



Parkeerbeleid

Nota van Uitgangspunten 2025

Geldig vanaf 05-06-2025 tot vaststelling visie op parkeren

Inhoud

Inhoud	2
Begrippenlijst.....	3
1 Aanleiding	4
2 Proces.....	4
3 Participatie	5
4 Beleidscontext	6
5 Uitgangspunten	8
5.1 Uitgangspunt 1: Huidige koers parkeerbeleid.....	9
5.2 Uitgangspunt 2: Gereguleerd parkeren	10
5.3 Uitgangspunt 3: Fietsparkeren	11
5.4 Uitgangspunt 4: Dubbelgebruik parkeren	12
5.5 Uitgangspunt 5 Ruimtebeslag	13
5.6 Uitgangspunt 6: Parkeervergunningen en parkeerzones	15
5.7 Uitgangspunt 7: Ruimtelijke ontwikkelingen	16
5.8 Uitgangspunt 8: Parkeerdruk	17
5.9 Uitgangspunt 9: Mogelijkheden bezoekersparkeren winkels	18
6 Vervolg	19
7 Bijlage.....	20

Begrippenlijst

- **Omgevingswet:** De wet die de regels voor de fysieke leefomgeving in Nederland vereenvoudigt. Het doel is om de afstemming van wetgeving op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, natuur, water en bouwen te verbeteren en te integreren.
- **Omgevingsprogramma parkeren:** Een programma waarin het parkeerbeleid voor een specifieke gebied wordt beschreven, inclusief doelen en maatregelen om parkeren te faciliteren en de beschikbare parkeerruimte efficiënt te gebruiken.
- **Parkeerbalans:** Het overzicht van de verhouding tussen het aanbod en de vraag naar parkeerruimte binnen een bepaald gebied. Het geeft inzicht in of er voldoende parkeerplaatsen zijn om in de behoefte van bewoners, bezoekers en ondernemers te voorzien.
- **Auto bezit:** Het aantal voertuigen dat een huishouden of een individu in bezit heeft. Dit aantal wordt vaak gebruikt om de parkeervraag in een bepaald gebied te berekenen.
- **Restcapaciteit:** De hoeveelheid beschikbare parkeerruimte die overblijft na het invullen van de vraag naar parkeerplaatsen. Dit geeft aan of er nog ruimte is voor extra auto's of dat er een tekort is aan parkeerplaatsen.
- **Parkeernormen:** De richtlijnen die aangeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij nieuwe ontwikkelingen of veranderingen in een gebied. Deze normen zijn afhankelijk van het type gebruik van het gebouw of het gebied (bijvoorbeeld woningen, winkels of kantoren).
- **Parkeer kencijfers:** Parkeer kencijfers, ook we parkeernormen, geven aan hoeveel parkeerplaatsen er gemiddeld nodig zijn per type gebruik of per aantal bewoners, medewerkers, bezoekers, etc. Parkeer kencijfers worden gebruikt om te berekenen hoeveel parkeerruimte er nodig is bij nieuwe ontwikkelingen.
- **Dubbelgebruik:** Het gebruik van parkeerruimte door verschillende gebruikers op verschillende tijden van de dag. Bijvoorbeeld, parkeerplaatsen die overdag voor winkelbezoekers zijn en 's avonds voor bewoners.
- **Aanwezigheidspercentages:** Het percentage van de beschikbare parkeerruimte dat daadwerkelijk in gebruik is op een bepaald moment. Dit wordt vaak gebruikt om te bepalen of er een tekort of overschot aan parkeerplaatsen is.
- **Ruimtebeslag:** De hoeveelheid ruimte die door geparkeerde voertuigen wordt ingenomen in een bepaald gebied. Dit kan betrekking hebben op zowel openbare als privéparkeerplaatsen en is een belangrijke factor in het bepalen van de parkeerdruk in een wijk of gebied.

1 Aanleiding

In 2007 is het Parkeerbeleidsplan IJsselstein door de raad vastgesteld. In 2018 heeft de raad het Paraplubestemmingsplan parkeernormen IJsselstein vastgesteld, waarin verwezen wordt naar de normen uit het Parkeerbeleidsplan 2007. Op 1 oktober 2020 is het Mobiliteitsplan Gezond op weg naar 2030 vastgesteld en in 2021 de Omgevingsvisie IJsselstein. In deze twee documenten staan kaders voor het nieuwe parkeerbeleid.

In 2020 zijn enkele wijzigingen doorgevoerd aan de parkeertarieven en de tarievenstructuur. Zo zijn de eerste twee parkeeruren in de parkeergarages gratis gemaakt. Ook de eerste bewonersvergunning is gratis gemaakt. En tot slot zijn de reguleringstijden op straat en in de garages gelijk getrokken.

