

# Voorstel Parkeernota Krimpen aan den IJssel

In opdracht van VVD Krimpen aan den IJssel, Pascal Aalberts

# 2011



VVD Krimpen aan den IJssel

September 2011



## Voorwoord

Voor u ligt het Voorstel Parkeernota Krimpen aan den IJssel, opgesteld door het jonge verkeerskundig bureau Pascal Aalberts te Velp, op verzoek van de VVD-fractie te Krimpen aan den IJssel. Deze nota is tot stand gekomen in samenwerking met vooral de VVD-fractieleden Inge van 't Hoogerhuijs en Jer Ponsen, die aan de verkeerskundigen van ons bureau nuttige input hebben verstrekt. Bij het opstellen van deze nota is gebruik gemaakt van een scala aan bronnen. Daarnaast zijn in het onderzoek verschillende organisaties op het gebied van parkeerregelgeving en -beheer persoonlijk benaderd. Dank gaat uit naar het wijkteam Krimpen aan den IJssel van de Politie Rotterdam-Rijnmond, de afdeling Ruimtelijke Ordening/Verkeer van de Gemeente Krimpen aan den IJssel, de directie Stadstoezicht Gemeente Rotterdam, CROW te Ede en S-PARK Regie over Parkeren te Leidschendam.

Dit Voorstel Parkeernota voor de gemeente Krimpen aan den IJssel focust vooral op het bepalen, differentiëren en toepassen van lokale parkeernormen, waaraan bij ruimtelijke ordeningsplannen in Krimpen aan den IJssel gerefereerd kan worden en als toetsings-instrument door raadsleden geraadpleegd kan worden bij het kaderstellen. Daarnaast zijn enkele knelpunten en/of onvolkomenheden op het gebied van parkeren in Krimpen aan den IJssel tegen het licht gehouden. Ons bureau heeft met genoegen aan de totstandkoming van het onderzoek en het opstellen van dit Voorstel Parkeernota Krimpen aan den IJssel gewerkt en dankt de VVD fractie voor haar achtergrondinformatie en het in ons gestelde vertrouwen.

Pascal Aalberts,  
Verkeerskundig bureau Aalberts & Compagnon

September 2011

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Doelstelling.....	6
1.3 Randvoorwaarden .....	6
1.4 Leeswijzer .....	7
2. Huidig beleid & Ontwikkelingen.....	8
2.1 Landelijk.....	8
2.2 Regionaal .....	8
2.3 Gemeentelijk .....	8
2.4 Krimpense situatie .....	9
3. Parkeernormen.....	10
3.1 Locatie .....	10
3.2 Functie .....	12
3.3 Parkeernormen.....	13
3.4 Uitzonderingen .....	16
4. Case: Parkeerdruk rondom winkelcentrum Crimpenhof .....	17
4.1 Huidige situatie.....	17
4.2 Mogelijke oplossingen. ....	20
4.2.1 Betaald parkeren.....	20
4.2.2 Uitbreiding blauwe zone met ontheffingen .....	21
4.2.3 Uitbreiding blauwe zone.....	21
4.2.4 Herindeling Raadhuisplein .....	21
4.2.5 Bewegwijzering en bebording .....	22
4.2.6 Motiverende gesprekken voeren met belanghebbenden .....	22
4.3 Handhaving .....	22
5. Aanbevelingen.....	23
5.1 Gemeente stelt parkeereis.....	23
5.2 Opstellen Krimpense Parkeernormen, deel uitmakend van Parkeernota. ....	23
5.3 Monitoren: tellingen en observaties.....	23
5.4 Uitbreiden blauwe zone gebied .....	23
5.5 Afspraken over handhaving met politie .....	23
5.6 Trouwplein.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

5.7 Motiverende gesprekken met winkeliers en werknemers gemeentehuis.....	24
5.8 Project Prinsessenflats .....	24
5.9 Herinrichting van het Raadhuisplein .....	25
5.10 Bewegwijzering en bebording. ....	25
5.11 Parkeren bezoekers raadhuis en B&W .....	25
5.12 Laad- en loszone winkels bemoeilijkt verkeersveiligheid .....	25
6.0 Conclusies.....	25
Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst .....	26
Bijlage 2 – Voorgestelde Parkeernormen in Krimpen a/d IJssel .....	27
Bijlage 3 -- Aanwezigheidspercentages.....	28
Bronnenlijst .....	29

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Parkeren is in elke stad en elk dorp van grote invloed op leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Om deze redenen is het belangrijk dat gemeenten parkeren en parkeerbeleid duidelijk vormgeven. Ons is gebleken dat er in de gemeente Krimpen aan den IJssel (nog) geen samenhang bestaat tussen het vormgeven van parkeermaatregelen en een door de Raad vastgesteld parkeerbeleid. Weliswaar wordt bij elke ruimtelijke invulling en per project aandacht besteed aan parkeren en in vele vormen uitgevoerd (zie hoofdstuk 2.4: Krimpense situatie op pagina 9), maar een door de Raad vastgesteld integraal parkeerbeleid voor het hele grondgebied van Krimpen aan den IJssel ontbreekt.

De volgende vier redenen zijn voor de VVD-fractie in Krimpen aan den IJssel aanleiding geweest om een studie te laten verrichten door een extern verkeerskundig bureau:

1)

Het ontbreken van een vastgesteld parkeerbeleid kwam naar voren tijdens het vaststellen van de stedenbouwkundige kaders van het plan voor herstructurering van de Prinsessenflats-locatie voorjaar 2011, in Krimpen ook wel de 'witte flatjes' genoemd. Dit plan voorziet in de bouw van nieuwe (voornamelijk huur)appartementen, een multifunctionele ruimte met daarin twee basisscholen, kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. Tevens komt er een zorgsteunpunt met een aantal zorgplaatsen. Ook komt er een frontoffice van woningstichting Qua Wonen. Er werd een bepaald aantal te realiseren parkeerplaatsen voorgesteld, waarover de fractie van de VVD geen oordeel had of dit aantal juist, te veel of te weinig was.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij of rondom een dergelijk ingewikkeld multifunctioneel project was door de Gemeenteraad niet te toetsen aan de hand van een door de Raad ooit vastgesteld gemeentelijk parkeerbeleid of enig ander beleidsdocument, waarin Krimpense parkeernormen naar aard, functie, situatie en locatie staan vermeld. Zo was er bijvoorbeeld geen onderscheid in de plannen aan te treffen tussen het aandeel vaste gebruikers en het aandeel bezoekers. Eveneens ontbrak een voorziening voor een zgn. kiss+ridestrook voor het halen en brengen van schoolkinderen. Een meervoudig gebruik van parkeerplaatsen bij een multifunctioneel complex is volgens de vakliteratuur sowieso al moeilijk te bepalen, maar in het onderhavige geval wordt de situatie zelfs extra bemoeilijkt door de onmiddellijke nabijheid van het centrale winkelcentrum van de gemeente met een aangrenzende oudere woonwijk, vermeerderd met de opgave om aldaar ook ruimte voor waterberging, -wellicht een waterplein- te realiseren.

De fractie van de VVD in Krimpen vindt het wenselijk, dat er bij het vaststellen van stedenbouwkundige kaders teruggegrepen kan worden naar een beleidsdocument Parkeren in Krimpen aan den IJssel, waardoor de voorgestelde parkeerkencijfers en -normen in een nieuw plan getoetst kunnen worden.

2)

Een andere aanleiding voor het opstellen van een voorstel Parkeernota door de VVD Krimpen aan den IJssel is de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). Veel gemeenten regelden hun parkeernormen in een beleidsplan en legden deze op via de bouwverordening. Overeenkomstig de Wro van 2008 moet dit vanaf 2013 anders.

Zo mogen beleidsplannen en bouwverordeningen geen (parkeer)normen meer bevatten. Daarnaast moet per 1 januari 2013 voor het hele grondgebied van de gemeente een of meer nieuwe of herziene bestemmingsplannen gelden, waar wel parkeernormen in mogen worden opgenomen. Het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) adviseert echter om parkeernormen onder te brengen in een aparte Nota Parkeernormen, bij voorkeur als onderdeel van een Parkeerbeleidsnota. In een bestemmingsplan kan vervolgens naar deze nota verwezen worden. Het voordeel van deze constructie is dat het wijzigen van een Nota Parkeernormen eenvoudiger is dan het wijzigen van een bestemmingsplan.

3)

De fractie van de VVD ontvangt van tijd tot tijd klachten van bewoners, die hun ergernis uitspreken over een tekort aan parkeerplaatsen bij Crimpenhof op drukke momenten. Met name de kortparkeerders, die slechts voor één boodschap het winkelcentrum willen bezoeken, uiten deze klachten. Winkeliers, kantoor- en winkelpersoneel zouden hun voertuigen de hele dag laten staan op het parkeerterrein Raadhuisplein e.o., terwijl daar méér doorstroming verwacht wordt ten gunste van winkelende bezoekers. Voor langparkeerders zou het verder gelegen evenemententerrein Koekoekspein meer geschikt zijn als parkeerlocatie.

Daarnaast hebben bewoners van een deel van Lansingh-Zuid meermaals te kennen gegeven, dat het aantal aldaar aangelegde parkeerplaatsen ondergedimensioneerd zou zijn, omdat de meeste huishoudens in dit gebied over twee auto's beschikken.

4)

Naar de mening van de VVD, daartoe geattendeerd door automobilisten op zoek naar een parkeerplaatsje in het centrum, zou de ingestelde blauwe zone een te klein areaal zijn, bovendien niet of nauwelijks gehandhaafd, hetgeen de geloofwaardigheid van de gemeente aantast en onduidelijkheid en wrevel oproepen. De ingestelde blauwe zone is geïntegreerd in een grotere Parkeerzone in het centrumgebied, waar uitsluitend in P-vakken geparkeerd mag worden, met uitzondering van het trouwplein, waar P-vakken ontbreken.

Bovengenoemde vier aanleidingen zijn voor de VVD reden geweest om helderheid te krijgen rond het parkeren en het gevoerde parkeerbeleid in Krimpen aan den IJssel. Teneinde enige objectiviteit na te streven gaf de VVD opdracht aan externe verkeerskundigen om een voorstel voor een parkeernota te maken voor de gemeente Krimpen aan den IJssel, waarin speciale aandacht besteed zou worden aan de toepassing van lokale parkeernormen.

