

Parkeerbeleidsplan gemeente Wijchen

Geldend van 11-04-2020 t/m heden

Intitulé

Parkeerbeleidsplan gemeente Wijchen

VOORWOORD

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) legt de gemeente Wijchen haar beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur vast. Het GVVP deel 1 is op 30 oktober 2008 vastgesteld en parkeren maakt hier onderdeel van uit. Omdat parkeren veelomvattend is, is gekozen om de beleidslijn van het GVVP te verbijzonderen en alle andere aspecten rondom parkeren hierin te verwoorden.

Dit beleidsplan omvat vele verschillende onderdelen rondom parkeren. De huidige beleidsuitgangspunten worden tegen het licht gehouden, geactualiseerd en gebundeld in het voorliggende beleidsplan. Hiermee ontstaat een integraal beleidsdocument dat verschillende facetten van parkeren belicht. Zo komt in dit parkeerbeleidsplan onder andere het centrumgebied aan bod en wordt ingegaan op het parkeren van fietsen, grote voertuigen en gehandicaptenvoertuigen.

Parkeerbeleid is een veelbesproken onderwerp. Met deze beleidsnota zet de gemeente de aandacht voor parkeren nadrukkelijk op de agenda. Een conceptversie is met diverse betrokken partijen gedeeld. Alle reacties zijn gebundeld in de slotbijlage (bijlage 6) en hierbij is aangegeven waar dit heeft geleid tot wijzigingen ten opzichte van de conceptversie (versie 1).

SAMENVATTING

Het primaire gemeentelijke uitgangspunt luidt dat elk gebied, voorziening, complex, bedrijf of instelling in de eigen parkeerbehoefte dient te voorzien. Daarbij is het belasten van omliggende gebieden met parkeerdruk door een plaatselijk tekort ongewenst. Het voorliggende parkeerbeleid gaat in op diverse gebieden en gebruikers. Zo wordt het centrum apart belicht, komen gehandicaptenparkeerplaatsen aan bod, wordt ingegaan op grote voertuigen en krijgt het parkeren van fietsen speciale aandacht. Als laatste komen nog andere gebieden en gebruikers zoals de schoolomgeving en carpoolmogelijkheden in beeld.

Centrum en parkeermaatregelen

Iedere doelgroep (bewoners, zakelijke belanghebbenden en bezoekers) heeft zijn eigen wensen ten aanzien van parkeren in het centrum. Vastgehouden wordt om in het centrum de parkeerschijfzone niet op koopzondag in te voeren. Een parkeerschijfzone (blauwe zone) is een goedwerkende regulerende maatregel om dit te bewerkstelligen. Er is nagenoeg in het hele centrum een uniforme parkeertijd van 2 uur (met uitzondering van de Vlaskam met 1 uur) en dat is lang genoeg. Voorgesteld wordt om de parkeerschijfzone tot en met 18:00 uur te laten gelden, in plaats van de huidige 20:00 uur. De verdeling van het aantal parkeerplaatsen met en zonder parkeerschijfzone volstaat. In de regel wordt voor bewoners geen ontheffing verleend in de parkeerschijfzone zodat deze parkeerplaatsen voor kort parkeren beschikbaar blijven. Huisartsen mogen een kentekengebondenparkeerplaats aanvragen. Voor de bewegwijzering in het centrum wordt vastgehouden aan de statische ANWB-bewegwijzering. De huidige visie om geen betaald parkeren in te voeren, blijft van kracht.

Gehandicaptenparkeren

Op parkeerterreinen kan een algemene gehandicaptenparkeerplaats (GPP) ingericht worden. In het centrum van Wijchen zijn voldoende algemene GPP aanwezig, die qua ligging goed verspreid zijn bij de in- en uitgangen van de parkeerterreinen. Voor individuele GPP wordt de persoonlijke situatie en de parkeerdruk in de openbare ruimte beoordeeld.

Parkeren van grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is in de bebouwde kom van Wijchen niet toegestaan. Een uitzondering geldt op enkele wegen op het bedrijventerrein Wijchen Oost en tijdens de marktdagochtend waarvoor enkele parkeerplaatsen zijn geormerkt. Grote voertuigen mogen in het centrum van Wijchen alleen laden en lossen op de laad- en losplaatsen. Op de bedrijventerreinen dienen bedrijven in hun eigen parkeren te (blijven) voorzien. Het realiseren van camperplaatsen wordt aan de markt overgelaten.

Parkeren van fietsen

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door de bereikbaarheid van het centrum te optimaliseren en stallingmogelijkheden te concentreren. De parkeernormen voor fietsen worden bij (nieuw)bouwplannen als beleidskader gehanteerd. Wijchen voert geen actief beleid voor oplaadpunten voor elektrische fietsen. Daarentegen moet de overlast van weesfietsen beperkt blijven. Het aanwijzingsbesluit voor weesfietsen geldt alleen in de stationsomgeving en dit vraagt een wijziging zodra de nieuwe fietsenstalling in de parkeergarage is gerealiseerd.

Andere gebieden en gebruikers

Indien er aanleiding is, zal een parkeeronderzoek uitsluitsel moeten geven of parkeerregulerende maatregelen overwogen moeten worden bij buurtwinkelcentra. Het doel is om auto's in woonwijken uit het zicht te onttrekken. Middels voorwaarden aan huis verbonden beroep wordt de parkeeroverlast in woonwijken niet vergroot. Bij multifunctionele sportcomplexen worden de parkeerplaatsen optimaal gebruikt. Bij de schoolomgeving gelden naast de parkeernormen ook normen voor halen en brengen. Het beleid voor elektrische voertuigen wijzigt zodat individuele aanvragen mogelijk zijn. Voor treinreizigers moet voldoende parkeergelegenheid zijn in de directheid van het station zijn. Het belang van parkeerfaciliteiten waar carpoolende auto's elkaar kunnen treffen en samen verder reizen, wordt onderstreept. Bij evenementen wordt gestreefd om parkeren op eigen terrein te bewerkstelligen. Parkeervoorzieningen realiseren in het groen is alleen onder bepaalde uitzonderlijke voorwaarden mogelijk omdat het uitgangspunt is dat groenstructuur gehandhaafd blijft. Voor bedrijventerrein Wijchen Oost zijn afzonderlijke afspraken gemaakt.

Bepalen parkeerbalans

De parkeerkencijfers worden gebruikt om tot een parkeerbalans te komen bij (nieuw)bouwprojecten of herontwikkelingen. De gemeente Wijchen hanteert de maximale normen waarbij specifiek naar de locatiekenmerken wordt gekeken. De stedelijke zone van de uitgangspunten parkeerbehoefte is gewijzigd. Hiermee komt de grens "Centrum" overeen met de begrenzing die gehanteerd worden in de Centrumvisie en de zonering reclamebelasting.

Handhaving

Handhaving is nodig voor de functionaliteit van de (parkeer)maatregelen. Het college van B&W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de RVV. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de Apv. Dit blijft ongewijzigd. De Wegsleepregeling is actueel en blijft van kracht.

1. INLEIDING

1.1

Aanleiding

Op 30 oktober 2008 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld (GVVP deel 1). In het GVVP deel 1 heeft de gemeente Wijchen op hoofdlijnen haar beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur tot 2018 vastgelegd. Het doel van het GVVP is een integrale visie op verkeer en vervoer. Het parkeren is integraal onderdeel van het verkeersbeleid; in het GVVP deel 1 is het parkeerbeleid in hoofdlijnen beschreven. Een

verdieping van het beleid vindt plaats in dit beleidsplan. Zo worden de huidige beleidsuitgangspunten tegen het licht gehouden, geactualiseerd en gebundeld in het voorliggende bele

idsplan. Hiermee ontstaat een integraal beleidsdocument dat verschillende facetten van parkeren belicht. In dit parkeerbeleidsplan komt onder andere het centrumgebied aan bod en wordt ingegaan op het parkeren van fietsen, grote voertuigen en gehandicaptenvoertuigen.

1.2

Doelstelling

Met deze beleidsnota zet de gemeente de aandacht voor parkeren nadrukkelijk op de agenda. De huidige visies, uitgangspunten en beeldvorming zijn gebundeld en herijkt.

Kapstok voor het parkeerbeleid is een beleidsdoelstelling; een zo concreet mogelijk geformuleerd doel dat invulling geeft aan de vraag wat de gemeente wil bereiken met het parkeerbeleid en parkeermaatregelen. Deze doelstelling is in onderstaand kader geformuleerd.

Doelstelling van het gemeentelijke parkeerbeleid is het scheppen van een samenhangend beleidskader voor diverse parkeerders. Een kader dat een goede bereikbaarheid borgt door parkeervoorzieningen af te stemmen op de vraag naar parkeren.

Een belangrijk uitgangspunt voor het Wijchense parkeerbeleid is dat parkeren facilitair is aan het functioneren van de samenleving en niet een doel op zichzelf. Dit uitgangspunt voor het parkeerbeleid betekent impliciet dat het onvermijdelijk is dat niet alles en iedereen in Wijchen de meest optimale parkeeroplossing geboden kan krijgen. De gemeente behartigt meerdere belangen dan parkeren alleen, bijvoorbeeld het behoud van groen. Soms wegen andere belangen zwaarder.

1.3

Aanpak / werkwijze

In deze rapportage worden de vele aspecten van parkeren gebundeld. Hierbij worden de parkeerregels, specifieke (parkeer)locaties en parkerende doelgroepen belicht. De nota behelst de wettelijke kaders en beleidskaders waarmee alle parkeervraagstukken adequaat en transparant kunnen worden afgehandeld. Ondanks de vele raakvlakken met andere beleidsterreinen ligt de focus in het parkeerbeleidsplan in de eerste plaats op het parkeren zelf en het reguleren ervan. Er wordt bijvoorbeeld niet ingezet op het terugdringen van autobezit en automobilititeit.

Het kernwinkelgebied is afgesloten gebied binnen het centrum van Wijchen, middels verzinkbare palen. Het parkeerbeleid staat los van de toegang tot het centrum; hiervoor is separaat beleid vastgelegd.

1.4

Leeswijzer

Het parkeerbeleidsplan is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 behelst de wettelijke kaders en trends. In hoofdstuk 3 wordt de beleidsvisie van parkeren in het centrum, van gehandicapten, grote voertuigen, fietsen en andere gebieden en gebruikers uiteenzet. In hoofdstuk 4 worden de inventarisatie en evaluatie beschreven van eveneens dezelfde gebieden en doelgroepen. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij (nieuw)bouwlocaties beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de handhaving en het laatste hoofdstuk 7 beschrijft de conclusies en actiepunten. Als bijlage is nog een begrippenlijst toegevoegd en worden alle geraadpleegde bronnen vermeld.

Verwijzingen naar geraadpleegde (digitale) bronnen is met een [nummer] aangegeven. Met een muisklik kan de digitale lezer op het [nummer] klikken en gaat automatisch naar de pagina met 'geraadpleegde bronnen'. Indien de bronnen digitaal beschikbaar zijn, zijn deze zelfs via een muisklik te raadplegen door op de tekst zoals deze link te klikken.

Indien de teksten in dit kader staan, zijn dit samenvattingen of actiepunten van de voorgaande tekst.

2. WETTEN, PLANNEN EN TRENDS

In dit hoofdstuk worden de wettelijke kaders (zoals wetten en verordeningen), plankaders en trends in beeld gebracht die met parkeren raakvlakken hebben.

2.1

Wettelijke kaders

De wet- en regelgeving rond parkeren is onderdeel van een groter geheel aan verkeerswetgeving. Parkeren is wettelijk beschreven in o.a. de Gemeentewet, de Wegenverkeerswet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en de Wet administratiefrechtelijke afhandeling verkeersvoorschriften. Gemeenten kunnen aanvullende regels of voorwaarden vastleggen in de Algemene plaatselijke verordening, een Parkeerverordening, een Parkeerbelastingverordening, de Bouwverordening, enz.

Gemeentewet

Artikel 225, 234 en 235 van de Gemeentewet (GW) [1] geeft gemeenten de mogelijkheid om in het kader van parkeerregulering belasting te heffen. Om daartoe over te kunnen gaan moeten gemeenten een Parkeerverordening en een Parkeerbelastingverordening vaststellen. In Wijchen is dit niet van toepassing aangezien geen parkeergeld wordt gevraagd.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) [2] biedt de mogelijkheid om hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde voertuigen weg te slepen. Als een gemeente een wegsleepregeling heeft ingesteld, biedt dat ook in andere situaties de mogelijkheid tot wegslepen. Daarnaast biedt de WVW de grondslag voor het plaatsen van bij Algemeen maatregel van bestuur (RVV 1990) aangewezen verkeerstekens en onderborden. Daartoe moet het college van burgemeester en wethouders een verkeersbesluit nemen.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) [3] bevat een aantal artikelen (10, 24 t/m 27, 49 t/m 55 en 85) met juridische voorschriften voor de vereiste gedragingen van de weggebruiker bij het parkeren[1].

In artikel 1 van het RVV 1990 is het begrip 'parkeren' gedefinieerd: 'het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen'.

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) geeft nadere instructies over het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens [4]. Onder verkeerstekens verstaat het BABW:

- Verkeersborden;
- Verkeerslichten;

- Verkeerstekens op het wegdek.

In het BABW wordt onder meer geregeld voor welke verkeerstekens een officieel verkeersbesluit is vereist en welke onderborden mogen worden geplaatst, zoals een parkeerverbod of parkeerschijfzone. De nadere regels voor de toepassing, inrichting, plaatsing, kleur en afmeting van de verkeerstekens en onderborden zijn per ministeriële regeling vastgesteld in de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Verder staan in de BABW de regels voor de gehandicaptenparkeerkaart (artikelen 49-55).

Wet administratiefrechtelijke afhandeling verkeersvoorschriften

De Wet administratiefrechtelijke afhandeling verkeersvoorschriften (Wet Mulder) verlegt de afhandeling van bepaalde verkeersovertredingen (waaronder het foutparkeren) van het strafrecht naar het bestuursrecht. Het zogenaamde 'recht van parate executie' (boetetransactie) is in handen van de officier van justitie en deze treedt daarbij op in de bevoegdheid als bestuursorgaan.

Algemene plaatselijke verordening

In de Algemene plaatselijke verordening (Apv) [5] zijn in hoofdstuk 5 "afdeling 1 Parkeerexcessen" artikelen opgenomen (5.1 t/m 5.12) met aanvullende regels en voorwaarden gericht op het parkeren. Hieronder vallen onder andere parkeren van grote voertuigen en parkeren in het groen.

Uitwegenbeleid gemeente Wijchen

In de Apv [5] staat dat het is verboden zonder vergunning van het college een uitweg te maken naar de weg of verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg [6]. Uitgangspunt is dat bij de aanleg van een uitweg dit niet ten koste mag gaan van een officiële parkeergelegenheid of groen. Daarnaast geldt dat de uitweg geen gevaar mag opleveren voor het verkeer op de weg (verkeersveiligheid). De gemeente onderschrijft op vele vlakken het parkeren op eigen terrein maar om de bereikbaarheid van deze parkeergelegenheid te regelen is wel een vergunningsplicht of meldingsplicht voor nieuwe uitwegen van toepassing. De aanvraag wordt getoetst aan de meest actuele versie van het uitwegenbeleid [7].

Bouwverordening

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening [8] regelt het parkeren en het laden en lossen bij of in gebouwen. De parkeerregeling is nu nog opgenomen in de bouwverordening. In de Reparatiewet BZK (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) is bepaald dat de bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder voorschriften met betrekking tot parkeren, meer mag bevatten. Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling en is het bestemmingsplan of parkeerbeleidsplan bepalend. Een recentelijke uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State komt in de volgende paragraaf 'bestemmingsplannen' aan bod.

2.2

Plankaders

Naast de wet- en regelgeving zijn er beleidsplannen, zowel nationaal, regionaal als lokaal.

Rijksbeleid Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012-2040)

Op 13 maart 2012 is het rijksbeleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004. Het uitgangspunt is een bereikbaar, concurrerend, leefbaar en veilig Nederland. Tevens is decentralisatie een belangrijk begrip, om de toenemende ruimtelijke verschillen van Nederland maatwerk te bieden. Voor de snelweginfrastructuur is een duidelijk streefbeeld neergezet met ambities van een minimaal aantal rijstroken binnen, van en naar de Randstad.

Regionale Verkeers- en Vervoersplan Gelderland (2014-2024)

In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland (juli 2014, geactualiseerd december 2015) is het regionale verkeers- en vervoerbeleid geïntegreerd. Het doel is dat steden en regio's elkaar versterken, door zorg te dragen voor een optimale bereikbaarheid tussen de steden en hun omgeving. De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit. Het bundelen en concentreren van stedelijke functies (zoals culturele en sportvoorzieningen, kantoren, detailhandel, bedrijven, kennisinstituten) is daar een voorbeeld van.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2008-2018)

Het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) deel 1 [9] is het meest recentelijke verkeersbeleid (30 oktober 2008 raadsbesluit). Hierin heeft parkeren een specifieke plaats gekregen. Het autoverkeer maakt een onlosmakelijk deel uit van de samenleving. Daarom wil de gemeente Wijchen waar redelijkerwijs mogelijk de vraag naar parkeervoorzieningen volgen. Wel moet er aandacht zijn voor de relatie met de omgeving in termen van ruimtebeslag en omgevingskwaliteit.

Als uitgangspunten worden gehanteerd

1. In principe dient elk gebied, voorziening, complex, bedrijf of instelling in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij is het belasten van omliggende gebieden met parkeerdruk door een plaatselijk tekort ongewenst. Voor de realisatie van nieuwe ontwikkelingen wordt met deze beleidsregels uitvoering gegeven van het parkeerbeleid.
2. Gestreefd wordt om in de toekomst geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan de openbare ruimte en aan het zicht te onttrekken. Parkeerterreinen met gestald blik, maar ook straten overvol met auto's zijn ongewenst. Dit geldt bij uitstek voor de intensief gebruikte ruimte in het centrum.
3. Het parkeerbeleid is restrictief in die gebieden waar de ruimte schaars is, de aanwezigheid van de auto ongewenst is en waar alternatieven beschikbaar zijn.

De parkeerbehoefte wordt berekend met behulp van parkeerkencijfers. Deze parkeerkencijfers kwantificeren de parkeervraag per activiteit en gedifferentieerd naar soort, omgeving en gebied. Wijchen sluit aan bij de door het CROW opgestelde landelijke parkeerkencijfers en hanteert daarbij de maximale parkeernormen. Verbijzondering van deze parkeernormen heeft het college in januari 2013 vastgesteld [11] en komt in dit parkeerbeleidsplan in hoofdstuk 5 aan bod.

Dorpen van Wijchen

Voor de dorpsvisies van Balgoij, Bergharen, Hernen en Leur en Niftrik zijn dorpsontwikkelingsplan (DOP) opgesteld. Voor Batenburg is een Stadsontwikkelingsplan (SOP) gemaakt.

In deze plannen zijn geen doelen voor parkeren geformuleerd. Het beleid in de dorpen van Wijchen is dat bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen het landelijke of monumentale karakter van de omgeving gerespecteerd blijft. Daarnaast faciliteert de gemeente geen parkeerplaatsen op particulier terrein.

Bestemmingsplannen

Vast bestanddeel van het bestemmingsplan is de verkeersparagraaf, waarin de diverse facetten van verkeer en vervoer aan bod komen, waaronder het parkeren. In de verkeersparagraaf moet zijn beschreven op welke wijze het parkeren ruimtelijk is ingepast in het plangebied en eventueel welke consequenties dat heeft voor het plangebied en/of daarbuiten.

De parkeerregeling is op dit moment nog opgenomen in de bouwverordening. Het is, na vaststelling van de Reparatiewet BZK, mogelijk om een bestemmingsplan parkeernormen via beleidsregels op te nemen. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling.

Recentelijk heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hierover een interessante uitspraak gedaan waarmee het belang van dit parkeerbeleid onderstreept wordt.

De Afdeling oordeelt in de einduitspraak van 16 december 2015 dat de juridische waarborg dat de benodigde parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in een bestemmingsplan, kan worden gerealiseerd door gebruikmaking van artikel 3.1.2, tweede lid, onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van dat artikel is het mogelijk dat in het bestemmingsplan een regel wordt opgenomen over "voldoende parkeergelegenheid",

waarbij “voldoende” betekent dat wordt getoetst aan de normen die zijn neergelegd in een gemeentelijke parkeernota.

Na vaststelling van de Reparatiwet BZK kunnen in het bestemmingsplan parkeernormen via beleidsregels opgenomen worden. Of het plan bevat concrete, voor dat plan geldende parkeernormen (zie bijvoorbeeld Bestemmingsplan Oostflank), of er wordt een algemene verwijzing naar het parkeerbeleid gemaakt. Daarbij is het voldoende dat er in de regels wordt opgenomen, dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden ten behoeve van de nieuwe functie, met een verwijzing naar het geldende parkeerbeleid. Het afdwingen van de aanleg en in stand houden van de parkeerplaatsen kan middels een voorwaardelijke verplichting worden geregeld in het bestemmingsplan.

Centrumvisie

Op 21 maart 2013 heeft de gemeenteraad van Wijchen de Centrumvisie 2012, genaamd ‘De Wijchense Verleiding’ [10] vastgesteld en daarmee de kaderbrief Centrumvisie uit 2006 herijkt en actueel beleid voor het centrum vastgesteld. In de centrumvisie is veel aandacht voor het woon-, leef- en winkelklimaat. Behoud en versterking van de functionele structuur en zorgdragen voor de verdere ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van het centrum.

