

Onderwerp: Verslagen participatieproces flankerend beleid De Stationstuinen 2023

Datum: oktober/november 2023

1. Participatiebijeenkomst 25 oktober 2023 in Het Kruispunt te Barendrecht

Verslag bijeenkomst met bewoners inzake parkeerbeleid De Stationstuinen

Inleiding

De gemeente Barendrecht heeft in februari 2022 het Ontwikkelkader vastgesteld voor De Stationstuinen, het gebied ten oosten van station Barendrecht, waar de komende jaren zo'n 3.500 woningen worden gebouwd. In het Ontwikkelkader is de mobiliteitsaanpak beschreven. De mobiliteitsaanpak is een belangrijke pijler voor het ontwikkelen van een gezonde en bereikbare wijk, met een groene inrichting, aantrekkelijke verblijfsplekken en veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Om deze inrichting van De Stationstuinen mogelijk te maken heeft de gemeenteraad in 2022 besloten dat in De Stationstuinen betaald en gereguleerd parkeren wordt ingevoerd.

Sinds de besluitvorming in de gemeenteraad is een verdere uitwerking gemaakt van het parkeerregime en de impact ervan op de omliggende gebieden. Om nadelige effecten in de wijken en bedrijventerreinen rondom De Stationstuinen te voorkomen, zijn flankerende maatregelen noodzakelijk. Met de flankerende maatregelen moet worden voorkomen dat in de bestaande wijken overlast ontstaat door geparkeerde voertuigen van bewoners, bezoekers en werknemers van De Stationstuinen.

Op 25 oktober 2023 is een bijeenkomst georganiseerd om de bewoners en bedrijven te informeren over het toekomstige parkeerregime in De Stationstuinen en de mogelijke maatregelen om de overlast in omliggende gebieden te beperken. Uitgangspunt daarbij is dat de mogelijke maatregelen niet in beton zijn gegoten. De participatiebijeenkomst wordt gebruikt om van inwoners en bedrijven ideeën, suggesties en kanttekeningen te horen. De opbrengst van de bijeenkomst wordt meegenomen in de uitwerking naar effectief beleid.

Presentatie over parkeerbeleid

Tijdens de bijeenkomst wordt een presentatie gegeven waarin het parkeerbeleid voor De Stationstuinen wordt toegelicht. Daarbij wordt ook uitleg gegeven over de verschillende mogelijkheden om overlast in de omliggende wijken te voorkomen. Voor de aanwezigen was er daarbij ruimte om vragen ter verduidelijking te stellen en om meer te weten te komen over het parkeerbeleid en de ontwikkeling van De Stationstuinen.

Functioneren huidige blauwe zone

Veel vragen en opmerkingen van bewoners gingen over het functioneren van de huidige blauwe zone ten westen van het station. Bewoners zien een toename in de parkeerdruk sinds de zomer van 2023. Uit metingen van voor de zomer blijkt dat het gebruik van het parkeerdek bij het station nog niet op het niveau van voor Corona is. Bewoners ervaren echter dat dit sinds de zomer wel het geval is. Ook ervaren bewoners dat er geen handhaving actief is in de blauwe zone. Daardoor is er sprake van een toename van de parkeerdruk door treinreizigers die in de blauwe zone parkeren. De gemeente zegt toe hiermee aan de slag te gaan. Hiervoor wordt de blauwe belijning van de blauwe zone verversd en wordt de handhaving geïntensiveerd.

Toekomstig flankerend beleid

Over het flankerende beleid en de opties om overlast vanuit De Stationstuinen te beperken, worden veel reacties gegeven door de aanwezigen. Veel bewoners zijn duidelijk, en wensen in de toekomst geen betaald parkeren in de huidige blauwe zone. Een enkele aanwezige ziet geen probleem in het invoeren van betaald parkeren. Verder geven diverse bewoners aan voorstander te zijn van het uitbreiden van de tijden van de blauwe zone.

Handhaving

Een cruciaal punt voor de aanwezigen is de handhaving van de parkeerregulering. Handhaving in het gebied wordt nu nadrukkelijk gemist. Bewoners geven aan bang te zijn dat dit in de toekomst niet verandert, dus dat elke vorm van regulering bij voorbaat gaat mislukken. Ook geven aanwezigen aan dat handhaving van de huidige blauwe zone beter moet, aangezien er op dit moment veel overlast wordt ervaren.

