehaald en of eventueel bijstelling van het beleid noodzakelijk is.

Winkelgebieden

In de winkelgebieden en menggebieden wordt één keer per vijf jaar een parkeeronderzoek gehouden om inzicht te krijgen in de parkeerdruk en de opbouw van de geparkeerde auto's (bewoners, personeel, klanten). In de gebieden waar knelpunten zijn geconstateerd worden direct onderzoeken opgestart.

Woongebieden

In woongebieden wordt niet planmatig onderzoek uitgevoerd. Bij klachten uit de buurt of een geplande herinrichting wordt een parkeeronderzoek gehouden, zodat een eventueel tekort aan parkeerplaatsen kan worden vastgesteld.