

# **Parkeernota 2014-2020**

## **Gemeente Renkum**

Vastgesteld door de gemeenteraad

op: 26 februari 2014



# INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	5
1 INLEIDING	6
1.1 Kaders	6
1.2 Leeswijzer	7
2 BELEID EN TRENDS	8
2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan	8
2.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma	8
2.3 Strategische, Ruimtelijke en Economische Visie	8
2.4 Bouwverordening	10
2.5 Parkeeronderzoeken	10
2.6 Trends	10
3 PARKEREN IN DORPSCENTRA	13
3.1 Parkeerrugelerende maatregelen	13
3.2 Oosterbeek	15
3.3 Renkum	15
3.4 Doorwerth	16
3.5 Heveadorp, Heelsum en Wolfheze	16
4 PARKEREN IN WOONWIJKEN	17
5 GEHANDICAPTENPARKEREN	18
5.1 Gehandicaptenparkeerkaart	18
5.2 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	18
5.3 Algemene gehandicaptenparkeerplaats	18
5.4 Opheffen of wijzigen gehandicaptenparkeerplaats	19
5.5 Afmetingen en vormgeving GPP's	20
6 GROTE VOERTUIGEN	21
6.1 Inleiding	21
6.2 Categorieën vrachtwagens	21
6.3 Wat gaan wij doen?	21
6.4 Laden en lossen	22
7 FIETSPARKEREN	24
8 HANDHAVING	25
8.1 Ontheffingen	25
8.2 Wegsleepregeling	25
9 MOBILITEITSMANAGEMENT	26
10 BEPALING VAN DE PARKEERBEHOEFTE	28
10.1 Beïnvloedingsfactoren	28
10.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie	28
10.1.2 Specifieke eigenschappen van de functie(s)	29
10.1.3 Functies/voorzieningen	29

10.1.4	Loopafstanden	30
10.2	Parkeerkencijfers definiëren	30
10.2.1	Bandbreedte parkeerkencijfers ASVV	30
10.2.2	Parkeren op eigen terrein	31
10.2.3	Halen en brengen bij scholen	31
10.2.4	Parkeren bij evenementen	33
10.2.5	Parkeren bij stations	33
10.2.6	Parkeerbalans voor grootschalige ontwikkelingen	33
11	SAMENVATTING	35
12	ACTIEPLAN	38
13	SLOTBEPALINGEN	39
13.1	Inwerkingtreding	39
13.2	Citeertitel	39
13.3	Overgangssituatie	39
13.4	Hardheidsclausule	39
14	GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN	40
	Bijlage 1 – Huidige grenzen blauwe zone Oosterbeek	41
	Bijlage 2 – Begrenzing zones	42
	Bijlage 3 – VOORBEELD PARKEERBALANSBEREKENING	43

## VOORWOORD

Een parkeerplaats is de plek waar een bezoek met een voertuig begint en eindigt en waar bezoekers dus hun eerste en laatste indruk opdoen. Een parkeerplaats is daarom het best te vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een huis: hier wordt een bezoeker als eerste welkom geheten, hier krijgen bezoekers de eerste indruk van wat ze in onze gemeente kunnen verwachten. Een parkeerplaats is dus één van de visitekaartjes van de gemeente.

Parkeren vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Zonder goede verbindingen is het niet mogelijk om met een voertuig uiteindelijk bij een parkeerplaats te komen, maar andersom is een goede verbinding zonder voldoende parkeerplaatsen ook van weinig waarde. Parkeren heeft alles te maken met mobiliteit en een goede mobiliteit betekent dat de gemeente met het openbaar vervoer, per auto en per fiets goed bereikbaar is voor burgers, bezoekers en hulpdiensten. Wij stellen ook eisen aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid van onze woonomgeving en dat levert soms tegenstrijdige belangen op. Met een goed parkeerplan of, zoals in dit geval, met een Parkeernota is het beleid goed vast te leggen, zodat elke individuele situatie op zich correct en transparant kan worden beoordeeld.

In deze Parkeernota is het uitvoeringsbeleid omschreven voor alle parkeervraagstukken. Het doel is een uitvoeringskader te scheppen. Daarmee wordt de basis gelegd voor beslissingen en het geeft duidelijkheid over hoe om te gaan met alle onderdelen van parkeren in de komende jaren in de gemeente Renkum.

# 1 INLEIDING

Parkeren is van belang voor de bereikbaarheid van de gemeente Renkum in zijn algemeenheid, de zes kernen onderling en per kern afzonderlijk. Parkeren heeft echter ook invloed op de leefbaarheid in de gemeente, de kernen en de wijken. Dit bijt elkaar soms, waardoor duidelijke, concrete regels noodzakelijk zijn. Op 28 januari 2010 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) Gemeente Renkum door de raad vastgesteld, waarin de parkeerregels zo goed mogelijk zijn vastgelegd. De Parkeernota die in 2003 was vastgesteld, is hierin opgenomen. Het GVVP is een visie-document, waarin geen plek is voor detailbeleid. Het is daarom nodig om de Parkeernota uit 2003 te herzien. In deze nieuwe Parkeernota 2014-2020 wordt daarom een up-to-date uitvoeringskader geboden waarmee verzoeken, meldingen en klachten zo eenduidig mogelijk worden afgehandeld.

Ook zijn er de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen op parkeergebied geweest en dan met name op gebied van gehandicaptenparkeren en parkeren voor grote voertuigen. Bovendien is het, gezien de (toekomstige) ontwikkelingen in de centra van Oosterbeek, Renkum en Doorwerth een geschikt moment om de parkeersituatie goed onder de loep te nemen. Al met al voldoende redenen om het parkeerbeleid van de gemeente Renkum tot in detail op papier te zetten in deze Parkeernota 2014-2020.

Landelijk wordt bij gemeentelijk parkeerbeleid vaak gesproken van *volgend* of *sturend* uitvoeringsbeleid. Zo is bijvoorbeeld het instellen van een blauwe zone ‘sturend’ beleid en het volledig voldoen aan de vraag naar parkeerruimte ‘volgend’ beleid. Omdat het lastig concreet is vast te leggen wanneer of waar volgend of juist sturend parkeerbeleid noodzakelijk is, kiezen wij ervoor hier geen onderscheid in te maken en elke situatie apart te beoordelen. Om er toch voor te zorgen dat de Parkeernota 2014-2020 biedt wat in de praktijk nodig is, zoomen wij voor elk parkeeronderdeel in op de regels en richtlijnen die nodig zijn om het parkeerbeleid op een goede manier te kunnen uitvoeren. De Parkeernota 2014-2020 biedt daarmee de uitvoeringskaders voor alle parkeervraagstukken. Omdat het uitvoering van beleid betreft, ligt de verantwoordelijkheid bij het college van burgemeester en wethouders.

- Deze Parkeernota vervangt de Parkeernota 2003 volledig en geldt vanaf de datum van vaststelling, samen met het GVVP, als het vigerende parkeerbeleid.
- In de Parkeernota zijn de uitvoeringskaders opgenomen, waarmee alle parkeervraagstukken adequaat en transparant kunnen worden afgehandeld.

## 1.1 Kaders

Voor het parkeren van voertuigen zijn twee wetten van belang, namelijk de Wegenwet (1930) en de Wegenverkeerswet(1994). In de Wegenwet (WW) wordt de wetgeving omschreven die gaat over het eigendom en beheer, kortom: over de *openbaarheid* van een weg. De Wegenverkeerswet (WVW) gaat over het *gebruik* van een weg. In de WVW zijn onder andere regels opgenomen over ontheffingen, handhaving, voertuigen, parkeerschijfzone en verkeersgedrag. Daarnaast hangen onder de Wegenverkeerswet nog veel werkdocumenten. Daarvan zijn er twee met name van belang voor deze Parkeernota, namelijk:

- Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV), (uitvoeringsbesluit), 1990;

- Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) 1990, waarin nadere instructies zijn opgenomen over het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens.

Daarnaast ligt het bovengemeentelijk parkeerbeleid aan de basis van ons parkeerbeleid:

- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012), alhoewel in mindere mate;
- Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2, 2004), waarin onder andere het accent ligt op het voor- en natransport van het openbaar vervoer. P+R locaties zijn hierbij voor deze Parkeernota van belang.
- Het Regionaal Plan 2005-2020 (thema Mobiliteit) en de Fietsvisie (2010).

Ook het nu nog geldende gemeentelijk beleid ligt uiteraard aan de basis. In veel beleidsdocumenten, zoals de Ruimtelijke visie 2025 en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, is ‘parkeren’ opgenomen. De bedoeling van deze Parkeernota is vooral om alle parkeeronderdelen te bundelen in één document, waarbij waar nodig wordt verwezen naar de bestaande documenten. In deze Parkeernota zijn daarom concrete ‘spelregels’ en richtlijnen opgenomen om de uitvoering van het parkeerbeleid zo duidelijk, eenduidig en transparant mogelijk te maken. Dit werkt niet alleen beter voor de gemeente, maar levert vooral ook meer duidelijkheid op voor de inwoners en bedrijven in onze gemeente: zij weten nu waar ze aan toe zijn. Er blijft echter altijd ruimte voor maatwerk, waartoe het college van burgemeester en wethouders een besluit kan nemen.

Tenslotte speelt in de wetgeving voor het parkeren van voertuigen nog de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een rol. In de APV zijn onder hoofdstuk 5, afdeling 1, de verschillende parkeeronderdelen opgenomen. De noodzakelijke onderdelen worden in deze Parkeernota verder uitgewerkt.

## 1.2 Leeswijzer

Het vigerende gemeentelijke beleid en de voor het parkeren van belang zijnde (landelijke) trends komen in hoofdstuk 2 aan bod. Hier wordt ook ingegaan op de parkeeronderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd en die nog steeds basis zijn voor parkeeranalyses.

In hoofdstuk 3 gaan wij in op de specifieke eisen aan het parkeren in de dorpscentra. De hoofdstukken 4 t/m 7 beschrijven de achtergrond en het beleid met betrekking tot het parkeren in woonwijken en het parkeren van respectievelijk gehandicapten, grote voertuigen en fietsen. Hoofdstuk 8 staat in het teken van verschillende onderdelen van handhaving en in hoofdstuk 9 komt mobiliteitsmanagement aan bod. Tenslotte gaan wij in hoofdstuk 10 in op de berekening van de parkeerbehoefte. Het is conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 2008 niet toegestaan daadwerkelijke *parkeernormen* in een Parkeernota op te nemen. Toch willen wij in deze Parkeernota opnemen hoe wij omgaan met aanvragen en ontwikkelingen op parkeergebied. Daarom gaan wij in dit hoofdstuk in op de (basis voor onze) parkeerkencijfers, maar wij geven niet tot achter de komma nauwkeurig aan wat per situatie de normering moet zijn, het gaat meer om de ‘spelregels’ die wij in onze gemeente hanteren bij het bepalen van de parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 11 is de samenvatting van deze Parkeernota.

Om er tenslotte voor te zorgen dat wij met deze Parkeernota ook actief aan de slag kunnen en het niet alleen een passief document is, nemen wij in hoofdstuk 12 een actieplan op met in gang te zetten acties en/of maatregelen.

## 2 BELEID EN TRENDS

Binnen de gemeente Renkum bestaan enkele beleidsstukken die betrekking hebben op of een raakvlak hebben met parkeren. Daarnaast zijn er in 2008 grootschalige parkeeronderzoeken uitgevoerd. Ook al is dat vijf jaar geleden, deze leveren nog steeds informatie op voor huidige parkeervraagstukken. In paragraaf 2.1 t/m 2.5 nemen wij per beleidsstuk op in hoeverre het parkeerbeleid hierin staat omschreven en welke concrete acties hiervan zijn uitgevoerd of nog op de planning staan.

In paragraaf 2.6 gaan wij in op de (landelijke) trends, zoals de toename van Elektrische auto's, de samenstelling in de huishoudens en het autobezit.

### 2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) 2010-2020 is de Parkeernota 2003 in principe volledig opgenomen, maar het thema parkeren wordt hierin vrij algemeen omschreven. Details over bijvoorbeeld gehandicaptenparkeren of parkeren voor grote voertuigen zijn niet opgenomen. Om onze inwoners en bedrijven zo goed en transparant mogelijk te kunnen bedienen, blijkt in de praktijk echter behoefte te zijn aan een nauwkeuriger omschrijving van het beleid.

In het GVVP wordt publicatie 187 van het CROW genoemd als basis voor de geldende parkeerrichtlijnen. Deze is echter eind 2012 vervangen door Publicatie 317, waarbij met name de cijfers zijn aangepast aan de huidige tijd. Ook is het document werkbaarder geworden, doordat meer verschillende functies zijn uitgewerkt en doordat nu ook richtlijnen zijn opgenomen over de verkeersgeneratie (het aantal voertuigbewegingen).

Deze Parkeernota is een aanvulling met werkbare uitvoeringskaders op het GVVP.

### 2.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma

In het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) zijn maatregelen ingepland van 2011 t/m 2014. Hierin zijn ook specifieke parkeerprojecten opgenomen. In 2013 is het MUP geherprioriteerd. Door projecten als het hoogwaardig openbaar vervoer (Taskforce Verkeer), een bezuiniging van € 15.000 structureel en en door onvoorziene te nemen verkeersmaatregelen moest de planning van de maatregelen worden herzien. Wij hebben op basis van een vastgestelde prioritering bepaald welke projecten nu toch nog doorgang vinden en welke doorschuiven. In 2014 wordt in principe een nieuw MUP opgesteld voor de jaren 2015 en verder.

