

Parkeerplan Rotterdam 2016-2018 'Parkeren in beweging'

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 juni 2016
(raadsvoorstel nr. 16bb5084);

besluit:

I Het Parkeerplan Rotterdam 2016-2018 "Parkeren in Beweging" vast te stellen.

II Om de hierin genoemde ambities op tijd te realiseren tot de volgende maatregelen:

Algemeen:

1. Er wordt een nieuwe Beleidsregel Parkeernormen opgesteld. De gelegenheid wordt aangegrepen om het beleid bij te stellen. In deze beleidsregel wordt een koppeling gemaakt met de ambitie uit het Fietsplan voor de ontwikkeling van parkeernormen voor het stallen van de fiets. De vrijstellingsbepalingen worden aangescherpt, maar er wordt wel ruimte geboden voor innovatieve concepten. Afwijken van de parkeereis is mogelijk bij aantoonbaar dubbelgebruik, het voor langere tijd benutten van structurele leegstaande parkeercapaciteit, voldoende ruimte voor commerciële deelauto's, gebruik van openbaar vervoer of fiets en in heel uitzonderlijke situaties in een bestuurlijke afweging van een bijzonder gemeentelijk belang. In alle gevallen waar ontwikkelaars er voor kiezen om geen parkeerplekken aan te leggen maar te kiezen voor een alternatief wordt vanuit de gemeente geen parkeervergunning verstrekt. Zowel voor de huidige eigenaar als de daaropvolgende.
2. De afkoopregeling van de parkeereis wordt afgeschaft. De regeling is voor velen onduidelijk. Bovendien blijkt het voor de gemeente vaak onhaalbaar om de afgekochte parkeerplaatsen alsnog aan te leggen.
3. Om de ambitie mogelijk te maken het aantal straatparkeerplaatsen te verminderen ten gunste van de verblijfskwaliteit en tegelijkertijd de druk op de straatparkeerplaatsen te beperken, worden in heel de stad binnen een huishouden alleen nog 1e en 2e parkeervergunningen voor bewoners uitgegeven. Het is niet meer mogelijk om een 3e of meerdere parkeervergunning op straat te krijgen voor bewoners. Hierbij geldt een uitsterfconstructie. Bestaande vergunningen worden niet ingetrokken.
4. Betaald parkeren is binnen het parkeerbeleid het instrument om parkeerdruk te verlagen. Besluitvorming over de invoering van betaald parkeren verloopt volgens drie stappen:
 - a. Parkeertellingen
In situaties waarbij de gemiddelde parkeerdruk overdag hoger is dan 60% en waarbij ook nog zal worden bijgebouwd, komt betaald parkeren als een mogelijke oplossing op tafel. Dit omdat we hiermee bijvoorbeeld kunnen afdwingen dat bewoners van nieuwbouw parkeren op eigen terrein. Ook grootschalige bouwontwikkelingen kunnen vragen om betaald parkeren. Is er geen sprake van nieuwbouw of andere zogenoemde gebiedsontwikkeling, dan hanteren we een richtlijn voor de gemiddelde parkeerdruk hoger dan 85%. Als deze gemiddelde druk voor een belangrijk deel door bezoekers



en/of forensen wordt veroorzaakt, kan het invoeren van betaald parkeren ook een mogelijke oplossing voor de parkeeroverlast zijn.

b. Draagvlakonderzoek

Na de parkeertelling wordt vervolgens een enquête onder de bewoners en bedrijven uit het gebied gehouden. Men wordt onder andere gevraagd óf en hoe vaak zij parkeeroverlast ervaren én hoe zij staan tegenover de invoering of wijziging van het betaald parkeren in hun buurt. Hun mening en daarmee het draagvlak onder wijkbewoners wordt meegewogen in het uiteindelijke besluit.

c. Advies gebiedscommissie

De derde stap is het inwinnen van een gebiedsgericht advies over het parkeren.