Naar de mening van de VVD dient duidelijkheid verschaft te worden in de interpretatie van de termen "parkeerkencijfers" en "parkeernormen". De door de gemeente Krimpen aan den IJssel gehanteerde CROW Parkeerkencijfers en -normen zijn niet ontwikkeld als normen voor Krimpen. Ze zijn ontwikkeld als richtsnoer en als hulpmiddel voor de stedenbouwkundige ontwerpers in Nederland om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. De door de CROW gehanteerde algemene kencijfers en normen dienen vertaald te worden naar de plaatselijke situatie en de VVD-fractie zou graag de vertaling, de differentiatie en de bandbreedte voor de Krimpense situatie willen kennen. De vraag is eigenlijk: 'maak van parkeren in Krimpen maatwerk'.

## 1.2 Doelstelling

In deze nota wordt in opdracht van de VVD Krimpen aan den IJssel een voorstel gemaakt voor de Parkeernota voor de gemeente Krimpen aan den IJssel. Op dit moment ontbreekt er samenhang en visie in de gemeente rondom parkeren. Een dergelijk beleidsdocument kan als toetsingsgereedschap functioneren bij het kaderstellen door de gemeenteraad bij planvorming. In deze adviesnota wordt met name rekening gehouden met (toekomstige) ruimtelijke activiteiten zoals herstructurering van de Prinsessenflats-locatie en het winkelcentrum Crimpenhof als specifieke case. De nota kan positieve effecten hebben op de leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

### Specifieke doelen:

- Het parkeeraanbod en de parkeervraag moeten in de gehele gemeente zoveel mogelijk in balans zijn. Ten aanzien van het centrale winkelcentrum Crimpenhof dient extra aandacht geschonken te worden aan de piekbelasting tijdens de marktdag, de koopavond en op zaterdagen.
- Krimpen aan den IJssel moet streven naar een veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum, waar zowel kortparkeren als langparkeren mogelijk moet zijn.
- De extra parkeervraag door de herstructurering van het Prinsessenflats-project moet worden opgevangen, zonder dat de (nog) bestaande, aangrenzende woonstraten extra belast worden.
- Teneinde de openbare weg zo weinig mogelijk te belasten met geparkeerde auto's, zou het parkeren op privé-terrein zoveel mogelijk gestimuleerd dienen te worden.
- Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd en aangemoedigd door het plaatsen van oplaadpunten voor E-bikes.
- Betaald parkeren zal voorlopig (nog) niet geïntroduceerd worden. De VVD fractie is van mening dat nav een suggestie in de Kadernota 2012, betaald parkeren niet primair de oplossing kan zijn voor de financiële situatie van de gemeente Krimpen a/d IJssel, maar vooral bedoeld is om de steeds schaarser wordende parkeerruimte op eerlijke en geordende wijze te verdelen.

## 1.3 Randvoorwaarden

- Ten gevolge van actuele herstructurerings- en toekomstige inbreidingsplannen in Krimpen aan den IJssel staan veranderingen in de openbare ruimte op stapel. De parkeernormen van deze locaties worden gerelateerd aan de nieuwe Krimpense parkeernormen uit de op te stellen Parkeernota.
- Krimpen aan den IJssel moet haar veilige, groene en rustige karakter behouden.
- Parkeren in Krimpen aan den IJssel moet voor iedere doelgroep mogelijk zijn, maar voorrang gaat in eerste instantie uit naar:
  - a) de woonstraten in de onmiddellijke omgeving: hun functie is in de eerste plaats "verblijven": dit betekent zo min mogelijk doorgaand verkeer en wijkvreemde parkeerders;
  - b) ruimte voor voetgangers, openbaar vervoer-gebruikers en fietsers;
  - c) ruimte voor facilitaire diensten als hulpdiensten en vuilophalers;
  - d) loopafstanden van parkeerplaats van winkelend publiek naar de centrumvoorzieningen moeten kort zijn.
  - e) Bereikbare winkels voor korte en langere bezoeken ivm het economische welzijn en voortbestaan van de winkeliers.

## 1.4 Leeswijzer

Dit VVD-Voorstel Parkeernota is opgedeeld in verschillende hoofdstukken.

In hoofdstuk 2 is het huidige parkeerbeleid rond parkeren en de ontwikkelingen in parkeergedrag over het laatste decennium weergegeven.

In hoofdstuk 3 zijn de parkeerkcijfers toegespitst op de Krimpense situatie als opzet naar de voorgestelde parkeernormen.

In hoofdstuk 4 is de kennis die is opgedaan in het onderzoek (hoofdstukken 2 en 3) toegepast op de situatie rondom het winkelcentrum Crimpenhof van Krimpen aan den IJssel.

Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de aanbevelingen toegelicht. Conclusies zijn verwoord in hoofdstuk 6.

## 2. Huidig beleid & Ontwikkelingen

### 2.1 Landelijk

Het bezitten van een auto is voor veel Nederlanders belangrijk. Bijna elk gezin bezit een auto voor zakelijke of privé redenen. Op 1 januari 2010 reden er ruim 10 miljoen auto's rond in Nederland (CBS, 2011). Dit aantal auto's staat gemiddeld 21 à 22 uur per dag stil op méér dan op één plek. Dit stilstaan van deze grote hoeveelheid voertuigen heeft wel gevolgen. Zo moeten er parkeerplaatsen in de nabijheid van de woning, het werk en andere voorzieningen zijn. Opmerkelijk is de stijgende trend van het aantal auto's in Nederland. In de periode 2005-2010 is er een stijging te zien van 9%.

In een onderzoek, uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat in de toekomst het aantal auto's in het land nog verder zal groeien. Tot 2030 zal het totale wagenpark tussen de 9 en 50% groeien en het autobezit per huishouden tussen 5 en 16 % . De groei vlakt in de loop der tijd, vooral na 2020, wel af. Uit analyses blijkt dat het autobezit per huishouden het sterkst zal toenemen in de zeer sterk stedelijke gemeenten (7 tot 21 % toename) en de sterk stedelijke gemeenten (6 tot 16 % toename). Hier lijkt sprake te zijn van een inhaalslag, in de minder verstedelijkte gebieden is het autobezit van huishoudens namelijk op dit moment al hoger en treedt in de toekomst een verzadiging van het autobezit op. In de (sterk) stedelijke gebieden is het autobezit nog relatief laag (men gebruikt méér het OV of de fiets), dus is daar meer ruimte voor groei (Planbureau voor de Leefomgeving, 2008).

Recentelijk is bekend gemaakt dat van alle Europese landen in Nederland in 2010 het grootste aantal auto's is verkocht, nl. 22% méér dan in 2009.

Beleid op parkeren is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gedecentraliseerd aan de regionale en lokale overheden.

### 2.2 Regionaal

Zowel de provincie Zuid-Holland als de Stadsregio Rotterdam, waar Krimpen aan den IJssel onderdeel van uitmaakt, hebben als uitgangspunt dat parkeerbeleid allereerst een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. De Stadsregio Rotterdam vervult alleen een coördinerende rol op het gebied van P+R (Parkeer+Reis) -parkeerplaatsen nabij openbaar vervoerknooppunten, zoals P+R Capelsebrug met metrostation en een regionaal busstation. Niettemin staat in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) 2003-2020 weergegeven dat de Stadsregio grote waarde hecht aan een regulerend parkeerbeleid in het stedelijk gebied van de regio (Stadsregio Rotterdam, 2003).

### 2.3 Gemeentelijk

Bij navraag bij de afdeling Ruimtelijke Ordening/Verkeer blijkt dat de Gemeente Krimpen aan den IJssel op dit moment geen integraal verkeersbeleidsplan of parkeerbeleid heeft. Er is alleen een Fietsstructuurplan en een Verkeersveiligheidsplan. Voor alle ruimtelijke activiteiten zoals herstructurering van de Prinsessenflats-locatie, worden de CROW model-normen gehanteerd als uitgangspunt. Verder wordt het bepalen en inpassen van de parkeerplaatsen overgelaten aan de stedenbouwkundige adviseur en de betrokken projectontwikkelaars.

## 2.4 Krimpense situatie

In Krimpen aan den IJssel heeft het gemeentebestuur niet stilgezeten om het parkeren te faciliteren. Dit moge blijken uit de reeks maatregelen, die dwars door de gemeente in vele gedaanten gerealiseerd zijn: zoals parkeren voor invaliden, laad en loszones, voorzieningen grote zware voertuigen, blauwe zone, een parkeerzone in het centrum, waarbij niet geparkeerd mag worden uitgezonderd in de daarvoor aangewezen vakken, Park + Ride, Kiss + Ride, (on)onderbroken gele strepen, keldergarages, particuliere garages, carports, opritten, parkeerpleinen en –terreinen, naast het bekende straat- en pleinparkeren en fietsparkeren. Een grote hoeveelheid aan parkeeroplossingen en maatregelen, maar helaas zijn ze niet vervat in een beleidsdocument, waarin het te voeren parkeerbeleid van Krimpen aan den IJssel staat vermeld. Een dergelijk beleidsstuk zou het gemeentelijke beleid moeten verwoorden over het waarom, wanneer, waar en op welke wijze aan een parkeervraag in Krimpen aan den IJssel moet worden voldaan. Als belangrijk onderdeel van een dergelijke beleidsnota moeten ook de te hanteren parkeernormen in Krimpen aan den IJssel een voorname plek krijgen.

Volgens het CBS had in 2010 Krimpen aan den IJssel 16.266 motorvoertuigen, waarvan 12.510 personenauto's. Op een totaal van 28.602 inwoners heeft 44% een personenauto op zijn of haar naam staan. Gemeten per huishouden is het gemiddelde autobezit in Krimpen aan den IJssel in de periode 2005-2010 met 0,1% gestegen naar 1,1 auto per huishouden. Het cijfer ligt in wijk Oud-Krimpen het hoogst met bijna een 1,5 auto per huishouden. Het gemiddelde aantal auto's per huishouden in Nederland ligt op ongeveer 1,4 auto per huishouden. Statistisch gezien hebben in Krimpen aan den IJssel huishoudens dus gemiddeld minder auto's. Mogelijk dat de demografische opbouw van de Krimpense inwoners dit verschil verklaart. De leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder maakt in Krimpen 20% uit van de inwoners in vergelijking met het landelijke gemiddelde van 15%. Deze leeftijdsgroep heeft doorgaans een lager autobezit. Een kanttekening is wel dat het aantal lease-auto's en variaties daarop in Krimpen aan den IJssel niet door het CBS te traceren is: de kentekens (geregistreerd door de Rijksdienst voor het Wegverkeer) staan op naam van de lease-maatschappijen of op firmanaam en niet op naam van de gebruiker. Mogelijk dat er in Krimpen meer leaseauto's zijn dan gemiddeld, maar hier zijn helaas geen gegevens over bekend.