Communicatie

De bewoners en aanwezigen blijven graag op de hoogte van de vervolgstappen en ontwikkelingen rondom het parkeerbeleid. Een groep van aanwezigen stelt ook voor om een klankbordgroep met bewoners op te richten. Met deze klankbordgroep kan de gemeente regelmatig contact onderhouden. De gemeente gaat hiermee aan de slag.

Overige zaken

Naast het parkeerbeleid zijn ook diverse andere zaken door de aanwezigen gemeld als aandachtspunt. Het gaat onder meer over het aantal fietsenstallingen bij het station, de liften op het station die regelmatig defect zijn en het voornemen om het parkeerdek af te sluiten voor doorgaand verkeer. De gemeente heeft aandacht voor deze punten en gaat hiermee aan de slag. Ten aanzien van het afsluiten van het parkeerdek is aangegeven dat de gemeente dit voornemen heeft om een toename van overlast voor bewoners van de Amer, Stationsweg en Meije te voorkomen.

Overzicht reacties aanwezigen

Een totaaloverzicht van de gemaakte reacties is hieronder weergegeven.

Categorie	Meningen aanwezigen
Blauwe Zone	Wanneer wordt betaald parkeren ingevoerd in de blauwe zone?
	Blauwe zone werkt nu niet. Tijden aanpassen, 24/7 + feestdagen is het beste.
	Uitbreiding tijd blauwe zone tot 22.00 uur.
	Wat is het tijdsbestek/planning tot 1 januari 2026? Hoe wordt dit naar de bewoners in de blauwe zone gecommuniceerd?
	Blauwe zone 24 uur per dag/het hele jaar.
	Blauwe zone 24/7 instellen, want is bijv. 07.00-22.00 uur genoeg om uitwijkingsgedrag te voorkomen?
	Geen betaald parkeren in Noord.
	Uitbreiding van blauwe zone 07.00-22.00 uur met twee uur tijd en zeven dagen per week.
	Bewoners van de blauwe zone de mogelijkheid geven om gratis het dek over te steken. Bijv. eerste 15 min. gratis zodat je er in en uit kan (bijv. met pasjes bij de poorten).
	Blauwe zone uitbreiden naar zeven dagen en tijden van 07.00-19.00 uur of 07.00-22.00 uur.

	<p>Monitoring versterken. Registratie van de klachten en meldingen. Afhandeling/opvolging van meldingen. Klankbordgroep/monitoringsgroep vanuit de wijk. Parkeerdruk opnieuw meten. Het is veel drukker dan in april. Communicatie. Herinrichting Stationsplein. Plantenbakken op Stationsweg. Doorsteek op het stationsdek retour. Gemeente app over meldingen werkt niet goed op Android.</p>
	<p>Blauwe zone uitbreiden naar zeven dagen per week van 07.00-22.00 uur en handhaven. Blauwe strepen bijhouden zodat deze zichtbaar blijven. Bij het Raadsbesluit is toegezegd hiervoor twee boa's aan te stellen. Dit wordt niet uitgevoerd. Tijdig aangeven dat stationsdek betaald parkeren gaat worden.</p>
Fietsenstalling	<p>Meer veilige fietsenstallingsplekken. Indien minder parkeerdruk bij station dan graag betere fietsvoorzieningen bij het station. Bewaakte fietsenstalling uitbreiden. Fietsvoorzieningen bij het station moeten beter om automobilisten te verleiden de fiets te pakken.</p>
Handhaving	<p>Regelmatige handhaving door boa, zeker bij festiviteiten in Rotterdam. De handhavers controleren al een hele tijd niet meer in de blauwe zone bij de Amer. Boa's zeggen dat ze dit niet mogen omdat de blauwe zone (die al jaren bestaat) niet voldoende is aangeduid. Beter handhaven. Desnoods 07.00-22.00 iedere dag + feestdagen (denk aan Feyenoord en Zomercarnaval). Handhaving is essentieel om de blauwe zone te laten werken. Bij betaald parkeren op het parkeerdek moet zeker een blauwe zone goed gehandhaafd worden. Extra controle op parkeren in de wijk. Op zondagen/avonden dat Feyenoord speelt, zijn ook omliggende wijken vol geparkeerd. Meer controle op het hard rijden bij het station. Volgens mij is handhaving essentieel - in de blauwe zone (Devel) zie ik regelmatig auto's zonder of met geknutselde ontheffing. Ook de gele lijnen worden massaal genegeerd en handhaving (boa's + politie) schenkt er geen aandacht aan. Meer handhaving. In Noord staan mensen zonder parkeervergunning. Betaald parkeren in de blauwe zone is wel makkelijker te handhaven (met scanauto). Handhaving. Geen betaald parkeren.</p>
Informatieverstrekking	<p>Vaker informatie delen in de Schakel over voortgang Stationstuinen en parkeerstrategie. Bijeenkomsten, Raads-/Commissievergaderingen a.u.b. communiceren naar de bewoners in de blauwe zone. In de Schakel een nieuwsbericht over parkeerdruk blauwe zone.</p>