Parkeeronderzoek

Ten behoeve van het centrum zijn in der loop der jaren parkeeronderzoeken uitgevoerd. Het meest recente parkeeronderzoek is in juni 2014 uitgevoerd [12], in het winkelcentrum van Wijchen. Dit onderzoek is uitgevoerd op donderdag en zaterdag. Naast de parkeerdruk en parkeerduur is in het onderzoek specifiek naar de ligging en gebruik van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gekeken.

De voornaamste conclusies van dit rapport zijn:

- de bezettingsgraden op donderdag zijn het hoogste (drukste dag); hier ligt een direct verband met de weekmarkt die op donderdagen plaatsvindt;
- voor doorsnee winkeldagen is er ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig;
- op grotere afstand en in de parkeerschijfzone (blauwe zone) is veelal genoeg parkeercapaciteit voorhanden om aan de parkeervraag te kunnen voldoen.

Voor iedere parkeersectie is de parkeerdruk, uitgedrukt in (gemiddelde) bezettingsgraad gemeten. Op donderdag (zie bijlage 1) ligt de bezettingsgraad op een aantal parkeerterreinen en op enkele wegen aan de rand van het centrum boven de kritische grens (85%). Als de parkeerplaatsen voor 85% bezet zijn, wordt de parkeerruimte als vol ervaren. Vanaf dat moment zal immers gezocht moeten naar een plek. Parkeerplaatsen waar een hogere parkeerdruk van 85% is, wordt in dit parkeeronderzoek als een parkeerprobleem gedefinieerd. Het betreft hier veelal de grote parkeerterreinen Europaplein, Bolster, Dorsvlegel en Oude Klapstraat en dan met name het gedeelte dat buiten de parkeerschijfzone valt.

2.3

Trends

Nederland telt ruim 8 miljoen personenauto's. Die staan gemiddeld 23 uur per dag ergens geparkeerd. Soms thuis voor de deur, soms bij kantoor of bij het winkelcentrum of het sportveld. Er zijn dus meer parkeerplaatsen nodig dan er auto's zijn, naar schatting ongeveer twee keer zoveel. Dat neemt veel ruimte in beslag en is van grote invloed op de inrichting van de omgeving en de leefbaarheid. Daarnaast heeft parkeren invloed op de manier waarop men zich verplaatst. Want de beschikbaarheid van parkeerruimte, thuis of op de plaats van bestemming bepaalt mede hoe de auto gebruikt wordt.

Bij parkeren wordt al snel aan betaald parkeren gedacht. Toch is landelijk gezien het merendeel van de parkeerplaatsen nog gratis (92 procent). In het boek “trends in parkeren” [13] zijn de volgende ontwikkelingen te vinden:

- Projectontwikkelaars zijn zich steeds vaker bewust van de noodzaak om parkeerplaatsen aan te leggen en van de kosten van die parkeervoorzieningen. Daarom worden deze kosten in de vierkante meterprijs meegenomen. Huurders van de ruimte kunnen zelf kiezen of ze de kosten doorberekenen aan hun klanten in hun producten.

- Er zal minder ruimte voor parkeren in stadscentra worden gerealiseerd. De automobilisten worden aan de randen opgevangen en flexibele locatieafhankelijke uurprijzen zijn het gevolg.
- Het parkeren wordt voor een steeds groter gebied gereguleerd. Uiteindelijk zal dat voor het gehele bebouwde gebied en misschien zelfs wel voor heel Nederland gelden.
- Ondernemers worden zelf verantwoordelijk voor het parkeren rond hun bedrijfsgebouw. Daarmee kunnen ze zelf kiezen of ze parkeerruimte zelf in de directe nabijheid van het gebouw aanleggen of dat ze elders parkeerruimte huren.
- In de toekomst wordt het parkeren niet meer los van andere activiteiten gezien. Het maakt deel uit van een bereikbaarheidsarrangement, waarbij van tevoren een parkeerplaats wordt geregeld samen met het vervoer van en naar die parkeerplaats en een kortingsbon voor het lokale museum of voor een kopje koffie in een horecagelegenheid.

Qua doelgroepen zijn er verschillen: jongeren parkeren anders dan ouderen, bijvoorbeeld jongeren betalen liever met pinpas of mobiele telefoon. Jongeren maken meer gebruik van P+R-voorzieningen (zoals transferia en carpoolplaatsen). Ze zien liever dat er meer ondergrondse parkeerplaatsen bijkomen omdat ze vaker de voorkeur geven aan de parkeergarage boven parkeren op straat.

Er zijn geluiden dat “Jongeren belangstelling verliezen voor de auto.” Als dat zo is, dan heeft dit grote gevolgen voor het (landelijke) mobiliteitsbeleid. Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) [14] heeft deze trend onlangs onderzocht. Hun conclusie: de automobieliteit onder jongeren (18-30 jaar) neemt inderdaad af, maar autobezit blijft aantrekkelijk. Jongeren zien niet af van autobezit, ze stellen dit hoogstens uit. Daarentegen stijgt het autobezit onder ouderen. In 2014 had ongeveer de helft van de 65-plussers een auto. Dit was in 2000 nog een derde.

Ten aanzien van de fiets is als landelijke trend een toename van het fietsgebruik zichtbaar. Dit vraagt aandacht voor het stallen van fietsen, bijvoorbeeld rond het station. Fietsverkeersveiligheid zal eveneens veel aandacht blijven vragen. Daarom heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken dat alle gemeenten een lokale aanpak veilig fietsen opstellen om invulling te geven aan de benodigde beleidsimpuls voor verkeersveiligheid. Het ministerie heeft hiervoor een modelaanpak opgesteld. De elektrische fiets zorgt voor extra risico's in het verkeer, maar biedt ook nieuwe kansen. Het grotere bereik van de e-fiets en de mogelijkheden van de e-fiets voor ‘zwakkere’ verkeersdeelnemers krijgen steeds meer aandacht.

Trends bij vrachtauto's richten zich vooral op de technologische ontwikkelingen, zoals hybride bedrijfsauto's en alternatieve brandstoffen. Elektrische bedrijfsauto's zijn vanwege hun actieradius en accucapaciteit het meest geschikt voor korte afstand en de (binnen)stad. De verkeersveiligheid bij vrachtauto's wordt vergroot door ondersteuning van camera's bij het parkeren.

3. BELEIDSVISIE PARKEREN

In dit hoofdstuk komt de beleidsvisie van parkeren aan bod. Allereerst wordt ingegaan op het centrum van Wijchen, daarna komen de gehandicapten, grote voertuigen en parkeren van fietsen aan bod. Het laatste paragraaf bevat nog andere gebieden en gebruikers zoals de schoolomgeving en carpoolmogelijkheden.

3.1

Centrum en parkeermaatregelen

Het centrum van Wijchen is het meest dynamische gebied van onze gemeente. Nergens komen zoveel functies samen, denk aan winkelen, wonen, recreëren, werken, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening. Het centrum van Wijchen wordt omvat door de Stationslaan, Bronckhorstlaan, Molenstraat / deel van Kasteellaan, mr. Van Coothlaan, Meerdereef en Hogeweg (zie afbeelding 1). Deze afkadering komt overeen met het centrum zoals vastgelegd in de Centrumvisie Wijchen [10].



Afbeelding 1: winkelcentrum van Wijchen

(zwarte lijn) en kernwinkelgebied (rode centrale lijn met nummer 1)

Wijchen werkt toe naar een robuuste parkeeroplossing. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het centrum van Wijchen is, op piekmomenten, beperkt. Er moet balans gevonden worden dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners, bezoekers en werknemers.

Parkeerschijfzone centrum

Een parkeerschijfzone is over het algemeen bekend als een blauwe zone. Op deze parkeerplaatsen mag een beperkte parkeerduur geparkeerd worden. Gestreeft wordt om de parkeerplaatsen die het dichtst bij het kernwinkelgebied liggen, daadwerkelijk te laten gebruiken door mensen die (korte termijn) komen winkelen. Het doel van de parkeerschijfzone, om een vlotte roulatie van de parkeerplaatsen te bewerkstelligen. In het centrum van Wijchen een parkeerschijfzone op vele parkeerterreinen ingesteld. Hiermee is een vlotte roulatie van auto's mogelijk. Gekozen is voor zoveel mogelijk eenduidigheid van de parkeerduur en tijdspad van de blauwe zone want dit zorgt voor de minste verwarring bij bezoekers van het centrum.

Parkeren voor langere duur

Wijchen streeft naar het doel om de parkeerplaatsen (buiten het kernwinkelgebied) van zowel kort- als langparkeren te voorzien zodat iedere doelgroep van het parkeerterrein gebruik kan maken. Hiermee wordt voorkomen dat langparkeerders in de woonomgeving direct aan het centrum parkeert. Een maximale loopafstand van 200 tot 400 meter (hemelsbreed) wordt aangehouden die een bezoeker / ondernemer van winkelcentrum moet afleggen. Bij kortere bezoektijd neemt de maximale loopafstand af, tot circa 100 meter (hemelsbreed).

Bewoners parkeren

Ook bewoners parkeren langere tijd in het centrum van Wijchen. Voor een leefbaar centrum hoort deze doelgroep hier thuis en daarbij ook de mogelijkheid om te parkeren. Dit hoeft niet voor de deur, maar wel binnen acceptabele loopafstand van de woning. De richtlijn van het CROW wordt aangehouden met een maximale loopafstand van 150 meter (hemelsbreed) voor parkeerplaatsen zonder parkeerschijfzone voor bewoners. Indien bewoners tijdens winkeltijden kort willen parkeren, kunnen zij gebruik maken van de parkeerschijfzone (met gebruik van de parkeerschijf).

Eigenaren eigen grond

Parkeerplaatsen die op particuliere grond in het centrum van Wijchen gerealiseerd zijn en een openbaar karakter hebben, moeten (her)kenbaar ingericht worden. Indien parkeerplaatsen die een openbaar karakter hebben, slechts beschikbaar of gereserveerd zijn voor bewoners of bezoekers, moet dit als zodanig zichtbaar zijn. Het beleid is dat deze locaties van afwijkende bestrating of van bebording zijn voorzien om aan te duiden dat dit geen openbaar terrein is.

Medische praktijk

Vanwege de parkeerdruk in het centrum en omwille van een spoedgeval moet de auto van de huisarts dichtbij staan om te kunnen gebruiken. Huisartsen van huisartsenpraktijken komen in aanmerking voor één

parkeerplaats op kenteken (de huisarts dient hiervoor zelf een verzoek in te dienen). Indien meerdere huisartsen werkzaam zijn in één praktijk, worden meerdere kentekens van de huisartsen gecombineerd op één parkeerplaats. Dit versterkt het werkelijk gebruik van deze gereserveerde parkeerplaatsen.

Bewegwijzering

In Wijchen is het van belang voor het functioneren van het winkelcentrum en non-commerciële dienstverlening, dat een parkeerroute wordt aangegeven. Het functioneren en de bereikbaarheid van parkeerplaatsen valt of staat met een goede parkeerbewegwijzering en een goede routing langs de parkeergelegenheden. Er is keuze in statische of dynamische bewegwijzering en vele varianten daarop.

Geen betaald parkeren

Op 21 maart 2013 heeft de gemeenteraad de Centrumvisie voor Wijchen, genaamd 'De Wijchense Verleiding' [10] vastgesteld en daarmee expliciet besloten om:

- Vooralsnog niet over te gaan tot invoering van betaald parkeren;
- Parkeerdruk te reguleren middels de parkeerschijfzone (blauwe zone)
- Bijzondere aandacht te hebben voor parkeren van gehandicaptenvoertuigen met name tijdens evenementen
- Bij ieder bouwplan in het centrum goed de gevolgen voor de parkeerbalans in ogenschouw te nemen.
- Opheffen van het parkeerfonds.

In feite is parkeren nooit gratis. De vraag is enkel: wie betaalt het parkeren? Is het een collectieve voorziening die door de gemeente wordt gefinancierd, of moeten de kosten voor parkeren (deels) worden doorbelast aan hen die er gebruik van maken (de parkeerders), of hen die er profijt van hebben (de ondernemers)? De Centrumvisie is in 2012 vastgesteld beleid en er is nu geen aanleiding tot hernieuwde inzichten te komen.

In het centrum van Wijchen zijn parkeerplaatsen met en zonder beperkte parkeerduur zodat voor alle diverse doelgroepen (bezoekers, zakelijke belanghebbenden en bewoners) parkeren mogelijk is. Parkeren op eigen terrein moeten de eigenaren zelf zorgen voor een goede inrichting. Voor huisartsen kan een parkeerplaats gereserveerd worden. Voor de vindbaarheid van voorzieningen is bewegwijzering belangrijk. De huidige visie om geen betaald parkeren in te voeren, blijft van kracht.

3.2

Gehandicaptenparkeren

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Ten aanzien van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP) is in 2003 beleid vastgesteld [18], conform de richtlijnen van het CROW. Bij publieke gebouwen of gebouwen van algemeen nut worden algemene GPP gerealiseerd. Als beleidsrichtlijn wordt in Wijchen gehanteerd:

- op parkeerterreinen met openbare bestemmingen zoals gemeentekantoor en bibliotheek 5% van de parkeerplaatsen aanwijzen als GPP, met een minimum van 1 GPP;
- op de overige parkeerterreinen met minimaal 15 parkeerplaatsen 2% van de parkeerplaatsen aanwijzen als GPP met een minimum van 1 GPP;
- voor straatparkeren geen beleid vaststellen maar handelen naar behoefte;
- bij huisartsenpraktijken één algemene GPP aanwijzen;

In het centrum liggen de GPP dicht bij de diverse ingangen van/naar het kernwinkelgebied zodat een korte loopafstand wordt geborgd. Omdat bezitters van een gehandicaptenkaart niet verder dan 100 meter kunnen lopen en in het centrum op deze afstand van een huisartsenpraktijk en fysiotherapeut niet altijd een parkeerplaats beschikbaar is, wordt in het centrum per medische praktijk een algemene GPP toegestaan.

Individuele gehandicaptenparkeerplaats

Iemand die een gehandicaptenparkeerkaart heeft, kan in de gemeente Wijchen, indien de situatie en de aanvrager aan de voorwaarden voldoen, in aanmerking komen voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats. Een individuele GPP is een parkeerplaats met een kenteken op het verkeersbord. In 2003 heeft het college hiervoor beleid vastgesteld [18] en bevat relevante uitgangspunten. De parkeerplaats is enkel en alleen voor het (gehandicapten)voertuig te gebruiken dat op het onderbord met kenteken is aangegeven.

Om voor een individuele GPP in aanmerking te komen, moet het enerzijds moeilijk zijn om de auto in de buurt van de woning te parkeren. Indien parkeren op eigen oprit mogelijk is of er is voldoende openbare parkeerruimte in de buurt van de woning, is deze noodzaak er niet. Anderzijds mag de verkeersveiligheid en/of de doorstroming van het verkeer niet worden belemmerd. Een aanvraag wordt getoetst op deze criteria. Indien de aanvraag wordt gehonoreerd, wordt een verkeersbesluit genomen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen op grond van derden

De gemeente realiseert geen GPP op grond van derden.

Op omvangrijke parkeerterreinen moeten voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd worden op strategische plaatsen. Bij de aanvraag voor een individuele gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de persoonlijke situatie en de parkeerdruk in de openbare ruimte beoordeeld.

3.3

Parkeren grote voertuigen

Volgens de Apv [5] hebben 'grote voertuigen' een lengte van meer dan 6,00 meter en/of een hoogte van meer dan 2,40 meter. Dit zijn bijvoorbeeld vrachtauto's of bussen, maar ook de grotere bedrijfsbusjes die hoger zijn dan 2,40 meter.

Centrum Wijchen

Het afgesloten kernwinkelgebied is ingericht als een winkelerf waarmee parkeren binnen het centrum niet is toegestaan. Als beleidsuitgangspunt wordt een maximale hemelsbrede loopafstand van 250 meter gehanteerd naar een laad- en losvoorziening in het centrum. Voorkomen moet worden dat de laad- en losvoorziening gebruikt wordt als parkeerplaats. Behalve vrachtauto's langer dan 12 meter mogen andere voertuigen wel laden en lossen in het kernwinkelgebied binnen de venstertijden.

Op donderdagochtend is er de weekmarkt in Wijchen. Op beperkte loopafstand van de Markt dient voor de vrachtauto's van de marktkoopliden een parkeermogelijkheid bestemd te zijn. Op deze manier hebben de marktkoopliden hun voertuigen met handelswaren binnen reikwijdte.

Bedrijventerreinen

Uitgangspunt is dat parkeren van alle voertuigen op bedrijventerreinen op eigen (particulier) terrein moet plaatsvinden. Bij wijzigingen in bestaande situaties geldt dat uitgangspunt dan ook als toetsingskader. Conform het bestemmingsplan moet ieder bedrijf voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zowel nu als in de toekomstige situatie, indien het pand een andere eigenaar of functie krijgt. Er mag geen nadelig gevolg ontstaan zoals het parkeren en/of laden en lossen in de openbare ruimte. Dit betreft ook het parkeren van (grote) voertuigen.

Zowel parkeren als laden/lossen dient op eigen terrein uitgevoerd te worden. Wanneer dit tot problemen leidt, moet worden gekeken naar oplossingen op nabijgelegen kavels. Als dit ook niet toereikend is, kan worden bekeken of het mogelijk is om parkeerplaatsen in de groenstroken aan te leggen. Dit op initiatief en kosten van het betreffende bedrijf, zie 4.5.

In de gemeente Wijchen mogen vrachtauto's niet parkeren met uitzondering van enkele straten op bedrijventerrein Wijchen Oost (zie afbeelding 5, hoofdstuk 4.3). Daarnaast kunnen vrachtauto's bij het hoofdkantoor van Nijol op het bedrijventerrein Bijsterhuizen verblijven. Omwille van de overlast die grote voertuigen in woonwijken (kunnen) veroorzaken, blijft de beleidslijn om vrachtauto's te weren uit deze gebieden.

Campers

In principe wordt het realiseren van een camperparkeerplaats (eventueel met basisvoorziening) aan de markt overgelaten. Onder een camperparkeerplaats met basisvoorziening wordt een camperlocatie met een watertappunt, vuilwaterafvoerput, afvalbak en lozingspunt voor een cassettetoilet verstaan. In de openbare ruimte wordt alleen een camperplaats zonder basisvoorziening gerealiseerd indien de marktpartijen falen.

Doelstelling van het gemeentelijke parkeerbeleid is het scheppen van een samenhangend beleidskader voor diverse parkeerders. Een kader dat een goede bereikbaarheid borgt door parkeervoorzieningen af te stemmen op de vraag naar parkeren.

3.4

Parkeren van fietsen

In het voorjaar van 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gezamenlijk met de VNG een Beleidsimpuls Verkeersveiligheid opgesteld [35]. Speerpunten hiervan waren onder andere fietsveiligheid. De minister heeft daarbij tevens elke gemeente opgedragen een 'Lokale aanpak fiets' op te stellen. Dit houdt in dat de gemeente moet aangeven welk 'stapje extra' zij gaat zetten om de fietsveiligheid verder te verhogen. Het fietsparkeren is hierin ook een thema en komt in dit parkeerbeleidsplan aan bod.

Fietsparkeren centrum Wijchen

Het hoofddoel uit het Centrum Fietsplan [42] is nog steeds van toepassing: stimuleren van het fietsgebruik door de bereikbaarheid van het centrum te optimaliseren.

Voor fietsparkeren is het belangrijk dat er op strategische locaties in het centrum voldoende stallingen zijn, waaraan een fiets extra vastgemaakt kan worden. Gekozen is voor eenzelfde standaard fietsenrek. Gekozen is voor het concentreren van stallingsmogelijkheden bij de entrees en op de looproutes van het centrum, waarbij de markt vrij blijft van stallingsmogelijkheden. Vanwege de veiligheid en de grote snelheidsverschillen tussen winkelend publiek en brom- en snorfietsers, zijn brom- en snorfietsers in het afgesloten centrum van Wijchen niet toegestaan.

Fietsparkeernormen

Net als het autoparkeren vraagt het fietsparkeren speciale aandacht in de openbare ruimte en dient dit bij bedrijven op eigen terrein geregeld te zijn. Om richtlijnen mee te geven over hoeveel fietsenstallingen nodig zijn, zijn fietsparkeercijfers door het CROW in de ASVV 2012 [32] opgesteld. De gemeente Wijchen sluit zich aan bij deze fietsparkeernormen.

Elektrische fietsen

Ten aanzien van het realiseren van elektrische oplaadpunten voor fietsen neemt de gemeente Wijchen geen prominente rol aan. Initiatieven vanuit de markt worden positief ontvangen waarbij het essentieel is dat er voldoende draagvlak is.

Weesfietsen

Een weesfiets is een fiets die in de openbare ruimte staat en lange tijd niet is gebruikt en waarvan de eigenaar onbekend is. Het doel is om overlast van deze fietsen te beperken. Weesfietsen kunnen worden verwijderd op de locaties waarvoor een aanwijzingsbesluit is bepaald.

Doelstelling van het gemeentelijke parkeerbeleid is het scheppen van een samenhangend beleidskader voor diverse parkeerders. Een kader dat een goede bereikbaarheid borgt door parkeervoorzieningen af te stemmen op de vraag naar parkeren.

3.5

Andere gebieden en gebruikers

Het centrum van Wijchen mag dan het meest dynamische gebied van onze gemeente zijn, er zijn in Wijchen diverse buurtwinkelcentra waar boodschappen gedaan kunnen worden, zoals Achterlo, Tunnelweg, Woezik, Zuiderpoort en Alverna. In dit hoofdstuk komt ook parkeren bij sportcomplexen, in de schoolomgeving, van elektrische voertuigen, voor treinreizigers, op carpoollocatie, bij evenementen en in het groen aan bod.

Buurtwinkelcentra

Het doel is dat er voldoende parkeerplaatsen vrij zijn voor het winkelend publiek. In de regel geldt dat wanneer de bezettingsgraad/ parkeerdruk boven de 90% komt, er sprake is van een parkeerprobleem. De CROW richtlijnen geven aan dat bij een parkeerdruk vanaf 90% problemen kunnen ontstaan door zoekverkeer en gebrek aan capaciteit. Bij deze hoge parkeerdruk worden parkeerregulerende maatregelen bij buurtwinkelcentra, zoals een (gedeeltelijke) parkeerschijfzone, overwogen.

Wonen in Wijchen

In woonwijken blijft het streven om in de toekomst geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan de openbare ruimte en aan het zicht te onttrekken. Parkeerterreinen met gestald blik, maar ook straten overvol met auto's zijn ongewenst. In de bestaande woonomgeving is dit niet altijd te realiseren. Van toepassing blijft dat in ieder gebied in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien. Gestreefd moet worden om dubbel grondgebruik te optimaliseren. Parkeren voor bezoek vindt nog steeds in de openbare ruimte plaats. Hierbij wordt altijd een minimale parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning aangehouden.

Indien naast de functie wonen ook een aan huis verbonden beroep is toegestaan, vergroot dit de parkeerdruk op de omgeving. Tot de aan huis verbonden beroepen kunnen de functies die zich verenigen met de woonfunctie worden gerekend. Ieder bestemmingsplan beschrijft een unieke situatie die van toepassing is. Als beleidslijn geldt dat er geen onevenredige toename op de parkeersituatie mag ontstaan. Het gaat dan om bedrijvigheid waarvan het karakter is te kenmerken als kleinschalig en de functie wordt door de bewoner uitgeoefend. Naast het kleinschalige karakter van de activiteit, is een kleinschalige verkeersaantrekkende werking een afwegingskader. Als voorbeeld is een groepssessie een kleinschalige activiteit, maar een grootschalig verkeersaantrekkende werking. Als definitie hanteert de gemeente Wijchen dat een aan huis verbonden beroep een 1 op 1 handeling / functie omvat die door de bewoner wordt uitgeoefend.

Sportcomplexen

Ook bij sportvoorzieningen blijft het doel dat voorzien wordt in eigen parkeerbehoefte. Bij diverse sportcomplexen in Wijchen zijn meerdere (sport)voorzieningen op één locatie gebundeld. Met meerdere sportvoorzieningen op één locatie worden de parkeerplaatsen optimaal gebruikt. Het is bij incidentele (grootschalige) evenementen de taak en verantwoordelijkheid van de aanvrager om te weten of de benodigde aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn en er niet gelijktijdig een ander (verkeersaantrekkend) evenement plaatsvindt.

Schoolomgeving

Deze parkeernota beperkt zich tot het parkeervraagstuk en niet die van de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oversteeksituaties of schoolroutes). De parkeerdruk is het hoogst tijdens het halen en brengen van kinderen op de basisscholen (2 of 4x per dag). In onze gemeente wordt bij parkeervraagstukken in principe altijd uitgegaan van de maximale parkeernorm en dubbelgebruik telt mee waar mogelijk.

In Wijchen wordt voor het bepalen van de totale parkeerbehoefte van basisscholen (en kinderdagverblijven) de volgende twee aspecten meegerekend:

- parkeerbehoefte; CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' [39]
- halen en brengen; CROW-publicatie 182 'parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' [40].

Daarnaast streeft de gemeente naar een flankerend beleid, waarbij vooral de nadruk gelegd wordt op educatieve en kleinschalige projecten; bijvoorbeeld door de aanwezigheid van de scholen te accentueren, wordt het rijgedrag aangepast.

Elektrische voertuigen

In 2013 zijn beleidsregels 'elektrisch rijden / duurzaam vervoer' vastgesteld [41]. De gemeente heeft het doel om het gebruik van elektrische auto's te stimuleren, zonder er (extra) kosten voor te dragen. Dit beleid is gebaseerd op de doelstelling 'paal-volgt-auto'.

De wereld van elektrische auto's is onderhevig aan vernieuwingen. Daarom zijn de beleidsregels voor oplaadpunten toe aan een update. Het nieuwe beleid betekent dat eigenaren van elektrische auto's een laadpaal kunnen aanvragen, zodat er per laadpaal minimaal één gebruiker is. De gemeente zet zich in om palen in de openbare ruimte te faciliteren, zonder dat de gemeente daar kosten voor wil dragen. Op het parkeervak komt een verkeersbord te staan waarmee deze alleen voor ladende elektrische auto's beschikbaar is. Zodra de laadpalen er eenmaal staan, zal het elektrische autogebruik naar verwachting alsnog toenemen.

Parkeren treinreizigers

Het NS-station van Wijchen is een unieke parkeerlocatie in Wijchen. Er is een hoge concentratie fiets- en autoparkeerders en zij parkeren geruime tijd. Het doel is dat de treinreiziger in de directe nabijheid van het station de auto of fiets kan parkeren, zodat er geen uitwijkgedrag naar de omliggende (woon)wijken ontstaat. Voor fietsers is, naast voldoende stallingsmogelijkheden, ook de veiligheid belangrijk.

Tot slot bestaat er in de directe stationsomgeving een grote behoefte aan K&R (Kiss en Ride) vanwege het ophalen of wegbrengen van treinreizigers. Bij een veilige inrichting van de K&R-voorziening kunnen passagiers in- en uitstappen zonder kruisende verkeersstromen.

Carpoolen

Een carpoollocatie is niet hetzelfde als een P&R-locatie (Park & Ride). Een P&R-terrein is een alternatief voor parkeren ten behoeve van een (winkel)centrum. Deze liggen meestal aan de rand van een stad. Men kan hier gratis of tegen een gereduceerd tarief de auto parkeren. Vervolgens kan met het openbaar vervoer of een shuttleservice naar de binnenstad gereisd worden. Een carpoollocatie is een voorziening waar bestuurders afspreken en samen verder rijden in één auto.

Carpoolen is het deelgebruik van de auto, voornamelijk voor het woon-werkverkeer. Doel van de gebruikers om te carpoolen is het delen van de autokosten over de inzittenden, bijdragen aan het verminderen van het fileprobleem en verbeteren van het milieu omdat de afgelegde kilometers gedeeld worden. Carpoolen is alleen mogelijk indien er parkeerfaciliteiten zijn alwaar carpoolende auto's elkaar kunnen treffen en samen verder kunnen rijden en de gemeente Wijchen onderschrijft dit belang.

Op de bedrijventerreinen Wijchen Oost en Bijsterhuizen leeft de wens voor een (extra) carpoolgelegenheid. Het beleid van de gemeente Wijchen is dat een carpoolplaats zinvol moet zijn, oftewel gebruikt dient te gaan worden. Zij neemt een positieve grondhouding aan tegenover een extra carpoollocatie indien deze carpoolbehoefte aanwezig blijkt te zijn.

Parkeren bij evenementen

Tijdens evenementen kan parkeren erg lastig zijn. Evenementen, groot of klein, hebben een verkeersaantrekkende werking. Dat betekent dat er bij evenementen rekening gehouden moet worden met parkeerruimte voor de bezoekers die met de auto of met de fiets komen. Ons beleid is dat ieder evenement zelf moet voorzien in de parkeerbehoefte. Zoveel mogelijk wordt gestreefd om dit op eigen terrein te bewerkstelligen (bv. op een aangewezen parkeerlocatie). In ieder geval dient altijd een verkeer- en parkeerparagraaf onderdeel uit te maken van de vergunningsaanvraag, zodat de parkeeroplossing getoetst kan worden. Van deze parkeeropgave mogen openbare parkeerplaatsen onderdeel uitmaken indien deze aanwezig zijn, bv. bij festiviteiten in het centrum.

Parkeren in het groen

Het parkeren in bermen en groen langs wegen kan een gemeente alleen voorkomen door dat fysiek onmogelijk te maken, dan wel door het parkeren in groen strafbaar te stellen door parkeerverboden in te stellen [6]. Een parkeerverbod langs de weg geldt namelijk ook voor de berm die onderdeel is van de weg [2]. Verboden uit de Apv (Algemene plaatselijke verordening) voor parkeren op groenstroken zijn slechts van toepassing op de groenstroken die geen deel uitmaken van de openbare weg.

Het hoofdprincipe is dat (hoofd)groenstructuur gehandhaafd blijft. Uitgangspunt bij het aanpakken van deze problematiek is dat er op wijkniveau oplossingen worden gezocht. De schaarse ruimte in combinatie met de vele geparkeerde voertuigen op sommige plaatsen zorgt voor een verminderde bereikbaarheid voor hulpdiensten. Over het algemeen kan worden gesteld dat het realiseren van parkeerplaatsen ten koste zal gaan van openbaar groen. De gemeente is hierin terughoudend omdat de groenvoorziening een prettig en leefbaar woonklimaat borgt. Aanleg van parkeerplaatsen in groen is mogelijk indien aan de voorwaarden wordt voldaan. In de woonwijk wordt een nachtelijke bezetting van 90% van de parkeerplaatsen als acceptabel beschouwd. Nagestreefd wordt dat er binnen 150 meter (hemelsbreed) van de woning in principe een parkeerplaats beschikbaar is.

Voor bedrijventerrein Wijchen Oost zijn afzonderlijke afspraken over aanleg van parkeerplaatsen in groen vastgelegd. Bij het opstellen van het Groenstructuurplan bedrijventerrein Wijchen Oost [28] is aangegeven hoe omgegaan dient te worden met parkeren en/of parkeerplaatsen op het bedrijventerrein. Doel is om groen te behouden ten behoeve van de leefbaarheid en als laatste optie te bezien. Om de ongewenste praktijk van parkeren in de groenstroken op te heffen, zijn voorwaarden voor aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgesteld [29][30].

Wijchen streeft er naar om auto's in woonwijken aan het zicht te onttrekken. Middels beperkingen voor aan huis verbonden beroepen wordt de parkeeroverlast in woonwijken niet vergroot. Bij multifunctionele sportcomplexen worden de parkeerplaatsen optimaal gebruikt. Bij de schoolomgeving gelden naast de parkeernormen ook normen voor halen en brengen. Het beleid voor elektrische voertuigen wijzigt zodat individuele aanvragen mogelijk zijn. Voor treinreizigers moet voldoende parkeergelegenheid zijn in de directheid van het station zijn. Het belang van parkeerfaciliteiten waar carpoolende auto's elkaar kunnen treffen en samen verder reizen, wordt onderstreept. Bij evenementen wordt gestreefd om parkeren op eigen terrein te bewerkstelligen. Wijchen hanteert een terughoudend beleid om te parkeren in het groen zodat de (hoofd)groenstructuur in woonwijken gehandhaafd blijft; voor bedrijventerrein Wijchen Oost zijn afzonderlijke afspraken gemaakt.

4. INVENTARISATIE EN EVALUATIE

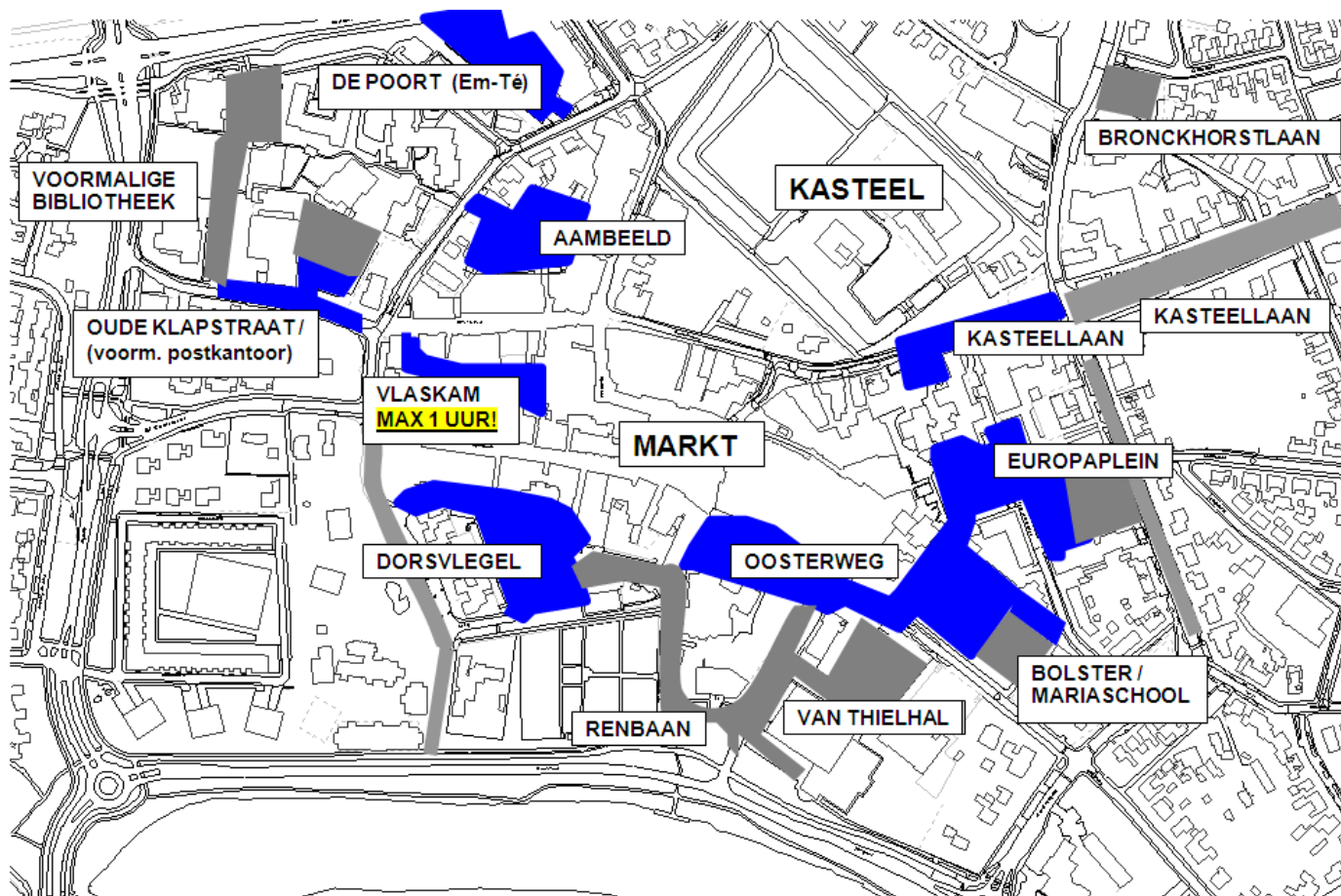
In het vorige hoofdstuk is het beleid bepaald. In dit hoofdstuk worden voor dezelfde gebieden en gebruikers geïnventariseerd wat de huidige stand van zaken is. Uit deze evaluatie komt naar voren of er aanpassingen nodig zijn.

4.1

Centrum en parkeermaatregelen

Parkeerschijfzone

Op afbeelding 2 zijn de parkeerplaatsen met blauw aangegeven die in de parkeerschijfzone liggen. Borden en een blauwe belijning van het parkeervak geven aan waar deze 'blauwe zone' geldt.



Afbeelding 2: parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur (parkeerschijfzone met blauwe lijn parkeervakken)

De parkeerschijfzone in Wijchen is van toepassing op maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 20:00 uur. Op koopzondagen is de parkeerschijfzone niet ingesteld maar is er wel (veel) winkelend publiek. Het doel van de parkeerschijfzone, om een vlotte roulatie van de parkeerplaatsen te bewerkstelligen, zou versterkt worden door de parkeerschijfzone ook op koopzondagen in te voeren. Echter zijn in Wijchen de koopzondagen niet op vaste dagen. Voor de bewoners en diens bezoekers kan het onduidelijk zijn wanneer de koopzondagen en daarmee de beperkte parkeerduur, van toepassing is. Om eenduidigheid te houden, wordt vastgehouden om de parkeerschijfzone niet op koopzondagen in te voeren.

Het onderzoek "Bereikbaarheid binnenstad" [15] (zie tabel in bijlage 2) laat zien dat winkelend publiek over het algemeen met 2 uur voldoende tijd heeft. Voor een winkelcentrum met de omvang van Wijchen ligt de parkeerduur op een drukke winkeldag (zaterdag) rond de 1 uur. Naarmate de omvang van een binnenstad / winkelcentrum toeneemt, neemt de parkeerduur toe. Uiteindelijk stagneert de parkeerduur op ongeveer 120 minuten (2 uur), zie bijlage 2. Geconcludeerd wordt dat er met de gestelde 2 uur middels een parkeerschijfzone voldoende parkeertijd is. De parkeerduur op de parkeerplaatsen met een parkeerschijfzone is gesteld op 2 uur. Er is een uitzonderingslocatie in Wijchen en dat is het (relatief kleine) parkeerterrein op de Vlaskam, alwaar slechts 1 uur parkeren is toegestaan. Deze uitzondering blijft in stand want er is door deze beperkte parkeerduur een vlotte circulatie/gebruik van de parkeerplaatsen; de kans is daarmee groter dat er plek is.

Parkeren voor langere duur

De parkeerschijfzone in Wijchen is van toepassing op maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 20:00 uur. Dit betekent dat 's avonds (tot 20:00 uur) de parkeerschijf gebruikt moet worden. Automobilisten die de vóór 18:00 uur in het centrum van Wijchen zijn en langdurig willen verblijven zoals bewoners, zijn bezoekers of horecabezoekers, kunnen geen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone. Uit het parkeeronderzoek [12] blijkt dat er rond dat tijdstip voldoende parkeermogelijkheden in de parkeerschijfzone beschikbaar zijn. Het voorstel is om het tijdsbad van de parkeerschijfzone te veranderen, ter verruiming van de bewoners en late bezoekers in het centrum.

Indien vanuit een instelling die de zorgverlening bij cliënten verzorgd, langer dan 2 uur bij een cliënt moet zijn, is hiervoor een ontheffing mogelijk. De ontheffing voor de parkeerduur kan door een zorgverlenende instantie worden aangevraagd en bevat geen persoonsgebonden kenteken. Hiermee kan de ontheffing door de hele organisatie gebruikt worden.

Binnen de huidige beleidskeuze worden geen (permanente) ontheffingen verleend, zodat de doorstroming van de parkerende voertuigen behouden blijft. Voor parkeerders die lange tijd in het centrum willen zijn, zijn voldoende parkeerplaatsen zonder tijdslimiet ingericht. Het college kan gemotiveerd afwijken bij uitzonderingen. Daarnaast is zij bevoegd op basis van artikel 87 RVV [1] ontheffing te verlenen voor de parkeerduur in de parkeerschijfzone.

Bewoners parkeren

Een permanente ontheffing op het gebruik van een parkeerschijf in de parkeerschijfzone (blauwe zone) wordt in de gemeente Wijchen niet verleend. Het doel van een parkeerschijfzone is om de doorstroming van de parkerende voertuigen te bevorderen. Voor alle langparkeerders (winkeliers, bewoners of bezoekers die langer willen parkeren) zijn rondom het centrum parkeerplaatsen zonder tijdslimiet ingericht. Deze liggen doorgaans op een iets grotere afstand van het centrum.

Vanuit de beleidsregels toegang centrum [17] is duidelijk dat een tijdelijke ontheffing voor bouw-, installatie-, reparatie- en verhuisverkeer (artikel 13) mogelijk is, eventueel aangevuld met een tijdelijke parkeerontheffing (artikel 17). Het bedrijf moet aantonen dat het in- en uitladen van gereedschap, apparatuur, materialen e.d. niet tijdens de venstertijden mogelijk is. De ontheffing wordt verstrekt voor de duur dat deze noodzakelijk is (maximaal 1 maand) en maximaal 2 tijdelijke ontheffingen per adres.

Eigenaren eigen grond

De intentie is dat eigenaren met parkeerplaatsen op eigen grond dit duidelijk zichtbaar maken. In een uitzonderlijke situatie wanneer parkeerplaatsen verdwijnen (op verzoek van de gemeente) maar zij wel grondeigenaar blijven, zijn specifieke afspraken gemaakt. Bij de herinrichting van het centrum is met bewoners van Die Eijcken een afspraak gemaakt door de inrichting van het kernwinkelgebied door te trekken over hun terrein. Daarmee kwamen de persoonlijke parkeermogelijkheden te vervallen. De toegankelijkheid, bereikbaarheid en uitstraling van het centrum heeft een duidelijke verbeteringslag gemaakt. Voor deze bewoners is afgesproken dat zij per woonadres één ontheffing van de parkeerschijfzone kunnen krijgen.

Medische praktijk

Huisartsen in het centrum van Wijchen zijn niet verplicht om een parkeerplaats aan te vragen maar bij huisartsen zijn deze over het algemeen wel aanwezig. Op deze manier staat de auto binnen reikafstand tijdens een spoedgeval. Voor andere medische praktijken zoals een fysiotherapeut ontbreekt de noodzaak om bij een spoedgeval snel de auto ter plaatse beschikbaar te hebben.

Bewegwijzering

In Wijchen is gekozen voor statische ANWB-bewegwijzering die de centrumring aangeeft. De centrumring staat weergegeven in afbeelding 3. De route wordt gevormd door de volgende wegen: Stationslaan, Hogeweg, Meerdreef en de Mr. Van Coothlaan / Bronckhorstlaan. Vanuit deze centrumring worden de parkeerplaatsen bewegwijzerd met statische bebording met daarop de namen van de parkeerterreinen. Op dit moment is de afweging dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen en daarom geen dynamische bewegwijzering wordt gerealiseerd.



Afbeelding 3: centrumring parkeren middels onderstaand statische verkeersbord

Doelstelling van het gemeentelijke parkeerbeleid is het scheppen van een samenhangend beleidskader voor diverse parkeerders. Een kader dat een goede bereikbaarheid borgt door parkeervoorzieningen af te stemmen op de vraag naar parkeren.

4.2

Gehandicaptenparkeren

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Van de algemene gehandicaptenparkeerplaats (GPP) mogen alle bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik maken. Er bereiken ons geen signalen dat er een tekort is. In bijlage 3 is een overzicht te zien van de GPP die nu in het centrum van Wijchen aanwezig zijn. Hieruit blijkt een goede verdeling van de GPP te zijn. In het parkeeronderzoek dat in juni 2014 is uitgevoerd [12], is specifiek

onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en het gebruik van de GPP. Geconcludeerd is dat over het algemeen geen knelpunten bestaan ten aanzien van de bezettingsgraad van de GPP.

Algemene GPP worden ook elders in Wijchen gerealiseerd, alwaar een behoefte blijkt te zijn. De Cliëntenraad Integraal Gehandicaptenbeleid Wijchen (CIGW) is onze gesprekspartner om deze locaties mede te bepalen.

In het centrum van Wijchen worden voor medische praktijken GPP gerealiseerd. Bezoekers van huisartsen en fysiotherapeuten zijn veelal (tijdelijk) minder valide. Zij zijn niet altijd in staat om ver te lopen en vanwege de parkeerdruk in het centrum is de beleidsregels dat bij huisartsen en fysiotherapiepraktijken in het centrum maximaal één algemene GPP aangewezen kan worden.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor het centrum van Wijchen zijn, in verhouding tot andere wijken in Wijchen, meer individuele GPP gerealiseerd. Dit komt voornamelijk omdat in het centrum van Wijchen in verhouding meer ouderen wonen die in aanmerking komen voor een individuele GPP. Individuele GPP kunnen overal in Wijchen ingericht worden indien de aanvraag voldoet aan de eisen/richtlijnen. Bij zogenaamde seniorenwoningen in Wijchen is een GPP een voorkomend verschijnsel. Een individuele GPP wordt opgeheven zodra de aanvrager geen GPP meer (nodig) heeft of de aanvrager is overleden. Bij verhuizingen van de aanvrager, wordt de aanvraag opnieuw beoordeeld.

Gehandicaptenparkeerplaatsen op grond van derden

Individuele GPP's worden niet op grond van derden door de gemeente gerealiseerd. Dat betekent dat de gemeente geen GPP op bijvoorbeeld op grond van een woningbouwcoöperatie aanlegt. Dit dient de eigenaar van de grond zelf reguleren.

In het centrum van Wijchen zijn voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP), die qua ligging goed verspreid zijn. Alwaar behoefte in Wijchen blijkt te zijn, worden algemene GPP ingericht. Voor individuele GPP vindt een persoonlijke afweging plaats. Op grond van derden worden geen GPP door de gemeente gerealiseerd.

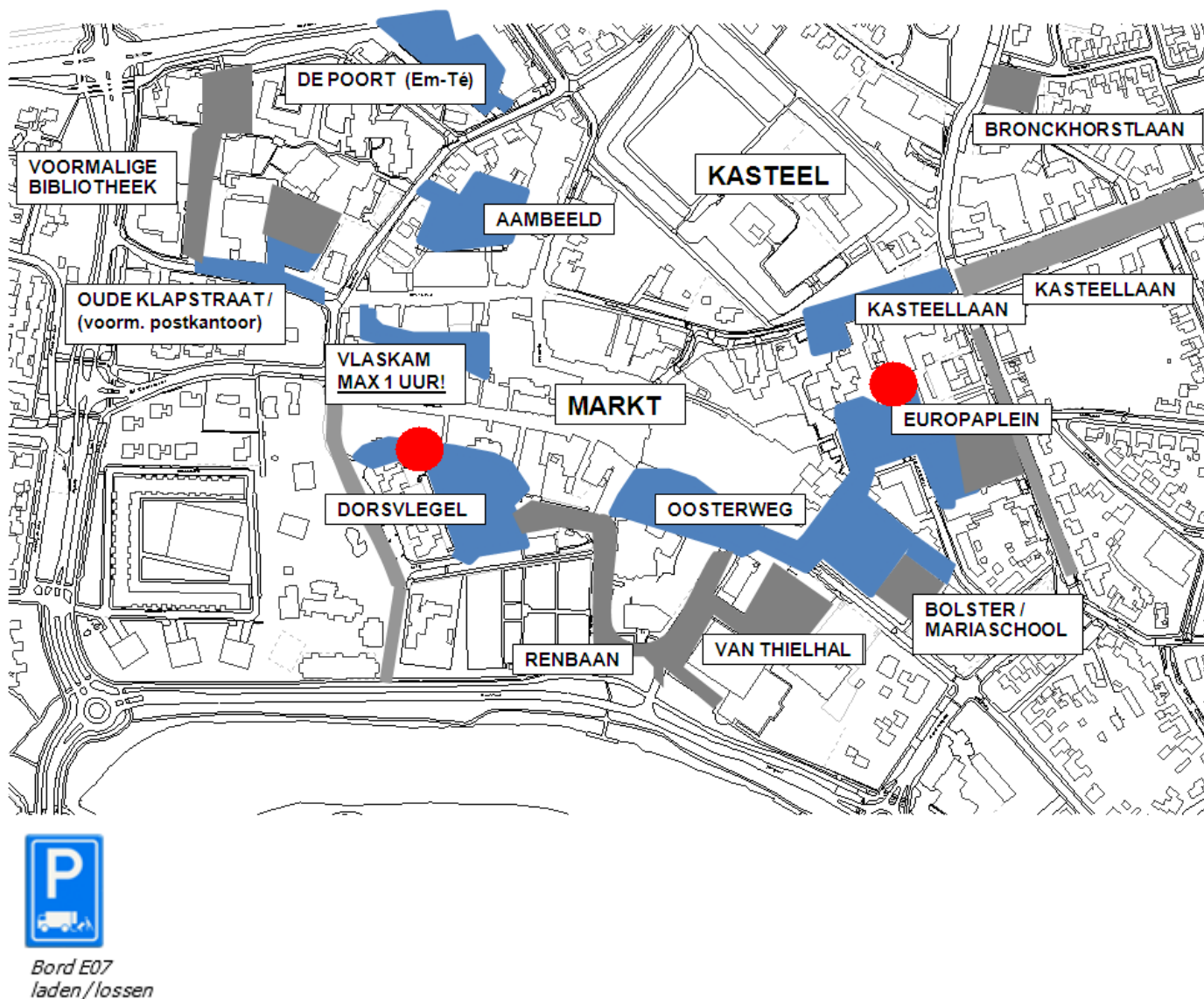
4.3

Parkeren grote voertuigen

Volgens de Apv [5] hebben 'grote voertuigen' een lengte van meer dan 6,00 meter en/of een hoogte van meer dan 2,40 meter. Dit zijn bijvoorbeeld vrachtauto's of bussen, maar ook de grotere bedrijfsbusjes die hoger zijn dan 2,40 meter of langer dan 6,00 meter. Omwille van de overlast die grote voertuigen in woonwijken (kunnen) veroorzaken, blijft de beleidslijn om vrachtauto's te weren uit deze gebieden.

Centrum Wijchen

Het afgesloten kernwinkelgebied is ingericht als een winkelerf waarmee parkeren binnen het centrum niet is toegestaan. Laden en lossen mag wel binnen de gestelde venstertijden: maandag t/m zaterdag van 7:00-12:00 uur. Buiten de bovenstaande venstertijden en voor deze grotere voertuigen zijn er voor de centrumbevoorrading twee locaties aangewezen waar laden en lossen altijd mogelijk is: op de Dorsvlegel en op het Europaplein.



Afbeelding 4: rode stip geeft twee locaties aan waar laden en lossen voor grote voertuigen in het centrum

Met deze ruime venstertijden en twee laad- en losvoorzieningen is er voldoende mogelijkheid voor alle laad- en losactiviteiten in het centrum te laten plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat er misbruik van de laad- en losvoorziening door personenautomobilisten plaats vindt.

Voor de Action is een uitzonderingspositie gemaakt [43]. Het college heeft besloten om de bevoorrading van deze publiekstrekker in de Burchtstraat toe te staan. Bevoorrading met grote voertuigen was niet mogelijk aan een andere zijde van het pand. Op basis van de ontheffing mag in het afgesloten centrumgebied tussen 7:00 en 9:00 uur geladen en gelost worden door 18 meter vrachtauto's van Action. Door het gekozen tijdstip is de bezoekersdrukke nog niet aanwezig.

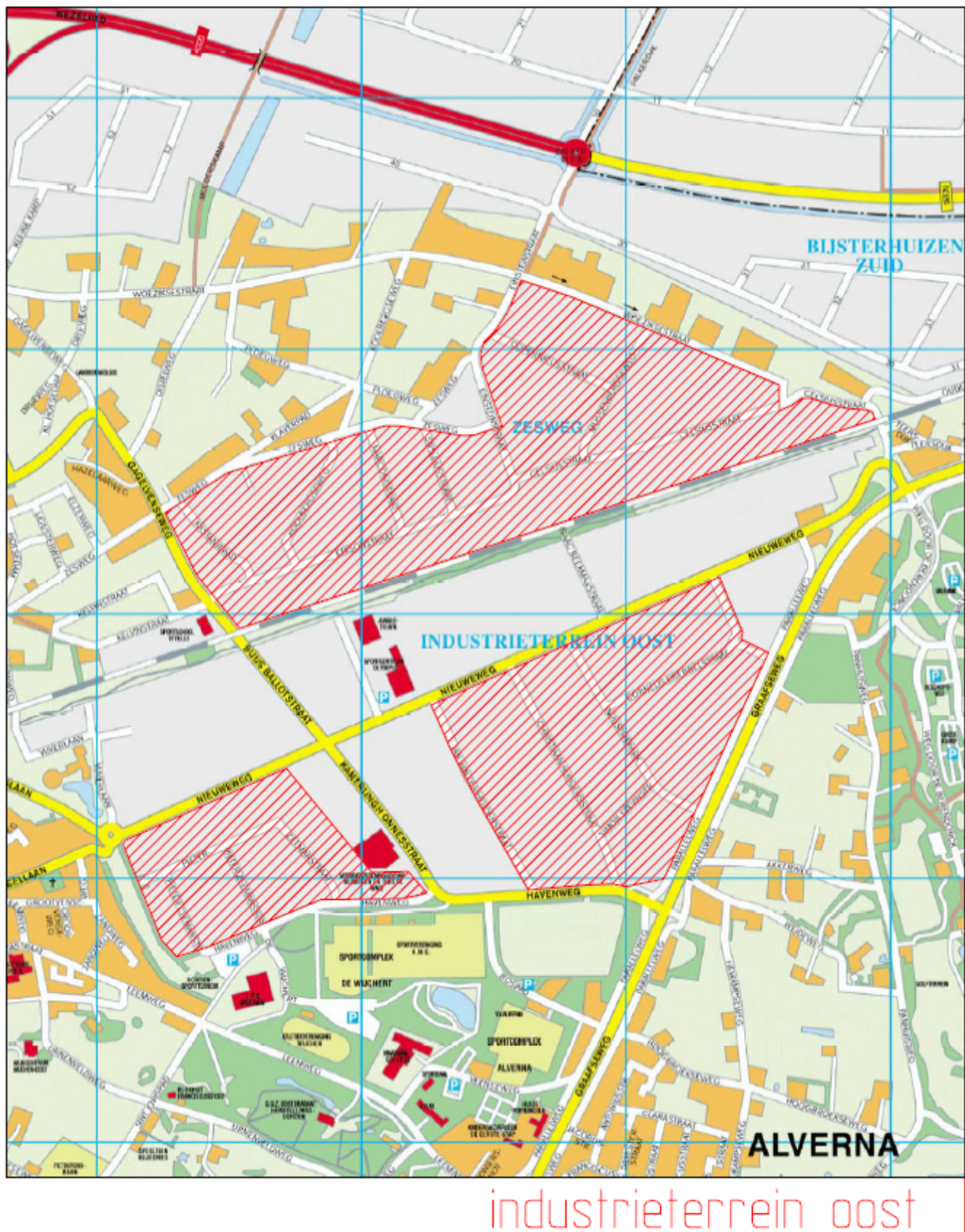
Voor de vrachtauto's van de marktkooplieden (tijdens de weekmarkt) zijn de parkeerplaatsen van voormalige blauwe loods op de Dorsvlegel bestemd. Deze liggen op loopafstand van het centrum en aldaar is extra ruime parkeerruimte gerealiseerd. De parkeerplaatsen zijn normaliter zonder beperkingen te gebruiken, met uitzondering van de marktdag. Dan is deze parkeerruimte exclusief voor de vrachtauto's gereserveerd.

Bedrijventerreinen

Voor de wegen en straten op bedrijventerrein Bijsterhuizen geldt een algemeen parkeerverbod, voor zowel personenauto's als vrachtauto's. Middels diverse (herhalings)borden is dit aangegeven.

Op bedrijventerrein Loonse Waard en enkele wegen van bedrijventerrein Wijchen Oost mogen vrachtauto's op de openbare weg parkeren, mits ze de doorstroming niet belemmeren. Op Wijchen Oost is overmatig geparkeerde personenauto's een doorn in het oog dat met lokale maatregelen opgepakt wordt. Op bedrijventerrein Breekwagen (Bergharen) is weliswaar geen parkeerverbod ingesteld maar dit valt binnen de bebouwde kom waardoor grote voertuigen hier op basis van de Apv niet geparkeerd mogen worden.

Vanwege de verkeersveiligheid zijn op bedrijventerrein Wijchen Oost enkele gebiedsontsluitingswegen uitgezonderd waar niet geparkeerd mag worden: Nieuweweg, Buys Ballotstraat, Gagelvenseweg, Kamerlingh Onnesstraat, Havenweg en parallelweg Graafseweg. Op afbeelding 5 is weergegeven waar wel geparkeerd door grote voertuigen mag worden op bedrijventerrein Wijchen Oost.



Afbeelding 5: rode arcering geeft aan waar wel geparkeerd mag worden door grote voertuigen.

De gemeente heeft het standpunt om de marktpartijen aan zet te laten met verzoeken voor camperplaatsen. Indien er ondernemers in Wijchen zijn die een camperplaats, eventueel met gebruikmaking van de aldaar aanwezige faciliteiten, voor eigen rekening willen exploiteren, wil de gemeente hieraan medewerking verlenen. Mocht de markt ontoereikend zijn, dan overweegt de gemeente zelf om camperplaatsen zonder basisvoorziening te realiseren. Daarnaast kunnen campergebruikers terecht bij bestaande (recreatie)ondernemers.

In het centrum zijn twee laad- en losplaatsen waarmee voldoende voorzieningen voor grote voertuigen geboden worden. Voor de vrachtauto's van de marktkooplieden op marktdag is een specifiek deel de Dorsvlegel gereserveerd. Alle bedrijven moeten op de bedrijventerreinen zelf in parkeerruimte (blijven) voorzien. Op het bedrijventerrein Wijchen Oost kan, op enkele wegen na, door vrachtauto's geparkeerd worden. Voor de realisatie van camperplaatsen is de markt aan zet.

4.4

Parkeren van fietsen

Fietsparkeren centrum Wijchen

De stallingen in het centrum van Wijchen staan aan de randen van het centrum en in het midden van de looproutes. Er is tijdens winkeltijden geen tekort aan stallingen waarneembaar. Op de marktdagochtend mag er niet gefietst worden op de markt. Tijdens grootschalige evenementen op de markt, zoals de kermis, wordt een fietsparkeerverbod op de markt ingesteld. Belangrijk is dat er voldoende alternatieven geboden worden. In het voorbeeld van de kermis wordt een bewaakte stallingsmogelijkheid aangeboden.

Fietsparkeernormen

De fietsparkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de kencijfers uit het ASVV[32]. Er wordt onderscheid gemaakt in de functies kantoren, scholen, winkelgebied, gezondheidsinstellingen en sport, cultuur en ontspanning. Evenals voor parkeernormen voor auto's wordt er ook bij de normen voor fietsparkeren onderscheid gemaakt in drie gebieden: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom. In Wijchen is deze gebiedsindeling terug te vinden op afbeelding 8, zie hoofdstuk 5 waar de bepaling van de parkeerbehoefte verder aan bod komt.

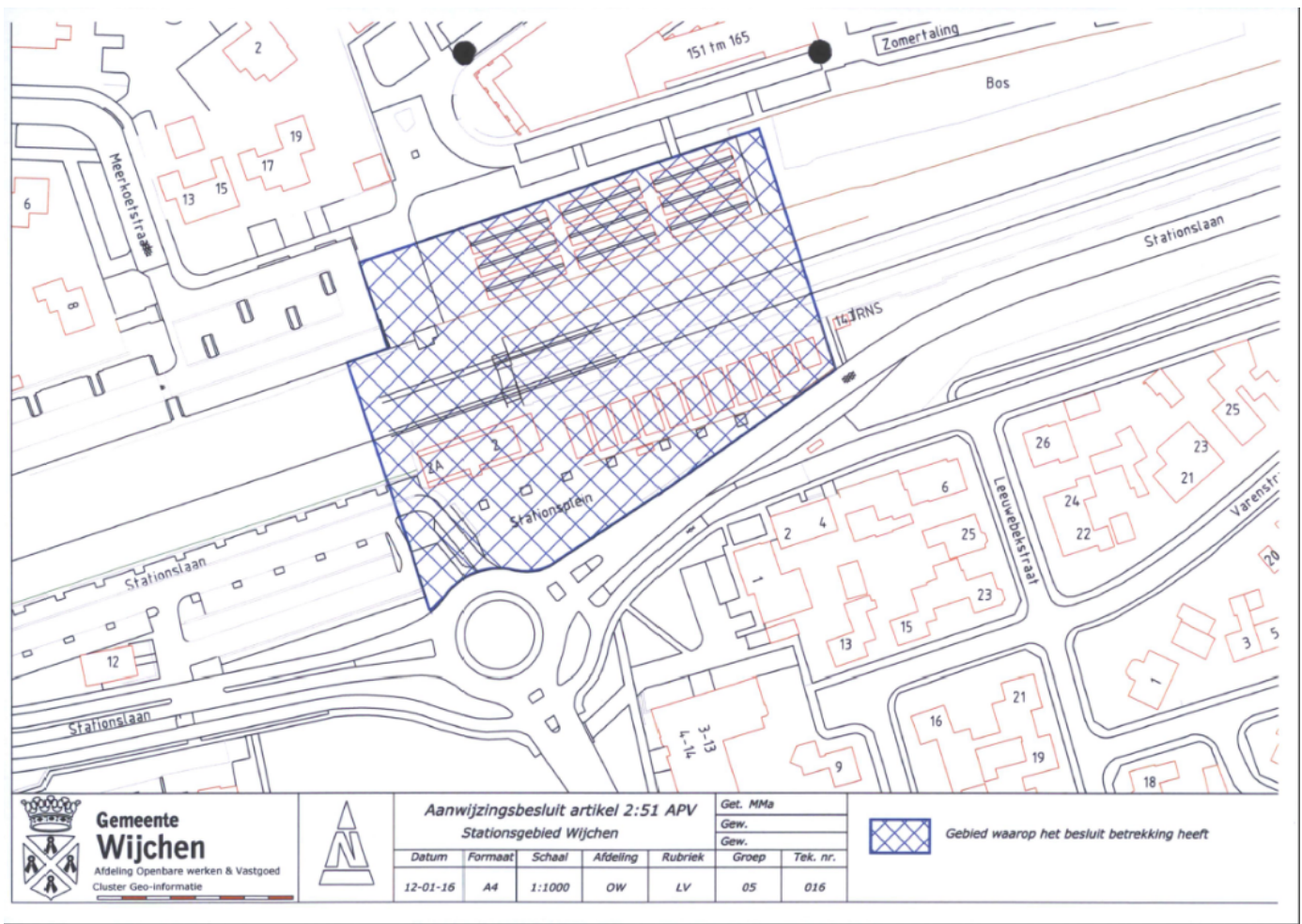
Elektrische fietsen

Er zijn in het centrum van Wijchen geen openbare laadpalen voor fietsers. Langs fietsroutes bij enkele (horeca-)ondernemers in Wijchen of omliggende kerkdorpen, zijn wel laadmogelijkheden aanwezig. Particuliere initiatieven worden positief ontvangen. Dit geldt zowel voor het (winkel)centrum van Wijchen als daar buiten.

Weesfietsen

Weesfietsen zijn in Wijchen hoofdzakelijk bij het NS-station. Met een aanwijzingsbesluit van 20 januari 2016 [36] is het stationsgebied van Wijchen aangewezen als locatie waar het verboden is:

- (brom)fietsen buiten de daarvoor bestemde ruimten te plaatsen;
- (brom)fietsen langer dan 28 dagen onafgebroken te stallen



Afbeelding 6: aanwijzingsbesluit stationsgebied

Indien op andere locaties problemen met weesfietsen ontstaan, is het college bevoegd om een aanwijzingsbesluit te nemen. Het huidige aanwijzingsbesluit zal aangepast moeten worden zodra de nieuwe locatie van de fietsenstalling. De fietsenstalling in de stationsomgeving komt namelijk in de parkeergarage.

In het centrum worden fietsenstallingen geclusterd. Voor (nieuw)bouwplannen worden fietsparkeernormen aangehouden. De gemeente legt geen oplaadpunten voor elektrische fietsen aan. Het aanwijzingsbesluit voor weesfietsen kan voor elk gebied ingesteld maar geldt nu alleen in de stationsomgeving. Het aanwijzingsbesluit moet veranderd worden zodra de nieuwe fietsenstalling (parkeergarage) is gerealiseerd.

4.5

Andere gebieden en gebruikers

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op parkeren in buurtwinkelcentra en in de woonomgeving van Wijchen. Tevens komt parkeren bij sportcomplexen, in de schoolomgeving, van elektrische voertuigen, voor treinreizigers, op carpoollocatie, bij evenementen en in het groen aan bod.

Buurtwinkelcentra

In Wijchen zijn enkele buurtwinkelcentra, zoals Achterlo, Tunnelweg en Zuiderpoort. Daarnaast kent Wijchen nog een dorpsvoorziening in Alverna en een buurtsteunpunt in Woezik. Bij de meeste buurtwinkelcentra zijn geen parkeerregulerende maatregelen ingesteld; in Alverna is dit wel. Sinds de herinrichting van deze parkeerplaats zijn er geen signalen over de parkeerdruk ontvangen. Indien klachten over parkeren over buurtwinkelcentra komen, wordt een onderzoek uitgevoerd naar de exacte parkeerdruk tijdens de maatgevende periode. Dan wordt bezien of er een parkeerprobleem is en of parkeerregulerende maatregelen zoals een parkeerschijfzone wenselijk zijn. Bij de ingangen van de diverse winkels zijn enkele GPP gerealiseerd. Bij de gemeente Wijchen zijn geen probleemlocaties bekend over een verhoogde parkeerdruk. Hierdoor worden er nu geen parkeerregulerende maatregelen genomen.

Wonen in Wijchen

Dubbel grondgebruik is in Wijchen steeds vaker een gewoonteged. Onder appartementen of grondgebonden particuliere woningen worden garages gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de appartementen in de Villa Mes, aan de Sterrebosweg, de Teersmortelweg en in het plan 'Tuin van Woezik'. In deze parkeergarages worden alleen voor de directe bewoners een (of meerdere) plaats(en) gereserveerd. Parkeren voor bezoek vindt nog steeds in de openbare ruimte plaats.

Indien woningen naast de functie wonen ook een aan huis verbonden beroep uitoefenen, vergroot de parkeerdruk op de omgeving. Omdat diverse bestemmingsplannen het beroep aan huis direct toestaan, vindt er een nadere afweging plaats. Het toestaan van een aan huis verbonden beroep is uitsluitend mogelijk indien aan de voorwaarden van het bestemmingplan wordt voldaan. Dit betekent over het algemeen o.a. dat de activiteit niet mag leiden tot gebruik van extra parkeren in het openbaar gebied. Vaak heeft het uitoefenen van een vrij beroep een publieksgericht karakter. Dit betekent dat het direct toestaan van het uitoefenen van een vrij beroep (arts, tandarts, notaris) een onevenredig zware druk kan leggen op de omgeving (b.v. parkeerdruk door patiënten, cliënten), hetgeen wel als een ruimtelijk relevant aspect kan worden getypeerd. Deze activiteiten zijn dan ook niet te scharen onder het in dit bestemmingsplan bedoelde begrip 'aan huis verbonden beroep', maar dienen te worden gerangschikt onder aan huis verbonden bedrijven. Ten aanzien van aan huis verbonden bedrijven is het bestemmingsplan over het algemeen meer terughoudend. Bedrijvigheid hoort in beginsel niet thuis in een woonomgeving.

Sportcomplexen

Bij sportvoorzieningen dienen voldoende parkeermogelijkheden te zijn. Indien meerdere (sport)voorzieningen op één locatie gebundeld zijn, worden de parkeerplaatsen optimaal gebruikt, zoals bijvoorbeeld op de Campus of sportpark Woezik. Bij evenementen dient er onderling afstemming gezocht te worden dat er niet gelijktijdig (grootschalige) evenementen plaatsvinden die van dezelfde parkeercapaciteit gebruik willen maken.

Schoolomgeving

In de gemeente Wijchen zijn weinig parkeervraagstukken bij scholen actueel. Alleen de omgeving van de Speelhoeve (Blauwe Hof) heeft onze aandacht om de overlast van halen en brengen te verlichten. Oplossingsrichtingen worden lokaal met school en bewoners met maatwerk gemaakt.

De gemeente streeft naar een flankerend beleid, waarbij vooral de nadruk gelegd wordt op kleinschalige en educatieve projecten. Het flankerende beleid heeft als doelstelling om alternatieven voor de auto voor het halen en brengen van kinderen op basisscholen te stimuleren. De rol van de gemeente is daarbij ondersteunend, door te faciliteren en te stimuleren. Dat wil zeggen dat de gemeente scholen en andere partijen zoals VVN of politie in de gelegenheid stelt, helpt en stimuleert om de problematiek aan te pakken. Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (ROVON) zijn hiervoor in ruime mate documentatie en beschrijving van praktijkvoorbeelden beschikbaar. Voor de beeldvorming kan worden gedacht aan educatieve projecten of aansprekende acties om ouders te wijzen op alternatieven voor de auto. Vanuit het ROVON worden acties (financieel en) vooral intergemeentelijk aangepakt.

Elektrische voertuigen

De wereld van elektrische auto's is onderhevig aan vernieuwingen. In 2015 zijn met een regionale aanbesteding van de Stadsregio Arnhem Nijmegen 12 laadpunten toegevoegd in de openbare ruimte; veelal bij dorpshuizen in de hele gemeente Wijchen. Op de Campuslaan en in het centrum van Wijchen (Europaplein) zijn in 2013 al 2 oplaadpalen geplaatst, met ieder 2 oplaadmogelijkheden. Op de website www.oplaadpalen.nl [42] wordt een actuele stand van zaken van alle oplaadpalen in Nederland gegeven. De Wijchense oplaadpalen staan hier vermeld.

De beleidsregels over elektrisch rijden zijn aan een update toe. Het nieuwe beleid betekent dat eigenaren van elektrische auto's een laadpaal kunnen aanvragen, zodat er per laadpaal minimaal één gebruiker is. Wijchen heeft in de beleidsregels staan dat een aanvrager geen mogelijkheid mag hebben om op te laden via een privé-parkeergelegenheid. Parkeerplaatsen met oplaadpunten worden niet 'op kenteken' afgegeven maar de parkeerplaats wordt wel toegekend voor het specifieke doel voor het laden van een elektrisch voertuig. De gemeente bepaalt de locatie van het oplaadpunt en streeft naar realisatie van een oplaadpunt in de 'directe' nabijheid van het perceel of de woning. Aspecten als zichtbaarheid, vindbaarheid, clustering van laadpalen, parkeerdruk, doorgang verkeer, geen belemmering van straatmeubilair en behoud openbaar groen spelen mee in de locatiebepaling. Wijchen volgt hiermee het beleid 'paal-volgt-auto' en de toekomst zal uitwijzen hoeveel laadpalen er op deze manier bijkomen zodat het gebruik van elektrische auto's gestimuleerd wordt.

Parkeren treinreizigers

Aan de zuidzijde, evenwijdig met de Stationslaan wordt in 2016/2017 de stationsomgeving verbeterd. Naast een parkeergarage die wordt gerealiseerd, wordt ook de openbare ruimte heringericht. In de parkeergarage komt plaats voor zowel auto's als fietsen. Op het fietsparkeerdek is plaats voor meer dan 1.000 fietsparkeerplaatsen (dubbellaags) en er komen meer dan 200 autoparkeerplaatsen.

Het ontwerp en detaillering zorgen voor een open, duurzame parkeerkelder waar op toekomstige ontwikkelingen zoals elektrisch laden wordt voorgesorteerd. De belangrijkste trend is de toenemende aandacht voor het ontwerp en de inrichting van openbare parkeergarages. De aandacht richt zich daarbij vooral op het voorkomen van gevoelens van onveiligheid. Daarnaast is het belangrijk om 'VOL'-signalering te hebben zodat er geen wachtrij ontstaat, ondanks dat er geen plaats is. De exacte vormgeving en inrichting van de stationsomgeving / parkeergarage wordt in dit plan niet behandeld. Uitvoering en realisatie van het parkeren, zowel K&R-, fiets- als autoparkeren, rondom het NS-station is een separaat project en geeft geen aanleiding om in dit parkeerbeleid verder te verbijzonderen.

Carpoolen

De enige officiële carpoollocatie in Wijchen is gelegen bij de afrit Wijchen-Bergharen van de A326, aan de Hernenseweg bij knooppunt Bankhoef (A50). De carpoolplaats biedt plaats aan 62 auto's en is tevens voorzien van een overdekte fietsenstalling en verlichting. Met het openbaar vervoer is de carpoolplaats te bereiken via de buurtbus die hier direct langsrijdt (lijn 563; 1x/uur overdag) en op 800 meter (hemelsbreed) loopafstand de eindbushalte van de beide buslijnen in Wijchen (lijn 13 en lijn 15). Aan de aanwezige auto's op diverse tijdstippen kan geconcludeerd worden dat de carpoolplaats goed wordt gebruikt. De locatie is in beheer en eigendom van de provincie Gelderland.

Vanuit de Wijchense bedrijvenverenigingen Wijchen Oost en Bijsterhuizen is de wens geuit voor een (extra) carpool gelegenheid. Het is voor de gemeente Wijchen belangrijk dat de carpoolplaats daadwerkelijk gebruikt dient te gaan worden. De gemeente heeft aangegeven positief te staan tegenover een extra carpoollocatie indien de behoefte en gebruik wordt aangetoond. Indien een geschikte locatie wordt benoemd, zijn financiering en beheer voorname aspecten waarover vooraf duidelijke afspraken over gemaakt moeten worden.

Parkeren bij evenementen

Ieder evenement moet zelf voorzien in de parkeerbehoefte. Bij de vergunningsaanvraag moet een verkeer- en parkeerparagraaf toegevoegd worden, waarin specifieke afspraken staan over hoe omgegaan wordt met het parkeren bij evenementen. Zoveel mogelijk wordt gestreefd om dit op eigen terrein te bewerkstelligen, zoals bijvoorbeeld bij het Emporium waar de parkeerruimte gehuurd wordt. Openbare parkeerplaatsen mogen onderdeel uitmaken van de aanvraag indien deze in voldoende mate aanwezig zijn, bv. bij festiviteiten in het centrum zoals de Kasteelfeesten en Wijchen On Ice. In de parkeeropgave moet de aanvrager aantonen hoe het fiets- en autoparkeren wordt geregeld, waar zijn bestaande en/of aanvullende parkeerverbodsborden nodig zijn en of de wegsleepregeling van kracht is.

Parkeren in het groen

De basis voor de afweging 'parkeren wel/niet in het groen' in woonwijken ligt vast in de groenstructuurplannen [28]. Daarin is vastgelegd welke groenstructuren op kern- en wijkniveau belangrijk zijn en in stand moeten worden gehouden dan wel versterkt moeten worden. Met buurt-groen is meer mogelijk, maar dat kan in verband met de leefbaarheid van de buurt niet zomaar worden opgeofferd. Om een heldere keuze in de belangenafweging te maken, zijn de richtlijnen van toepassing zoals verwoord in bijlage 4.

Voor bedrijventerrein Wijchen Oost zijn specifieke afspraken vastgelegd. Uitgangspunt is dat elk bedrijf op eigen terrein zorgt voor parkeerruimte voor eigen gebruik (personenauto's en vrachtauto's). Wanneer dit tot problemen leidt, moet worden gekeken naar oplossingen op nabijgelegen kavels. Als dit ook niet toereikend is, kan worden bekeken of het mogelijk is om parkeerplaatsen in de groenstroken aan te leggen. Parkeren in de openbare ruimte wordt dus gezien als laatste optie, met name uit oogpunt van leefbaarheid om het openbaar groen te behouden. Aanleg van parkeerplaatsen is uitsluitend mogelijk indien aan de voorwaarden wordt voldaan, zoals verwoord in bijlage 4. In 2015 zijn de regels en prijzen van bedrijventerrein Wijchen Oost betreffende uitbreidingen in de openbare ruimte (groen) versoepeld waardoor meer bedrijven de mogelijkheid hebben om extra parkeerplaatsen te realiseren. Het initiatief om de grond van de gemeente te kopen, of parkeerplaatsen te realiseren, moet van de bedrijven afkomen.

Bij buurtwinkelcentra kan middels een parkeeronderzoek uitsluitend gegeven worden of parkeerregulerende maatregelen nodig zijn. Het aan huis verbonden beroep mag niet leiden tot een toename van (parkeer)overlast naar de omgeving toe. Er zijn al verscheidende elektrische laadpalen voor auto's gerealiseerd en nieuwe aanvragen zullen dit aantal doen toenemen waarmee het elektrische rijden wordt gestimuleerd. Voor treinreizigers wordt in de stationsomgeving een parkeergarage gerealiseerd. De huidige carpoolvoorziening is een succes; voor nieuwe initiatieven staat de gemeente open voor. Parkeervoorzieningen realiseren in het groen is alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk waarbij het uitgangspunt is dat groenstructuur gehandhaafd blijft.

5. UITGANGSPUNTEN PARKEERBEHOEFTE

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in een gegeven situatie heeft het CROW kencijfers opgesteld [39]. Voor het bepalen van een parkeerbalans, wordt de parkeernorm berekend aan de hand van parkeerkencijfers, rekening houdend met de eigenschappen en kenmerken van een locatie en de functie van de bebouwing. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Deze cijfers kennen een bandbreedte en geven een gemiddeld beeld van de situatie aan. Zij geven geen kant-en-klaar antwoord en op basis van de verstedelijkingsgraad en stedelijke zone vindt een verbijzondering plaats.

5.1

Parkeernormen

In januari 2013 heeft het college invulling gegeven aan één van de opgaven uit het GVVP, door parkeernormen vast te stellen [11] en hiermee de beleidsuitgangspunten voor de bepaling van de parkeerbehoefte. Er wordt hiermee voorgesorteerd op de groeiende parkeervraag. Het algemene uitgangspunt is dat parkeren altijd, inclusief laden en lossen, op eigen terrein moet worden afgewikkeld, ook in een toekomstige situatie. Als uitgangspunt is vastgelegd om de maximale parkeernormen te gebruiken, rekening houdend met de verstedelijkingsgraden en parkeren op eigen terrein. Ook in een toekomstige situatie moet dit mogelijk zijn, indien het pand een andere eigenaar of functie krijgt. Er mag geen nadelig gevolg ontstaan dat het parkeren en / of laden en lossen in de openbare ruimte plaats vindt. Tevens dienen deze parkeerplaatsen via eigen terrein te bereiken te zijn zonder gebruik te moeten maken van aangrenzend terrein of openbare groenvoorzieningen.

Het CROW heeft algemene parkeerkencijfers ontwikkeld (CROW-publicatie 317 [39]) waarvoor een gemeente vertaalslag gemaakt moet worden. Op basis van de bereikbaarheidskenmerken van de lokale situatie (verstedelijkingsgraad en stedelijke zone), de specifieke eigenschappen van de functie en het gemeentelijke beleid spelen daarbij een rol.

Verstedelijkingsgraad

In publicatie 317 wordt onderscheidt gemaakt in autogebruik tussen gebieden met een verschillende stedelijkheidsgraad. In een grote stad zullen de mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken groter zijn dan in een klein dorp. De verstedelijkingsgraad is bepaald [11] voor de kern Wijchen en de omliggende dorpen en zijn vastgelegd op:

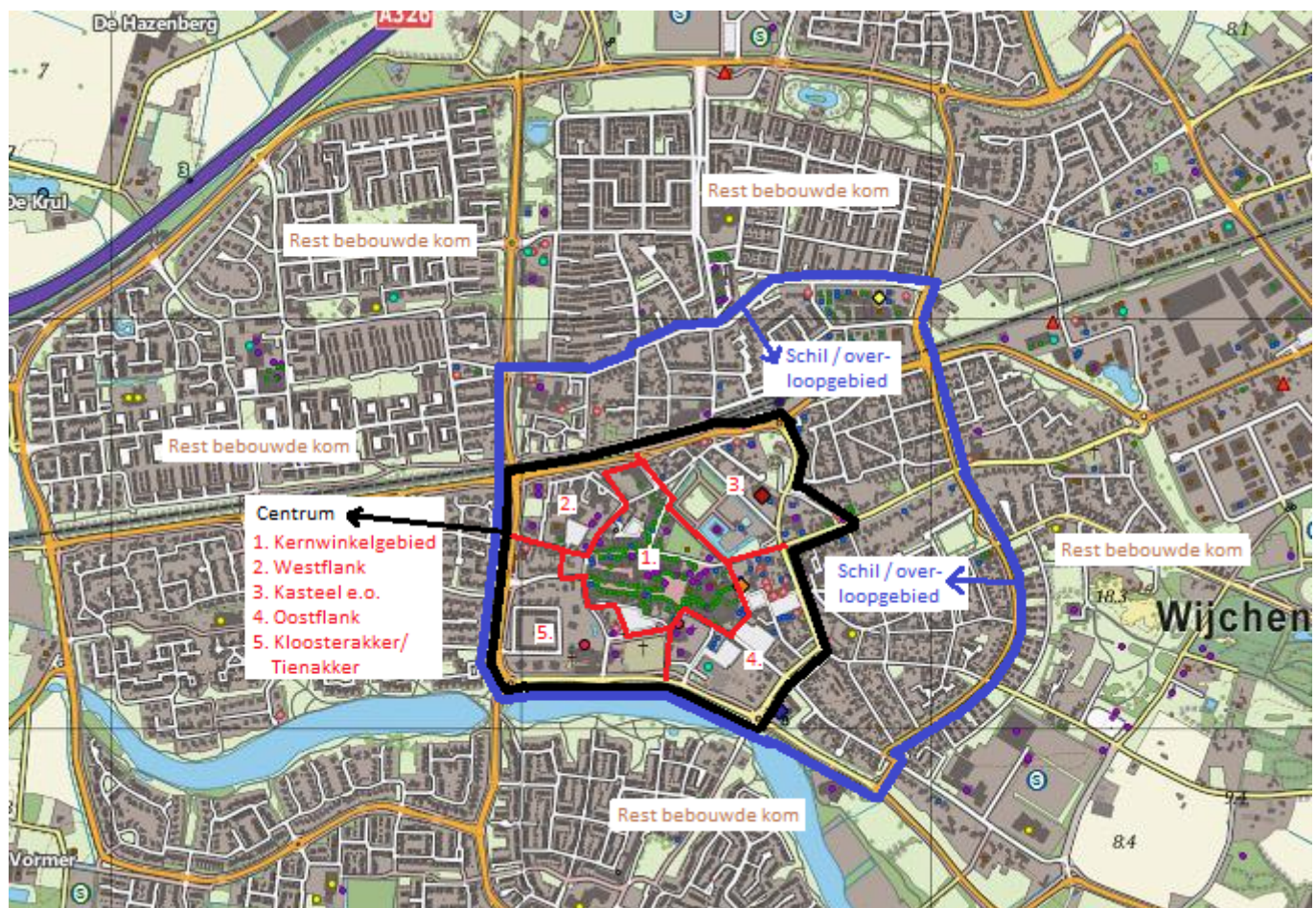
- de bebouwde kom van Wijchen, Niftrik en Batenburg valt onder 'matig stedelijk';
- de bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij valt onder 'weinig stedelijk';
- het buitengebied van de gemeente Wijchen valt onder 'niet stedelijk';

Aan de hand een rekenvoorbeeld in bijlage 5 is het gebruik van deze verstedelijkingsgraad toegelicht.

Stedelijke zone

Publicatie 317 maakt daarnaast onderscheid in verschillende stedelijke zones. Het gebied is medebepalend naar de parkeerbehoefte. Er is onderscheid gemaakt in: centrum, schil, rest bebouwde kom en het buitengebied. Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden is in Wijchen aangegeven hoe deze zones exact liggen (zie afbeelding 8). Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid bij het bepalen van een bestaande of nieuwe parkeernorm, zoals het rekenvoorbeeld in bijlage 5.

De grenzen van het centrum zijn vernieuwd ten opzichte van besluit januari 2013 door een gelijke grens "Centrum" te hanteren, eenduidig zoals in de centrumvisie en het gebied reclamebelasting wordt geheven (zie zwarte lijn in afbeelding 8). De blauwe ring daaropvolgend is de "schil / overloopgebied". De rest van Wijchen valt onder de "rest bebouwde kom". Alles buiten de bebouwde komgrenzen valt onder "buitengebied". Ligt een voorziening binnen de bebouwde kom van een Wijchens (kerk)dorp, dan valt dit onder "rest bebouwde kom". Er wordt in deze kleine kernen geen aanduiding centrum gehanteerd.



Afbeelding 8: stedelijke zone in de kern Wijchen.

De parkeernormen gelden niet alleen voor auto's; ook voor fietsers zijn er geldende parkeernormen, zie hoofdstuk 3.4. Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis)scholen en kinderdagverblijven wordt vanwege de korte piekperiode, naast de berekende parkeerbehoefte, de specifieke rekenmethode van het CROW toegepast, zie hoofdstuk 3.5.

5.2

Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt de verhouding berekend tussen parkeervraag en -aanbod binnen een bepaald gebied. Het is van essentieel belang dat na realisatie van een (bouw)plan voldoende parkeergelegenheid is in de omgeving om aan de toegenomen parkeervraag te voldoen. Het aantal benodigde plaatsen wordt de parkeervraag genoemd. Om de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde parkeerbalans.