Over de periode 2005-2010 is het aantal personenauto's in Krimpen aan den IJssel gestegen met 6%. De stijging van het autobezit ligt daarmee onder het landelijk gemiddelde van 10% (CBS, 2011). Desondanks wordt er door het Planbureau voor de Leefomgeving een toename verwacht van 6 tot 16% van het autobezit. Het aantal auto's per huishouden kan daarmee in Krimpen aan den IJssel stijgen naar 1,2 tot 1,3 auto per huishouden in 2030, vermeerderd met het aantal lease-auto's.

Zoals eerder genoemd staan auto's het grootste deel van de dag stil. Een vervoermiddel wordt hoofdzakelijk gebruikt voor woon – werk verkeer. Daarnaast ook voor boodschappen doen, kinderen naar school en clubs brengen, vergaderingen bijwonen, enz. Maar gemiddeld over een dag gemeten staat de auto grotendeels stil op een parkeerplaats. Er zit dus een degelijk verschil tussen het bezit van een auto en het gebruik daarvan.

### 3. Parkeernormen

De gemeente Krimpen aan den IJssel kan zelf parkeernormen ontwikkelen en deze vastleggen in een door de Gemeenteraad goed te keuren Parkeernota met Parkeernormen. Deze normen zijn daarna van toepassing op een ruimtelijke activiteit, zoals herstructurering van de Prinsessenflats locatie. De parkeernormen zijn dwingend voor de initiatiefnemer van de ruimtelijke activiteit om het aantal benodigde parkeerplaatsen zoveel mogelijk op eigen terrein aan te leggen. Wanneer parkeerplaatsen fysiek niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, kunnen de kosten van parkeerplaatsen in het publieke domein uit-onderhandeld worden met de gemeente, zodat de lokale overheid in de parkeerbehoefte van het project in de nabijheid kan voorzien via bijv. gelden uit een op te richten Parkeerfonds.

Het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, heeft op basis van (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten “parkeerkcijfers” opgesteld. De CROW-publicatie 182 “Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering” heeft als leidraad gediend bij het opstellen van de in deze VVD-Voorstel Parkeernota genoemde voorstel parkeernormen. De CROW-parkeerkcijfers zijn een hulpmiddel, een leidraad voor het bepalen van de vraag naar parkeerplaatsen en vormen daarmee de basis voor het bepalen van de plaatselijke parkeernormen. Met behulp van de parkeernormen kan de parkeerbehoefte worden berekend om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke activiteit moeten worden gerealiseerd.

Het vereiste aantal parkeerplaatsen bij elk afzonderlijk project is afhankelijk van het gemeentelijk beleid, de kenmerken van de gemeente, de locatie van het project binnen de gemeentegrens, de bereikbaarheid van de locatie per fiets en OV, de specifieke kenmerken van de functie en de mobiliteitskenmerken van de gebruikers van het gebouw of complex. De CROW-kcijfers zijn algemene indicatoren, die naar gelang de lokale situatie vertaald dienen te worden. In dit hoofdstuk is met een analyse van de locatie en het bepalen van de functiekenmerken een vertaalslag gemaakt van de CROW-parkeerkcijfers naar de Krimpense situatie, om af te sluiten met de voorstel parkeernormen. De Krimpense vertaalslag van de CROW-parkeerkcijfers naar de Krimpense parkeernormen is vervolgens in een uitgewerkt schema in de Bijlage 2/pag. 27 opgenomen. Deze voor Krimpen aan den IJssel van toepassing zijnde normen dienen ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de gemeenteraad, bij voorkeur deel uitmakend van een Parkeernota.

#### 3.1 Locatie

De locatie van de ruimtelijke activiteit is door het CROW op twee manieren gespecificeerd. Enerzijds door de onderverdeling in “mate van stedelijkheid”, anderzijds door de onderverdeling in “stedelijke zones”.

##### *Mate van stedelijkheid*

Het CBS hanteert voor de mate van stedelijkheid vijf categorieën, uiteenlopend van ‘niet stedelijk’ tot ‘zeer sterk stedelijk’ (CBS, 2011). Deze onderverdeling komt overeen met de onderverdeling van het CROW. Het CROW heeft op basis van (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen geconcludeerd dat naar mate een gemeente sterker stedelijk is, het aantal benodigde parkeerplaatsen lager ligt. De alternatieve vervoerswijzen vormen in een stedelijker gebied een beter alternatief.

Om de stedelijkheid te bepalen maakt het CBS gebruik van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. De omgevingsadressendichtheid 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 omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km<sup>2</sup> en wordt jaarlijks bijgehouden door het CBS op gemeente- en wijkniveau.

Wijk	Omgevingsadressendichtheid per km <sup>2</sup>	Mate stedelijkheid
Oud Krimpen	1368	Matig stedelijk
Kortland-Noord	2156	Sterk stedelijk
Kortland-Zuid	1767	Sterk stedelijk
Boveneind	1714	Sterk stedelijk
Langeland	1489	Matig stedelijk
Lansingh-Zuid	1290	Matig stedelijk
Krimpen aan den IJssel (geheel)	1725	Sterk stedelijk

Figuur 1 Omgevingsadressendichtheid (CBS Statline, 2010)

Vijf categorieën omgevingsadressendichtheid :

- **zeer sterk** stedelijk: gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 2500 of meer adressen per km<sup>2</sup>;
- **sterk** stedelijk: gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1500 tot 2500 adressen per km<sup>2</sup>;
- **matig** stedelijk: gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1000 tot 1500 adressen per km<sup>2</sup>;
- **weinig** stedelijk: gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1000 adressen per km<sup>2</sup>;
- **niet** stedelijk: gemiddelde omgevingsadressendichtheid van minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>.

De omgevingsadressendichtheid voor de gemeente Krimpen aan den IJssel als geheel ligt op 1725 adressen per km<sup>2</sup>. Deze omgevingsadressendichtheid is in de periode 2004-2010 nagenoeg stabiel gebleven, met een totale toename van 2%. De gemeente valt daarmee in de categorie sterk stedelijk.

In bovenstaande tabel is echter te zien dat de stedelijkheid op wijkniveau varieert, met de wijken Oud Krimpen, Langeland en Lansingh-Zuid in de categorie matig stedelijk.

De omgevingsadressendichtheid van de wijk Lansingh-Zuid is in de periode van 2004-2010 echter met 25% toegenomen, wat overeenkomt met de kenmerken van een in ontwikkeling zijnde nieuwbouwwijk. De verwachting is dan ook dat met de voltooiing van de laatste projecten in deze wijk de komende jaren de adressendichtheid van 1500 adressen per km<sup>2</sup> zal overschrijden naar de categorie sterk stedelijk.

Naast genoemde bouwactiviteiten in Lansingh-Zuid zijn er andere inbreidings- en herstructureringsprojecten gereedgekomen, in aanbouw of op de plank. Ruimtelijke ontwikkelingen als Bloemrijk, het Facet, Rondweg/Middenwetering, Tiendweg SOR-project, Waterlijster en Van Duijvendijk-locatie zijn nog niet in de cijfers van het CBS over 2010 meegenomen. Mede hierdoor zal de wijk Langeland in de toekomst ook worden gecategoriseerd als “sterk stedelijk”. De verwachting is dus dat de omgevingsadressendichtheid van Krimpen aan den IJssel de komende jaren licht zal blijven stijgen, wat de keuze voor de categorie “sterk stedelijk” bevestigt.

### Stedelijke zones

Het CROW heeft de parkeerkcijfers onderscheiden naar drie stedelijke zones: 1) centrum, 2) schil/overloopgebied en 3) de rest van de bebouwde kom. De CROW definitie behoeft toelichting omdat deze wellicht verschilt van de definitie van 'centrum' in de Krimpense situatie. De stedelijke zone 'centrum' is de vorm van stedenbouw die directe invloed heeft op het mobiliteitsgedrag van de gebruikers. Woningen in het centrum hebben een significant lager autobezit en -gebruik, doordat alternatieve vervoerswijzen als het openbaar vervoer, de fiets of lopend gezien kunnen worden als waardig alternatief voor het bereiken van voorzieningen in de directe omgeving. De parkeerkcijfers voor het centrum liggen daardoor ook lager dan in de rest van de bebouwde kom.

Zoals in de Centrumvisie naar voren is gekomen, voldoet het huidige centrum van Krimpen aan den IJssel niet aan het beeld van een centrum dat als zodanig herkenbaar is. *"Het centrum lijkt nog het meest op een parkeerplaats met daar omheen een verborgen (trouw)plein, veel achterkanten van winkels, veel oude en kleine woningen en veel lege ruimten met nauwelijks een functie"* (Gemeente Krimpen aan den IJssel, 2006). Het centrum van Krimpen aan den IJssel, door velen gezien als het gebied met het winkelcentrum Crimpenhof, het Raadhuis en het ontmoetingscentrum de Tuyter, is daarmee voornamelijk een typering van enkele voorzieningen tezamen. Deze voorzieningen verstoren het beeld van de mobiliteitsbehoefte van de overige functies in dit gebied. Mede doordat er geen mobiliteitsonderzoek binnen de gemeente Krimpen aan den IJssel beschikbaar is en de overgang van het centrum naar de omliggende woonwijken geleidelijk verloopt, is de definiëring van het 'centrum' en het 'overloopgebied' in de Krimpense situatie lastig te bepalen.

Ons advies is dan ook om uitsluitend de CROW stedelijke zones 'centrum' en 'de rest van de bebouwde kom' te hanteren in Krimpen aan den IJssel. De stedelijke zone 'centrum' beslaat de directe omgeving van het winkelcentrum Crimpenhof, omvattende de straten Hoogstade, Prins Bernhardstraat, Kortlandstraat, Raadhuisplein, Waardzicht (vanwege de aanwezigheid van de flat Waardzicht) en Expeditieweg. Het overige gebied valt onder de categorie 'de rest van de bebouwde kom'.

### 3.2 Functie

De specifieke kenmerken van de functie van een nieuwbouwproject heeft grote invloed op het aantal benodigde parkeerplaatsen. Het CROW maakt een onderscheid in een scala van functies, variërend van een aanleunwoning tot een zwembad, soms gespecificeerd naar oppervlakte of aantal werkplaatsen.