Parkeren speelt in veel (bouw- en verkeers-) projecten een hoofd- of bijrol. In die zin blijft parkeren altijd onder de aandacht.

### 2.3 Strategische, Ruimtelijke en Economische Visie

In de Strategische Visie 2040 (december 2010, SV) is het volgende voor parkeren opgenomen:

- Voldoende parkeerruimte op de goede plekken (Hoofdkeuze 1 – goede berikbaar en verbinden);
- Parkeermogelijkheden per buurt/wijk optimaliseren (Hoofdkeuze 5a – hoogwaardige en gevarieerde gebieden);
- De openbare ruimte aantrekkelijker, sfeervoller, veiliger en herkenbaarder maken en inrichten op een ontmoetingsfunctie, waarbij het parkeren zo goed mogelijk aansluit op de behoefte (Hoofdkeuze 5b – compact en comfortabel winkelen);



Dit is verder uitgewerkt in de Ruimtelijke Visie (september 2011, RV). Daarin is per gebied vastgelegd met welke ambities aan onze ontwikkelingsvisie op, in dit geval, 'parkeren' willen voldoen. Hieronder nemen wij per gebied op wat onze ambities zijn:

*Visie (thematisch) Buitengebied:*

- Streven naar voldoende parkeermogelijkheden bij toeristische trekkers of bereikbaarheid per OV.
- Streven naar het realiseren van P+R locaties nabij knooppunten OV vervoer, Wolfheze TOP en nabij de A50 her hoogte van Doorwerth HOV3.

*Visie Bebouwde kom:*

- In het kader van bereikbaarheid en toegankelijkheid van woningen en voorzieningen dienen de volgende ruimtevragende punten bij toekomstige besluitvorming meegewogen te zijn (par. 3.1.2 RV):
  - Plekken van laden en lossen:
    - > bevoorrading van winkels en bedrijven
    - > mensen: ouderen (woningen en accommodaties) en kinderen (basisscholen)
  - Stallingmogelijkheden (auto's, maar ook (brom)fietsen of scootermobielen):
    - > in dichtbebouwde woongebieden
    - > bij functieclusteringen
    - > bij toeristisch recreatieve trekkers (bezienswaardigheden /attracties)
    - > vrachtauto's  
(In Renkum wonen enkele beroepschauffeurs, die afhankelijk van hun route hun vrachtauto mee naar huis nemen en 's nachts stallen in de buurt van hun woning).
- Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de voorzieningen: met de auto voor de deur (ruimte voor in- en uitstappen of in- en uitladen), parkeermogelijkheden in de directe nabijheid en openbaar vervoer (OV) op maximaal 800 meter afstand (3.1.4.3)
- Zorgvuldig omgaan met de ter beschikking staande ruimte; bijv. voldoende parkeervoorzieningen onder of boven de bedrijven (3.1.5.1).
- De gemeente neemt in haar afweging tot clustering onder andere de volgende criteria mee (3.1.6):
  - Fysiek ruimtelijke mogelijkheden voor (onder andere) parkeermogelijkheden in de nabijheid;
  - Toegankelijkheid, van de accommodaties, maar ook de beschikbaarheid van ruimte voor in- en uitstappen e.d.

*Visie Doorwerth en Heveadorp:*

- Ruimte voor een P+R locatie nabij de kruising van de A50 en de te realiseren HOV3 lijn van Wageningen naar Arnhem.

Daarnaast wordt in de SWOT-analyse in de Economische visie (februari 2011, EV) aandacht besteed aan parkeren:

- Als Kans: Station Wolfheze: realisering P+R voorziening en toeristisch overstappunt;
- Als sterk punt: Gratis parkeren in winkelgebieden;
- Als zwak punt: Beperkte gefragmenteerde parkeermogelijkheden.

Deze onderdelen uit de SV, RV en EV vormen een basis voor de afspraken die wij in deze Parkeernota willen vastleggen.

## 2.4 Bouwverordening

In de Bouwverordening (versie 10-4-2013) is het onderwerp Parkeren opgenomen. Voor deze Parkeernota zijn de volgende punten maatgevend, waarbij steeds de richtlijnen van het CROW (ASVV, 2012) als uitgangspunt zijn genomen:

- Bij nieuwbouw moet, indien omvang en bestemming daartoe leidt, voldoende parkeerruimte worden gecreëerd, op eigen terrein. Per wooneenheid moet 0,3 parkeerplaats van de benodigde ruimte beschikbaar zijn voor bezoekers.
- De afmetingen van haaks parkeerplaatsen zijn (minimale/maximale breedte x diepte) 2,40/2,60 x 6,00 meter. Voor parkeerplaatsen evenwijdig aan de weg gelden de volgende afmetingen: 1,90/2,20 x 5,00/6,00 meter.
- Gehandicaptenparkeerplaatsen haaks op de weg zijn 3,50 breed bij 7,00 meter diep.
- Als de bestemming van een gebouw hiertoe aanleiding geeft, moet in voldoende mate worden voorzien van ruimte voor het laden en lossen van goederen.
- Het college van B&W kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van deze punten indien:
  - het voldoen aan deze bepalingen door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit;
  - op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. Hierbij geldt dat dit binnen 200 meter moet geschieden en wanneer er voldoende ruimte op de openbare weg is.

Door invoering van de Omgevingswet gaat op termijn mogelijk de bouwverordening verdwijnen. De bestemmingsplannen en alle bouwgerelateerde verordeningen en nota's (dus ook die over parkeren) gaan dan op in 'het omgevingsplan'. De verwachting is echter dat het mogelijk blijft te verwijzen naar de CROW-richtlijnen, omdat deze landelijk zodanig een begrip zijn dat verwijzing ernaar juridisch en ruimtelijk goed werkt. Omdat die richtlijnen een bepaalde bandbreedte hebben, blijft het altijd mogelijk eigen gemeentelijke regels op te stellen en om zonodig maatwerk te leveren.

## 2.5 Parkeeronderzoeken

In juni 2008 zijn in de centrumgebieden van Renkum en Oosterbeek grootschalige parkeeronderzoeken uitgevoerd. Op drie maatgevende dagen zijn alle geparkeerde voertuigen in kaart gebracht. De onderzoeken zijn weliswaar vijf jaar oud, maar ze geven nog steeds een beeld van hoe in de centrumgebieden geparkeerd wordt. Uiteraard wordt bij het beoordelen van de resultaten de huidige stand van zaken meegewogen.

## 2.6 Trends

Enkele trends zijn van invloed op de parkeerproblematiek in de gemeente Renkum: de bevolkingsgroei, het autobezit per huishouden en de economische ontwikkelingen. In deze paragraaf gaan wij daar kort op in. De ontwikkeling van zowel het autobezit als van het aantal inwoners zijn overigens in de parkeerkencijfers van het CROW opgenomen.

### Bevolkingsgroei

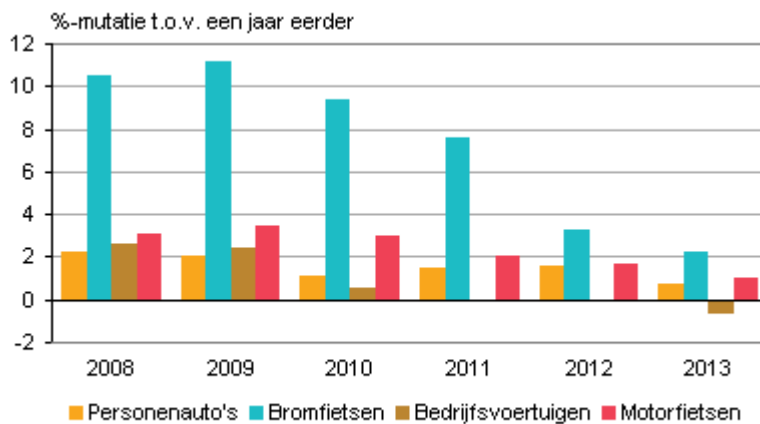
Op basis van prognoses van de provincie Gelderland blijkt dat het bevolkingsaantal in onze gemeente min of meer gelijk blijft. Dit is uitgebreid opgenomen in de Nota Wonen, die in januari 2014 ter vaststelling in de raad voorligt. Een beknopte samenvatting hiervan is opgenomen in de tabel hieronder:

Gemeente	2010	2015	20120	2030	2040
Renkum	31.600	31.592	32.279	31.932	31.908
Wageningen	37.359	37.064	38.585	41.805	43.805
Rheden	43.724	43.271	43.465	43.555	43.851

**Tabel 1 – Prognose bevolkingsaantallen**

Wat de leeftijdsopbouw betreft blijkt uit prognoses dat het percentage werkende bevolking (20-65/67 jaar) tot aan 2030 min of meer gelijk blijft. Het percentage 65-plussers neemt in die tijd toe van 25% naar 32% en het aantal 70-plussers van 18% naar 24%. Dit kan van invloed zijn op de parkeerruimte, omdat 65-plussers honkvast(er) zijn vaker dan de werkende bevolking slechts één auto per huishouden hebben. Daar staat tegenover dat het percentage 65-plussers met een auto toeneemt, waardoor per saldo het totale autobezit van deze bevolkingsgroep gelijkblijft.

### Autobezit



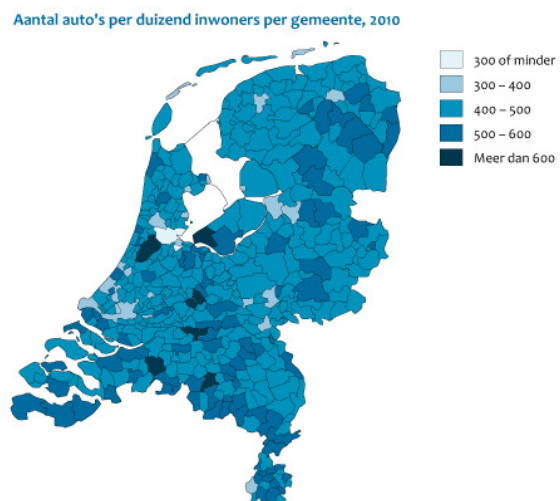
Bron: CBS

Uit een onderzoek van het CBS blijkt dat de afgelopen jaren het autobezit weliswaar groeit, maar dat die groei steeds kleiner is ten opzichte van het jaar ervoor. Zie figuur 1 hiernaast.

**Figuur 1 – Ontwikkeling groei autobezit**

Op figuur 2 hiernaast is het aantal auto's per duizend inwoners weergegeven voor elke gemeente.

In gemeente Renkum waren er in 2010, net als in de meerderheid van de gemeenten in ons land, 400-500 auto's per duizend inwoners. Ter vergelijking: in Overbetuwe is dat vergelijkbaar, in Arnhem en Wageningen ligt dat aantal tussen 300-400 en in Rheden zijn er 500-600.



Bron: CBS.

PBL/apr11/2086  
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

**Figuur 2 – Aantal auto's per duizend inwoners per gemeente**

### Economische ontwikkelingen

Op het moment van schrijven van deze nota is er (nog) sprake van een economische crisis. Dit is een belangrijke reden dat het autobezit weliswaar nog steeds groeit, maar die groei vlakt wel af. De verwachting is dat er in de huidige periode een trendbreuk ontstaat in de groei van het autobezit. Het autobezit blijft dus wel groeien en dat vraagt in het algemeen in Nederland nog steeds om meer parkeerruimte in bestaande en nieuwe woongebieden.

Een belangrijke basis voor het benodigd aantal parkeerplaatsen in een gebied, is het aantal personenauto's per huishouden. Het CBS geeft aan dat in 2012 20% van de huishoudens geen auto bezat, 49% 1 auto, 18% 2 auto's en 4% minimaal 3 auto's. Er wordt echter verwacht dat deze ontwikkeling geen invloed heeft op het nog steeds groeiende autobezit.

Er wordt bij het bepalen van de parkeercijfers voor onze gemeente uitgegaan van:

- Een ongeveer gelijkblijvend bevolkingsaantal, waarbij de groep ouderen toeneemt;
- Een blijvende stijging van het autobezit, zij het een iets minder sterke stijging van de jaren voor 2008;

### Elektrische auto's

In 2013 is voor het omgaan met elektrische auto's het document "Laadpunten openbare ruimte 2013" opgesteld. Hierin is het aantal laadplekken in onze gemeente vastgelegd en de vormgeving ervan. In 2014 worden opnieuw beleidsregels opgesteld, voor 2014 en verder.

### Elektrische fietsen

Een andere ontwikkeling is de forse toename van elektrische fietsen (E-bikes). De komende vijf à tien jaar wordt verwacht dat vooral onder forenzen het bezit en gebruik van E-bikes fors toeneemt. Dit heeft vooral te maken met de groeiende groep ouderen, maar ook met bijvoorbeeld de verbeterde voorzieningen voor fietsers, zoals bijvoorbeeld de snelfietsroutes.

Deze ontwikkeling is van belang voor het parkeerbeleid, omdat voor E-bikes in een bepaalde mate rekening moet worden gehouden met oplaadmogelijkheden. Om ervoor te zorgen dat deze opladers bereikbaar blijven, moet worden geregeld dat 'normale' fietsen hier dus niet kunnen staan.

- In 2014 worden beleidsregels opgesteld over het omgaan met (het parkeren en opladen van) elektrische auto's.
- De toename van het aantal benodigde oplaadplekken voor elektrische fietsen wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets'.