Voor het bepalen van de parkeerbalans, wordt de parkeernorm berekend, rekening houdend met de kenmerken van de locatie en de functie van de bebouwing. Het gemeentelijke uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt en de maximale norm wordt aangehouden. In bijlage 5 is een rekenvoorbeeld gemaakt voor een tandartspraktijk in Wijchen (afbeelding 9) die in Wijchen (matig stedelijk) in een woonwijk (rest bebouwde kom) ligt (afbeelding 10).

Soms valt de parkeervraag van de verschillende functies niet samen in de tijd. Hierdoor is dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. De zogenaamde aanwezigheidspercentages staan in afbeelding 11. Voor een complete parkeerbalans worden ook parkeervoorzieningen (zoals opritten) op eigen terrein meegerekend. In hoeveel mate deze meetellen, is weergegeven in afbeelding 12.

5.3

Mobiliteitskenmerken

In de publicatie 317 wordt, naast de parkeernormen, inzicht gegeven in de verwachte verkeersgeneratie. Oftewel hoeveel verkeersbewegingen worden voor deze locatieontwikkeling verwacht? In de tabellen in deze publicatie wordt bij het bepalen van deze verkeersbewegingen rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad en stedelijke zone. Een voorbeeld van deze kencijfers en verkeersgeneratie is weergegeven in bijlage 5.

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de gemeente Wijchen de parkeerkencijfers gebruikt om tot een parkeerbalans te komen bij (nieuw)bouwprojecten of herontwikkelingen. De gemeente Wijchen hanteert de maximale normen. Een parkeerbalans geeft inzicht in de parkeerbehoefte voor een groter gebied, waarbij er sprake kan zijn van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. De CROW-publicatie geeft richtlijnen mee over de hoeveelheid verkeersbewegingen dat voor een locatieontwikkeling verwacht wordt.

6 HANDHAVING

Alle parkeermaatregelen vallen of staan met adequate handhaving. Als voorbeeld houdt een parkeerschijfzone geen stand indien toch nooit gecontroleerd wordt.

6.1

Ontheffingen

In de Wegenverkeerswet [2] is geregeld hoe moet worden omgegaan met parkeren, waar parkeren of stilstaan is toegestaan en waar niet, en onder welke voorwaarden. Op grond van artikel 149 van de WVV [2] en artikel 87 van het RVV [3][1] kan het college van B&W ontheffing verlenen van de bepalingen in deze wet, zoals voor een stopverbod (artikel 23 RVV), parkeerverbod (artikel 24 RVV) of parkeerschijfzone (artikel 25 RVV). Voor ontheffingen worden leges in rekening gebracht, zie hiervoor de actuele legesverordening [16]. De beleidsuitgangspunten om geen permanente ontheffingen te verlenen, wordt in hoofdstuk 3.1 toegelicht.

De regeling met betrekking tot parkeerexcessen is opgenomen in de Apv [5], hoofdstuk 5, afdeling 1. Per paragraaf is hierin bepaald of het college ontheffing kan verlenen of niet. Ontheffingen kunnen niet worden verleend voor het parkeren van grote voertuigen (artikel 5:8), voertuigenwrakken (artikel 5:5) of defecte voertuigen (artikel 5:4). Ontheffingen kunnen wel worden verleend voor het langer dan drie dagen parkeren van een camper of kampeermiddel (artikel 5:6) of parkeren van reclamevoertuigen (artikel 5:7). Vanzelfsprekend blijft het college altijd bevoegd om gemotiveerd in uitzonderlijke gevallen af te wijken van het geldende beleid.

6.2

Handhaving

Handhaving is noodzakelijk zodat de regels worden nageleefd. In het coalitieakkoord [45] is hier al de eerste voorzet voor gegeven. Daarin staat: "Wij zijn attent op het toezicht en de handhaving van verkeersregels in wijken en buurten. Wij gaan ervan uit dat inwoners hier ook hun eigen verantwoordelijkheid in nemen en we spreken hen op die verantwoordelijkheid aan." Naast eigen verantwoordelijkheid zijn de toezichthouders (buitengewoon opsporingsambtenaren) van de gemeente Wijchen en de politie bevoegd om handhavend op te treden.

De toezichthouders handhaven op de Apv en vergunningen, en zij hebben een sociale taak door het bieden van een luisterend oor. Natuurlijk hoort het uitschrijven van bekeuringen er ook bij, maar liever houden de toezichthouders het bonnenboekje in de zak. In het gemeentelijke handhavingsbeleidsplan en het jaarlijks uitvoeringsprogramma worden de prioriteiten vanuit handhaving benoemd. Parkeeroverlast op het bedrijventerrein is een speerpunt en handhaving van de parkeerschijfzone is over het algemeen jaarlijks hoog

geprioriteerd. Het is een gegeven dat een parkeerschijfzone geen effect heeft als er geen reële pakkans is en er controles plaatsvinden.

6.3

Wegsleepregeling

Op 29 april 2010 heeft de gemeenteraad de 'Wegsleepverordening gemeente Wijchen' [38] vastgesteld. Hiermee ligt vast wanneer een voertuig kan worden weggesleept, waar het voertuig in bewaring wordt gehouden en wat de kosten zijn.

Handhaving is nodig voor de functionaliteit van de (parkeer)maatregelen. Het college van B&W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de RVV. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de Apv. De toezichthouders en politie zijn bevoegd om handhavend op te treden. De Wegsleepregeling is actueel en blijft van kracht.

7. CONCLUSIES EN ACTIEPUNTEN

Indien in de voorgaande inventarisatie en evaluatie is gebleken dat een onderwerp niet overeenkomt met het huidige beleid, is een actiepunt het gevolg. In dit hoofdstuk worden deze conclusies en actiepunten benoemd.

De voornaamste conclusie is dat het parkeerbeleid grotendeels in overeenstemming is met de huidige situatie.

Centrum en parkeermaatregelen

In het centrum van Wijchen is de parkeerschijfzone van 9:00-20:00 uur. Geconstateerd is dat er rond sluitingstijd van de winkels voldoende parkeermogelijkheden in de parkeerschijfzone beschikbaar zijn. Het voorstel is om het tijdspad van de parkeerschijfzone te veranderen naar 9:00-18:00 uur, ter verruiming van de bewoners en late bezoekers in het centrum.

Gehandicaptenparkeren

Het beleid ten aanzien van gehandicaptenparkeren werkt in de praktijk en behoeft geen aanpassingen.

Parkeren grote voertuigen

Alleen op bedrijventerrein Wijchen Oost mogen grote voertuigen geparkeerd worden. Voor personenauto's wordt op Wijchen Oost maatwerk geleverd. In het centrum van Wijchen mogen grote voertuigen niet parkeren, met uitzondering enkele parkeervakken op de marktdagochtend op de Dorsvlegel. Camperplaatsen zonder basisvoorziening worden in het centrum alleen gerealiseerd indien de marktpartijen falen.

Parkeren van fietsen

Om de overlast van weesfietsen te minimaliseren en door de komst van een nieuwe fietsenstalling in de stationsomgeving (parkeergarage) moet het aanwijzingsbesluit herzien worden. Het college is bevoegd om dit aan te passen. Wijchen hanteert voor fietsparkeren ook de kencijfers van het CROW en voert geen actief beleid voor oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Andere gebieden en gebruikers: elektrische voertuigen

Het beleid voor elektrische voertuigen is toe aan een update. De beleidsupdate wordt vanuit afdeling milieu/duurzaamheid opgepakt. Met deze update wordt het mogelijk dat individuele aanvragen een

laadvoorziening in de openbare ruimte kunnen aanvragen. De gemeente bepaalt de uiteindelijke locatie, rekening houdend met de aspecten zoals zichtbaarheid, vindbaarheid en behoud openbaar groen.

Uitgangspunten parkeerbehoefte

De stedelijke zone van de uitgangspunten parkeerbehoefte is gewijzigd. Hiermee komt de grens “Centrum” overeen met de begrenzing die gehanteerd worden in de Centrumvisie en de zonering reclamebelasting.

Handhaving

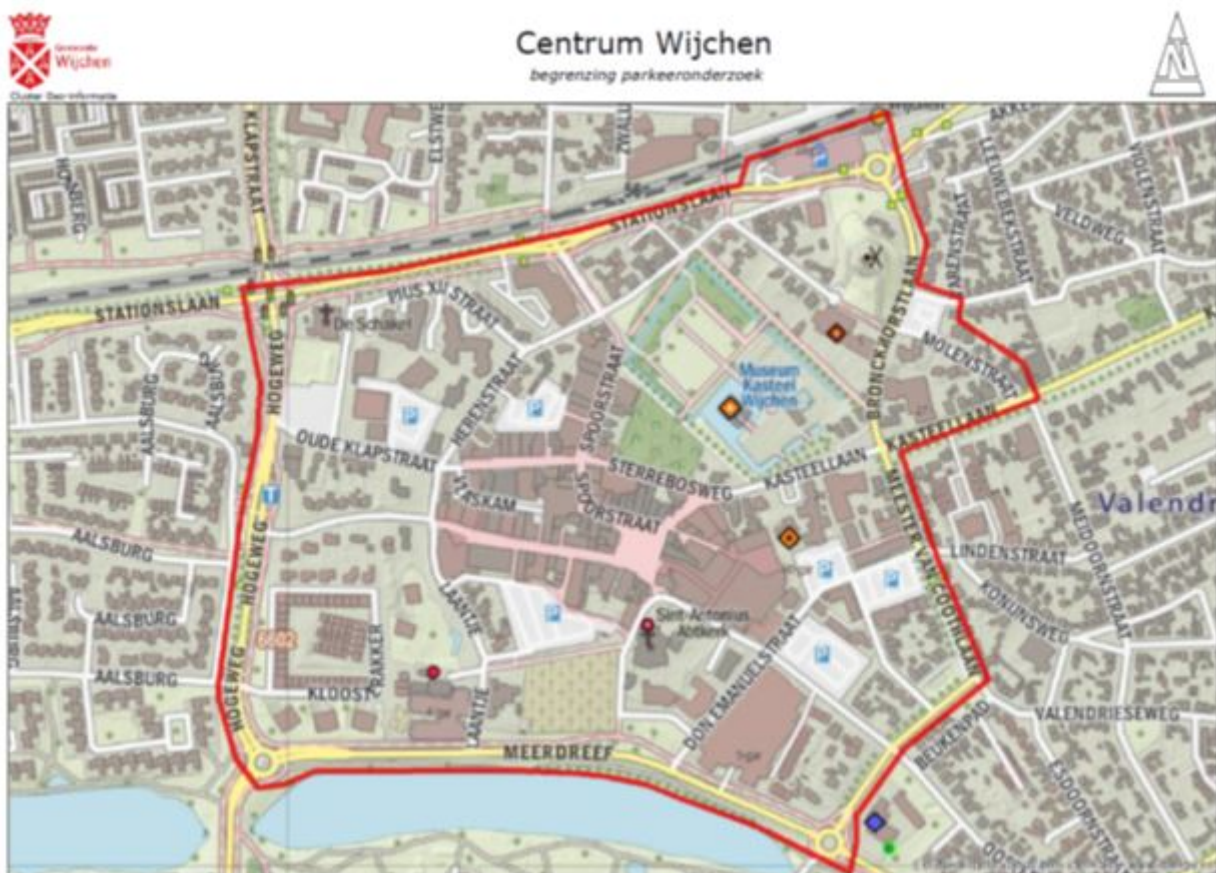
Zonder handhaving worden de regels niet nageleefd dus handhaving is nodig zodat de parkeermaatregelen effectief zijn. In een jaarlijks uitvoeringsprogramma liggen de jaarlijkse speerpunten van handhaving vast en parkeren maakt hier over het algemeen deel van uit.

Hoofstuk 8 Parkeerbeleidsplan centrum Wijchen en plangebied Tussen Kasteel en Wijchens Meer

8.1 Inleiding

Centrum Wijchen

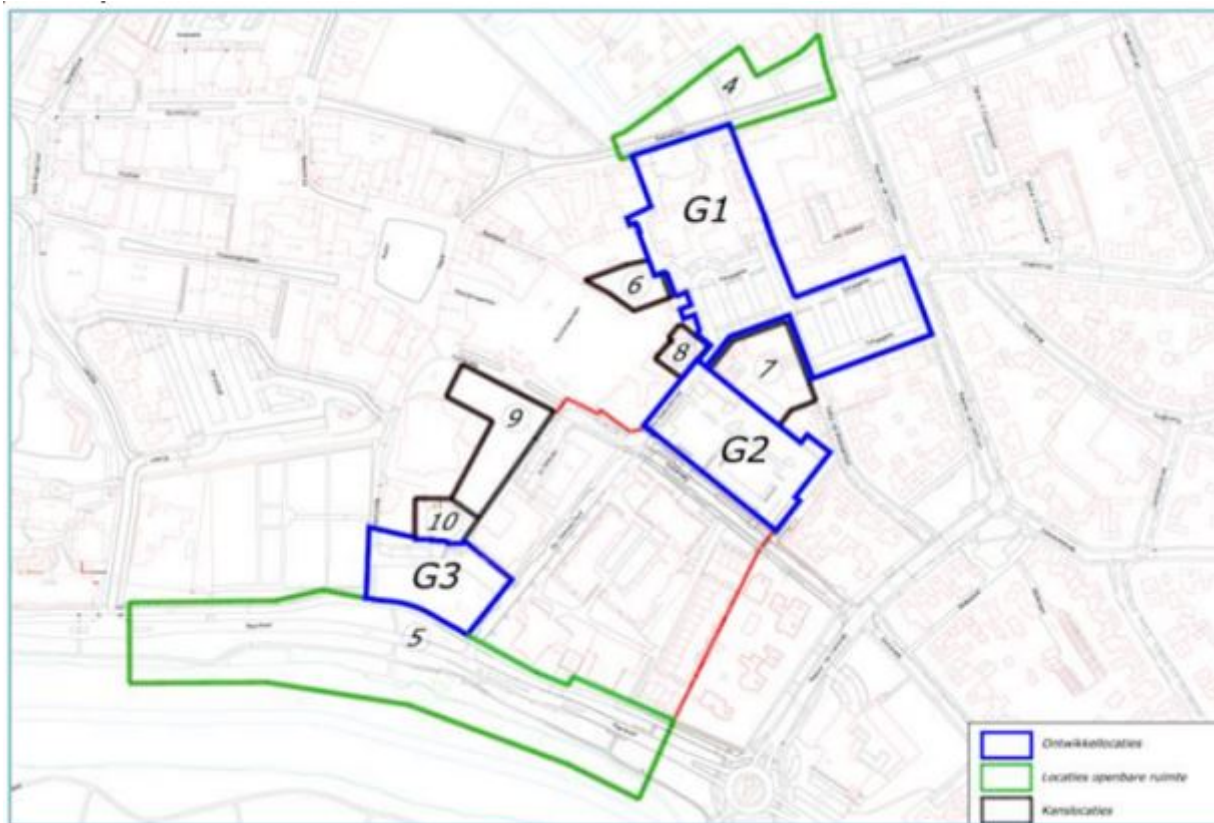
Voor het centrum van Wijchen geldt specifiek beleid. Het gaat om het gebied zoals weergegeven op deze kaart:



Voor dit gebied geldt in aanvulling op de rest van het Parkeerbeleidsplan hetgeen bepaald is in dit hoofdstuk. Indien dit hoofdstuk strijdig is met een bepaling in de rest van het Parkeerbeleidsplan, dan heeft het bepaalde in dit hoofdstuk voorrang.

Plangebied Tussen Kasteel en Wijchens Meer

Voor een deel van het centrum van Wijchen geldt specifiek beleid. Het gaat om het plangebied van het project Tussen Kasteel en Wijchens Meer (hierna: TKWM), zoals weergegeven op deze kaart:



Het plangebied TKWM bestaat uit de ontwikkellocaties, locaties openbare ruimte en kanslocaties.

Voor dit plangebied geldt in aanvulling op de rest van het Parkeerbeleidsplan hetgeen bepaald is in dit hoofdstuk. Indien dit hoofdstuk strijdig is met een bepaling in de rest van het Parkeerbeleidsplan, dan heeft het bepaalde in dit hoofdstuk voorrang.

8.2 Besluit parkeren centrum en plangebied TKWM

Centrum Wijchen

1. We brengen de buffer voor zoekverkeer terug van 15% naar 5% onder voorwaarde dat voor het gehele centrum een dynamische parkeerverwijzing wordt aangebracht;
2. We beschouwen de met tijdelijke parkeerplaatsen ingerichte locaties voormalige bibliotheek en Molenhuis hierna als permanente parkeerplaatsen.
3. We gaan de bezettingsgraad van het aantal parkeerplaatsen in het centrum monitoren door jaarlijks op vier momenten een telling uit voeren.

Plangebied TKWM

4. We brengen het aantal openbare parkeerplaatsen in het plangebied TKWM terug van 456 naar 287;
5. Voor de nieuwe bebouwing (woningbouw en commercieel programma) hanteren we de onderkant van de bandbreedte van de CROW parkeernormen;
6. Op de parkeernorm voor de nieuwe woningen in het plangebied TKWM staan we een maximale mobiliteitscorrectie van 15% toe op de private parkeerplaatsen voor het implementeren van innovatieve parkeeroplossingen.

8.3 Toelichting op besluit

Toelichting verkleinen buffer voor zoekverkeer

Eén van de ambities van het college is om het autogebruik te ontmoedigen waardoor de centrumbezoekers eerder zullen fietsen of lopen of gebruik maken van het Openbaar Vervoer. Door de buffer bij te stellen van

15% naar 5% blijft er extra ruimte in het centrum beschikbaar maar zal het autogebruik deels ontmoedigd worden.

In Druten wordt in het parkeerbeleid ook rekening gehouden met een buffer van 5%. Door de ervaringen die door onze werkorganisatie Druten-Wijchen daar opgedaan zijn, zijn wij van mening dat dit principe ook werkbaar is voor het centrum van Wijchen, zeker als een digitaal dynamisch parkeerverwijzingssysteem geïmplementeerd wordt.

Om het verkeer (en daarmee ook het parkeren) beter over het centrum te verdelen en de bereikbaarheid van het centrum te vergroten dient een digitale dynamische parkeerverwijzing geïmplementeerd te worden in het gehele centrum. Bijvoorbeeld door borden langs de route richting het centrum die aangeven hoeveel parkeerplaatsen op de diverse voorzieningen nog vrij zijn. Het zoekverkeer neemt door een digitale dynamische parkeerverwijzing aanzienlijk af waardoor de buffer voor zoekverkeer verlaagd kan worden.

Toelichting 'tijdelijke' parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen Bolster, voormalige bibliotheek en Molenhuis zijn ooit aangelegd als tijdelijke parkeerplaatsen. Het Centrum Management Wijchen heeft aangegeven zich in het nieuwe parkeerbeleid te kunnen vinden wanneer er niet meer over tijdelijke parkeerplaatsen wordt gesproken. Feitelijk ziet de gemeente de bovengenoemde 'tijdelijke' parkeerplaatsen al jaren als permanente parkeerplaatsen. Bij het opstellen van de parkeerbalans en in de tweejaarlijkse beoordelingen van de bezettingsgraden zijn deze 'tijdelijke' parkeerplaatsen meegenomen. De status 'tijdelijk' is daarmee feitelijk al lang vervallen. Als de locaties waar deze parkeerplaatsen liggen worden ontwikkeld moeten deze parkeerplaatsen dus ook terugkomen.

Toelichting parkeerbehoefte plangebied TKWM

Om de parkeerbehoefte van het plangebied TKWM te bepalen is eerst uitgezoomd naar het gehele centrum. Het centrum van Wijchen heeft namelijk een omvang waarbij de verschillende gebieden zoals Oostflank en Westflank niet los van elkaar mogen worden beschouwd.

Voor het gehele centrum is bepaald wat de parkeerbehoefte is en wat het feitelijk aantal aanwezige en beschikbare parkeerplaatsen is. Dit noemen we de parkeerbalans.

Daarnaast zijn er in 2014, 2016 en 2018 tellingen uitgevoerd waaruit kan worden opgemaakt wat de bezettingsgraad is van de parkeerplaatsen.

Zowel uit de parkeerbalans als uit de tellingen blijkt dat er een substantieel overschot aan parkeerplaatsen is. Voor de volledigheid moet worden opgemerkt dat we daarbij zijn uitgegaan van het huidige parkeerbeleid. Volgens dit beleid moet er gekeken worden naar de bezettingsgraad op de piekmomenten, voor Wijchen zijn dat de donderdagochtend (weekmarkt), de vrijdagmiddag en de zaterdagmiddag. Op deze drukste momenten van de week mag er geen zoekverkeer zijn hetgeen beleidsmatig is vertaald in een bezettingsgraad van maximaal 85%.

Door dit voor autoverkeer ruime beleid blijven er in het centrum veel parkeerplaatsen onbenut. Strikt genomen zouden deze parkeerplaatsen kunnen worden verwijderd zonder afbreuk te doen aan het huidige parkeerbeleid. Voor het gehele centrum gaat het om 339 parkeerplaatsen. Voorgesteld wordt om een deel van deze extra parkeerplaatsen niet terug te laten keren in het plangebied. Omdat het plangebied TKWM verreweg de grootste ontwikkeling van de komende jaren is, stellen we voor om de helft van deze extra plaatsen in het plangebied te laten vervallen. Daarmee daalt het aantal terug te brengen openbare parkeerplaatsen in het plangebied van 456 naar 287 plaatsen.

Uiteraard moeten bij de ontwikkeling ook nog nieuwe parkeerplaatsen worden toegevoegd voor de nieuw te realiseren woningen en andere functies.

Door het aantal parkeerplaatsen aan te passen wordt ook gewerkt aan de duurzaamheidsambities van de gemeente. Een overmaat aan parkeerplaatsen zou immers ook autogebruik naar het centrum kunnen bevorderen. Ook wie op relatief korte afstand van het centrum woont hoeft nu nooit de keuze te maken om met de fiets of met auto naar het centrum te gaan, er is immers altijd voldoende parkeergelegenheid. Door aanpassing van het aantal parkeerplaatsen creëren we ook meer bewustzijn bij onze inwoners en gebruikers van het centrum over de manier waarop zij het centrum willen bereiken.

Een deel van het aantal nieuw aan te leggen parkeerplaatsen voor het vastgoedprogramma van de marktpartijen is openbaar toegankelijk. Deze parkeerplaatsen kunnen dubbel gebruikt worden: overdag door bezoekers van het centrum, 's avonds door de bewoners. Het dubbelgebruik percentage wordt berekend aan de hand van de dubbelgebruik percentages van het vigerend parkeerbeleid (CROW-normen).

De parkeerplaatsen zullen niet allemaal tegelijk uit het plangebied verdwijnen, dit zal gefaseerd gebeuren, in samenhang met de fasering van de ontwikkeling van TKWM. We verwachten daarom dat het gefaseerd afbouwen van de overcapaciteit aan parkeerplaatsen in het centrum samen zal vallen met de toekomstige trends en ontwikkelingen zoals duurzamer gebruik vervoersmiddelen, meer deelgebruik, gedragsverandering gebruikers en bewoners etc. Hierdoor gaan inwoners en bezoekers geleidelijk wennen aan een lager aantal parkeerplaatsen.

Toelichting parkeernorm voor plangebied TKWM

De gemeente heeft de ambitie om een duurzame, toekomstbestendige wijk te maken. De huidige parkeernorm (bovenkant CROW-norm) past daar niet meer bij. Deze normen worden in heel Wijchen gehanteerd. In het centrum is het denkbaar een lagere parkeernorm te hanteren zodat er voldoende ruimte ontstaat voor een ander programma, passend bij een centrum (woningen, detailhandel, kantoorfuncties, horeca etc.).

Bij de ontwikkeling van de Oostflank en Meesterplaats is een parkeernorm van 1,3 gehanteerd. Ondanks deze lage norm heeft dit niet geleid tot parkeerproblemen.

De bandbreedte van de CROW-normen kent een bovenkant (Wijchens beleid) en een onderzijde. Gelet op de goede bereikbaarheid van ons centrum met Openbaar Vervoer en met de fiets achten wij het aanvaardbaar om in het plangebied TKWM voor de nieuw te realiseren woningen en andere voorzieningen de onderkant van de CROW-normen van toepassing te verklaren.

Wonen in het centrum van Wijchen betekent enerzijds dicht bij voorzieningen wonen maar anderzijds ook accepteren dat het niet altijd mogelijk is om 1 of 2 auto's voor de deur te kunnen parkeren. Parkeerplaatsen liggen wel altijd op loopafstand van de woningen. Door de onderkant van de CROW-normen te hanteren voor het nieuw te realiseren programma in het centrum worden de ambities van de gemeente duidelijk meegegeven aan de ontwikkelaar en toekomstige bewoners. Om misverstanden te voorkomen zal aan de ontwikkelende partijen worden meegegeven dat hier bij de verkoop van de woningen duidelijk over gecommuniceerd moet worden.

Toelichting mobiliteitscorrectie op parkeernorm plangebied TKWM

In de Tender TKWM worden marktpartijen uitgedaagd om innovatieve parkeer-oplossingen in hun plan te implementeren. Daarbij kan gedacht worden aan deelauto's maar ook aan doelgroepenbeleid. Bijvoorbeeld woningen speciaal voor jongeren zullen minder autoverkeer genereren dan woningen voor gezinnen. Door deze creativiteit van de marktpartijen ook op dit punt te stimuleren kan het aantal auto's in het centrum worden beperkt. Omdat het hier gaat om innovatieve ontwikkelingen willen we een maximale mobiliteitscorrectie van 15% toestaan. Dit geldt voor de private parkeerplaatsen voor nieuwe woningen. Partijen worden hiermee voldoende uitgedaagd en excessen worden voorkomen.

Om de maximale mobiliteitscorrectie te kunnen behalen dienen partijen hun concepten te onderbouwen op haalbaarheid en een verklaring van instandhouding te geven. Beide dienen ervoor om te zorgen dat de innovatieve parkeeroplossingen daadwerkelijk gerealiseerd worden en ook in de toekomst gewaarborgd worden. Een mobiliteitscorrectie kan o.a. toegekend worden als:

- Partijen een programmaonderdeel hebben voor een specifieke doelgroep zoals jongeren of (zorgbehoevende) ouderen;
- Er deelauto's toegekend worden aan een woonprogramma;
- Mobility as a Service wordt aangeboden.

BEGRIPPENLIJST

Bestuurders:	alle weggebruikers behalve voetgangers;
Bestuurder van een motorvoertuig	1.hij die het motorvoertuig bestuurt of
	2.voor zover het betreft een motorvoertuig voor het besturen waarvan een rijbewijs AM, B, C, D of E, is vereist en dat is voorzien van een dubbele bediening, hij die rijonderricht geeft of

	toezicht houdt in het kader van een vanwege de overheid ingesteld onderzoek naar de rijvaardigheid, niet zijnde een onderzoek als bedoeld in artikel 131, eerste lid, van de wet;
Centrum	Het centrum van Wijchen wordt omvat door de Stationslaan, Bronckhorstlaan, Molenstraat / deel van de Kasteellaan, mr. Van Coothlaan, Meerdreef en Hogeweg, zie afbeelding 1.
Centrumring	Het centrum van Wijchen wordt omvat door de Stationslaan, Bronckhorstlaan/ mr. Van Coothlaan, Meerdreef en Hogeweg, zie afbeelding 3.
CROW	Kennisplatform voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. CROW is een non-profit, servicegerichte kennispartner van professionals in de werkkterreinen infrastructuur, openbare ruimte, verkeer/ vervoer, werk en veiligheid, aanbesteden en contracteren.
Dubbelgebruik parkeren	Diverse doelgroepen maken op verschillende momenten gebruik van dezelfde parkeerplaats, waardoor de parkeerplaats optimaal gebruikt wordt.
Kernwinkelgebied	Het kernwinkelgebied is het winkelgebied (zie afbeelding 1) binnen het centrum van Wijchen vastgelegd in de Centrumvisie.
Parkeren	Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen’.
Verkeer	Alle weggebruikers;
Voertuigen	Fietsen, bromfietsen, gehandicaptenvoertuigen, motorvoertuigen, trams en wagens
Weg	Volgens de Wegenverkeerswet: ‘alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten’.

•GERAADPLEEGDE BRONNEN•

Diverse geraadpleegde bronnen zijn digitaal beschikbaar. Indien de bronnen zelfs digitaal beschikbaar zijn, zijn deze via een muisklik te raadplegen; klik dan op de tekst zoals deze link.

- [1] Gemeentewet (link)
- [2] Wegenverkeerswet 1994 (link)
- [3] Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (link)
- [4] Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) (link)
- [5] Algemene plaatselijke verordening (Apv) (per 1 januari 2016) (link)
- [6] Parkeren in bermen (W2014.5318) (collegebesluit 30 september 2014)
- [7] Uitwegenbeleid (link) en Nadere regels uitwegen gemeente Wijchen (link) (per 31 maart 2015)
- [8] Bouwverordening 2015 (link) (per 15 juni 2015)
- [9] GVVP deel 1, raadsbesluit 30 oktober 2009 (link naar download locatie)
- [10] Centrumvisie 'Wijchense Verleiding' 13 RZ 148 (link) (raadsbesluit 21 maart 2013)
- [11] Uitgangspunten parkeernormen bij (nieuw) bouwprojecten (11/534 en 12/9131) (collegebesluit 28-01-2013)
- [12] Parkeeronderzoek centrum juni 2014 (W2014.5499 / 15 RZ 045)
- [13] Boek "Trends in parkeren" is een gezamenlijke uitgave van CROW en ANWB (november 2014) (link naar download locatie)
- [14] www.crow.nl over "willen jongeren nog wel een auto?" (juni 2014) (link)
- [15] Bereikbaarheid binnenstad (link naar PlatformDetailhandel.nl WPM Consultants, mei 2002) en Parkeerduur in Winkelcentrum (IJmuiden link)
- [16] Verordening op de heffing en de invordering van leges 2016 (link) (per 1 januari 2016)
- [17] Beleidsregels toegang centrum Wijchen 2011 (link) (per 31 januari 2011)
- [18] Beleidsregels over gehandicapten- en andere bijzondere parkeerplaatsen in het centrum van Wijchen (link) (oktober 2004)
- [19] Parkeeronderzoek "Enquêteonderzoek P+R terrein NS station Wijchen" DUFEC (oktober 2011)
- [20] Dorpsontwikkelingsplan Balgoij september 2011 'Un Durpke an de Moas'
- [21] Stadsontwikkelingsplan Batenburg juni 2013 'Batenburg nu en straks'
- [22] Dorpsontwikkelingsplan Bergharen 2011-2031 'De toekomst van Bergharen'
- [23] Dorpsontwikkelingsplan Hernen-Leur 'Dorpstoekomstplan, blijf meebouwen aan de toekomst van Hernen-Leur'
- [24] Dorpsontwikkelingsplan Niftrik 2011 'Gewoon Niftrik'
- [25] Bestemmingsplannen Wijchen (link) met beschikbare voorschriften van bestemmingsplannen (link) en beschikbare regels van bestemmingsplannen (link)
- [26] Bestemmingsplan Huurlingsedam (link) (november 2011)
- [27] Woonplaatsenbesluit gemeente Wijchen (kenmerk W2009/360) d.d. 27 januari 2009.
- [28] Groenstructuurplan 2008-2017 (link en link naar downloadlocatie voor aparte plannen) april 2008
- [29] Beleidsregels uitgifte reststroken 09/10424 (per 3 november 2009) (update van 07/8648)
- [30] 'Afweging parkeerbelang versus groenbelang' kenmerk W2012.3418 (collegebesluit 8 mei 2012)
- [31] Wet: Regeling gehandicaptenparkeerkaart (link)
- [32] CROW, ASVV 2012 (december 2012)

- [33] Standaard Programma van Eisen Gemeente Wijchen
- [34] Raadsvragen over beleid campers (link) en antwoord college (link) 15 IZ 081 (raadsbesluit 1 oktober 2015) vervolg collegevoorstel 16/348 (januari 2016) voor de raad 31 maart 2016
- [35] Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) (link) (kamerstuk 21 september 2012)
- [36] Beslisnota en aanwijzingsbesluit stationsgebied weesfietsen 16/221 (19 januari 2016 en relatie met eerder besluit d.d. 21 juni 2012)
- [37] Onderzoek 'e-fietsen zijn in het verkeer niet gevaarlijker dan gewone fietsen'. Fietsberaad.nl (link) (augustus 2015)
- [38] Wegsleepverordening gemeente Wijchen (2010) (link)
- [39] CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012)
- [40] CROW publicatie 182 'parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering (maart 2004)
- [41] Beleidsregels elektrisch rijden / duurzaam vervoer W2013/365 (januari 2013)
- [42] Website www.oplaadpalen.nl
- [43] Fietsplan, gemeente Wijchen (mei 2009)
- [44] Ontheffing laden en lossen met 18 meter lange vrachtwagens, vestiging Action in de Burchtstraat (14/5007) (collegebesluit 28 september 2015)
- [45] Coalitieakkoord gemeente Wijchen 2014-2018, april 2014 (link)

Bijlagen

Bijlage 1

Gemiddelde bezettingsgraad donderdag 19 juni 2014.

Bijlage 2

Afbeelding met parkeerduur op zaterdag ('drukste dag') in binnenstad.

Bijlage 3

Locaties van de parkeerplaatsen voor gehandicaptenvoertuigen in het centrum van Wijchen.

Bijlage 4

Voorwaarden en afwegingen voor parkeren in groen toe te staan.

Bijlage 5

Voorbeeld parkeerberekening / parkeerbalans.

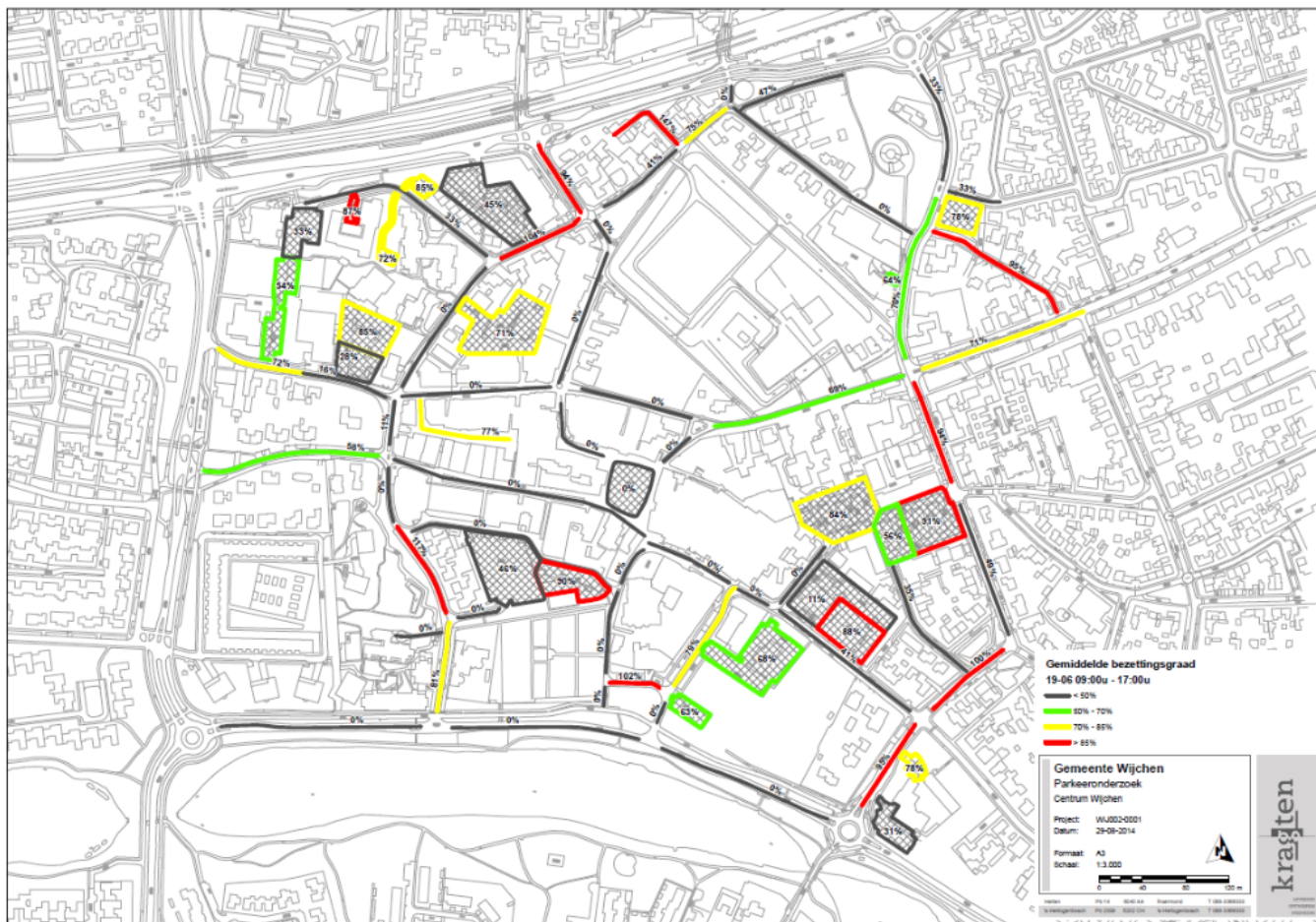
Bijlage 6

Overzicht van reacties op conceptversie d.d. 1 maart 2016.

Bijlage 1

Gemiddelde bezettingsgraad donderdag 19 juni 2014.

Afbeelding afkomstig (pagina 13) uit rapportage 'Gemeente Wijchen, Parkeeronderzoek centrum juni 2014'. Behandeld in raad met kenmerk 15 RZ 045



Voor iedere parkeersectie is de parkeerdruk, uitgedrukt in (gemiddelde) bezettingsgraad gemeten. Indien de bezettingsgraad hoger dan 85% is, is er sprake van een parkeerprobleem (rood weergegeven). De gemiddelde bezettingsgraad voor donderdag 19 juni is hierboven weergegeven. Op de donderdagen ligt de bezettingsgraad op een aantal parkeerterreinen en op enkele wegen aan de rand van het centrum boven de kritische grens van 85%. Het betreft hier veelal de grote parkeerterreinen Europaplein, Bolster, Dorsvlegel en Oude Klapstraat en dan met name het gedeelte dat buiten de parkeerschijfzone valt.

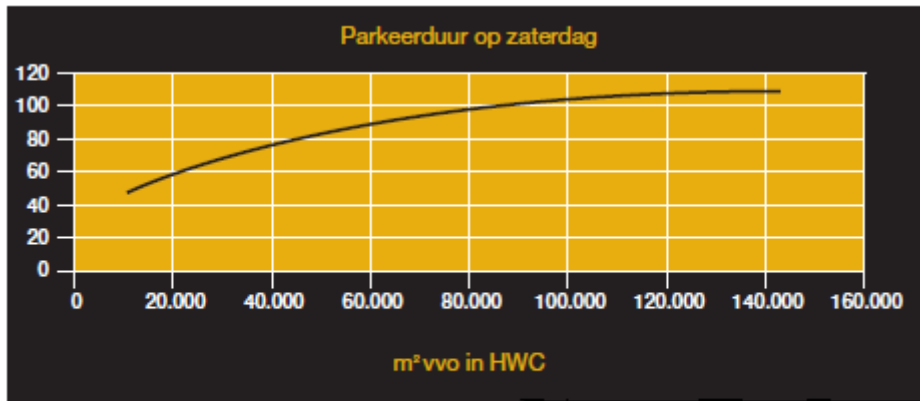
Daarnaast is in het parkeeronderzoek de parkeerduur in beeld gebracht. Dit is gebeurd aan de hand van kentekenregistraties waaruit een parkeermotief blijkt (bewoners, werknemers of bezoekers centrum). Uit het onderzoek naar het parkeermotief blijkt dat het aandeel bewoners beperkt is. Het merendeel van de parkeerders betreft bezoekers die doordeweeks vanaf 9 uur en op zaterdag veelal vanaf 11 uur hun plekje zoeken.

Tot slot is in het parkeeronderzoek inzicht verkregen in de herkomst van de geparkeerde voertuigen op donderdag 19 juni. Deze herkomst is achterhaald door de kentekens die op donderdag 19 juni geregistreerd zijn, te koppelen aan de database van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Uit het herkomstenonderzoek is geconcludeerd dat meer dan 50% van de aanwezige auto's uit de 'gemeente Wijchen' komt. Bezoekers/ bewoners uit de 'kern Wijchen' vertegenwoordigen 47% van het aandeel aanwezige auto's.