	Proces/besluiten/planning duidelijker communiceren.
Liften	De liften bij het station zijn vaak defect. Graag aandacht hiervoor.
OV-verbinding	Busverbinding met de Hoekse Waard voorkomt een vol parkeerdek. Betere OV-verbinding tussen Zuidplein en Hoekse Waard.
Parkeerdek/Stationsdek	Dierensteinweg staat al vaak vast, daarom parkeerdek open. Capaciteit op het stationsdek uitbreiden. Als stationsdek betaald parkeren wordt, dan 24/7 blauwe zone. Rubberen "Ikea" drempels op stationsdek. Problemen in de ontsluiting van de wijk bij doorgang parkeerdek afsluiten. Grotere ruimte voor doorgang auto's op het parkeerdek. Als reizigers niet meer op het dek kunnen worden afgezet zal het aantal mensen dat stopt bij de gele streep om mensen op te halen of af te zetten nog meer worden. Nu levert dat al veel gevaarlijke situaties op (vijf keer per uur). Zorg er a.u.b. voor dat het afzetten van mensen op de kiss and ride beter geregeld wordt (kortste route naar de trappen). Dit is al meerdere keren bij de wethouder aangegeven. Mensen negeren de gele lijn en staan op de rijbaan en het trottoir van nr. 2 t/m 10. De bedoeling is om meer treinen te laten rijden, zes per uur i.p.v. vier per uur. Er zijn dan ook meer mensen die er gebruik van maken, niet alleen uit De Stationstuinen maar ook de rest van Barendrecht en andere gemeentes. Hiervoor extra parkeerplekken nodig maar ook uitbreiding fietsenstalling.
Vergunningen/parkeerschijf	Eén vergunning per woning. Eén parkeerplek per woning zoals gevraagd in brief twee een jaar geleden, helaas nooit antwoord hierop ontvangen. Parkeerrecht per adres en niet per bewoner. Met parkeerschijf in de blauwe zone is, als dit straks één uur wordt, wel heel erg kort. Extra vergunning per woning. Huidige situatie plus ontheffing en vergunning bezoekers behouden.

2. Participatiebijeenkomst 30 oktober 2023 bij Berkman aan de Gebroken Meeldijk

Verslag bijeenkomst met bewoners en bedrijven inzake parkeerbeleid De Stationstuinen

Inleiding

De gemeente Barendrecht heeft in februari 2022 het Ontwikkelkader vastgesteld voor De Stationstuinen, het gebied ten oosten van station Barendrecht, waar de komende jaren zo'n 3.500 woningen worden gebouwd. In het Ontwikkelkader is de mobiliteitsaanpak beschreven. De mobiliteitsaanpak is een belangrijke pijler voor het ontwikkelen van een gezonde en bereikbare wijk, met een groene inrichting, aantrekkelijke verblijfsplekken en veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Om deze inrichting van De Stationstuinen mogelijk te maken heeft de gemeenteraad in 2022 besloten dat in De Stationstuinen betaald en gereguleerd parkeren wordt ingevoerd.

Sinds de besluitvorming in de gemeenteraad is een verdere uitwerking gemaakt van het parkeerregime en de impact ervan op de omliggende gebieden. Om nadelige effecten in de wijken en bedrijventerreinen rondom De Stationstuinen te voorkomen, zijn flankerende maatregelen noodzakelijk. Met de flankerende maatregelen moet worden voorkomen dat in de bestaande wijken overlast ontstaat door geparkeerde voertuigen van bewoners, bezoekers en werknemers van De Stationstuinen.