### **3 PARKEREN IN DORPSCENTRA**

In onze gemeente kennen met name de dorpen Oosterbeek, Renkum en Doorwerth een winkelcentrum. Het parkeren in deze dorpscentra brengt bijzondere problemen met zich mee. In alle kernen speelt immers het ruimtegebrek een rol, waarbij bovendien de parkeerplaatsen moeten worden verdeeld onder de bewoners, de bezoekers en de werkers. Om dit in goede banen te leiden zijn verschillende parkeerregulerende maatregelen mogelijk, dit is uitgewerkt in paragraaf 3.1. In de paragrafen 3.2 t/m 3.5 gaan wij vervolgens in op de specifieke dorpen.

#### **3.1 Parkeerrugelerende maatregelen**

Parkeerregulering zorgt ervoor dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt voor die typen parkeerders waarvoor ze in feite zijn bestemd. Oftewel: een betere verdeling van doelgroepen, kort- en langparkeerders en gericht op de bestemmingen. In paragraaf 5.1 leggen we de uit welke maatregelen bestaan om het parkeren te reguleren (toolbox) en in paragrafen daarna geven we aan welke keuze is gemaakt per dorp welke (combinatie van) maatregelen we willen inzetten.

De volgende parkeerregulerende maatregelen zijn mogelijk:

1. Het beperken van de toegestane parkeerduur (parkeerschijfzone);
2. Het invoeren van betaald parkeren;
3. Het reserveren van parkeerruimte voor bepaalde doelgroepen (vergunningparkeren);
4. Het instellen van parkeerverboden en het instellen van éénrichtingsverkeer.

##### Ad 1. Parkeerschijfzone

In het algemeen wordt deze maatregel getroffen om het langparkeren op locaties met een grote aantrekkingskracht op publiek tegen te gaan. Er wordt dan een zogenaamde parkeerschijfzone (of in de volksmond: blauwe zone) ingevoerd. Hierdoor is langparkeren in het betreffende gebied op bepaalde momenten van de dag/week niet meer toegestaan, vindt er een voortdurende wisseling van bezoekers plaats en worden de plaatsen dus veel efficiënter benut.

##### Ad 2. Betaald parkeren

De redenen voor het invoeren zijn hetzelfde als bij ad a. Met betaald parkeren kan echter flexibeler met de parkeerruimte worden omgegaan. Door bijvoorbeeld op bepaalde locaties of bepaalde tijdstippen hogere parkeertarieven toe te passen, kan een snellere wisseling van bezoekers worden bewerkstelligd. Doordat de technieken verder ontwikkelen en verbeteren, wordt het betalen van de parkeerplaats (bijvoorbeeld met de smartphone, een abonnement of via het kenteken) steeds eenvoudiger.

Er kan voor gekozen worden de parkeerboetes te fiscaliseren. Dit houdt in dat het niet- of onvoldoende betaalde parkeergeld wordt ingevorderd via een naheffingsaanslag inclusief de daaraan verbonden kosten. Door deze constructie haalt de gemeente niet alleen opbrengsten uit de parkeerbelastingen, maar komen ook de opbrengsten van de naheffingen aan de gemeente ten goede. Een deel van de naheffing gaat echter naar justitie en er is een maximum gesteld aan de naheffingsaanslag. In de praktijk betekent dit dat de inkomsten vaak de kosten niet volledig dekken. Met deze opbrengsten kunnen de kosten voor de controle daarom slechts deels worden gefinancierd.

Een nadeel van de invoering van betaald parkeren is de relatief hoge aanschaf- en onderhoudskosten van de parkeerapparatuur en de kans dat er meer aanvullende maatregelen moeten komen om te voorkomen dat parkeerders uitwijken naar omliggende woonstraten waar geen betaald parkeren geldt.

Overigens mogen derden (zoals bijvoorbeeld een supermarkt) op eigen terrein wel betaald parkeren invoeren. Daarover heeft de gemeente geen zeggenschap. Dit kan uiteraard invloed hebben op de openbare ruimte, dus het is zaak om dit soort situaties nauwgezet af te stemmen met de eigenaar.

Er wordt in de gemeente Renkum geen betaald parkeren ingevoerd.

### Ad 3. Reservering van parkeerplaatsen

Voor belanghebbenden, doorgaans bewoners en bedrijven, kunnen parkeerplaatsen worden gereserveerd. Hiertoe kunnen vergunningen worden uitgegeven voor speciaal gereserveerde parkeerplaatsen waarvan andere parkeerders geen gebruik mogen maken. Een dergelijke regeling geldt sinds enige tijd op de Wilgenpas. Ook kan een beperkt aantal huishoudens een ontheffing krijgen op bijvoorbeeld een parkeerverbod. Dit geldt momenteel alleen in de Beyerstraat, tussen de Achterdorpsstraat en de Dorpsstraat. Het nadeel van dit soort regelingen is dat bij weinig aanbod van vergunning- of ontheffinghouders de parkeerplaatsen onbenut blijven.

De twee hierboven genoemde specifieke situaties zijn in de loop der jaren zo gegroeid en de bewoners zijn er aan gewend. Toch is het, in het kader van verminderde regeldruk, ongewenst deze situatie voort te laten duren. Ook met andere maatregelen kan namelijk deze parkeersituatie worden geregeld. In dit kader zullen wij vanaf nu stappen ondernemen om deze situatie op te heffen. Zodra er een voor de betreffende bewoners afdoende alternatief is gevonden, worden deze vergunning- en ontheffingssituaties opgeheven.

- Vanaf 1 januari 2015 wordt vergunningparkeren of het verstrekken van ontheffingen (met het doel op één bepaalde locatie of binnen één gebied een aparte parkeerregeling te treffen voor een beperkte groep gebruikers) in nieuwe situaties niet meer toegepast.
- Voor de Wilgenpas (vergunningen) en de Beyerstraat (ontheffingen op het parkeerverbod) wordt gezocht naar een gedragen alternatief, waarna ook hier deze situaties worden opgeheven.

### Ad 4. Het instellen van parkeerverboden/verboden om stil te staan

Er kunnen twee maatregelen worden getroffen om doorrijdruimte te garanderen voor de hulpdiensten, namelijk:

- Een parkeerverbod zorgt ervoor dat op bepaalde locaties niet geparkeerd mag worden.
- Een verbod om stil te staan kan worden ingevoerd op locaties waar een stilstaande auto het overige verkeer te zeer hindert of waar dit uit oogpunt van verkeersveiligheid (bijvoorbeeld nabij een school voor de lopende en fietsende kinderen) noodzakelijk is.

In beide gevallen neemt de parkeercapaciteit af, waardoor de bezettingsgraad in de omliggende gebieden zal toenemen.

Waar nodig wordt, afgestemd op de situatie, een parkeerverbod of verbod om stil te staan ingevoerd om een parkeersituatie op te lossen.

## 3.2 Oosterbeek

In 2005 is in Oosterbeek een blauwe zone ingevoerd om het kort- en langparkeren beter te reguleren en ervoor te zorgen dat bezoekers en bewoners zoveel mogelijk op de juiste en meest handige locaties parkeren. Binnen dit gebied is gebruik van een parkeerschijf verplicht van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 uur 's ochtends en 17.00 uur 's middags en op koopavonden. De maximale parkeerduur bedraagt 1,5 uur. De blauwe zone is tweemaal geëvalueerd (2005 en 2009), waarna in beide gevallen enkele verbeteringen zijn doorgevoerd.

De blauwe zone werkt naar behoren, maar ontwikkelingen in het centrumgebied van Oosterbeek nopen tot mogelijke wijzigingen. Wij gaan onder andere onderzoeken of op het Raadhuisplein een langere parkeertijd mogelijk en gewenst is (3 uur i.p.v. 1,5 uur). Verder houden wij de vinger aan de pols voor wat betreft de begrenzingen van de blauwe zone. Waar nodig wordt dit aangepast. Voor beide wijzigingen is een verkeersbesluit noodzakelijk. In de bijlage is de huidige begrenzing van de blauwe zone opgenomen.

Bewoners en bedrijven binnen de grenzen van de blauwe zone kunnen een ontheffing aanvragen om toch onbeperkt te kunnen parkeren. Voor het gebied rondom Plein 1946 geldt dat hier recent ingrijpende ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, waardoor de parkeersituatie is gewijzigd. In de directe omgeving is (tijdelijk) het parkeerareaal al wel uitgebreid, maar het is noodzakelijk de nieuwe parkeersituatie goed in beeld te brengen. Een van de mogelijke maatregelen is om rondom Plein 1946 niet meer toe te staan dat bewoners en ondernemers langdurig parkeren met een ontheffing. Ook zou het opheffen van de afsluiting bij Weltevreden-Molenberg een mogelijkheid bieden om de weinig gebruikte parkeerplaatsen op de Molenberg goed toegankelijk te maken vanuit de Weverstraat.

Om het draagvlak voor deze maatregelen in kaart te brengen, is een enquête uitgezet onder de bewoners en ondernemers. Op basis van de resultaten uit deze enquête besluiten wij in 2014 hoe wij de parkeersituatie in dit gebied gaan optimaliseren. Dit alles zorgt ervoor dat zo goed mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de bewoners en bedrijven binnen dit gebied.

- De blauwe zone in Oosterbeek wordt grotendeels gehandhaafd met de tijdsduur, begrenzing en ontheffingsregeling zoals die nu geldt, met als uitzondering Plein 1946 en de directe omgeving, waar de parkeersituatie en ontheffingsregeling in 2014 worden geoptimaliseerd.
- Er wordt onderzocht of op het Raadhuisplein een afwijkend regime soelaas biedt, zoals bijvoorbeeld het toestaan van maximaal 3 uur (in plaats van 1,5 uur) parkeren.

## 3.3 Renkum

In het dorp Renkum is de laatste jaren veel gewijzigd in de parkeersituatie. Door diverse ontwikkelingen was het nodig dat het parkeerareaal werd uitgebreid. Dit is op basis van een nauwkeurige berekening van de parkeerbalans ook ten uitvoer gekomen.

In bepaalde delen is, tijdens de piekmomenten, nog steeds sprake van een hoge parkeerdruk. De nadelige gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid spelen hier weliswaar een minder grote rol, omdat in Renkum op andere locaties meestal nog voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Het centrumgebied van Renkum is bovendien zo compact dat de loopafstand van de uiteindelijke parkeerlocatie naar de eindbestemming nog steeds beperkt blijft.

Omdat het op bepaalde locaties een betere verdeling van de kort- en langparkeerders nuttig zou kunnen zijn, houden wij de mogelijkheid voor het invoeren van een kleinschalige blauwe zone in

bepaalde delen van Renkum open. Om het parkeerbeeld weer goed zuiver te hebben, wordt echter eerst een parkeeronderzoek ingepland.

- In Renkum wordt de mogelijkheid opengelaten een (kleinschalige) blauwe zone in te voeren.
- Parkeeronderzoek wordt ingepland om de gewijzigde parkeersituatie in Renkum goed in beeld te brengen.

### 3.4 Doorwerth

In Doorwerth is vooral rondom het winkelcentrum een centrumontwikkeling gaande. In dit gebied wordt bekeken hoe een dorpshart kan worden vormgegeven. Wanneer door realisatie van nieuwbouw aan de Mozartlaan parkeerplaatsen verdwijnen, worden deze in de nabijheid van het winkelcentrum gecompenseerd. Daarnaast is het document “Revitalisering bedrijventerreinen” vastgesteld, waarin onder andere aandacht is voor het gebied op en rond de Cardanuslaan. Bij het bepalen van de parkeerbalans voor deze ontwikkelingen geldt deze als basis. Het kan zijn dat ook in dit centrum een kleinschalige blauwe zone noodzakelijk blijkt. Dit wordt met een parkeeronderzoek onderzocht, zodra de ontwikkelingen zijn doorgevoerd.

- In Doorwerth wordt de mogelijkheid voor een kleinschalige blauwe zone open gelaten.
- De (lopende) ontwikkelingen in Doorwerth worden getoetst aan deze Parkeernota.

### 3.5 Heveadorp, Heelsum en Wolfheze

Gezien de lage bezettingsgraden van de parkeervoorzieningen in de (centrum)gebieden van Doorwerth/Heveadorp, Heelsum en Wolfheze is parkeerregulering niet noodzakelijk om de bereikbaarheid van de voorzieningen en de woningen en de leefbaarheid te waarborgen. In deze gebieden wordt daarom geen parkeerschijfzone ingevoerd.

- In Heveadorp, Heelsum en Wolfheze wordt geen blauwe zone ingevoerd.



## 4 PARKEREN IN WOONWIJKEN

De meeste woonwijken in onze gemeente zijn aangelegd in een tijd dat de parkeernormen aanzienlijk lager waren dan nu. Dat levert regelmatig verzoeken op tot de aanleg van meer parkeerplaatsen. Als de ruimte in zo'n wijk ontbreekt, is het echter nagenoeg onmogelijk om met weinig kosten de parkeerbalans op orde te krijgen. Wijken waar dit geldt, zijn bijvoorbeeld Fluitersmaat en Doornenkamp in Renkum of Oosterbeek noordoost.

In Fluitersmaat en Doornenkamp zijn, in nauw overleg met de bewoners, in 2008/2009 waar mogelijk nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Het ging om een beperkt aantal, maar deze actie heeft de parkeerdruk in deze wijken enigszins verlicht.