- Bestaande blauwe zones in of direct grenzend aan betaaldparkeergebied worden opgeheven en worden daarom toegevoegd aan dit betaaldparkeergebied. De blauwe zones die nu nog buiten zo'n gebied liggen, blijven bestaan. Als in een wijk betaald parkeren alsnog wordt ingevoerd, wordt de blauwe zone opgeheven en ondergebracht binnen betaald parkeren.
- Stop & Shop wordt teruggebracht in de winkelstraten waar dit vanuit het doel om een economische impuls te geven zinvol is. Daarbij wordt ook gekeken naar de toekomstvastheid van winkelstraten.
- De mantelzorgregeling en de bezoekersregeling voor bezoek van bewoners worden flexibeler gemaakt. Er wordt dan niet meer gewerkt met tijdsblokken van 5 uur, maar aanmerkelijk kleinere tijdseenheden zullen mogelijk worden.

In de Binnenstad:

Voor bewoners

- Gekoppeld aan inrichtingsplannen of bouwplannen worden, in samenspraak en met aantoonbare steun van de lokale bewoners, waar mogelijk openbare parkeerplaatsen weggehaald. Denk aan de Meent en de Pannekoekstraat. In het terrasseizoen (april t/m september) wordt ruimte gegeven voor meer terrassen door het toestaan van terrasvlonders op parkeerplaatsen in zowel de binnenstad als daarbuiten.
- Gekoppeld aan het toenemende fietsgebruik wordt ruimte gegeven voor het parkeren van de fiets. Dit kan permanent wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven binnen inrichtingsplannen, maar ook tijdelijk met een fietsvlonder om uit te proberen of en waar het extra fiets parkeren wenselijk is.
- Er wordt letterlijk meer ruimte voor groen en gezelligheid op straat gegeven door proeven met (tijdelijk) weghalen van parkeerplaatsen naar aanleiding van speciale evenementen. Denk aan 'PARK(ing) Day'. Dit zijn tijdelijke festiviteiten die letterlijk laten zien hoeveel je ervoor terugkrijgt wanneer er tijdelijk een aantal parkeerplaatsen wegvalt.
- De bezoekersregeling wordt toegankelijk gemaakt voor garages en daarbij wordt gestimuleerd dat bewoners hun bezoekers in garages laten parkeren.
- Bewoners die nu op straat parkeren worden verleid om in de P&W garages te gaan staan. Dit wordt gedaan door een alternatief te bieden met een nieuw stallingsabonnement voor in de P&W-garages voor een aantrekkelijk tarief van € 70,- per maand. De parkeervergunning wordt niet direct ingetrokken. Na twee jaar gebruik te hebben gemaakt van het stallingsabonnement wordt de parkeervergunning ingetrokken.

Voor bezoekers

- Komende jaren wordt ingezet op zo veel mogelijk bezoekers te bewegen hun auto in de garages te zetten. Dit wordt gedaan door de tarieven in de gemeentelijke garages in de binnenstad te verlagen van € 2,70 per uur naar € 2,- per uur (Kruisplein-, Schouwburgplein-, Erasmusbrug-, Boompjes-, Meent- en Museumparkgarage) en van 2,07 per uur naar 2,00 per uur (Kiphof- en Oude Havengarage). Als bezoekers in



de garage parkeren, blijft meer ruimte over voor bewoners om op straat hun auto te parkeren in een aantrekkelijke buitenruimte.

De korting op parkeren in de garages wordt betaald door de bezoekers die toch op straat willen parkeren, voor deze premium plek wat extra's te vragen. Dit wordt gedaan door het tarief op straat in de binnenstad te verhogen. Dit betekent dat het tarief van € 3,33 per uur wordt verhoogd naar € 4,00 per uur en het tarief van € 2,50 per uur wordt verhoogd naar € 3,20 per uur.

2. Er wordt een nieuwe website (www.parkereninrotterdam.nl) ontwikkeld, specifiek gericht op de promotie van openbare gemeentelijke parkeergarages en P+R-voorzieningen en de parkeerproducten en bijbehorende tarieven die worden aangeboden.
3. Er wordt meer tariefdifferentiatie in de gemeentelijke openbare parkeergarages gehanteerd (meer flexibiliteit in tariefstelling). Op deze wijze worden parkeerders verleid van de 'straat' naar de 'garage' door op bepaalde momenten en/of voor specifieke doelgroepen (daluren, evenementen, etc.) het parkeren in openbare garages tijdelijk goedkoper te maken (significant goedkoper dan op straat). Omdat de grootste parkeerdruk in het centrum in het weekend is, wordt bij wijze van proef een goedkoop nachttarief ingevoerd voor het gebruik van de openbare parkeergarages in de binnenstad. Op deze manier hebben bezoekers aan de binnenstad op deze tijden een alternatief om hun auto veilig en beschermd te parkeren. Dit wordt gecombineerd met een maatregel, waar bij wijze van proef, de betaald parkeertijden op straat in het weekend worden verlengd van 23.00 uur naar 01.00 uur. Hiermee wordt gestart in het Laurenskwartier, het Lijnbaankwartier en Cool. Op deze manier worden parkeerders gestimuleerd om voor de garages te kiezen.
4. Het aandeel parkeerders dat gebruik maakt van 06-parkeren is de afgelopen periode (mede als gevolg van de invoering van kentekenparkeren) fors toegenomen. Ook het aantal providers neemt steeds verder toe, in Rotterdam opereren inmiddels zeven providers. In samenwerking met de providers wordt onderzocht op welke wijze hun parkeer- en betaalservice actief kan worden aangeboden en gepromoot in de gemeentelijke parkeergarages.
5. Betaald parkeren wordt alleen ingezet op momenten dat daadwerkelijk behoefte is aan regulering. Op dagen als Nieuwjaarsdag, is regulering niet nodig. Daarom wordt het op die dagen gratis parkeren. Dagen als Koningsdag en Bevrijdingsdag gelden steeds meer als 'koopzondag' of 'festivaldag' dagen waarop juist extra parkeerdruk is in de stad. Daarom wordt op die dagen de zondagsregulering van kracht.
6. In de Kruiskade en de Kareldoormanstraat wordt een proef gedaan met parkeersensoren. Middels de proef wordt onderzocht of de parkeerdurbeperking als maatregel effectief gemaakt en gehandhaafd kan worden.
7. De verwijzing naar de gemeentelijke parkeergarages kent een aantal tekortkomingen. Bijvoorbeeld de verwijzing naar de Schouwburgpleingarage en Kruispleingarage is niet op orde. Per centrumgarage wordt de verwijzing daarom verder herontworpen of uitgewerkt. Denk aan het gebruik maken van lichtmastreclame, gevelreclame en betere accentuering van de ingangen. De Park & Walk-garages krijgen hierbij prioriteit.
8. Er wordt een reserveringsmodule voor de gemeentelijke openbare parkeergarages ontwikkeld. Hiermee wordt aan parkeerders de mogelijkheid geboden om vooraf een specifiek parkeerproduct te reserveren tegen een aantrekkelijk tarief. Bijvoorbeeld voor toeristen en dagjesmensen wordt het product "Dagje Uit" ontwikkeld, waarbij voor € 12,- 12 uur kan worden geparkeerd. Voor bezoekers die komen winkelen, een bioscoopje pakken of een theater of museum bezoeken en dineren is er de "Shop & Dine-voordeelkaart. Daarmee parkeren bezoekers tussen 14.30 en 22.00 uur voor € 7,50.
9. Parkeergarages worden meer ingezet als bronpunt van aanvullende diensten, zoals:



- a. nieuwe uitgiftepunten autodelen en carsharing bijvoorbeeld Greenwheels en Connectcar);
- b. faciliteren van auto- en fietsverhuur;
- c. pick-up-points van bijvoorbeeld bedrijven, supermarkten en pakketdiensten.

Voor bedrijven

1. Na een geslaagde pilot in de parkeergarage Schouwburgplein is inmiddels het flexibele parkeerabonnement als parkeerproduct geïntroduceerd. Met een specifiek hiervoor ontwikkelde naverrekeningsmodule is het mogelijk flexibele abonnementen uit te geven, waarbij de parkeerder betaalt voor feitelijk gebruik tegen een tarief van € 1,22 per uur (incl. BTW). Voornamelijk bij bedrijven met flexibele werktijden (casino's, restaurants e.d.) en bedrijven die het Nieuwe Werken hebben geïntroduceerd (personeel minder vaak op kantoor) blijkt het flexibele abonnement enorm in trek.
2. In lijn met de parkeerstrategie voor de binnenstad is het gewenst om het woon-werkverkeer zo goed mogelijk te faciliteren op een van de P+R voorzieningen aan de rand van de stad of in een van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Het beleidskader voor uitgifte van bedrijfsvergunningen in de binnenstad uit 2014 (zie onderstaand beschreven kader) wordt geëvalueerd en besproken met een externe adviescommissie. Vervolgens worden alle uitgegeven bedrijfsvergunningen in de binnenstad opnieuw getoetst aan de geëvalueerde kaders. Wanneer een parkeervergunning volgens die toets niet afgegeven zou mogen worden, dan is het voornemen deze bedrijfsvergunning in te trekken en een alternatief te bieden. Dit doen we door twee aantrekkelijke, alternatieve parkeerproducten te ontwikkelen namelijk een P+R-abonnement van € 30,- per maand (= goedkoper dan de € 33,- p/m voor een bedrijfsvergunning) of een (op maat gesneden) abonnement in een van de parkeergarages. Het gaat om flexibele abonnementen met een specifiek hiervoor ontwikkelde naverrekeningsmodule waarbij de parkeerder betaalt voor feitelijk gebruik tegen een tarief van € 1,22 per uur (incl. BTW).
3. Bedrijven in de binnenstad worden benaderd met een aanbod om personeel met een abonnement op een van de P+R-voorzieningen te laten parkeren. Afhankelijk van de mate van vervoersmanagement kan hierop het tarief worden afgestemd. Bedrijven worden hiermee beloofd voor een actief vervoersmanagement. Deze maatregel wordt opgepakt in afstemming met de Verkeersonderneming. Het gaat hier dus niet om individuele parkeerders, maar om pakketafpraak met grote bedrijven in de binnenstad.
4. Gezamenlijk met de metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt onderzocht op welke locaties voldoende ruimte en vraag is om op termijn het aantal P+R-parkeerplaatsen uit te breiden. Denk daarbij aan P+R Hoek van Holland.

In en rond de Stadswijken:

Voor bewoners

1. In een wijk wordt gewerkt met het op proefverstrekken van dynamische straatparkeerdata door middel van verkeerssensoren. Onderzocht wordt zo of het op afstand kunnen informeren van bewoners over actueel beschikbare parkeerplaatsen, de parkeersituatie in drukke stadswijken verbetert.
2. Er wordt een proef ontwikkeld waarbij wordt onderzocht wat het effect is van een maatregel waarbij vergunninghouders (bewoners) in Kralingen goedkoop kunnen parkeren in de parkeergarage Lusthofstraat. De manier waarop en het tarief moet nog worden vastgesteld.
3. In de wijkstallingsgarages wordt sterker gestuurd op het gebruik door bewoners uit de buurt zelf. Hetzelfde geldt voor bedrijven in de nabije omgeving van de wijkstallingsgarage (zie 'Acties voor bedrijven').
4. In de wijken wordt door Droomstraten en het – net als in het centrum – tijdelijk plaatsen van vlondertuintjes of fietsvlonders letterlijk laten zien wat bewoners



- terugverdienen in ruil voor minder parkeergelegenheid op straat. Wanneer zij de tijdelijke situatie permanent willen maken, worden ze daarbij gefaciliteerd daarbij.
5. Voor bedrijfsmatige aanbieders van autodelen zijn reeds voorzieningen in de vorm van parkeervergunningen en gereserveerde parkeerplaatsen beschikbaar. Dit wordt uitgebreid met voorzieningen in parkeergarages. Particulier autodelen maakt een sterke groei door. Onderzocht wordt of en hoe particulier deelautogebruik op een goede manier kan worden gefaciliteerd.
 6. Het gesprek wordt aangegaan met abonnementsaanbieders van deelauto's over eventuele kortingsacties of kennismakingsabbonementen voor bewoners van straten waar de parkeerdruk relatief hoog is.
 7. Bij wijze van proef wordt geëxperimenteerd met de twee instrumenten 'parkeersector' en 'vergunningenplafond' zodat gericht en lokaal kan worden gestuurd. Denk aan het laten overlappen van parkeersectoren waardoor houders van een parkeervergunning meer flexibiliteit wordt geboden in waar ze kunnen parkeren of het differentiëren van vergunningenplafonds waarbij de eerste parkeervergunning voorrang krijgt op tweede of meer parkeervergunningen binnen een huishouden. Er wordt gestart met een proef in Noord. Wanneer de proef succesvol blijkt kan het in meer gebieden worden toegepast.
 8. Gedurende de looptijd van de milieuzone wordt bewoners van Rotterdam die in het bezit zijn van een youngtimer de mogelijkheid geboden gebruik te maken van een stallingsabonnement in de wijkstallingsgarages Oleanderplein en Putselaan.

Voor bezoekers

1. In samenwerking met de 'Alliantie WestKruiskade' (samenwerking van gemeente Rotterdam, de gebiedscommissie, Woonstad Rotterdam en de winkeliersvereniging) wordt een proef gedaan waarbij voor drie wijkstallingsgarages in het Oude Westen gekeken wordt of het op specifieke momenten in de week mogelijk is deze open te stellen voor bezoekers van de ondernemers op de West-Kruiskade. Dit in de wetenschap dat stallingsgarages overdag niet vol staan omdat veel bewoners er dan niet zijn. Onderzocht wordt in de proef ook of en hoe we deze vorm van parkeren kunnen koppelen aan de winkeliers in de betreffende straat, door middel van bijvoorbeeld kortingsacties De betreffende stallingsgarages zijn;
 - a. Korte Bajonetstraat;
 - b. Tiendplein;
 - c. Van Speykstraat 1.

Voor bedrijven

1. Net als bij bewoners wordt in onze wijkstallingsgarages sterker gestuurd op gebruik door bedrijven uit de directe omgeving.
2. In navolging van de binnenstad worden bedrijven in de gebieden benaderd met een aanbod om hun personeel een abonnement op P+R te bieden.

Aan de Stadsrand:

Voor forenzen

1. Het doelgroepsysteem wordt blijvend ingezet om forenzen als primaire doelgroep voorrang te blijven bieden op het gebruik van P+R.
2. Het P+R-tarief van € 2,- wordt doordeweeks ook ingevoerd op de P+R-locaties Meijersplein, Stadionpark en Noorderhelling en eventueel naar P+R Beverwaard.
3. Er wordt een P+R-abonnement ontwikkeld met een gunstig tarief van € 30,- per maand en gebruikersgemak.
4. Marktpartijen worden gestimuleerd om met initiatieven te komen die het gebruik van P+R verder verbeteren en aantrekkelijker maken.
5. Aangrenzende gemeenten worden zoveel mogelijk ondersteund bij (plannen voor) uitbreiding van hun P+R-voorzieningen.



Voor bezoekers (toeristen/dagjesmensen)

1. Op P+R Kralingse Zoom, Alexander en Slinge wordt het tarief van € 2,- in het weekend afgeschaft. Op deze manier blijft het aantrekkelijk voor dagjesmensen om op deze locaties de auto te parkeren.

Voor bedrijven

1. Het gebruik van P+R wordt zoveel mogelijk gepromoot bij bedrijven in de binnenstad, bijvoorbeeld in combinatie met gebruik van gemeentelijke parkeergarages. Er wordt op gericht dat de auto vooral op een P+R wordt geparkeerd, tenzij het strikt noodzakelijk is voor de uitvoering van werk om in de binnenstad te parkeren.

Bedrijven in de binnenstad worden benaderd met het aanbod om personeel een abonnement op P+R te bieden. Bedrijven met een actief vervoersmanagement (actief in het verminderen van het autogebruik onder werknemers) kunnen voor € 30,- per maand een P+R-abonnement krijgen. Deze maatregel wordt afgestemd met de Verkeersonderneming.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 29 september 2016.

De griffier,



plv.

De voorzitter,