Op 30 oktober 2023 is een bijeenkomst georganiseerd voor bewoners en bedrijven van de Gebroken Meeldijk tussen de Ziedewij en de Tuindersweg. Tijdens de bijeenkomst worden de aanwezigen geïnformeerd over het toekomstige parkeerregime in De Stationstuinen en de mogelijke maatregelen om de overlast in omliggende gebieden te beperken. Uitgangspunt daarbij is dat de mogelijke maatregelen niet in beton zijn gegoten. De participatiebijeenkomst wordt gebruikt om van bedrijven ideeën, suggesties en kanttekeningen te horen. De opbrengst van de bijeenkomst wordt meegenomen in de uitwerking naar effectief beleid.

Presentatie over parkeerbeleid

Tijdens de bijeenkomst wordt een presentatie gegeven waarin het parkeerbeleid voor De Stationstuinen wordt toegelicht. Daarbij wordt ook uitleg gegeven over de verschillende mogelijkheden om overlast van hoge parkeerdruk bij de woningen aan de Gebroken Meeldijk te voorkomen. Voor de aanwezigen was er daarbij ruimte om vragen ter verduidelijking te stellen en om meer te weten te komen over het parkeerbeleid en de ontwikkeling van De Stationstuinen.

Huidige parkeerdruk en handhaving

Veel vragen en opmerkingen van bedrijven gingen over de impact van het parkeerregime in De Stationstuinen op de buurt aan de Gebroken Meeldijk. Er is nu al sprake van een hoge parkeerdruk als er veel door bezoekers van de omliggende bedrijven wordt geparkeerd. Problemen door de eigen bewoners worden veelal onderling opgelost. Bewoners geven aan dit graag zoveel mogelijk te behouden. Belangrijk vraagpunt is ook hoe invulling wordt gegeven aan de handhaving van een parkeerregime. De aanwezigen hebben daar weinig vertrouwen in vanwege diverse negatieve ervaringen met de bereikbaarheid van boa's en politie.

Toekomstig flankerend beleid

Over het flankerende beleid en de opties om overlast vanuit De Stationstuinen te beperken, worden veel reacties gegeven door de aanwezigen. Primair zijn er vooral vragen over de ontwikkeling van De Stationstuinen en waarom daar voor betaald parkeren wordt gekozen en waarom de huidige opzet van deze nieuwe wijk is gekozen. Verder wordt het invoeren van betaald parkeren niet wenselijk geacht door de aanwezigen.

Overzicht reacties aanwezigen

Een overzicht van de gestelde vragen is hieronder weergegeven.

Categorie	Vraag	Antwoord
Ontwikkeling De Stationstuinen	Er zijn 48 zienswijzen ingediend tegen het bestemmingsplan De Stationstuinen 1 ^e fase. De vraag is of dat effect heeft op de plannen.	Het klopt dat er zienswijzen zijn ingediend. Dit heeft op dit moment nog geen effect op de planvorming. Wel vormen de zienswijzen input voor het aanscherpen van de plannen of het uitvoeren van extra onderzoeken. Ook vanuit omliggende gemeenten zijn er zienswijzen ingediend. Wij zijn nu bezig die te beantwoorden. De beantwoording gaat vervolgens naar de raad voor vaststelling van het bestemmingsplan. In de beantwoording staat ook hoe de zienswijzen zijn meegenomen in het bestemmingsplan en dan is het aan de indieners of ze er mee akkoord zijn. Indien dat niet het geval is, kan een indiener in beroep gaan tegen het bestemmingsplan.
	Op de sheet met planning valt een gebied op het Zuideinde net buiten de contouren van het plangebied. Klopt dat? Hier staat namelijk veel industrie.	Dit is een fout in de betreffende afbeelding (zie PowerPoint met planning). Het gehele Zuideinde is onderdeel van het plangebied. In het gehele gebied is de overgang van wonen naar de industrie een belangrijk aandachtspunt in het ontwerp. Hier wordt veel aandacht aan besteed.
	Er zit bedrijvigheid om het gebied heen. Bedrijvigheid maakt herrie (geluidsoverlast). Is er rekening mee gehouden dat bewoners hier over kunnen klagen?	Voor zowel bewoners als bedrijven kan dit consequenties hebben. In de basis wordt er getoetst aan de wettelijke normen en voorwaarden. Wij hebben te maken met de wettelijke regelgeving dat wij geluid onder een aantal Db moeten houden om woningbouw te mogen realiseren. Wij moeten de hindercontouren van geluid (en geur) zodanig vormgeven dat het samen kan. Voor fase 1 zal het niet zo'n probleem zijn. Voor fase 2 zijn wij intensief aan het werk om het in goede banen te leiden. De woningen worden hier op ontworpen, maar we zijn ook met bedrijven in gesprek om de mogelijkheden te bespreken (of verplaatsing, of bron-maatregelen, of stedenbouwkundige maatregelen).
	De ontwikkelaar heeft zich laten inspireren door Little C in Rotterdam. Daar kiezen ze voor parkeren onder de gebouwen. Waarom is daarvan afgeweken?	Parkeren is enorm kostbaar. Een ondergrondse parkeerplaats kost vanaf € 85.000 per plaats om te maken. Een ontwikkelaar maakt daarom een bewuste afweging om een ondergrondse parkeergarage te maken bij dergelijke gebouwen. Er komen wel woningen met parkeerplaatsen in de wijk. Maar of dat ondergronds wordt, is nog niet duidelijk. In Little C zijn er weinig parkeerplaatsen. En ook is de doelgroep van de inwoners heel anders. Wanneer je ondergronds gaat bouwen en je komt in grondwater terecht, dan wordt het aanleggen van een ondergrondse parkeergarage zeer kostbaar.
	Hoeveel bewoners worden in de woningen verwacht?	We rekenen nu met 3.500 woningen. Exacte aantal inwoners is afhankelijk van het type woningen en de exacte woningaantallen. Voor nu is de indicatie dat dit rond 7.000 inwoners ligt.

Parkeerbeleid in De Stationstuinen	<p>Is onderzocht hoe het in andere gebiedsontwikkelingen is met de parkeernorm. Is het vaker dat het naar 0,9 gaat.</p>	<p>Ja er zijn vergelijkingen gemaakt met andere gebieden in Barendrecht en andere gebieden in Nederland. Op dit moment worden veel plannen ontwikkeld en gerealiseerd rondom de spoorverbinding Dordrecht – Leiden. Veel van deze ontwikkelingen passen een parkeernorm toe die lager is dan 0,9, soms zelfs 0,3. Dus in die nieuwe gebiedsontwikkelingen zie je dat met name wordt ingezet op de STOMP-/BBBB-benadering.</p>
	<p>Betekent dit dat mensen niet meer met de auto naar bezoek komen/kunnen? Zien wij dan dat mensen de auto niet meer gebruiken?</p>	<p>Door het parkeerregime zullen minder mensen met de auto op bezoek komen omdat eerder wordt gekozen voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het is echter nog altijd mogelijk om met de auto op bezoek te komen. In het gebied wordt rekening gehouden met parkeercapaciteit voor bezoekers.</p>
	<p>Er komen ook koopwoningen in het gebied. Als je een woning koopt, koop je toch ook een parkeerplek?</p>	<p>Het is geen automatisme dat je bij de koop van een woning ook een parkeerplaats koopt. Bij 15 tot 30% van de woningen is het mogelijk om een privé-parkeerplaats te kopen. Bij woningen die niet in aanmerking komen voor een privé-parkeerplaats, is het mogelijk om een parkeervergunning voor de openbare parkeerplaatsen aan te vragen.</p>
	<p>Dat is dan voor een huishouden met één auto. Maar de meeste mensen hebben twee auto's. Wat is dan de doelgroep van deze woningen?</p>	<p>De parkeernorm van 0,9 is een gemiddelde, berekend over alle woningen die in het gebied worden gerealiseerd. 30% van de woningen betreffen sociale huurwoningen, en nog eens 30% van de woningen valt in de betaalbare sector. Binnen die categorieën worden ook nog woningen van diverse omvang gerealiseerd. Dat zijn woningen voor eenpersoonshuishoudens tot eengezinswoningen. Voor de kleinere woningen en de sociale huurwoningen blijkt uit onderzoek dat een lage norm kan worden toegepast. Voor de grotere woningen en eengezinswoningen wordt een hogere norm (1,0 of 1,1 parkeerplaats per woning toegepast). Het is dus noodzakelijk om tijdig aan te geven dat er beperkte parkeerruimte is in het gebied. Toekomstige bewoners moeten zich hiervan bewust zijn bij de koop van een woning, om te voorkomen dat dit later een probleem wordt.</p>
	<p>Ik neem aan dat iedere woning een parkeerrecht krijgt aangeboden, en dat een norm van 0,9 is berekend omdat sommige mensen geen auto hebben?</p>	<p>Het klopt dat er woningen zijn waar de bewoners geen auto en daarmee geen parkeervergunning hebben. Dat wordt bepaald op basis van landelijke kennis over het autobezit per woningtype. Gemiddeld komen wij daarmee voor deze ontwikkeling uit op een parkeernorm van 0,9 per woning.</p>
	<p>Maar als je een hub in het midden plaatst, is het voor parkeren toch ook mogelijk?</p>	<p>Het centrale gebied van De Stationstuinen willen wij zoveel mogelijk inrichten met groen, water en ruimte voor lopen en fietsen. Daarom mogen auto's niet te ver in het gebied komen en liggen de parkeerplaatsen en hubs enkel aan de randen van het gebied. Een extra hub bouwen levert extra parkeerplaatsen op. Maar we bepalen het aantal te bouwen parkeerplaatsen aan de hand van de parkeernormen. Het bouwen van te veel</p>

	parkeerplaatsen (leegstand) is namelijk ook een financieel risico (wel investeringen, geen inkomsten).
De komst van deze woningen zal dus een hogere parkeerdruk met zich meebrengen?	Wij faciliteren de benodigde parkeerbehoefte in het gebied zelf. Dus buiten het gebied zullen deze ontwikkelingen geen effect hebben op de parkeerdruk. Doordat er sprake is van betaald parkeren in De Stationstuinen, ontstaat er echter wel een financiële prikkel om buiten het gebied te parkeren. Dat willen we voorkomen met het flankerende parkeerbeleid.
Er zijn al kaders gesteld. Welke maatregelen verwacht u van de ontwikkelaars om de problemen te voorkomen?	Wij schetsen de ontwikkelingen en brengen de mogelijke impact op het gebied van verkeer en parkeren in beeld. Daarom zitten wij hier om dit met omwonenden te bespreken. In het kader liggen ook veel eisen vast waar de ontwikkelaars zich aan moeten houden om te voorkomen dat er later problemen ontstaan.
Is er ook berekend hoe het is met een norm van 1.1?	Ja, dat is berekend. Dit heeft diverse gevolgen. Het risico bestaat dat er dan te veel parkeerplaatsen in het gebied worden gerealiseerd die niet worden gebruikt. Financieel is dat een risico. Verder sluit dit niet aan bij regionaal/provinciaal beleid. We kunnen in deze regio geen woonwijken met een hoog autogebruik blijven bouwen. Dan wordt het te druk op het regionale en lokale wegennet en komt de algehele bereikbaarheid onder te grote druk te staan. Op locaties naast een treinstation moeten we daarom gebieden realiseren waar de auto een minder prominente rol speelt.
Er is al jarenlang een parkeerprobleem op het bedrijventerrein Ziedewij/Ebweg. Als ik nu de berekening hoor, dan is er geen rekening gehouden met de huidige parkeerdruk.	Wij werken nu aan de plannen voor De Stationstuinen. In die toekomstige wijk wordt in de basis niet een parkeerprobleem van de omliggende gebieden opgelost. We willen er wel voor zorgen dat de parkeerdruk in de omliggende gebieden niet verder toeneemt. Het parkeerbeleid dat hiervoor wordt opgesteld, gaat mogelijk effect hebben op bestaande bedrijven en bewoners. Wel moet duidelijk zijn dat enkele bedrijven weggaan uit het gebied. Dat compenseert de toename van de verkeersbewegingen/parkeerdruk van de ontwikkeling van De Stationstuinen.
Wat denk ik ook een belangrijk punt wordt, is het elektrisch maken van het wagenpark. Ik ben wel benieuwd hoe dit wordt meegenomen.	Hier wordt over nagedacht. Dit wordt meegenomen in het project. Als je nu het bouwbesluit bekijkt, staat daar in dat in 2030 10% van de parkeerplaatsen voorzien moet zijn van een laadpunt. Wat wij doen, is dat wij flexibel bouwen. Hierin bereiden wij ons voor op het elektrificeren van het wagenpark.
Die hubs die gepositioneerd zijn, hoe vast is dat?	Er zit weinig speelruimte in de locatie van de parkeerhubs. Een belangrijk toetsingskader is namelijk de loopafstand tussen de woningen en de parkeerhubs. Deze mag maximaal 200 meter zijn. Verder kijken we ook naar logische plekken. Een parkeerhub bouwen we niet op de mooiste plek van het gebied, zoals aan een park. Verder kan een parkeerhub onderdeel

		zijn van een geluidswerende voorziening tussen bedrijven en woningen. Voor de totale opbouw van de wijk is gekeken naar de dichtheid van woningen. De parkeerhubs zijn daarbij niet alleen een parkeerplaats, maar ook parkeerwaliteit. Om de loopafstand gemiddeld zo kort mogelijk te houden, hebben wij deze posities van de hubs vastgesteld.
	Dus als ik boodschappen ga doen, moet ik aan de kant parkeren?	De wijk is zo opgebouwd dat het aantrekkelijker is om lopend of met de fiets naar de voorzieningen te gaan. De supermarkt komt vermoedelijk wel nabij een parkeerhub, maar daar moet je wel betalen om te parkeren.
Handhaving	Het puntje van controle van de boa's kan je wel weghalen, die komen toch nooit.	Het handhaven is een cruciaal onderdeel bij elke vorm van parkeerregulering. Er zit ook een groot verschil in de handavingsinzet per type regulering. Betaald parkeren, met een vergunning, is simpeler te handhaven dan een blauwe zone. De blauwe zone is ook een regime dat 'uitstervende' is in Nederland. Op veel plekken wordt nu gekozen voor betaald parkeren. Uiteindelijk zal bij de daadwerkelijke besluitvorming een keuze moeten worden gemaakt voor de reguleringsvorm en de handhaving die daar bij hoort.
Gevolgen voor omliggend gebied	In de omliggende gebieden is al parkeeroverlast. Als dit erbij komt, zorgt dit mogelijk voor extra overlast op het bedrijventerrein. Als de gemeente deze lage norm wil toepassen, dan willen wij de achterliggende rekensommetjes wel hebben. Het lijkt mij handig om dit te delen.	Deze informatie is openbaar beschikbaar als onderdeel van de stukken die bij het bestemmingsplan zijn opgenomen.
Parkeeronderzoek	Is er onderzoek gedaan naar wie er nu allemaal in het gebied en op het parkeerdek parkeren?	Er zijn onderzoeken gedaan naar de parkeerdruk en naar wie er nu allemaal in het gebied parkeren. De onderzoeken geven niet aan of auto's in het gebied bezoekers van de bedrijven/woningen zijn of dat deze ergens anders vandaan komen. De gemeente gaat nog verder aan de slag om de parkeerdruk en het parkeermotief in het gebied in kaart brengen.
Verkeersafwikkeling	Je hebt het over parkeren en parkeerdruk enzo. Pak hem beet zullen het 3000 auto's worden. Hoe gaat de afwikkeling daarvan?	Er wordt onderzoek gedaan naar hoe dit kan worden opgelost, om alle gebieden bereikbaar te houden en sluipverkeer te verminderen. Hier worden nu onderzoeken naar gedaan.

	Maar dat zal ook gelden voor het bouwverkeer?	Dat is zeker waar, daarom wordt er gefaseerd gebouwd. Bij bouwverkeer gelden ook striktere eisen voor de aanvoerroutes. En het parkeren voor werknemers moet goed worden georganiseerd.
Parkeerdek NS	U zei dat er wordt gesproken met de NS. Reizigers zouden eventueel in aanmerking komen voor gereduceerde tarieven. Op dit moment wordt het dek gebruikt door mensen die in de Hoekse Waard wonen en die op het dek parkeren omdat het gratis is. Zij zullen bij betaald parkeren nog steeds goedkoper uit zijn dan wanneer zij in Rotterdam parkeren.	De meeste mensen die op het dek parkeren komen vanuit één kilometer vanaf het station. Deze mensen zullen als ze moeten betalen eerder de fiets pakken. Daarbij geldt het P+R reizigerstarief voor de eerste 24 uur. Daarna gaat het naar het 'normale' tarief. Dit zijn nog uitgangspunten die nader worden besproken met de NS. Mochten wij vaststellen dat het toch tot problemen leidt, dan kunnen wij sleutelen aan het dagtarief om overlast te voorkomen.
	Is het parkeerdek eigendom van de NS?	Het parkeerdek is constructief in eigendom van ProRail. De NS en de gemeente hebben het gebruikersrecht, zorgen voor de exploitatie en het beheer. De gemeente heeft daarbij 172 parkeerplaatsen en de NS 300. Als er wat wordt aangepast op het parkeerdek, dan moet daar overeenstemming over zijn tussen de NS, ProRail en de gemeente.