De beschikbare ruimte in zogenaamde 'bloemkool'-wijken of vergelijkbare woonwijken moet worden verdeeld tussen groen, parkeren, speelgelegenheid, water en privé terrein. Hoe kunnen we in deze woonwijken dan toch met de parkeersituatie omgaan zodat bewoners gehoord worden, maar waarbij geen extreem hoog budget nodig is? Om dit volledig in beeld te krijgen, is het nodig om per situatie en per wijk te bepalen wat de huidige situatie is en wat de mogelijkheden zijn van aanleg van parkeerplaatsen. Een standaard per wijk niet vast te stellen. Daarom is de insteek om de parkeersituatie van een wijk in beeld te brengen zodra er een concrete aanvraag ligt. Dit kan zijn doordat de specifieke wijk/straat onderdeel kan vormen van 'werk met werk' maken, zoals bij rioolwerkzaamheden of groot onderhoud. Ook kan het zijn dat er vanuit de buurt een door velen gedragen verzoek tot aanpassing van de parkeersituatie komt.

Bij bestaande situaties in 'krappe' woonwijken wordt op basis van een concrete (aan)vraag uit de buurt of door de mogelijkheid 'werk met werk' te kunnen maken, de parkeersituatie beoordeeld, met een goede afweging van de overige belangen (zoals groenvoorzieningen) en ook in relatie tot de rest van die specifieke wijk.

## 5 GEHANDICAPTENPARKEREN

Voor mindervaliden bestaat de mogelijkheid om een gehandicaptenparkeerplaats (GPP) aan te vragen. Dit kan een algemene GPP zijn, waar door iedereen met een geldige gehandicaptenparkeerkaart mag worden geparkeerd. Of een GPP op kenteken, die alleen bedoeld is voor de houder van dat kenteken. Het CROW heeft in de ASVV de gewenste vormgeving en maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. Deze richtlijnen zijn overgenomen in de Bouwverordening en daarin is ook vastgelegd hoe om te gaan met aanvragen of met bestaande eventueel te vervallen plaatsen. In de Parkeernota uit 2003 was opgenomen onder welke voorwaarden een gehandicaptenparkeerplaats wordt verkregen en dit wordt nagenoeg ongewijzigd opgenomen in deze Parkeernota.

Dit hoofdstuk gaat over alles wat met de gehandicaptenparkeerplaatsen te maken heeft en waar nodig zijn de richtlijnen, wensen en spelregels vastgelegd.

### 5.1 Gehandicaptenparkeerkaart

Om op een gehandicaptenparkeerplaats te mogen parkeren is een Europese Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) nodig of moet men in het bezit zijn van een gehandicaptenvoertuig. Voor zo'n kaart of voertuig komt iemand alleen in aanmerking als dit medisch noodzakelijk is. Daarbij wordt als criterium gehanteerd: zonder onderbreking niet verder dan 100 meter achter elkaar kunnen lopen. Er zijn twee GPK's die op naam worden uitgegeven: een bestuurderskaart en een passagierskaart. De gemeente behandelt deze aanvragen en verstrekt de kaarten.

### 5.2 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Bezitters van een GPK (bestuurderskaart) kunnen een Gehandicaptenparkeerplaats (GPP) op kenteken aanvragen op een locatie zo dicht mogelijk bij de woning.

Bij de beoordeling van deze aanvraag wordt er op gelet dat de verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de weg niet worden verstoord door de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats. Aan de aanleg van een GPP op kenteken zijn kosten verbonden, dit is in de Legesverordening opgenomen. De houder van een parkeerplaats is verantwoordelijk voor het tijdig doorgeven van eventuele wijzigingen.

Om voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen, moet aan elk van de volgende vier voorwaarden worden voldaan:

- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- De aanvrager bezit een GPK voor *bestuurder* of is in het bezit van een gehandicaptenvoertuig;
- De aanvrager heeft een blijvende of toenemende invaliditeit;
- De beschikbare parkeerplaatsen zijn dusdanig vaak bezet dat parkeren in de directe omgeving van de woning of bestemming vaak niet mogelijk is. Het college van B&W beoordeelt of hier in de specifieke situatie sprake van is.

### 5.3 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Naast GPP's op kenteken bestaan er ook algemene GPP's. Deze liggen meestal nabij winkels, bibliotheken, zorginstellingen, scholen en andere publieke voorzieningen en kunnen door iedereen

die in het bezit is van een GPK worden gebruikt. In Publicatie 317 van het CROW is opgenomen dat bij publieke voorzieningen, zoals het gemeentehuis of een bibliotheek, minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen een algemene GPP moet zijn. Deze algemene GPP's moeten zo dicht mogelijk (maximaal 100 m.) bij de ingang liggen van het gebouw waarin de functie is gehuisvest. Voor openbare parkeerterreinen geldt dat één op de 50 parkeerplaatsen een GPP moet zijn. Per geval wordt door het college van B&W nader het aantal en de locatie van de GPP's bepaald.

Aanleidingen om een algemene GPP aan te leggen zijn bijvoorbeeld:

- Een nieuw gebouw met publieke bestemming of een gebouw krijgt een (deels) publieke bestemming;
- In een appartementencomplex met veel ouderen blijkt een behoorlijk aantal personen een GPK te hebben, en het is voor hen gewenst om zo dicht mogelijk bij de hoofdingang te kunnen parkeren. Dit wordt per situatie beoordeeld. Meegewogen factoren zijn onder andere het aantal parkeerplaatsen op 'eigen terrein' en de ligging ervan ten opzichte van de ingang van het gebouw, maar ook de parkeersituatie in de directe openbare omgeving.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd bij:

- Publieke gebouwen of bestemmingen (zoals gemeentehuis, bibliotheek): 5% van het totaal parkeerareaal;
- Openbare parkeerterreinen: 1 GPP op 50 parkeerplaatsen;
- Bij appartementencomplexen. Per geval wordt beoordeeld hoeveel GPP's er komen en waar ze komen te liggen.

#### 5.4 Opheffen of wijzigen gehandicaptenparkeerplaats

In de praktijk blijkt het nodig om ook voor het opheffen of wijzigen van een gehandicaptenparkeerplaats regels op te stellen. In welke gevallen gaan wij hier bijvoorbeeld toe over en wanneer kiezen voor welke optie?

##### Bij overlijden

In de gevallen dat de houder van de GPP komt te overlijden, en de nabestaande uit hetzelfde huishouden blijkt ook een GPK voor bestuurder te hebben, blijft de GPP op kenteken liggen. In alle andere gevallen wordt de GPP op kenteken in principe verwijderd.

##### Bij verhuizing

Indien de houder van de GPP verhuist, wordt de GPP zondermeer zo snel mogelijk verwijderd. Het kan zijn dat de houder verhuist binnen de gemeente en ook op de nieuwe woonplek een GPP wil hebben, maar voor die nieuwe situatie moet hij/zij dan een nieuwe aanvraag doen.

##### Bij omzetten kaart 'bestuurder' naar 'passagier'

Het in bezit zijn van een kaart voor 'bestuurder' geldt als voorwaarde voor het verkrijgen van een GPP op kenteken. Immers: met een kaart voor 'passagier' kunnen we er vanuit gaan dat de chauffeur de houder van de kaart voor de deur afzet en zelf elders op zoek gaat naar een parkeerplek. Zodra de houder van een bestuurderskaart deze moet om welke reden dan ook moet omzetten naar een passagierskaart geldt dat de GPP in principe moet worden verwijderd. Het is zaak om dit met zorgvuldigheid af te handelen.

Bij overlijden of verhuizing van de houder van de GPP of wijziging van een bestuurderskaart naar een passagierskaart, wordt eerst overlegd met de nabestaande uit hetzelfde huishouden. Als deze persoon ook een GPK heeft, blijft de GPP op kenteken liggen, anders komt deze te vervallen.

## 5.5 Afmetingen en vormgeving GPP's

De richtlijn voor de inrichting en maatvoering van een GPP zijn opgenomen in de ASVV. In de Bouwverordening zijn deze afmetingen in elk geval overgenomen voor een GPP haaks op de weg. In de praktijk blijkt echter vaak dat een GPP op kenteken in een bestaand gebied wordt aangelegd, waarbij vooral de diepte van de GPP (7,00 m) vaak niet haalbaar is. Normale parkeerplaatsen zijn namelijk 5,00 m lang en een nieuwe GPP wordt vaak gecreëerd in een bestaand parkeervak. Voor GPP's op kenteken kan daarom, in overleg met de aanvrager, altijd worden afgeweken van de voorgeschreven afmetingen.

Voor GPP's evenwijdig aan de weg gelden te allen tijde de richtlijnen zoals die in de ASVV zijn opgenomen.

In het *Programma van Eisen*, waarin eisen zijn opgenomen voor de openbare ruimte (zoals verhardingsmateriaal, vormgeving parkeerplaatsen e.d.) zijn de afmetingen van de GPP's evenals de vormgeving opgenomen.

Afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen worden gehanteerd op basis van (in volgorde van belangrijkheid):

- Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW
- Programma van Eisen, gemeente Renkum
- Afwijkingen in bijzondere gevallen, naar beoordeling van het college van B&W

## 6 GROTE VOERTUIGEN

### 6.1 Inleiding

Volgens de APV hebben ‘grote voertuigen’ een lengte van meer dan 6,00 meter en/of een hoogte van meer dan 2,40 meter. Dit zijn bijvoorbeeld vrachtwagens of bussen, maar dus ook de grotere bedrijfsbusjes die hoger zijn dan 2,40 meter.

In de APV is opgenomen dat het verboden is ‘grote voertuigen’ binnen de gemeente te parkeren, met uitzondering van daarvoor aangewezen plaatsen, wegen, dagen en uren. Met een aanwijsbesluit is dit verder uitgewerkt.

In de APV zijn de twee hoofdmotieven voor een parkeerverbod van grote voertuigen:

- Het voorkomen van excessief weggebruik. Bij ‘parkeerexces’ gaat het in de eerste plaats om het parkeren dat buitensporig is naar andere weggebruikers toe met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte, en dat dit op grond daarvan niet toelaatbaar is. Dit verbod geldt op grond van de APV niet op doordeweekse dagen tussen 8.00 en 18.00 uur.
- Bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente. Dit betreft het parkeren dat onaanvaardbaar is om andere redenen zoals de aantasting van de openbare orde en veiligheid, het schaden van het uiterlijk aanzien van de gemeente, geluidshinder en belemmering van het uitzicht.

Het opnemen van zo’n verbod in de APV heeft tot gevolg dat vrachtwagenchauffeurs nergens hun vrachtwagen kunnen parkeren. De gemeente is niet verplicht hiervoor een oplossing te bieden, maar heeft dat op dit moment wel gedaan. Het college van B&W heeft momenteel namelijk in elke dorpskern locaties aangewezen waar geparkeerd kan worden met grote voertuigen. Dit is terug te vinden in het Aanwijzingsbesluit (juni 2010). Voor de locatie Oranjeweg geldt dat hier alleen bussen en geen vrachtwagens mogen staan. Uitgangspunt blijft dat vrachtwagens zoveel mogelijk op het terrein van de betreffende onderneming parkeren.

### 6.2 Categorieën vrachtwagens

Chauffeurs die hun vrachtwagen regelmatig in onze gemeente parkeren, zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- a. De zogenaamde ‘eigen rijders’. Chauffeurs die in onze gemeente wonen, en die hun eigen vrachtwagen rijden voor een of meer bedrijven. Zij hebben (soms) de behoefte hun vrachtwagen in onze gemeente te parkeren.
- b. De overnachters. Chauffeurs, vaak uit andere landen, die op hun route van of naar het doelbedrijf (bijvoorbeeld als gevolg van de rijtijdenwet) onze gemeente gebruiken om te overnachten. Renkum ligt immers dichtbij de snelweg en dus vaak dichtbij belangrijke routes.
- c. Chauffeurs die een bedrijf in onze gemeente hebben bezocht of gaan bezoeken, hier aanwezig zijn voor openingstijd of na sluitingstijd en die als gevolg van de rijtijdenwet even rust moeten nemen, maar daarna verder rijden.

### 6.3 Wat gaan wij doen?

Wij willen categorie b en c niet stimuleren. Echter als wij voorzieningen treffen, blijkt in de praktijk een splitsing van deze categorieën lastig te maken. Als een bepaalde locatie wordt aangewezen waar ‘eigen rijders’ mogen/kunnen parkeren, is die locatie immers ook geschikt en toegankelijk voor andere categorieën. Uit een kleinschalig ambtelijk onderzoek, waarbij gedurende enkele weken het

aantal geparkeerde vrachtwagens en de locatie ervan zijn geschouwd, blijkt dat veel van de aangewezen plekken nauwelijks worden benut. Sporadisch staat er hier en daar een vrachtwagen, maar dat is verre van structureel. De locaties waar nagenoeg altijd vrachtwagens staan geparkeerd zijn het parkeerterrein bij het gemeentehuis (door één eigen rijder) en industrieterrein Schaapsdrift. Die laatste plek wordt fors gebruikt (overigens met name door Nederlandse rijders) en dat levert tegelijk wel overlast op. Er is er daarbij eigenlijk nauwelijks onderscheid te maken tussen de drie categorieën. Voor de ‘eigen rijders’ levert dit soms overlast op.

Wij stemmen in overleg met de ondernemers op industrieterrein Schaapsdrift en met Parenco af hoe groot de overlast is en of er alternatieve mogelijkheden zijn. Wellicht heeft een van de ondernemers ruimte om het parkeren van enkele eigen rijders, tegen een kleine vergoeding, te laten parkeren. Daarnaast loopt er nog een onderzoek naar een mogelijke centrale vrachtwagenparkeerplaats en ook de verwijzing naar de industrieterreinen kan wat ons betreft nog beter. Op beide onderdelen gaan wij hieronder kort in.