Voor parkeren met de functie 'wonen' houdt het CROW drie categorieën aan: 1) woning duur, 2) woning midden en 3) woning goedkoop. Op basis van (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen is gebleken dat het autobezit bij dure woningen (veelal twee-verdieners) doorgaans hoger is dan bij goedkope woningen. Hierdoor worden voor dure woningen hogere parkeerkcijfers aangehouden dan voor goedkopere woningen. De onderverdeling kan bepaald worden naar de kenmerken van de woning, de hoogte van koop- en huurprijzen of naar het oppervlak van de woning. Advies is om dit voor de Gemeente Krimpen aan den IJssel te maken op basis van gemiddelde woningwaarde (WOZ). Deze gegevens zijn bekend bij de gemeente en kunnen door de jaren eenvoudiger worden bijgesteld dan bijvoorbeeld oppervlakte.

Wijk	Gemiddelde woningwaarde (WOZ)
Oud Krimpen	263.000
Kortland-Noord	219.000
Kortland-Zuid	237.000
Boveneind	276.000
Langeland	259.000
Lansingh-Zuid	307.000
Krimpen aan den IJssel (geheel)	250.000

Figuur 2 Gemiddelde woningwaarde (CBS Statline, 2010)

De gemiddelde woningwaarde (WOZ) van Krimpen aan den IJssel ligt boven de gemiddelde WOZ waarde van Nederland van €243.000 (CBS Statline, 2010). De WOZ waarde is in de periode 2005-2010 met gemiddeld 18% toegenomen, met op wijkniveau een bandbreedte tussen de 10% (Lansingh-Zuid) en 19% (Kortland-Noord). De toename komt redelijk overeen met het landelijk gemiddelde, dat in dezelfde periode met 20% toenam. De gemiddelde woningwaarde in Krimpen aan den IJssel ligt op €250.000 en valt in de categorie 'woning midden'. Gekozen is voor een bandbreedte van €100.000, zodat een woningwaarde van kleiner dan €200.000 in de categorie 'woning goedkoop' valt en een woningwaarde van groter dan €300.000 valt in de categorie 'woning duur' valt. Dit onderscheid wordt dan gemaakt op basis van het prijspeil van 2010, maar dient in de uiteindelijke nota parkeernormen om de paar jaar te worden bijgewerkt.

De voorstel parkeernormen per functie zijn in de volgende paragraaf weergegeven.

### 3.3 Parkeernormen

Parkeerbeleid kan vraagsturend of vraagvolgend zijn. Bij vraagvolgend parkeerbeleid wordt aan de vraag naar parkeerplaatsen voldaan. Bij vraagsturend parkeerbeleid is er sprake van een sturend parkeerbeleid gericht op beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik. Reeds is naar voren gekomen dat de Gemeente Krimpen aan den IJssel geen verkeer- of parkeerbeleid heeft. Wel is duidelijk dat het autobezit en de omgevingsadressendichtheid in Krimpen aan den IJssel de komende jaren zullen toenemen. De druk op de openbare ruimte en het aantal parkeerplaatsen neemt dus toe.

Naast het collectief parkeren nabij winkelcentrum Crimpenhof (zie het volgende hoofdstuk) vraagt de situatie nabij de woningen grote aandacht ivm de toenemende parkeerdruk. Bij woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren in de vorm van een oprit, een garage of carport. In de praktijk blijkt echter dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt voor het doel waarvoor het gebouwd of aangelegd is. Zo worden garages doorgaans gebruikt als extra opslagplaats, atelier of fitnessroom. Naast de mogelijkheden in de bouwverordening of het bestemmingsplan van een ruimtelijke activiteit om parkeerplaatsen op eigen terrein te verplichten, heeft de gemeente geen juridische middelen in handen om het gebruik ervan te verplichten. Auto's die niet op eigen terrein geparkeerd staan worden vervolgens op de openbare weg weggezet, waardoor de gemeente er weer een extra parkeerprobleem bij heeft in de publieke ruimte.

Het ligt daardoor voor de hand om een gebalanceerde vorm van parkeerregulering uit te oefenen. De normen moeten niet te krap en niet te ruim worden genomen. Bij te krappe normen (een vraagsturend beleid) kan de parkeerproblematiek toenemen. Bij te ruime normen (een vraagvolgend beleid) worden initiatiefnemers van ruimtelijke activiteiten op onnodige kosten gejaagd. In de voorstel parkeernormen is deze gebalanceerde vorm teruggekomen.

### *Parkeernormen met bandbreedte*

Om de parkeerkcijfers te koppelen aan het parkeerbeleid kan voor de parkeernormen gekozen worden voor het vaststellen van a) een vaste parkeernorm, b) een minimum parkeernorm, c) een maximum parkeernorm of d) een parkeernorm met bandbreedte. Elke ruimtelijke activiteit is uniek en dient afzonderlijk beoordeeld te worden. Naast de door het CROW aangehouden variabelen "functie" en "locatie" hebben ook factoren als de mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van de parkeervoorzieningen van het nieuwbouwproject invloed op de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Zo speelt bijvoorbeeld het aandeel openbaar vervoer-gebruik van de potentiële parkeerders een rol, evenals het fietsgebruik. Ons bureau adviseert –zolang er geen parkeerbalans opgemaakt is- om parkeernormen met een kleine bandbreedte te gebruiken om op de specifieke kenmerken van een project te kunnen inspelen.

### *Parkeerbalans*

Met behulp van parkeerkcijfers en de aanwezigheidspercentages kan een "parkeerbalans" worden opgesteld. De parkeerbalans is een instrument om de (on)balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen voor een gebied in kaart te brengen. De gemeente kan in complexe situaties als herstructurering van de Prinsessenflats- locatie een parkeerbalans eisen of ter ondersteuning van het parkeerbeleid door een extern bureau laten uitvoeren. Aanwezigheidsgegevens, verkregen door tellingen op verschillende momenten, zijn daarbij van groot nut.

Wanneer onderzoek heeft plaatsgevonden met behulp van tellingen na 23.00 uur buiten vakantietijd, kan betrekkelijk precies worden gemeten, hoeveel parkeerplaatsen in bebouwde wijken en bij voorzieningen elders in de gemeente nodig zijn. De door ons bureau voorgestelde bandbreedten moeten op den duur (na het maken van een parkeerbalans) vertaald worden naar een norm met een exact aantal, waarbij geen sprake meer kan zijn van een orde van grootte met een bandbreedte. Volgens de nieuwste ontwikkelingen bij CROW, wordt de parkeernorm een exact aantal parkeerplaatsen zonder bandbreedte. Bij het stellen van een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen zal uitgegaan dienen te worden van dat exacte getal.

### *Voorstel parkeernormen*

De parkeerkcijfers van het CROW zijn al gespecificeerd naar locatie en functie voor de lokale Krimpense situatie. Na deze selectie blijven bandbreedte per functie over, uitgesplitst naar de locatie binnen de gemeente van 'Centrum' en 'Rest bebouwde kom'. Ook is weergegeven welk aandeel bezoekers is meegerekend in de betreffende norm. De tabel sluit met een opmerkingenkolom, doorgaans staat hier de ratio van de parkeernorm aangegeven (reken-eenheden). Bijvoorbeeld een parkeernorm van 2,5 parkeerplaats bij het hoofdwinkelgebied geldt per 100m<sup>2</sup> bruto vloer oppervlak (bvo).

Eerst volgt de tabel met de advies CROW parkeerkcijfers (geselecteerd op de Krimpense situatie). Vervolgens volgt een tabel met de door ons bureau voorgestelde voorstelparkeernormen, waar tevens het verschil zichtbaar is met de CROW advies kencijfers.

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Woning duur	1,3 – 1,5	1,7 – 2,0	0,3 pp per woning	Per woning
Woning midden	1,2 – 1,4	1,6 – 1,8	0,3 pp per woning	Per woning
Woning goedkoop	1,1 – 1,2	1,3 – 1,6	0,3 pp per woning	Per woning
Serviceflat	0,3 – 0,6	0,3 – 0,6	0,3 pp per woning	Per woning
Hoofdwinkelgebied*	2,5 – 3,5	-	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Wijkcentra/supermarkt**	2,5 – 4,0	2,5 – 4,0	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmarkt/ tuincentrum	-	2,2 – 2,7	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Weekmarkt	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24	85%	Per 1m <sup>1</sup> kraam
Kantoren met frontoffice***	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	20%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren zonder frontoffice***	0,8 – 1,5	1,2 – 1,9	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Showroom****	0,6 – 0,8	1,2 – 1,4	35%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw****	0,8 – 1,7	0,8 – 1,7	10%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	8,0 – 10,0	8,0 – 10,0	80%	Per 100m <sup>2</sup> bvo
Sporthal	1,5 – 2,0	2,0 – 2,5	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0	95%	Per ha netto terrein
Sportschool	2,0 – 3,0	3,0 – 4,0	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Zwembad	7,0 – 9,0	9,0 – 11,0	99%	Per 100 m <sup>2</sup> bassin
Verzorgingstehuis	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	60%	Per wooneenheid
Arts/maatschap/therapeut*****	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0	65%	Per behandelkamer
Apotheek	1,7 – 2,7	1,7 – 2,7	-	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Basisonderwijs	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	-	Per leslokaal
Voorgezet onderwijs	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	-	Per leslokaal

Figuur 3 CROW advies parkeernormen voor Krimpen aan den IJssel

In hoofdstuk 2 is naar voren gekomen dat het autobezit in Krimpen aan den IJssel enigszins lager ligt dan het landelijk gemiddelde. Cijfers van leasevoertuigen zijn hierin niet opgenomen, wat kan zorgen voor te krappe parkeernormen. Om deze reden wordt er in dit onderzoek van uitgegaan dat Krimpen toch een autobezit heeft van een gemiddelde gemeente.

Niet alle wijken in Krimpen behoren echter tot de voor de gemeente gemiddelde stedelijkheid 'sterk stedelijk'. Zo is de verwachting dat Oud Krimpen de komende jaren tot de categorie 'matig stedelijk' blijft behoren. Doordat bij de berekening van de voorstel parkeernormen is uitgegaan van de categorie 'sterk stedelijk', met een lager aantal benodigde parkeerplaatsen, zou dit in theorie zorgen voor een kleine tekort-berekening in deze wijk. Daarom worden de voorstel parkeernormen aan de hoge kant gekozen. De ondergrens wordt opgehoogd om de voorstel parkeernormen zodoende op een gebalanceerd niveau voor de lokale Krimpense situatie uit te laten komen (zie volledige lijst in Bijlage 2 op pag. 27).