3. Participatiebijeenkomst 2 november 2023 in Hotel Van der Valk

Verslag bijeenkomst met bedrijven inzake parkeerbeleid De Stationstuinen

Inleiding

De gemeente Barendrecht heeft in februari 2022 het Ontwikkelkader vastgesteld voor De Stationstuinen, het gebied ten oosten van station Barendrecht, waar de komende jaren zo'n 3.500 woningen worden gebouwd. In het Ontwikkelkader is de mobiliteitsaanpak beschreven. De mobiliteitsaanpak is een belangrijke pijler voor het ontwikkelen van een gezonde en bereikbare wijk, met een groene inrichting, aantrekkelijke verblijfsplekken en veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Om deze inrichting van De Stationstuinen mogelijk te maken, heeft de gemeenteraad in 2022 besloten dat in De Stationstuinen betaald en gereguleerd parkeren wordt ingevoerd.

Sinds de besluitvorming in de gemeenteraad is een verdere uitwerking gemaakt van het parkeerregime en de impact ervan op de omliggende gebieden. Om nadelige effecten in de wijken en bedrijventerreinen rondom De Stationstuinen te voorkomen, zijn flankerende maatregelen noodzakelijk. Met de flankerende maatregelen moet worden voorkomen dat in de bestaande wijken overlast ontstaat door geparkeerde voertuigen van bewoners, bezoekers en werknemers van De Stationstuinen.

Op 2 november 2023 is een bijeenkomst georganiseerd voor bedrijven die rondom De Stationstuinen liggen. Met als doel deze te informeren over het toekomstige parkeerregime in De Stationstuinen en de mogelijke maatregelen om de overlast in omliggende gebieden te beperken. Uitgangspunt daarbij is dat de mogelijke maatregelen niet in beton zijn gegoten. De participatiebijeenkomst wordt gebruikt om van bedrijven ideeën, suggesties en kanttekeningen te horen. De opbrengst van de bijeenkomst wordt meegenomen in de uitwerking naar effectief beleid.

Presentatie over parkeerbeleid

Tijdens de bijeenkomst wordt een presentatie gegeven waarin het parkeerbeleid voor De Stationstuinen wordt toegelicht. Daarbij wordt ook uitleg gegeven over de verschillende mogelijkheden om overlast op de bedrijventerreinen te voorkomen. Voor de aanwezigen was er ruimte om vragen ter verduidelijking te stellen en om meer te weten te komen over het parkeerbeleid en de ontwikkeling van De Stationstuinen.

Huidige parkeerdruk en handhaving

Veel vragen en opmerkingen van bedrijven gingen over de huidige parkeerdruk op de bedrijventerreinen. De bedrijven geven het volgende aan: het is er nu al vaak vol. De gemeente neemt alleen maar meer parkeerplaatsen weg en communiceert slecht. Dit maakt het voor de ondernemers niet eenvoudiger om te functioneren. Ook ontbreekt het aan goede handhaving. Als er sprake is van overlast dan zijn de handhavers of politie niet bereikbaar of ondernemen ze geen actie.

Toekomstig flankerend beleid

Over het flankerende beleid en de opties om overlast vanuit De Stationstuinen te beperken, worden veel reacties gegeven door de aanwezigen. Primair zijn er vooral vragen over de ontwikkeling van De Stationstuinen, waarom daar voor betaald parkeren wordt gekozen en waarom de bedrijven daarvan de hinder moeten ervaren. Verder wordt het invoeren van betaald parkeren niet wenselijk geacht door de aanwezigen. Dat lijkt voor veel bedrijven geen passende oplossing.

Overzicht reacties aanwezigen

Een totaaloverzicht van de opgeschreven reacties is op navolgende pagina's weergegeven.

Betreft	Mening Ondernemers
Ebweg	De Mandolineweg achter de panden op de Ebweg (langs Euser) is privé, maar wel openbaar toegankelijk. Hoe kunnen we hier de overlast voorkomen?
	Eigen terrein Ebweg is vrij toegankelijk, maar privé. Hoe kunnen we voorkomen dat hier bewoners gaan staan?
	Eerst huidig parkeerprobleem Ziedewij/Ebweg oplossen.
Koopliedenweg	Koopliedenweg is in de avond en nacht uitgestorven. Dit is een aandachtspunt.
	Aan de Koopliedenweg is nu geen parkeerprobleem. Wel soms druk met laden en lossen.
	Bedrijven/personeel parkeren op eigen terrein. Dit terrein is niet afgesloten met een hek.
	De Mijweg wordt nu gebruikt als parkeerstrook voor bedrijven Koopliedenweg. Deze graag behouden.