#### Vrachtwagenparkeerplaats

Binnen het kader van de Revitalisering Bedrijventerreinen, dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt op dit moment onderzocht of er binnen de gemeente één centrale vrachtwagenparkeerplaats kan worden aangelegd. Een dergelijke locatie biedt naast parkeergelegenheid ook faciliterende voorzieningen (o.a. douches, kantine, beveiliging en afroepsysteem).

Bij de realisatie van zo'n centrale vrachtwagenparkeerplaats kunnen de aangewezen locaties in de dorpskernen komen te vervallen. In eerste instantie wordt gedacht om zo'n centrale parkeerplaats alleen aan te bieden aan de ‘eigen rijders’. De bezoekers van een bedrijf in onze gemeente zouden dan afspraken moeten maken met het bezoekende bedrijf en overnachters zijn vanaf dat moment helemaal niet meer toegestaan binnen de grenzen van onze gemeente.

#### Verwijzing bedrijventerreinen

De verwijzing naar de bedrijventerreinen moet nog beter. In 2013 is de verwijzing naar Parenco al wel verbeterd, maar dit moet nog worden geoptimaliseerd. Uitgangspunt is dat (beter dan nu) de verschillende bedrijven(terreinen) goed vindbaar zijn, zonder dat men door woonwijken hoeft te rijden. Daardoor is de chauffeur sneller op de juiste plek en de overlast van zoekverkeer in een woongebied neemt daarmee af.

- In 2014 wordt een onderzoek naar een (centrale) vrachtwagenparkeerplaats afgerond. Eventuele herziening van het vrachtwagenparkeren in onze gemeente (waaronder mogelijk deze vrachtwagenparkeerplaats) vindt plaats in 2015.
- Onderdeel van dit onderzoek is het zoeken naar een alternatief op industrieterrein Schaapsdrift of op het terrein van Parenco, in nauw overleg met de ondernemers.
- Zodra het vrachtwagenparkeren is herzien, wordt de verwijzing naar de bedrijventerreinen (en zonodig naar een centrale vrachtwagenparkeerplaats) herzien en aangepast.

## 6.4 Laden en lossen

In de Wegenverkeerswet is opgenomen wat wordt verstaan onder ‘laden en lossen’, namelijk: “het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of laden en lossen van goederen”. Op verschillende locaties in onze gemeente liggen laad- en losplaatsen en deze mogen enkel voor deze activiteit

worden gebruikt. Het aantal laad- en losplaatsen en de locatie ervan worden door het college van B&W bepaald. Nieuwe aanvragen of nieuwe situaties worden doorgaans door bedrijven en/of winkels gedaan. Per situatie wordt beoordeeld of een laad- en losplaats noodzakelijk en/of mogelijk is. Dit heeft onder andere te maken met de parkeerdruk in de omgeving en de praktische mogelijkheden voor de gebruiker om in de bestaande situatie al elders te laden en lossen.

Langs de Utrechtseweg in Oosterbeek liggen diverse laad- en losplaatsen. Toch worden nog laad- en loshandelingen verricht op de weg. Aanpak hiervan wordt meegenomen in de maatregelen rondom het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door onze gemeente. Daarbij opteren wij voor de situatie dat de laad- en losplaatsen alleen op bepaalde momenten voor die activiteit beschikbaar zijn. De rest van de dag kan er gewoon geparkeerd worden. Dit kan met bebording en via een verkeersbesluit worden geregeld.

In het voetgangersgebied in de Dorpsstraat in Renkum zijn specifieke eisen gesteld. Hier is het toegestaan te laden en lossen op:

- maandag t/m donderdag van 8.00-11.00 en van 18.00-22.00 uur
- vrijdag van 8.00-11.00 en van 21.00-22.00 uur.

Buiten deze tijden om is het dus verboden met een voertuig het voetgangersgebied in de Dorpsstraat in Renkum in te rijden. In exceptionele gevallen, zoals bijvoorbeeld een verhuizing van een in de Dorpsstraat wonende particulier kan een ontheffing worden verleend. Dit beleid wordt gecontinueerd.

- Laden en lossen op de rijbaan wordt niet toegestaan op doorgaande wegen waar tevens een HOV-lijn rijdt.
- De laad- en losplaatsen worden in principe slechts op een bepaald deel van de dag beschikbaar voor laden en lossen, de rest van de dag voor gewoon parkeren.
- Het beleid in de Dorpsstraat in Renkum wordt ongewijzigd gecontinueerd.

## 7 FIETSPARKEREN

In het voorjaar van 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gezamenlijk met de VNG een Beleidsimpuls Verkeersveiligheid opgesteld. 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 wij moeten aangeven welk ‘stapje extra’ wij gaan zetten om de fietsveiligheid in onze gemeente verder te verhogen. Dit gaat niet alleen om infrastructurele maatregelen, maar vooral ook om extensievere samenwerking met andere vakgebieden en externe partijen. Deze fietsnota wordt in 2014 opgesteld, net als deze Parkeernota zal ook die Fietsnota aansluiten op het GVVP. Het fietsparkeren wordt hierin nadrukkelijk meegenomen.

### Parkeerkencijfers

Voor het fietsparkeren heeft het CROW in de ASVV ook kencijfers opgesteld. Daarin zijn ook de richtlijnen uit de Leidraad fietsparkeren, publicatie 291 (dec. 2010) van het CROW, opgenomen. Voor fietsparkeren wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom. In bijlage 2 is de gebiedsindeling op kaart weergegeven van elke dorpskern in gemeente Renkum.

Vooruitlopend op de vaststelling van de ‘Lokale aanpak fiets’ in 2014 nemen wij in deze Parkeernota alvast op dat het bepalen van de parkeerbehoefte voor fietsen wordt bepaald op basis van de richtlijnen uit de ASVV.

### Fietsparkeerbeugels

Het type fietsparkeerbeugel is vastgelegd in het Programma van Eisen. Dat zijn op dit moment de zogenaamde ‘nietjes’, omdat in de praktijk is gebleken dat de zogenaamde ‘tulp’ schadelijk kan zijn voor de wielen.

### Weesfietsen

Er is recent een aanwijsbesluit vastgesteld waarin enkele locaties zijn benoemd waar weesfietsen mogen worden verwijderd. Dat is de directe omgeving (tot ca. 50 m) van de fietsstallingen bij de beide stations in Oosterbeek en Wolfheze en van alle fietsvoorzieningen bij bushaltes. Dit verwijderen geschiedt op basis van een ‘label’-systeem. Er wordt eerst een sticker op de betreffende fiets geplakt en als na een maand de fiets er nog steeds staat, wordt hij verwijderd.

In de praktijk kan het natuurlijk voorkomen dat op een andere locatie ook een probleem met weesfietsen ontstaat, zoals bijvoorbeeld bij een winkelcentrum. Aangezien het een collegebevoegdheid betreft, kan hiertoe altijd het aanwijzingsbesluit worden aangepast.

- Het fietsparkeren wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen ‘Lokale aanpak fiets’, die als aanvulling op het GVVP wordt vastgesteld.
- De fietsparkeerbehoefte wordt, vooruitlopend op de ‘Lokale aanpak fiets’, bepaald op grond van de kencijfers uit de ASVV (2012).
- Het type fietsparkeerbeugel wordt toegepast zoals dat in het Programma van Eisen voor de inrichting van openbare ruimte is opgenomen.
- Weesfietsen kunnen worden verwijderd op de locaties zoals die in het aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd. Als er andere gewenste locaties bijkomen, kan het aanwijzingsbesluit worden aangepast.



## 8 HANDHAVING

In de Wegenverkeerswet is geregeld hoe moet worden omgegaan met parkeren, waar parkeren of stilstaan is toegestaan en waar niet, en onder welke voorwaarden. De regeling met betrekking tot parkeerexcessen is opgenomen in de APV, hoofdstuk 5, afdeling 1. Op basis hiervan kunnen parkeerexcessen worden gehandhaafd. Specifieke zaken die zijn geregeld, zijn bijvoorbeeld de ontheffingen. Wanneer kan het college van B&W een ontheffing verstrekken op een verbod? Dit leest u in paragraaf 8.2. Bij het handhaven kan het nodig zijn een voertuig weg te slepen. Hiertoe is de Wegsleepverordening vastgesteld, zie hiervoor 8.2.

### 8.1 Ontheffingen

Op grond van artikel 149 van de Wegenverkeerswet en artikel 87 van het RVV kan het college van B&W ontheffing verlenen van de bepalingen in deze wet, zoals voor een stopverbod (art. 23), parkeerverbod (artikel 24) of parkeerschijfzone (art. 25).

In de APV zijn de regels voor parkeerexcessen opgenomen. Per paragraaf is hierin bepaald of het college ontheffing kan verlenen of niet. Ontheffingen kunnen niet worden verleend voor het parkeren van defecte voertuigen, voertuigwrakken of van uitzichtbelemmerende voertuigen, maar voor de overige voertuigen wel.

De afgelopen jaren zijn er steeds enkele ontheffingen verleend voor het langer dan drie dagen parkeren van een camper of kampeermiddel. Voor de overige ontheffingen geldt dat dit nauwelijks voorkomt. Het is echter gewenst om deze mogelijkheden in de APV open te houden.

Het college van B&W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de Wegenverkeerswet. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de APV. Dit blijft ongewijzigd.

### 8.2 Wegsleepregeling

In september 2012 heeft het college van B&W de Uitvoeringsregeling wegsleepverordening vastgesteld, de raad heeft in oktober 2012 de 'Wegsleepverordening gemeente Renkum' vastgesteld. Hiermee ligt vast wanneer een voertuig kan worden weggesleept, wie de bevoegdheid heeft hiertoe te besluiten, waar het voertuig in bewaring wordt gehouden en wat de kosten zijn. Het is nu zo geregeld dat niet alleen de Korpschef Politie Gelderland-midden bevoegd is, maar bijvoorbeeld ook onze eigen BOA's en een aantal Teamleiders. Dit maakt de verordening werkbaarder dan voorheen.

De Wegsleepregeling blijft van kracht.

## 9 MOBILITEITSMANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement is volgens de SWOV (november 2012) het organiseren van slim reizen. Omdat alleen het gebruik van een auto tot steeds grotere problemen leidt, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken.

Mobiliteitsmanagement is erop gericht om het aantal autoverplaatsingen (met name in de spits) te beperken en moet leiden tot onder andere een betere bereikbaarheid en minder milieubelasting.

Verkeersveiligheid speelt hierbij een minder grote rol. Reizigers kunnen worden gestimuleerd om:

- a. niet te reizen (telewerken, niet nieuwe werken);
- b. op een ander tijdstip te reizen (spitsmijden);
- c. voor een ander vervoermiddel dan de auto te kiezen.

Daarnaast wordt nog gezocht naar meer samenwerking tussen organisaties (d).

Met name de maatregelen onder de punten a. en c. zijn van invloed op de parkeerbalans. Vandaar dat ook dit onderwerp in deze Parkeernota een plaats krijgt.

De categorieën maatregelen die onder mobiliteitsmanagement kunnen vallen zijn volgens het KpVV (2007):

<b>Categorie</b>	<b>Maatregelen</b>
Werkgevers	Stimulering van slim werken & slim reizen door de overheid, Het Nieuwe Werken, carpooling en vanpooling, aanpassen werkritmes of bezoektijden.
Fiets	Fietsparkeren, fietsroutenetwerk
Parkeren en overstappen	Parkeerbeleid, P+R terreinen en transferia
Openbaar vervoer	Prijsdifferentiatie bus, tram en metro, meebetalen aan vervoer, gratis ov-pas tijdens speciale gebeurtenissen
Informatie en communicatie	Reis- en parkeerinformatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding, commerciële mobiliteitsdiensten
Overig	Gedeeld autogebruik, sociale veiligheid

**Tabel 2 – Mogelijke maatregelen vanuit mobiliteitsmanagement**

Mogelijke concrete maatregelen zijn daarbij:

- Bedrijven regelen:
  - flexibilisering van de arbeidstijden
  - aangepaste bedrijfstitijden
  - thuiswerken
  - het aanbieden van openbaar vervoer abonnementen
- Het stimuleren van fietsgebruik door:
  - infrastructurele maatregelen
  - fietscampagnes
  - beschikbaar stellen van fietsen en douchegelegenheden bij de werkgever
- Sturend parkeerbeleid
- Informatie en communicatie
- Gedeeld autogebruik, carpoolen (of bijvoorbeeld de 'leenauto').

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn wij hier al volop mee bezig. Denk aan het Nieuwe Werken (thuiswerkmogelijkheid), de douchegelegenheid (om fietsgebruik te stimuleren), de openbaar vervoer abonnementen, de elektrische dienstfiets. Daarnaast wordt bij grootschalige evenementen nu al uitvoerig overlegd met de organisatie om het openbaar vervoer gebruik te stimuleren. Een voorbeeld is de Airborne wandeling, waar deelnemers vanaf 2012 een combikaart vervoer-deelname voor kunnen aanschaffen.

Wat wij als gemeente nog meer zouden kunnen doen, is de grotere bedrijven in onze gemeente stimuleren een fietsplan op te stellen of het regelen van gezamenlijk vervoer. Wij gaan hiervoor nadrukkelijk in overleg met enkele bedrijven om de mogelijkheden en de bijdrage van de gemeente hierin te onderzoeken.

- Wij blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement binnen de gemeentelijke organisatie en behouden de bestaande, zoals het Nieuwe Werken, de openbaar vervoer abonnementen voor medewerkers.
- Wij gaan de komende jaren nadrukkelijk in overleg met bedrijven binnen onze gemeente om samen te zoeken naar (nieuwe) mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsmanagement, voor die bedrijven persoonlijk, maar ook mogelijkheden die in het algemeen voor onze inwoners kunnen bijdragen.

## 10 BEPALING VAN DE PARKEERBEHOEFTE

Het CROW heeft in Publicatie 317 CROW, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (okt. 12, vanaf nu 'Publicatie 317'), voor alle functies (zoals wonen, werken, gezondheidszorg en onderwijs) parkeerkencijfers opgenomen. Dit geldt landelijk als een richtlijn. De richtlijnen uit deze publicatie zijn op praktisch gebaseerde cijfers en werken in de praktijk juridisch en ruimtelijk goed. In deze Parkeernota hanteren wij de richtlijnen in deze Publicatie daarom als basis. Hieronder wordt een doorvertaalde concretisering van deze cijfers voor Renkum opgenomen. Parkeernormen mogen in deze Parkeernota niet worden opgenomen, maar om het in de praktijk werkbaar te maken en tevens zo weinig mogelijk discussie op te wekken bij toepassing ervan, beschrijven wij in dit hoofdstuk zo nauwkeurig mogelijk wat voor gemeente Renkum de uitgangspunten zijn.

De richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW hanteren wij als basis voor de beoordeling van parkeervraagstukken in gemeente Renkum. Zodra deze publicatie wordt herzien, geldt de nieuwe versie.

### 10.1 Beïnvloedingsfactoren

In elke nieuwe of te wijzigen situatie is het van groot belang correct te bepalen wat de parkeerdruk, -behoefte en -kencijfers zijn om in de toekomstige situatie zo weinig mogelijk parkeerproblemen te ervaren. In hoofdstuk 4 gingen wij al in op de bestaande situatie in woonwijken, waarbij wij aangaven juist de nulsituatie goed in beeld te brengen. Bij nieuwe of te wijzigen situaties is die nulmeting ook van belang. Er zijn echter nog meer factoren van invloed op de noodzaak aan parkeerareaal. Bij het gebruik van de parkeerkencijfers uit Publicatie 317 moet rekening worden gehouden met het gemeentelijke parkeerbeleid en met die factoren. Daar gaan wij in deze paragraaf nader op in.

#### 10.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

In Publicatie 317 wordt onderscheid gemaakt naar de bereikbaarheidskenmerken van een locatie. Per locatie blijkt er in de praktijk namelijk een verschil te zijn in de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de auto. Immers: als men in het centrum woont is er weinig parkeerruimte, maar mogelijk ook minder behoefte aan een auto. En voor bewoners in een buitengebied geldt dit net andersom. Publicatie 317 maakt daarom onderscheid naar de volgende stedelijke zones: centrum, schil, rest bebouwde kom en het buitengebied.

Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden hebben wij in bijlage 2 voor Renkum per kern op kaart weergegeven hoe deze zones exact liggen. Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid bij het bepalen van een bestaande of nieuwe parkeernorm. Er is voor het bepalen van de grenzen gekeken naar het winkelareaal, de afstand tot openbaar vervoer, de parkeerdruk en logische locatie om te parkeren ten behoeve van voorzieningen.

Daarnaast onderscheid Publicatie 317 een verschil 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. Om die reden is in de publicatie de volgende verdeling opgenomen, zoals dit in tabel 3 op de volgende pagina is te zien.

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km <sup>2</sup> )
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	< 500

**Tabel 3 – Indeling stedelijkheid per omgevingsadressendichtheid**

In 2012 was de omgevingsadressendichtheid 830 (ter vergelijking: in Wageningen was dit 1592, in Rheden 1301 en in Overbetuwe 738), dus op grond van cijfers van het CBS valt gemeente Renkum binnen de norm van ‘Weinig Stedelijk’. Dit geeft daarmee een duidelijke afbakening van de parkeercijfers.

Gemeente Renkum kent (in 2012) een omgevingsadressendichtheid van 830 en valt daarmee in de categorie ‘Weinig Stedelijk’.

#### 10.1.2 Specifieke eigenschappen van de functie(s)

Om een parkeernorm te kunnen bepalen moet ook worden gekeken naar de specifieke eigenschappen van een functie (of van een locatie, een gebied). Het ene winkelcentrum is bijvoorbeeld het andere niet. Er spelen hier uiteraard factoren als aantrekkelijkheid van winkels, bereikbaarheid (niet alleen met auto, maar ook met openbaar vervoer of fiets), regionale uitstraling. Dit is moeilijk in cijfers te vatten. Om die reden wordt in de publicatie gewerkt met een bepaalde bandbreedte van de parkeercijfers. Zie hiervoor verder paragraaf 10.2.1.

Wanneer voor een functiewijziging geen bestemmingsplanwijziging nodig is, kan op grond van jurisprudentie het college van B&W echter toch een aanvraag afwijzen als niet voldoet aan een bepaalde parkeernormering. Een voorbeeld hiervan zijn de centrumgebieden waar de bestemmingen minder specifiek vastliggen. Daarbij ligt niet expliciet vast dat de parkeernormering een grond van afwijzen is.

#### 10.1.3 Functies/voorzieningen

In publicatie 317 worden de parkeercijfers onderverdeeld in verschillende functies, namelijk:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Met name voor de functie ‘wonen’ is de wijze van presenteren van de cijfers gewijzigd ten opzichte van de vorige versie van de publicatie. In de recente uitvoering wordt veel uitvoeriger een verschil gemaakt tussen koop/huur, grondgebonden/etage enzovoort. Daarnaast zijn in deze publicatie de cijfers aangepast aan de huidige tijd en is het document werkbaarder geworden, doordat meer verschillende functies zijn uitgewerkt en doordat nu ook richtlijnen zijn opgenomen over de verkeersgeneratie (het aantal voertuigbewegingen). Dit levert meer handvatten om een aanvraag te beoordelen.

#### 10.1.4 Loopafstanden

Om eventueel nieuwe parkeerplaatsen op de juiste plaats te situeren, wordt volgens publicatie 317 uitgegaan van de volgende acceptabele loopafstanden:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

**Tabel 4 – Acceptabele loopafstanden per functie**

Deze loopafstanden hanteren wij ook voor nieuwe aanvragen. In specifieke situaties is het soms noodzakelijk hiervan af te wijken en het college van burgemeester en wethouders is hiertoe bevoegd.

## 10.2 Parkeerkencijfers definiëren

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 2008 mogen beleidsplannen, zoals deze Parkeernota, geen normen meer bevatten. Parkeernormen moeten officieel in bestemmingsplannen worden opgenomen, maar omdat dit op veel praktische bezwaren stuit, is het tot nader order nog mogelijk via de Bouwverordening de parkeernormen vast te leggen. Minimaal tot 1 januari 2018 blijft deze regeling van toepassing.

Bij het bepalen van de benodigde parkeervoorzieningen is het van belang zoveel mogelijk handvatten te hebben, om onnodige discussies te voorkomen. Daarom benoemen wij in deze paragraaf per functie/instelling zo specifiek mogelijk waarmee in onze gemeente rekening wordt gehouden.

### 10.2.1 Bandbreedte parkeerkencijfers ASVV

In Publicatie 317 is een bandbreedte opgenomen voor de kencijfers. Deze bandbreedte biedt de mogelijkheid om, afhankelijk van het autobezit, de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, de specifieke eigenschappen van de functie(s) en de soort functie, een bestaande of toekomstige parkeersituatie zo correct mogelijk te beoordelen.

Wij willen vastleggen dat in gemeente Renkum bij de bepaling van de parkeerbehoefte in nieuwe situaties of in bestaande te wijzigen situaties in principe altijd *het gemiddelde kencijfer* wordt toegepast. Reden hiervoor is dat in de praktijk blijkt dat hiermee haast elke situatie op een praktische manier kan worden beoordeeld. Het bepalen van de parkeerbehoefte is in de praktijk namelijk altijd een kwestie van onderhandelen. Bij het aanhouden van de minimale richtlijn zouden we in de praktijk vaak op een te laag aantal parkeerplaatsen komen. En het aanhouden van de maximale richtlijn kan problemen opleveren voor (de ruimtebenutting van) een ontwikkelaar. Om het uitgaan van het *gemiddelde* te verduidelijken, nemen wij als voorbeeld een *vrijstaande koopwoning in het centrum* van een dorpskern in onze gemeente. De bandbreedte hiervan ligt tussen 1,4 en 2,2 parkeerplaats per woning. Het gemiddelde ligt op 1,8 parkeerplaats per woning en dit wordt dan ook ons uitgangspunt. In uitzonderlijke situaties kan de minimum richtlijn gehanteerd worden, wanneer deze niet voor een onevenredige parkeerverdeling in het gebied zorgt.

In onze gemeente gaan wij bij het beoordelen van een parkeervraagstuk in principe altijd uit van **het gemiddelde** van de in Publicatie 317 opgenomen bandbreedtes.

### 10.2.2 *Parkeren op eigen terrein*

Parkeren op eigen terrein valt niet onder de bevoegdheid van de gemeente. Een particulier mag hier feitelijk naar eigen oordeel parkeren en het gebruik is juridisch niet af te dwingen. In de “Beleidsregels uitritten en uitwegen” worden regels gesteld aan het parkeren in de voortuin. De parkeermogelijkheden op eigen terrein hebben invloed op de parkeermogelijkheden in de openbare ruimte. Vooral wanneer in een bepaalde wijk oorspronkelijk het parkeren op eigen terrein is meegewogen bij het bepalen van de parkeerbalans en veel bewoners de eigen oprit hebben gewijzigd in bijvoorbeeld een tuin of een aanbouw. Dit kan tot (grote) parkeerdruk leiden. Dat heeft onder andere te maken met de mate waarin parkeerruimte op eigen terrein ook daadwerkelijk wordt gebruikt. Om dit te ondervangen worden de parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig meegeteld, maar er wordt per situatie een berekeningsfactor aangehouden. Zie onderstaande tabel:

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Theoretisch aantal</b>	<b>Berekenings aantal</b>	<b>Minimale diepte van de oprit</b>
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	5,0 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	n.v.t.
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	4,5 meter
Garage zonder oprit (bij een woning)	1	0,4	n.v.t.
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	n.v.t.
Garage met enkele oprit	2	1,0	5,0 meter
Garage met lange oprit	3	1,3	n.v.t.
Garage met dubbele oprit	3	1,8	4,5 meter

**Tabel 5 – Berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein**

Als er een berekening moet worden gemaakt van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen, geldt volgens Publicatie 317 dat in de meeste gevallen ook met een bepaald percentage aan openbare parkeerplaatsen rekening moet worden gehouden. Bij woningen is dat minimaal 0,3 parkeerplaats per woning. Dit houdt in dat, ook al ligt een ontwikkeling op particulier terrein en kunnen daar ook alle benodigde parkeerplaatsen worden aangelegd, die ontwikkeling toch invloed heeft op de openbare ruimte.

- Voor het vaststellen van de beschikbare parkeerruimte wordt voor de parkeerplaatsen op eigen terrein niet het daadwerkelijke aantal aangehouden, maar een berekeningsaantal, conform tabel 5 in de Parkeernota.
- Wanneer een (te hoge) parkeerdruk in een wijk het effect is van het niet meer mogelijk zijn van parkeren op een groot aantal particuliere opritten, komt de gewenste normering in die wijk 0,8 parkeerplaats per woning lager te liggen.

### 10.2.3 *Halen en brengen bij scholen*

Schoolomgevingen zijn bijzondere parkeerlocaties. Op slechts enkele momenten van de dag is er een parkeerpiek, maar op de overige momenten, in het weekend en in de vakanties wordt er nauwelijks geparkeerd. Het is erg lastig om hier een goede en voor alle partijen gedragen oplossing te vinden. Vooral omdat alle scholen in onze gemeente in een woongebied staan. Het lijkt of er een

dubbelgebruik mogelijk is van de parkeerplaatsen nabij een school. Immers: de bewoners hebben vaak parkeerruimte nodig op een ander moment dan de school. In de praktijk gaan bewoners echter later naar hun werk dan dat bijvoorbeeld de leerkrachten aanwezig zijn, dus de parkeerbehoefte van de school soms bijt met die van de omwonenden/bedrijven. Daarnaast geldt uiteraard dat de scholen in het weekend en vaak in de avonden niet bezet zijn. Structurele maatregelen die genomen worden voor de veiligheid rondom de school hebben daarom ook buiten de schooltijden invloed op de bewoners. Het is zaak om hier zeer zorgvuldig mee om te gaan. Per situatie en in overleg met de betrokkenen wordt besloten welke specifieke maatregelen worden getroffen. Daarbij gaan wij uit van het bepalen van een juiste parkeerbalans (zie paragraaf 10.2.6).

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte (langparkeren plus kiss&ride) wordt voor de omgeving van scholen een specifieke rekenmethode gehanteerd, zoals die ook door het CROW is opgesteld, zie figuur hiernaast.

In 2011 tot 2014 zijn alle schoolomgevingen in onze gemeente onder de loep genomen. Niet alleen is er het kleurrijke Julie-materiaal geplaatst, maar ook is gekeken naar een verbetering van de parkeersituatie. Op enkele locaties heeft dit geleid tot uitbreiding van het aantal parkeervakken, op andere locaties is juist een parkeerverbod en/of verbod om stil te staan ingesteld. Vaak was een kiss&ride zone niet aan de orde, omdat er onvoldoende ruimte voor was of omdat de mogelijke locatie juist nabij de ingang van de kleuterklassen lag. Die kinderen worden juist nog vaak de klas ingebracht, waardoor een kiss&ride zone zijn functie verliest. Een andere reden was dat de term 'kiss&ride' enkele jaren geleden, toen wij starten met de schoolomgevingen, nog niet wettelijk vast lag. Er kon dus ook niet op gehandhaafd worden. Tegenwoordig is het echter mogelijk om bord E4

(Parkeergelegenheid) te gebruiken met als onderbord K&R, waardoor een bepaalde

strook alleen als kiss&ride strook mag worden gebruikt. Dit is op die manier nu beter te handhaven.

De komende jaren houden wij de vinger aan de pols bij de scholen. Mochten er toch nog weer wijzigingen noodzakelijk zijn, gaan wij opnieuw in overleg met de scholen en zonodig de buurt en waar dit nuttig kan zijn overwegen wij om eventueel een kiss&ride strook aan te leggen.

**Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven**

$$\begin{aligned}
 & \text{groepen 1 t/m 3} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,5^1 \times 0,75^2 \\
 & + \\
 & \text{groepen 4 t/m 8} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,85^2 \\
 & + \\
 & \text{kinderdagverblijf} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,75^2 \\
 & = \\
 & \text{het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen}
 \end{aligned}$$

- <sup>1</sup> = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
  - groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
  - kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
- <sup>2</sup> = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
  - groepen 4 t/m 8 = 0,85
  - kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.





Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis)scholen wordt vanwege de korte piekperiode de specifieke rekenmethode toegepast, zoals die is opgenomen in par. 10.2.3 in de Parkeernota.

#### 10.2.4 *Parkeren bij evenementen*

Tijdens evenementen kan parkeren erg lastig zijn. In 2014 worden hiervoor beleidsregels opgesteld. Hierin wordt voor de belangrijkste (meest impactvolle) locaties omschreven hoe om te gaan met het parkeren tijdens evenementen. Belangrijk is dat naast de bestaande parkeerverboden en verboden om stil te staan, er aanvullende parkeerverboden en verboden om stil te staan gesteld kunnen worden ten behoeve van het evenement en dat hierbij de wegsleepregeling van kracht is. Bij de vergunning voor een evenement wordt vanaf dat moment ook een document als bijlage toegevoegd. Daarin komen specifieke afspraken te staan over hoe om te gaan met het parkeren bij evenementen op de meest bekende locaties, zoals bijvoorbeeld omgeving Talsmalaan en Raadhuisplein in Oosterbeek en Wilhelmina sportpark in Heesum.

#### 10.2.5 *Parkeren bij stations*

De twee stations in onze gemeente kennen ieder hun eigen parkeersituatie.

In Wolfheze loopt een project om circa 30 extra parkeerplaatsen aan te leggen, waarna de parkeersituatie weer aansluit op de behoefte.

In Oosterbeek is nauwelijks sprake van parkeermogelijkheden. Langs de Nico Bovenweg kan door acht voertuigen worden geparkeerd en aan de noordzijde helemaal niet. In de praktijk levert dit op dat treinreizigers ofwel de auto in de woonwijken parkeren ofwel een ander station kiezen om vandaan te reizen. Dit is beide ongewenst. Daarom wordt in 2014 onderzocht of en waar meer parkeergelegenheid kan worden gemaakt.

#### 10.2.6 *Parkeerbalans voor grootschalige ontwikkelingen*

Met een parkeerbalans wordt de balans berekend tussen parkeervraag en -aanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van de verschillende functies niet samen in de tijd, waardoor dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Om dit voor een bepaald gebied te kunnen berekenen, is het noodzakelijk de maatgevende momenten in beeld te hebben, dus de momenten waarop er voor een bepaalde functie een parkeerpiek plaatsvindt. In Publicatie 317 zijn die maatgevende momenten per functie in een tabel weergegeven. Enkele voorbeelden van de opgenomen piekmomenten:

- Een supermarkt of een winkelcentrum: zaterdagmiddag tussen 14.00 en 17.00;
- Een gezondheidscentrum: werkdagen tussen 9.00 en 12.00;
- Een fitnesscentrum: maandag/dinsdag/woensdag tussen 19.00 en 21.00 uur;
- Scholen: de haal- en brengtijden;
- Een bibliotheek: woensdag tussen 13.00 en 16.00 uur.

Deze piekmomenten passen we toe bij het bepalen van de parkeerbalans.

Nog specifieker is het benoemen van de aanwezigheidspercentages, dus met welk percentage aan parkerenden voor die specifieke functie moeten we op welk moment rekening houden? In onderstaande tabel (uit Publicatie 317) zijn die *percentages* weergegeven. Een voorbeeld van het berekenen van de parkeerbalans is opgenomen in bijlage 3.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
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
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
Theater/podium e.d.	5	25	90	90	0	40	100	40
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg-/verzorgingstehuis/	50	50	100	100	25	100	100	100
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0

**Tabel 6 – Aanwezigheidspercentages per functie**

Bij een ontwikkeling die veel impact heeft op het betreffende gebied (zoals bijvoorbeeld het MFC in Renkum of een ondergrondse supermarkt in Oosterbeek), is het voor een adequate bepaling van de parkeerbehoefte en –mogelijkheden noodzakelijk daarin alle facetten te betrekken. Dit doen wij op de volgende wijze:

- *De bestaande parkeersituatie in beeld brengen*  
Alle straten en terreinen waar geparkeerd kan worden en die logischerwijs van invloed kunnen zijn op de nieuwe ontwikkeling moeten daarin worden betrokken. Dit wordt per geval bepaald. Er wordt vastgelegd welke woningen, bedrijven e.d. worden gehandhaafd in de nieuwe situatie, en welke niet. Van beide afzonderlijk wordt, op grond van de praktijkervaringen, bepaald wat de parkeerdruk is (intensiteit en locatie).
- *De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen bepalen*  
Dit geschiedt op basis van de parkeerkencijfers zoals wij die in deze Parkeernota hanteren (Publicatie 317 van het CROW).
- *De nieuwe parkeersituatie uitwerken*  
Hierin moet dus de parkeerbehoefte van de bestaande te handhaven woningen, bedrijven e.d. worden samengevoegd met die van de nieuwe ontwikkelingen, waardoor een totaalijst ontstaat.
- *Een parkeerbalans opstellen voor de toekomstige situatie*  
Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de totale parkeerbehoefte, maar juist ook naar de aanwezigheidspercentages van de verschillende gebruikers. Daardoor ontstaat een reëel beeld van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de locatie ervan.

- Voor met name grootschalige ontwikkelingen, of ontwikkelingen met een grote impact op de omgeving, waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is, moet de parkeerbehoefte worden bepaald aan de hand van een parkeerbalans, zoals dit in par. 10.2.6 van de Parkeernota is opgenomen. Het opstellen van een parkeerbalans is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.
- Bij het bepalen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de aanwezigheidspercentages en de piekmomenten zoals die in Publicatie 317 van het CROW zijn opgenomen.

## 11 SAMENVATTING

Par. / Hfdst.	Highlight
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deze Parkeernota 2014-2020 vervangt de Parkeernota 2003 volledig en geldt vanaf de datum van vaststelling, samen met het GVVP, als het vigerende parkeerbeleid.</li> <li>In de Parkeernota 2014-2020 zijn de uitvoeringskaders opgenomen, waarmee alle parkeervraagstukken adequaat en transparant kunnen worden afgehandeld.</li> </ul>
2.1	Deze Parkeernota is een aanvulling met werkbare uitvoeringskaders op het GVVP.
2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er wordt bij het bepalen van de parkeerencijfers voor onze gemeente uitgegaan van: <ul style="list-style-type: none"> <li>Een ongeveer gelijkblijvend bevolkingsaantal, waarbij de groep ouderen toeneemt;</li> <li>Een blijvende stijging van het autobezit, zij het een iets minder sterke stijging van de jaren voor 2008;</li> </ul> </li> <li>In 2014 worden beleidsregels opgesteld over het omgaan met (het parkeren en opladen van) elektrische auto's.</li> <li>De toename van het aantal benodigde oplaadplekken voor elektrische fietsen wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets'.</li> </ul>
3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er wordt in de gemeente Renkum geen betaald parkeren ingevoerd.</li> <li>Vanaf 1 januari 2015 wordt vergunningparkeren of het verstrekken van ontheffingen (met het doel op één bepaalde locatie of binnen één gebied een aparte parkeerregeling te treffen voor een beperkte groep gebruikers) in nieuwe situaties niet meer toegepast.</li> <li>Voor de Wilgenpas (vergunningen) en de Beyerstraat (ontheffingen op het parkeerverbod) wordt gezocht naar een gedragen alternatief, waarna ook hier deze situaties worden opgeheven.</li> <li>Waar nodig wordt, afgestemd op de situatie, een parkeerverbod of verbod om stil te staan ingevoerd om een parkeersituatie op te lossen.</li> </ul>
3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>De blauwe zone in Oosterbeek wordt grotendeels gehandhaafd met de tijdsduur, begrenzing en ontheffingsregeling zoals die nu geldt, met als uitzondering Plein 1946 en de directe omgeving, waar de parkeersituatie en ontheffingsregeling in 2014 worden geoptimaliseerd.</li> <li>Er wordt onderzocht of op het Raadhuisplein een afwijkend regime soelaas biedt, zoals bijvoorbeeld het toestaan van maximaal 3 uur (in plaats van 1,5 uur) parkeren.</li> </ul>
3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Renkum wordt de mogelijkheid opengelaten een (kleinschalige) blauwe zone in te voeren.</li> <li>Parkeeronderzoek wordt ingepland om de gewijzigde parkeersituatie in Renkum goed in beeld te brengen.</li> </ul>
3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Doorwerth wordt de mogelijkheid voor een kleinschalige blauwe zone open gelaten.</li> <li>De (lopende) ontwikkelingen in Doorwerth worden getoetst aan deze Parkeernota.</li> </ul>
3.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Heveadorp, Heelsum en Wolfheze wordt geen blauwe zone ingevoerd.</li> </ul>
4.	Bij bestaande situaties in 'krappe' woonwijken wordt op basis van een concrete (aan)vraag uit de buurt of door de mogelijkheid 'werk met werk' te kunnen maken, de parkeersituatie beoordeeld, met een goede afweging van de overige belangen (zoals groenvoorzieningen) en ook in relatie tot de rest van die specifieke wijk.
5.2	<p>Om voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen, moet aan elk van de volgende vier voorwaarden worden voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;</li> <li>De aanvrager bezit een GPK voor bestuurder of is in het bezit van een gehandicaptenvoertuig;</li> <li>De aanvrager heeft een blijvende of toenemende invaliditeit;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>De beschikbare parkeerplaatsen zijn dusdanig vaak bezet dat parkeren in de directe omgeving van de woning of bestemming vaak niet mogelijk is. Het college van B&amp;W beoordeelt of hier in de specifieke situatie sprake van is.</li> </ul>
5.3	<p>Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Publieke gebouwen of bestemmingen (zoals gemeentehuis, bibliotheek): 5% van het totaal parkeerareaal;</li> <li>Openbare parkeerterreinen: 1 GPP op 50 parkeerplaatsen;</li> <li>Bij appartementencomplexen. Per geval wordt beoordeeld hoeveel GPP's er komen en waar ze komen te liggen.</li> </ul>
5.4	<p>Bij overlijden of verhuizing van de houder van de GPP of wijziging van een bestuurderskaart naar een passagierskaart, wordt eerst overlegd met de nabestaande uit hetzelfde huishouden. Als deze persoon ook een GPK heeft, blijft de GPP op kenteken liggen, anders komt deze te vervallen.</p>
5.5	<p>Afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen worden gehanteerd op basis van (in volgorde van belangrijkheid):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW</li> <li>Programma van Eisen, gemeente Renkum</li> <li>Afwijkingen in bijzondere gevallen, naar beoordeling van het college van B&amp;W</li> </ul>
6.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>In 2014 wordt een onderzoek naar een (centrale) vrachtwagenparkeerplaats afgerond. Eventuele herziening van het vrachtwagenparkeren in onze gemeente (waaronder mogelijk deze vrachtwagenparkeerplaats) vindt plaats in 2015.</li> <li>Onderdeel van dit onderzoek is het zoeken naar een alternatief op industrieterrein Schaapsdrift of op het terrein van Parenco, in nauw overleg met de ondernemers.</li> <li>Zodra het vrachtwagenparkeren is herzien, wordt de verwijzing naar de bedrijventerreinen (en zonodig naar een centrale vrachtwagenparkeerplaats) herzien en aangepast.</li> </ul>
6.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Laden en lossen op de rijbaan wordt niet toegestaan op doorgaande wegen waar tevens een HOV-lijn rijdt.</li> <li>De laad- en losplaatsen worden in principe slechts op een bepaald deel van de dag beschikbaar voor laden en lossen, de rest van de dag voor gewoon parkeren.</li> <li>Het beleid in de Dorpsstraat in Renkum wordt ongewijzigd gecontinueerd.</li> </ul>
7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het fietsparkeren wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets', die als aanvulling op het GVVP wordt vastgesteld.</li> <li>De fietsparkeerbehoefte wordt, vooruitlopend op de 'Lokale aanpak fiets', bepaald op grond van de kencijfers uit de ASVV (2012).</li> <li>Het type fietsparkeerbeugel wordt toegepast zoals dat in het Programma van Eisen voor de inrichting van openbare ruimte is opgenomen.</li> <li>Weesfietsen kunnen worden verwijderd op de locaties zoals die in het aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd. Als er andere gewenste locaties bijkomen, kan het aanwijzingsbesluit worden aangepast.</li> </ul>
8.1	<p>Het college van B&amp;W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de Wegenverkeerswet. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de APV. Dit blijft ongewijzigd.</p>
8.2	<p>De Wegsleepregeling blijft van kracht.</p>
9.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wij blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement binnen de gemeentelijke organisatie en behouden de bestaande, zoals het Nieuwe Werken, de openbaar vervoer abonnementen voor medewerkers.</li> <li>Wij gaan de komende jaren nadrukkelijk in overleg met bedrijven binnen onze gemeente om</li> </ul>

	samen te zoeken naar (nieuwe) mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsmanagement, voor die bedrijven persoonlijk, maar ook mogelijkheden die in het algemeen voor onze inwoners kunnen bijdragen.
10.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW hanteren wij als basis voor de beoordeling van parkeervraagstukken in gemeente Renkum. Zodra deze publicatie wordt herzien, geldt de nieuwe versie.</li> <li>• Gemeente Renkum kent (in 2012) een omgevingsadressendichtheid van 830 en valt daarmee in de categorie 'Weinig Stedelijk'.</li> </ul>
10.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In onze gemeente gaan wij bij het beoordelen van een parkeervraagstuk in principe altijd uit van <b>het gemiddelde</b> van de in Publicatie 317 opgenomen bandbreedtes.</li> <li>• Voor het vaststellen van de beschikbare parkeerruimte wordt voor de parkeerplaatsen op eigen terrein niet het daadwerkelijke aantal aangehouden, maar een berekeningsaantal, conform tabel 5 in de Parkeernota.</li> <li>• Wanneer een (te hoge) parkeerdruk in een wijk het effect is van het niet meer mogelijk zijn van parkeren op een groot aantal particuliere opritten, komt de gewenste normering in die wijk 0,8 parkeerplaats per woning lager te liggen.</li> <li>• Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis)scholen wordt vanwege de korte piekperiode de specifieke rekenmethode toegepast, zoals die is opgenomen in par. 10.2.3 in de Parkeernota.</li> <li>• Voor met name grootschalige ontwikkelingen waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is, moet de parkeerbehoefte worden bepaald aan de hand van een parkeerbalans, zoals dit in par. 10.2.6 van de Parkeernota is opgenomen. Het opstellen van een parkeerbalans is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.</li> <li>• Bij het bepalen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de aanwezigheidspercentages en de piekmomenten zoals die in Publicatie 317 van het CROW zijn opgenomen.</li> </ul>

## 12 ACTIEPLAN

In dit actieplan zijn nagenoeg alle maatregelen op korte termijn gepland (2014, 2015) en ze zijn in principe met minimale kosten of binnen de reguliere uren uit te voeren, of het benodigde budget komt uit een andere post. Om te kunnen voldoen aan ons beleid, is het echter ook noodzakelijk om de komende jaren extra budget in te zetten voor bijvoorbeeld de aanleg of aanpassing van parkeerplaatsen. In het nieuw op te stellen MUP worden deze parkeermaatregelen opgenomen. Naast deze acties vinden de reguliere werkzaamheden, zoals aanvragen gehandicaptenparkeerplaatsen, afhandelen vergunningaanvragen en het verkeerskundig beoordelen van (bouw)projecten etc., uiteraard volledig doorgang.

Par	Actie	Wanneer	€
1	Een nieuw MUP opstellen. Hierin worden onder andere nieuwe parkeermaatregelen opgenomen.	2014	Materieel budget aanvragen
2	Beleidsregels parkeren elektrische auto's opstellen	2014	Reguliere uren
3	Het uitvoeren van een parkeeronderzoek in de dorpscentra om de huidige situatie in kaart te brengen. Dit zou door een stagiair kunnen worden opgepakt.	2015, 2020	Stagevergoeding
4	Onderzoek doen naar mogelijke nut en noodzaak van een in te stellen blauwe zone in de centra van Renkum en Doorwerth.	2015	Reguliere uren
5	Bij elke aanvraag vanuit een wijk met een hoge parkeerdruk of elk (intern) project waar door werk met werk te maken voordeel te behalen valt, wordt de parkeersituatie in die wijk/buurt in kaart gebracht, alvorens te reageren op de specifieke aanvraag.	continu	Reguliere uren
6	Het Programma van Eisen voor de openbare ruimte wordt geactualiseerd.	2014	Reguliere uren
7	Onderzoek naar optimalisering van het vrachtwagenparkeren en naar een mogelijke (centrale) vrachtwagenparkeerplaats	2014	'Revitalisering Bedrijven-terreinen'
8	Verwijzing naar bedrijventerreinen / vrachtwagenparkeerplaats verbeteren	2014/2015	PM
9	Laden en lossen op Utrechtseweg Oosterbeek oplossen in HOV-maatregelen	2014	Reguliere uren
10	Opstellen van een 'Lokale aanpak fiets', aanvullend op het GVVP.	2014	Reguliere uren
11	Fietsparkeervoorzieningen aanleggen bij bushaltes en stations.	2014	Uit MUP + 90% subsidie
12	Beleidsregels Parkeren bij evenementen opstellen	2014	Reguliere uren
13	Bedrijven stimuleren meer aan mobiliteitsmanagement te doen.	2014 en verder	Reguliere uren
14	Aanleggen extra parkeerplaatsen bij station Wolfheze	2014 (2015)	Uit MUP +subsidie
15	Onderzoek doen naar optimalisatie van het parkeren bij station Oosterbeek + maatregelen uitvoeren	2014, 2015	Reguliere uren, budget aanvragen
16	Waar dit uit parkeeronderzoek nodig blijkt en het ook daadwerkelijk als een nuttige aanvulling wordt gezien, worden extra parkeerplaatsen aangelegd of aangepast.	2015 en verder	PM

## **13 SLOTBEPALINGEN**

### **13.1 Inwerkingtreding**

De Parkeernota 2014-2020 treedt in werking, na vaststelling door de gemeenteraad van Renkum op 26 februari 2014.

### **13.2 Citeertitel**

Deze nota kan worden aangehaald als Parkeernota 2014-2020.

### **13.3 Overgangssituatie**

Tot het moment dat deze Parkeernota is vastgesteld, worden de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Parkeernota 2003 en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2011-2020.

Initiatieven die vóór de inwerkingtreding van de Parkeernota een positief principebesluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van het eerdere beleid worden uitgewerkt. Omgevingsvergunningen die vóór de inwerkingtreding van de Parkeernota in procedure zijn gebracht, worden op basis van de parkeernormen uit deze Parkeernota getoetst.

### **13.4 Hardheidsclausule**

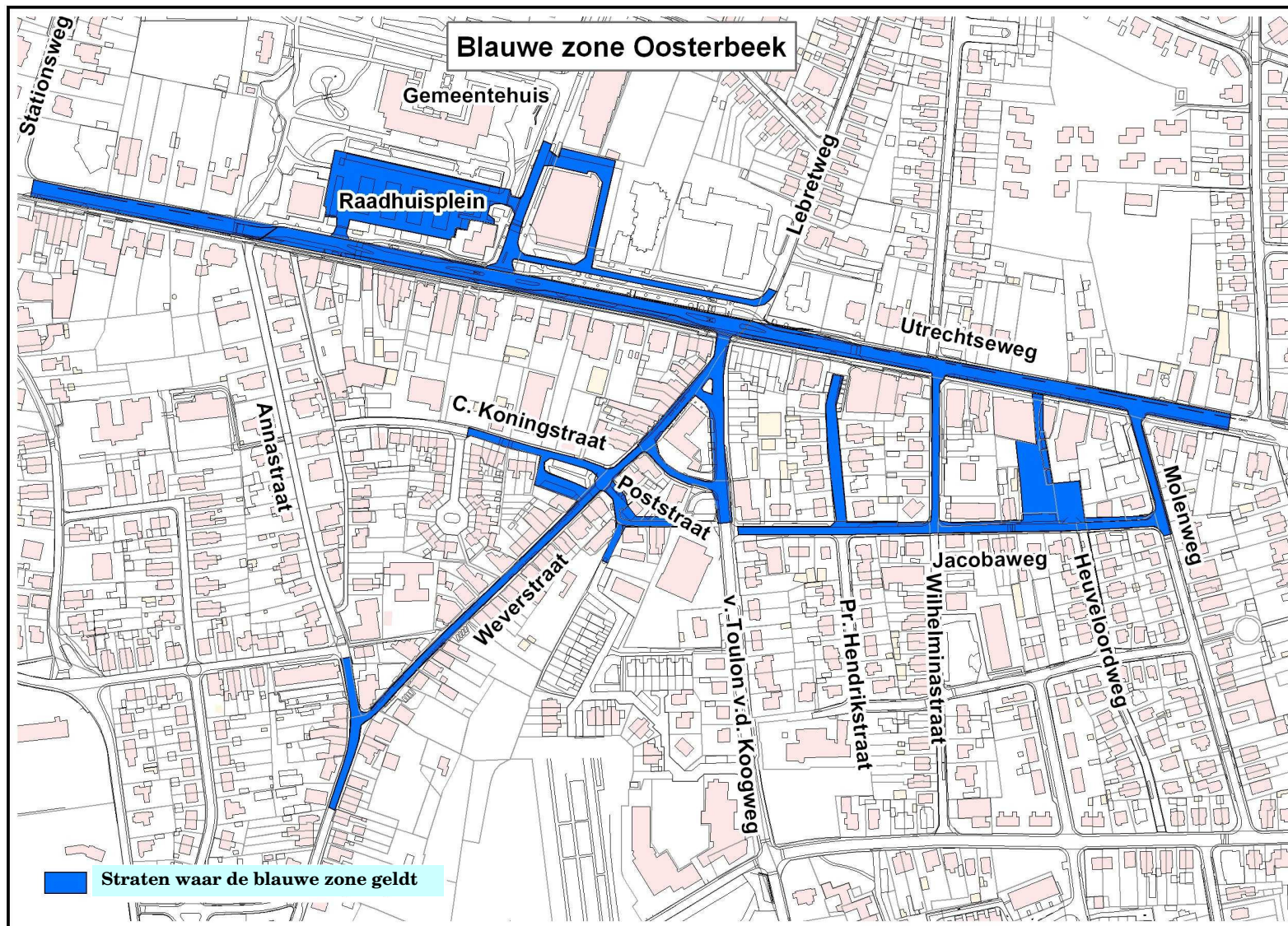
Na vaststelling van de 'Parkeernota' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan parkeernormen opgenomen zijn. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de Parkeernota indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen/noodzaak om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken, dient te zijn aangetoond.

## 14 GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

- a. Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW
- b. Publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012, CROW
- c. Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren, december 2010, CROW
- d. Publicatie 311, Handboek parkeren, augustus 2012, CROW
- e. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, gemeente Renkum, 2010
- f. Meerjarenuitvoeringsprogramma GVVP 2011-2014, gemeente Renkum, 2011
- g. Structuur-, Ruimtelijke en Economische visie, gemeente Renkum, 2010
- h. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012
- i. Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2), 2004
- j. Regionaal Plan 2005-2020, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2005
- k. Mobiliteitsaanpak Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2011
- l. Fietsvisie, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2010



## BIJLAGE 1 – HUIDIGE GRENZEN BLAUWE ZONE OOSTERBEEK



**BIJLAGE 2 - BEGRENZING ZONES**



## BIJLAGE 3 – VOORBEELD PARKEERBALANSBEREKENING

In dit voorbeeld gaan wij uit van een gebied waar een peuterspeelzaal, een kinderdagverblijf, een BSO, een gymzaal en een bibliotheek worden gehuisvest. Allereerst wordt op basis van de ASVV het aantal benodigde parkeerplaatsen per onderdeel berekend:

Voorziening	Eenheid	Parkeerplaatsen per eenheid	Totaal parkeerplaatsen
Peuterspeelzaal (61 m2)	Ca. 4 leiders + 1 coördinator	0,7/arbeidsplaats+kiss&ride	3 + 2,5 = 5,5 (6)
Kinderdagverblijf (183 m2)	Ca. 12 leiders + 1 coördinator	0,7/arbeidsplaats+kiss&ride	8,5 + 4,5 = 13
Bso (61 m2)	Ca. 2 leiders	0,7/arbeidsplaats	1,5 (2)
Gymzaal	613 m2 bvo	2 per 100 m2	12
Bibliotheek	283 m2 bvo	0,8 per 100 m2	2,5 (3)

Vervolgens wordt op basis van de aanwezigheidspercentages van de ASVV bepaald wat de maatgevende momenten van ieder onderdeel zijn. Met deze percentages verrekenen we het benodigd aantal parkeerplaatsen om tot een reëel beeld van het parkeergebruik te komen:

Voorziening	Totaal parkeerplaatsen	Middag		Avond		Zaterdag	
		Perc.	PP	Perc.	PP	Perc.	PP
Peuterspeelzaal	6	100	6	0	0	0	0
Kinderdagverblijf	13	100	13	0	0	0	0
Bso	2	100	2	0	0	0	0
Gymzaal	12	40	5	100	12	60	7
Bibliotheek	3	70	2	100	3	75	2
<b>TOTAAL</b>			<b>28</b>		<b>15</b>		<b>9</b>

**Conclusie:** benodigd aantal parkeerplaatsen is **28**, uitgaande van de maatgevende **middag**.

Een dergelijke berekening is ook mogelijk voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen.