

An aerial photograph showing a town with a grid-like street pattern, surrounded by a patchwork of green and brown agricultural fields. A large blue pond is visible in the upper right quadrant. The text 'Parkeerbeleid IJsselstein' is overlaid in white on the top left.

Parkeerbeleid IJsselstein

Evaluatierapport

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente IJsselstein
Parkeerbeleid IJsselstein
Evaluatierapport

Kenmerk
Datum publicatie

014772. 20230809.R1.04
12 september 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 12-9-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Doelstellingen Beleidskader 6

2.1	Omgevingsvisie IJsselstein 2021	6
2.2	Mobiliteitsplan 2020	7
2.3	Coalitieakkoord 2022 – 2026	9
2.4	Parkeermaatregelen 2020	9
2.5	Parkeerbeleidsplan 2006	9
2.6	Conclusie beleidskader	10

3. Parkeerbeleid in de praktijk 11

3.1	Parkeren in het centrum	11
3.2	Parkeren in woonwijken	15
3.3	Bedrijventerreinen	17
3.4	Gehandicaptenparkeren	18
3.5	Deelmobiliteit	19

3.6	Elektrisch laden	20
3.7	Fietsparkeren	21
3.8	Handhaving	22

4. Toekomstige ontwikkelingen 23

4.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	23
4.2	Ontwikkelingen in de parkeersituatie	24

5. Conclusie 26

Bijlage 1 Parkeermetingen 27

Bijlage 2 Participatie 38

1. Inleiding

Het huidige parkeerbeleid van IJsselstein dateert van 2006. Sindsdien is gefiscaliseerd parkeren ingevoerd, is parkeergarage Eiteren gebouwd en is het project Parkeerdruk Woonwijken in de periode 2015 tot 2019 uitgevoerd. In 2020 zijn, gebaseerd op het coalitieakkoord, enkele wijzigingen doorgevoerd aan de tarieven en de tarievenstructuur. Zo zijn de eerste twee parkeeruren in de parkeergarages en de eerste bewonersvergunning gratis gemaakt. In het coalitieakkoord van 2022 is opgenomen dat die regels gehandhaafd moeten blijven.

De gemeente IJsselstein heeft behoefte aan een actueel parkeerbeleidsplan, waarin de reeds voltooide ontwikkelingen zijn verwerkt. Daarnaast zijn er concrete vraagstukken waarvoor nieuw beleid wenselijk is:

- In de Woonvisie 2019 staat het doel om 2.500 woningen te realiseren, waarvan 1.500 binnen de bestaande contouren. Nieuw beleid moet kaders stellen voor die ontwikkelingen.
- In het Mobiliteitsplan 2020 is besloten de parkeernormensystematiek te herzien.
- In (sommige) woonwijken wordt een hoge parkeerdruk ervaren. In het Mobiliteitsplan zijn uitgangspunten geformuleerd hoe daar mee om te gaan, dit moet in het parkeerbeleid worden uitgewerkt.

De eerste fase is het evalueren van de bestaande parkeersituatie. Dit is gedaan door het uitvoeren van parkeermetingen, het interviewen van stakeholders, het uitzetten van een enquête onder bewoners, ondernemers en bezoekers, het analyseren van beleidsdocumenten en het inzichtelijk maken van de voor IJsselstein relevante trends en ontwikkelingen. Het tekstkader op de volgende pagina geeft hier een toelichting bij.

Voor de beleidsmatige evaluatie heeft de gemeente concrete vragen geformuleerd. De beleidsmatige evaluatie geeft minstens op deze vragen antwoord.

- Welke doelstellingen en ambities zijn er op andere beleidsthema's waar parkeren een bijdrage aan moet leveren?
- Voldoet het huidige parkeerbeleid (inclusief de bijstuurmomenten in o.a. het Mobiliteitsplan) nog om in voldoende mate bij te dragen aan die doelstellingen?
- Dragen de gereguleerde parkeergebieden, parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen bij aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen?
- Zijn de uitgangspunten voor het beoordelen van (her)ontwikkelingen zoals deze nu zijn opgenomen in het beleid toekomstbestendig?

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de doelstellingen en ambities, waarmee een antwoord wordt geformuleerd op de eerste twee vragen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het huidige parkeerbeleid en de werking in praktijk, waarmee een antwoord wordt geformuleerd op de derde vraag. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op toekomstige ontwikkelingen. In dat hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de vierde vraag, en wordt breder gekeken welke ontwikkelingen van invloed kunnen zijn op het parkeerbeleid voor IJsselstein. Hoofdstuk 5 bevat tot slot de samenvattende conclusie van deze evaluatie.

Geraadpleegde informatie

Voor een betrouwbare evaluatie is het gebruik van de juiste gegevens essentieel. Om te komen tot deze evaluatie is gebruikgemaakt van verschillende bronnen: beleidsdocumenten, parkeerdata, een online enquête en interviews.

Beleidsdocumenten

In verschillende beleidsdocumenten heeft de gemeente haar doelstellingen, ambities en uitvoeringsregels op het gebied van parkeren vastgelegd. Door middel van desk research zijn deze documenten onderdeel gemaakt van deze evaluatie.

Parkeerdata

Als onderdeel van deze evaluatie is parkeerdata gebruikt van het straat- en garageparkeren. De parkeerdata van de parkeergarages zijn opgevraagd over de periode mei-juni 2023. De parkeerdata over het straatparkeren is verzameld door middel van parkeermetingen. Een toelichting hierop is opgenomen in bijlage 1 Parkeermetingen.

Online enquête

Via de website van de gemeente IJsselstein was in de periode 1 juni tot en met 8 juli 2023 een enquête te benaderen. In deze periode hebben circa 1.600 respondenten verbeterpunten ten aanzien van de thema's autoparkeren, fietsparkeren, parkeren grote voertuigen en gehandicaptenparkeren aangegeven. In totaal leverde dit 1.900 reacties op. In bijlage 2 Participatie is een uitgebreidere toelichting op deze online enquête opgenomen.

Interviews met stakeholders

Voor de kwalitatieve duiding zijn 10 interviews afgenomen met zowel interne als externe stakeholders.

2. Doelstellingen Beleidskader

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf, het is een instrument waarmee kan worden bijgedragen aan het behalen van allerlei ambities en doelstellingen van de gemeente IJsselstein. De Omgevingsvisie vormt hiervoor vanaf 2024 het wettelijk kader. Daarnaast bevatten het Mobiliteitsplan (2020), coalitieakkoord 2022-2026 en de Parkeermaatregelen (2020) ook relevante ambities en doelstellingen.

In dit hoofdstuk wordt beschouwd welke doelstellingen en ambities er zijn met betrekking tot parkeren en in hoeverre de doelstellingen uit het huidige Parkeerbeleidsplan 2006 op basis van deze nieuwe beleidsstukken nog steeds gelden.

2.1 Omgevingsvisie IJsselstein 2021

Het belangrijkste kader voor het parkeerbeleid is de gemeentelijke omgevingsvisie. In de 'Omgevingsvisie IJsselstein, Behoud én ontwikkeling' wordt de koers op diverse thema's beschreven en is eveneens een koers per deelgebied geformuleerd.

¹ Het centrum omvat de binnenstad (de historische kern omsloten door grachten) inclusief het gebied daarbuiten waar winkelfuncties en andere maatschappelijke en commerciële functies zijn gevestigd.

Centrum:¹

De vitaliteit van de binnenstad en daardoor van heel IJsselstein staat als gevolg van het veranderende koopgedrag in de detailhandel onder druk. Door winkelen meer te verweven met beleven en

ontmoeten moet de vitaliteit van de binnenstad worden gewaarborgd, waarbij wonen ook bijdraagt aan de levendigheid. Qua mobiliteit zijn al belangrijke stappen gezet. De grote parkeervoorzieningen liggen direct buiten de binnenstad waardoor het autoverkeer in de binnenstad beperkt is.

Woonwijken:

Naast het behouden van een fijne woonomgeving is ook het doel om circa 2.500 woningen voor diverse doelgroepen te ontwikkelen de komende jaren. Dit biedt kansen voor de draagkracht van lokale voorzieningen en de regionale woningbehoefte. Daarnaast wil IJsselstein het ruimtebeslag van de geparkeerde auto in de wijken niet verder laten toenemen. Nu al wordt een relatief groot oppervlak in



beslag genomen door het parkeren. Kwaliteiten zoals groen en ruimte voor bewegen en spelen blijven behouden. De woonomgeving, de fiets- en loopvoorzieningen nodigen uit tot actieve mobiliteit.

Bij een hoge parkeerdruk in de woonwijken worden de oplossingen meer gezocht in deelauto's vooral als vervanger voor de tweede auto, het benutten van parkeercapaciteit op eigen terrein en het parkeren op afstand, waardoor het parkeren niet ten koste gaat van groenvoorzieningen. Parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van uitwijkgedrag door werknemers en OV-gebruikers wordt voorkomen net als het verminderen van het foutief parkeren. Een efficiënte handhaving speelt daarin een belangrijke rol.

Bedrijventerreinen:

Het concept 'bedrijventerrein' is sterk in ontwikkeling. Niet alle bedrijven hoeven naar een bedrijventerrein en moderne ondernemers stellen andere eisen aan hun bedrijfsomgeving dan enkele decennia geleden. Bij deze ontwikkeling past een faciliterende overheid en geen initiërende overheid.

Ontwikkellocaties:

Om aan de grote woningvraag te kunnen voldoen is het onvermijdelijk om naar locaties buiten de kern te kijken. Het doel is om het open, groene karakter zo veel mogelijk te behouden, maar tegelijkertijd ontwikkelingslocaties te zoeken voor woningbouw.

2.2 Mobiliteitsplan 2020

Het Mobiliteitsplan IJsselstein, Gezond op weg naar 2030, is in 2020 vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan zijn vijf kernopgaven voor IJsselstein gedefinieerd:

- Bereikbaar blijven.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Zorg voor leefbaarheid.
- Mobiliteit voor iedereen.
- Bijdragen aan de klimaatdoelstellingen (duurzaamheid).



Bij elk van de kernopgaven zijn een aantal maatregelen opgenomen. Op het gebied van parkeren is het volgende geformuleerd:

- Parkeerknelpunten niet oplossen met uitbreiden parkeeraanbod.
- Het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad.
- Actualiseren van de parkeernormensystematiek.
- Stimuleren van het gebruik van deelauto's.

Daarnaast is een koers per deelgebied geformuleerd.

Centrum:

Het parkeren voor bezoekers wordt zoveel mogelijk buiten de binnenstad opgevangen.

Woonomgeving:

Parkeren vraagt veel ruimte en is daarom kostbaar. Tevens gaat het ten koste van de ruimte voor spelen, groen, ontmoeten, bewegen en wandelen. IJsselstein wil dan ook zorgvuldig omgaan met het uitbreiden van parkeerplaatsen. Ook in het geval van klachten moet er sprake zijn van een objectief vast te stellen knelpunt om tot maatregelen over te gaan.

Het verder uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen is niet langer een optie bij parkeeroverlast ten gevolge van wijkvreemd parkeren en/of door uitwijk- en overloopgedrag. IJsselstein wil het groene en ruime karakter van haar woonwijken behouden alsmede de ruimte voor spelen en bewegen.

Bij parkeeroverlast in de avond en nacht, oftewel parkeerdruk ten gevolge van het parkeren door direct omwonenden, wordt niet als eerste ingezet op het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen is uitsluitend een optie als andere oplossingsrichtingen onvoldoende effect opleveren.

Ook bij bedrijven, sportaccommodaties, winkelvoorzieningen en religieuze centra wordt parkeeroverlast niet opgelost door het parkeeraanbod uit te breiden, maar door in overleg te gaan met de betrokkenen. Een parkeergedragscode en/of parkeerregulering in de directe woonomgeving zijn opties die dan besproken kunnen worden.

Ook bij knelpunten met bedrijfsbusjes of vrachtwagens wordt in gesprek gegaan met de betrokkenen om tot een gezamenlijke

oplossing te komen. Er bestaat geen uniforme aanpak, het gaat om maatwerk per situatie om tot een oplossing te komen.

Bouwontwikkelingen

De parkeernormensystematiek wordt zodanig geactualiseerd dat dit de gemeentelijke (duurzaamheids)ambities ondersteunt. Te denken valt aan de inzet van elektrische deelauto's, mobiliteitsplannen bij bedrijven en een maximum parkeernorm voor nieuwe bedrijvenlocaties en het invoeren van fietsparkeernormen. Daarnaast wordt flexibeler omgegaan met de eisen voor kleine bouwplannen.

Deelauto

Het gebruik van deelauto's neemt toe, vooral in de grotere steden. Het is ook voor IJsselstein interessant om de kansen van de deelauto te benutten, zowel in wijken met een hoge parkeerdruk, bij grotere uitbreidingslocaties als op bedrijvenlocaties.

IJsselstein faciliteert het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn.

Elektrische auto's

Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto's uiterlijk in 2030 emissievrij zijn en gaat de aanschaf van elektrische auto's subsidiëren. De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur is dan wel een voorwaarde. Het uitgangspunt is dat parkeerders op eigen terrein laden. Waar dit niet mogelijk is, zorgt de gemeente voor laadmogelijkheden in de openbare ruimte.

2.3 Coalitieakkoord 2022 – 2026

Aan het begin van de collegeperiode is het coalitieakkoord Vóór IJsselstein! door de coalitiepartijen van IJsselstein opgesteld. Dit coalitieakkoord vormt de richting waar de komende jaren aan wordt gewerkt. In het coalitieakkoord staat dat het huidige parkeerbeleid gehandhaafd blijft.

2.4 Parkeermaatregelen 2020

In 2020 zijn de parkeermaatregelen voor het parkeren in het centrum gewijzigd. De parkeerdruk op straat was hoog, terwijl de parkeergarages weinig werden gebruikt; een situatie die niet aansluit bij het beleid van de 'autoluwe binnenstad'. Daarom is het parkeerbeleid in 2020 op drie punten aangepast:

- In de parkeergarages de eerste twee uur gratis parkeren.
- Venstertijden voor betaald parkeren in parkeergarages en op straat gelijkstellen.
- Gratis aanbieden van de eerste bewonersvergunning.

Deze maatregelen hadden als doel om:

- De bezetting in de parkeergarages te verbeteren.
- De parkeerdruk op straat in de binnenstad te verlagen.
- De parkeerdruk aan de randen van het gereguleerde gebied te verlagen.

In hoofdstuk 3 wordt gekeken of met de genomen maatregelen de doelen zijn bereikt.



2.5 Parkeerbeleidsplan 2006

Het parkeerbeleidsplan 2006 heeft een tijdshorizon tot 2020. In dit plan zijn de strategische keuzes benoemd en zijn de beleidsdoelen uitgewerkt tot verschillende oplossingsrichtingen. Het centrale doel van dit parkeerbeleid is *“het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen”*. Dit is uitgewerkt in drie principes:

- Spreiding van de doelgroepen: de parkeerders moeten kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen die voor hen bedoeld zijn.
- Elk gebied, woning of bedrijf moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zodat de openbare ruimte minder wordt belast.
- De kwaliteit van de parkeervoorzieningen moet in overeenstemming zijn met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.

Voor specifieke gebieden zijn eveneens aanvullende beleidsdoelen geformuleerd:

- Centrum:
 - De schaarse parkeerplaatsen in de binnenstad zijn bedoeld voor bewoners en ondernemers.
 - Werknemers en bezoekers moeten aan de rand van de binnenstad parkeren.
 - Bezoekers moeten worden geweerd uit de woongebieden van de centrumschil.
 - Loopafstanden voor gehandicapten moeten worden geminimaliseerd.
- Woongebieden:
 - 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
 - Vrachtwagens moeten een aantrekkelijke mogelijkheid hebben om op of nabij de bedrijventerreinen te parkeren.
 - Vrachtwagens moeten worden geweerd uit de woongebieden.

2.6 Conclusie beleidskader

In dit hoofdstuk is op basis van diverse beleidsdocumenten beschreven welke doelstellingen en ambities er zijn met betrekking tot parkeren. Conclusie die daaruit getrokken kan worden is dat de doelstellingen uit het huidige Parkeerbeleidsplan 2006 nog steeds actueel zijn en daarmee in voldoende mate bijdragen.

De nieuwere beleidsdocumenten scherpen de doelstellingen en ambities op sommige vlakken wel aan:

- zoeken naar mobiliteitsoplossingen met een beperkte impact en ruimtegebruik (Omgevingsvisie IJsselstein 2021);
- verlagen autogebruik door betere fiets- en OV-voorzieningen (Mobiliteitsplan 2020);
- geen uitbreiding van parkeerplaatsen bij parkeeroverlast door van wijkvreemd parkeren en/of door uitwijk- en overloopgedrag (Mobiliteitsplan 2020);
- de parkeerdruk op straat verlagen (Parkeermaatregelen 2020);
- stimuleren duurzame mobiliteit door het faciliteren van elektrisch oplaadpunten en deelmobiliteit.

In de Nota van Uitgangspunten zal een herformulering van de doelen en ambities worden opgenomen.

In 2013 is de eerste parkeerexploitatie vastgesteld. Het doel daarvan was om over de periode van 40 jaar een kostenneutrale exploitatie te voeren.

3. Parkeerbeleid in de praktijk

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige parkeerbeleid en de werking in praktijk. Op basis van die analyse wordt een antwoord geformuleerd op de vraag of de gereguleerde parkeergebieden, parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen bijdragen aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Het gaat daarbij feitelijk om de vraag of de doelstellingen en ambities met betrekking tot **parkeercapaciteit en benutting** worden behaald, zo nodig met de inzet van **parkeerregulering**. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, wordt in aparte paragrafen ingegaan op het centrum, de woonwijken en de bedrijventerreinen. Daarna wordt ingegaan op de meer overkoepelende beleidsonderwerpen:

- parkeren specifieke voertuigen (gehandicapten, deelmobiliteit, elektrisch laden);
- fietsparkeren;
- handhaving.

3.1 Parkeren in het centrum

3.1.1 Wat is het huidige beleid

Het parkeerbeleid voor het centrum is erop gericht om parkeerders zo goed mogelijk over de beschikbare parkeercapaciteit te verdelen. Hierbij zijn binnen het beleidskader de volgende uitgangspunten ten aanzien van parkeercapaciteit en benutting geformuleerd:

- Minder autogebruik naar het centrum.
- De parkeerplaatsen in de binnenstad zijn voor bewoners en ondernemers.
- Werknemers en bezoekers parkeren aan de rand van de binnenstad.
- Bezoekers moeten worden geweerd uit de woongebieden van de centrumschil.
- Loopafstanden voor gehandicapten moeten worden geminimaliseerd.

Om dit de bereiken zijn de hiernavolgende parkeermaatregelen ingezet.

Reguleringsvorm

In het centrum (de binnenstad en centrumschil) is het parkeren gereguleerd middels betaald parkeren.

In afwijking van de standaard reguleringsvorm ligt, in de schil, ter hoogte van de winkelstrip in de Kasteellaan, een kleine blauwe zone (4 parkeerplaatsen) met een maximale parkeerduur van 30 minuten.

Reguleringsperiode

Betaald parkeren geldt tijdens winkelopeningstijden (maandag t/m zaterdag 09:00 – 18:00 uur, vrijdag tot 21:00 uur). De reguleringsperiode is overal gelijk (op straat in het centrum en de centrumschil en in de twee gemeentelijke parkeergarages). Buiten deze reguleringsuren kan overal gratis worden geparkeerd.

Parkeertarief

- Op straat geldt in de binnenstad en in de centrumschil een parkeertarief van € 3,60 per uur (2023). Houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart parkeren gratis.
- In de parkeergarage staan parkeerders voor de eerste twee uur gratis geparkeerd, daarna geldt een parkeertarief van € 1,70 per uur (2023). Dit geldt ook voor houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart.

Vergunningen

type	bijzonderheden
bewoners (vergunning)	aftrek parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) van aantal uit te geven vergunningen 1e vergunning: binnenstad + centrumschil 2e en 3e vergunning: centrumschil vergunning centrumschil: geldt alleen in de centrumschil
bewoners (abonnement)	25 beschikbaar per garage (Overtoom en Eiteren)
bezoekersregeling (bezoek van bewoners)	alleen in centrumschil max 1 per adres max 10 auto's tegelijk
mantelzorg	
forenzen	alleen voor locaties P1, P2 en P3 (zie figuur 3.1)
bedrijfsvergunning	aftrek poet binnenstad 1 per 100 m ² , centrumschil 1 per 50 m ² en niet meer dan aantal fte 1e vergunning: binnenstad + centrumschil 2e en meer vergunning: centrumschil vergunning centrumschil → centrumschil.
markt	gekoppeld aan standplaatsvergunning (alle zones)
werkparkeervergunning	verkrijgbaar voor dag/week/maand/kwartaal/jaar
hulpverleners	
deelauto	niet voor particulieren

3.1.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

Binnenstad

In de binnenstad (rode gebied in figuur 3.1) liggen op maaiveld (exclusief parkeerterrein P2) 213 parkeerplaatsen, waarvan 20 bijzondere parkeerplaatsen (zoals algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor elektrisch laden). In de nacht en op zaterdagochtend is de parkeerdruk het hoogst; 82% van de parkeerplaatsen is bezet. Op zaterdag is circa 25% van de parkeerdruk een bezoeker. De overige parkeerdruk zijn bewoners en werkers (gelijkmatig verdeeld).

Om de loopafstanden te beperken zijn voor houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart verspreid over de binnenstad 11 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig. Tijdens de parkeermeting waren maximaal 2 van deze parkeerplaatsen gelijktijdig in gebruik. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op de Schuttersgracht (2) en Koningshof (2) zijn tijdens geen enkele meting in gebruik.

Parkeergarages

De parkeergarages Eiteren (202 parkeerplaatsen) en Overtoom (217 parkeerplaatsen) worden met name op vrijdag, tijdens de markt, en op zaterdag door bezoekers gebruikt. Daarbij geldt dat de bezetting van parkeergarage Overtoom (circa 80% op het drukste moment in de week) hoger ligt dan parkeergarage Eiteren (circa 60% op het drukste moment in de week). Tevens staan in parkeergarage Eiteren ook abonneementhouders geparkeerd; in de nacht zijn dat er circa 50. Dit blijkt ook uit de parkeerduur: in parkeergarage Eiteren staat 60% van de parkeerdruk korter dan twee uur geparkeerd, terwijl dat in parkeergarage Overtoom 80% van de parkeerdruk is.

Parkeerterreinen forenzen

Aan de rand van de binnenstad liggen drie parkeerterreinen waar bewoners met een parkeervergunning, bezoekers en werkers met een forenzenparkeervergunning kunnen parkeren:

- Parkeerterrein Podium (P1) heeft 181 parkeerplaatsen en kent een lage bezetting (30% op werkdagen overdag en 10% op zaterdag). Dit terrein wordt vooral door forenzen gebruikt.
- Parkeerterrein Kronenbergplantsoen (P2) heeft 73 parkeerplaatsen, de bezetting op dit terrein varieert van 60% op zaterdagmiddag tot 75% op werkdagen overdag en in de nacht. Deze parkeerlocatie wordt vooral door bewoners (70% van de parkeerdruk) gebruikt.
- Parkeerterrein Hazenveld (P3) heeft 69 parkeerplaatsen en heeft een lage bezetting (35% op werkdagen overdag en 30% op zaterdag). Ook dit parkeerterrein wordt relatief veel door bewoners gebruikt (50% van de parkeerdruk). Daarnaast maken werkers en een enkele bezoekers gebruik van dit parkeerterrein.



Figuur 3.1: Zone parkeerregulering IJsselstein met binnenstad (rood), centrumschil (blauw), parkeergarages en parkeerterreinen forenzen)

Centrumschil

Binnen de centrumschil (het blauwe gebied in figuur 3.1) liggen in totaal circa 1.450 parkeerplaatsen. De parkeerdruk in dit gebied varieert van circa 50% op werkdagen overdag tot 60% op zaterdagmiddag. Wel zijn er duidelijke verschillen tussen de verschillende buurten in de schil. De buurten met de hoogste parkeerdruk zijn in de centrumschil zijn Kasteelkwartier en Nieuwpoort (respectievelijk 70% en 80% op zaterdagmiddag).

Op zaterdag staan in Kasteelkwartier en Nieuwpoort relatief meer bezoekers en werknemers (circa 35%) dan in andere gebieden in de centrumschil (15%-25%). Dit is mogelijk te verklaren doordat in deze laatste gebieden de parkeergarages liggen waar voor de eerste twee uur gratis geparkeerd kan worden. Daarnaast is de loopafstand tussen het Kasteelkwartier/Nieuwpoort en de binnenstad relatief kort.

Rand gereguleerd gebied

Op werkdagen en zaterdag is de parkeerdruk net buiten de gereguleerde centrumschil niet hoger dan erin. Hoewel er wel signalen zijn van parkeeroverlast, is daarmee objectief gezien geen sprake van uitwijkgedrag dat tot parkeerproblemen leidt.

3.1.3 Conclusie

In het Mobiliteitsplan is het doel opgenomen om autogebruik te verminderen door betere fiets- en OV-verbindingen. Alhoewel dit geen specifiek doel is van parkeerbeleid, draagt parkeerregulering in zekere zin bij aan die beleidsdoelstelling door middel van beprijzing. Bewoners moeten namelijk een parkeervergunning of abonnement afnemen om

hun auto te kunnen parkeren. Bezoekers worden geacht om te betalen voor de tijd dat zij parkeren. Hiermee wordt gebruik van de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd. Echter, deze stimulans wordt deels weer tenietgedaan door de eerste parkeervergunning gratis te maken voor bewoners en door parkeerders in de parkeergarage de eerste twee uur gratis te laten parkeren. Hierdoor heeft bezoek (<2 uur) geen prikkel om bijvoorbeeld de fiets te nemen voor een bezoek aan het centrum. De eerste twee uur gratis parkeren in de parkeergarage zorgt wel voor minder auto's op straat en een beter gebruik van de parkeergarages. Daarmee draagt het wel bij aan de doelstellingen van de Parkeermaatregelen 2020.