Bijlage 2

Afbeelding met parkeerduur op zaterdag ('drukste dag') in binnenstad

(bron PlatformDetailhandel.nl, mei 2002) [15]



Bron: WPM Consultants

BEREIKBAARHEID

Parkeren in en bevoorrading van de binnenstad

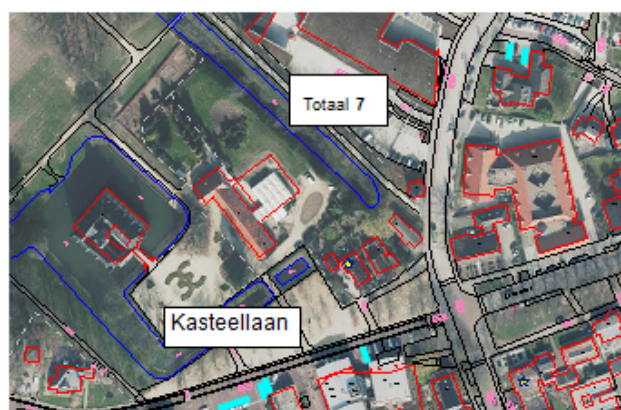
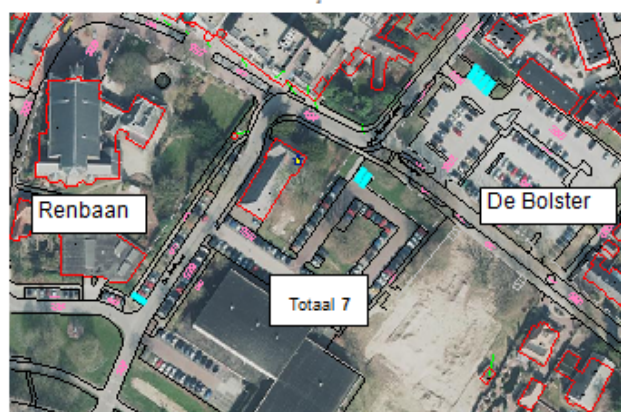
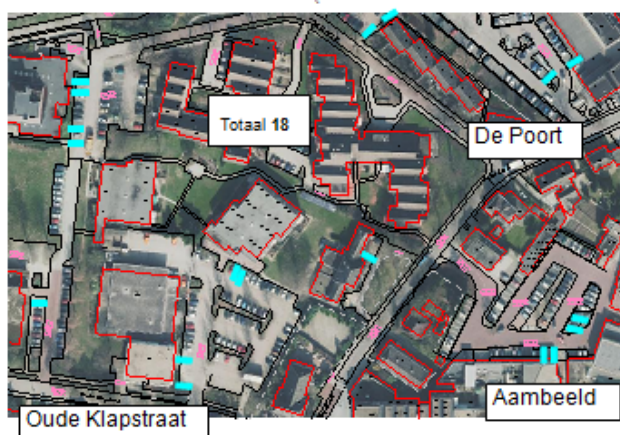
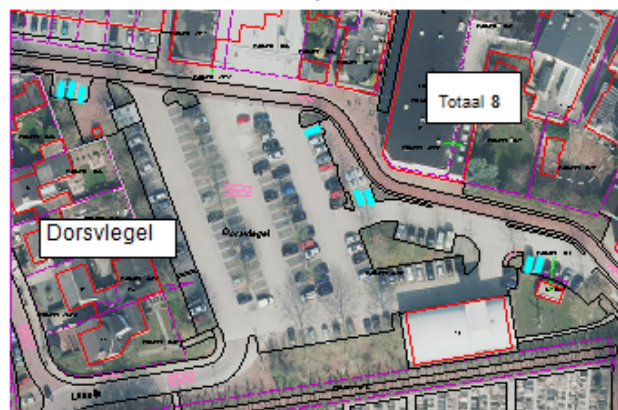
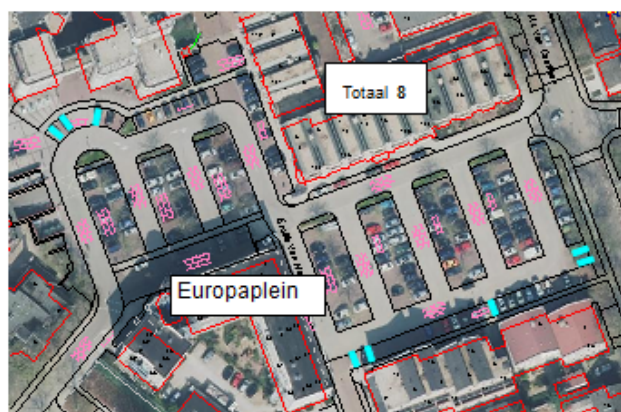
vvo: verhuurbare vloeroppervlak

HWC: hoofdwinkelcentrum

Bijlage 3

Locaties van de parkeerplaatsen voor gehandicaptenvoertuigen in het centrum van Wijchen

LET OP DEZE LINK DOET HET NIET: Waar staan de GPP nu in het centrum van Wijchen? [Klik hier](#)



Bijlage 4

Bedrijventerrein Wijchen Oost

Zoals aangegeven wordt parkeren in de openbare ruimte gezien als laatste optie, met name uit oogpunt van leefbaarheid om het openbaar groen te behouden. Aanleg van parkeerplaatsen is mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden:

- alleen langs erftoegangswegen (dus alle wegen behalve de genoemde gebiedsontsluitingswegen pagina 28; zie afbeelding 5);
- maximaal 30% van de bermen mag worden ingericht als parkeerplaats;
- afhankelijk van de beschikbare ruimte kiezen voor haaks parkeren of langs parkeren;
- toepassen van de standaardinrichting voor parkeervakken, zowel voor de variant langs parkeren als de variant haaks parkeren met maximaal 4 parkeerplaatsen (voorkeursvariant).
- bij de aanleg rekening houden met aanwezige bomen, verlichting, kabels, leidingen en toepassen van de standaardconstructies van de gemeente;
- in verband met verkeersveiligheid voldoende afstand houden tot inritten, kruisingen en bochten;

- kosten van aanleg zijn voor rekening van aanvrager. Na aanleg betaalt het bedrijf per jaar 4% van de grondprijs van de parkeerplaatsen aan de gemeente (tarief 2009: € 6,88 per m²).

In 2015 zijn de regels en prijzen betreffende uitbreidingen in de openbare ruimte (groen) versoepeld waardoor meer bedrijven de mogelijkheid hebben om extra parkeerplaatsen te realiseren. Het initiatief om de grond van de gemeente te kopen, of parkeerplaatsen te realiseren, moet van de bedrijven afkomen.

Woonwijken

Aanleg van parkeerplaatsen in groen is mogelijk indien aan de onderstaande voorwaarden wordt voldaan (bron 'Afweging parkeerbelang versus groenbelang' [30]):

- a. er een aantoonbaar tekort aan parkeerplaatsen is binnen een afstand van 75 meter (hemelsbreed) tot woningen;
- b. het groen geen onderdeel is van de primaire of secundaire groenstructuur;
- c. er geen bomen worden gekapt uit de primaire of secundaire groenstructuur;
- d. de locatie niet naast een speelplaats ligt;
- e. de locatie geen deel uitmaakt van een speelvoorziening of hondenuitlaatvoorziening;
- f. de groenstrook geen afschermende functie t.o.v. tuinen heeft;
- g. de restgroenstrook niet kleiner wordt dan 15 m²;
- h. minimaal 25% van het groenoppervlak blijft bestaan;
- i. de afstand verharding – boom bij bomen in de groenstructuren minimaal 3 meter is vanaf de stam;
- j. de afstand verharding – boom bij waardevolle bomen minimaal 3 meter is vanaf de kroonprojectie;
- k. een storting van € 13,50 per m² toegevoegd verhard oppervlak in de voorziening riolering wordt gedaan voor zover het niet mogelijk het hemelwater ter plaatse te verwerken.

Bijlage 5

Voorbeeld parkeerberekening / parkeerbalans

In de tabellen in deze publicatie wordt bij het bepalen van deze verkeersbewegingen rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad en stedelijke zone.

tandartsenpraktijk (-centrum)

Parkeerkencijfers (per behandelkamer)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	2,4	2,9	47%
sterk stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,4	2,9	
matig stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,4	2,9	
weinig stedelijk	1,4	1,9	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	
niet stedelijk	1,5	2,0	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	

Verkeersgeneratie (per behandelkamer)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	13,5	19,9	17,8	24,2	21,9	28,3	31,3	37,7	88%
sterk stedelijk	16,8	23,2	21,9	28,3	26,9	33,3	31,3	37,7	
matig stedelijk	16,8	23,2	21,9	28,3	26,9	33,3	31,3	37,7	
weinig stedelijk	18,6	25,0	24,1	30,5	29,5	35,9	31,3	37,7	
niet stedelijk	19,0	25,4	24,6	31,0	30,1	36,5	31,3	37,7	

Afbeelding 9: voorbeeld uit publicatie 317, parkeernormen voor tandartsenpraktijk, per behandelkamer

tandartsenpraktijk (-centrum)

Parkeerkencijfers (per behandelkamer)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	2,4	2,9	47%
sterk stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,4	2,9	
matig stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,4	2,9	
weinig stedelijk	1,4	1,9	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	
niet stedelijk	1,5	2,0	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	

Verkeersgeneratie (per behandelkamer)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	13,5	19,9	17,8	24,2	21,9	28,3	31,3	37,7	88%
sterk stedelijk	16,8	23,2	21,9	28,3	26,9	33,3	31,3	37,7	
matig stedelijk	16,8	23,2	21,9	28,3	26,9	33,3	31,3	37,7	
weinig stedelijk	18,6	25,0	24,1	30,5	29,5	35,9	31,3	37,7	
niet stedelijk	19,0	25,4	24,6	31,0	30,1	36,5	31,3	37,7	

Afbeelding 10: voorbeeld tandartsenpraktijk

In het voorbeeld betreft dit een tandartsenpraktijk in Wijchen. Wijchen valt onder verstedelijkingsgraad 'matig stedelijk'. De locatie bevindt zich in de 'rest van de bebouwde kom'. Aangezien de gemeente de maximale normen hanteert, vraagt dit om 2,6 parkeerplaatsen per behandelkamer, is 47% van de parkeerders bezoeker en genereert dit 33,3 verkeersbewegingen per behandelkamer. Stel dat er 3 behandelkamers zijn dan laat de rekensom zien dat er 8 parkeerplaatsen nodig zijn en 100 verkeersbewegingen per dag oplevert.

De maatgevende tabellen zijn een kopie uit de publicatie 317 van het CROW [39].

Tabel Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/ maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzor- gingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Afbeelding 11: aanwezigheidspercentages CROW publicatie 317

Tabel berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Afbeelding 12: berekeningsaantallen per parkeervoorziening CROW publicatie 317

Bijlage 6**Overzicht van reacties op conceptversie d.d. 1 maart 2016**

Onderstaande mail is 1 maart 2016 verzonden aan Leefbaarheidsgroepen, contacten gehandicaptenorganisaties, leden van werkgroep verkeer, centrummanagement en bedrijvenverenigingen. Daarnaast zijn enkele interne collega's geconsulteerd. De geleverde input en wat hiermee is gedaan, staat in de onderstaande tabel weergegeven.

Ik vraag uw inbreng!

Het parkeerbeleid is in een eerste concept opgesteld door de gemeente. Wij vragen u en enkele andere gerespecteerde organisaties om deze conceptversie op voorhand te lezen en uw reactie met ons te delen. Deze reacties kunnen leiden tot een aangepaste versie wat uiteindelijk in het college tot besluitvorming komt.

U krijgt een maand de tijd om te reageren. De planning is erop gericht dat uiterlijk 1 april alle reacties terug zijn ontvangen. Wij waarderen het als we sowieso van u een reactie ontvangen, ook als u inhoudelijk geen opmerkingen heeft.

Ik verzoek u om nog niet actief over deze notitie te gaan communiceren met uw achterban aangezien er nog geen instemming van het college heeft plaatsgevonden. Daarna zullen wij als gemeente zelf de algemene publiciteit verzorgen.

Als er vragen zijn, kunt u met mij contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

Colette Bitter

Extern	Geleverde input	Wat is er mee gedaan?
LBG Wijchen West, de heer Ralf Hanekamp	Geen aanvullingen. Er is aandacht voor de schoolomgeving Speelhoeve en er is goede ondersteuning vanuit gemeente.	Geen aanpassing van beleidsplan.
LBG Kerkeveld, Irma Kroeze secretaris	Tekstuele opmerkingen geplaatst.	Tekstuele opmerkingen verwerkt; geen inhoudelijke aanpassing van beleidsplan.
	Aandacht voor parkeren in groen o.a. Diemenwei 40ste straat en De Flier 30e straat.	Ter kennisname.
	Gehoord van parkeerdruk Winkelcentrum Zuid.	Ter kennisname.
LBG Alverna, Nicole Gerverdinck secretaris	Algemene opmerkingen. Specifieke toelichting staat hieronder.	Geen aanpassing van beleidsplan.
	Verwarring over 'wanneer er een parkeerprobleem is': op pagina 19 wordt gerefereerd aan >90%; enkele pagina's eerder aan >85%. Wat is het nu?	Toelichting: wij hanteren beleidslijn 90%; het parkeeronderzoek is uitgegaan van 85%.
	Ad 3.5, 2e alinea: 2e deel van de tekst is niet helder (voorbeeld en verwijzing naar de 1 op 1 functie).	Ter kennisname.
	CROW PP afmetingen etc.: zouden de CROW normen voor afmetingen van PP met eventuele draaistrook én in de diverse opstellingen met uitrijweg - eventueel in bijlagen - opgenomen kunnen worden?	Nee.
	Stoepparkeren: in diverse straten/wijken worden auto's voor de helft of meer op de stoep geparkeerd. Hoewel op de stoep parkeren verboden is, wordt hier niet op gehandhaafd/bekeurd. LBGA denkt dat dat juist een belangrijk middel is (en noodzakelijk) om stoepparkeren te voorkomen (evenals bijvoorbeeld amsterdammertjes langs de stoeprand).	Wettelijke geregeld; belemmeringen op voetpad zoals paaltjes is een denkbare maatregel. Opmerking leidt niet tot een aanpassing van beleidsplan.
	Varkensruggen beletten de automobilist van vooral grote	Geen aanpassing van beleidsplan.

	auto's niet hierover heen te rijden en zo dubbel te parkeren dan wel een stoep te blokkeren. Wat is het alternatief?	
	Parkeerplaatsafmetingen zijn in Wijchen gebaseerd op afmetingen personenauto's. Het gebeurt dat haaks geparkeerde grote auto's de rijweg deels belemmeren. Wellicht verwijzen naar een alternatieve plek én zo nodig handhaven/bekeuren.	Ter kennisname.
	Bij wie kun je terecht als een grote auto (camper/ vrachtauto) parkeert anders dan voor laden/lossen?	Is een handhavingskwestie; geen aanpassing van beleidsplan.
	- Wat zijn de precieze criteria voor een reclameauto? - Wat zijn de precieze criteria voor het verlenen van ontheffing en voor hoe lang kan ontheffing verkregen worden? - Hoeveel auto's hebben inmiddels ontheffing verkregen?	- Dit regelt de Apv. - Is afhankelijk van de aanvraag. - Nul, zover bekend.
	Europaplein: op in ieder geval het Europaplein zijn bij bochten de stoep korter dan de PP. Een ongewenst en gevaarlijk verschijnsel.	Ter kennisname. Maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan.
	Havenweg: bij herhaling is geconstateerd dat er op de Havenweg op het fietspad en/of op de rijweg geparkeerd wordt omdat de poort naar het bedrijfsterrein nog niet opengemaakt is. Dit leidt tot verkeershinder en kan gevaarlijke situaties opleveren (zie pagina 27).	Ter kennisname. Maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan.
	In het buitengebied staan regelmatig draglines en/of hoogwerkers geparkeerd op vaste en/of wisselende locaties. Vallen deze onder de categorie van de vrachtwagens? En zo ja, wordt hier wel eens op gehandhaafd?	Volgens de Apv [5] hebben 'grote voertuigen' een lengte van meer dan 6,00 meter en/of een hoogte van meer dan 2,40 meter.
Andere LBG's	Geen reactie ontvangen	n.v.t.
Werkgroep BTB/ hulpmiddelen	Geen opmerkingen.	Geen aanpassing van beleidsplan.

WMO Raad, secretaris G. Wesseling	Geen reactie ontvangen.	n.v.t.
John Sengers, verkeersadviseur politie Oost Nederland	Geen opmerkingen.	Geen aanpassing van beleidsplan.
Harry van den Heuvel, spa verkeer politie Oost Nederland	Geen opmerkingen.	Geen aanpassing van beleidsplan.
VVN, hulpdiensten en andere contacten verkeerswerkgroep	Geen reactie ontvangen.	n.v.t.
Centrum Management Wijchen (CMW), Frits Moonen, namens werkgroep RO & bereikbaarheid	We kunnen ons vinden in de redenering dat op alle zondagen, dus ook op koopzondagen, er geen parkeerschijfzone wordt ingesteld om verwarring te voorkomen	Ter kennisname; bevestiging van beleidsvoorstel.
	Om de parkeerschijfzone in het vervolg te laten gelden tot 18.00 uur in plaats van 20.00 uur is een prima idee.	Ter kennisname; bevestiging van beleidsvoorstel.
	parkeerplaats aan de Oude Klapstraat, tussen de bioscoop en "Thuis bij Fien" voor de duidelijkheid volledig als blauwe zone gaat gelden.	We lopen niet vooruit- op het onderzoek parkeerdruk (juni 2016) waaruit de balans tussen parkeerplaatsen in en buiten de blauwe zone blijkt.
	Tevens zou het verbinden van deze twee parkeerplaatsen via de zijkant van bioscoop handiger en overzichtelijker kunnen zijn voor zoekende automobiliste. In verband met verkeersveiligheid, de parkeerplaatsen langs de Oude Klapstraat laten vervallen	Ter kennisname. Maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan.
	Adviseren om ook bij de ingang c.q. "road barriers" van de winkelstraten; Burchtstraat, Oosterweg en Kasteellaan ruimte te creëren waar met name een of twee kleinere vracht-/bestelauto's kunnen laden en lossen zonder het overige verkeer te hinderen.	Nee, gezien huidige beleidslijn over loopafstand, gaan we dit verzoek niet realiseren. We houden dit verzoek in achterhoofd indien mogelijkheden zich voordoen.
	Parkeerplaatsen Dorsvlegel:	In uitvoering.

	verzoek met een bord duidelijk aangeven dat op donderdag, binnen een aangegeven tijdsvenster, deze parkeerplaatsen alleen beschikbaar zijn voor marktkooplieden.	
	Het lijkt ons handig om de bewegwijzering, parkeerroute rondom het centrum aan te passen en op de borden de namen van de parkeerplaatsen duidelijk aan te geven en te voorzien van het totaal aantal parkeerplaatsen.	Bebording volstaat met namen van parkeerterreinen. Aantallen niet; geen meerwaarde om deze investering te doen aangezien dit niets zegt over de werkelijke beschikbaarheid.
	De twee invalide parkeerplaatsen op de "Dorsvlegel" bij het elektriciteitsgebouwtje/hondentoilet worden volgens eigen waarneming van bewoners en winkeliers nooit gebruikt. Deze twee plaatsen opheffen of verplaatsen?	Ter kennisname. Nu geen voorstel tot wijzigingen van gehandicapten-parkeerplaatsen.
	We juichen het handhaven van onbetaald parkeren van harte toe	Ter kennisname; bevestiging van beleidslijn.
	Ook op de fietsparkeerplaatsen binnen het centrum staan weesfietsen, met name na afloop van grotere evenementen. De vraag is alleen: hoe stel je dit vast en wanneer ga je over tot verwijderen?	Geen aanpassing van beleidsplan. Eerst aanwijzingsbesluit voor het gebied nemen. De term 'weesfiets' is van toepassing op fietsen langer dan 28 dagen onafgebroken gestald worden. Dit moet geconstateerd worden alvorens actie kan worden ondernomen.
	Op en rond het marktplaats is het parkeren/stallen van fietsen niet gewenst, er zijn dus ook geen stallingsfaciliteiten. Mogelijkheid om beter aan te geven dat het stallen van fietsen alleen op de hiervoor bestemde plaatsen mag?	Nee. Borden worden niet gezien; alleen aangeven bij evenementen als verbod geldt. Geen aanpassing van beleidsplan.
	Knelpunten verkeersveiligheid kruispunt Kasteellaan/Mr. van Coothlaan/Bronckhorstlaan: volgens eigen waarneming vinden op dit kruispunt onveilige	Ter kennisname. Maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan.

	inrichting. Een minirotonde of een voorrangskruising zou hier verbetering zijn.	
	Knelpunt Europaplein: op het parkeerterrein nabij het laad-/losperron en de in-/uitgang van de parkeergarage is het totale verkeersbeeld onoverzichtelijk en gevaarlijk. Een herinrichting c.q. herindeling van verkeer en parkeerplaatsen zou hier de situatie aanzienlijk kunnen verbeteren.	Ter kennisname. Maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan.
Bedrijvenvereniging Wijchen Oost	Geen reactie ontvangen.	n.v.t.
Bedrijvenvereniging Bijsterhuizen	Geen reactie ontvangen.	n.v.t.

Intern	Geleverde input	Wat is er mee gedaan?
Ingrid de Keijzer, juridische ondersteuning R&L	Geen opmerkingen.	Geen aanpassing van beleidsplan.
Saskia Huisman, Juridisch beleidsadviseur	Uitwegenbeleid: vergunningsplicht of meldingsplicht.	Gewijzigd op pagina 9.
	Geen leges in beleid opnemen.	Verwijzing naar geraadpleegde bron (leges) op pagina 37 aangepast.
	Nieuw aanwijzingsbesluit fietsen in stationsomgeving.	Gewijzigd.
	Apv is de juiste schrijfwijze.	Gewijzigd.
Sandra Langens, bedrijfscontactfunctionaris	Zijn de bedrijvenverenigingen op de hoogte en betrokken van deze beleidsnotitie.	Ja, zij zijn verzocht om een reactie te geven.
	In het centrum heb je het nu over vrachtwagens van maximaal 12 meter, kun je niet beter over asdruk praten. Bij de Action levert het ook geen probleem op.	Nee. Voor de Action is een uitzonderingspositie gemaakt zoals in hoofdstuk 4.3 is te lezen. Dit moet een uitzondering blijven.

	Bij ondernemers zijn de handhavers afgelopen tijd niet zichtbaar geweest. Misschien ook aangegeven dat we inzet zal zijn voor een stukje borging.	Dit maakt geen onderdeel uit van dit beleidsplan. Zichtbaarheid en prioriteit is een zaak van team handhaving (R&L). In het gemeentelijke handhavingsbeleidsplan en het jaarlijks uitvoeringsprogramma legt college prioriteiten vast.
	In het stuk geef je aan waar vrachtwagens mogen parkeren. Dit werkt alleen in de huidige tijd niet meer. Door de komst van de buitenlandse chauffeurs is het fout parkeren van vrachtwagens enorm toegenomen.	Geen aanpassing van beleidsplan.
Rob Ribbink / Wesley Robijns, beleidsadviseur (i.r.t. camperplaatsen)	Geen opmerkingen.	Geen aanpassing van beleidsplan.
Lambert van Beusekom, beleidsadviseur landschapsontwikkeling en stedelijk groen	Tekstuele opmerkingen geplaatst.	Tekstuele opmerkingen verwerkt; geen inhoudelijke aanpassing van beleidsplan.
Voor hun eigen vakgebied zijn de collega's Paul Vereijken, Richard van Loosbroek, Lies Beekmans en Rino Vinke benaderd	Geen reactie ontvangen.	n.v.t.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: almanak.overheid.nl

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl