

Utrecht, 20 november 2006



Parkeerbeleidsplan IJsselstein

SAMENVATTING

Het doel van dit parkeerbeleidsplan is om strategische keuzes voor de komende jaren (tot 2020) inzichtelijk te maken. Hiermee is het parkeerbeleidsplan een leidraad voor de manier waarop de komende jaren parkeervraagstukken worden behandeld. In hoofdstuk 2 is onderscheid gemaakt tussen de verschillende gebieden en doelgroepen in de gemeente IJsselstein. Ook de beleidsdoelen voor het parkeerbeleid zijn hier toegelicht. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie, de mogelijke ontwikkelingen tot 2020 en de knelpunten. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de beleidsdoelen uitgewerkt tot verschillende oplossingsrichtingen. De keuzes die in dit hoofdstuk zijn gemaakt, vormen de conclusies van het parkeerbeleidsplan.

BINNENSTAD EN CENTRUMSCHIL

Binnenstad

Om voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en ondernemers te garanderen, moeten nieuwe parkeervoorzieningen worden gebouwd. Voor deze grote investering is de invoering van betaald parkeren nodig. De parkeerplaatsen in de binnenstad blijven beschikbaar voor bewoners.

Hoewel in grote lijnen de oplossingsrichting voor de binnenstad duidelijk is, zijn enkele belangrijke aspecten nog niet ingevuld. De gemeente moet beslissen hoeveel parkeerplaatsen in de nieuw te bouwen parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en hoe de bouw hiervan wordt gefaseerd. Daarbij moet de afweging worden gemaakt of de gemeente wil investeren in opvang van alle piekmomenten, of dat zij de capaciteit van de voorzieningen zodanig kiest dat er jaarlijks enkele piekmomenten zijn die niet volledig kunnen worden gefaciliteerd.

Centrumschil

Om de bezoekers van de binnenstad te weren uit de centrumschil, dient parkeerregulering in de centrumschil te worden toegepast. Door middel van vergunningen kunnen de bewoners zonder moeite parkeren in de directe omgeving van hun huis. Er moet nader worden uitgezocht in welke gebieden vergunningparkeren wordt ingevoerd en welke invulling hieraan wordt gegeven. Daarnaast moet het parkeren op eigen terrein worden gestimuleerd.

WOONGEBIEDEN

Woonwijken

Op dit moment is de parkeerdruk in de wijken nog niet zo hoog dat grootschalige aanleg van parkeervoorzieningen nodig is. Vaak is iets verderop, op aanvaardbare loopafstand, nog wel voldoende parkeerruimte beschikbaar. Daar waar ook in de omgeving de bezettingsgraden hoog zijn, zal naar verwachting een beperkte uitbreiding van parkeerruimte op lokaal niveau de problemen verhelpen. Wel moet de ontwikkeling van de parkeerdruk regelmatig in de gaten worden gehouden, zodat tijdig gesignaleerd wordt wanneer grootschalige maatregelen nodig zijn.

Het parkeren op eigen terrein moet worden gestimuleerd. Door middel van communicatie met de bewoners, grondovereenkomsten en het selectief omgaan met

het afgeven van (bouw)vergunningen kan het gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein worden bevorderd.

Voor gehandicapten en bewoners die bij spoedeisende diensten werken komt er een regeling die het mogelijk maakt om direct bij de woning te parkeren.

Verkeersaantrekkende locaties

Op dit moment lijkt een concrete oplossing voor de parkeerproblemen bij verkeersaantrekkende locaties, zoals wijkwinkelcentra, de sporthal en de moskee, niet nodig. Slechts één keer per week vindt er een piekmoment plaats waarbij parkeeroverlast ontstaat. Uitbreiding van de parkeerplaatsen of regulering om parkeerders te weren zijn kostbare of ingrijpende maatregelen die op dit moment niet opwegen tegen de baten.

Scholen

Oplossingen voor bovenmatige parkeerdruk kunnen in drie richtingen worden gezocht: infrastructurele aanpassingen, handhaving tegen foutparkeerders of educatie en voorlichting. Geen van die drie oplossingsrichtingen afzonderlijk kan de problemen rondom scholen verhelpen. Het doel om voldoende parkeerruimte te bieden gaat rondom scholen niet samen met het principe van het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom moet een deel van de oplossing worden gezocht in het aanpassen van gedrag. Een combinatie van deze oplossingsrichtingen is nodig om per situatie een oplossing op maat te vinden. Binnen de omgeving moet worden gekeken in hoeverre infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn zonder de kwaliteit van de omgeving aan te tasten. Daarnaast moet voorlichting ouders en kinderen er op attent blijven maken dat ze zelf kunnen bijdragen aan de vermindering van parkeeroverlast. Door regelmatig op te treden tegen foutparkeerders worden ouders hier nog eens extra bewust van gemaakt.

BEDRIJVENTERREINEN

Voor het buiten kantoorruimten stallen van vrachtwagens is uitbreiding van de capaciteit nodig. Dit kan door meer straten op de bestaande bedrijventerreinen toe te wijzen als parkeermogelijkheid of een speciaal parkeerterrein in te richten. Dat laatste is een dure optie. Voor het parkeren overdag zal op termijn wellicht ook meer capaciteit nodig zijn. Momenteel zijn er specifieke problemen, die meer met de logistieke situatie te maken hebben dan met een capaciteitstekort. Hiervoor is maatwerk nodig.

Voor de toekomst is revitalisering een dure optie, terwijl er naar verwachting niet voldoende parkeerruimte wordt gecreëerd om aan de toegenomen vraag te voldoen. Aangezien veel bedrijven hun terrein hebben volgebouwd, is het niet mogelijk om daar veel parkeerruimte te creëren. Daarom geeft het parkeerbeleid de voorkeur aan de aanleg van extra parkeervoorzieningen buiten de huidige bedrijventerreinen, onder de voorwaarde dat deze ruimte bewaakt is en niet oneigenlijk kan worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	WAT REGELT HET PARKEERBELEID?.....	5
1.2	AANLEIDING EN DOELSTELLING.....	5
1.3	TOTSTANDKOMING VAN HET PARKEERBELEIDSPLAN.....	5
1.4	DOELGROEPEN VAN HET PARKEERBELEID	6
1.5	WAT STAAT IN DIT PARKEERBELEIDSPLAN?.....	6
2	DOELSTELLINGEN VAN HET PARKEERBELEID	8
2.1	HOOFDDOELSTELLING PARKEERBELEID IJSSELSTEIN	8
2.2	DOELGROEPEN EN DOELSTELLINGEN PER TYPE GEBIED.....	9
3	BINNENSTAD EN CENTRUMSCHIL	12
3.1	BELEIDSDOELEN	12
3.2	HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN.....	12
3.3	BELEID EN UITWERKING.....	16
4	WONEN EN WOONGEBIEDEN	18
4.1	BELEIDSDOELEN	18
4.2	HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN.....	18
4.3	BELEIDSKEUZE EN UITWERKING	20
5	BEDRIJVENTERREINEN	24
5.1	BELEIDSDOELEN	24
5.2	HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN.....	24
5.3	BELEID EN UITWERKING	25
6	ORGANISATIE EN ONTWIKKELING	27
6.1	UITVOERING VAN HET BELEID: DE ORGANISATIE.....	27
6.2	ONTWIKKELINGEN EN ORGANISATIE, EVALUATIE	28
6.3	HANDHAVING	28

1 INLEIDING

1.1 WAT REGELT HET PARKEERBELEID?

In een stedelijke omgeving is parkeren een belangrijk thema. Bewoners hebben behoefte aan parkeerruimte om hun auto thuis te kunnen parkeren. Daarnaast willen bezoekers met een auto ook van de aanwezige parkeerruimte gebruik maken om bij hun bestemming te kunnen parkeren. Net als in veel steden is ook in IJsselstein de ruimte om te parkeren beperkt. Het parkeerbeleidsplan heeft als doel de vraag naar en het aanbod van parkeerruimte af te stemmen, zodat de schaarse ruimte optimaal wordt benut.

Voor het afstemmen van vraag en aanbod zijn strategische keuzes nodig. Dit parkeerbeleidsplan beoogt voor de komende jaren (tot 2020) een heldere richting te geven aan de parkeervraagstukken die in de gemeente IJsselstein aan de orde komen. De keuzes die in dit parkeerbeleidsplan zijn gemaakt vormen een kader om maatregelen te treffen voor een betere leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Belangrijk is dat bij de totstandkoming van het parkeerbeleid de parkeerbehoeften van de verschillende doelgroepen worden afgewogen.

1.2 AANLEIDING EN DOELSTELLING

IJsselstein is in een korte periode uitgegroeid tot een middelgrote kern van ruim 35.000 inwoners. Niet alleen het aantal inwoners stijgt, maar ook het gemiddelde autobezit per huishouden. Net als in de rest van Nederland is dit een tendens die voor parkeerproblemen in de woongebieden zorgt. Ook in het centrum van IJsselstein is de groei van het autoverkeer waarneembaar. De historische binnenstad kan de vraag naar parkeren tijdens piekmomenten, zoals de vrijdagavond en de zaterdag, niet aan. Het 'Ontwikkelingsplan Binnenstad' voegt daar nog extra vraag aan toe. Daarnaast heeft niet iedereen dezelfde behoefte aan en belangen bij het parkeren, zodat een éénduidige oplossing niet voorhanden is. In het verkeersbeleid is parkeren dan ook een belangrijk element. In aanvulling op het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoers Plan (GVVP) wil de gemeente IJsselstein daarom het parkeerbeleid op hoofdlijnen vastleggen in een parkeerbeleidsplan.

1.3 TOTSTANDKOMING VAN HET PARKEERBELEIDSPLAN

Bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan is allereerst de huidige situatie geïnventariseerd. De bestaande parkeervoorzieningen, de parkeervraag, de doelgroepen, verschillende reguleringswijzen en de effecten hiervan zijn verkend. Daarna is ook een toekomstverkenning gemaakt. Op basis van deze gegevens zijn scenario's opgesteld. Deze scenario's zijn met een klankbordgroep besproken om de meningen van externe betrokkenen te inventariseren en het draagvlak voor de oplossingsrichtingen te peilen. De klankbordgroep bestond uit bewonersverenigingen, ondernemersverenigingen, hulpdiensten en andere belangengroepen. De reacties uit de klankbordgroepbijeenkomst zijn verwerkt in de

knelpuntenanalyse. Ook hebben deze reacties invloed gehad op de oplossingsrichtingen in dit parkeerbeleidsplan.

1.4 DOELGROEPEN VAN HET PARKEERBELEID

In dit beleidsplan is onderscheid gemaakt in drie typen gebieden. In ieder type gebied is de vraag naar parkeervoorzieningen anders, omdat de doelgroepen per gebied verschillen. Doelgroepen zijn verschillende soorten gebruikers die andere doelen of andere bestemmingen binnen eenzelfde gebied hebben. Door per gebied te onderscheiden welke doelgroepen er zijn, kan rekening worden gehouden met de verschillende behoeften. Op die manier kan per gebied het parkeerbeleid optimaal worden afgestemd op de vraag.

De drie verschillende typen gebieden zijn:

- de binnenstad en de centrumschil;
- de woongebieden;
- de bedrijventerreinen.

Naast de parkeervraag voor de woonfunctie, is in de woongebieden ook vraag naar parkeren bij wijkwinkelcentra, scholen en overige attracties, zoals sportvelden of de moskee.

De oude binnenstad en de centrumschil liggen centraal in IJsselstein. De centrumschil bestaat uit de wijken Nieuwpoort, Hazenveld, Kasteelkwartier en Benschopperpoort. Deze wijken hebben een grotere woonfunctie dan de oude binnenstad. De oude binnenstad heeft, naast de woonfunctie, een belangrijke winkel- en zakelijke functie.

De bedrijventerreinen hebben zowel een kantoorfunctie als distributie- en industriefunctie.

Wat betreft de parkeervraag kent elk type gebied verschillende doelgroepen. Een overzicht van de belangrijkste doelgroepen is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: doelgroepen in verschillende gebieden in IJsselstein

Binnenstad en centrumschil	Woongebieden	Bedrijventerreinen
- bewoners - ondernemers - werknemers - bezoekers 'funshoppen' - bezoekers 'runshoppen' - zakelijke bezoekers - bezoekers van bewoners - invalide bewoners/bezoekers - bevoorraders	- bewoners - bezoekers van bewoners - bezoekers wijkwinkelcentra - bezoekers overige attracties - bezoekers scholen - overloop van het centrum - invalide bewoners/bezoekers	- werknemers - zakelijke bezoekers - vrachtverkeer

1.5 WAT STAAT IN DIT PARKEERBELEIDSPLAN?

Hoofdstuk 2 beschrijft de doelstellingen voor het parkeerbeleid in de gemeente IJsselstein, opgesplitst per type gebied. Hoofdstuk 3, 4 en 5 gaan nader in op de

binnenstad en centrumschil, de woongebieden en de bedrijventerreinen. In deze hoofdstukken komen per type gebied de huidige situatie, de knelpunten en de ontwikkelingen aan bod. Aan het eind van deze hoofdstukken zijn de beleidsdoelen uitgewerkt tot oplossingsrichtingen voor het parkeerbeleid. In hoofdstuk 6 wordt de parkeerorganisatie besproken. Tot slot geeft hoofdstuk 7 een samenvatting van het parkeerbeleid.

2 DOELSTELLINGEN VAN HET PARKEERBELEID

2.1 HOOFDDOELSTELLING PARKEERBELEID IJSSELSTEIN

De parkeerruimte in IJsselstein is schaars. Een tekort aan parkeerruimte ontstaat doordat de parkeercapaciteit voor een bepaalde doelgroep niet voldoende is, of omdat verschillende doelgroepen van dezelfde parkeerruimte gebruik willen maken. Vaak is het tekort aan parkeerruimte gebonden aan bepaalde momenten in de week.

Het parkeerbeleidsplan moet de komende jaren een leidraad zijn voor het oplossen van parkeerproblemen. Dit plan verwoordt de beleidsdoelen die de gemeente IJsselstein tot 2020 wil naleven.

Het centrale doel van het parkeerbeleid in de gemeente IJsselstein is:

Het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen.

Om de vraag naar het parkeren zo slim mogelijk te faciliteren, moet het aanbod van de parkeerruimte worden georganiseerd en het gebruik ervan worden geoptimaliseerd. Om dit doel te bereiken wordt ingezet op drie principes (beleidsdoelen):

1. Spreiding van de doelgroepen: de parkeerders moeten kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen die voor hen zijn bedoeld.
Door de doelgroepen te spreiden is het voor iedereen duidelijk waar ze kunnen en mogen parkeren. Daardoor wordt het voor alle doelgroepen eenvoudiger om een parkeerplaats te vinden. De meeste doelgroepen kunnen parkeren op plaatsen dichtbij hun bestemming. Andere doelgroepen zullen iets verder moeten lopen, maar hebben daar wel voldoende parkeerruimte. Op deze manier parkeert de juiste parkeerder op de juiste plaats. Een vorm van regulering is hiervoor nodig.
2. Elk gebied, woning of bedrijf moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zodat de openbare ruimte minder wordt belast.
De (potentiële) parkeerruimte op eigen terrein wordt vaak voor andere doeleinden gebruikt, zowel bij woningen als winkels en bedrijven. Hierdoor ontstaat een grotere belasting op de openbare parkeerplaatsen, die zijn bedoeld voor bewoners of bezoekers die niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren. Daarom moet er naar worden gestreefd om het parkeren op eigen terrein te stimuleren of te verplichten.
3. De kwaliteit van de parkeervoorzieningen moet in overeenstemming zijn met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.
Door het zoeken naar een oplossing op maat, wordt geprobeerd het streven dat de kwaliteit van de oplossing in overeenstemming is met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de wensen van de doelgroepen te behalen. De parkeervoorzieningen moeten in hun omgeving passen.

Het streven naar het faciliteren van de vraag geldt ook voor het fietsparkeren. Met name in de binnenstad dient voldoende aanbod van stallingen te zijn, om het fietsen te stimuleren en hinderlijk geparkeerde fietsen te voorkomen. Ondanks het feit dat de knelpuntenanalyse geen directe knelpunten voor het fietsparkeren opleverde zijn er in de loop van 2006 problematische situaties in de binnenstad gerapporteerd. In het Parkeerbeleidsplan wordt niet nader ingegaan op het fietsparkeren; dit wordt beschreven als onderdeel van het GVVP in de te actualiseren fietsnota

2.2 DOELGROEPEN EN DOELSTELLINGEN PER TYPE GEBIED

Binnenstad en centrumschil

De bewoners van de binnenstad en hun bezoekers zijn langparkeerders die graag dichtbij de woning parkeren. 's Avonds en 's nachts zijn de piekuren voor het parkeren door bewoners. Ondernemers en werknemers zijn ook langparkeerders, maar hebben juist overdag parkeerruimte nodig. Zakelijke bezoekers hebben doorgaans een korte parkeerduur.

De piekuren voor winkelbezoekers zijn op vrijdagavond en zaterdag, maar ook op doordeweekse middagen heeft deze doelgroep een grote parkeervraag. De winkelbezoekers zijn te onderscheiden in 'runshoppers' en 'funshoppers'. Runshoppers zijn bezoekers die heel gericht een klein aantal boodschappen doen. Deze bezoekers hebben weinig tijd en zijn snel weer weg. Een korte loopafstand tot hun bestemming is daarom belangrijk. Funshoppers zijn mensen die een ochtend, middag of avond winkelen en daar rustig de tijd voor nemen. Zij accepteren doorgaans een langere loopafstand tot hun parkeerplaats dan runshoppers.

De bevoorrading is een apart soort parkeren waarbij vaak geen gebruik wordt gemaakt van de bestaande parkeervoorzieningen. Om die reden wordt er in dit parkeerbeleidsplan niet nader op ingegaan.

In de centrumschil zijn bewoners en hun bezoekers de voornaamste doelgroepen. In de schil is echter ook sprake van een zogenaamde 'overloop' van centrumbezoekers die niet in het centrum kunnen parkeren. Met name op vrijdagavond en zaterdag zoeken centrumbezoekers een parkeerplaats in de woongebieden rondom de binnenstad.

In 2003 is een ontwikkelingsplan voor de binnenstad van IJsselstein vastgesteld. In deze visie vindt uitbreiding van het winkelbestand en de horeca in de binnenstad plaats en wordt de woonfunctie versterkt. Dit betekent voor het parkeren dat in de binnenstad parkeerruimte verdwijnt, maar dat vlak buiten het centrum nieuwe parkeerruimte wordt gecreëerd. Niet alleen voor het parkeren in het centrum, maar ook voor het parkeren in de woongebieden rondom de binnenstad, zal de parkeersituatie wijzigen. Deze (vastgestelde) uitgangspunten van dit ontwikkelingsplan zijn eveneens uitgangspunt voor het parkeerbeleidsplan. De gevolgen daarvan worden besproken in het volgende hoofdstuk, waar het parkeren in het centrum nader aan bod komt.

Het doel is het parkeren voor elke doelgroep te faciliteren. In de binnenstad en de centrumschil worden daarvoor de drie principes ingezet zoals beschreven in paragraaf 2.1. Specifiek voor de binnenstad en de centrumschil gelden de aanvullende beleidsdoelen:

- De schaarse parkeerplaatsen in de binnenstad zijn bedoeld voor bewoners en ondernemers.
- Werknemers en bezoekers moeten aan de rand van de binnenstad parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad voor bewoners en ondernemers beschikbaar blijven.
- Bezoekers moeten worden geweerd uit de woongebieden van de centrumschil, zodat de parkeerplaatsen daar voor de bewoners beschikbaar blijven.
- Loopafstanden voor gehandicapten moeten worden geminimaliseerd.

Woongebieden

De belangrijkste doelgroep in woongebieden bestaat uit bewoners. Het liefst parkeren zij zo dicht mogelijk bij hun woning. De bezoekers van bewoners maken gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. Ook voor invalide bewoners en bezoekers is het noodzakelijk dat ze direct bij hun bestemming kunnen parkeren. De piekuren voor het parkeren in de woongebieden zijn 's avonds en 's nachts. De parkeerduur is vaak meerdere uren.

Winkelcentra in de woongebieden (winkelcentrum Achterveld, De Clinckhoeff en Kasteellaan) hebben vaak speciale parkeerplaatsen voor bezoekers, maar bij drukte gebruiken de bezoekers ook de parkeerplaatsen in de omgeving van het winkelcentrum. Dit is de zogenaamde 'overloop' naar de parkeerplaatsen voor bewoners. De piekuren zijn vooral doordeweekse middagen en zaterdag.

Het parkeren bij overige attracties, zoals de IJsselhal, de moskee of scholen, heeft dezelfde kenmerken als de wijkwinkelcentra, behalve dat de piekuren verschillen (bijvoorbeeld de IJsselhal op zaterdag, de moskee op vrijdag en scholen rond aanvangs- en sluitingstijden). De bezoekers van deze attracties komen vaak uit verschillende delen van IJsselstein of zelfs van buiten de plaats.

Vanuit het centrum vindt overloop plaats naar de woongebieden die rondom het centrum liggen (de centrumschil). Vanwege deze directe relatie met de parkeerproblematiek van het centrum, wordt de centrumschil samen met de binnenstad behandeld.

In 2002 is door de raad besloten om nieuwe woonwijken in te richten met een norm van 1,5 parkeerplaats per woning. Ook voor de oudere wijken is dit nu de streefnormering.

In sommige wijken, waaronder IJsselstein-Zuid, worden twee parkeerplaatsen per kavel gerealiseerd, of wordt de verplichting opgelegd om permanent minimaal twee parkeerplaatsen per kavel te realiseren. Deze verplichting wordt vastgelegd in grondovereenkomsten.

Ook in de woongebieden is het doel het parkeren voor elke doelgroep te faciliteren, met behulp van de drie principes zoals beschreven in paragraaf 2.1. Aanvullend hierop gelden voor de woongebieden de volgende beleidsdoelen:

- Parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en hun bezoekers.
- Loopafstanden voor invalide bewoners en bezoekers moeten worden geminimaliseerd.
- Het parkeren van bezoekers van wijkwinkelcentra en overige attracties in de woongebieden (de 'overloop') moet worden beperkt.

Bedrijventerreinen

De doelgroepen op bedrijventerreinen zijn de werknemers die met hun eigen auto naar hun werk komen, het vrachtverkeer dat voor bedrijfsdoeleinden op de bedrijventerreinen moet zijn en de zakelijke bezoekers. Op werkdagen is overdag de parkeervraag hoog. Werknemers kunnen zowel met de auto als met de vrachtwagen komen. Zakelijke bezoekers maken vaak gebruik van de auto, terwijl toeleveranciers soms met bestelbusjes, maar veelal met de vrachtwagen komen.

Op dit moment is in de Algemene Plaatselijke Verordening geregeld dat vrachtwagens in drie straten van het industrieterrein mogen parkeren. Parkeren in de woonwijken is niet toegestaan.

Om het parkeren op bedrijventerreinen te faciliteren, zijn de volgende beleidsdoelen opgesteld:

- Vrachtwagens moeten een aantrekkelijke mogelijkheid hebben om op of nabij de bedrijventerreinen te parkeren.
- Vrachtwagens moeten worden geweerd uit de woongebieden.

3 BINNENSTAD EN CENTRUMSCHIL

3.1 BELEIDSDOELEN

De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is het faciliteren van het parkeren voor elke doelgroep. In aanvulling op de algemene beleidsdoelen gelden voor de binnenstad en de centrumschil de volgende doelen:

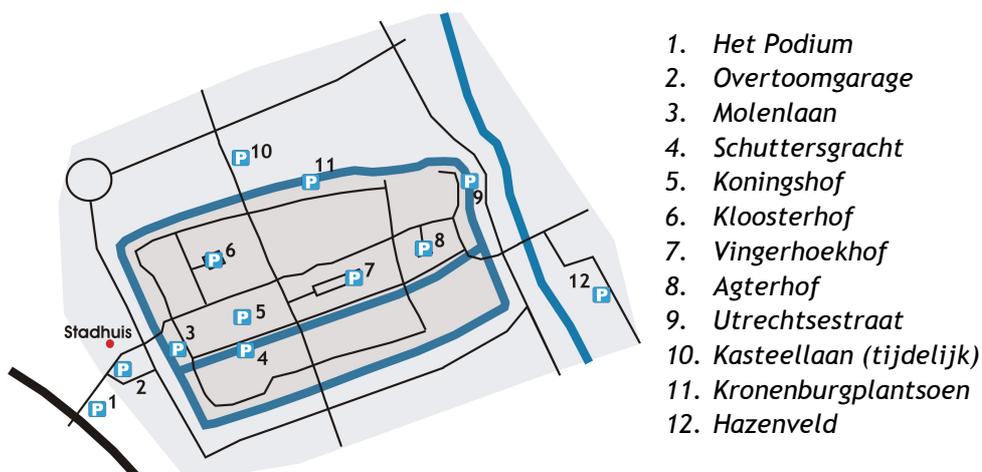
- De schaarse parkeerplaatsen in de binnenstad zijn bedoeld voor bewoners en ondernemers.
- Werknemers en bezoekers moeten aan de rand van de binnenstad parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad voor bewoners en ondernemers beschikbaar blijven.
- Bezoekers moeten worden geweerd uit de woongebieden van de centrumschil, zodat parkeerplaatsen daar voor de bewoners beschikbaar blijven.
- Loopafstanden voor gehandicapten moeten worden geminimaliseerd.

3.2 HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN

Huidige situatie

Het centrum van IJsselstein heeft diverse parkeerterreinen (zie figuur 1). In de oude binnenstad liggen onder andere parkeervoorzieningen op de Molenstraat, Koningshof, Schuttersgracht, Vingerhoekhof, Agterhof, Utrechtsestraat, Kronenburgplantsoen en Kloosterhof. In totaal zijn er in de binnenstad 431 openbare parkeerplaatsen (2005).

Vlak buiten de oude binnenstad, in de centrumschil, bevinden zich de parkeerterreinen Hazenveld, Het Podium en de Overtoomgarage en het tijdelijke parkeerterrein aan de Kasteellaan (tezamen ruim 400 parkeerplaatsen). De woongebieden die tot de centrumschil behoren zijn Nieuwpoort, Hazenveld en Kasteelkwartier.



Figuur 1: parkeervoorzieningen in de binnenstad en centrumschil

Parkeerbalans

In de binnenstad zijn 616 woningen, waarvan slechts 100 met een eigen parkeerplaats. Daarnaast is er meer dan 20.000 m² detailhandel (inclusief markt en supermarkten) en ruim 50.000 m² met andere functies, zoals de bibliotheek, het museum, horeca en het stadhuis/Fulco theater. In bijlage 2 is een overzicht uit de Parkeerbalans IJsselstein opgenomen, met de verdeling van de diverse functies.

Tabel 1 geeft de gemiddelde parkeerbalans van 2005 weer. Op werkdagen is er zowel overdag als 's avonds voldoende parkeergelegenheid om aan de vraag te voldoen. Op de piekmomenten, vrijdagavond en zaterdagmiddag, is er echter een tekort aan parkeerplaatsen. Met name op de vrijdagavond ontstaat een piek, doordat alle doelgroepen tegelijk op dezelfde parkeerplaatsen willen parkeren, terwijl er minder ruimte is vanwege de wekelijkse markt.

Blauwe zone

De binnenstad is als blauwe zone ingericht. In het gebied binnen de grachten mogen automobilisten maximaal anderhalf uur parkeren. Deze beperking van de parkeerduur is van kracht op maandag tot en met donderdag van 8.00 - 18.00 uur, op vrijdag van 8.00 - 22.00 uur en op zaterdag van 8.00 - 19.00 uur. Bewoners en ondernemers kunnen een ontheffing aanvragen. Elk huishouden heeft recht op één ontheffing. Ondernemers moeten motiveren waarom zij voor hun bedrijfsvoering één of meerdere ontheffingen nodig hebben.

Tabel 1: parkeerbalans 2005 met gemiddelde kencijfers (Parkeerbalans IJsselstein, 2005)

Dagdeel	Behoefte	vraag	aanbod	verschil
werkdag (15:00)		963	1030	67
	Bezoek	589		
	Vast	375		
werkdag (23:00)		719	1030	311
	Bezoek	272		
	Vast	446		
zaterdag (15:00)		1.097	1030	-67
	Bezoek	730		
	Vast	366		
koopavond (20:00)		1.356	1030	-326
	Bezoek	847		
	Vast	509		

In 2005 is de blauwe zone geëvalueerd. De belangrijkste conclusie uit deze evaluatie is dat de blauwe zone ervoor zorgt dat er minder langparkeerders in de binnenstad parkeren. Echter door de toename van kortparkerende bezoekers, is geen toename van de parkeercapaciteit merkbaar voor de bewoners en ondernemers: het aantal bezette parkeerplaatsen blijft gelijk. Een deel van de bezoekers lijkt wel een verbetering te ervaren als gevolg van een grotere doorloop van parkeerders.

In de binnenstad en de centrumschil kan gratis worden geparkeerd. Uitzondering hierop is de Overtoomgarage. Hier geldt een uurtarief van € 0,50. Bezoekers van Albert Heijn kunnen het eerste uur gratis parkeren bij besteding van € 20,- of meer.

Knelpunten

Door de inventarisatie van documenten en de reacties tijdens de klankbordgroepbijeenkomst zijn diverse knelpunten geïdentificeerd. Hieronder staan deze knelpunten (in willekeurige volgorde) opgesomd:

- Op koopavond (vrijdagavond) en op zaterdag is er een tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad. In tellingen uit 2001 en 2005 bedroeg de bezettingsgraad op vrijdagavond in de binnenstad respectievelijk 118% en 110%. Op de zaterdagmiddag bedroeg de bezettingsgraad in 2001 98% en in 2005 96%. Ook op doordeweekse middagen is het soms moeilijk om een parkeerplaats te vinden.
- Op de piekmomenten is een maximale parkeervraag van verschillende doelgroepen. Op de vrijdagavond en de zaterdag willen zowel bewoners als bezoekers in de binnenstad parkeren. Op vrijdagavond is er minder parkeerruimte beschikbaar door de wekelijkse markt.
- Hoewel op sommige terreinen in de binnenstad nog parkeerplaatsen vrij zijn, is er op de populaire parkeerterreinen een tekort. Daar staan tijdens de piekuren regelmatig fout geparkeerde auto's.
- De parkeerterreinen in het centrum geven geen mooie aanblik voor de historische binnenstad.
- Zoekverkeer zorgt voor een verslechterde bereikbaarheid van het centrum.
- De bezettingsgraad van de Overtoomgarage is doorgaans laag, omdat dit de enige plaats is waar betaald parkeren is. Vlakbij (op het Podium), waar het parkeren gratis is, is vaak genoeg plaats.
- Bezoekers parkeren regelmatig in de tariefloze centrumschil, waardoor er geen parkeerruimte is voor de bewoners van deze woonwijken. Ook werknemers uit de binnenstad parkeren in de centrumschil, omdat zij de blauwe zone ontwijken.
- Ondernemers geven aan dat zij niet altijd het aantal ontheffingen kunnen krijgen dat zij willen.

Ontwikkelingsplan binnenstad

De gemeente IJsselstein heeft in 2003 een ontwikkelingsplan voor de binnenstad vastgesteld. In het project genaamd 'Verbeter de binnenstad' is het doel "het ontwikkelen van een binnenstad met een kwalitatief hoogwaardig aanbod van winkels, woningen en openbare ruimte die het beschermde stadsgezicht versterken, waarin het woongenot voor de bewoners is verzekerd, waarin ondernemers kunnen floreren en een attractief verblijfsgebied ontstaat voor recreanten". Concreet houdt dit in dat er uitbreiding van woningen, detailhandel en horeca plaatsvindt. Dit leidt tot een halvering van het aantal openbare parkeerplaatsen in de binnenstad. Het aantal parkeerplaatsen dat overblijft komt ongeveer overeen met de parkeervraag van bewoners, waardoor bezoekers in de toekomst niet meer in de binnenstad kunnen parkeren. Om de bezoekers te faciliteren, worden nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad gebouwd. In tabel 3 staat aangegeven waar bezoekers in de toekomst kunnen parkeren. Deze parkeervoorzieningen zullen gefaseerd worden gebouwd. Gezien de kosten voor het realiseren van deze parkeervoorzieningen is betaald parkeren nodig om deze investering te dekken.

Tabel 2: toekomstige parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen
Hazenveld	76
Overtoom	185
Podium	188
Isselwaerde (nieuw te bouwen parkeergarage)	252
Kloosterplantsoen (nieuw aan te leggen parkeerterrein)	150-240

Doordat de parkeerplaatsen binnen de binnenstad in de toekomst niet meer toegankelijk zijn voor winkelende bezoekers, zijn ondernemers bang dat de binnenstad onaantrekkelijk wordt voor runshoppers. Ook vrezen zij voor een afname van het aantal funshoppers als er betaald parkeren wordt ingevoerd. De bewoners van de centrumschil vrezen dat het winkelend publiek uitwijkt naar hun woonstraten.

Als gevolg van de uitbreidingen van detailhandel en horeca neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. Ook de toename van het autobezit zorgt voor een toename van de parkeervraag. De parkeerbalans is doorgerekend voor het jaar 2015. In 2020 (de scope van dit parkeerbeleidsplan) is de vraag naar parkeerplaatsen naar verwachting hoger dan in 2015. Daarom is in tabel 4 het scenario van 2015 met maximale groei weergegeven. In deze tabel is te zien dat er eigenlijk op alle momenten van de week een tekort aan parkeerplaatsen is.

Tabel 3: parkeerbalans 2015 met maximale kencijfers (Parkeerbalans IJsselstein, 2005)

Dagdeel	Behoefte	vraag	aanbod	verschil
werkdag (15:00)		1.420	1068	-352
	<i>Bezoek</i>	825	701	
	<i>Vast</i>	596	367	
werkdag (23:00)		1.062	1068	6
	<i>Bezoek</i>	336	701	
	<i>Vast</i>	726	367	
zaterdag (15:00)		1.534	1068	-466
	<i>Bezoek</i>	965	701	
	<i>Vast</i>	569	367	
koopavond (20:00)		1.935	1068	-867
	<i>Bezoek</i>	1.132	701	
	<i>Vast</i>	804	367	

Als gevolg van de autonome groei van de automobiliteit, zal er in 2015, tijdens de piekmomenten, een tekort van ruim 300 parkeerplaatsen in de binnenstad zijn (Parkeerbalans IJsselstein, 2005).

Een specifieke ontwikkeling is de toeristisch/recreatieve ontwikkeling. IJsselstein heeft naast een aantrekkelijk centrum een aantrekkelijke omgeving, ook voor fietsers. De mogelijkheden om een recreatief transferium te ontwikkelen kunnen worden onderzocht. Zo'n transferium biedt de mogelijkheid om de auto te stallen

en met de fiets de omgeving te verkennen. Dit transferium kan ontwikkeld worden als gebruik wordt gemaakt van bestaande (parkeer)voorzieningen en (verhuur)faciliteiten. Het creëren van het transferium op een locatie bij de grote parkeergarages in het centrum kan ook meerwaarde voor het centrum genereren.

3.3 BELEID EN UITWERKING

Parkeren voor bewoners en bezoekers van de binnenstad

Om voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners en ondernemers te garanderen, moeten nieuwe parkeervoorzieningen worden gebouwd. Om deze grote investering mogelijk te maken is de invoering van betaald parkeren nodig.

Hoewel in grote lijnen de oplossingsrichting voor de binnenstad duidelijk is, zijn enkele belangrijke aspecten nog niet ingevuld. De gemeente moet beslissen hoeveel parkeerplaatsen in de nieuw te bouwen parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en hoe de bouw hiervan wordt gefaseerd. Daarbij moet de afweging worden gemaakt of de gemeente wil investeren in opvang van alle piekmomenten, of dat zij de capaciteit van de voorzieningen zodanig kiest dat er jaarlijks enkele piekmomenten zijn die niet volledig kunnen worden gefaciliteerd.

Een recreatietransferium in de binnenstad kan hierop aansluiten.

Toelichting beleidskeuze

Het ontwikkelingsplan voor de binnenstad is vastgesteld. Het beperkte aantal parkeerplaatsen dat volgens dit plan in de binnenstad wordt gehandhaafd, wordt geclaimd door alle doelgroepen. Dit aantal is echter niet genoeg om aan alle wensen te voldoen.

Het is belangrijk dat bewoners dichtbij hun huis kunnen parkeren. Vanuit het beleidsdoel om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren, zijn de parkeerplaatsen onder en naast de woningen in de binnenstad bestemd voor de bewoners en eventueel ondernemers. Dit kan bijvoorbeeld met een vergunningensysteem worden gereguleerd. Dit betekent dat bezoekers en werknemers buiten de binnenstad moeten parkeren, in de nieuw te bouwen parkeervoorzieningen. Het is nog niet precies bekend hoeveel extra parkeerplaatsen er worden gerealiseerd. Een andere reden om de parkeerplaatsen in de binnenstad aan de bewoners toe te kennen is het autoluwe karakter van de binnenstad: bewoners zorgen gemiddeld voor één à twee autoverplaatsingen per dag. Wanneer dezelfde parkeerplaats door bezoekers zou worden gebruikt, betekent dit een veel hoger autogebruik (circa 5-10 verplaatsingen) en dus meer autoverkeer in de binnenstad.

Door de grote investeringen in de nieuwe voorzieningen is betaald parkeren noodzakelijk. Dit sluit aan bij het 'profijtbeginsel' dat als beleidsdoel is gedefinieerd. Iedere doelgroep moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte: de bezoekers betalen mee aan de aanleg en het onderhoud van de nieuwe parkeerplaatsen die voor hen bestemd zijn. Uitgangspunt bij betaald parkeren is wel dat de parkeertarieven concurrerend zijn met omliggende kernen, zodat de positie van de stad in de regio behouden blijft.

Om de verschillende doelgroepen naar de juiste parkeervoorziening te leiden is een duidelijk parkeerverwijssysteem nodig.

Voor invalide bewoners en bezoekers moet voldoende parkeergelegenheid op korte loopafstand worden gefaciliteerd.

Voor spoedeisende hulpverlening en servicepersoneel dient een ontheffingsregeling te komen, zodat zij te allen tijde in de binnenstad kunnen parkeren.

Parkeren voor bewoners en bezoekers van de centrumschil

Om de bezoekers van de binnenstad te weren uit de centrumschil, wordt parkeerregulering in de centrumschil toegepast. Door middel van vergunningen kunnen bewoners zonder moeite parkeren in de directe omgeving van hun huis. Er moet nader worden uitgezocht in welke gebieden vergunningparkeren wordt ingevoerd en welke invulling hieraan wordt gegeven. Daarnaast moet het parkeren op eigen terrein worden gestimuleerd.

Toelichting beleidskeuze

Vanuit het beleidsdoel ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’ zijn de parkeerplaatsen in de straten van de centrumschil bedoeld voor de bewoners en hun bezoekers. De binnenstadbezoekers en werknemers moeten daarom worden geweerd uit de centrumschil. Parkeerregulering is hiervoor noodzakelijk. Door in de centrumschil vergunningparkeren in te voeren is het voor overige parkeerders niet toegestaan om in de schil te parkeren, zodat de parkeerplaatsen vrij blijven voor de bewoners en hun bezoekers. Om deze vorm van regulering te laten functioneren is handhaving nodig.

Het beleidsdoel om de parkeerder in zijn eigen behoefte te laten voorzien geldt ook voor de centrumschil. Het parkeren op eigen terrein moet worden gestimuleerd.

Parkeernormen en voorschriften centrum en centrumschil

In bijlage 3 zijn de specifieke normen en regels voor parkeren in het centrumgebied beschreven.

4 WONEN EN WOONGEBIEDEN

4.1 BELEIDSDOELEN

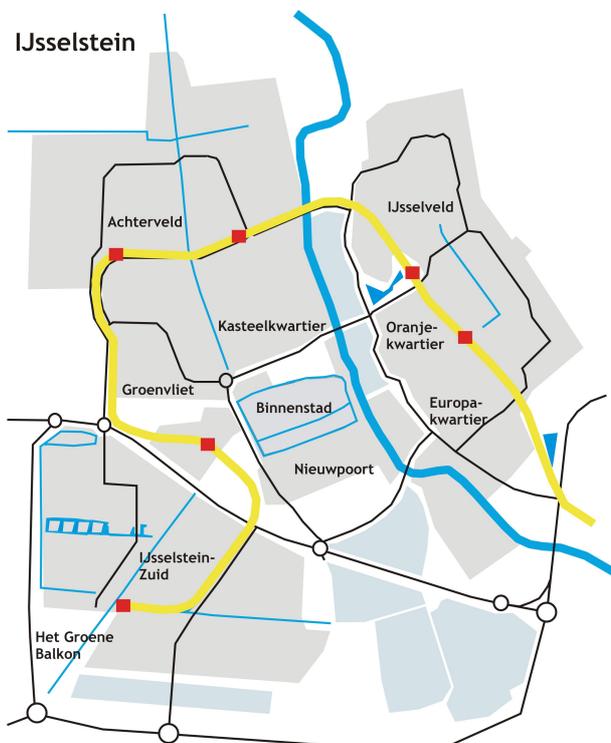
De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is het faciliteren van het parkeren voor elke doelgroep. In aanvulling op de algemene beleidsdoelen gelden in de woongebieden de volgende doelen:

- Parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en hun bezoekers.
- Loopafstanden voor invalide bewoners en bezoekers moeten worden geminimaliseerd.
- Het parkeren van bezoekers van wijkwinkelcentra en overige attracties in de woongebieden (de 'overloop') moet worden beperkt.

4.2 HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN

Huidige situatie

IJsselstein is onderverdeeld in verschillende woonwijken (zie figuur 2). De oudste woonwijken buiten de historische binnenstad zijn de wijken Nieuwpoort en het Kasteelkwartier. Tot 1990 werd IJsselstein uitgebreid met achtereenvolgens het Oranjekwartier en het Europakwartier, de wijken IJsselveld, Groenvliet en tot slot Achterveld. In de jaren '90 is IJsselstein gegroeid tot zijn huidige omvang met de nieuwbouw van IJsselstein-Zuid. Momenteel is in IJsselstein-Zuid de nieuwbouwwijk Het Groene Balkon in ontwikkeling.



Figuur 2: wijkindeling van IJsselstein

In de woongebieden is parkeren op verschillende manieren geregeld. Op veel plaatsen is straatparkeren aan de straat mogelijk (langsparkeren en haaksparkeren). Ook zijn op diverse plaatsen kleine parkeerterreinen waar de bewoners hun auto kwijt kunnen. Verder is bij een groot aantal huizen parkeren op eigen terrein (op de oprit, in de garage of onder de carport) mogelijk. De meeste wijken zijn gebouwd met een normering van 1,2 parkeerplaatsen per woning. Hierbij zijn zowel het parkeren op eigen terrein als de openbare parkeerplaatsen meegerekend.

Knelpunten

Door de inventarisatie van documenten en de reacties tijdens de klankbordgroepbijeenkomst zijn diverse knelpunten geïdentificeerd. Hieronder staan deze knelpunten (in willekeurige volgorde) opgesomd:

- De woongebieden Achterveld en IJsselstein-Zuid hebben een hoge parkeerdruk. Vaak is lokaal sprake van overbezetting, maar is op geringe loopafstand nog wel parkeergelegenheid. Enkele deelwijken hebben echter een bezettingsgraad van meer dan 100%. Bijlage 1 geeft een overzicht van de gemeten parkeerdruk in de onderzochte deelwijken.
- In IJsselveld-West en -Oost ervaren bewoners regelmatig een tekort aan parkeerruimte. In nabijgelegen hofjes zijn echter vaak nog wel parkeerplaatsen vrij.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten, tuinparkeerplaatsen en carports/garages) worden niet optimaal benut, waardoor bewoners op openbare parkeerplaatsen parkeren.
- Bezoekers van de wijkwinkelcentra Achterveld en De Clinckhoeff ervaren soms een tekort aan parkeergelegenheid, met name op zaterdag. Bij De Clinckhoeff wordt dit probleem mede veroorzaakt door bezoekers van de IJsselhal, die van hetzelfde parkeerterrein gebruik maken. Ook worden parkeerplaatsen langdurig bezet gehouden door auto's die te koop worden aangeboden.
- Bij de IJsselhal is geen parkeergelegenheid voor de sporthalbezoekers. Hoewel er fysiek ruimte is, is parkeren daar niet toegestaan.
- In de omgeving van de moskee in het Europakwartier wordt tijdens openingsuren op vrijdag parkeeroverlast ondervonden door omwonenden. Doordat moskeebezoekers de aanwezige parkeerruimte bezet houden, moeten de omwonenden verderop parkeren.
- Rondom scholen is vaak sprake van parkeeroverlast door ouders die hun kinderen brengen en halen. Met name bij de basisschool aan de Aalbersestraat is parkeeroverlast. Veel kinderen worden met de auto gebracht en opgehaald, waardoor er pieken van parkeerders zijn tussen 8.00 en 8.30 uur en tussen 15.30 en 16.00 uur.

Ontwikkelingen

In IJsselstein zijn de volgende ruimtelijke ontwikkelingen gepland:

- uitbreiding woningbouw in IJsselstein, ongeveer 540 woningen (exclusief binnenstad), waaronder het Groene Balkon en de IJsselzone;
- aanleg nieuwbouw Rijnenburg ten noorden van IJsselstein (5.000-8.000 woningen).

Steeds meer mensen hebben meer dan één auto per huishouden. Hierdoor is de afgelopen jaren het autobezit in Nederland toegenomen van gemiddeld 0,84 auto's per huishouden in 1980 tot 0,97 auto's per huishouden in 2003. Naar verwachting zal het gemiddelde autobezit alleen maar verder stijgen, tot 1,14 auto per huishouden in 2030. Ook in IJsselstein is de tendens van toenemend autobezit waarneembaar: nu al hebben enkele wijken een hoge parkeerdruk, in de toekomst zullen alle wijken hiermee te maken krijgen. De huidige parkeernormen zullen dan niet voldoende zijn om alle auto's op acceptabele afstand te parkeren. In het verkeerscirculatieplan wordt uitgegaan van een groei van 10 à 12,5% tot 2015.

In de nieuwbouwwijk Het Groene Balkon gaat de gemeente IJsselstein grondovereenkomsten afsluiten met de kopers van de kavels. In deze grondovereenkomst is opgenomen dat op de kavels minimaal twee parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd en behouden. Het voordeel van een grondovereenkomst boven een koopovereenkomst is dat de geldigheid van de eis in een grondovereenkomst blijvend is, terwijl een koopovereenkomst vervalt wanneer de bewoners het huis doorverkopen. Op deze manier garandeert de gemeente voldoende parkeerruimte op eigen terrein, waardoor in de openbare ruimte minder parkeervoorzieningen hoeven te komen. Handhaving hiervan door de gemeente is noodzakelijk.

4.3 BELEIDSKEUZE EN UITWERKING

Parkeren in woonwijken

Op dit moment is de parkeerdruk in woonwijken nog niet zo hoog dat grootschalige aanleg van parkeervoorzieningen nodig is. Vaak is iets verderop, op aanvaardbare loopafstand, nog wel voldoende parkeerruimte beschikbaar. Daar waar ook in de omgeving de bezettingsgraden hoog zijn, zal naar verwachting een beperkte uitbreiding van parkeerruimte op lokaal niveau de problemen verhelpen. Wel moet de ontwikkeling van de parkeerdruk regelmatig in de gaten worden gehouden, zodat tijdig gesignaleerd wordt wanneer grootschalige maatregelen nodig zijn.

Het parkeren op eigen terrein moet worden gestimuleerd. Door middel van communicatie met de bewoners, grondovereenkomsten en het selectief omgaan met het afgeven van (bouw)vergunningen, kan het gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein worden bevorderd.

Voor gehandicapten en bewoners werkzaam bij spoedeisende diensten komt er een regeling die het mogelijk maakt om direct bij de woning te parkeren.

Toelichting beleidskeuze

Het centrale doel is om voldoende parkeerruimte voor de verschillende doelgroepen te bieden. Vanuit het beleidsdoel om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren, is het gewenst een oplossing te zoeken voor de problemen die de bewoners ervaren. Concreet betekent dit dat wordt gestreefd naar het bieden van voldoende parkeervoorzieningen op aanvaardbare loopafstand van de woning. De gemeente stelt dat de loopafstand aanvaardbaar is wanneer deze maximaal 100 meter bedraagt en bewoners niet meer dan één bocht om hoeven.

Om het aanbod van parkeerruimte uit te breiden zijn er twee algemene oplossingsrichtingen mogelijk: lokaal ruimte creëren voor meer parkeerplaatsen of grootschalige aanleg van (gebouwde) voorzieningen. Daarnaast zijn er nog enkele oplossingsrichtingen om aan specifieke vraag naar parkeerplaatsen te voldoen.

1. Lokaal ruimte creëren

In deelwijken waar de bezettingsgraad hoog is, kan lokaal ruimte worden gecreëerd voor meer parkeerplaatsen. In de bestaande woongebieden zijn echter vrijwel

nergens locaties te vinden die nog niet zijn ingericht en waar ruimte bestaat om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Ruimte voor parkeren zal dus ten koste gaan van andere inrichtingsvormen.

Bij het zoeken naar ruimte om meer parkeerplaatsen te realiseren zullen daarom met name groenvoorzieningen moeten worden omgebouwd. Dit heeft echter gevolgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte. In lijn met het beleidsdoel om de kwaliteit van de parkeervoorzieningen in overeenstemming te brengen met de openbare ruimte, moet rekening worden gehouden met de inpassing van nieuwe parkeerplaatsen en de uitstraling van de wijk.

Ook reconstructie van wegen is een mogelijkheid om nieuwe parkeerplaatsen in te passen: door het profiel anders in te richten (veelal het smaller maken van wegen) kunnen extra parkeergelegenheden worden gebouwd.

Vanuit het principe om elke woning in zijn eigen parkeerbehoefte te laten voorzien, moet parkeren op eigen terrein worden gestimuleerd. Communicatie naar de bewoners dat parkeren op eigen terrein bijdraagt aan het oplossen van de parkeerproblemen is gewenst. Bij bestaande woningen kan parkeren op eigen terrein worden gestimuleerd door geen vergunningen te verlenen voor het ombouwen van potentiële parkeerruimte voor andere doeleinden. Bij nieuwbouwwoningen kan met een grondovereenkomst de verplichting worden opgelegd dat er een minimaal aantal parkeerplaatsen op de kavel wordt gerealiseerd. Een grondovereenkomst is bindend voor alle toekomstige bewoners: het is niet toegestaan deze ruimte voor andere doeleinden te gebruiken, zodat voldoende parkeerruimte op eigen terrein wordt gegarandeerd.

2. Grootschalige gebouwde voorzieningen

Als het lokaal creëren van meer parkeerruimte de problemen niet oplost, kunnen gebouwde voorzieningen (bijvoorbeeld parkeergarages of parkeerdekken) worden gerealiseerd. Dergelijke projecten zijn echter kostbaar in woongebieden en niet rendabel. Ook is er weinig ruimte voor beschikbaar. Een oplossing hiervoor is om een parkeerfonds in te stellen. Dit fonds wordt gefinancierd uit bijvoorbeeld opbrengsten van betaald parkeren in de binnenstad. Ook het gebruik van de openbare ruimte door private partijen kan voor inkomsten zorgen, bijvoorbeeld nieuwe bedrijven die vergunningen moeten kopen om op straat te mogen parkeren. Gedurende vele jaren worden deze inkomsten in het fonds gestort. Wanneer in de wijk (door hoge noodzaak, of door renovatie/herinrichting) ruimte beschikbaar wordt gemaakt voor gebouwde parkeervoorzieningen, kan dit (deels) uit het parkeerfonds worden betaald. Deze opzet (parkeerfonds en gebouwde voorzieningen) vraagt een schaa sprong. Eerst dienen de mogelijkheden uit oplossingsrichting 1 uitgeput te zijn.

3. Overige oplossingsrichtingen

Gehandicapten moeten vlakbij hun woning kunnen parkeren. De gemeente heeft uitgangspunten opgesteld voor speciale voorzieningen voor gehandicapten. Hiertoe behoort onder andere de mogelijkheid om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen en te parkeren op plaatsen waar andere voertuigen niet mogen parkeren. Deze uitgangspunten zijn opgenomen in de 'Startnotitie Parkeernota' van de gemeente IJsselstein.

Voor bewoners met een beroep in de spoedeisende hulpverlening (bijvoorbeeld artsen, ambulancemedewerkers) kan het belangrijk zijn om direct bij huis te kunnen parkeren. Indien zij niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren, moeten zij de mogelijkheid krijgen om een parkeerplaats op kenteken of op voertuigtype te krijgen. Er moet een duidelijke omschrijving zijn wie hiervoor in aanmerking kunnen komen.

Parkeren rondom verkeersaantrekkende locaties

Op dit moment lijkt een concrete oplossing voor het parkeerprobleem niet nodig. Slechts één keer per week vindt er een piekmoment plaats waarbij parkeeroverlast ontstaat. Uitbreiding van de parkeerplaatsen of regulering om parkeerders te weren zijn kostbare of ingrijpende fysieke maatregelen die op dit moment niet opwegen tegen de maatschappelijke baten.

Toelichting beleidskeuze

Het centrale doel is om voldoende parkeerruimte te creëren voor alle doelgroepen. Hiervoor zijn twee globale oplossingsrichtingen mogelijk: de parkeercapaciteit vergroten of parkeerregulering invoeren.

Het vergroten van de parkeercapaciteit zorgt ervoor dat parkeerders voor de winkelcentra, sporthal of moskee niet hoeven uit te wijken naar gebieden die niet bedoeld zijn als parkeerruimte voor deze doelgroepen. Lokaal moet worden gezocht naar geschikte mogelijkheden om de extra parkeercapaciteit uit te breiden. Het ligt voor de hand om groenvoorzieningen her in te richten, maar wel op een manier waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte gewaarborgd blijft. Om aan dit beleidsdoel te voldoen, is een oplossing op maat nodig. Verder kan worden verkend in hoeverre bepaalde verkeersaantrekkende locaties zelf verantwoordelijk zijn voor het uitbreiden van hun parkeerruimte. De mogelijkheid om lokaal parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen aan te wijzen (bijvoorbeeld bij de IJsselhal) verdient nadere aandacht.

Vanuit het beleidsdoel om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren, is parkeerregulering mogelijk. Door parkeerregulering in te voeren kunnen parkeerders uit gebieden worden geweerd die niet voor gebruik door hen zijn bedoeld. Een mogelijkheid is het invoeren van een blauwe zone bij winkelcentra om langparkeerders te weren. Een andere mogelijkheid is een vergunningenbeleid in woongebieden in te voeren. Zodoende krijgen de daadwerkelijke doelgroepen meer ruimte om te parkeren.

Parkeren bij scholen

Geen van de drie oplossingsrichtingen kan de problemen rondom scholen verhelpen. Het doel om voldoende parkeerruimte te bieden gaat rondom scholen niet samen met het principe van het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom moet een deel van de oplossing worden gezocht in het aanpassen van gedrag. Een combinatie van deze oplossingsrichtingen is nodig om per situatie een oplossing op maat te vinden. Binnen de omgeving moet worden gekeken in hoeverre

infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn, zonder de kwaliteit van de omgeving aan te tasten. Daarnaast moet voorlichting de ouders en kinderen er op attent blijven maken dat ze zelf kunnen bijdragen aan de vermindering van parkeeroverlast. Door regelmatig op te treden tegen foutparkeerders worden ouders hier nog eens extra bewust van gemaakt.

Toelichting beleidskeuze

Oplossingen kunnen in drie richtingen worden gezocht: infrastructurele aanpassingen, handhaving van foutparkeerders of educatie en voorlichting.

Infrastructurele aanpassingen in de vorm van meer parkeerruimte is vaak niet gewenst, omdat dit niet in overeenstemming is met de kwaliteit (en de veiligheid) van de omgeving. Bij de scholen aan de Petersburglaan en de Heemradelaan is een 'Kiss & Ride' die goed werkt. Bij de Aalbersestraat is dit echter geen optie, omdat de school veel jonge kinderen heeft.

Handhaving is kostbaar en werkt vaak maar tijdelijk. Wanneer de handhaving wordt gestaakt zullen de problemen op den duur terugkomen. Een regelmatige handhaving maakt mensen er wel van bewust dat foutparkeren niet wordt getolereerd.

Op veel scholen worden kinderen en ouders al geïnformeerd over de parkeerproblemen en gevraagd om te helpen deze problemen te verminderen. Tot dusverre hebben deze acties niet geleid tot een structurele oplossing van de problemen.

Parkeernormen en voorschriften woongebieden

In bijlage 3 zijn de specifieke normen en regels voor woongebieden beschreven.

5 BEDRIJVENTERREINEN

5.1 BELEIDSDOELEN

De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is het faciliteren van het parkeren voor elke doelgroep. Voor de bedrijventerreinen gelden daarnaast de volgende doelen:

- Vrachtwagens moeten een aantrekkelijke mogelijkheid hebben om op of nabij bedrijventerreinen te parkeren.
- Vrachtwagens moeten worden geweerd uit woongebieden.

5.2 HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN ONTWIKKELINGEN

Huidige situatie

Ten noorden van het centrum ligt het bedrijventerrein IJsseloevers. De bedrijvigheid hier neemt af en er zijn geen problemen bekend van grote geparkeerde voertuigen. Ten zuidoosten van het centrum liggen de bedrijventerreinen Paardenveld, Lagedijk en Over Oudland. Deze terreinen kennen een grote bedrijvigheid en staan in directe verbinding met de A2. Ten zuiden van IJsselstein ligt De Corridor. Dit terrein is nog volop in ontwikkeling. Op dit bedrijventerrein bevindt zich overwegend kantoorruimte, daarnaast zijn er bedrijven die regelmatig grote voertuigen ontvangen. De Industrieweg, de Techniekweg en de Energieweg zijn in de A.P.V. aangewezen als plaats om vrachtwagens te parkeren buiten kantooruren.

Knelpunten

Uit de parkeerdrukmeting van voorjaar 2006 blijkt dat er op de bedrijventerreinen overdag voldoende parkeerruimte is. Het aanbod van parkeervoorzieningen voor grote voertuigen is in de huidige situatie te klein voor de vraag. Er is ruimte voor 20 trekker-oplegger combinaties, terwijl de vraag daarboven ligt: er zijn 22 combinaties en 12 opleggers geteld. De omgeving van de bouwmarkt in Over Oudland op zaterdagmiddag is vaak vol.

Op de Van Leeuwenhoekweg staan buiten kantooruren vrachtwagens en opleggers geparkeerd. Deze weg is de aanrijdroute voor vrachtverkeer van buiten IJsselstein en ligt dicht bij de woonbebouwing dan de straten waar buiten kantooruren mag worden geparkeerd. Er is daar ook geen gelegenheid voor vrachtwagenchauffeurs om hun personenauto's te parkeren.

Ook op De Corridor zijn lokaal parkeerproblemen. Daar groeien bedrijven zodanig dat parkeren op eigen terrein niet meer mogelijk is door de toename van bezoekers en werknemers. Op de openbare weg is vaak onvoldoende ruimte om te parkeren.

Grote voertuigen parkeren met regelmaat op tijden dat dit niet is toegestaan. In de openbare ruimte zijn geen parkeervoorzieningen voor grote voertuigen gerealiseerd.

Op plaatsen binnen de bebouwde kom worden ook geparkeerde grote voertuigen gesignaleerd. Blijkbaar is het niet duidelijk waar wel of niet geparkeerd kan worden.

Ontwikkelingen

Voor het autoverkeer is tot 2020 een aanzienlijke groei voorspeld, maar voor het vrachtverkeer wordt zelfs een verdubbeling verwacht. Daarom is te verwachten dat ook in IJsselstein de vraag naar parkeerruimte voor vrachtverkeer alsmaar zal toenemen. Dit zorgt met name voor een grotere vraag in de avonduren en de weekenden.

Het bedrijventerrein Lagedijk is (vrijwel) volgebouwd. De gemeente heeft plannen om de openbare ruimte van dit terrein te verbeteren, in combinatie met het vervangen van de riolering. Hierdoor zou meer ruimte voor parkeren op het bedrijventerrein kunnen vrijkomen.

Bij de aanleg van Rijnenburg (ten noorden van IJsselstein) is ook rekening gehouden met de bouw van 100 ha bedrijventerrein.

Begin 2007 is de beleidsnota 'Parkeren grote voertuigen' verschenen. In deze nota is het beleid met betrekking tot het parkeren van grote voertuigen al voor een groot gedeelte onderzocht en uitgekristalliseerd.

5.3 BELEID EN UITWERKING

Voor het avond- en weekendparkeren van vrachtauto's is uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de bestaande bedrijventerreinen de snelst haalbare optie. Het aanleggen van een bewaakte vrachtwagenparkeerplaats buiten het bedrijventerrein is een dure optie met opvangmogelijkheden voor de toekomst. Voor de bedrijfsvoering tijdens kantooruren (parkeren personenauto's) zijn geen echte ingrepen noodzakelijk.

Toelichting beleidskeuze

Parkerende vrachtwagens moeten vooral buiten kantooruren worden geweerd uit de woongebieden, omdat de woongebieden daar niet voor zijn bestemd. Daarom moet er voor het vrachtverkeer een andere parkeermogelijkheid op of nabij de bedrijventerreinen zijn. De drie momenteel aangewezen straten zijn qua capaciteit niet voldoende. Er zijn twee opties: een apart parkeerterrein realiseren, dat afgesloten en of bewaakt is (duur) of de parkeermogelijkheden op de bestaande bedrijventerreinen verruimen. Daarvoor is aanpassing van de A.P.V. en de bebording nodig. Nadeel van deze oplossing is dat de geparkeerde voertuigen het laden en lossen overdag bemoeilijken. Controle op parkeerduur tijdens kantooruren is dan nodig.

In 1997 is onderkend dat het wenselijk was parkeervoorzieningen voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom van IJsselstein aan te wijzen. Dit moet voorkomen dat grote voertuigen buiten de bebouwde kom gaan parkeren op plaatsen waar dat niet wenselijk is. Hierbij is rekening gehouden met de plannen die bestonden (bestaan) om in de gemeente IJsselstein aan de Weg der Verenigde Naties (N210) een parkeergelegenheid voor grote voertuigen aan te leggen. Bij besluit van 25 maart 2003 is in beginsel ingestemd met de ontwikkeling van een vrachtwagenparkeerplaats op locatie Hoogland. In afwachting van de aanleg en openstelling van bedoelde vrachtwagenparkeerplaats, en in verband met de openbare orde was het gewenst plaatsen binnen de bebouwde kom aan te wijzen

waar toch geparkeerd kan worden met grote voertuigen (Industrieweg, Techniekweg en Energieweg).

Het naleven van het beleidsdoel ‘bedrijven moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte’ zal naar verwachting een groot deel van de parkeerproblemen voor de toekomst kunnen oplossen, zeker voor wat betreft het personenautoparkeren. Het is echter niet overal mogelijk om aan dit principe te voldoen.

Ook kan extra parkeerruimte worden gezocht buiten de bedrijventerreinen, speciaal voor grote bedrijfsvoertuigen in de weekenden en avonden. Deze speciale voorziening sluit aan bij het beleidsdoel om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren. De extra parkeerruimte kan weliswaar in de buurt van de bedrijventerreinen komen, maar dit zal niet voor ieder bedrijf betekenen dat het terrein in de directe omgeving ligt. De extra parkeerruimte kan een bestaande locatie zijn, maar ook een nieuw te creëren terrein.

Het vrachtwagenparkeerterrein moet aan speciale voorwaarden voldoen om aantrekkelijk te zijn voor vrachtverkeer. Ook moet het in overeenstemming zijn met de openbare ruimte. De parkeervoorzieningen moeten bewaakt zijn en niet oneigenlijk worden gebruikt, dat wil zeggen dat deze niet zomaar toegankelijk zijn voor verkeer dat geen bestemming heeft op de IJsselsteinse bedrijventerreinen. Dit vergt regulering in de vorm van betaald parkeren waarbij gedifferentieerde tarieven kunnen worden toegepast. Dit betekent dat de bedrijven moeten betalen voor het gebruik van dit parkeerterrein. Hiermee sluit de oplossingsrichting aan bij zowel het beleidsdoel ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’ als ‘voorzien in de eigen parkeerbehoefte’: voor het vrachtverkeer wordt een specifieke ruimte gecreëerd die niet voor andere doelgroepen bedoeld is, terwijl op de bedrijventerreinen zelf ruimte vrij blijft voor zakelijke bezoekers en personenauto’s van werknemers. Door te betalen voor het gebruik van het vrachtwagenparkeerterrein dragen de bedrijven financieel bij aan het voorzien in hun eigen behoefte.

Parkeernormen en voorschriften bedrijventerreinen

In bijlage 3 zijn de specifieke regels en normen voor parkeren op bedrijventerreinen beschreven.

6 ORGANISATIE EN ONTWIKKELING

6.1 UITVOERING VAN HET BELEID: DE ORGANISATIE

Het invoeren van betaald parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen brengt veel extra taken met zich mee, die de gemeente nu niet uitvoert. Voorbeelden hiervan zijn:

- aanleg parkeervoorzieningen;
- onderhoud parkeervoorzieningen;
- vaststellen tarieven;
- incasseren parkeergeld;
- bewaken/beveiligen parkeervoorzieningen;
- indekken financieel risico;
- uitgeven van parkeervergunningen.

Voor het uitvoeren van deze taken is een duidelijke parkeerorganisatie nodig. Er zijn grofweg drie mogelijkheden voor de parkeerorganisatie:

1. alles in eigen beheer;
2. alles uitbesteed aan marktpartijen;
3. deels in eigen beheer, deels uitbesteed aan marktpartijen.

Alles in eigen beheer

Wanneer de gemeente besluit om de hele parkeerorganisatie in eigen beheer te houden, moet zij in de toekomst alle bovenstaande taken zelf uitvoeren. Mogelijke voordelen zijn de directe sturing van het parkeerbeleid, controle over de parkeervoorzieningen en inkomsten uit de parkeertarieven. Mogelijke nadelen zijn het financiële risico, een tekort aan expertise, een tekort aan menskracht en een negatief imago van de gemeente.

Alles uitbesteed aan marktpartijen

Besluit de gemeente om alle werkzaamheden uit te besteden, dan kan zij marktpartijen vragen de parkeerorganisatie op zich te nemen. Voordeel voor de gemeente is dat de marktpartij het financieel risico draagt en de gemeente vrijwel al het werk uit handen neemt. Nadeel is dat de gemeente geen invloed heeft op de tarieven, geen mogelijkheid heeft om met de tarieven het beleid te sturen en zelf geen inkomsten heeft uit de parkeertarieven.

Deels in eigen beheer, deels uitbesteed aan marktpartijen

Om de voordelen van het uitbesteden aan een marktpartij te benutten, maar de nadelen daarvan te verminderen, kan de gemeente besluiten om de parkeerorganisatie slechts deels uit te besteden of onder bepaalde voorwaarden. Een voorbeeld hiervan is dat de gemeente voorwaarden stelt voor de maximale tarieven en tariefsverhogingen, of kwaliteitseisen stelt aan de bouw, het onderhoud en de beveiliging. Een andere mogelijkheid is dat de gemeente zelf de parkeervoorzieningen aanlegt en onderhoudt, maar deze verhuurt aan een marktpartij. Ook is het mogelijk dat de gemeente zelf alle parkeertarieven vaststelt, maar een marktpartij inhuurt om de parkeergelden te innen. Zo zijn er legio mogelijkheden voor het invullen van de parkeerorganisatie. Het is de taak van

de gemeente om te bepalen welke werkzaamheden zij in de toekomst zelf wil en kan invullen en welke taken kunnen worden uitbesteed.

6.2 ONTWIKKELINGEN EN ORGANISATIE, EVALUATIE

De gemeente IJsselstein beheert momenteel alle parkeerplaatsen in de gemeente. Ook geeft de gemeente parkeerontheffingen uit in de binnenstad en verleent zij vergunningen aan gehandicapten.

Het ontwikkelingsplan van IJsselstein voorziet in het bouwen van nieuwe parkeervoorzieningen. Nabij het verpleeghuis IJsselwaerde wordt een parkeergarage gebouwd en bij het Kloosterplantsoen wordt een parkeerterrein op maaiveld aangelegd. Betaald parkeren is noodzakelijk om de bouw van deze nieuwe parkeervoorzieningen te financieren.

De ontwikkelingen in de binnenstad en de aanleg van grootschalige parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad maken hoge investeringen noodzakelijk. Deze hoge investeringen zorgen voor een zeker risico, niet alleen in de aanleg maar ook in het beheer en onderhoud. Daarnaast gaat er veel tijd en moeite zitten in de hele organisatie van het parkeren. De parkeerorganisatie moet worden aangepast en afgestemd op de ontwikkelingen. Beleid formuleren voor de parkeerorganisatie is nodig om voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen. De gemeente moet bepalen hoe zij hiermee om wil gaan.

6.3 HANDHAVING

Handhaven is op dit moment een taak van de politie. Foutparkeerders en parkeerders die de maximum parkeerduur van de blauwe zone overschrijden kunnen worden beboet. De inkomsten van de handhaving gaan naar de staatskas.

In de toekomst is het mogelijk om als gemeente parkeerboetes te innen door de bestuurlijke boete. De gemeente kan zelf BOA's (Bijzondere Opsporings Ambtenaren) inzetten om foutparkeerders te beboeten. De bestuurlijke boete maakt het mogelijk om het parkeerbeleid te handhaven, waarbij de inkomsten van de boete (deels) kunnen worden gebruikt om de kosten van de handhaving te dekken.

Ook wanneer in de toekomst betaald parkeren wordt ingevoerd, dient dit te worden gehandhaafd. Door het betaald parkeren te fiscaliseren, kunnen gemeenten parkeerders die niet of te weinig betalen een naheffing geven. Deze naheffing kan de gemeente zelf innen. Met deze inkomsten is het mogelijk om het parkeren kostendekkend te handhaven.

BIJLAGE 1 PARKEERDRUK IN (DEEL)WIJKEN VAN IJSSELSTEIN

IJsselstein-Zuid

De Hoven	87%
De Wereldsteden	96%
De Rivieren	60%
Het Staatse-Zuid	97%

Achterveld

Achterveld-Oost (fase 1)	72%
Achterveld-Zuid (fase 2)	91%
Achterveld-West (fase 3a)	93%
Achterveld-West (fase 3b)	102%
Achterveld-West (fase 3c)	84%
Achterveld-West (fase 3d)	98%
Achterveld-West (centrum)	76%
Achterveld-Noord (fase 4a)	106%
Achterveld-Noord (fase 4b)	119%
Achterveld-Noord (fase 5a)	99%
Achterveld-Noord (fase 5b)	97%
Achterveld-Noord (fase 5c)	90%
Achterveld-West (fase 6a)	100%
Achterveld-West (fase 6b)	88%

Elders

IJsselveld rondom IJsselhal	81% op zaterdagochtend 72% op zaterdagmiddag 40-50% doordeweeks
Clinckhoeff	101% op zaterdagochtend
Schakel Libra	91% op zaterdagochtend

Bronnen:

- Parkeren in Zenderpark, 2003
- Parkeren in Achterveld, 2004
- Parkeren IJsselhal, 2004

BIJLAGE 2 VERDELING VAN FUNCTIES, PARKEERBALANS IJSSELSTEIN

Omvang van de functies in binnenstad IJsselstein					
Functie	Eenheid	2005	aanbouw	afbouw	2015
Wonen bestaand zonder pp	woning	516			516
Wonen bestaand met pp	woning	100			100
Koningshof/Schuttersgracht	woning		40	4	36
Vingerhoekhof	woning		7		7
Hofstraat	woning		21		21
Kloosterstraat	woning		14		14
Isselwaerde	woning		18		18
Detailhandel bestaand	100 m2 BVO	149,0			149,0
Supermarkt Edah	100 m2 BVO	15,0		15,00	
Supermarkt AH	100 m2 BVO	25,0			25,0
Markt	100 m2 BVO	13,9	7,80		21,7
Detailhandel Koningshof	100 m2 BVO		39		39,0
Kloosterstraat (dienstverlening)	100 m2 BVO		2		2,0
Hofstraat (dienstverlening)	100 m2 BVO		2		2,0
<u>Transmuraal Centrum:</u>					
Huisartsen	behandelkamers	3	10		13
Vitras en overige huurders 't Steyn	100 m2 BVO		5,60		5,6
Apotheek	100 m2 BVO		3,00		3,0
Salto	100 m2 BVO		0,30		0,3
Antonius ziekehuis	100 m2 BVO		1		1,0
Verpleeghuis Isselwaerde	bed	60	30		90
Bibliotheek	100 m2 BVO	14,0	11		25,0
Museum	100 m2 BVO	11,7			11,7
Stadhuis	100 m2 BVO	15,0			15,0
Theater	stoelen	365			365
Bioscoop	stoelen	60			60
Restaurant	100 m2 BVO	9,6			9,6
Daghoreca	100 m2 BVO	3,0	4,4		7,4
Horeca Koningshof	100 m2 BVO		1		1,0
Nachthoreca	100 m2 BVO	3,9			3,9

Bron: Parkeerbalans IJsselstein, 2005

BIJLAGE 3 UITGANGSPUNTEN VOOR HET PARKEERBELEID

Tabel B3.1 op de volgende pagina's geeft de landelijke parkeernormen weer die het CROW, het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, hanteert. De gemeente IJsselstein neemt deze parkeernormen voor het grootste deel over. Er zijn enkele kleine wijzigingen en toevoegingen gedaan.

Tabel B3.1: parkeernormen CROW , met aanpassingen voor de gemeente IJsselstein.

Functie	Binnenstad		Schil		Rest bebouwde kom		Eenheid
	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	
Wonen							
Woning duur	1,5 ¹	1,5 ¹	1.7	1.9	1.9	2.1	woning
Woning midden	1,0 ¹	1,0 ¹	1.5	1.7	1.7	1.9	woning
Woning goedkoop	1,0 ¹	1,0 ¹	1.3	1.5	1.4	1.7	woning
Sociale huurwoningen	1,0	1,0	1.1	1.3	1.2	1.5	woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3 ¹	0,6 ¹	0.3	0.6	0.3	0.6	woning
kamerverhuur	0,2 ¹	0,6 ¹	0.2	0.6	0.2	0.6	Kamer
Winkels							
hoofdwinkelgebied	2,5	3,5	-	-	-	-	100 m ² bvo
buurt- en wijkcentra	2,5	4,0	2.5	4.0	2.5	4.0	100 m ² bvo
grootschalige detailhandel	-	-	5.5	7.5	6.0	8.0	100 m ² bvo
showroom	1.0	1.2	1.2	1.4	1.4	1.6	100 m ² bvo
weekmarkt	2,5	4,0	3,5	4,5	3,5	4,5	100 m ² bvo
Supermarkt	- ₂	- ₂	4,0	4,5	4,0	4,5	100 m ² bvo
Bedrijven							
comm. dienstverlening	1,7	2,3	2.3	2.8	2.8	3.3	100 m ² bvo
kantoor	1.0	1.7	1.2	1.9	1.5	2.0	100 m ² bvo
arbeidsextensief bezoeker extensief	0,5	0,3	0.6	0.7	0.8	0.9	100 m ² bvo
arbeidsintensief bezoeker extensief	0,7	1,2	1.7	2.2	2.5	2.8	100 m ² bvo
arbeidsextensief bezoeker intensief	0,4	0,6	1.2	1.4	1.6	1.8	100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0.8	1.7	0.8	1.7	100 m ² bvo
Horeca							
café, bar, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	100 m ² bvo
restaurant	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	100 m ² bvo
hotel	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	kamer
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	100 m ² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	per zitplaats
Kleinschalig theater	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	per zitplaats

Functie	Binnenstad		Schil		Rest bebouwde kom		Eenheid
	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	onderkant bandbreedte	bovenkant bandbreedte	
Sport/vrije tijd							
Gymlokaal ³	-	-	2,0	2,5	2,5	3,0	100 m ² bvo
Sporthal ⁴	-	-	2,0	2,5	2,5	3,0	100 m ² bvo
sportveld	-	-	13,0	27,0	13,0	27,0	Ha. netto
dansstudio, sportschool	2,0	3,0	3,0	4,0	3,0	4,0	100 m ² bvo
squashbaan	-	-	1,0	2,0	1,0	2,0	baan
tennisbaan	-	-	2,0	3,0	2,0	3,0	baan
golfbaan	-	-	-	-	6,0	8,0	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	baan/tafel
stadion	-	-	-	-	0,04	0,2	zitplaats
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	-	-	5,0	8,0	6,0	11,0	100 m ² bvo
zwembad	-	-	9,0	11,0	10,0	12,0	100 m ² bassin
themapark, pretpark	-	-	-	-	4,0	12,0	ha. netto
overdekte speeltuin- hal	3,0	12,0	3,0	12,0	3,0	12,0	100 m ² bvo
manege	-	-	-	-	0,3	0,5	box
cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	100 m ² bvo
Volkstuin	-	-	-	-	0,3	0,3	
Verzorging							
ziekenhuis	1,5	1,9	1,5	1,9	1,5	1,9	bed
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	wooneenh.
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0	behandelk.
Onderwijs							
WO-HBO-dag ⁵	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	collegezaal
MBO(ROC)/WO/HBO-dag	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	leslokaal
voorbereidend beroepsonderwijs - dag	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal
avondonderwijs	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	student
Basisonderwijs ⁶	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal
crèche, peuterspeelzaal kinderdagverblijf ⁷	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	arb.plaats
Overig							
Begraafplaats/crematorium	15,0	30,0	15,0	30,0	15,0	30,0	Gelijktijdige begrafenis/cr ematie
religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	zitplaats

- 1 exclusief bezoek
- 2 in binnenstad bij voorkeur geen supermarkt
- 3 Gymlokalen zonder avondfunctie parkeervraag = 0
- 4 Bij sporthal met wedstrijdfunctie + 0,1 - 0,2 pp
- 5 Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen, collegezaal = 150 zitplaatsen
- 6 Leslokaal = circa 30 zitplaatsen exclusief Kiss & Ride
- 7 Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers exclusief Kiss & Ride

Alle getallen zijn inclusief bezoek tenzij anders is vermeld.

De bovenstaande normen gelden in ieder geval voor nieuwbouwsituaties. Bij uitbreidingen dient in ieder geval de uitbreiding volgens bovenstaande normen te worden beoordeeld. Waar mogelijk worden de normen ook voor bestaande situaties van toepassing verklaard.

De gemeente IJsselstein heeft uitgangspunten opgesteld die invulling geven aan en voorwaarden scheppen voor het parkeerbeleid. Alle vervoerswijzen die een relatie tot het parkeren hebben komen hier aan bod.

Algemeen

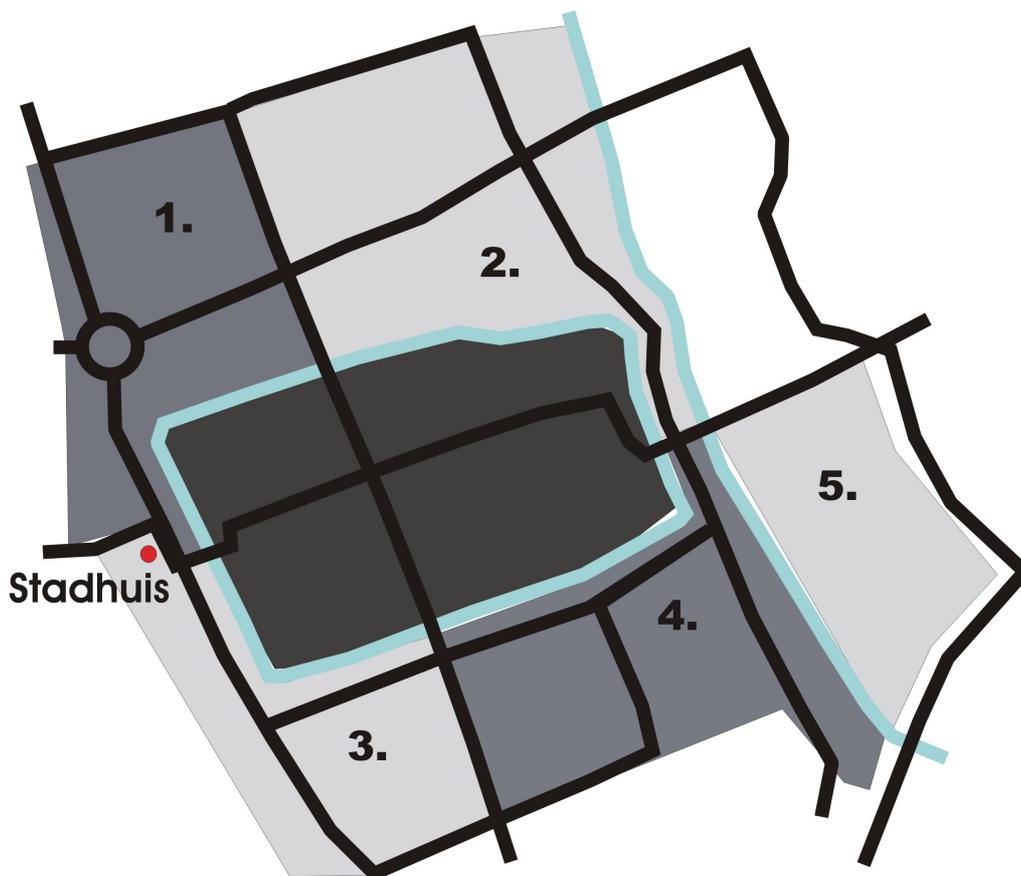
- Wanneer het parkeren aan twee zijden van de weg de doorgang belemmert (minimaal 3,5 m vrijhouden), dan dient het parkeren aan één zijde van de weg in eerste instantie fysiek onmogelijk gemaakt te worden. Helpt dit niet, dan kan alsnog een parkeerverbod ingesteld worden.
- Er worden geen parkeervakken aangelegd op de koppen van t-splitsingen en binnen 5 meter van een hoek, conform de verkeerswetgeving; met uitzondering van garages en carports, mits deze maar in- en uit te draaien zijn. Hiervoor geldt de draaicirkel van het maatgevend voertuig.
- De doorgang van de weg moet worden gewaarborgd door parkerende voertuigen: minimale doorrijdbreedte 3,5 meter.
- De doorrijdhoogte van 4 m dient gewaarborgd te worden voor de brandweer.
- Voor de doorgang dient bij het ontwerp van bochten uitgegaan te worden van een draaicirkel van 6,1 m binnencirkel en 17,3 m buitencirkel.

NB: Dit zijn harde eisen: aan deze uitgangspunten mag niet getornd worden, ook niet wanneer daardoor de parkeernorm niet gehaald wordt!

Autoparkeren

- Alle nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen dienen te worden aangelegd conform de CROW-richtlijnen qua afmetingen.
- De gewenste breedte van een haakse parkeerplaats wordt gesteld op 2,5 m.
- Bij foutparkeren worden in principe verzoeken van individuele burgers om parkeerverbodsborden en gele (onderbroken) strepen niet ingewilligd, tenzij op nadrukkelijk verzoek van hulpdiensten.
- Eén keer in de drie jaar worden voor heel IJsselstein parkeertellingen uitgevoerd, om zodoende bij klachten over parkeren over geschikte gegevens te beschikken om de aard en ernst van de klacht(en) te kunnen verifiëren.
- Na de parkeertelling van een zone volgt een advies aan B&W over eventueel te nemen vervolgacties.
- Voor het vaststellen van een parkeernorm worden de normen uit tabel XX gehanteerd. In situaties waarin deze tabel niet voorziet wordt CROW-publicatie 182 van toepassing verklaard
- IJsselstein rekent in de parkeernormering van CROW-publicatie 182 met “matig stedelijk”;

In onderstaande kaart wordt voor IJsselstein aangegeven waar de grens ligt tussen centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom, teneinde de parkeernormering vast te leggen.



Figuur B3.2: begrenzing centrum en schil/overloopgebied (deelgebieden 1-5)

Parkeernormen in woongebieden

Uitgangspunt is om de maximum parkeernorm toe te passen.

Of een garage, tuinparkeerplaats, oprit en carport mee tellen in het berekenen van de parkeernorm, is een beleidskeuze volgens CROW-publicatie 182. Beleidsuitgangspunt is dat deze alleen meetellen, indien de maatvoering zodanig is, dat het ook werkelijk mogelijk is een auto te parkeren en uit te kunnen stappen. De volgende tabel is hierin leidend:

Tabel B3.2: Rekentabel oprit, garage, carport en tuinparkeerplaats

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal voertuigen	Wegingsfactor	Vereiste minimale afmetingen binnenmaat	
			Breedte ²	Diepte
Oprit	1	0,8 (1,0) ¹	3,50 m	5,00
zonder garage/carport				
Lange oprit	2	1,0 (1,5) ¹	3,00 m	10,00 m
zonder garage/carport				
Dubbele oprit (naast elkaar)	2	1,7 (2,0) ¹	5,50 m	5,0 m
zonder garage/carport				
Garage	1	0,5 (0,7) ¹	3,00 m	6,00 m
zonder oprit				

<i>Garage met oprit</i>	2	1,0 (1,5) ¹	3,00 m 3,00 m	6,00 m 5,00 m
<i>Garage met lange oprit</i>	3	1,3 (2,3) ¹	3,00 m 10,00 m	6,00 m 3,00 m
<i>Garage met dubbele oprit (naast elkaar)</i>	3	1,8 (2,3) ¹	3,00 m 5,50 m	6,00 5,00
<i>Garagebox (niet bij woning)</i>	1	0,3	3,00 m	6,00 m
<i>Carport zonder oprit</i>	1	0,8	2,50 m	5,00 m
<i>Carport met oprit</i>	2	1,2	2,50 m 3,00 m	5,00 m 5,00 m
<i>Tuinparkeerplaats</i>	1	0,5 (1,0) ¹	3,00 m	6,00 m
<i>Parkeergarage plaats</i>	1	1,0	2,50 m ³	5,00 m ³

1 Indien in de koopovereenkomst van de woning is opgenomen dat een parkeerplaats op eigen terrein in stand gehouden dient te worden en hieraan een kettingbeding en boeteclausule zijn opgenomen, kan worden uitgegaan van de wegingsfactor tussen haakjes.

2 Indien de parkeerplaats ter hoogte van de entree van de woning gelegen is, dient bij genoemde breedtemaat 0,3 m te worden opgeteld.

3 Maatvoering geldt voor haaksparkeren. Voor parkeren onder een hoek dienen de afmetingen uit de ASVV 2004 te worden gehanteerd.

- Indien de wenselijk norm niet gehaald wordt, dient ten minste gestreefd te worden naar een zo hoog mogelijk norm als haalbaar.
- Als maximale loopafstand wordt 100 meter vanaf de erfgrans tot de openbare parkeerplaats gehanteerd, conform het bepaalde in CROW-publicatie 182. Tevens wordt als uitgangspunt gehanteerd dat daarbij slechts één bocht om gegaan mag worden vanwege het psychologische effect dat hiervan uit gaat.
- Te realiseren autoparkeerplaatsen mogen in principe niet ten koste gaan van speelplaatsen uit het speelplaatsenbeleidsplan/bestemmingsplan.
- Te realiseren autoparkeerplaatsen mogen in principe niet ten koste gaan van structureel groen (het 'nee, tenzij...' principe).
- De parkeernorm bij nieuwbouw mag niet opgehoogd worden omoverloop van een oude wijk naar een nieuwe wijk mogelijk te maken (afwentelen problemen).
- Bij uitbreidingen wordt bij voorkeur een nieuwe parkeernorm bepaald voor het totaal.
Toegestaan is om alleen extra parkeerplaatsen voor de uitbreiding te realiseren. Deze dienen te worden bepaald middels tabel XX.
- Afwijkingen van bovenstaande normen is alleen mogelijk na gemotiveerd besluit door het college.
- Indien van de norm afgeweken wordt, dient vastgelegd te worden wat hiervan de reden is.

Motorparkeren

- Voor motoren worden geen afzonderlijke, aangepaste parkeerplaatsen gerealiseerd. Zij moeten in een parkeervak parkeren.

Fietsparkeren

Hieraan wordt uitwerking gegeven naar in het GVVP.

Parkeren recreatieve voertuigen

Campers/kampeerwagens

- Bij campers/kampeerwagens wordt geen onderscheid gemaakt tussen voertuigen die gebruikt worden als algemeen voortbewegingsmiddel en als recreatief voertuig.
- Campers mogen drie dagen achtereenvolgende dagen in de wijk staan (APV¹ art. 5.1.5. lid 1).
- Er kan ontheffing van de APV worden verleend (APV art. 5.1.5. lid 3)

Caravan/vouwwagens

- Caravans mogen op drie achtereenvolgende dagen in de wijk staan (APV art. 5.1.5. lid 1)
- Er kan ontheffing van de APV worden verleend (APV art. 5.1.5. lid 3).

Parkeren aanhangwagens

- Aanhangwagens, niet zijnde ten dienste van de recreatie, mogen tussen zonsondergang en zonsopgang niet op- of aan de openbare weg staan (APV art. 5.1.5. lid 2).
- Er kan ontheffing van de APV worden verleend (APV art. 5.1.5. lid 3).
- Motivering: overlast aanhangers in de wijk van bedrijven i.r.t. parkeerdruk.

Parkeren grote voertuigen

Touringcars

- Bij touringcars wordt geen onderscheid gemaakt tussen eenmalig/tijdelijk parkeren (bijv. hotelbezoek, evenementen) en regelmatig parkeren. Ook bezoekende touringcars dienen net als vrachtwagens te parkeren op de aangewezen plaatsen op de industrieterreinen voor parkeren grote voertuigen (zie hieronder).

Vrachtwagens

- De zones voor het parkeren van grote voertuigen worden uitgebreid. De volgende straten worden aangewezen: Lage Dijk, Energieweg, Technieweg, Nijverheidsweg, Middenweg, Handelsweg, Productieweg (allen op industrieterrein Lage Dijk), Boerhaaveweg, Swammerdamweg (beide op bedrijventerrein Paardenveld), Lorentzlaan, Kamerlingh Onneslaan (pas na bebouwing nog te verkopen kavels) m.u.v. het deel dat evenwijdig aan de Weg der Verenigde Naties ligt, Archimedesstraat (op industrieterrein Over Oudland). Op een tekening worden de betreffende straten aangegeven.
- De APV art. 5.1.7.lid 3 dient hierop aangepast te worden.
- Er kan ontheffing van de APV worden verleend (APV art. 5.1.7. lid 4).

¹ Algemene Plaatselijke Verordening, november 1996 en updates op onderdelen.

- Bij de komgrenzen dient op de portalen middels bebording deze bepaling in de APV aangegeven te worden en bij de Infostop, teneinde een ieder hiervan in kennis te stellen (bijv. tekst P grote voertuigen op industrieterreinen; bij industrieterreinen dan aangeven waar het parkeren wel en niet mag + afmetingen + tijden).
- Nader onderzoek vindt plaats naar een speciale vrachtwagenparkeerplaats, Mogelijk kan deze in de plaats van een deel van de hiervoor genoemde zone komen met een verplichting om vrachtwagens en touringcars hier te parkeren.

Grote (bedrijfs)bussen

- Het is op grond van de APV art. 5.1.7 lid 1 (grote voertuigen) verboden om een voertuig dat met inbegrip van de lading een lengte heeft van meer dan 6.0 m en/of een breedte van meer dan 2.0 m en/of een hoogte van meer dan 2.4 m te parkeren op een weg gelegen binnen de bebouwde kom of op een, door burgemeester en wethouders, aangewezen weg gelegen buiten de bebouwde kom.
- Het is op grond van de APV art. 5.1.8 lid 1 (parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen) verboden om een voertuig dat, met inbegrip van de lading een lengte heeft van meer dan 6.00 m lang of een hoogte van 2.40 m bij een woning op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.
- De zone voor parkeren van grote voertuigen wordt uitgebreid. Deze zone geldt ook voor grote (Bedrijfs)bussen.
- Er kan ontheffing van de APV worden verleend (APV art. 5.1.7. lid 4).
- Bij parkeertellingen worden geparkeerde grote bussen apart aangegeven op tekening.

Parkeren bij bedrijven op bedrijventerreinen

- Het parkeren bij bedrijven is bij sommige bedrijventerreinen geregeld via het bestemmingsplan: in het uitwerkingsplan Corridor, het uitwerkingsplan Lagedijk-Oost en het uitwerkingsplan Over Oudland 2^e fase is dit geregeld. In de nieuwe uitwerkingsplannen moet dit wel vast gelegd worden. Wanneer er in het bestemmingsplan niets is opgenomen over parkeernormen, dan is de Bouwverordening van kracht. Hierin staat een bepaling dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein moet zijn. De normen van het ASVV 2004 werden tot nu toe aangehouden en sinds kort de normen uit CROW-publicatie 182. De Bouwverordening is o.a. toegepast bij industrieterrein Lagedijk. Tenslotte kan privaatrechtelijk een overeenkomst gesloten worden over het parkeren op eigen terrein bij de verkoop of verhuur van gemeentegrond.
- In de documenten staat zo veel mogelijk expliciet verwoord dat het parkeren op eigen terrein van het bedrijf dient te geschieden. Dit geldt zowel voor parkeren werknemers, parkeren bezoekers, parkeren vrachtwagens als laden/lossen vrachtwagen. Het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen staat verwoord in het bestemmingsplan en/of uitwerkingsplan.
- Bij zowel koop- als huurpanden c.q. grond is B.V.O. leidend boven het aantal werknemers.
- Parkeerplaatsen dienen -ook al is het op eigen terrein- altijd te voldoen aan de afmetingen die het CROW adviseert en waar mogelijk aan het bepaalde in tabel 4.
- Bij bouwaanvragen wordt hierop getoetst door de afdeling Vergunningverlening.

Gehandicaptenparkeren

Algemene verkeersregels met betrekking tot gehandicaptenparkeren

Gehandicapten met een algemene gehandicaptenparkeerkaart mogen naast het parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats hun voertuig ook op een aantal andere plaatsen parkeren, onder voorwaarde dat het overige verkeer niet gehinderd of in gevaar gebracht mag worden. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de onbelemmerde doorgang van hulpdiensten zoals de brandweer (minimaal benodigde wegbreedte 3,5 m) en het vrijhouden van uitritten. Deze plaatsen waar geparkeerd mag worden zijn:

1. op wegen met een parkeerverbod voor maximaal 3 uur aaneengesloten. In de auto moet tevens een parkeerschijf waarop de aankomsttijd is aangegeven duidelijk zichtbaar zijn;
2. in een (woon)erf, buiten de aangegeven vakken voor maximaal 3 uur aaneengesloten. In de auto moet tevens een parkeerschijf waarop de aankomsttijd is aangegeven duidelijk zichtbaar zijn;
3. op wegen en parkeerterreinen met verplicht gebruik van de parkeerschijf (de zgn. blauwe zone). Hier mag zonder parkeerschijf geparkeerd worden.

Met een algemene gehandicaptenparkeerkaart mag niet geparkeerd worden:

1. op wegen en parkeerterreinen die zijn aangeduid als parkeervoorziening voor vergunninghouders;
2. op ruimte bestemd voor noodhulpvoertuigen;
3. voor uitritten (openbaar en particulier).

Auto

- Op de grotere parkeerterreinen dienen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig te zijn, waarbij het aantal bepaald wordt op basis van de richtlijn uit het (nieuwe) ASVV.
- De vakken dienen qua afmeting overeen te komen met de afmetingen zoals voorgeschreven in CROW-publicatie 177 "Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte". De inrichting en uitvoering van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen is maatwerk, omdat het om specifieke gebruikers gaat.

Tabel B3.3: Afmetingen algemene gehandicaptenparkeerplaats

Vrije ruimte $\geq 3,5 \times 6,0$ m (vrije ruimte voor het plaatsen van de auto $\geq 2,0 \times 4,5$ m en vrije strook voor het in- en uitstappen achter en naast de auto $\geq 1,5$ m)

Bron: CROW-publicatie 177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte p. 86.

Tabel B3.4: Afmetingen individuele gehandicaptenparkeerplaats in verblijfsgebied of woonerf

Bij langsparkeren:	Vak $\geq 2,0 \times 6,0$ m Vrije strook naast auto: straat
Bij haaksparkeren:	Vak $\geq 2,25 \times 5,0$ m Extra breedte parkeervak $\geq 1,5$ m (indien nodig in verband met aard van de functiebeperking). Vrije strook achter auto: straat
Bij schuin parkeren:	Vak $\geq 2,25 \times 5,0$. Extra breedte parkeervak $\geq 1,5$ m (indien nodig in verband met aard van de functiebeperking). Vrije strook achter auto: straat

Bron: CROW-publicatie 177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte p. 86.

Tabel B3.5: Afmetingen gehandicaptenparkeerplaats langs gebiedsontsluitingsweg

Langsparkeren $\geq 2,0 \times 6,0$. Extra breedte parkeervak $\geq 1,5$ m (indien nodig in verband met aard van de functiebeperking). Extra lengte parkeervak $\geq 1,5$ m (indien nodig in verband met aard van de functiebeperking)

Bron: CROW-publicatie 177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte p. 86.

- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen te allen tijde aan de richtlijn voor maatvoering te voldoen. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken zal het volgende worden aangehouden: wanneer nieuwe gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd moeten deze voldoen aan de richtlijnen, de bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen worden in principe niet aangepast tenzij de gebruiker aangeeft dat de afmeting grote problemen voor hem/haar geeft. Aanpassing van de bestaande parkeerplaatsen leidt tot afname van het aantal openbare parkeerplaatsen, terwijl in veel gebieden reeds sprake is van parkeerdruk. Bovendien zijn met aanpassing grote investeringen gemoeid. In het verleden zijn de meeste gehandicaptenparkeervakken op hoeken aangelegd, zodat gebruik gemaakt kan worden van het trottoir om uit te stappen. Op deze wijze kost dit geen extra ruimte ten nadele van de overige parkeervakken.
- De verkeersbesluiten voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden voorbereid door verkeerskundigen van de afdeling Stadsontwikkeling.
- De verkeersbesluiten voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden voorbereid door medewerkers van de afdeling Publiekszaken.
- Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken kunnen verstrekt worden aan houders van een gehandicaptenparkeerkaart met de aantekening 'bestuurder'; er wordt dus geen gehandicaptenparkeerplaats op kenteken verstrekt aan houders van een gehandicaptenparkeerkaart met de aantekening 'passagier'.
- Iemand die een gehandicaptenparkeerkaart heeft, krijgt niet per definitie een parkeerplaats op kenteken toegewezen. Er wordt getoetst op:
 1. loopafstand (norm voor verkrijgen parkeerkaart: niet in staat zijn een afstand van 100 m te voet zonder onderbrekingen te overbruggen)
 2. rolstoelgebruik;
 3. parkeerdruk (te toetsen aan de hand van parkeertellingen; wanneer er in een cirkel van 100 m rondom de woning daadwerkelijk parkeerruimte is, is er geen sprake van parkeerdruk).
- Indien er een parkeerplaats op eigen terrein (oprit, garage, carport, tuinparkeerplaats) aanwezig is van voldoende omvang (parkeerplaats groot genoeg voor een auto en voldoende ruimte om uit te stappen), wordt er geen gehandicaptenparkeerplaats op kenteken verstrekt. Dit geldt ook als de tuin (na aanpassing, in het redelijke) ruimte biedt om het voertuig te parkeren en een uitritvergunning verleend wordt. In alle andere gevallen zal een parkeerplaats aan het aantal openbare parkeerplaatsen onttrokken worden.

Tabel B3.6: afmetingen gehandicaptenparkeerplaats op eigen terrein

Soort gehandicaptenparkeerplaats	Afmetingen
Oprit	Min. 5,00 m diep en 3,00 ² m breed ter hoogte van uitstapplaats. Bij voorkeur 3,50 m breed
Carport	Min. 5,00 m diep en 3,00 ² m breed ter hoogte van uitstapplaats. Bij voorkeur 3,50 m breed
Garage	Min. 6,00 m diep en 3,50 ² m breed.
Tuinparkeerplaats	Min. 5,00 m diep en 3,00 ² m breed ter hoogte van uitstapplaats. Bij voorkeur 3,50 m breed

- De ligging van gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte wordt in overleg tussen aanvrager en medewerker van de afdeling Stadsontwikkeling bepaald, waarbij de beschikbare ruimte leidend is. Dit wordt op tekening vastgelegd en voorzien van datumstempel.
- Hierbij wordt uitgegaan van de dichtst bijzijnde *bestaande* parkeerplaats; alleen in uitzonderlijke gevallen kan een parkeerplaats op kenteken op een nog niet daarvoor bestemde plaats in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Beoordeling van de locatie vindt plaats door medewerkers van de afdeling Stadsontwikkeling. De aanvrager dient een apart verzoek in bij burgemeester en wethouders van de gemeente IJsselstein. Een medische keuring bij de GGD kan onderdeel uitmaken van de beoordeling. De kosten komen voor rekening van de aanvrager.
- Men is verplicht om het voertuig met het kenteken dat een afzonderlijke plaats krijgt toegewezen, ook op deze plaats te parkeren en geen andere parkeerplaatsen in de omgeving te benutten, daarmee een parkeerplaats onttrekkend aan het totale aantal. Dit wordt in de nog op te stellen voorwaarden opgenomen. Indien een gehandicaptenvoertuig, ondanks de gezamenlijke bepaling van de ligging, niet benut wordt door de aanvrager omdat deze het niet (meer) eens is met de ligging en het voertuig elders parkeert, wordt de aanvrager in eerste instantie hierover aangeschreven. Indien door de gemeente geconstateerd wordt dat de aanvrager weigert het voertuig op de daarvoor bestemde plaats te parkeren, is de gemeente gerechtigd de gehandicaptenparkeerplaats op te heffen. De kosten hiervoor zullen verhaald worden op de aanvrager.
- De houder van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is verplicht wijzigingen in kenteken door te geven, evenals wanneer de gehandicaptenparkeerplaats opgeheven kan worden door bijv. overlijden aanvrager, geen autobezit meer, of geen medische indicatie aanvrager meer. Dit moet in de voorwaarden worden opgenomen.
- Wanneer het vermoeden bestaat dat een gehandicaptenparkeerplaats niet meer als zo danig gebruikt wordt, doet de gemeente hierover navraag bij de aanvrager. Indien de waarneming correct is, zal de gehandicaptenparkeerplaats op kosten van de gemeente opgeheven worden. Er dient (te allen tijde) een intrekingsbesluit (verkeersbesluit) genomen worden.
- Indien een bestuurderskaart wordt omgezet naar een passagierskaart maakt, zal per geval door medewerkers van de afdeling Stadsontwikkeling beoordeeld worden of de parkeerplaats in stand gehouden dan wel verwijderd dient te worden.

² Deze breedte is uitsluitend benodigd ter plaatse van het uitstappen, naast het geparkeerde voertuig.

Brommobielen

- De wetgeving voor gehandicaptenvoertuigen/brommobielen is in 2002 gewijzigd. Bestuurders van brommobielen (deze hoeven niet per definitie gehandicapt te zijn) moeten zich volgens de wet gedragen als bestuurders van een auto. Dit impliceert dat een brommobiel alleen op een parkeerplaats geparkeerd mag worden en niet op het trottoir. Aanvragen om een gereserveerde parkeerplaatsen ten behoeve van een brommobiel zal per geval worden beoordeeld door medewerkers van de afdeling Stadsontwikkeling.

•

Gehandicaptenvoertuigen

- Gehandicaptenvoertuigen moeten bij voorkeur op eigen terrein geparkeerd worden en anders op het trottoir, met inachtneming van de veiligheid en fatsoensnormen.

COLOFON

Titel	Parkeerbeleidsplan IJsselstein
Samengesteld door	Joep Lax Jan-Willem Grotenhuis
Projectnaam	Parkeerbeleid IJsselstein
Dossiernummer	2005/243A
Laatste versie	Joep Lax
Datum	12 februari 2007
Bestandsnaam	Parkeerbeleidsplan IJsselstein 2006.doc
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus advies- en realisatiebureau, gespecialiseerd in verkeer en vervoer. XTNT houdt zich voornamelijk bezig met inhoudelijke advisering, verkeerskundige projectbegeleiding, proces- en programma-management, detachering, ketenmobiliteit en product vernieuwing in het openbaar vervoer, innovatie, mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement (visie en beleid).

XTNT heeft als doel klantgericht, spraakmakend en innovatief te zijn: gaan waar anderen niet gaan.

© XTNT, Utrecht, 2007

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.