Sinds het vaststellen van het Parkeerbeleidsplan 2007 zijn de omstandigheden veranderd. De wereld om ons heen is zich aan het ontwikkelen en parkeren moet mee bewegen met deze ontwikkelingen. Steeds meer functies vragen ruimte in de openbare ruimte. Denk aan ruimte voor groen, spelen, waterberging, kabels en leidingen, of ondergrondse containers en parkeren van fietsen en auto's. Voor iedere plek moet afgewogen worden welke functies daar het beste past. Zo kunnen de ambities op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid behaald worden.

Parkeerbeleid is een belangrijke knop om, vanuit het thema mobiliteit, sturing te geven aan hoe (vaak) mensen de auto gebruiken. En zelfs op het autobezit per huishouden. Hoe eenvoudiger het is om de auto te pakken, hoe meer autoritten er gemaakt worden. Dat heeft invloed op o.a. de verkeersveiligheid, ruimtegebruik, verkeerslawaaï en CO₂-uitstoot. Om de woningbouwambities te behalen (2.500 woningen in 2030, waarvan ongeveer 1.500 binnen de bestaande contouren en daarvan een deel in de binnenstad) is een aanscherping van het beleid op korte termijn nodig. De voorliggende Nota van Uitgangspunten (hierna NvU) is de eerste stap daartoe

2 Proces

Het proces voor het beleid rondom parkeren bestaat uit drie fasen:

Fase 1: het vaststellen van de kaders in hoofdlijnen doormiddel van deze Nota van Uitgangspunten.

In het voorjaar van 2023 is het toen vigerende parkeerbeleid geëvalueerd. Daaruit blijkt dat het parkeerbeleid op hoofdlijnen voldoet maar op bepaalde vlakken bijgesteld moet worden. Op 12 september 2023 is de raad geïnformeerd over de uitkomsten van deze evaluatie. Op basis van deze evaluatie en de bestaande beleidskaders is er extern advies gevraagd voor de uitgangspunten voor een nieuw parkeerbeleid. Op basis van dat advies is de voorliggende NvU opgesteld. In deze fase hebben participatietrajecten plaatsgevonden.

Fase 2: het opstellen en vaststellen van de visie op het thema parkeren.

Dit zal uiteindelijk verwerkt worden in de omgevingsvisie. In de visie op parkeren worden de vastgestelde kaders uit de Nota van Uitgangspunten uitgewerkt in strategische keuzes.

Fase 3: het vaststellen van het omgevingsprogramma op het thema parkeren.

Dit is een document waar specifieke maatregelen in opgenomen worden. In deze fase worden tactische keuzes gemaakt op basis van de visie en de vastgestelde kaders. Deze laatste fase wordt uitgevoerd door het college.

Daarnaast is er een relatie met de omgevingsvisie die ambities, kaders en richtlijnen stelt. Verdere uitwerking van het strategisch beleid in de omgevingsvisie kan op tactisch/ operationeel niveau plaatsvinden via het programma. De integrale afweging vindt op hoofdlijnen plaats in de omgevingsvisie. In de programma's vindt de afweging plaats op gebiedsniveau.

3 Participatie

In de eerste fase van het proces om tot het nieuwe beleid te komen, is voor de NvU meermaals participatie gevoerd. De participatie bestond uit de volgende stappen:

Online enquête (Maptionnaire) 2023

Via de online enquête (Maptionnaire) hebben bewoners op een digitale kaart punaises kunnen prikken, waarbij ze hebben aangegeven wat ze goed vinden en/of wat volgens hen verbeterd kan worden. De enquête liep via de website van de gemeente IJsselstein van 1 juni tot en met 8 juli 2023. In deze periode hebben ongeveer 1.600 respondenten gereageerd op de thema's autoparkeren, fietsparkeren, parkeren van grote voertuigen en gehandicaptenparkeren. In totaal leverde dit 1.900 reacties op. De input uit deze enquête is verwerkt in het evaluatiedocument (bijlage 1).

Evaluatie met stakeholders

Voor de evaluatie van het toen vigerende parkeerbeleid in 2023 is gesproken met de volgende stakeholders:

Intern

- Afdeling Projecten (gemeente IJsselstein);
- Afdeling Mobiliteit (gemeente IJsselstein);
- Afdeling Ruimtelijke Ordening (gemeente IJsselstein en Omgevingsdienst Regio Utrecht);
- Afdeling Handhaving (gemeente IJsselstein).

Extern

- 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 het evaluatiedocument (bijlage 1). 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 van het beleid zit.

Online enquête inwonerspanel 2025

Aanvullend op de participatie hierboven, is er een extra vragenlijst is er in de periode van 7 maart tot en met 16 maart 2025 uitgezet, waar zo'n 1.200 IJsselsteiners op konden reageren. De vragenlijst is gebaseerd op de uitgangspunten die verder in hoofdstuk 5 benoemd zijn. De resultaten zijn te vinden in bijlage 2. Rapportage online enquête 2025.

Gebiedsteam Binnenstad

Voor de voorliggende NvU is er input opgehaald bij het (interne) gebiedsteam dat met de ontwikkeling van de Binnenstad bezig is. Er wordt integraal samengewerkt met dit gebiedsteam, daarom is de binnenstad in dit NvU alleen in hoofdlijnen meegenomen.

4 Beleidscontext

In dit hoofdstuk wordt de beleidscontext toegelicht van de NvU met de vigerende beleidsdocumenten die een directe relatie hebben met het thema parkeren.

Paraplubestemmingsplan parkeernormen IJsselstein (2018)

Het Paraplubestemmingsplan Parkeernormen IJsselstein is een juridisch plan dat de parkeernormen in de gemeente IJsselstein regelt. De aanleiding is het vervallen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening, waardoor parkeernormen nu via bestemmingsplannen worden vastgelegd. Het plan geldt voor bestaande ruimtelijke plannen binnen de gemeente en zorgt ervoor dat parkeerbeleid uniform wordt toegepast.

Het parkeerbeleid is afgestemd op drie typen gebieden:

1. **Binnenstad en rond het binnenstad (schil):** Parkeerplaatsen zijn primair voor bewoners en ondernemers, met beleid om bezoekersstromen te reguleren.
2. **Woongebieden:** Voornamelijk bedoeld voor bewoners en hun bezoekers, met beperking van overloop van bezoekers van nabijgelegen voorzieningen.
3. **Bedrijventerreinen:** Gericht op werknemers, zakelijke bezoekers en vrachtverkeer, waarbij vrachtwagens uit woongebieden geweerd moeten worden.

De parkeernormen zijn dynamisch en worden direct gekoppeld aan het gemeentelijke parkeerbeleidsplan. Afwijkingen zijn mogelijk mits goed onderbouwd. Het paraplubestemmingsplan brengt geen nieuw beleid, maar borgt bestaande regelingen juridisch. Het plan is maatschappelijk en economisch uitvoerbaar, en er zijn geen bezwaren ingediend tijdens de inspraakperiode voor de vaststelling hiervan.

Mobiliteitsplan 2020-2030

Parkeren neemt veel ruimte in en gaat ten koste van groen en speelplekken. Uitbreiding gebeurt alleen als het echt noodzakelijk is. Parkeeroverlast door niet-bewoners komt vooral voor bij tramhaltes, werkplekken en sportaccommodaties en rondom de binnenstad. In de avond en nacht is de parkeerdruk het hoogst door bewoners zelf. Om de parkeerdruk te verlagen kan er ingezet worden op efficiënter gebruik van parkeerruimte en het toepassen van deelauto's. Op bedrijventerreinen en bij winkelgebieden wordt uitbreiding van parkeerplaatsen vermeden. Overlast door bedrijfsbusjes wordt via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aangepakt. Parkeerbeleid richt zich op duurzaamheid en toegankelijkheid.

Omgevingsvisie 2021

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

Parkeerverordening 2022

De Parkeerverordening regelt het parkeren binnen de gemeente en bevat bepalingen over parkeervergunningen, parkeerzones en verbodsbepalingen. De belangrijkste punten zijn:

- **Parkeervergunningen:** Er zijn verschillende soorten vergunningen, zoals bewonersvergunningen, zakelijke vergunningen, mantelzorgvergunningen en vergunningen voor deelauto's en hulpverleners.
- **Parkeerzones:** Specifieke gebieden waarin parkeervergunningen gelden en betaald parkeren van toepassing is.

- **Regels voor vergunningen:** Het college van burgemeester en wethouders bepaalt de uitgifte, geldigheid en voorwaarden van parkeervergunningen.
- **Verbodsbepalingen:** Het is verboden om op bepaalde plaatsen zonder vergunning of op een verkeerde manier te parkeren. Ook mogen fietsen en brom-snorfietsen het gebruik van parkeerapparatuur niet belemmeren.

Toekomstbeeld binnenstad 2023

Het Toekomstbeeld Binnenstad 2023 beoogt samen met ondernemers, investeerder en bewoners invulling te geven aan een gezonde balans tussen wonen, ondernemen en verblijven in de binnenstad. Doel van de gemeente is onder andere om binnen de grachten een autoluwere binnenstad te creëren, maar de binnenstad wel bereikbaar te houden voor iedereen. Parkeren door bezoekers binnen de grachten wordt ontmoedigd. Daarom wordt aan alle kanten van het hoofdcircuit parkeergelegenheid geboden. Gehandicaptenparkeren en bewonersparkeren blijft binnen de grachten mogelijk. Bezoekers parkeren primair in de parkeergarages.