Wel valt op dat de parkeerterreinen Podium en Hazenveld substantieel minder goed gebruikt worden. Verklaring hiervoor is een combinatie van het parkeertarief en de afstand tot de binnenstad. Ook treden een aantal ongewenste neveneffecten op waarvan zoekverkeer door vergunninghouders in de binnenstad de belangrijkste is.

De doelstellingen zijn soms wat scherper geformuleerd, dan het beleid is ingevuld. Bijvoorbeeld dat het parkeren in de binnenstad voor bewoners en ondernemers is, terwijl bezoekers hier wel betaald kunnen parkeren.

3.2 Parkeren in woonwijken

3.2.1 Wat is het huidige beleid

Aangezien parkeren veel ruimte vraagt en parkeerruimte ten koste gaat van ruimte voor spelen, groen, ontmoeten, bewegen en wandelen, is het parkeerbeleid gericht op het waarborgen van een goede balans. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- 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.
- Bij het oplossen van parkeerknelpunten wordt de oplossing niet in het uitbreiden van parkeeraanbod gezocht.
- Er wordt uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 150 meter.

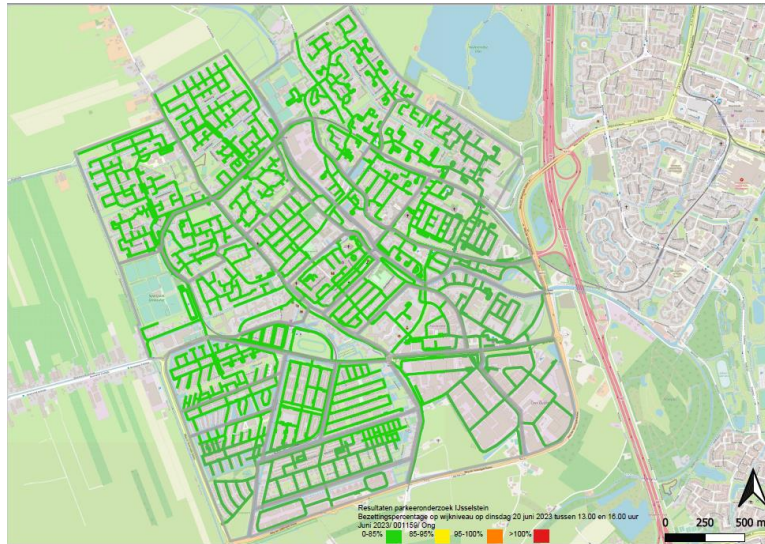
In de woonwijken geldt nergens parkeerregulering, met uitzondering van de woonwijken in de centrumschil die aan de binnenstad grenzen.

3.2.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

In de woonwijken in IJsselstein is de parkeerdruk op werkdagen overdag goed. In sommige straten is de parkeerdruk hoog, maar in de naastgelegen straten is op die momenten wel parkeerruimte beschikbaar (zie ook figuur 3.2).

De nachtsituatie geeft een ander beeld. In de nacht is de parkeerdruk in veel straten hoog en ook in de nabijgelegen straten is de parkeerdruk op die momenten hoog (zie ook figuur 3.3). Dit wordt ook zo door de bewoners ervaren.

In sommige straten is de parkeerdruk hoger dan 95%, maar op buurt- en wijkniveau blijft de parkeerdruk in alle wijken onder deze grenswaarde uit het Mobiliteitsplan. De buurten met de hoogste parkeerdruk zijn Het Staatse, Kasteelkwartier en Nieuwpoort (respectievelijk 93%, 92% en 91% 's nachts).

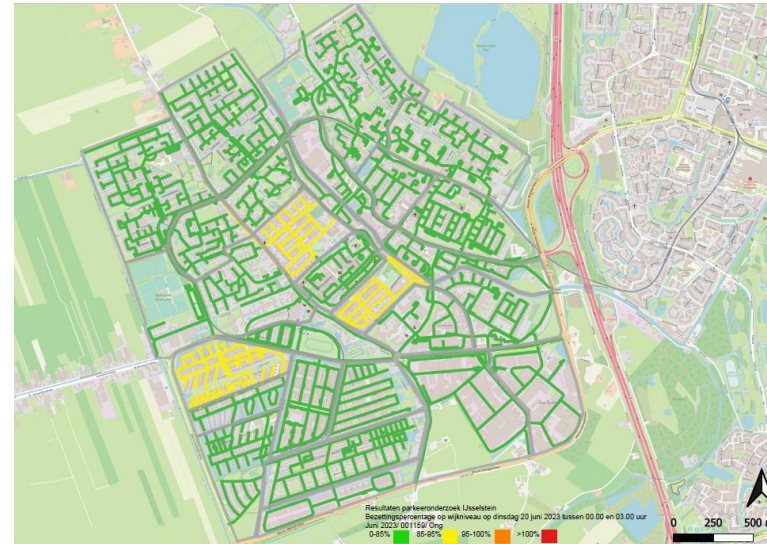


Figuur 3.2: Parkeerdruk dinsdagmiddag 20 juni 2023

Bedrijfsbusjes

Vanuit de online enquête is op diverse locaties aangegeven dat sprake is van overlast door bedrijfsvoertuigen. Deze locaties komen voor een deel overeen met de locaties waar de parkeerdruk in de nacht hoog is.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's in de nacht een bedrijfsbusje (bedrijfsauto lichter dan 3.500 kg) is. Dit sluit aan bij het landelijk gemiddelde. Wel zijn er verschillen tussen de verschillende gebieden. In de binnenstad is 10% van de geparkeerde auto's 's nachts een bedrijfsbusje. De wijk Nieuwpoort, waar het parkeren door bedrijfsauto's als probleem wordt ervaren, is het beeld niet afwijkend. In deze buurt is 8,7% van de auto's een bedrijfsbusje.



Figuur 3.3: Parkeerdruk dinsdagnacht 20 juni 2023

3.2.3 Conclusie

De parkeersituatie in de woonwijken voldoet aan de beleidsdoelstellingen, aangezien de parkeerdruk onder de grenswaarde ligt die in het Mobiliteitsplan wordt gehanteerd (95%). Ook is er geen parkeeroverlast door uitwijkgedrag vanuit het centrum.

Wat mist is een beleidslijn ten aanzien van parkeerregulering buiten het centrum. Het gaat daarbij vooral om duiding: is regulering wenselijk en zo ja in welke vorm. Met de beleidslijn dat het parkeren van bezoekers van wijkwinkelcentra en overige attracties in de woongebieden (de 'overloop') moet worden beperkt, moet terughoudend worden omgegaan met parkeerregulering.

3.3 Bedrijventerreinen

3.3.1 Wat is het huidige beleid

Het parkeerbeleid op bedrijventerreinen is erop gericht om de bedrijven die daar zijn gevestigd te faciliteren. Hierbij zijn binnen het beleidskader de volgende uitgangspunten geformuleerd:

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

In de APV is opgenomen dat voertuigen langer dan 6,0 meter niet op de wegen binnen de bebouwde kom mogen parkeren, vanwege de parkeerruimte die zij innemen dit verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 06.00 tot 19.00 uur. Uitzondering hierop zijn de wegen Energieweg, Technieweg en Lagedijk Noord tussen de Tinbergenlaan en de Productieweg waar vrachtwagens en touringcars mogen parkeren.

3.3.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

Tijdens het parkeeronderzoek zijn vrachtwagens aangetroffen op plaatsen en tijden waarop dit niet was toegestaan:

- Edisonweg ('s avonds);
- Praagsingel ('s avonds en in het weekend);
- Industrieweg ('s avonds en in het weekend);
- Van Leeuwenhoekweg ('s avonds en in het weekend);
- Boerhaveweg ('s avonds en in het weekend);
- Mr. Abbink Spainkstraat ('s avonds).

De overige vrachtwagens die tijdens het parkeeronderzoek zijn aangetroffen stonden op plekken waar dat op dat tijdstip was toegestaan.

3.3.3 Conclusie

Het beleid werkt op hoofdlijnen in de praktijk. De vrachtwagens staan grotendeels op plekken waar dat is toegestaan. De vrachtwagens die staan geparkeerd op locaties waar dat niet is toegestaan, staan grotendeels op de bedrijventerreinen en niet in de woongebieden. Handhaving geeft aan alleen op basis van signalen op te treden.

Vanuit de bedrijven zijn signalen over deze overlast omdat op eigen terrein onvoldoende ruimte op eigen terrein beschikbaar is. Sommige bedrijven hebben in dat geval een ontheffing. Dit is bij het parkeeronderzoek niet vastgesteld.

3.4 Gehandicaptenparkeren

3.4.1 Wat is het huidige beleid

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen houders van een gehandicaptenparkeerkaart gratis en zonder beperking van tijdsduur parkeren. Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart is ook het parkeren op maaiveld binnen betaald parkeren gebied gratis. In de parkeergarages moet wel het geldende parkeertarief worden voldaan.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Inwoners en werknemers in IJsselstein kunnen een aanvraag doen voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Daarbij worden drie typen gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen onderscheiden: bestuurders, passagiers en werken. Hiervoor komen zij in aanmerking als:

- Bestuurders:
 - Inwoner zijn van de gemeente IJsselstein; en
 - De aanvrager in het bezit is van en gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders; en
 - Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat binnen loopafstand in de woonomgeving van de aanvrager op verschillende tijdstippen van de dag geen parkeermogelijkheid is; en
 - Er voor aanvrager geen mogelijkheid is om op eigen terrein, erf of parkeergarage te parkeren of het terrein daarvoor ongeschikt is gelet op het handicap en het terrein niet geschikt kan worden gemaakt.

- Passagiers:
 - Inwoner zijn van de gemeente IJsselstein; en
 - De aanvrager in het bezit is van en gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers; en
 - Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat binnen loopafstand in de woonomgeving van de aanvrager op verschillende tijdstippen van de dag geen parkeermogelijkheid is; en
 - Er voor aanvrager geen mogelijkheid is om op eigen terrein, erf of parkeergarage te parkeren of het terrein daarvoor ongeschikt is gelet op het handicap en het terrein niet geschikt kan worden gemaakt.
 - De aanvrager niet in staat is om zelfstandig te wachten bij de woning op de komst/terugkomst van de bestuurder in verband met het parkeren;
- Werken:
 - De aanvrager is werknemer van een bedrijf, gelegen in de gemeente IJsselstein; en
 - De aanvrager in het bezit is van en gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders; en
 - De aanvrager is voor tenminste 3 dagen per week, 15 uur aanwezig op de werklocatie;
 - Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat binnen loopafstand in de woonomgeving van de aanvrager op verschillende tijdstippen van de dag geen parkeermogelijkheid is; en
 - Er voor aanvrager geen mogelijkheid is om op eigen terrein, erf of parkeergarage te parkeren of het terrein daarvoor ongeschikt is gelet op het handicap en het terrein niet geschikt kan worden gemaakt.

De kosten voor de aanvraag en aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor de aanvrager. Hier worden leges voor berekend.

3.4.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

In totaal heeft IJsselstein 65 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en 98 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Daarmee is gemiddeld 0,4% van alle openbare parkeerplaatsen in IJsselstein als algemene gehandicaptenparkeerplaats uitgevoerd. Uiteraard ligt dit percentage in de binnenstad hoger. Daar is 5,2% (11 van de 212 openbare parkeerplaatsen) als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen uitgevoerd.

In het centrum wordt een tekort aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen ervaren. Dit kan ertoe leiden dat het voor mindervaliden niet of beperkt mogelijk is het centrum te bezoeken. Uit de parkeermeting blijkt echter dat maximaal 2 van de 11 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gelijktijdig in gebruik waren en dat 4 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen tijdens geen enkele meting in gebruik waren.

Daarnaast zijn er signalen dat het niet voor iedereen duidelijk is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart overal op straat gratis kunnen parkeren.

Uit de parkeermeting blijkt dat de gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken nagenoeg allemaal gedurende de meetmomenten minimaal een maal bezet waren.

3.4.3 Conclusie

Het beleid voor gehandicapten draagt bij aan de doelen en biedt bewegingsvrijheid voor ouderen en mensen met een beperking. Communicatie over het beleid kan beter.

3.5 Deelmobiliteit

3.5.1 Wat is het huidige beleid

In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat de gemeente een faciliterende rol heeft ten aanzien van deelmobiliteit. Tevens ziet de gemeente deelmobiliteit als een van de oplossingsrichtingen om parkeerknelpunten op een duurzame wijze op te lossen. Een toetsingskader daarvoor ontbreekt.

3.5.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

Op dit moment heeft IJsselstein bij de bushalte Ewoud/Boerhaaveweg een locatie waar Keobike deelfietsen aanbiedt. Verder bieden enkele aanbieders (Mywheels, We Drive Solar en Greenwheels) gezamenlijk 8 deelauto's aan. Uit de online-enquête blijkt dat er behoefte is aan meer deelmobiliteit. In totaal zijn 15 reacties binnengekomen waarin is aangegeven dat geen deelauto in de buurt beschikbaar is en dat dat een verbeterpunt is. Deze locaties liggen met name in de binnenstad en centrumschil.

3.5.3 Conclusie

Hoewel de gemeente een faciliterende rol heeft, geven bewoners aan deelmobiliteit te missen. Dit kan komen doordat de behoefte hieraan niet groot genoeg is voor een commerciële aanbieder van deelmobiliteit of de markt pakt deze rol onvoldoende op.

Hoewel de gemeente deelmobiliteit als één van de oplossingen ziet om autoafhankelijkheid en autobezit in IJsselstein te laten afnemen, is deelmobiliteit nog niet consequent een integraal onderdeel van ruimtelijke initiatieven en beleidsregels hiervoor.

Wat mist is een beleidslijn ten aanzien van particuliere deelauto's: in hoeverre is het wenselijk om voor deze auto's een parkeervergunning te verlenen als de autobezitter buiten het gereguleerde gebied woont en een van de autogebruikers binnen het gereguleerde gebied?

3.6 Elektrisch laden

3.6.1 Wat is het huidige beleid

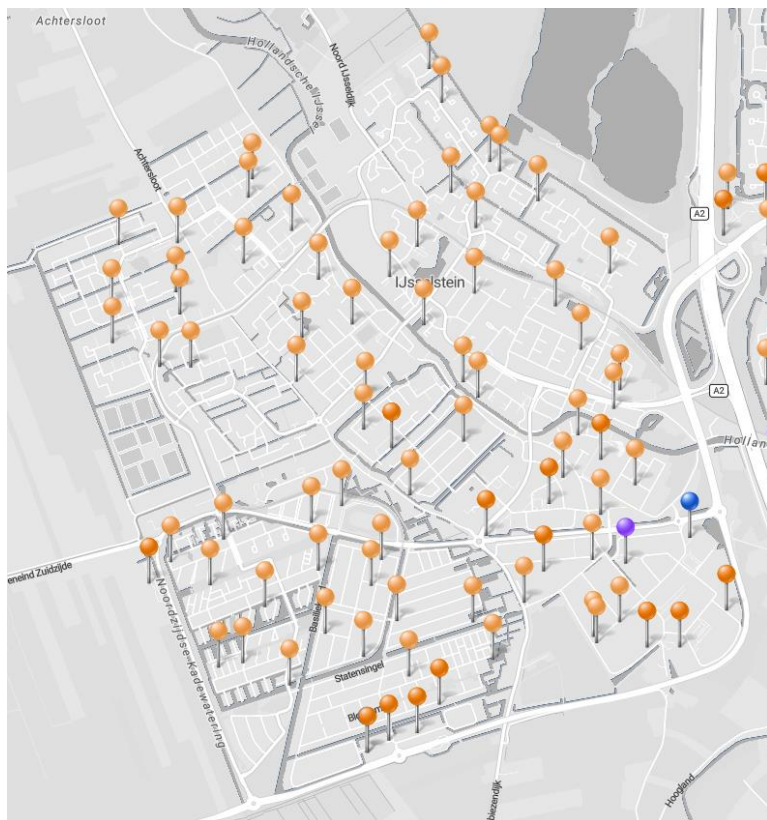
Het beleid rondom elektrisch laden heeft de gemeente IJsselstein vastgesteld in de 'Beleidsregel publieke oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente IJsselstein 2021'. In deze beleidsregel is onder andere opgenomen dat de gemeente IJsselstein een samenwerking heeft met MRA-E met betrekking tot de procedure van het behandelen van een verzoek, de locatiebepaling en inkoop van oplaadobjecten.

Laadpalen worden vraagvolgend geplaatst. Waarbij bij een aanvraag eerst wordt gekeken of binnen 300 meter geen beschikbare laadpunten

zijn. Qua locatie, worden de laadpunten op strategische locaties geplaatst, zodat deze door meerdere type gebruikers te gebruiken is, goed zichtbaar en uitbreidbaar

3.6.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

In totaal heeft IJsselstein 172 openbare laadpunten, verspreid over de gehele gemeente (zie figuur 3.4). Dat betekent dat 1,0% van de openbare parkeerplaatsen is uitgerust met een elektrisch oplaadpunt. Op veel locaties zijn de parkeerplaatsen voor elektrisch laden per twee aangelegd. Dit omdat per oplaadpaal twee laadpunten gerealiseerd worden. Uit de telling blijkt dat op de meeste locaties de parkeerplaatsen ook gebruikt worden. Op 13 locaties (26 parkeerplaatsen) is tijdens de parkeertelling de oplaadpaal niet gebruikt en op 23 locaties (46 parkeerplaatsen) was maximaal 1 van de parkeerplaatsen bezet. De overige palen worden goed bezet. Dit blijkt ook uit de reacties uit de online-enquête. Bijna 1% van de reacties op autoparkeren gaat over een tekort aan elektrische oplaadpunten. De locaties waar dit is aangegeven zijn locaties waar niet direct een oplaadpunt aanwezig is, of waar de oplaadpunten zeer goed gebruikt worden en er vraag is naar meer oplaadpunten.



Figuur 3.4: Kaart elektrische oplaadpunten IJsselstein (bron: www.chargefinder.com)

3.6.3 Conclusie

Het beleid voor elektrische oplaadpunten draagt bij aan de doelen De gemeente IJsselstein stimuleert duurzame vervoerwijzen door vraagvolgend oplaadpunten te plaatsen. Van de signalen over een tekort aan oplaadpunten is niet bekend of een aanvraag is ingediend.

3.7 Fietsparkeren

3.7.1 Wat is het huidige beleid

Er is geen fietsparkeerbeleid. Wel zijn binnen de Omgevingsvisie en Mobiliteitsplan ambities opgenomen om het autogebruik te verminderen en het fietsgebruik te stimuleren. Daarvoor is aangegeven dat bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad, buiten het voetgangersgebied, gewenst zijn.

3.7.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

Dit beleid is nog niet in de praktijk gebracht. Dit blijkt ook uit de reacties in de online enquête en interviews. Hierin is aangegeven dat meer fietsparkeervoorzieningen gewenst zijn in het centrum en bij OV-haltes, ook voor scooters, bakfietsen en fietsen met een afwijkende maat. Ook wordt in het centrum overlast ervaren door foutief gestalde fietsen en scooters.

3.7.3 Conclusie

Hoewel de gemeente fietsgebruik wil stimuleren, ontbreekt op dit moment voldoende ruimte voor het stallen van de fiets in het centrum. Ook is fietsparkeren nog geen eis bij ruimtelijke initiatieven en ontbreken beleidsregels hiervoor.

3.8 Handhaving

3.8.1 Wat is het huidige beleid

In de Omgevingsvisie en Mobiliteitsplan is opgenomen dat handhaving een belangrijke speelt in het verminderen van foutief parkeren. De BOA's van IJsselstein handhaven integraal.

3.8.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

In de praktijk is circa 50 uur per week beschikbaar voor parkeerhandhaving in het centrum. Daarbuiten wordt met name op basis van signalen opgetreden tegen foutparkeren. Daarbij gaan veel signalen over het parkeren van bedrijfsbusjes waar handhaving niet tegen kan optreden, als deze voertuigen korter zijn dan 6 meter. Ook op foutief gestalde fietsen kan niet worden gehandhaafd, aangezien daar geen beleid voor is.

Tot slot loopt handhaving aan tegen de inrichting van wegen waarbij het soms twijfelachtig is of daar mag worden geparkeerd of niet. In sommige gebieden is een parkeerverbod ingesteld, maar door het ontbreken van herhaalborden is dit in het gebied niet direct duidelijk. Deze knelpunten blijken ook uit de reacties van de online-enquête,

waarin wordt aangegeven dat intensiever gehandhaafd moet worden op foutparkeren.

3.8.3 Conclusie

Handhaving is belangrijk om te zorgen voor een leefbare omgeving. Onduidelijkheden op straat zorgen ervoor dat de handhaving niet optimaal is.

4. Toekomstige ontwikkelingen

Bij toekomstige ontwikkelingen gaat het om twee aspecten:

- ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor beleid is om te beoordelen of bij deze ontwikkelingen in voldoende mate wordt voorzien in het parkeeraanbod;
- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie in IJsselstein.

Beide aspecten komen in dit hoofdstuk aan bod.

4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

4.1.1 Wat is het huidige beleid

In het Paraplubestemmingsplan parkeernormen IJsselstein (vastgesteld 25 september 2018) zijn parkeernormen voor IJsselstein opgenomen.

Hierin is opgenomen dat:

- Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, mag niet worden gebouwd wanneer voor dit bouwwerk op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien.
- Bij een omgevingsvergunning wordt beoordeeld of sprake is van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de normen die zijn neergelegd in het Parkeerbeleidsplan IJsselstein.

- Bij een omgevingsvergunning kan worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien indien:
 - voorzien in voldoende parkeergelegenheid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien. Deze andere wijze dient door de aanvrager van een omgevingsvergunning gemotiveerd te worden.

In het Parkeerbeleidsplan IJsselstein zijn in bijlage 3 de geldende parkeernormen opgenomen:

- een tabel met parkeernormen per type gebied (binnenstad, schil, rest bebouwde kom);
- voor de functies die niet zijn opgenomen, gelden de parkeerkencijfers van CROW voor matig stedelijk gebied;
- in woongebieden is het uitgangspunt om de maximum parkeernormen toe te passen. Overigens wordt in de praktijk vaak het gemiddelde tussen minimum en maximum toegepast.

4.1.2 Hoe werkt dat beleid in de praktijk

In de praktijk wordt bij ontwikkelingen de eis gesteld dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hiervan af te wijken. Met name in de binnenstad zorgt dit voor een rem op de ontwikkelingen.

Bij woningbouw en dan specifiek voor de doelgroep sociale huur sluiten de parkeernormen niet aan bij het autobezit van de toekomstige bewoners.

4.1.3 Conclusie

De mogelijkheden die het beleid biedt worden niet gebruikt. Daarnaast is het beleid onvoldoende duidelijk, bijvoorbeeld de bandbreedte in de parkeernorm. Ook biedt het onvoldoende flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen, bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen realiseren vanwege het aanbieden van deelauto's.

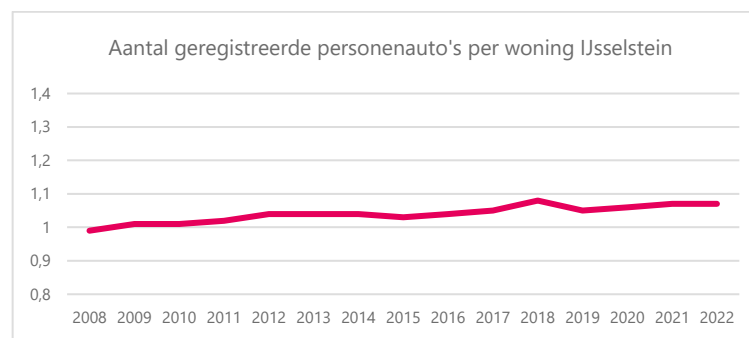
4.2 Ontwikkelingen in de parkeersituatie

Bij ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie in IJsselstein kan grofweg gedacht worden aan drie aspecten:

- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het autobezit van de inwoners van IJsselstein, zoals de deelauto;
- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het autogebruik van inwoners van, werknemers in en/of bezoekers aan IJsselstein, zoals rekeningrijden of goede fietsvoorzieningen;
- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het aantal parkeerders in IJsselstein, zoals het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht.

Bij het opstellen van parkeerbeleid wordt de impact van trends en ontwikkelingen zo zorgvuldig mogelijk gewogen. Het blijft echter lastig om echt te voorspellen wat er gebeurt. Om parkeerbeleid blijvend aan

te laten sluiten bij ontwikkelingen, zoals brandstoftransitie, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, is het verstandig om het parkeerbeleid 5 jaar na vaststelling te evalueren. Het is evenwel goed denkbaar dat de impact van de ontwikkelingen nog niet dusdanig is dat het parkeerbeleid (op onderdelen) moet worden aangepast.



Figuur 4.1: Ontwikkeling personenautobezit IJsselstein (excl. leaseauto)
(Bron: CBS)

Veranderingen gaan over het algemeen langzaam en geleidelijk (zie figuur 4.1). Het is echter wel belangrijk dat het parkeerbeleid handvatten biedt hoe om te gaan met een veranderende parkeersituatie. Het gaat dan om richtlijnen voor bijvoorbeeld:

- Bij welke parkeerdruk is de parkeersituatie niet meer acceptabel en moet gekeken worden naar oplossingen?
- Welke oplossingen zijn denkbaar en welke niet? Onder welke voorwaarden is het uitbreiden van parkeercapaciteit bijvoorbeeld mogelijk? En onder welke voorwaarden het instellen van parkeerregulering?

Een specifiek aspect waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet komen, is het mogelijk effect van het invoeren van betaald parkeren in heel Utrecht. Een mogelijk effect hiervan is dat de parkeerdruk rond de tramhaltes in IJsselstein gaat toenemen. In het parkeerbeleid zal een richtlijn nodig zijn om te bepalen wanneer maatregelen wenselijk zijn en wat die maatregelen kunnen zijn.

5. Conclusie

Voor deze beleidsmatige evaluatie heeft de gemeente 4 concrete vragen geformuleerd. In deze rapportage zijn de bevindingen opgenomen. Dit leidt in het kort tot de volgende inzichten:

Welke doelstellingen en ambities zijn er op andere beleidsthema's waar parkeren een bijdrage aan moet leveren?

Vanuit de omgevingsvisie moet parkeren een bijdrage leveren aan de vitale binnenstad, het behouden van een fijne woonomgeving waar parkeren niet ten koste gaat van groenvoorzieningen en het mogelijk maken van de realisatie van 2.500 woningen voor diverse doelgroepen.

Voldoet het huidige parkeerbeleid nog om in voldoende mate bij te dragen aan die doelstellingen?

Ja, het huidige parkeerbeleid voldoet nog grotendeels. Dit betekent dat er geen koerswijziging nodig is. Het is echter wel wenselijk om het parkeerbeleid aan te scherpen met de reeds vastgestelde uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan 2020 en de Parkeermaatregelen 2020, zodat het huidige parkeerbeleid weer een actueel en volledig kader geeft.

Dragen de gereguleerde parkeergebieden, parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen bij aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen?

Ja en nee. De parkeermaatregelen zijn nu gericht op verleiden en verdelen over parkeerlocaties, daarmee dragen ze bij aan de doelstellingen en ambities. De parkeermaatregelen dragen, als gevolg van de mogelijkheid tot gratis parkeren voor zowel bewoners (1^e vergunning) als bezoekers (in parkeergarages) niet bij aan het verminderen van het autogebruik. Het verminderen van autogebruik is wel een doel in het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie, maar niet uit het parkeerbeleid. Tot slot is geconcludeerd dat doelstellingen soms wat scherper geformuleerd zijn dan met het beleid is ingevuld. Bijvoorbeeld dat het parkeren in de binnenstad voor bewoners en ondernemers is, terwijl bezoekers hier wel betaald kunnen parkeren.

Zijn de uitgangspunten voor het beoordelen van (her)ontwikkelingen zoals deze nu zijn opgenomen in het beleid toekomstbestendig?

Nee, het beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen is onvoldoende duidelijk en biedt onvoldoende flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen. Aanscherping van dit beleid is gewenst.

Bijlage 1 Parkeermetingen

Ten behoeve van de evaluatie zijn parkeermetingen uitgevoerd binnen de bebouwde kom van IJsselstein (zie figuur B1.1 voor begrenzing). Hierbij is een parkeerdrukmeting en een parkeermotiefmeting uitgevoerd.

Parkeerdrukmeting

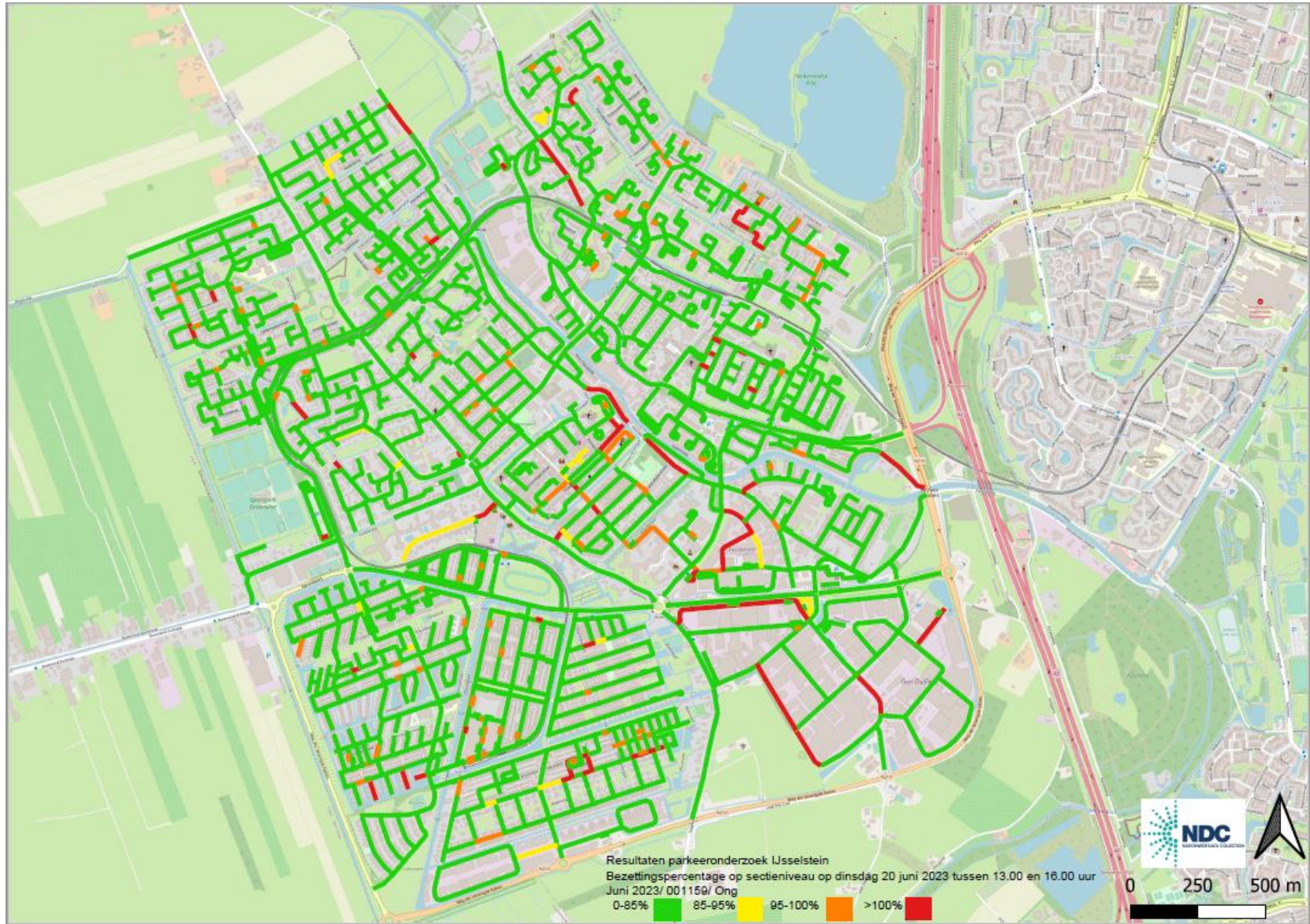
Binnen de bebouwde kom van IJsselstein (het gebied binnen de rode lijn, zie figuur B1.1) zijn op een werkdag en zaterdag in juni per sectie alle kentekens geregistreerd van auto's die op de openbare parkeerplaatsen geparkeerd stonden:

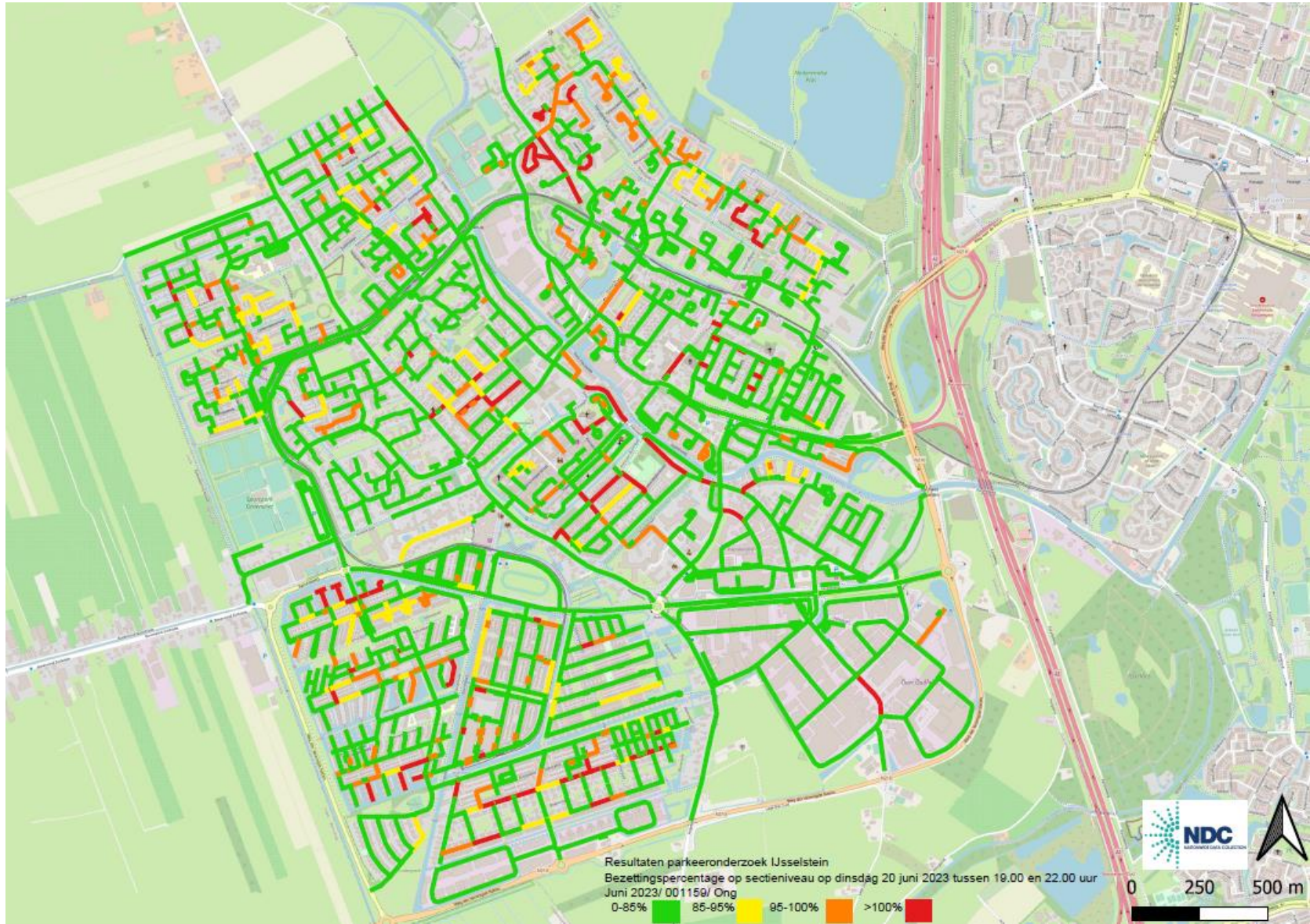
- dinsdag 20 juni 2023 tussen 13.00 en 16.00 uur;
- dinsdag 20 juni 2023 tussen 19.00 en 22.00 uur;
- dinsdag 20 juni 2023 tussen 00.00 en 03.00 uur;
- zaterdag 24 juni 2023 tussen 13.00 en 16.00 uur.

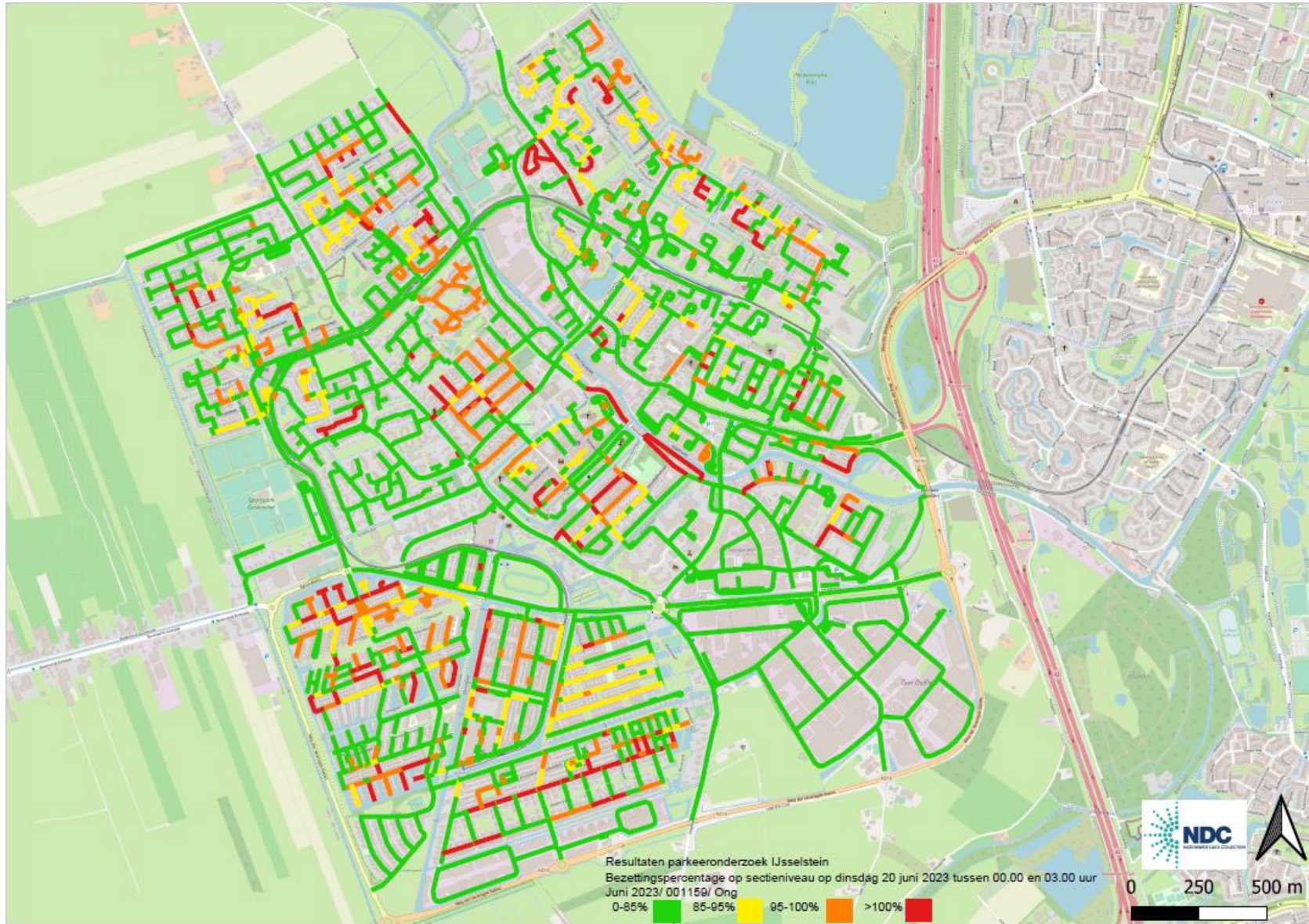
Deze parkeermetingen geven inzicht in de parkeerdruk tijdens vier bepalende momenten in de week (werkdagmiddag, werkdagavond, nacht en zaterdagmiddag). Op de pagina's hierna is per moment een kaart opgenomen met de resultaten van de parkeermeting. De cijfermatige resultaten zijn separaat in Excel aangeleverd.

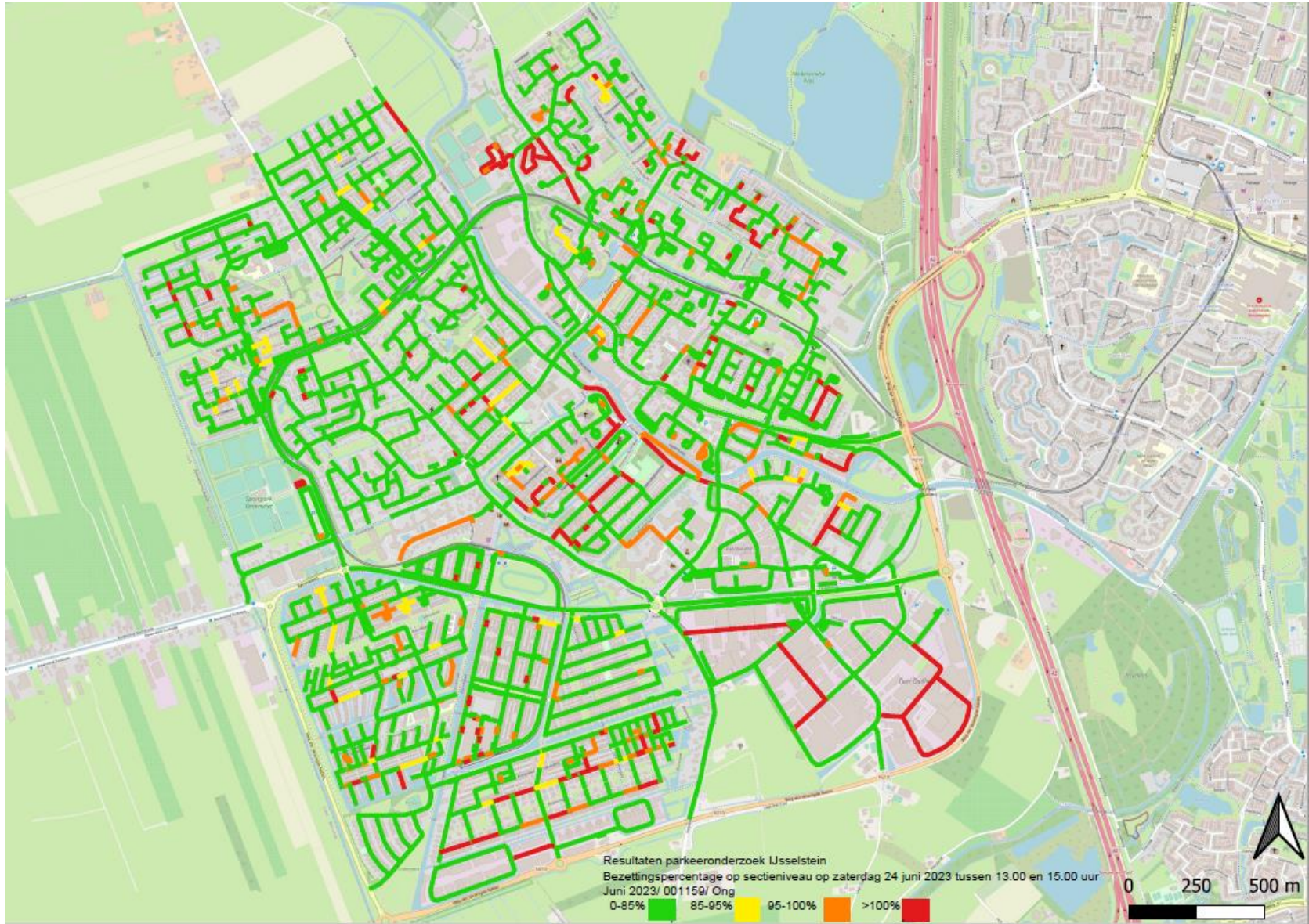


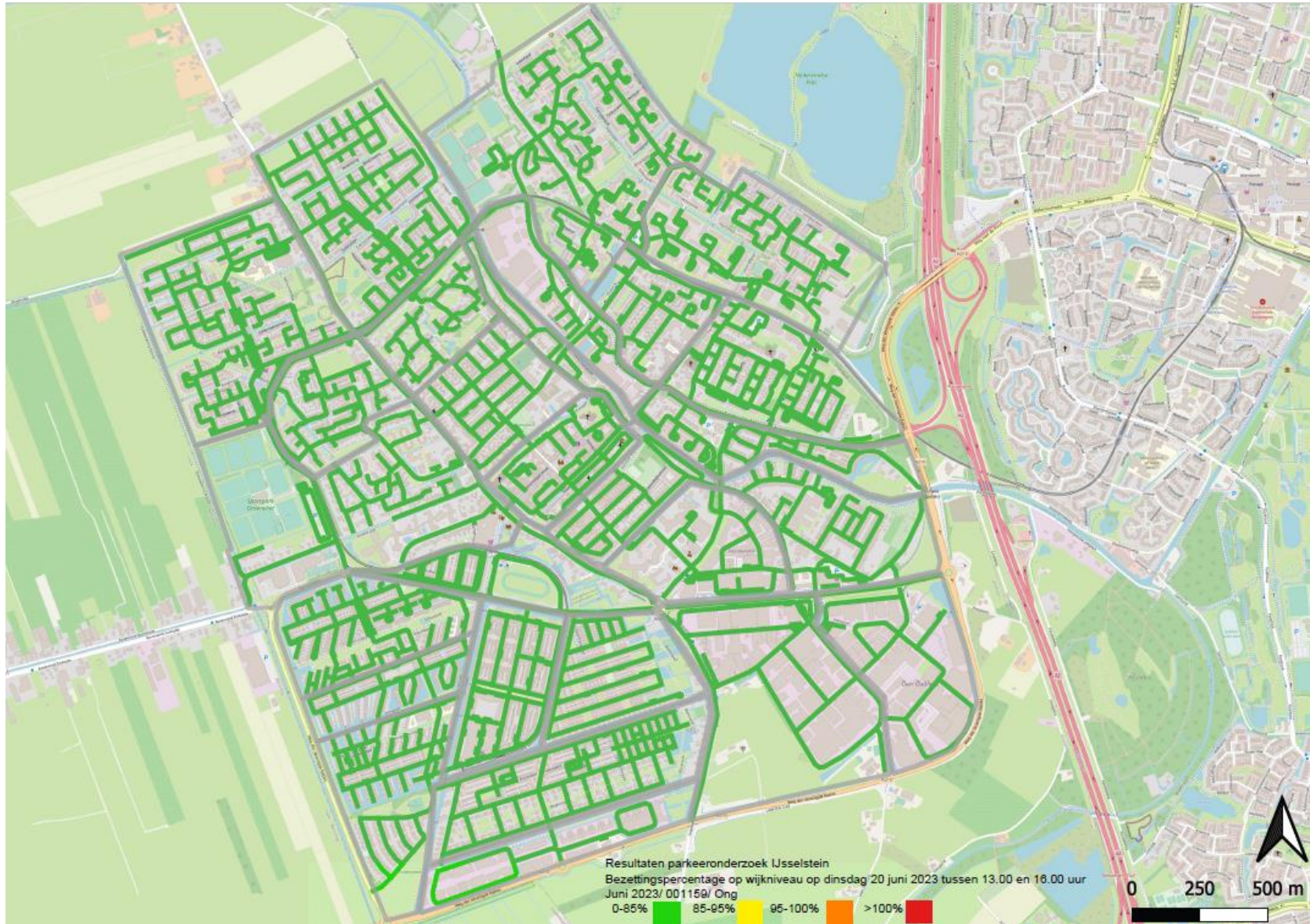
Figuur B1.1: Onderzoeksgebied parkeermetingen (roze gebied is gereguleerd gebied, bron: www.prettigparkeren.nl)

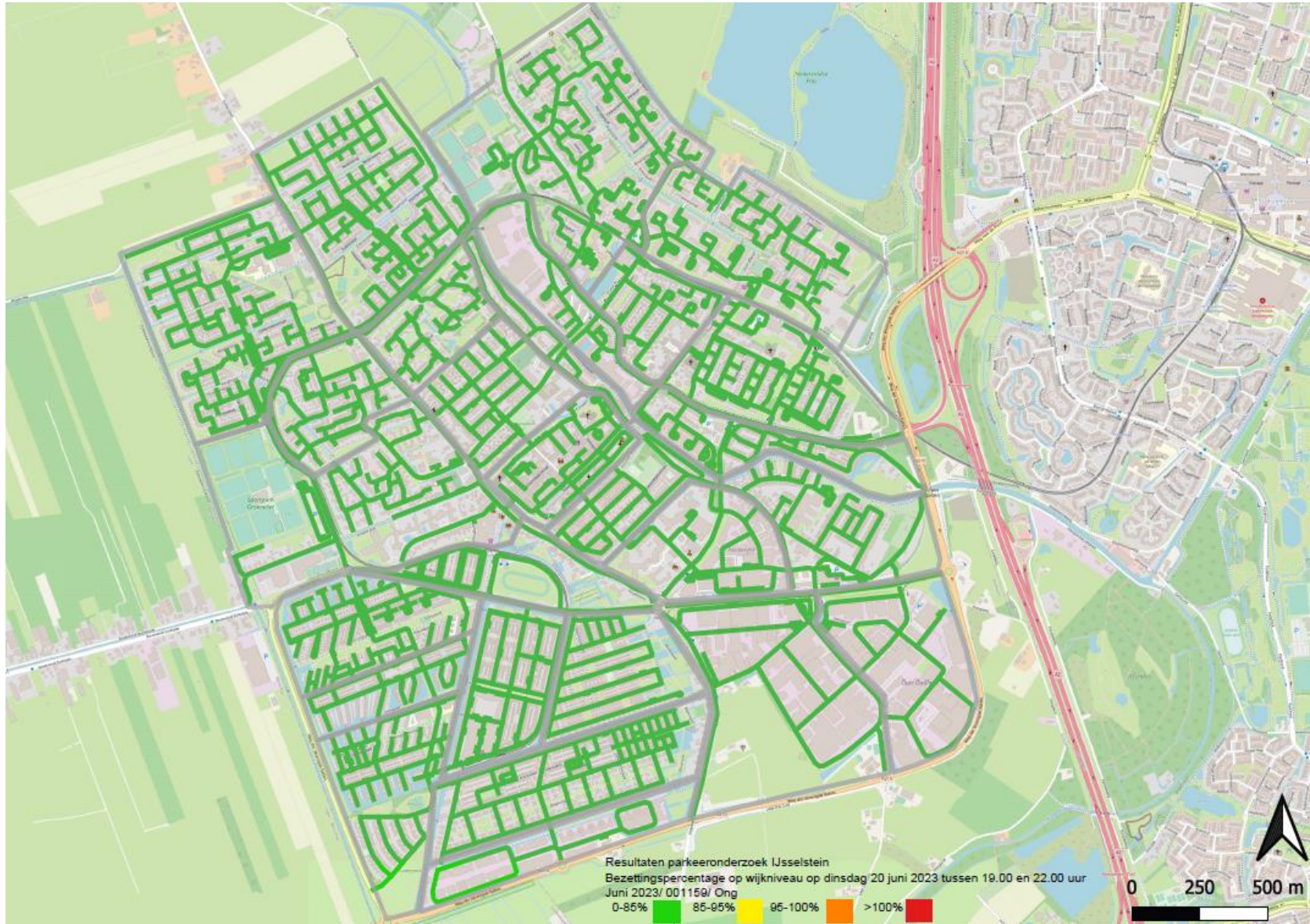


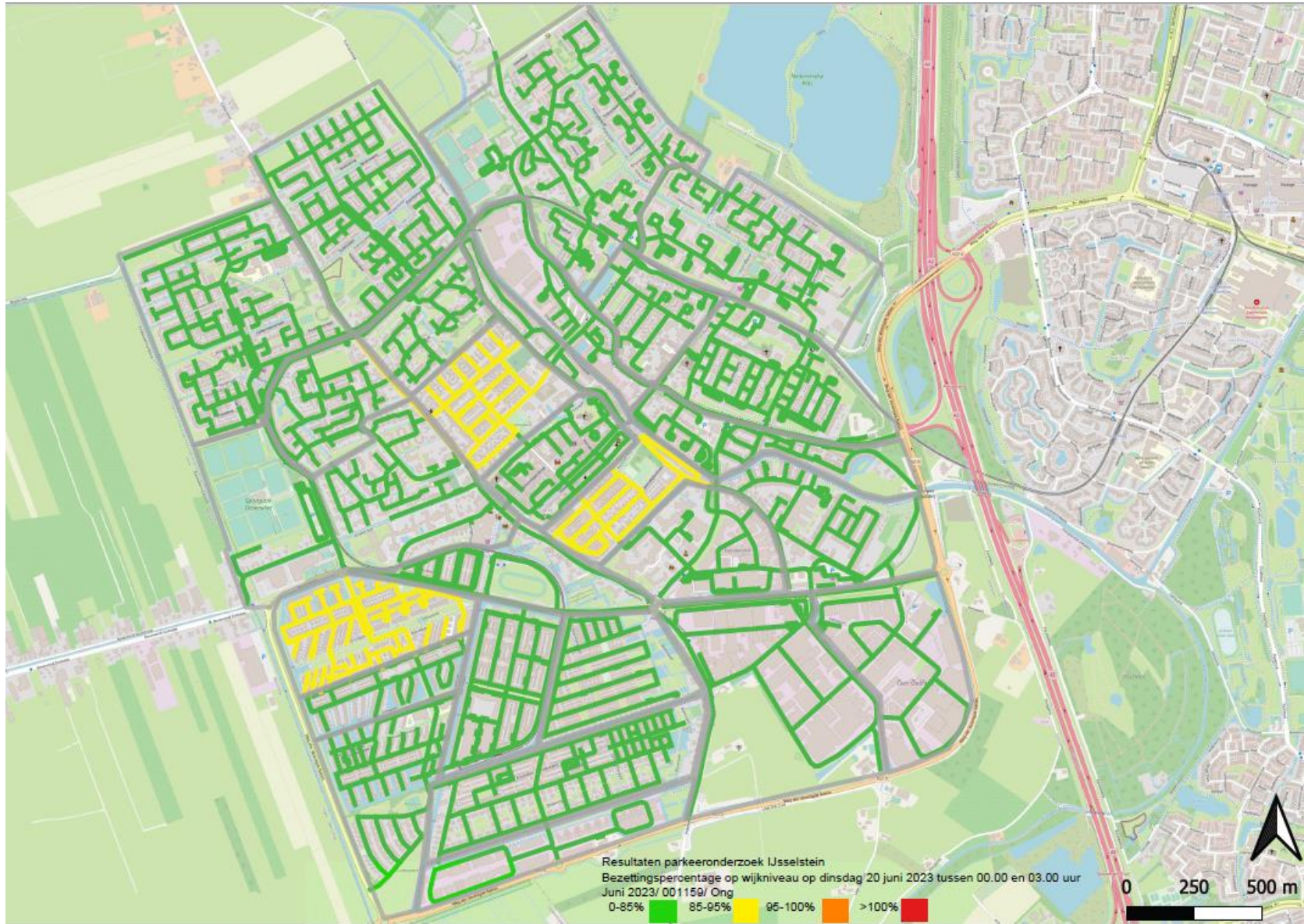


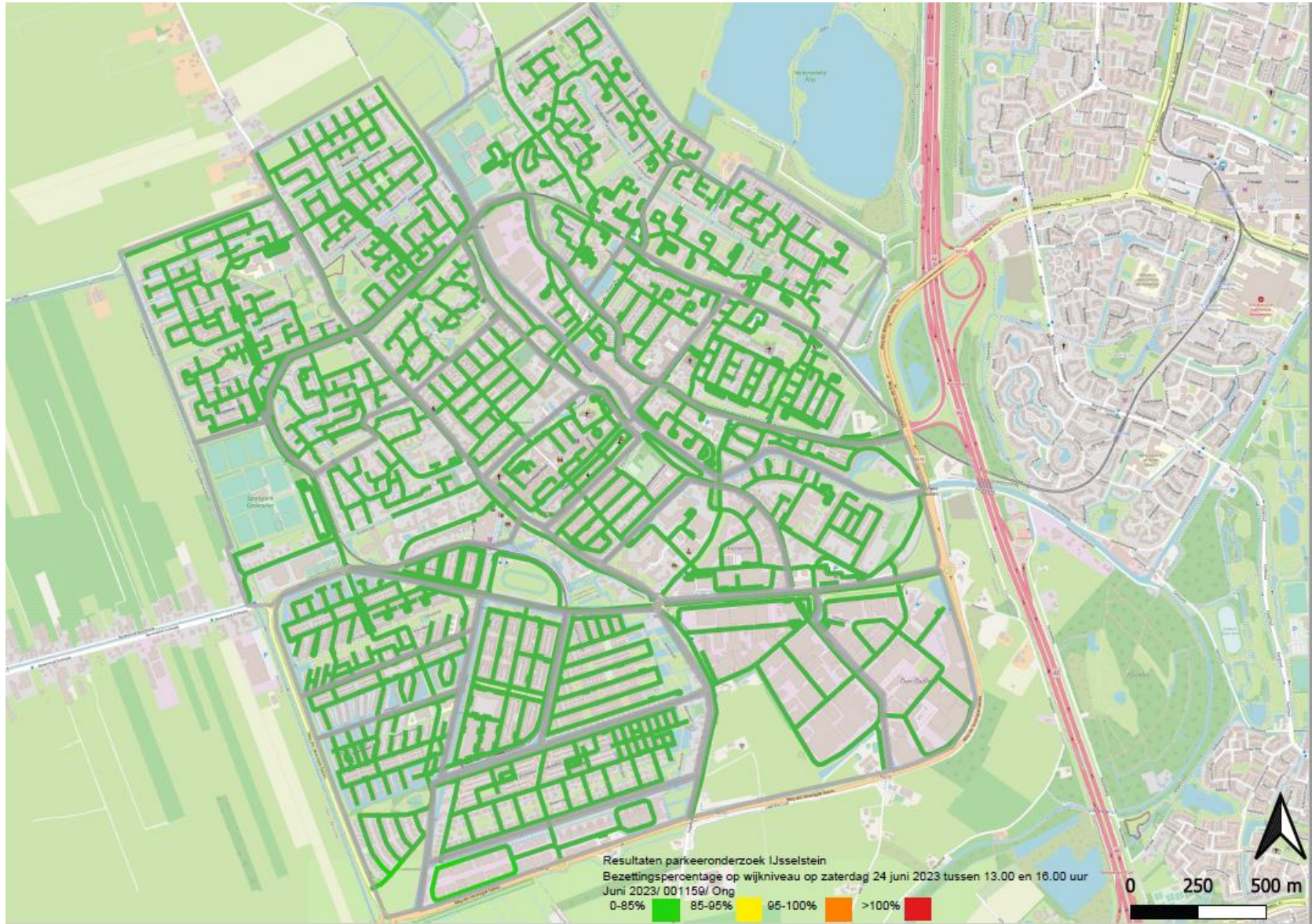












Parkeermotiefmeting in het centrum

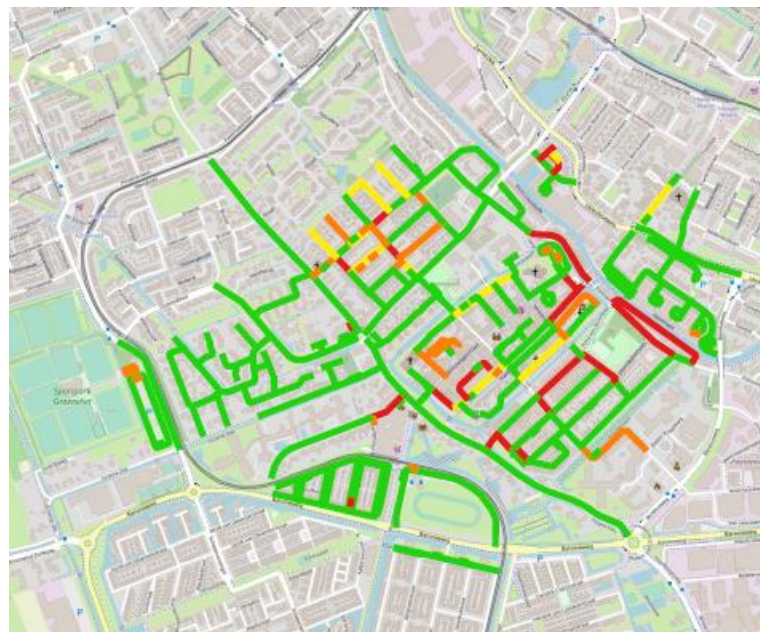
In het centrum van IJsselstein (gereguleerd gebied, zoals aangeduid in figuur B1.1, met enkele aangrenzende straten) is op zaterdag 24 juni 2023 per sectie alle kentekens geregistreerd van auto's die op de openbare parkeerplaatsen stonden op de volgende momenten:

- tussen 09.00 en 10.45 uur;
- tussen 11.00 en 12.45 uur;
- tussen 13.00 en 14.45 uur;
- tussen 15.00 en 16.45 uur.

Deze parkeermetingen geven inzicht in het verloop van de parkeerdruk, de parkeerduur en het parkeermotief² per meetmoment van alle geparkeerde voertuigen.

Op de pagina's hierna is per moment een kaart opgenomen met de resultaten van de parkeermeting. De cijfermatige resultaten zijn separaat in excel aangeleverd.

Zaterdag 24 juni 2023: 09.00 – 11.00 uur



² Alle kentekens die tijdens de parkeerdrukmeting tussen 00.00 en 03.00 uur zijn waargenomen tijdens de parkeerdrukmeting in heel IJsselstein worden wanneer ze tijdens deze metingen ook worden aangetroffen, aangeduid als

'bewoner'. Alle andere kentekens die minimaal 2 meetmomenten aaneengesloten worden waargenomen, worden aangeduid als 'werker'. De overige kentekens worden aangeduid als 'bezoeker'.

Zaterdag 24 juni 2023: 11.00 – 13.00 uur



Zaterdag 24 juni 2023: 15.00 – 17.00 uur



Bijlage 2 Participatie

Dit evaluatiedocument is tot stand gekomen met input van diverse stakeholders. Zowel met interne als met externe stakeholders is gesproken. Daarnaast is via de online enquêtetool Maptionnaire informatie opgehaald over knelpunten op het gebied van parkeren in IJsselstein bij inwoners, ondernemers en bezoekers.

Stakeholders

Bij de evaluatie is gesproken met de volgende stakeholders:

- Afdeling Projecten (gemeente IJsselstein);
- Afdeling Mobiliteit (gemeente IJsselstein);
- Afdeling Ruimtelijke Ordening (gemeente IJsselstein en Omgevingsdienst Regio Utrecht);
- Afdeling Handhaving (gemeente IJsselstein);
- Parkeerdienstverlener P1;
- Woningcorporatie Cazas;
- Sportverenigingen gevestigd op sportpark Groenvliet;
- Platform Samenleving IJsselstein (PSIJ);
- Ondernemers (algemeen en specifiek over de binnenstad).

De informatie die tijdens de gesprekken met deze stakeholders is opgehaald, is verwerkt in dit evaluatiedocument. Aangezien het niet relevant is om deze informatie herleidbaar naar de stakeholders op te nemen, zijn in dit evaluatiedocument geen verslagen opgenomen. De

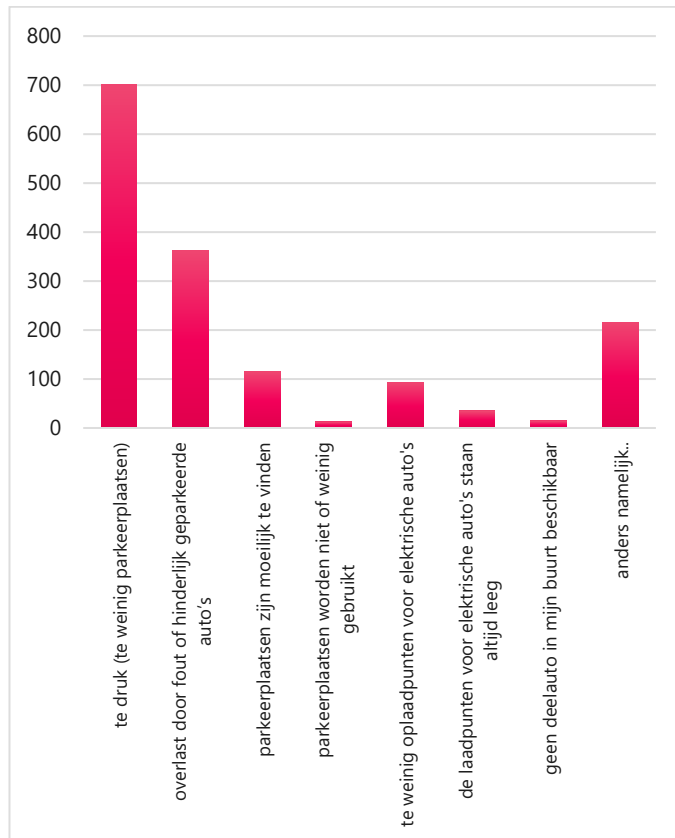
algemene lijn uit de interviews is dat er weinig knelpunten met het beleid worden ervaren en dat uitdagingen vooral in de uitvoering/toepassing zitten.

Online enquête (Maptionnaire)

Via de website van de gemeente IJsselstein was in de periode 1 juni tot en met 8 juli 2023 de enquête te benaderen. In deze periode hebben circa 1.600 respondenten verbeterpunten ten aanzien van de thema's autoparkeren, fietsparkeren, parkeren grote voertuigen en gehandicaptenparkeren aangegeven. In totaal leverde dit 1.900 reacties op. De informatie die hiermee is opgehaald, is verwerkt in dit evaluatiedocument. Ter illustratie zijn hierna tevens de belangrijkste resultaten opgenomen.

Autoparkeren

Voor autoparkeren in zijn algemeenheid zijn bijna 1.100 reacties gegeven. Het merendeel van de reacties gaat over locaties waar de parkeerdruk te hoog is. Deze locaties liggen door de gehele gemeente heen (zie ook nevenstaande figuur).



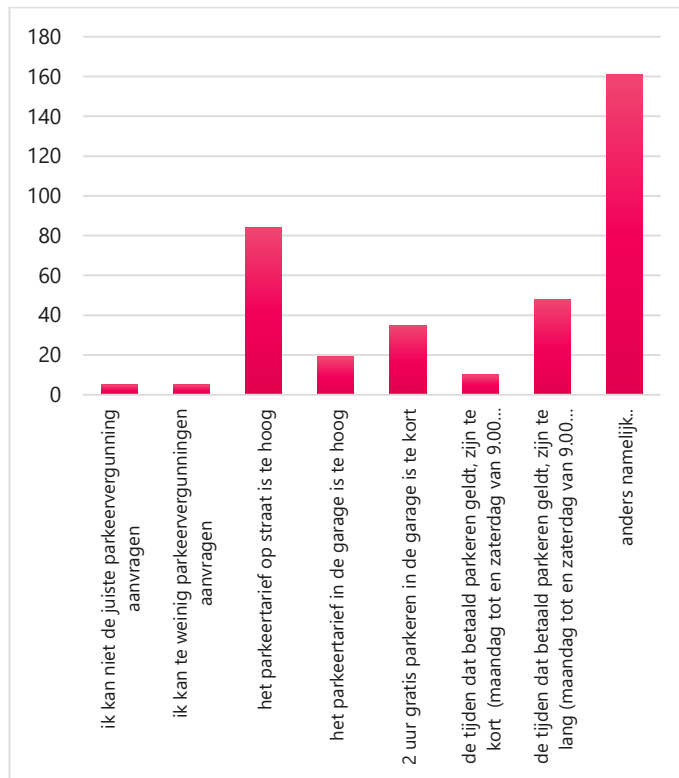
Daarnaast zijn circa 200 reacties binnengekomen waarbij men 'anders' heeft ingevuld. Deze reacties variëren van de wens tot het afschaffen van betaald parkeren tot de wens voor minder parkeerplaatsen in de binnenstad ten behoeve van groen. Ook zijn suggesties opgenomen over lokale verbeteringen.



Figuur B2.1: Locaties te druk (te weinig parkeerplaatsen)

Autoparkeren in het betaald parkeren gebied

Over het onderwerp autoparkeren in het betaald parkeren gebied zijn bijna 300 reacties gegeven. Het merendeel van de reacties betreft een ander aspect dan de vooraf gegeven opties (zie ook onderstaande figuur). Daarnaast wordt het parkeertarief op straat als te hoog ervaren.



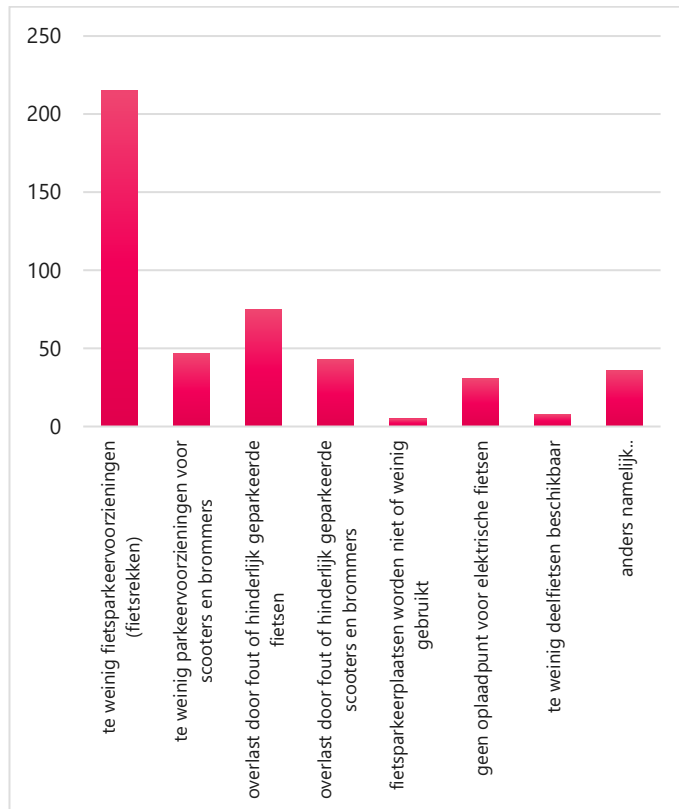
De reacties onder 'anders' gaan bijvoorbeeld over het meer autoluw maken van het centrum, waardoor bezoekers niet meer in de binnenstad parkeren, maar enkel nog bewoners en gehandicapten, of dat de parkeerruimte voor laden en lossen wordt gebruikt.

Over de eerste twee uur gratis parkeren in de parkeergarages zijn de meningen verdeeld. Een deel van de respondenten staat hier negatief tegenover, omdat het autogebruik in de hand werkt en uiteindelijk de kosten door alle inwoners van IJsselstein worden gedragen. Een ander deel pleit voor uitbreiding van de eerste twee uur gratis parkeren naar de binnenstad of de parkeerterreinen in de centrumschil om de overlast in de 'gratis' woongebieden te verminderen.

Daarnaast wordt in een aantal reacties gevraagd om meer handhaving, niet alleen op parkeren in het centrum, maar vooral op gevaarlijke situaties, zoals foutparkeren, tegen de richting in rijden en te hard rijden.

Fietsparkeerders

Voor fietsparkeerders zijn bijna 300 reacties gegeven. Het merendeel van de reacties gaat over het ontbreken van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Deze locaties liggen voornamelijk in het centrum en nabij de tramhalte/bushalte in de centrumschil, maar ook op andere locaties zoals bij supermarkten en scholen (zie ook nevenstaande figuur).



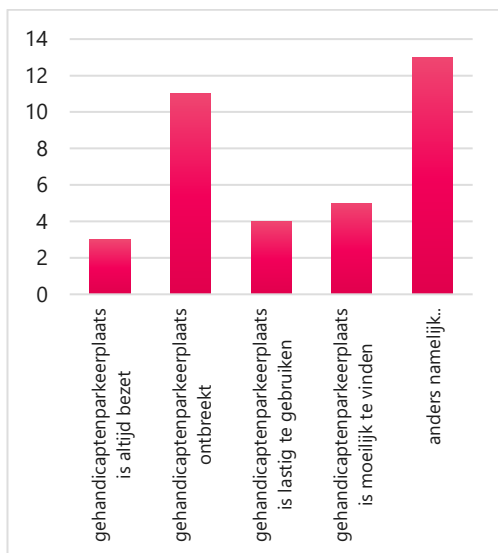
Figuur B2.2: Locaties te weinig fietsparkeervoorzieningen

In de binnenstad is vooral behoefte aan meer stallingsruimte tijdens de markt. Hiervoor wordt de suggestie voor een pop-up fietsenstalling gedaan.

Daarnaast is een aantal keer een opmerking gemaakt over het stimuleren van fietsgebruik. Als het de ambities van de gemeente is, dan is het zaak dat het fietsgebruik ook makkelijk gemaakt wordt. Nu staan op sommige locaties (onder andere bij achterkanten van woningen of bij scholen) de auto's in de weg om veilig en gemakkelijk met de fiets te gaan.

Gehandicaptenparkeren

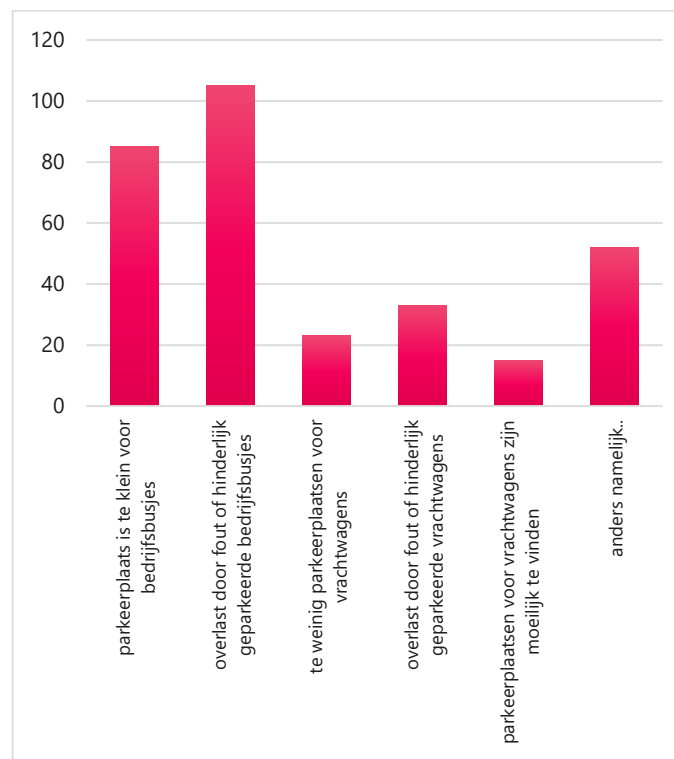
Over gehandicaptenparkeren zijn bijna 40 reacties gegeven. Het merendeel van de reacties gaat over het ontbreken van voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen liggen voornamelijk in de binnenstad.



Naast te weinig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is ook aangegeven dat sommige plekken lastig te vinden zijn en dat op sommige plekken regelmatig auto's staan geparkeerd zonder gehandicaptenparkeerkaart. Ook wordt opgemerkt dat het vanaf de gehandicaptenparkeerplaats nog steeds een groot stuk lopen is naar de parkeerautomaat. Dit is echter niet relevant, aangezien houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart niet hoeven te betalen voor het parkeren.

Parkeren grote voertuigen

Over het parkeren van grote voertuigen zijn in totaal 220 reacties gegeven. Hiervan gaan bijna twee keer zoveel reacties over bedrijfs-/bestelbusjes dan over vrachtwagenparkeren. De reacties over overlast van geparkeerde bedrijfs-/bestelbusjes komen voornamelijk uit de binnenstad en de woonwijken waar een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Voor vrachtwagenparkeren concentreren de reacties zich op de bedrijventerreinen en het laden en lossen in de binnenstad (zie ook de figuren op de volgende pagina).





Figuur B2.3: Locatie van reacties over parkeren bedrijfs-/bestelbusjes



Figuur B2.4: Locatie van reacties over vrachtwagenparkeren



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32