Functie	Centrum Voorstel VVD	Centrum (CROW)	Rest bebouwde kom Voorstel VVD	Rest bebouwde kom (CROW)
Woning duur	1,4 – 1,5	1,3 – 1,5	1,8 – 2,1	1,7 – 2,0
Woning midden	1,3 – 1,4	1,2 – 1,4	1,7 – 1,8	1,6 – 1,8
Woning goedkoop	1,1 – 1,2	1,1 – 1,2	1,4 – 1,6	1,3 – 1,6
Serviceflat	0,4 – 0,6	0,3 – 0,6	0,4 – 0,6	0,3 – 0,6
Hoofdwinkelgebied*	2,8 – 3,5	2,5 – 3,5	-	-
Wijkcentra/supermarkt**	2,8 – 4,0	2,5 – 4,0	2,8 – 4,0	2,5 – 4,0
Bouwmkt/ tuincentrum	-	-	2,3 – 2,7	2,2 – 2,7
Weekmarkt	0,2 – 0,24	0,15 – 0,24	0,2 – 0,24	0,15 – 0,24
Kantoren met frontoffice***	1,7 – 2,0	1,5 – 2,0	2,7 – 3,0	2,5 – 3,0
Kantoren zonder frontoffice***	1 – 1,5	0,8 – 1,5	1,4 – 1,9	1,2 – 1,9
Showroom****	0,7 – 0,8	0,6 – 0,8	1,3 – 1,4	1,2 – 1,4
Bedrijfsverzamelgebouw***	1 – 1,7	0,8 – 1,7	1 – 1,7	0,8 – 1,7
Restaurant	8,5 – 10,0	8,0 – 10,0	8,5 – 10,0	8,0 – 10,0
Sporthal	1,7 – 2,0	1,5 – 2,0	2,2 – 2,5	2,0 – 2,5
Sportveld	15,0 – 27,0	13,0 – 27,0	15,0 – 27,0	13,0 – 27,0
Sportschool	2,3 – 3,0	2,0 – 3,0	3,3 – 4,0	3,0 – 4,0
Zwembad	7,5 – 9,0	7,0 – 9,0	9,5 – 11,0	9,0 – 11,0
Verzorgingstehuis	0,6 – 0,7	0,5 – 0,7	0,6 – 0,7	0,5 – 0,7
Arts/maatschap/therapeut*****	1,6 – 2,0	1,5 – 2,0	1,6 – 2,0	1,5 – 2,0
Apotheek	1,8 – 2,7	1,7 – 2,7	1,8 – 2,7	1,7 – 2,7
Basisonderwijs	0,6 – 1,0	0,5 – 1,0	0,6 – 1,0	0,5 – 1,0
Voorgezet onderwijs	0,6 – 1,0	0,5 – 1,0	0,6 – 1,0	0,5 – 1,0

Figuur 4 Voorstel parkeernormen Krimpen aan den IJssel (zie volledige lijst in Bijlage 2)

\*Winkelcentrum Crimpenhof, één arbeidsplaats = 40 m<sup>2</sup> bvo

\*\*Overige winkelcentra in Krimpen aan den IJssel, één arbeidsplaats = 40 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*één arbeidsplaats = 25 – 35 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*\*één arbeidsplaats = 30 – 50 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*\*\*minimaal 3 parkeerplaatsen per behandelkamer

### 3.4 Uitzonderingen

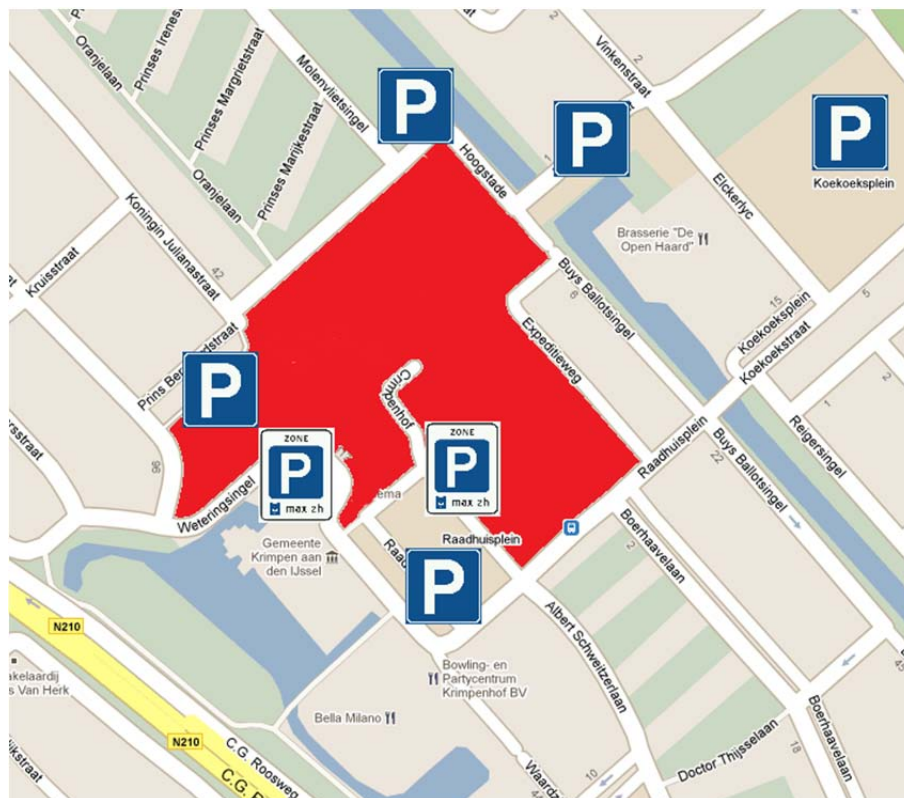
Bij “gecombineerd gebruik” van parkeerplaatsen kan de gemeente afwijken van de gestelde parkeernormen. Onder gecombineerd gebruik wordt verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Conflictmoment is echter wanneer bewoners thuis zijn en tegelijkertijd de nabijgelegen winkels open zijn, zoals op koopavonden en zaterdag. Als leidraad voor het bepalen van “gecombineerd gebruik” zijn aanwezigheidspercentages weergegeven in de CROW-publicatie 182 “Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering”. De aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in Bijlage 3 pag. 28.

## 4. Case: Parkeerdruk rondom winkelcentrum Crimpenhof

Als case is gekozen voor het winkelcentrum van Krimpen aan den IJssel. Het overdekte winkelcentrum bestaat uit verschillende supermarkten, winkels en (bank)bedrijven.- Het centrum beslaat circa 17.700 m<sup>2</sup>. Daarnaast zijn er nabij het winkelcentrum belangrijke voorzieningen gelegen als het Raadhuis en het ontmoetingscentrum de Tuyter met een bibliotheek.

### 4.1 Huidige situatie

De Gemeente Krimpen aan den IJssel heeft in 2006 opdracht gegeven aan Vastgoed Netwerk Ter Hark om een 'Marktvisie winkelcentra Krimpen aan den IJssel' te ontwikkelen. In deze visie wordt winkelcentrum Crimpenhof getypeerd als een "stadsdeelcentrum". Een stadsdeelcentrum combineert voor bezoekers het functionele van de dagelijkse boodschappen en het recreatieve karakter van de vergelijkende aankoop van mode of andere niet-dagelijkse artikelen. Stadsdeelcentra die tevens de functie van stadshart vervullen, bevinden zich vrijwel altijd in uitbreidingskernen, die als een soort satelliet aan grote steden zijn gekoppeld. Krimpen aan den IJssel wordt in deze visie gezien als een stadsdeelcentrum van Rotterdam met een regionaal karakter voor de Krimpenervaard.



Figuur 5 Parkeervoorzieningen rondom winkelcentrum Crimpenhof (Google Maps, 2011, bewerkt)

In het gebied rondom het winkelcentrum Crimpenhof zijn verschillende gebundelde parkeerplaatsen en parkeervakken langs de openbare weg (zie afbeelding op vorige bladzij).

Zo is er aan de noordkant van het winkelcentrum bij de (achter)ingang van de Albert Heijn een parkeerplaats met ongeveer 100 plaatsen. Van deze parkeerplaats maken ook de bewoners en bezoekers van de naastgelegen Hoogstade en Prinses Marijkestraat flats gebruik. De Prins Bernhardstraat heeft de beschikking over een aantal parkeervakken langs de rijbaan en een kleine parkeerplaats van ongeveer 50 parkeerplaatsen ter hoogte van de noordwestelijke ingang van het Crimpenhof. Ook bewoners en bezoekers van de IJsseltoren maken gebruik van deze parkeervoorziening.

#### *Blauwe zones en Trouwplein*

Een blauwe zone (parkeren met een parkeerschijf) is gerealiseerd nabij de zuidwestelijke zijde van de ingang van de Crimpenhof langs de Weteringsingel (10 parkeerplaatsen).

De indruk wordt gewekt dat het trouwplein voor het Raadhuis ook een blauwe zone gebied zou zijn. Door ons bureau is geconstateerd dat het trouwplein niet valt onder het regime van de elders in het centrum wél heersende Parkeerzone. Dit betekent dat het trouwplein vrijgesteld is van het aanbrengen van P- vakken. Het verkeersbord, dat aangeeft dat het trouwplein uitgezonderd is van de kenmerken behorend bij een Parkeerzone, staat abusievelijk links in plaats van rechts.

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) staan de regels ten aanzien van het aanbrengen van de blauwe streep in de parkeerschijf-zone en t.a.v. het plaatsen van borden en P-markeringen. Paragraaf 2 punt 3 vermeldt: De blauwe streep als bedoeld in art. 25, 2<sup>e</sup> lid van het RVV 1990: wordt tenminste aangebracht: 1) aan een lange zijde van een parkeervak bij langsparkeren, 2) aan een korte zijde van een parkeervak bij haaks of schuin parkeren of 3) langs de kant van een rijbaan waar parkeren over grotere lengte met gebruik van de parkeerschijf is toegestaan. Uit het bovenstaande blijkt dat het trouwplein, in tegenstelling tot hetgeen gesuggereerd wordt, geen blauwe zone-gebied is, zoals door de wet bedoeld, noch parkeerzone-gebied is. Niettemin kunnen als de slagboom van het trouwplein geopend is, ongeveer 50 auto's –vrij van welk regime dan ook- ongeorganiseerd geparkeerd worden.

Aan de zuidelijke ingang van het winkelcentrum bevindt zich bij Emté supermarkt de andere blauwe zone met twee clusters parkeerplaatsen met een capaciteit van  $4 \times 12 = 48$  parkeerplaatsen. Langs de voorzijde van het Raadhuis en in het midden van het Raadhuisplein bevindt zich een parkeerterrein van ongeveer 200 vrije plaatsen. Deze parkeerplaatsen worden ook gebruikt door werkgevers en –nemers, werkzaam in het winkelcentrum en ambtenaren/bezoekers van het Raadhuis. Aan de westkant van het winkelcentrum bevinden zich ongeveer 75 parkeerplaatsen waar gecombineerd gebruik plaatsvindt door bezoekers van de Mieraskerk en het ontmoetingscentrum de Tuyter. Op 250 meter van de westelijke ingang van het winkelcentrum bevindt zich het evenemententerrein Koekoekspein, waar buiten evenementen zoals kermis en circus, geparkeerd kan worden. Gecombineerd met de parkeerplaatsen aan de Elckerlyc levert dit nog eens 200 parkeerplaatsen op. Deze parkeerplaatsen worden ook gebruikt voor het ontmoetingscentrum de Tuyter.

In totaal zijn er in het beste geval dus ongeveer 725 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan er 58 (10+48) officieel vallen onder een blauwe zone. Volgens de berekening overeenkomstig de Krimpense voorstel parkeernormen zijn er voor de functie stadsdeelcentra tussen de 496 (minimale norm van 2,8 per 100 m<sup>2</sup> bvo) en 620 (maximale norm van 3,5 per 100 m<sup>2</sup> bvo) parkeerplaatsen benodigd.

In deze aantallen zijn nog niet het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de woningen boven het winkelcentrum en de aanliggende flats IJsseltoren, Hoogstade en Prinses Marijkestraat meegenomen evenmin het aandeel gecombineerd gebruik van deze parkeerplaatsen.

Na sluiting van de winkels zijn omwonenden óók weer terug van hun werk. Een parkeerbalans zou meer exact uitsluitsel kunnen geven, maar het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen lijkt, zeker inclusief het evenemententerrein Koekoeksplein, redelijk voldoende te zijn. Wij merken hierbij echter op, dat het rijden met een boodschappenwagentje van supermarkt naar het Koekoeksplein voor de gemiddelde bezoeker een te grote afstand is.

Ondanks dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen theoretisch voldoende lijkt te zijn, wordt de parkeersituatie tijdens piekuren (marktdagen, koopavond en zaterdag) door bezoekers, als problematisch ervaren. Zeker op zaterdag conflicteert de vraag naar parkeervoorzieningen door vaste gebruikers, zoals bewoners en werkgevers en -nemers van de winkels, met de vraag naar parkeervoorzieningen door bezoekers van het winkelcentrum. Door persoonlijke observaties in en rond de Crimpenhof viel het op dat de parkeerterreinen onlogisch zijn ingericht. Het is onduidelijk waar geparkeerd kan worden en waar zich de blauwe zones bevinden. Er ontstaat daardoor zoekverkeer, hetgeen leidt tot parkeren in de omliggende woonstraten en daarmee wordt ongewenste overlast veroorzaakt. Sinds kort wordt ook de herstrate keienstrook rondom het trouwplein ten onrechte gebruikt als parkeerstrook.



De blauwe zone is ingevoerd in 2007 en is van toepassing van maandag t/m donderdag en zaterdag tussen 9.00 en 18.00 uur. Voor de vrijdag is de blauwe zone geldig tussen 9.00 – 21.00 uur. In de blauwe zone is het toegestaan om te parkeren met een maximale parkeertijd van 2 uur. De starttijd van het parkeren dient te worden aangegeven met een parkeerschijf. Op overtreding van de maximale parkeertijd staat een boete van €60. De parkeerschijfzone-borden zijn geplaatst bij de blauwe zone-gebieden.

Recentelijk zijn verse blauwe strepen op het wegdek aangebracht rondom de 58 blauwe zone parkeerplaatsen (niet bij het trouwplein). Dit zichtbaar zijn op het wegdek is een voorwaarde voor het handhaven door het wijkteam Krimpen aan den IJssel van de Politie Rotterdam Rijnmond.

## 4.2 Mogelijke oplossingen.

In het onderzoek is bekeken welke mogelijke beleidsinstrumenten de Gemeente Krimpen aan den IJssel beschikbaar heeft of zou kunnen inzetten om de verkeersstromen op zoek naar een parkeerplaats, in goede banen te leiden.

### 4.2.1 Betaald parkeren

Vaak wordt 'betaald parkeren' als eerste oplossing geopperd als oplossing van een (te) hoge parkeerdruk. De VVD fractie is echter van mening dat, naar aanleiding van een vermelde suggestie in de Kadernota 2012, betaald parkeren in een (nog) betrekkelijk klein parkeergebied geen oplossing is voor de financiële situatie van de gemeente Krimpen aan den IJssel. Primair zou betaald parkeren een antwoord moeten zijn op de steeds schaarser wordende parkeerruimte, die dan op een eerlijke en geordende wijze tegen betaling verdeeld zou moeten worden. Maar de VVD-fractie ziet (nog) niet de urgentie om de eerstkomende jaren betaald parkeren in te voeren: het geringe aantal te reguleren parkeerplaatsen (parkeervergunning of betalen) vergt zóveel werk en inzet van handhavers, dat invoering van betaald parkeren in Krimpen deze inspanningen niet rechtvaardigen. Ingewonnen informatie bij Stadstoezicht van de gemeente Rotterdam heeft inzage gegeven in de kosten van toezichthouders. Sedert 2005 bestaat de zgn bestuurlijke boete. Dit instrument geeft lokale overheden groen licht om de handhaving zelf op zich te nemen. Deze boetes richten zich op fout parkeren en lichte verkeers- en milieu-overtredingen. Politie en justitie spelen dan geen wezenlijke rol meer, wél het lokale bestuur. Gemeentelijke toezichthouders (boa's genoemd of stadswachten) schrijven zelf boetes uit aan overtreders. De opbrengsten van de bekeuringen komen direct terecht in de gemeentekas.

Opstart-investeringen in de betaalvoorzieningen bij betaald parkeren en lopende kosten in onderhoud en handhaving zijn hoog. Te hoog voor de relatief kleine schaal waarop de hoge parkeerdruk rondom het winkelcentrum in Krimpen aan den IJssel speelt. Voor grotere gemeenten met betrekkelijk veel overtreders kan dit een financieel voordeel zijn, maar voor Krimpen is dit op dit moment geen optie. Krimpen aan den IJssel kent geen boa's en om deze reden laat het gemeentebestuur van Krimpen de handhaving over aan de politie.

Het winkelcentrum Crimpenhof heeft een regionaal karakter. In een bezoekersenquête uit 1998 bleek dat bijna een derde van de bezoekers van buiten Krimpen aan den IJssel komt (Vastgoed Netwerk Ter Hark, 2006). Ondanks dat het onderzoek gedateerd is, blijkt dat veel inwoners uit de Krimpenerwaard nog steeds komen winkelen in Krimpen aan den IJssel vanwege het hoge aanbod van winkels in combinatie met goede bereikbaarheid met de auto en het vervolgens gratis parkeren van de auto. In 1998 was het on-line shoppen (aankopen doen via internet) nog geen usance, hetgeen op het kopersgedrag sedertdien wel zijn invloed gekregen heeft. Het invoeren van betaald parkeren nu, zou een negatieve economische invloed kunnen hebben voor de winkeliers. Er zijn echter minder kostbare instrumenten om het parkeren te reguleren, zoals bijvoorbeeld de blauwe zone die nu van toepassing is. Op dit moment is er een betrekkelijk kleine blauwe zone, zonder een overkoepelend parkeerbeleid. Dit gaat in tegen het advies van het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer).

Het KpVV adviseert om parkeerreguleringsbeleid onder te brengen in een integrale visie op de ontwikkeling van mobiliteit in een bepaald gebied, zodat alle parkeerregelingen en –voorzieningen opgenomen zijn in één te raadplegen beleidsdocument, waaruit de samenhang blijkt.

#### **4.2.2 Uitbreiding blauwe zone met ontheffingen**

Niettemin blijkt een blauwe zone na beoordeling van de aangedragen criteria door het KpVV een juiste keuze te zijn geweest in 2007. Zo is het een eenvoudige maatregel die zonder grote investeringen in te voeren is. De blauwe zone is geschikt voor toepassing op kleine schaal en is een klantvriendelijke maatregel.

De blauwe zone zorgt voor een scheiding tussen bezoekers en vaste gebruikers en daardoor voor een grotere doorstroom van auto's. Uitbreiding van de blauwe zone aan de noord of oostelijke zijde van het winkelcentrum zou vanwege het gedeelde gebruik door bewoners van de Hoogstade en Prinses Marijkestraat flats gepaard moeten gaan met het verlenen van ontheffingen. Deze ontheffingen geven het recht om onbepaald en zonder parkeerschijf van de betreffende parkeerplaatsen gebruik te maken (evenwel zonder het recht op een 'eigen' plek). Dit zorgt echter voor meer administratieve kosten en een vergrote druk op de handhaving. Vanwege de genoemde consequenties in de huidige financieel-economische situatie van de gemeente adviseert ons bureau deze eenvoudige, maar doeltreffende parkeeroplossing nu niet.

#### **4.2.3. Uitbreiding blauwe zone**

Uitbreiding van de blauwe zone op het Raadhuisplein is wél een oplossing. Wij stellen voor op het centrale Raadhuisplein één of twee rijen parkeerplaatsen met weerszijden ongeveer 25 auto's, dus 50 à 100 auto's toe te voegen aan de blauwe zone. Zodoende wordt een eilandje gecreeërd voor kortparkeerders met een maximale parkeertijd van 2 uur, waardoor de doorstroming op het parkeerterrein verbeterd wordt.

Voordelen voor het uitbreiden op het centrale Raadhuisplein van de blauwe zone is dat langparkeerders (vaak werkgevers en-nemers die meer dan 8 uur geparkeerd staan) plaats maken voor bezoekers. De bestaande parkeercapaciteit wordt hiermee vele malen beter benut. Verder heeft een blauwe zone het voordeel dat de bezoeker niet hoeft te betalen.

Nadelen zijn er ook. Door uitbreiding van de blauwe zone is het noodzakelijk meer te investeren in handhaving. Uitgebreide en strikte handhaving van de blauwe zones en het parkeren elders in de parkeerzone in uitsluitend de P-vakken, is noodzakelijk. Bestuurlijke afspraken met de politie zijn daarvoor noodzakelijk. Bekend is dat hun prioriteit niet ligt bij het handhaven van geparkeerde auto's. Wellicht zijn op dit gebied oriënterende gesprekken te voeren over samenwerking met buurgemeenten die reeds een systeem voor parkeercontrole opgezet hebben, zoals buurgemeente Capelle aan den IJssel.

#### **4.2.4 Herindeling Raadhuisplein**

Daarnaast zou een herindeling van het Raadhuisplein meer parkeerplaatsen en duidelijkheid op kunnen leveren voor de bezoekers. De blauwe zones achter de winkels bij Emté supermarkt en langs het voormalige postkantoor zijn ver van elkaar verwijderde losse parkeerterreinen.

Het samenvoegen ervan zou voor meer duidelijkheid en capaciteit kunnen zorgen. Gelet op de aanbeveling van 4.2.3 nl. 'uitbreiding blauwe zone', zou de hier voorgestelde herindeling van het Raadhuisplein als ontwerp-opgave samengevoegd kunnen worden.

#### **4.2.5 Bewegwijzering en bebording**

Er zijn daarnaast ook simpele oplossingen, zoals door middel van bebording in de omgeving van het winkelcentrum tot aan de parkeerplaatsen aangeven waar de parkeerplaatsen aanwezig zijn. Door te wijzen op de blauwe zones kunnen bezoekers sneller een parkeerplaats vinden door de hogere doorstroom van auto's. Door middel van kleine aanpassingen die niet veel geld kosten kan veel onduidelijkheid weggehaald worden voor bezoekers van het winkelcentrum. Daarnaast ondersteunt bebording het regionale karakter van het winkelcentrum.

#### **4.2.6 Motiverende gesprekken voeren met belanghebbenden**

Ons advies is om -naast de genoemde te treffen maatregelen- in samenspraak met de winkeliers en andere belanghebbenden te praten over de parkeersituatie rondom het winkelcentrum. Met winkeliers kan bijvoorbeeld gesproken worden om zelf het goede voorbeeld te geven en hun werknemers te stimuleren met de fiets of ov te komen. Ook is het bevorderlijk voor de parkeersituatie als werkgevers en -nemers hun auto parkeren op het Koekoeksplein. Deze parkeerplaats ligt net buiten het centrale hart op 250 meter van het winkelcentrum, maar volgens het CROW op een nog acceptabele loopafstand (CROW, 2008). Ditzelfde geldt voor de werknemers van het Raadhuis. De parkeervakken langs de voorzijde van het Raadhuis kunnen dan zoveel mogelijk gebruikt worden door bezoekers van het winkelcentrum en bezoekers met afspraak op het Raadhuis.

In dit verband merken wij op, dat er kritisch gekeken zou moeten worden naar de parkeerplaatsen voor de collegeleden en voor bezoekers van het Raadhuis met een afspraak. Op 'eigen terrein' is het mogelijk om genoemde doelgroepen te faciliteren. De gekozen methodiek op de openbare weg is niet conform de wet. De geplaatste bebording met kentekens hebben geen rechtsgeldigheid. Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, behorend bij de Wegenverkeerswet, (er)kent dergelijke borden niet.

### **4.3 Handhaving**

Het Wijkteam Krimpen aan den IJssel van de Politie Rotterdam-Rijnmond heeft toegezegd te willen handhaven op parkeren rondom het winkelcentrum Crimpenhof, mits de inrichting van de blauwe zone en de Parkeerzone voldoen aan de wettelijke eisen. Het KpVV adviseert om goede afspraken te maken met de politie over handhaving, mede omdat parkeerovertredingen vaak geen hoge prioriteit krijgen van de politie.

Om deze reden is in het onderzoek ook de mogelijkheid van BOA's (Bijzondere opsporingsambtenaren) onderzocht. Het door de Gemeente Krimpen aan den IJssel zelf opleiden en onderhouden van BOA's vergt veel middelen en kennis. Stadstoezicht Rotterdam heeft de mogelijkheid om stadswachten in te zetten in buurgemeenten en doet dit al in samenwerking met de gemeenten Barendrecht en Ridderkerk. De kosten van het inzetten van zes stadswachten en één teamleider (als minimum) zijn echter veel te hoog in vergelijking met de grootte van het aantal te handhaven parkeerplaatsen en staan niet in verhouding met de verwachte opbrengsten uit boetes. Deze oplossing wordt daarom niet aanbevolen. Mogelijk dat in de toekomst de inzet van stadswachten alsnog rendabel blijkt, als deze ook ingezet worden voor handhaving op meerdere beleidsterreinen als middel tegen overlast en controle op milieuovertredingen.

## **5. Aanbevelingen:**

### **5.1 Gemeente stelt parkeereis**

In de inleiding is naar voren gekomen dat er door de nieuwe wet Wet ruimtelijke ordening (Wro) een veranderde werkwijze wat betreft parkeernormen aankomt. Ons bureau geeft de gemeente Krimpen aan den IJssel de volgende belangrijke aanbeveling in overweging: Wij vinden het gewenst dat de gemeente een prominenter rol gaat spelen bij het bepalen van de parkeernormen. De bal moet niet primair bij de projectontwikkelaar of stedenbouwkundig adviseur liggen, maar bij de gemeente zelf, die haar eigen normen en eisen hanteert. Daarnaast doen wij de volgende aanbevelingen:

### **5.2 Opstellen Krimpense Parkeernormen, deel uitmakend van Parkeernota.**

Ons advies luidt om de voorgestelde Krimpense parkeernormen onder te brengen in een aparte Nota Parkeernormen, eventueel deel uitmakend van een op te stellen beleidsnota Parkeren. In een bestemmingsplan kan vervolgens naar deze nota verwezen worden. Het voordeel van deze constructie is dat het wijzigen van een Nota Parkeernormen eenvoudiger is dan het wijzigen van een bestemmingsplan. Hoe eerder deze Nota Parkeernormen vastgesteld is, des te eerder de Gemeenteraad een toetsingsinstrument in handen heeft voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

### **5.3 Monitoren: tellingen en observaties**

Onderzoek verrichten naar verhouding tussen parkeervraag en –aanbod (parkeerbalans) en het doen van tellingen zijn noodzakelijk voor het exact vaststellen van parkeernormen. Het is echter belangrijk om na vaststelling van de voorstel parkeernormen de uitkomsten te monitoren. Door ontbrekende gegevens over de gehanteerde parkeercijfers uit het verleden of toekomstige c.q. onvoorziene ontwikkelingen, zijn er mogelijk parkeernormen die beter op de werkelijkheid aansluiten. Monitoring van parkeerbeleid (dus tellingen en observaties verrichten) kan gezien worden als een uitgebreide en structurele vorm van een parkeerbalans, wat ten goede komt aan de effectiviteit van het parkeerbeleid. Ons bureau adviseert om niet alleen de omgeving van het winkelcentrum regelmatig te monitoren, maar dit ook te verrichten in een deel van Lansingh-Zuid. Deels om te checken of de gehanteerde parkeernorm nog goed functioneert, deels om bewoners met feiten en cijfers te overtuigen. Dan zou ook blijken of het aantal niet op adres te traceren lease, short-lease- en huurauto's, de CBS-cijfers over het autobezit in Krimpen beïnvloedt.

### **5.4 Uitbreiden blauwe zone gebied**

Gekeken naar de case van winkelcentrum Crimpenhof is ons advies aan de Gemeente Krimpen aan den IJssel, om het gebied van de blauwe zone uit te breiden in het midden van het Raadhuisplein. Deze uitbreiding zou gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd met een eventuele nieuwe herindeling van het Raadhuisplein (zie aanbeveling 5.7)

### **5.5 Afspraken over handhaving met politie**

Voor handhaving van het uitgebreide blauwe zone-gebied dienen afspraken gemaakt te worden met de politie en/of gesprekken aan te gaan met buurgemeente(n), die al een vorm van gereguleerd parkeren heeft /hebben ingevoerd. Het wijkteam van de Politie Rotterdam-Rijnmond heeft aangegeven te willen handhaven zodra de blauwe zone en de parkeerzone juridisch handhaafbaar zijn.

## 5.6 Trouwplein

Het parkeren op het trouwplein is door het ontbreken van P-vakken en blauwe strepen nóch een blauwe zone, nóch een parkeerzone, waardoor het trouwplein een onduidelijk parkeerterrein is geworden, waardoor handhaving op naleving van welk regime ook onmogelijk is. Ons bureau geeft in overweging tóch duidelijke parkeer-markeringen op het wegdek van het trouwplein aan te brengen, omdat er nu naar believen geparkeerd kan/mag worden, hetgeen toch niet de bedoeling zal zijn van een als representatief bedoeld voorplein van een raadhuis. Het eenvoudigst is om het trouwplein te voorzien van P-tegels en P-vakken en het gebied te verklaren als Parkeer-zone, waardoor ook handhaving uitgevoerd kan worden op de blauwe zone.

## 5.7 Motiverende gesprekken met winkeliers en werknemers gemeentehuis.

Er dient in overleg met de winkeliers gesproken te worden over de parkeersituatie op het Raadhuisplein. Mogelijke uitbreiding van de blauwe zone en het stimuleren voor het parkeren door werkgevers en -nemers op het Koekoeksplein kunnen zorgdragen voor een betere doorstroom rondom het winkelcentrum. Een snellere doorstroom bevordert bovendien de economie, zo essentieel voor de aldaar gevestigde middenstand.

Eveneens wordt aanbevolen om ambtenaren van het raadhuis te doen inzien dat hun auto's beter op het verder gelegen Koekoeksplein kunnen worden geparkeerd dan op het Raadhuisplein, zulks ter verbetering van de parkeermogelijkheden voor de bewoners uit Krimpen aan den IJssel en van bezoekers van elders, die enige tijd op het winkelcentrum willen zijn.

## 5.8 Project Prinsessenflats

Gekeken naar het onderzoek dat uitgevoerd is naar het project Prinsessenflats, valt op dat het aantal parkeerplaatsen, vermeld bij de stedenbouwkundige kaders, toch te laag is ingeschat. De gemeente en de projectontwikkelaar hebben een parkeernorm gebruikt die naar onze mening en berekeningen, te laag is. Aanbevolen wordt om nader onderzoek te doen naar extra parkeerplaatsen.

Zoals in de inleiding van dit Voorstel Parkeernota naar voren is gekomen, vormde de onduidelijkheid rondom de herstructurering van de Prinsessenflats-locatie één van de aanleidingen tot dit onderzoek. Met de kennis opgedaan uit het onderzoek, werd door ons bureau kort het onderdeel parkeren uit het document 'Bouwregels voor de herontwikkeling van de Prinsessenflats' geanalyseerd.

Allereerst viel op dat als piekmoment een werkdag in de middag wordt aangenomen, terwijl het conflict tussen woonfunctie en winkelfunctie op een koopavond of zaterdag logischer is. Het is zeer aannemelijk dat parkeerplaatsen gecreëerd voor bewoners van de herstructureerde locatie worden gebruikt door winkelend publiek, aangezien de parkeerdruk aan deze zijde van het winkelcentrum al hoog is. Het gevolg is dat met een gekozen piekmoment op een doordeweekse middag, vanzelfsprekend het in theorie aantal benodigde parkeerplaatsen lager uitvalt. Worden de voorstel-parkeernormen uit dit document echter aangehouden, dan ligt het aantal benodigde parkeerplaatsen in de piek naar onze mening een 20-tal hoger. Gevolg is dat met de normen uit het document 'Bouwregels voor de herontwikkeling van de Prinsessenflats' er zich parkeerproblemen kunnen gaan voordoen.

## 5.9 Herinrichting van het Raadhuisplein

Als de financiële situatie dit toelaat, zou een (tijdelijke) herinrichting van het Raadhuisplein niet alleen de parkeermogelijkheden overzichtelijker maken (wáár vrij parkeren, wáár max. 2 uur in verband met de blauwe zone), maar óók het aanzien van het plein aantrekkelijk maken. Een (tijdelijk) her-inrichtingsplan voor het Raadhuisplein voor de periode, dat de Centrumvisie niet kan worden gerealiseerd, zou het aanzien van het kloppend gemeentehart enigszins kunnen opkrikken.

## 5.10 Bewegwijzering en bebording.

De ontsluiting van de parkeerlocaties in het centrumgebied moet worden geoptimaliseerd en beter bewegwijzerd met info over: waar en onder welke voorwaarden (blauwe zone en uitsluitend in gemarkeerde vakken) er geparkeerd kan worden.

## 5.11 Parkeren bezoekers raadhuis en B&W.

Een oplossing dient gezocht te worden voor het reserveren op de openbare weg van parkeerplaatsen voor een speciale doelgroep, die nu niet op eigen terrein parkeert, maar gebruik maakt van borden op de openbare weg, die geen enkele rechtsgeldigheid hebben.

## 5.12 Laad- en loszone winkels bemoeilijkt verkeersveiligheid

Extra aandacht moet besteed worden aan de bevoorrading van winkels. De route naar en van de Prins Bernhardstraat is ter plaatse niet ontworpen op de maatvoering van de hedendaagse vrachtwagens en trucks met opleggers. Het is bekend, dat over enkele jaren twee scholen gerealiseerd gaan worden op de nabijgelegen Prinsessenflat-locatie. Met het oog daarop, wil de VVD-fractie laten aantekenen, dat de verkeersveiligheid in het geding is in de Prins Bernhardstraat en omgeving. De capriolen die grote vrachtwagens daar moeten maken, om te komen bij en bij het verlaten van de laad- en loszone, zijn alles behalve geruststellende verkeersbewegingen.

## 6.0 Conclusies

- Algemene indruk: parkeren is geen groot drama, maar mist vastgesteld parkeerbeleid en heeft gebrek aan kwaliteit
- I.v.m. Wro: vóór 2013 vaststellen van parkeernormen in een aparte Parkeer-normennota als onderdeel van een Beleidsparkeerplan
- Uitbreiding van de blauwe zone op het Raadhuisplein is gewenst ten gunste van méér kortparkeerders
- Maak handhaving door politie mogelijk: parkeerregelingen en –voorzieningen dienen juridisch vervolgbaar te zijn
- Kleine wijzigingen verbeteren de situatie, zonder grote investeringen behoeven te doen
- Het belang van de burgers moet prevaleren: bij kortparkeren méér aanbod, méér doorstroom, dus tevredener bezoekers aan het winkelcentrum, waardoor winkeliers hun voordeel doen door grotere omzet.
- Het doen van onderzoek (bijv. nachtelijke tellingen) geeft exactere informatie tbv de parkeerbalans tussen vraag en aanbod. Monitoring dient plaats te vinden niet alleen bij Crimpenhof, maar ook in woonwijken.
- VVD-Parkeernota wil bijdragen aan een uitgebalanceerde en strakker ingerichte parkeer-situatie, waarbij de veiligheid van inwoners en bezoekers van elders gewaarborgd is.

## Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst

Blauwe zone	Parkeerplaats voor kortparkeerders
BOA	Bijzondere Opsporings Ambtenaar
Bvo	Bruto vloeroppervlak
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
KpVV	Kenninsplatform Verkeer en Vervoer
Omgevingsadressendichtheid	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, te delen door de oppervlakte van de cirkel om daarmee de stedelijkheid te kunnen meten.
Parkeerkencijfers	Gegevens over het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie en locatie opgesteld door het het CROW als hulpmiddel voor gemeenten
Parkeernormen	Door de gemeenteraad vastgestelde en lokaal vertaalde P.kencijfers
RVV 1990	Reglement verkeersregels en verkeerstekken uit 1990
WOZ	Gemiddelde woningwaarde
Wro	Nieuwe Wet op de Ruimtelijke ordening

## Bijlage 2 – Voorgestelde Parkeernormen in Krimpen aan den IJssel

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Woning duur	1,4 – 1,5	1,8 – 2,1	0,3 pp per woning	Per woning
Woning midden	1,3 – 1,4	1,7 – 1,8	0,3 pp per woning	Per woning
Woning goedkoop	1,1 – 1,2	1,4 – 1,6	0,3 pp per woning	Per woning
Kamer verhuur	0,3 – 0,6	0,3 – 0,6	0,2 pp per woning	-
Serviceflat	0,4 – 0,6	0,4 – 0,6	0,3 pp per woning	Per woning
Hoofdwinkelgebied*	2,8 – 3,5	-	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Wijkcentra, supermarkt**	2,8 – 4,0	2,8 – 4,0	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel	-	2,3 – 2,7	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Weekmarkt	0,2 – 0,24	0,2 – 0,24	85%	Per 1m <sup>1</sup> kraam
Kantoren met frontoffice***	1,7 – 2,0	2,7 – 3,0	20%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren zonder frontoffice***	1 – 1,5	1,4 – 1,9	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Loods, opslag, transportbedrijf***	0,4 – 0,5	0,5 – 0,6	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Industrie, laboratorium, werkplaats***	1,1 – 1,5	1,6 – 2,0	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Showroom****	0,7 – 0,8	1,3 – 1,4	35%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Grootschalige detailhandel**	-	4,8 – 6,5	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw***	1 – 1,7	1 – 1,7	10%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Café, bar, discotheek	4,8 – 6,0	4,8 – 6,0	90%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	8,5 – 10,0	8,5 – 10,0	80%	Per 100m <sup>2</sup> bvo
Museum, bibliotheek	0,4 – 0,5	0,6 – 0,7	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bioscoop, theater	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	-	Per zitplaats
Jachthaven	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	-	Per ligplaats
Sporthal	1,7 – 2,0	2,2 – 2,5	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	15,0 – 27,0	15,0 – 27,0	95%	Per ha netto terrein
Sportschool	2,3 – 3,0	3,3 – 4,0	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Tennisbaan	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	90%	Per baan
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5	95%	Per baan/tafel
Zwembad	7,5 – 9,0	9,5 – 11,0	99%	Per 100 m <sup>2</sup> bassin
Manege	-	0,4 – 0,5	90%	Per box
Verzorgingstehuis	0,6 – 0,7	0,6 – 0,7	60%	Per wooneenheid
Arts, maatschap, therapeut*****	1,6 – 2,0	1,6 – 2,0	65%	Per behandelkamer
Apotheek	1,8 – 2,7	1,8 – 2,7	-	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Basisonderwijs	0,6 – 1,0	0,6 – 1,0	-	Per leslokaal
Voorgezet onderwijs	0,6 – 1,0	0,6 – 1,0	-	Per leslokaal
Crèche, kinderdagverblijf	0,6 – 0,8	0,6 – 0,8	-	Per arbeidsplaats
Volkstuin	0,3	0,3	-	Per perceel
Religiegebouw	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	-	Per zitplaats
Begraafplaats, crematorium	17,0 – 30,0	17,0 – 30,0	-	-

\*Winkelcentrum Crimpenhof, één arbeidsplaats = 40 m<sup>2</sup> bvo

\*\*Overige winkelcentra in Krimpen aan den IJssel, één arbeidsplaats = 40 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*één arbeidsplaats = 25 – 35 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*\*één arbeidsplaats = 30 – 50 m<sup>2</sup> bvo

\*\*\*\*\*minimaal 3 parkeerplaatsen per behandelkamer

### Bijlage 3 – Aanwezigheidspercentages

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

## Bronnenlijst

### *Literatuur*

CBS (2011). CBS Statline database

CROW (2008). Publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, Ede

CROW (2005). Beargumenteerd kiezen voor parkeernormen, Ede

CROW (2003). Parkeerregulering: toepassing en effecten, Ede

Zakboek parkeren voor de woonomgeving, TU/Delft en BNA Onderzoek

KpVV (2010). Informatiebulletin over actuele verkeer- en vervoerontwikkelingen, nummer 90, Utrecht

Planbureau voor de Leefomgeving (2008). Parkeerproblemen in woonwijken, Den Haag

Stadsregio Rotterdam (2003). Regionaal verkeers- en vervoerplan 2003-2020, Rotterdam

Vastgoed Netwerk ter Hark (2006). Marktvisie winkcentra Krimpen aan den IJssel, Amersfoort

Krimpen aan den IJssel, Centrumvisie - Nieuw Centrum, geraadplaatst via <http://www.krimpenaandenijssel.nl/Int/Wonen-en-Leefomgeving/Nieuwbouwprojecten/Nieuw-centrum.html> op 20 juni 2011.

### *Interviews*

Meijerink, S.. Verkeerskundige, Gemeente Krimpen aan den IJssel.

Slingerland, M.. Wijkteamchef Krimpen aan den IJssel, Politie Rotterdam-Rijnmond.

Koster, R. wijkagent Lansingh-Z Politie R-R, lid van CCV te Krimpen aan den IJssel

Van Doorn, M.. Directeur, Stadstoezicht Rotterdam.

Van Savooyen, E.. Partner en Adviseur, Spark Parkeeradvies en –management, Leidschendam.

Workshop gevolgd: CROW: Berekenen parkeernormering aan de hand van kencijfers