5 Uitgangspunten

In het parkeerbeleid 2007 zijn de strategische keuzes benoemd en zijn de beleidsdoelen uitgewerkt tot verschillende oplossingsrichtingen. Het centrale doel van het parkeerbeleid was “*het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen*”. Dit is uitgewerkt in drie principes:

1. **Spreiding van de doelgroepen:** de parkeerders moeten kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen die voor hen bedoeld zijn.
2. **Voorzien in eigen parkeerbehoefte:** elk gebied, woning of bedrijf moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zodat de openbare ruimte minder wordt belast.
3. **Passende kwaliteit:** de kwaliteit van de parkeervoorzieningen moet in overeenstemming zijn met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.

De huidige koers van het parkeerbeleid 2007 zoals benoemd hierboven wordt voortgezet. Uit het evaluatierapport is te herleiden dat er een actualiseringslag nodig is van het parkeerbeleid 2007.

Hiervoor volgen we de volgende uitgangspunten:

1. **Huidige koers parkeerbeleid**
De huidige koers van het parkeerbeleid “het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen” wordt voortgezet.
2. **Gereguleerd parkeren**
In het toekomstvisie document van de Binnenstad is de ambitie vastgesteld om de Binnenstad autoluw te maken. Hiervoor is een sterke sturing nodig op waar specifieke doelgroepen mogen parkeren.
3. **Fietsparkeren**
We stimuleren het fietsgebruik en hanteren daarbij ook fiets parkeernormen.
4. **Dubbelgebruik parkeren**
We stimuleren het dubbelgebruik van parkeerplaatsen waar mogelijk.
5. **Ruimtebeslag**
We willen het ruimtebeslag van de geparkeerde auto in de bestaande wijken niet verder laten toenemen.
6. **Parkeervergunningen en parkeerzones**
Er wordt een maximum aantal vergunningen per zone vastgelegd (vergunningsplafond).
7. **Ruimtelijke ontwikkelingen**
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de koers vraagvolgend in aantallen, waar het moet sturen in locatie en hierbij volgen we de meest actuele CROW-publicatie.
8. **Parkeerdruk**
We stellen een stappenplan op hoe we acteren op een (te) hoge parkeerdruk in een bestaande woonwijk.
9. **Mogelijkheden bezoekersparkeren winkels**
We onderzoeken de mogelijkheden voor parkeerplaatsen voor bezoekers bij winkels.

5.1 Uitgangspunt 1: Huidige koers parkeerbeleid

Wat willen we?

De huidige koers van het parkeerbeleid willen we voortzetten.

Hoe gaan we het doen?

- We sturen op de doelgroepen. Autogebruikers in IJsselstein moeten kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen die voor hen bedoeld zijn;
- Elk gebied, woning of bedrijf moet worden voorzien in 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;

Waarom?

Uit de evaluatie van het huidige parkeerbeleid is te concluderen dat er geen grote koerswijzing noodzakelijk is. Wel is een actualisatieslag nodig op een aantal punten.

Er zijn twee uitgangspunten van het parkeerbeleid uit 2007 die voortgezet worden:

- 1- Dat er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden op basis van de parkeervraag.
- 2- Er wordt gestuurd op de locatie waarbij de normen uit de meest actuele CROW-publicatie worden gehanteerd voor maximale loopafstanden. Uit analyse blijkt dat binnen loopafstand van 150m voldoende parkeeraanbod ten is opzichte van de parkeervraag.

Er wordt gewerkt met een reëel aanbod van parkeerplaatsen, die passend is bij de gemeente IJsselstein.

5.2 Uitgangspunt 2: Gereguleerd parkeren

Wat willen we?

Een sterke sturing op de doelgroepen voor de binnenstad om aan de ambitie “autoluwe binnenstad” te voldoen.

Hoe gaan we het doen?

- We passen de parkeervergunningen voor de binnenstad en de schil aan, met oog op het vergunningsplafond;
- De uitwerking van de ambities en uitgangspunten met betrekking tot parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied wordt binnen het project Binnenstad op gebiedsniveau uitgewerkt.
- We plaatsen extra fietsparkeerplaatsen in het gereguleerd gebied;



FIGUUR 1 GEREGULEERD PARKEREN IN IJSSELSTEIN.

Waarom?

In het Toekomstbeeld Binnenstad is de ambitie vastgesteld om de binnenstad autoluwer te maken. Er is gekozen om dit te doen door het bewonersparkeren beter te faciliteren. Bezoekersparkeren leidt namelijk tot meer verkeersbewegingen dan bewonersparkeren. Daarnaast willen we de binnenstad voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk en bereikbaar houden.

5.3 Uitgangspunt 3: Fietsparkeren

Wat willen we?

We willen het fietsgebruik stimuleren.

Hoe gaan we het doen?

- We hanteren voor de fiets parkeernormen en daarbij wordt de meest actuele CROW-publicatie gehanteerd. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt dit als eis meegenomen.
- We plaatsen extra fietsparkeerplaatsen waar nodig en waar kan.
- We kijken naar de inrichtingsmogelijkheden voor fietsen en fietsen met afwijkende maatvoeringen.

Waarom?

Parkeernormen voor fietsparkeren is in IJsselstein nog niet in de praktijk gebracht. Uit de reacties van de online enquête en interviews is gebleken dat hier wel behoefte aan is. Hierin is aangegeven dat meer fietsparkeervoorzieningen gewenst zijn in het centrum en bij OV-haltes, ook voor brom-snorfietsen, bakfietsen en fietsen met afwijkende maten. Ook wordt in het centrum overlast ervaren door foutief gestalde fietsen en brom-snorfietsen. Daarnaast is het belangrijk om fietsparkeren mee te nemen bij nieuwe ontwikkelingen.

Om deze redenen, zullen er extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden en zal er gewerkt worden met fietsparkeernormen.



FIGUUR 2 FIETSSTALLINGEN

5.4 Uitgangspunt 4: Dubbelgebruik parkeren

Wat willen we?

We stimuleren het dubbelgebruik van parkeerplaatsen waar mogelijk.

Hoe gaan we het doen?

We eisen een parkeerbalans overzicht bij nieuwe ontwikkelingen.

Bij 'het stappenplan parkeerdruk (zie 5.8)' wordt ruimte gegeven voor onderzoek naar gecombineerd parkeren.

Waarom?

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een gedeelte hiervan.

De mogelijkheid tot dubbelgebruik binnen een gebied hangt af van:

- de aanwezigheidspercentage per functie en tijd;
- de mate van openbaarheid;
- de locatie van de parkeervoorzieningen;
- de loopafstanden naar de bestemming.

5.5 Uitgangspunt 5 Ruimtebeslag

Wat willen we?

We willen het ruimtebeslag van de geparkeerde auto in de wijken niet verder laten toenemen.

Hoe gaan we het doen?

Dat doen we door andere vormen van mobiliteit te stimuleren. Hierbij hanteren we de STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privéauto) zoals benoemd in het mobiliteitsplan 2020.

Waarom?

Om de leefbaarheid en gastvrijheid van de gebouwde omgeving te bevorderen, is het van belang om efficiënt om te gaan met de beschikbare openbare ruimte. De aanwezigheid van groen en de ruimte die wordt geboden voor bewegen en spelen zijn belangrijk voor een gezonde en aantrekkelijke woonomgeving. Ook voor een goede energie infrastructuur is ruimte nodig in de openbare ruimte. Deze elementen vragen ook om ruimte, die vaak schaars is. Daarom moet er aandacht zijn voor het creëren van een balans tussen de verschillende functies die de openbare ruimte innemen.

In het algemeen wordt een aanzienlijk gedeelte van de beschikbare ruimte vaak in beslag genomen door parkeren. Auto's nemen veel ruimte in, zowel op straat als op parkeerterreinen, wat ten koste gaat van de mogelijkheden voor andere functies, zoals groenvoorzieningen en recreatiegebieden. Dit ruimtebeslag heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving en daarom is het belangrijk om na te denken over hoe we dit ruimtegebruik kunnen optimaliseren.

In IJsselstein wordt gestreefd naar een situatie waarin het ruimtebeslag van geparkeerde auto's niet verder toeneemt. Dit kan worden bereikt door bijvoorbeeld het bevorderen van alternatieve vormen van mobiliteit, het stimuleren van openbaar vervoer, en het verbeteren van de infrastructuur voor fietsen en wandelen. Op deze manier kan de leefomgeving in de stad behouden blijven en zelfs verder verbeteren, terwijl de ruimte efficiënter wordt benut. Voor gebieden waar parkeerdruk hoog is, zetten we een stappenplan op waarin alternatieve oplossingen gezocht kunnen worden, om te voorkomen dat het ruimtebeslag van de geparkeerde auto toeneemt.

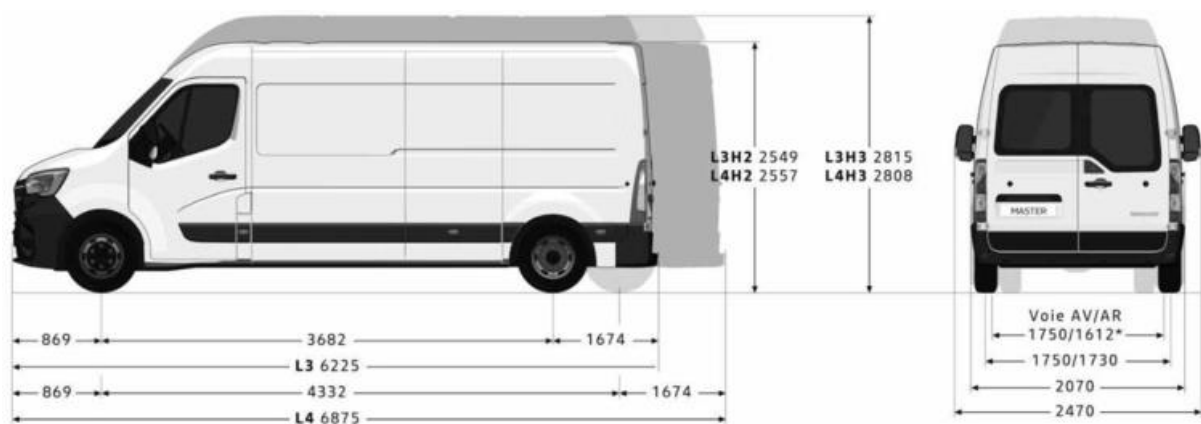
Bedrijfsbusjes en afmetingen

Uit de recente enquête is gebleken dat bewoners in woonwijken overlast ervaren door bedrijfsbusjes.

In dit beleid worden bedrijfsbusjes gedefinieerd als voertuigen met een maximale lengte van 6 meter, een breedte van maximaal 2,5 meter en een hoogte van maximaal 2,5 meter. Deze afmetingen bepalen of een voertuig in aanmerking komt voor een parkeervergunning of een toegewezen parkeerplaats. Bedrijfsbusjes die deze afmetingen overschrijden, mogen volgens de APV niet in woonwijken worden geparkeerd.

Onderzoek naar parkeermogelijkheden

We onderzoeken of het mogelijk is om specifieke parkeerplaatsen te reserveren voor bedrijfsbusjes in IJsselstein. Tegelijkertijd benadrukken we dat het vinden van een geschikte parkeervoorziening primair de verantwoordelijkheid is van de ondernemers zelf.



FIGUUR 3 AFMETINGEN BEDRIJFSBUSJES

5.6 Uitgangspunt 6: Parkeervergunningen en parkeerzones

Wat willen we?

- We geven alleen vergunningen aan diegene die het nodig hebben en daar recht op hebben;
- We willen voorkomen dat we meer vergunning uitgeven in een gereguleerd gebied dan dat er parkeerplaatsen zijn.

Hoe gaan we het doen?

- We stellen een vergunningsplafond in voor alle parkeerzones;
- Een bewonersvergunning wordt alleen geldig voor het gebied waar de bewoner woont;
- Een bedrijfsvergunning wordt alleen geldig voor het gebied waar een bedrijf is gevestigd;
- Als het vergunningsplafond bereikt is, blijven we voorzien in de vraag door voor nieuwe aanvragen een vergunning te verlenen voor de parkeerterreinen Hazenveld en Podium. Dit is in lijn met het uitgangspunt: voldoende parkeerplaatsen op basis van parkeervraag, sturend op locatie.

Waarom?

Het invoeren van een vergunningsplafond heeft direct gevolgen voor de binnenstad. De parkeersituatie in 2023 is dat er 355 eerste bewonersvergunningen zijn afgegeven voor de binnenstad. Er zijn echter slechts 286 parkeerplaatsen. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen is geen optie in de binnenstad gezien de schaarse ruimte. Dit leidt ertoe dat binnenstadbewoners wel een vergunning hebben om in de binnenstad te parkeren, maar dat er geen plek is. Dit leidt tot zoekverkeer en een hoge parkeerdruk in de schil rondom de binnenstad (waar de vergunning ook geldig is). Daarom passen we de vergunningssystematiek voor de binnenstad aan conform tabel 1. De manier waarop we bepalen hoe we de schaarse vergunningen verdelen, stellen we vast in de volgende fase van het proces.

Ook voor zakelijke parkeervergunningen wijzigen we de vergunningssystematiek. Op dit moment wordt het aantal parkeervergunningen bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak. Grote bedrijven kunnen dus meerdere vergunningen aanvragen voor in het centrum of de schil. We maximaliseren het aantal zakelijke parkeervergunningen tot één per bedrijf/locatie in de zone waar het bedrijf is gevestigd. De overige vergunningen worden uitgegeven voor de parkeerterreinen. In de enquête kwam naar voren dat er veel overlast wordt ervaren van bedrijfsbusjes. Door middel van deze maatregel proberen we deze overlast te verminderen.

TABEL 1: VERGUNNINGSSYSTEMATIEK BEWONERS BINNENSTAD

Geldigheid in zone*		
Soort vergunning	Huidige situatie	Toekomstige situatie
1 ^e bewonersvergunning binnenstad	Binnenstad & Schil	Binnenstad & Parkeerterreinen
1 ^e bewonersvergunning binnenstad na bereiken vergunningsplafond	Niet van toepassing.	Schil & Parkeerterreinen
2 ^e en 3 ^e bewonersvergunning binnenstad	Schil & Parkeerterreinen	Parkeerterreinen

**De nieuwe systematiek geldt per 01-01-2026.*

5.7 Uitgangspunt 7: Ruimtelijke ontwikkelingen

Wat willen we?

De huidige koers van het parkeerbeleid willen we aangescherpt voortzetten.

Hoe gaan we het doen?

We nemen de huidige koers mee met de actualisatie van het huidige parkeerbeleid.

Waarom?

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. Hiermee kunnen ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd worden, met passende actuele normen. Daarbij hanteren we het meest actuele CROW-publicatie.

Parkeernormen

We staan voor een forse ontwikkelopgave van 2.500 woningen, waarvan een aanzienlijk deel binnen de bestaande contouren is geprojecteerd. Ook in de binnenstad willen we woningen realiseren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en woningbouw speelt parkeren een belangrijk onderdeel. In het evaluatierapport staat dat het parkeerbeleid 2007 onvoldoende duidelijk en flexibel is om in te spelen op deze ontwikkelingen.

Voor het bepalen van de 'parkeervraag' van ontwikkelingen, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- fietsparkeren wordt een integraal onderdeel van de parkeervraag;
- de recente kencijfers van het CROW vormen de basis voor de parkeernorm;
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies stimuleren we het dubbelgebruik van parkeerplaatsen;
- Passend bij IJsselstein maken we mobiliteitscorrectie mogelijk op de parkeernorm. Dit door de inzet van deelmobiliteit, de nabijheid van OV-knooppunten, of het gebundeld parkeren op afstand;
- Bandbreedte: de systematiek van de CROW om tot parkeerkencijfers te komen gaat uit van bandbreedtes. In de basis gaan we uit van het midden van de bandbreedte. Wel kan hiervan afgeweken worden. De nabijheid van de snelweg geeft bijvoorbeeld reden om een hogere norm aan te houden. Maar een goede OV verbinding op loop- en fietsafstand en nabijheid van stedelijke voorzieningen, geven reden om een lagere norm aan te houden;
- Het afwijken van de parkeerkencijfers, zowel boven als naar beneden, kan op verschillende manieren worden geborgd o.a.:
 - o Doelgroep;
 - o Locatie van de ontwikkeling.

Voor het realiseren van deze parkeerplaatsen, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe op eigen terrein gerealiseerd;
- wanneer het ruimtelijk niet mogelijk is de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, is het mogelijk om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen als hier in de directe omgeving voldoende parkeerruimte beschikbaar voor is;
- Indien het ruimtelijk niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren, er niet voldoende parkeergelegenheid in de buurt is en de ontwikkeling binnen gereguleerd gebied plaatsvindt, kan de ontwikkeling alsnog doorgaan door openbare parkeerrechten uit te sluiten. Hiervoor is de GROEP-lijst (Geen Recht op Parkeervergunningen) ontwikkeld;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zonder fysieke belemmeringen toegankelijk zijn.

5.8 Uitgangspunt 8: Parkeerdruk

Wat willen we?

We willen acteren op de hoge parkeerdruk in de bestaande woonwijken waar het kan.

Hoe gaan we het doen?

- We stellen een stappenplan (zie voorbeeld onder *Waarom?*) op hoe we acteren op een (te) hoge parkeerdruk in een bestaande woonwijk. Bij het stappenplan maken we gebruik van de ladder van verduurzaming. Kort gezegd wordt eerst gekeken of de parkeervraag verminderd kan worden. Als dat niet mogelijk is wordt het aanbod van parkeerplaatsen aangepast als dat passend is qua ruimte en in balans tussen andere ruimtelijke aspecten zoals spelen, groen, bomen etc. Dus in het stappenplan zoeken we naar oplossingen zoals het toevoegen van deelauto's als vervanger voor de tweede auto, het benutten van parkeercapaciteit op eigen terrein en het parkeren op afstand.
- We voeren elk drie jaar een parkeerdrukonderzoek uit. Aan de hand van de resultaten onderzoeken we regelmatig of er knelpunten zijn.

Waarom?

In 2023 is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Deze geeft overzicht aan voor gebieden waar waarschijnlijk knelpunten kunnen voorkomen door (te) hoge parkeerdruk.

Er is sprake van een (te) hoge parkeerdruk als de parkeercapaciteit boven de 95% ligt. In gebieden waar sprake is van verkeersonveiligheid en (te) hoge parkeerdruk, kan er gebruik gemaakt worden van een (nader op te stellen) stappenplan. Daarin zullen stappen benoemd worden hoe om te gaan met gebieden waar sprake is van hoge parkeerdruk.

Voorbeeld stappenplan:

1. Is er sprake van een parkeerdruk boven de 95% binnen acceptabele loopafstand volgend het meest actuele CROW normeringen?
 - Ja: Ga naar stap 2
 - Nee: Geen actie nodig
2. Is er in het oorspronkelijke bestemmingsplan sprake van parkeren op eigen terrein (ongeacht of deze in de loop van de tijd door een eigenaar hervormd is naar een voor-achtertuin)?
 - Ja: Geen recht op extra parkeerplek
 - Nee: Ga naar stap 3
3. Is er sprake van verkeersonveiligheid in combinatie met hoge parkeerdruk?
 - Ja: Ga naar stap 4
 - Nee: Voer parkeerdrukonderzoek uit (elke drie jaar)
4. Is het mogelijk om de parkeervraag te verminderen?
 - Ja: Onderzoek en implementeer maatregelen zoals deelauto's, fietsgebruik stimuleren, OV-gebruik bevorderen
 - Nee: Ga naar stap 5
5. Kan extra parkeercapaciteit op eigen terrein benut worden?
 - Ja: Stimuleer bewoners om eigen terrein te gebruiken
 - Nee: Ga naar stap 6

6. Is het mogelijk om extra parkeerplaatsen te creëren zonder verlies zonder aantasting van de fysieke leefomgeving zoals o.a. groen en klimaatbestendigheid?
- Ja: Onderzoek en implementeer deze maatregelen
 - Nee: Geen extra parkeerplaatsen mogelijk, andere mobiliteitsoplossingen onderzoeken

Als er een extra parkeerplaats komt, moet er per definitie een participatie traject gedaan worden in de specifieke locatie.

5.9 Uitgangspunt 9: Mogelijkheden bezoekersparkeren winkels

Wat willen we?

We willen de doorstroming in de binnenstad verbeteren.

Hoe gaan we het doen?

- We onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor bezoekersparkeerplaatsen nabij de winkels.

Waarom:

Zoekverkeer ontstaat door gebrek aan informatie over vrije parkeerplekken en de voorkeur voor gratis of goedkopere opties. Dit wordt versterkt door slechte doorstroming en onvoldoende benutting van bestaande parkeergelegenheid. We willen onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de situatie voor bezoekersparkeerplaatsen nabij de winkels te verbeteren en om het zoekverkeer te verminderen en de doorstroming te verbeteren.

6 Vervolg

Op basis van de voorliggende NvU zal het vervolg worden ingevuld op de volgende onderdelen:

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Het vaststellen van de NvU heeft een directe effect op verschillende aspecten. Zo worden de parkeerkencijfers gebruikt uit de NvU voor de nieuwbouwontwikkelingen vanaf vaststelling op datum 05-06-2025. Alle ontwikkelingen die al een eigen NvU hebben waar parkeernormen vastgesteld zijn, maar nog in de voorbereidingsfase zitten hebben de volgende optie

- Het afwijken van hun eigen NvU op thema parkeernormen en daarbij gebruik maken van de uitspraken van de NvU parkeerbeleid.

Verder gaat het proces voor het opstellen van beleid rondom parkeren splitsen in twee stappen, namelijk de fase omgevingsvisie en de fase omgevingsprogramma.

Omgevingsvisie

De vastgestelde kaders in de NvU Parkeerbeleid zullen verwerkt worden in een visie op parkeren. Deze visie zal vastgesteld worden door de raad en zal verwerkt worden in de Omgevingsvisie in thema parkeren. In de visie worden geen specifieke maatregelen verwerkt. Volgens de omgevingswet zal dit in een omgevingsprogramma uitgewerkt worden.

Omgevingsprogramma

Na het vaststellen van de visie op parkeren zal er gewerkt worden aan de omgevingsprogramma (voorheen uitvoeringsprogramma). In het programma worden de strategische aspecten uitgewerkt in tactische aspecten en er zullen maatregelen meegenomen worden. Dit document wordt vastgesteld door het college van B&W.

Mobiliteit programma van eisen (MPvE)

Een Mobiliteit Programma van Eisen (MPvE) is een document dat de mobiliteitseisen en -richtlijnen vastlegt voor een gebiedsontwikkeling, infrastructuurproject of bouwproject. Het stelt kaders en randvoorwaarden waaraan de mobiliteit, parkeren en bereikbaarheid binnen het project moeten voldoen. Tijdens het opstellen van dit document, wordt er rekening gehouden met de kaders uit de NvU parkeerbeleid.

7 Bijlage

Bijlage 1: Evaluatiedocument

Bijlage 2: Rapportage online enquête 2025

Bijlage 3: Overzicht openvraag enquête 2025