

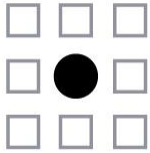
Parkeerbeleidsplan 2016

Gemeente Gennepe

Mei 2016



vormgevers van mobiliteit



Documentbeschrijving

Titel	Parkeerbeleidsplan 2016
Ondertitel	Gemeente Genneep
Pagina's	61
Publicatienr.	1379
Verschijningsdatum	Mei 2016
Status	Definitief
Auteurs	
Opdrachtgever	Gemeente Genneep
Contactpersoon	

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460 67 47
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners), (Timenco).



Parkeerbeleidsplan 2016

Gemeente Gennepe

in opdracht van:
Gemeente Gennepe



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
1.1.	Vraag naar een nieuw parkeerbeleid	- 5 -
1.2.	Het proces	- 5 -
1.3.	Opbouw parkeerbeleidsplan	- 6 -
2.	Positionering parkeerbeleid	- 7 -
2.1.	Het landelijk beleidskader	- 7 -
2.2.	Het provinciaal beleidskader	- 7 -
2.3.	Het beleidskader gemeente Gennepe	- 8 -
3.	Evaluatie parkeerbeleid	- 11 -
3.1.	Inventarisatie huidige parkeersituatie	- 11 -
3.2.	Verkenning vigerende plannen met parkeerbeleid	- 19 -
3.3.	Autonome ontwikkelingen	- 21 -
3.4.	Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid	- 22 -
4.	Visie op parkeren	- 23 -
4.1.	Algemene doelstellingen	- 23 -
4.2.	Uitgangspunten	- 24 -
4.3.	5 visiepunten	- 26 -
5.	Parkeerbeleid	- 29 -
5.1.	Parkeerregulering in het centrumgebied	- 29 -
5.2.	Parkeerregulering woongebieden	- 31 -
5.3.	Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken	- 35 -
5.4.	Parkeren op bedrijventerreinen	- 36 -
5.5.	Beleidsregels specifieke doelgroepen	- 37 -
6.	Parkeren en bouwen	- 44 -
6.1.	Noodzaak Nota Parkeernormen	- 44 -
6.2.	Werkwijze bij ruimtelijke ontwikkelingen	- 45 -
7.	Uitvoeringsprogramma	- 47 -

Bijlage 1: Visualisatie parkeerbezetting

Bijlage 2: Schema aanpak parkeeroverlast



1. Inleiding

Voor u ligt “Parkeerbeleidsplan 2016”. Een plan wat voor de komende jaren de ambities, visie en kaders biedt voor het gemeentelijk parkeerbeleid en de beheersmatige uitvoering hiervan. Deze kaders zijn eerst op hoofdlijnen geformuleerd en daarna verfijnd en uitgewerkt tot concrete maatregelen en acties. De gemeente Gennep geeft vorm aan een consistent parkeerbeleid met oog voor de lange termijn en welke (binnen de kaders) genoeg speelruimte geeft voor het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

1.1. Vraag naar een nieuw parkeerbeleid

Het vigerende parkeerbeleidsplan van de gemeente Gennep dateert uit 2007. Inmiddels zijn meerdere maatregelen uit het parkeerbeleidsplan uitgevoerd en is een herijking van het beleid gewenst. Te meer omdat de ruimtelijke ambities en financiële mogelijkheden anno 2015 anders zullen zijn dan in 2007. Ter voorbereiding van het opstellen van een nieuw parkeerbeleidsplan is begin 2015 een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het centrumgebied van de kern Gennep. Het onderzoek geeft nieuwe inzichten ten aanzien van de kwaliteit van het parkeren in Gennep. Verder zijn vrij recent de nieuwe gemeentelijke parkeernormen vastgesteld. De bovenstaande ontwikkelingen vormen belangrijke input voor het nieuwe parkeerbeleidsplan.

Het parkeerbeleid kan kort worden omschreven als het doelgericht sturen in beschikbaarheid, locatie, toegankelijkheid en kwaliteit van parkeerplaatsen in de gemeente. Het parkeerbeleid maakt onderdeel uit van het verkeer- en vervoerbeleid en hangt nauw samen met economie, ruimtelijke ordening en milieu. Het parkeerbeleidsplan Gennep 2016 bevat een praktisch hanteerbare visie waarin de wijze waarop met parkeervraagstukken wordt omgegaan, eenduidig staat beschreven. Voorliggend parkeerbeleidsplan gaat in op de verschillende keuzes die gemaakt kunnen worden bij het oplossen van de parkeervraagstukken die er spelen in Gennep. Welke ambities heeft de gemeente ten aanzien van parkeren, wanneer is er sprake van een knelpunt en hoe wordt daarmee omgegaan en welke beleidslijn wordt bijvoorbeeld gekozen met betrekking tot vergunninghouders- en betaald parkeren? Dit zijn vragen waarop dit beleidsplan onder andere een antwoord op geeft. Daarnaast moet het parkeerbeleid voldoende toegesneden zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Gennep en op nieuwe (technische) ontwikkelingen binnen het vakgebied. De evaluatie van het huidige beleid en het opstellen van een nieuwe parkeervisie biedt de gemeente een aantal richtinggevende kaders hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die in Gennep spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen.

1.2. Het proces

Het proces om te komen tot het parkeerbeleidsplan valt uiteen in een aantal deelprocessen. Allereerst is van alle bestaande besluiten, regelingen, onderzoeken en notities op het gebied van parkeren bepaald of deze nog actueel zijn en voldoen aan de laatste (landelijke) inzichten. Vervolgens is begin 2015 in het centrum van Gennep een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek geeft inzicht in de huidige bezetting van de diverse parkeerlocaties en de motieven van de parkeerders. Daarbij is ook een vergelijking gemaakt tussen de situatie 2015 en 2007 om te beoordelen of er positieve ontwikkelingen zijn doorgemaakt.



Eind 2015 zijn vervolgens een tweetal inventariserende workshops gehouden. De eerste bijeenkomst is op dinsdag 17 november 2015 gehouden met verschillende afgevaardigden van belangengroepen binnen de gemeente Gennep. De bijeenkomst was ook voor raadscommissieleden toegankelijk. De bijeenkomst had tot doel om de verschillende meningen en ideeën die in de samenleving leven over het parkeren in Gennep te verzamelen. In een tweetal sessies is gezamenlijk een beeld verkregen over de uitgangssituatie huidig, de probleem- en knelpunten ten aanzien van parkeren en de mogelijke oplossingsrichtingen. De tweede bijeenkomst is op woensdag 16 december 2015 gehouden met enkel de afgevaardigden van de politieke partijen in Gennep. De bijeenkomst had als hoofddoel om de raadscommissieleden de mogelijkheid te geven om ideeën en visies omtrent het thema parkeren te delen. In een tweetal sessies is gezamenlijk een beeld verkregen over de huidige knelpunten in Gennep en de benodigde beleidskeuzes die gemaakt moeten worden om het parkeren in Gennep verder te verbeteren. Het verkregen inzicht is vervolgens vertaald in een parkeervisie en uitgangspunten voor het beleid. Het concept parkeerbeleidsplan is in maart 2016 voorgelegd aan de klankbordgroep. De opmerkingen van de klankbordgroep hebben geleid tot een verdere aanscherping van het beleidsplan.

1.3. Opbouw parkeerbeleidsplan

Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft betrekking op de gehele gemeente Gennep. In hoofdstuk 2 gaan wij in op de positionering van het parkeerbeleid binnen de kaders van hogere overheden. In hoofdstuk 3 vindt de evaluatie van het huidige parkeerbeleid plaats. Resultaat daarvan worden gevormd door de leerpunten voor het toekomstige beleid. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens vanuit de evaluatie van het parkeren in Gennep toegewerkt naar een herijkte visie op het parkeren. De uitwerking van deze visie in concrete beleidsuitgangspunten staan vervolgens verwoord in hoofdstuk 5. Het beleid ten aanzien van parkeerregulering en routeverwijzing naar parkeervoorzieningen is ondergebracht in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de benodigde onderzoeken, acties en maatregelen voor de komende jaren om het beleid daadwerkelijk tot stand te brengen.



2. Positionering parkeerbeleid

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst in het kort het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en de randvoorwaarden (het kader) te schetsen.

2.1. Het landelijk beleidskader

Op landelijk niveau is er geen behoefte om sterke invloed uit te oefenen op het gevoerde parkeerbeleid. Er wordt uitgegaan van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid, waar parkeren een onderdeel van vormt, is grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Omgevingsplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moeten worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

2.2. Het provinciaal beleidskader

Op 12 december 2014 is door Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) vastgesteld. Dit POL2014 is in samenwerking met gemeenten en stakeholders opgesteld. POL2014 is een plan op hoofdlijnen. In samenhang met POL2014 zijn er programmatische beleidsdocumenten, een omgevingsverordening met bijbehorende beleidsregels, en inpassingsplannen. Een van de beleidsdocumenten is het provinciaal verkeers- en vervoersplan 2014 (PVVP).

In het PVVP 2014 wordt de ambitie uitgesproken om te streven naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven.

Dit betekent onder andere een afgewogen keuze van maatregelen en aanpakken:

- selectief. De economische bereikbaarheid en de veiligheid van het verkeer staan voorop;
- duurzaam. De mobiliteit mag bovendien geen verslechtering van de leefkwaliteit opleveren en moet toekomstbestendig zijn;
- gevarieerd. Afhankelijk van het probleem wordt ingezet op benutting, beïnvloeding of facilitering;
- flexibel. Het bieden van ruimte, om op grond van de actualiteit nadere accenten te kunnen zetten.

Net als in het PVVP 2007 wordt de organisatie van het parkeren gezien als een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden. Het hantieren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de hinder die ervaren wordt. Gedacht kan worden aan de inzet van parkeerduurbeperving, zones van



bewonersparkeren, tarieven, en parkeerverwijssystemen om zodoende het woon-werkverkeer en winkelverkeer impulsen te geven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

In het POL2014 is opgenomen dat parkeren binnen het plangebied van werklocaties moet worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. De invulling van het parkeerbeleid wordt in beginsel gezien als een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Ten aanzien van de parkeerproblematiek voor vrachtwagens wordt wel provinciale inbreng noodzakelijk geacht. In het PVVP2014 wordt gesteld dat sinds enige tijd er sprake is van capaciteitsproblemen rond het parkeren van vrachtwagens langs het hoofdwegennet. Het probleem speelt zich vooral af tijdens de nachtelijke uren en op Duitse zon- en feestdagen (vervoersverbod in o.a. Duitsland). Dit leidt tot verkeersonveilige situaties (bijv. parkeren op de vluchtstrook) en sociale onveiligheid (bijv. criminaliteit w.o. ladingdiefstal). Door overbelasting van de parkeerplaatsen op het hoofdwegennet dreigt een overloop naar het onderliggende wegennet, met alle consequenties van dien (overlast, onveiligheid, etc.). De zogenaamde verzorgingsplaatsen langs de rijkswegen zijn in principe bedoeld voor korte stops (3-6 uur). Lang parkeren zou gefaciliteerd dienen te worden via zogenaamde truckstops met uitgebreidere voorzieningen. Het initiatief hiertoe ligt volgens de provincie bij de markt.

Goed beveiligde truckstops leveren ook een positieve bijdrage aan het probleem van de transportcriminaliteit. De provincie stelt zich in op het vervullen van een intermediaire en faciliterende rol vervullen in de samenwerking met de andere wegbeheerders (RWS en gemeenten) en de vervoersector bij het vinden van geschikte oplossingen en locaties van truckstops, de totstandkoming daarvan en de realisatie van voorwaardenscheppende infrastructuur. Om het logistieke bedrijfsleven en de transportsector zo goed mogelijk te faciliteren, moeten deze volgens de provincie gevestigd zijn in de onmiddellijke omgeving van het hoofdwegennet (max. enkele kilometers van een toe- of afrit). Daarbij wil de provincie ook aandacht besteden aan de toepassing van duurzame/innovatieve zaken en de mogelijkheden verkennen van gecombineerd ruimtegebruik. Ook de omgeving van Gennep heeft door de ligging aan de A77 en Duitse grens in potentie te maken met de parkeerproblematiek voor vrachtwagens. Er zijn in Limburg echter andere gebieden (zoals de omgeving Venlo) waar de overlast prominenter aanwezig is.

2.3. Het beleidskader gemeente Gennep

Parkeerbeleidsplan 2007

Het Parkeerbeleidsplan van de gemeente Gennep is in augustus 2007 opgeleverd en is op 10 december 2007 vastgesteld door de Gemeenteraad. Het plan is opgebouwd rondom de resultaten van een parkeeronderzoek voor het centrumgebied van Gennep en een bewonersenquête. In het plan worden de gevolgen van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen verkent en vertaald in concrete beleidsregels voor parkeren en een bijbehorende visie.

De hoofdlijnen van het beleid kunnen als volgt omschreven worden. In de gemeente is er in beginsel vrij parkeren. In het centrum van Gennep en de omliggende gebieden geldt een milde



regulering van het parkeren: parkeerduurbepanking (blauwe zone). Direct omwonenden kunnen echter ontheffing krijgen en mogen ook in hun eigen straat in de blauwe zone langparkeeren. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet op eigen terrein in de parkeerbehoefte worden voorzien. Als dit niet mogelijk of niet haalbaar is, kan het worden afgekocht door een betaling aan het parkeerfonds, waarna de gemeente de benodigde plaatsen in de openbare ruimte realiseert. In het uitvoeringsprogramma uit 2008 zijn drie studies aangekondigd (gehandicaptenparkeren, fietsparkeren en parkeren in woonwijken). De studies naar gehandicaptenparkeren en fietsparkeren zijn geheel afgerond en hebben geleid tot diverse (kleinere) maatregelen en aanscherping van de ontwerp-eisen. De wijkgerichte aanpak van parkeeroverlast is enkel voor de Vogelbuurt uitgevoerd. Resultaat van het parkeeronderzoek en het overleg met bewoners was het toevoegen van enkele parkeerplaatsen waardoor de parkeerdruk is afgenomen. De wijkgerichte aanpak heeft vanuit een gemeentelijke bezuinigingsopgave geen vervolg gekregen.

GVVP Gennep 2012

Het GVVP uit december 2012 bevat het vigerende verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Gennep. Het plan geeft aan waar de gemeente - op het gebied van verkeer en vervoer - vooral op wil inzetten om de aantrekkelijkheid verder te vergroten. Ten aanzien van parkeren zijn in het GVVP de volgende ontwikkelrichtingen benoemd:

- Handhaven blauwe zones, waarbij ook bekeken moet worden of er stukken (zoals het Europaplein, Martinushof, 't Straatje) wellicht uitgebreid moeten worden met de blauwe zone.
- Streven naar aantrekkelijke geconcentreerde parkeerplaatsen op een centrale locaties, op loopafstand van de voorzieningen. Deze voorzieningen zijn het meest aantrekkelijk, bevorderen de bereikbaarheid en benutting van parkeervoorzieningen en bieden de beste kansen tot een goede ruimtelijke kwaliteit.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het beleidsuitgangspunt dat zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein (binnen plangrenzen) worden gerealiseerd en dat deze, om dubbelgebruik te stimuleren, zo veel mogelijk openbaar toegankelijk zijn voor algemeen gebruik (zeker ten aanzien van bezoekersparkeren).
- De parkeernormen uit 2008 dienen geactualiseerd te worden.
- Maximale benutting en dus ook dubbelgebruik van parkeervoorzieningen nabij winkelcentra en andere voorzieningen is het uitgangspunt. Een eventueel parkeerroute-systeem kan hieraan bijdragen.
- Binnen alle bebouwde kommen in de gemeente Gennep geldt een parkeerverbod voor grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter). Grote voertuigen moeten zo veel mogelijk op eigen (bedrijven) terreinen parkeren. Voor gevallen waarin dat niet mogelijk is zijn enkele locaties aangewezen waar vrachtauto's wel mogen parkeren, te weten de parkeerstrook aan de Randweg te Gennep en op de bedrijventerreinen.
- Met de uitvoering van maatregelen (zoals uitbreiding Martinushof en Melkstraatje) uit het vigerende parkeerbeleidsplan is voor het centrum van Gennep meer parkeergelegenheid gecreëerd (zoals het Martinushof).

De bovenstaande ontwikkelrichtingen en aandachtspunten zijn integraal meegenomen bij het opstellen van het voorliggende parkeerbeleidsplan.



Nota Parkeernormen 2015

In 2015 zijn de parkeernormen van de gemeente Gennep geactualiseerd. Hiermee is de systematiek voor het beoordelen van bestaande en nieuwe ontwikkelingen geheel up-to-date. De nota bevat een heldere beleidslijn om vast te stellen of nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. De gemeente Gennep heeft in 2015 ook de regeling voor het parkeerfonds gewijzigd. Het parkeerfonds stelt initiatiefnemers in staat om de verplichting tot het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein af te kopen. De regeling van is ten opzichte van 2005 licht vereenvoudigd en het uitkoopbedrag is verlaagd tot € 6.000,- (vanwege lagere grondprijs).

Overige beleidsplannen

In Gennep vindt parkeerregulering hoofdzakelijk plaats middels het toepassen van blauwe zones met een parkeerduurbepering van 2 uur. De ontheffingsmogelijkheden voor langparkeeren in de blauwe zones is uitgewerkt in de besluit Ontheffingen Blauwe Zone 2011. Gennep past in de blauwe zones een vorm toe van gemengd parkeren: kort parkeren en belanghebbenden. Om een vergunningstelsel en betaald parkeren te vermijden, is een ruim ontheffingenbeleid opgezet, op basis van criteria vergelijkbaar met vergunninghoudersparkeren. Feitelijk is het niet hebben van een eigen parkeerplaats voor bewoners voldoende om in aanmerking te komen voor een ontheffing. Mocht de parkeerdruk in de toekomst flink toenemen, dan is het niet eenvoudig om bewoners te weren ten gunste van bezoekers.

Tot slot heeft de gemeente in 2015 meegedaan aan een regionaal onderzoek naar het vrachtwagenparkeren. Uit het door DTV Consultants uitgevoerde onderzoek blijkt dat Gennep regionaal gezien geen groot knelpunt is. Echter uit het onderzoek kan wel opgemaakt worden dat er slechts beperkte capaciteit is, terwijl de behoefte er wel degelijk is. Vanwege rij- en rusttijden, de nabijheid van de Duitse grens (zondag gesloten) en groot aandeel buitenlandse chauffeurs zonder vaste plek op bedrijfsterrein, is dit mogelijk een onderschat probleem. Lokale voorziening gewenst voor buitenlandse chauffeurs die aan Gennepse bedrijven leveren en buiten openingstijden geen parkeergelegenheid hebben. Gennep hoeft daarbij niet als overloop van Venlo te gaan fungeren maar een kleinschalige lokale voorziening mag eigenlijk niet ontbreken.

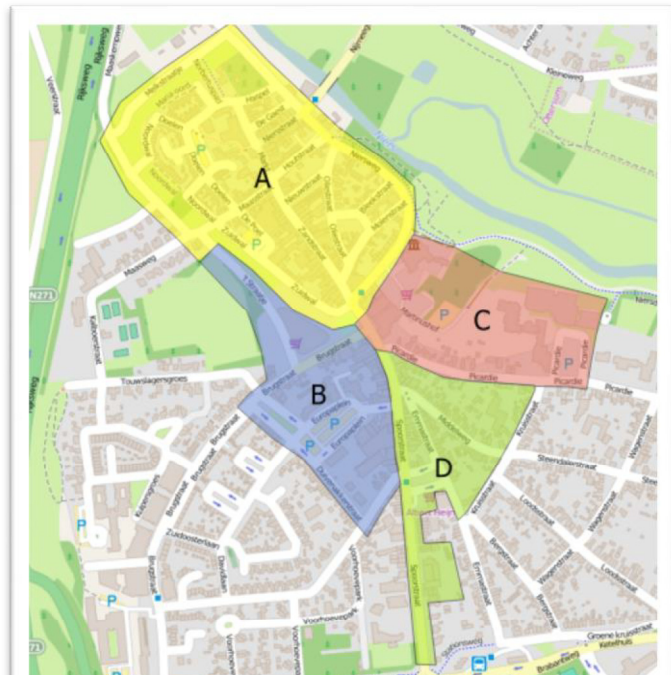
3. Evaluatie parkeerbeleid

3.1. Inventarisatie huidige parkeersituatie

3.1.1. parkeeronderzoek 2015

Begin 2015 is een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het centrumgebied van Gennep. Het onderzoeksgebied was nagenoeg gelijk aan het onderzoek uit 2007 waardoor het ook mogelijk is om trends waar te nemen. De onderscheiden deelgebieden zijn weergegeven in figuur 1.

Bij het parkeerduuronderzoek zijn de kentekens van geparkeerde voertuigen in het onderzoeksgebied per uur geregistreerd. Het aantal geregistreerde kentekens is de maat voor de parkeerdruk. Een vergelijking van de kentekens op de verschillende registratiemomenten geeft inzicht in de parkeerduur van de voertuigen op het maatgevende moment.



Figuur 1: Indeling deelgebieden parkeeronderzoek Gennep

Deelgebied A wordt begrensd door de Zuid-Oostwal, Niersweg, Gennepershuisweg, 't Melkstraatje, Noordwal en Zuidwal. Deelgebied B wordt begrensd door de Zuidwal, Zandstraat, Duivenakkerstraat en 't Straatje. Deelgebied C wordt begrensd door de Niersdijk, Picardie, Zandstraat en Zuid-Oostwal. Deelgebied D wordt begrensd door Picardie, Kruisstraat, Emmastraat, Stationsweg, Spoorstraat en Zandstraat.

Het parkeeronderzoek in Gennep is in februari 2015 uitgevoerd op vier verschillende dagen, te weten: dinsdag 10 februari, donderdag 12 februari, vrijdag 27 februari en zaterdag 28 februari. Hierdoor is er inzicht verkregen in de parkeersituatie op een gemiddelde werkdag (incl. koopavond), tijdens een marktmoment en op een zaterdag. Met een onderzoek op deze dagen is in grote lijnen een beeld ontstaan van alle denkbare situaties die zich in een reguliere periode voor kunnen doen. Er is geen rekening gehouden met specifieke evenementen, maar uitgegaan van de gemiddelde periode waarvan het grootste deel van het jaar sprake zal zijn.



	Blauwe zone	Vrije parkeerplaatsen	Totaal	Groei aantal parkeerplaatsen t.o.v. onderzoek 2007
Deelgebied A	138 (146)	365 (318)	503 (464)	+39
Deelgebied B	87 (0)	378 (341)	465 (341)	+124
Deelgebied C	91 (36)	232 (260)	323 (296)	+27
Deelgebied D	176 (66)	80 (185)	256 (251)	+5
Totale gebied	492 (248)	1.055 (1.104)	1.547 (1.352)	+195

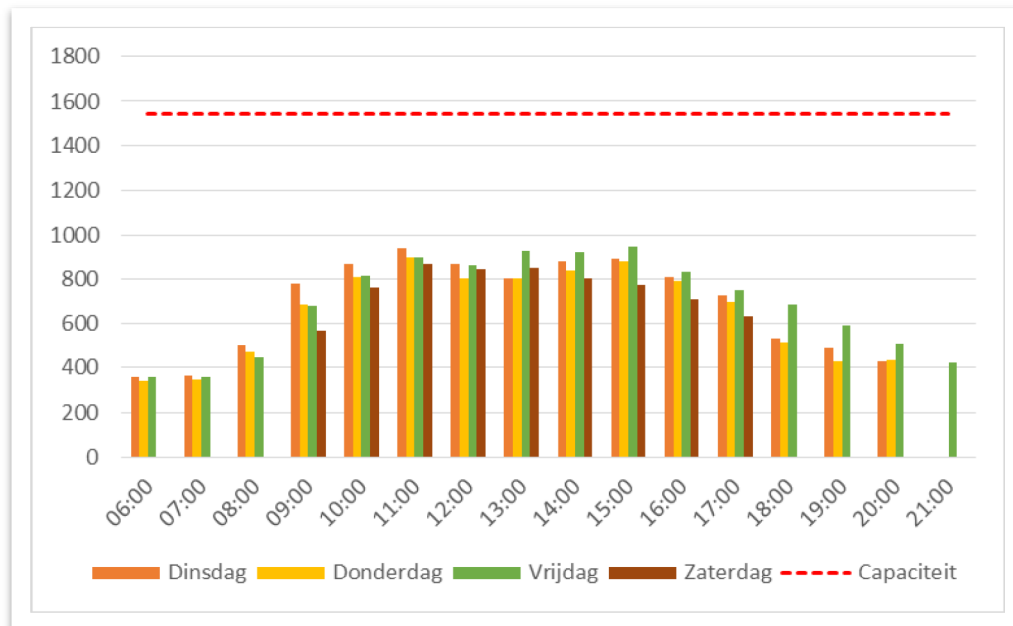
Tabel 1: Aantal parkeerplaatsen 2015 vs. 2007 naar onderscheiden deelgebied

Uit tabel 1 kan opgemaakt worden dat het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied van Gennep ten opzichte van 2007 met circa 200 is toegenomen tot 1.547 parkeerplaatsen. Niet alleen het aantal beschikbare parkeerplaatsen is gewijzigd, maar ook de verdeling tussen parkeerschijfzone en vrije parkeerplaatsen laat een duidelijke verandering zien. In deelgebied B, C en D liggen significant meer parkeerplaatsen in een blauwe zone. Het gaat dan bijvoorbeeld om nieuwe gecreëerde parkeerplaatsen bij de parkeerterreinen 't Straatje en Martinushof. Werden in 2007 nog circa 250 parkeerplaatsen gereguleerd met een parkeerschijf, in 2015 is dit aantal opgelopen naar net geen 500 parkeerplaatsen.

In deelgebied A, de oude kern Gennep, is de nog steeds de meeste parkeercapaciteit aanwezig. In dit gebied ligt ook een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen met een parkeerduurbeperking. In deelgebied B is de sterkste toename te zien van het aantal parkeerplaatsen. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de realisatie van het parkeerterrein 't Straatje.

Parkeerdruk

In figuur 2 is de parkeerdruk weergegeven op meerdere momenten en op verschillende onderzoeksdagen gedurende het parkeeronderzoek. Geconcludeerd kan worden dat de bezettingsgraad gezien over het hele onderzoeksgebied op geen enkel moment hoog te noemen is.



Figuur 2: Parkeerdruk en bezettingsgraad totale onderzoeksgebied



De hoogste parkeerdruk tijdens de onderzochte dagen is geregistreerd op de volgende momenten:

- dinsdag om 11.00 uur – bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen 61%;
- donderdag om 11.00 uur – bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen 58%;;
- vrijdag om 15.00 uur – bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen 61%;;
- zaterdag om 11.00 uur – bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen 56%;

Vergelijking met de onderzoeksresultaten uit 2007 maakt duidelijk dat er over het totaal gezien ruim voldoende parkeerruimte in het centrumgebied voorhanden is, maar dat de parkeerdruk met de komst van 200 extra parkeervoorzieningen niet is afgenomen. In 2007 was er op donderdag sprake van een maximale bezetting van 53%, waar deze waarde nu 61% bedraagt. Over het geheel genomen staan er op een gemiddelde werkdag dus meer voertuigen geparkeerd in het centrumgebied van Gennep. Voor de zaterdag geldt deze groei van het aantal geparkeerde voertuigen overigens niet. Het aantal geparkeerde voertuigen is in 2015 vrijwel gelijk aan 2007. Omdat er wel meer parkeercapaciteit aanwezig is, daalde de bezettingsgraad op zaterdag van maximaal 63% in 2007 naar maximaal 56% in 2015.

De bezettingsgraden op voor het totale onderzoeksgebied en voor de vier onderscheiden deelgebieden liggen ruim onder de 80%. Algemeen wordt verondersteld dat bij bezettingsgraden lager dan 80% er geen sprake is van een capaciteitstekort. Dit betekent niet dat er nergens parkeerdruk aanwezig is. Hoge concentraties geparkeerde voertuigen doen zich voor aan de noordzijde van deelgebied A (oude kern Gennep) en het gebied rondom het Europaplein en het Wilhelminaplein inclusief de Spoorstraat, Emmastraat en Middelweg (zie ook bijlage 1). Daarbij treedt op een aantal plaatsen oververzadiging op zoals op het Melkstraatje, de Middelweg en op delen van het Europaplein. De parkeerplaatsen op de Martinushof blijken zeer goed gebruikt te worden. Met name op donderdag, vrijdag en zaterdag zijn hoge verzadigingsgraden gemeten. Op zaterdagen neemt de druk in de omgeving van het gemeentehuis duidelijk af. Wel is er sprake van hoge bezettingsgraden op het Martinushof, Wilhelminaplein, Europaplein (blauwe zone), Spoorstraat, Middelweg en het parkeerterrein Oliestraat.

Als op individuele parkeerlocaties wordt ingezoomd dan blijken de drukke locaties uit het onderzoek van 2007 nog steeds druk te zijn, zoals de locaties: Europaplein, Martinushof, Wilhelminaplein, Spoorstraat / Zandstraat, parkeerterrein Oliestraat, Nieuwstraat, binnenterrein Noordwal en het Ellen Hoffmannplein / Doelen.

Parkeerduur

Vastgesteld is dat op dinsdag en donderdag de helft of meer van de geparkeerde voertuigen in het centrumgebied langer dan vier uur geparkeerd staat. Op vrijdag ligt het aandeel langparkeerders om 15.00 uur rond de 40%. Het aantal kortparkeerders (0-2 uur) ligt op vrijdag met ruim 40% van de totale bezetting juist hoger dan op de dinsdag en donderdag. Alleen op zaterdag is het aantal kortparkeerders (0-2 uur) groter dan 50%. Hieruit blijkt de sterke mengfunctie van het gebied. Aan de ene kant de bewoners en werknemers die over het algemeen lang geparkeerd staan en aan de andere kant de bezoekers van het centrum van Gennep, die zich kenmerken in een korte(re) parkeer-duur.

Worden de werkdagen met de zaterdag vergeleken dan is er duidelijk sprake van een gewijzigd gebruik. Het aandeel kort parkeren (0-2 uur) neemt in de deelgebieden B, C en D, toe van rond de 38% op dinsdag tot ruim 60% op de zaterdag.



Klachten over parkeren 2011-2014

Het aantal klachten per jaar is gering. Het belangrijkste fenomeen is fout/hinderlijk parkeren. Het gaat vaak (maar niet uitsluitend) om campers, aanhangwagens en busjes die een inrit van iemand anders blokkeren. Of waar het onkruid onder groeit. In de meeste gevallen kan met waarschuwingen het gedrag verbeterd worden en komen de klachten niet terug. Het toezicht lijkt daarom goed te functioneren voor deze categorie klachten. Daarnaast hier en daar een klacht over invalideparkeerplaatsen en over te kleine parkeervakken.

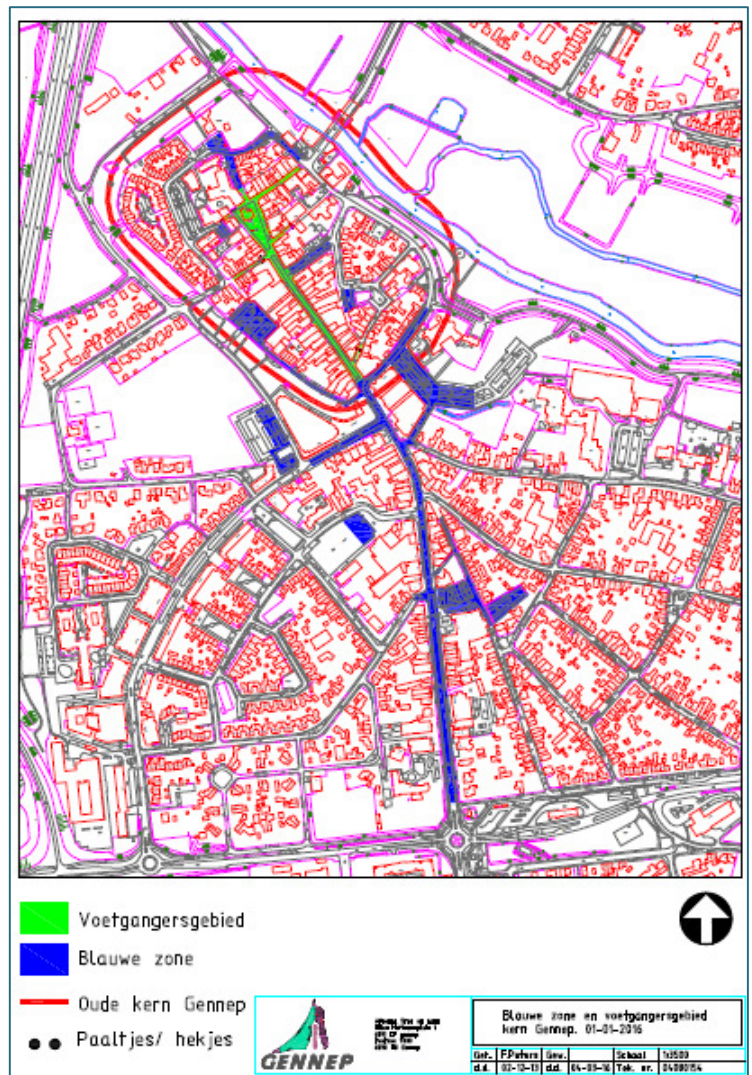
3.1.2. huidige parkeerregulering

Van de 1.547 parkeerplaatsen in het gebied maken 492 parkeerplaatsen onderdeel uit van de blauwe zone. In de blauwe zone mogen voertuigen maximaal 2 uur parkeren in de periode maandag t/m zaterdag van 09.00-19.00 uur en vrijdag tot 22.00 uur. Buiten deze venstertijden mogen voertuigen voor een onbeperkte duur geparkeerd staan. Met het instellen van de blauwe zones wil de gemeente Gennep bewerkstelligen dat de parkeerplaatsen in het centrum en nabij winkels vooral voor bezoekers en bewoners beschikbaar blijven.

Functioneren parkeerschijfzones

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in de parkeerschijfzone over het algemeen ruim hoger ligt dan in het totale onderzoeksgebied. Dit betekent dat de locaties aantrekkelijk zijn om te parkeren en dicht bij de bestemmingen liggen. Op veel locaties is er zelfs sprake van oververzadiging. Van de grote parkeerterreinen laten Martinushof, Wilhelminaplein en Europaplein op een of meerdere dagen (over)verzadiging zien. De parkeerschijfzones op de parkeerterreinen De Poel, 't Straatje en het parkeerterrein AH hebben over het algemeen nog enige restcapaciteit.

Het overgrote deel van de grote parkeerterreinen wordt dus goed gebruikt en laat op sommige momenten (over)verzadiging zien. Een verdere verscherping van het parkeerregime op de overige straten is daardoor lastiger te realiseren. Er is immers nauwelijks restcapaciteit op de parkeerterreinen beschikbaar waar het verkeer naar toe kan. Een uitzondering hierop vormt de parkeervoorziening 't Straatje. Dit parkeerterrein



Figuur 3: Ligging blauwe zones centrumgebied Gennep



zou nog een deel van de parkeervraag op zich kunnen nemen. Indien in een groter gebied dan momenteel het geval is een parkeerduurbepanking wordt doorgevoerd dan heeft dit effecten op de parkeersituatie in het centrum. Geconcludeerd wordt dat het significant uitbreiden van de zones met een parkeerduurbepanking zal leiden tot verplaatsing van parkeerders naar de omliggende woonwijken.

Tot slot is in het parkeeronderzoek geconcludeerd dat het overgrote deel van het aantal geparkeerde voertuigen zich houdt aan de geldende parkeerduurbepanking. Er zijn echter ook parkeersecties waargenomen waar langer dan de toegestane tijd wordt geparkeerd. Op werkdagen staat circa een vijfde deel van de voertuigen langer dan 2 uur geparkeerd. Grotendeels zal dit het gevolg zijn van parkeerontheffingen die zijn verleend. Gewaakt moet worden dat het uitgebreid verlenen van parkeerontheffingen er uiteindelijk voor zorgt dat er vooral langdurig wordt geparkeerd in het centrum en er steeds minder ruimte beschikbaar komt voor bezoekers. Wellicht moet er bij het verlenen van ontheffingen meer rekening gehouden worden met gebiedsspecifieke kenmerken rondom de betreffende parkeerzone. Sommige blauwe zones zijn vooral ingesteld om de bewoners te voorzien van voldoende parkeerplaatsen, andere blauwe zones zijn juist ingesteld voor bezoekers en daar moet wellicht zorgvuldiger omgegaan worden met het verlenen van ontheffingen.

Op basis van de bevindingen wordt aanbevolen terughoudend te zijn in het uitbreiden van de zones met een parkeerduurbepanking. Het overgrote deel van de grote parkeerterreinen heeft namelijk nauwelijks nog restcapaciteit voor langdurig parkeren, waardoor verdringing naar woonstraten aan de randen van het gebied kan gaan optreden. Maatwerk zal moeten uitwijzen of er lokaal nog mogelijkheden liggen om de parkeersituatie in met name woonstraten te verbeteren. De loopafstanden in het centrum zijn relatief klein, dus ook betere verwijzingen naar terreinen waar nog wel voldoende parkeer capaciteit is (zoals 't Straatje) kan mogelijk de druk op andere locaties doen afnemen.

Ontheffingsmogelijkheden blauwe zone

Document: Criteria ontheffingsmogelijkheden blauwe zone Gennep

Vastgesteld door B&W d.d.: 30-08-2011

Middels een besluit van het college op 5 oktober 1993 is de blauwe zone in Gennep geïntroduceerd. Op 20 januari 2004 is het aangepaste beleid vastgesteld waarbij de belangrijkste wijziging betrekking heeft op het vervallen van parkeerplaatsen in de blauwe zone en het creëren van een mogelijkheid waarbij betrokken alsnog in aanmerking komen voor een ontheffing. De vigerende criteria voor het verlenen van een ontheffing zijn vastgelegd in het college besluit van 30 augustus 2011.

De algemene beleidsregels ten aanzien van het verlenen van ontheffingen voor parkeren in de blauwe zone luiden als volgt:

Bewoners

- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- de aanvrager woont in de Oude kern van Gennep of in een straat waarin een blauwe zone van kracht is;
- Het voertuig behoort niet tot de klasse "grote voertuigen" zoals beschreven in de APV;
- Per huishouden maximaal 1 voertuig.



Voor ondernemers geldt:

- het bedrijf is gevestigd in de Oude kern van Gennep of in een straat waarin een blauwe zone van kracht is
- Het voertuig behoort niet tot de klasse “grote voertuigen” zoals omschreven in de APV
- Het bedrijf beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid;
- Er een aantoonbare noodzaak aanwezig is om het voertuig in de directe nabijheid van het bedrijf gedurende een langere duur dan de toegestane parkeerduur te parkeren;
- Per bedrijfsadres wordt maximaal 1 ontheffing verleend.

Geen ontheffing wordt verleend indien het voertuig hoofdzakelijk voor woon-werkverkeer wordt gebruikt.

Verbetermogelijkheden

De ontheffingsmogelijkheden wordt sterk beperkt door de regel dat er geen ontheffing mag worden verleend indien parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is. Het hebben van een garage of oprit maakt het bijvoorbeeld niet mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Veel garages hebben door de tijd echter hun oorspronkelijke functie verloren, waardoor er dus wel een behoefte ontstaat om te parkeren in de openbare ruimte. Verder geldt dat de ontheffing van maximaal 1 ontheffing per huishouden door het hogere autobezit in de praktijk er toe leidt dat bewoners uitwijken naar de omliggende wijken om daar hun 2^e auto te parkeren. De strikte ontheffingsregels kunnen in de praktijk dus hinder gaan veroorzaken in de omliggende wijken. Er is hier duidelijk sprake van een spanningsveld tussen de vraag en het gecreëerde aanbod.

Onderzocht moet worden of het onder bepaalde omstandigheden voor bewoners mogelijk moet worden gemaakt om ook een ontheffing aan te vragen als er sprake is van een garage of een andere parkeervoorziening op eigen terrein. In de Nota Parkeernormen wordt immers ook geen rekening meer gehouden met opritten en garages bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Ook kunnen er mogelijkheden geboden worden om een 2^e ontheffing te verlenen per huishouden. Het gaat hierbij dan wel om maatwerk. Zo moet in de betreffende blauwe zone geen sprake zijn van een hoge parkeerdruk (<85%) en moet vast staan dat er sprake is van een negatief verdringingseffect naar de omliggende wijken. Indien aan beide voorwaarden wordt voldaan kan soepeler omgegaan worden met het verlenen van een ontheffing. Het is hierbij wel noodzakelijk om een zekere (financiële) drempel op te leggen voor het aanvragen van een 2^e ontheffing.

3.1.3. Consultatieronde parkeren 2015

In het kader van het opstellen van het parkeerbeleidsplan Gennep is op dinsdag 17 november een bijeenkomst gehouden met verschillende afgevaardigden van belangengroepen binnen de gemeente Gennep. De bijeenkomst was ook voor raadscommissieleden toegankelijk. De bijeenkomst had tot doel om de verschillende meningen en ideeën die in de samenleving leven over het parkeren in Gennep te verzamelen. In een tweetal sessies is gezamenlijk een beeld verkregen over de uitgangssituatie huidig, de probleem- en knelpunten ten aanzien van parkeren en de mogelijke oplossingsrichtingen.



De belangrijkste knelpunten/aandachtspunten die door de aanwezigen benoemd zijn, betreffen:

- Parkeerroute: De terreinen met genoeg ruimte zijn niet goed aangegeven. Daarom parkeren veel mensen toch waar de parkeerdruk hoog is. Niet in Gennep bekende bezoekers kunnen de terrein niet vinden. Een parkeerroute verwijzing kan de druk wellicht beter verdelen.
- Parkeersituatie nabij Fitland: Sportschool Fitland is verhuisd naar een nieuwe locatie. Het aantal daar parkerende bezoekers is groter dan de beschikbare plaatsen. Parkeeroverlast in de directe omgeving.
- Kort parkeren in winkelstraten: In de winkelstraat Zandstraat / Spoorstraat hebben bepaalde winkels belang bij beschikbaarheid van parkeerplaatsen kort bij de winkel. De blauwe zone is daarvoor bedoeld. Echter, de plekken worden vaak lang bezet gehouden, vaak meer dan twee uur.
- Parkeergedrag personeel winkels: In/dichtbij de oude kern wordt lang geparkeerd door personeel van winkeliers. Bijvoorbeeld Bleekstraat-Molenstraat-Oliestraat. Bewoners vs. Bezoekers vs. Personeel winkels. Daarmee komen de omwonenden in de knel en zijn de plekken niet beschikbaar voor bezoekers.
- Conflictsituaties tussen auto's en fietsers op enkele parkeerterreinen: Rond het Wilhelminaplein / Spoorstraat komen te veel conflicten voor tussen weggrijpende auto's en passerende fietsers. Volwassen en ervaren fietsers zijn wel bedacht op onverwachte manoeuvres maar voor jonge en minder ervaren fietsers is het gevaarlijk. Ook de aanrijdroute naar het parkeerterrein Jan Linders kan veiliger.
- Parkeren nabij sporthal Pica Mare en d'n Toomp soms chaotisch: Bij sportcentrum Pica Mare en bij d'n Toomp zijn er bij evenementen soms grote pieken in bezoekers. Dan is er te weinig plek op het parkeerterrein.
- Onvoldoende voorzieningen voor gehandicapten: Vooral op het Wilhelminaplein is er behoefte aan een extra invalide parkeerplaats.
- Hoge parkeerdruk rondom gemeentehuis, dit ook in relatie tot de plannen voor de komst van Destion
- Parkeersituatie Hart van Gennep niet duidelijk vormgegeven: onduidelijke parkeervakken waardoor niet al het verkeer het juiste gedrag vertoont.
- Parkeren vrachtauto's nog onvoldoende goed geregeld;
- Fietsenstalling Jan Linders te weinig capaciteit

Tijdens de tweede werksessie zijn de benoemde knelpunten waar mogelijk voorzien van een eerste concrete oplossingsrichting. De aangedragen oplossingsrichting omvatten:

- Overwegen differentiëren in parkeerduur door op sommige locaties parkeerduur te beperken tot maximaal 1 uur. eventueel in 1 uurs zones geen ontheffingen voor langparkeerders. Voorwaarde is wel dat nieuwe zone logisch en herkenbaar is ten opzichte van de normale blauwe zone (eenvoud, helderheid).
- Bij binnenkomst duidelijk verwijzen naar de vier grote terreinen, zodat bezoekers die goed weten te vinden en het parkeren langs de winkelstraten vrij kort voor korte winkelbezoeken.
- Bedrijven aansporen om werknemers zo min mogelijk met de auto te laten komen en alleen te parkeren op verder gelegen parkeerplaatsen.
- De beperkingen in de capaciteit op Norbertushof/Fitland/Weverflat aanpakken door het gebied anders in te richten samen met ontwikkeling Mooiland



- Veiligheid parkeerterrein Jan Linders verbeteren door realiseren van een extra ontsluiting van het parkeerterrein op de Brugstraat zodat het verkeer niet langs de ingang van de Jan Linders hoeft te rijden.
- Hoge parkeerdruk rondom gemeentehuis verminderen door verder uitbreiden van de huidige blauwe zone.

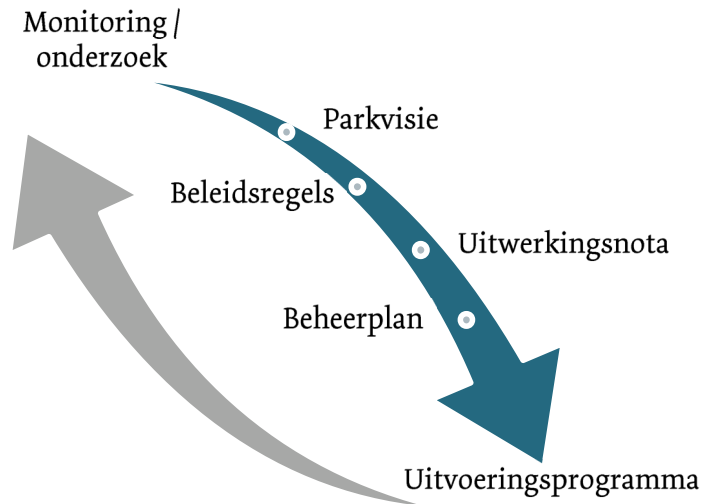
Op woensdag 16 december is een 2^e bijeenkomst georganiseerd met alle afgevaardigden van de politieke partijen in Gennep. Naast informeren over de voortgang van het proces had de bijeenkomst vooral tot doel om de verschillende politieke partijen hun visie te laten geven over de beleidskeuzes die gemaakt moeten worden. De discussie vond plaats aan de hand van een aantal stellingen over het parkeren in Gennep. De belangrijkste bevindingen waren:

- Gennep heeft geen behoefte aan betaald parkeren.
- Geen directe voorkeur voor invoering ultra-kort parkeren (max. 1 uur) op de Spoorstraat-Zandstraat-Brugstraat. Is het wel eenduidig en herkenbaar te maken, lastiger te handhaven, wellicht onvriendelijk voor bezoekers.
- Uitbreiden blauwe zone is maatwerk. De hinder voor bewoners moet aanleiding zijn voor nader onderzoek. De maatregel mag echter niet leiden tot parkeerhinder elders.
- Geen parkeerdurbeperking meer op koopavonden is prima mogelijk. Maakt de regels makkelijker en is voor bewoners prettig.
- Vooralsnog geen noodzaak om overstap te maken van blauwe zones naar vergunninghoudersparkeren. Pas gaan overwegen als de verkeersdruk significant toeneemt.
- Bewoners moeten niet de dupe worden van toekomstige nieuwbouwontwikkelingen. Extra parkeervraag mag niet leiden tot parkeeroverlast.
- Eerst richten op het beter benutten (sturen) van de huidige parkeercapaciteit. Als dat vervolgens geen mogelijkheden meer biedt dan nadenken over reguleren en pas als laatste overwegen om parkeerplaatsen bij te bouwen.
- Geen pro-actieve houding van gemeente bij de realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Vooral richten op eventuele verbeteringen en uitbreiding op openbare parkeerterreinen (alleen strategische plaatsen). In principe geen privé-palen op openbare parkeervoorzieningen en geen openbare parkeerplaatsen omzetten naar privé ten behoeve van opladen elektrische voertuigen
- De gemeente moet meedenken bij het realiseren van een parkeervoorziening voor vrachtwagens (met voorzieningen) op een van de bedrijventerreinen om zodoende de overlast te beperken. Overlast dient gezamenlijk opgepakt te worden met de betreffende bedrijven die de overlast veroorzaken en de buurgemeenten.
- De parkeeroverlast in oudere wijken moet weer aangepakt worden door jaarlijks in 1 of enkele wijken de parkeersituatie (gezamenlijk met bewoners) te evalueren en waar mogelijk te verbeteren.

Beide consultatierondes hebben veel informatie opgeleverd over de aandachtspunten en kansen voor het parkeerbeleidsplan. Geconcludeerd wordt dat het huidige parkeerbeleid in grote mate voldoet en er niet direct behoefte bestaat voor het doorvoeren van vergaande (beleids)wijzigingen. Er is reeds een robuuste goed functionerende basis aanwezig.

3.2. Verkenning vigerende plannen met parkeerbeleid

Het proces om richting te geven aan het parkeerbeleid van een gemeente bestaat uit meerdere stappen.



Een visie op parkeren is noodzakelijk om het parkeerbeleid richting te geven en gemaakte beleidskeuzes te onderbouwen. Om een visie te kunnen opstellen is kennis vereist van het huidige functioneren van het systeem. Deze kennis kan zowel vergaard worden door parkeeronderzoek als door gesprekken met belanghebbenden. De gemeente voert periodiek (minimaal eens in de 5 jaar) een onderzoek uit naar de parkeersituatie, en is zodoende goed op de hoogte van alle veranderingen die optreden.

In het parkeerbeleidsplan dient vervolgens een concrete uitwerking aanwezig te zijn naar beleidsregels voor het parkeren in de centrum-, woon- en werkgebieden en voor specifieke categorieën zoals gehandicapten en elektrische voertuigen. Ook is het van belang om vast te stellen in hoeverre de onderliggende uitwerkingsnota's van het parkeerbeleid, zoals de nota parkeernormen aanwezig en actueel zijn. Tot slot is bij de verkenning van het vigerend parkeerbeleid gekeken in hoeverre de plannen uit het bijbehorende uitvoeringsprogramma daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

Plan	Actueel
GVVP	✓
Parkeerbeleidsplan	✓
Nota Parkeernormen	✓
Ontheffing blauwe zone	✓, maar moet mogelijk doorontwikkeld worden
Parkeerfonds	✓

De basis van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid is goed op orde. Parkeernormen, GVVP en de beleidsregels voor het parkeerfonds zijn actueel. Ten aanzien van de blauwe zones dient nog vastgesteld te worden of het huidige ontheffingsbeleid toekomstvast is.



De onderstaande tabel maakt verder duidelijk dat het overgrote deel van de in het parkeerbeleidsplan benoemde maatregelen en acties in de periode 2007-2016 zijn uitgevoerd. Zo zijn er extra parkeerplaatsen voor langparkeerders op het Martinushof en het Melkstraatje gerealiseerd en is het Wilhelminaplein heringericht als blauwe zone.

Tabel 2: Overzicht uitgevoerde acties uitvoeringsprogramma 2008

Beleidsmaatregelen	
Vaststellen nieuwe parkeernormen	✓
Vaststellen aangepaste criteria voor ontheffingen blauwe zone	✓
Vaststellen procedure invoering vergunningparkeren	✗, geen noodzaak toe
Innemen standpunt omtrent parkeerhandhaving	✓
Opstellen nieuw aanwijzingsbesluit vrachtwagenparkeren	✓
Uit te voeren studies	
Verbeteren gehandicaptenparkeren, inventarisatie en advies	✓
Verbeteren fietsparkeersituatie, onderzoek in centrum Gennep incl. rapportage	✓
Verbeteren parkeersituatie in woonwijken	✓, alleen Vogelwijk
Projecten	
Realiseren parkeerterrein Gennepershuisweg – Melkstraatje	✓
Uitbreiden parkeercapaciteit Martinushof procedure realisatie in project “Gennep Centraal”	✓
Optimaliseren inrichting en gebruik Wilhelminaplein ontwerp in project “Emmastraat”	✓
Aanleg vrachtwagenparkeerplaats Randweg realisatie in project “Pagepark”	✓
Monitoren parkeersituatie evaluatiemeting in centrum Gennep	✓
Verbeteren parkeersituatie Roofvogelbuurt realisatie Roofvogelbuurt, budget renovatie	✓
Verbeteren parkeersituatie andere wijken	✗
Verbeteren gehandicaptenparkeren	✓
Verbeteren fietsparkeersituatie	✓

Het parkeerbeleidsplan 2007 behandelt nagenoeg alle voor het parkeerbeleid relevant geachte onderwerpen. Het beleid voor openbare laadpunten van elektrische voertuigen is een van de weinige onderwerpen die vooralsnog ontbreekt. Voor het nieuwe parkeerbeleidsplan is het vooral belangrijk om vast te stellen of inhoudelijk nog overeenstemming is met de uitgangspunten uit 2007.



3.3. Autonome ontwikkelingen

Het in februari 2015 uitgevoerde parkeeronderzoek in het centrumgebied van Gennep vormt een belangrijke input voor het Parkeerbeleidsplan Gennep 2016. In de periode vanaf maart 2015 hebben er een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden in 2015 die relevant zijn voor de parkeersituatie in het centrumgebied van Gennep.

Infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen 2015:

- Herinrichting Europaplein en Prins Bernhardlaan
- Realisatie extra parkeerplaatsen Melkstraatje
- Instellen blauwe zone Gennepershuisweg
- Renovatie Weverflat, inclusief aanleg parkeervoorzieningen (2016)
- Verhuizing deel Novita naar Spoorstraat 144-146
- Faillissement Supertex aan de Brugstraat

Daarnaast zijn er in de nabije toekomst een aantal ontwikkelingen in het centrumgebied op komst, die van invloed zijn op de parkeersituatie in het centrumgebied:

- Vestiging kantoor Destion aan de Doelen
- Vestiging LIDL aan het Europaplein/Duivenakkerstraat
- Woningbouwplan De Kuulwei aan Duivenakkerstraat (onzeker)
- Invulling Keramiek Experience (onzeker)
- Zorgcomplex Pantein (onzeker)

Met name de mogelijke vestiging van een kantoor van Destion aan de Doelen en de LIDL aan het Europaplein/Duivenakkerstraat vragen om extra aandacht. De LIDL vanwege de potentieel grote parkeervraag die goed opgevangen moet worden en Destion vanwege ligging in het centrumgebied waar de parkeerdruk nu al hoog is en de ruimte schaars. Bewoners in de omgeving van de Doelen merken dat zo steeds vaker en over grotere afstanden naar een beschikbare parkeerplaats moeten lopen. De parkeerdruk is in de loop der jaren gevoelsmatig alleen maar toegenomen door o.a. het wegvallen van parkeermogelijkheden in de Zandstraat/Markt, op de Doelen (ook bij de Martinustoren), het parkeerverbod in de Maasstraat/op De Doelen, het instellen van een blauwe zone bij het Gennepershuis en tot slot de toename van het omzetten van reguliere parkeerplaatsen naar parkeerplaatsen voor alleen gehandicapten. Ook het toegenomen bezit van auto's is een factor van belang voor die parkeerdruk.

De gerealiseerde extra parkeerplaatsen in het Melkstraatje bieden maar gedeeltelijk verlichting voor sommige bewoners. Wel is daardoor de parkeerdruk veroorzaakt door werknemers afgenomen, maar dat geldt alleen tijdens kantoortijden. Met de komst van Destion naar het gebied kan aangenomen worden dat de parkeerdruk weer verder zal oplopen. Het is belangrijk dat de gemeente blijvend zorg draagt voor voldoende parkeerplaatsen in het gebied. Dit kan enerzijds door goede afspraken te maken met Destion over waar werknemers kunnen parkeren en wellicht daarnaast het creëren van extra parkeerplaatsen aan de rand van het centrum om de extra vraag op te vangen.



3.4. Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid

De evaluatie van het huidige parkeerbeleid geeft geen aanleiding tot het doorvoeren van grote veranderingen ten aanzien van het parkeerbeleid. Gennep wil gastvrij zijn naar bezoekers en zorgen voor voldoende parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstanden. Wel moet terughoudend omgegaan worden met het uitbreiden van de zones met een parkeerduurbepanking. Het overgrote deel van de grote parkeerterreinen met vrij parkeren heeft namelijk nauwelijks nog restcapaciteit, waardoor verdringing naar woonstraten aan de randen van het gebied kan gaan optreden. Maatwerk moet het uitgangspunt zijn bij eventuele toekomstige uitbreidingen.

Gezien de relatief lage totale bezettingsgraad voor het centrumgebied als geheel, lijkt er geen noodzaak te zijn de parkeercapaciteit verder te vergroten, tenzij er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn met een grote verkeer aantrekkende werking. Beter is het om de verwijzing naar de meest geschikte parkeerlocaties met capaciteit verder te verbeteren. Ook het aanscherpen van de handhaving zou moeten leiden tot extra capaciteit in de parkeerschijfzones.

Vooralsnog is er geen noodzaak om overstap te maken van blauwe zones naar vergunninghoudersparkeren. Deze stringentere vorm van regulering komt pas aan de orde wanneer de verkeersdruk significant toeneemt. Ook het meer differentiëren in parkeerduur (bv. door de introductie van zones waar 1 uur geparkeerd mag worden) wordt nog niet noodzakelijk geacht. De gemeente Gennep wil een helder en eenduidig reguleringssysteem. In dat kader dient ook de afschaffing van parkeerduurbepanking op de vrijdagavond te worden meegenomen.

Er is geen behoefte aan een pro-actieve houding van de gemeente bij de realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Gemeente moet zich hoofdzakelijk richten op eventuele verbeteringen en uitbreiding op openbare parkeerterreinen (alleen strategische plaatsen).

De gemeente moet zich blijvend inzetten om het parkeren van bewoners, bezoekers en werknemers in het centrumgebied in goede banen te leiden. Vooral werknemers en ondernemers moeten beter gaan inzien dat het belangrijk is dat de beschikbare parkeerplaatsen dicht bij het centrum vooral voor bewoners en bezoekers zijn. Verder verdient het terugdringen van de parkeeroverlast in (oudere) woonwijken aandacht. De aanpak hiervan heeft nu enkele jaren stilgelegen.

Tot slot dient het parkeerbeleidsplan heldere beleidsuitgangspunten te bevatten ten aanzien van parkeervoorzieningen voor vrachtwagens. De gemeente moet meedenken bij het realiseren van een parkeervoorziening voor vrachtwagens (met voorzieningen) op een van de bedrijventerreinen om zodoende de bestaande overlast te beperken. De overlast dient gezamenlijk opgepakt te worden met de betreffende bedrijven die de overlast veroorzaken en de buurgemeenten.



4. Visie op parkeren

Dit hoofdstuk beschrijft de ambitie op gebied van parkeren waar de gemeente Gennep naar streeft. Allereerst wordt de basis van de visie in algemene doelstellingen weergegeven. Vervolgens worden de twee uitgangspunten nader benoemd en toegelicht. Het gaat hierbij om de verschillende typen parkeerders samen te vatten in de groepen: bezoekers, werknemers en bewoners en om de wijze waarop met het organiseren van het parkeren wordt omgegaan. Hierbij hanteren wij in de volgorde van maatregelen de 3B benadering. Benutten, Beprijzen, Bouwen. Tot slot wordt het hoofdstuk afgesloten door de vijf visiepunten.

4.1. Algemene doelstellingen

De nieuwe parkeervisie is gebaseerd op algemene doelstellingen die volgen uit de evaluatie van gemeentelijke ruimtelijke en economische beleid en de huidige parkeersituatie, te weten:

- Het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en veilige kernen.
- Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen, voor zowel auto als fiets.
- Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerplaatsen.

Maar deze doelstellingen moeten verscherpt worden om een kader te verkrijgen welk helpt bij het maken van keuzes en het geven van richting aan uitvoeringsmaatregelen. Een eerste stap in de verscherping is te maken voor het beleid voor het parkeren in en rond het centrum van Gennep en het parkeren in de omliggende kernen en woonwijken.

4.1.1. Vraagvolgend en sturend in het centrum

Het centrum van Gennep heeft een sterke regionale functie en wil dat ook houden. De OV-bereikbaarheid is niet optimaal. Het aanbieden van voldoende en goede parkeerplaatsen is derhalve cruciaal. 'Vraagvolgend' betekent dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (ruimtelijk, verkeerskundig, juridisch en financieel). Vraagvolgend wil niet zeggen dat realisatie in onbeperkte mate plaatsvindt. Hier ligt het huidige inzicht in het gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen aan ten grondslag. In eerste instantie wordt de bestaande parkeer capaciteit zo optimaal benut. En dus is er ook sprake van sturing op de omvang van het parkeerareaal en het gebruik er van (de juiste doelgroep in de juiste omvang op de juiste parkeerplaats). Het begin 2015 uitgevoerde parkeeronderzoek maakt duidelijk dat er vooralsnog voldoende capaciteit aanwezig is om via betere benutting een eventuele geleidelijke groei van de parkeervraag op te vangen.

4.1.2. Geen parkeeroverlast in de omliggende kernen en woonwijken

Voor de omliggende kernen en de woonwijken in Gennep staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop. Hier moeten met name bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren en moeten wijkvreemde parkeerders geweerd worden als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot overlast leiden. Op locaties met bezoekersaantrekkende functies (buurtwinkels, maatschappelijke en recreatieve functies etc.) moeten tevens voldoende plaatsen voor bezoekers aanwezig zijn.



4.2. Uitgangspunten

4.2.1. Doelgroepen

Het beleid dat de gemeente wil voeren is erop gericht om de verschillende doelgroepen (op hoofdlijnen: bewoners, werkenden en bezoekers) op de daarvoor meest gewenste locaties te laten parkeren. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen staan doelgroepen centraal, want iedere doelgroep heeft immers zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; parkeren is immers geen doel op zich. In de visie op parkeren in Gennep wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- **Bewoners** willen graag dicht bij hun woning parkeren. Vaak om praktische redenen (laden en lossen) en niet in de laatste plaats vanwege sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep is divers in tijd en in tijdsduur. Met name in de avonden en 's nachts moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn. Soms is dat mogelijk op eigen terrein, maar in veel gevallen dient ook op de openbare weg te worden geparkeerd. Over het algemeen parkeren bewoners langdurig, maar in de huidige samenleving is er sprake van veel ritten per dag, waardoor ook bewoners over de dag gezien verschillend parkeergedrag vertonen. In het algemeen zijn bewoners niet bereid om te betalen voor een parkeerplaats, maar dit is wel afhankelijk van de locatie waar de woning zich bevindt.
- **Kortparkerende bezoekers** (bezoek aan bakker, bank, supermarkt, tijdschriftenhandel etc.) zijn in het algemeen niet bereid om veel tijd te spenderen aan het zoeken naar een parkeerplek of aan het lopen van de parkeerplaats naar de bestemming en vice versa. Vanwege de korte verblijfsduur willen deze bezoekers dus parkeren in de directe omgeving van de bestemming. Zij kunnen hun parkeerduur redelijk goed inschatten waardoor zij goed uit de voeten kunnen met parkeerzones met een parkeerduurbepanking.
- **Langparkerende bezoekers** zijn bezoekers van voorzieningen. Het gaat hierbij meestal om bezoekers van (verschillende) winkels (funshoppen) of bezoekers met zakelijke bezoekmotieven. Voor deze groep parkeerders is de afstand van de parkeerplaats tot de uiteindelijke bestemming minder van belang en spelen andere aspecten een belangrijkere rol. Het goed kunnen bereiken van de parkeervoorziening, het veilig kunnen stallen van het voertuig, goede verbindingen (looproutes of andersoortig transport) en geen gehaast gedrag door (bij betaald parkeren) vooraf te moeten betalen zijn hierbij relevante aspecten.
- **Bezoekers van bewoners** vertonen min of meer hetzelfde gedrag als de kort- en langparkerende winkelbezoekers. Over het algemeen zullen deze bezoekers, als er sprake is van een bezoek met beperkte duur, in de directe omgeving willen parkeren, zeker als de bezoekers minder mobiel zijn. Maar daarnaast zijn er ook de bezoekers met een langere verblijfsduur, deze zijn over het algemeen wel bereid om hun voertuig op grotere afstand te parkeren en naar hun bestemming te lopen. Het zijn vaak met name de bewoners zelf, die het parkeren voor hun bezoekers graag in de buurt mogelijk willen maken.
- **Werknemers** hebben belang bij parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot hun bestemming, waarvoor bij voorkeur niet betaald hoeft te worden. Vanwege de overwegend langere verblijfstijd vormt een wat grotere afstand tot de bestemming geen probleem, vooral niet als er niet betaald hoeft te worden. De werknemers zijn voor het



overige vergelijkbaar met de lang parkerende bezoekers. Kwaliteit van parkeren en routes naar de bestemming zijn hierbij belangrijk.

- **Ondernemers** hebben in tegenstelling tot de werknemers een sterke behoefte om dicht bij hun winkel of bedrijf te parkeren. Enerzijds is dit gemak, anderzijds soms ook nodig voor de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld het veelvuldig bezorgen van artikelen. In de gevallen dat dichtbij de bestemming parkeren niet noodzakelijk is, zijn ondernemers ook wel geneigd om een parkeerplaats op grotere afstand te accepteren, zeker wanneer dit een verbetering van de parkeersituatie voor klanten nabij de bestemming met zich meebrengt.

4.2.2. De 3 B's

In de vorige paragraaf zijn de doelgroepen beschreven. Het laten parkeren van deze doelgroepen op de juiste en meest gewenste locaties wordt georganiseerd aan de hand van de 3B benadering. Benutten, Beprijzen Bouwen. Deze volgorde wordt zowel gehanteerd bij het organiseren van parkeren als het oplossen van knelpunten.

Allereerst wordt er naar gestreefd de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Dat kan zijn in plaats en tijd om daarmee dubbelgebruik zo optimaal mogelijk te maken. Als dit niet 'vanzelf' gaat kan het parkeren worden 'beprijsd'. Hiermee wordt niet alleen betaald parkeren bedoeld, maar ook andere vormen van regulering (bijvoorbeeld de huidige parkeerschijfzone). De derde B staat voor bouwen of wel het realiseren van extra parkeercapaciteit. Dit wordt uiteraard alleen gedaan indien mogelijk en als het toepassen van de andere B's geen oplossingen hebben geboden.

B1. Het Benutten van de beschikbare parkeercapaciteit

Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of een nieuwe ontwikkeling niet direct wordt overgegaan tot het onnodig bijbouwen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we de mogelijkheid om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten onder de voorwaarde dat dit niet tot situaties mag leiden waardoor congestie en/of zoekverkeer ontstaat.

De eerste stap is om vast te stellen of de bestaande parkeercapaciteit optimaal benut wordt. In veel gevallen is hiervan geen sprake, bijvoorbeeld door een slechte routebewegwijzering. Voertuigen staan nog weleens fout geparkeerd, waardoor een deel van de capaciteit niet kan worden gebruikt. Soms is dit overigens het gevolg van de (te krappe) inrichting van de parkeervakken. Daarnaast kan het zo zijn dat parkeerlocaties niet volledig openbaar zijn, maar horen bij voorzieningen. Ten slotte kan de ligging van de voorziening ten opzichte van de bestemming niet aantrekkelijk genoeg zijn. Vaak als gevolg van de (te grote) afstand tot de bestemming of doordat de kwaliteit van de looproute te wensen over laat.

De inrichting van woonwijken is niet altijd optimaal met betrekking tot het parkeren. Door kleine aanpassingen aan de inrichting te doen kan de parkeercapaciteit soms fors worden uitgebreid. Het gaat dan niet direct om het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen, maar in de vorm van herprofilering. Hiermee kunnen capaciteitsproblemen worden opgelost. Het ligt voor de hand deze maatregelen zoveel als mogelijk te combineren met groot onderhoud of herstructureringen van wijken. Daarnaast blijkt in de praktijk dat parkeervoorzieningen op eigen terrein, (garages, carports en opritten) niet goed worden gebruikt. Het stimuleren van



het gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein kan ook een bijdrage leveren aan het oplossen van parkeerproblemen. Dit kan door middel van communicatie en/of regelgeving.

B2. Het Beprijzen / reguleren

Bekend is dat parkeerproblemen zich veelal voordoen in de wat oudere woonwijken. Ten tijde van het realiseren van de infrastructuur binnen deze wijken was het autobezit veel lager. In veel van deze wijken is onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig, doordat het autobezit is toegenomen. Meestal kan weinig worden gedaan aan deze problemen, anders dan herinrichting of het bijbouwen van parkeerruimte en eventueel beter benutten van privé-parkeervoorzieningen. Maar als de problemen binnen deze gebieden worden veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in het gebied, dan dient in eerste instantie te worden ingegrepen door regulering (blauwe zone of vergunningensysteem) of beprijzen. Binnen de gemeente Gennep is geen draagvlak en noodzaak tot beprijzen, het reguleren van het verkeer middels parkeerduurbepijking is en blijft een effectief instrument op de parkeerdruk te reguleren. Het doel hiervan is om wijkvreemd verkeer te dwingen om op een andere locatie te gaan parkeren. We moeten hierbij wel bedenken dat deze maatregelen altijd zullen leiden tot een bepaalde mate van verdrijving. In alle gevallen moet dan ook in ogeschouw worden genomen dat het verdrijvingseffect niet mag leiden tot een verschuiving van het probleem. Positief bijeffect van regulering kan zijn dat bewoners van het gebied meer op eigen terrein gaan parkeren.

B3. Bouwen

Zoals uit de volgorde al blijkt is bouwen de laatste stap in het maatregelenproces. Er wordt alleen parkeercapaciteit bijgebouwd als het beter benutten en regulering niet hebben geleid tot het gewenste parkeergedrag. Het parkeerbeleid moet ertoe leiden dat de bestaande parkeercapaciteit optimaal wordt benut en de doelgroepen op de juiste locaties parkeren. Voor de oudere woonwijken geldt vaak dat bouwen de enige oplossing lijkt. Maar vaak zal de realisering van extra parkeerruimte lastig zijn en/of zeer kostbaar, omdat het parkeren plaats moet vinden in gebouwde voorzieningen. Noodgedwongen wordt daarom vaak gekeken naar de mogelijkheden op maaiveld. Het realiseren van extra parkeercapaciteit binnen deze wijken mag echter niet al te zeer ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het gaat hierbij altijd om maatwerk, wat niet is te vatten in specifiek beleid.

4.3. 5 visiepunten

De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Met het realiseren van de hierna genoemde visiepunten levert het parkeerbeleid een aantoonbare bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de waarborging van de bereikbaarheid van Gennep.

4.3.1. Visiepunt 1: Gennep stimuleert een vitale economie

Het centrum van Gennep moet een gebied zijn waar het prettig winkelen, wonen, werken en recreëren is. Een hoge ruimtelijke kwaliteit en een goed ondernemersklimaat ligt daaraan ten grondslag. Bezoekers, bewoners en werkenden vinden in Gennep makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autobezit en autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit, beprijzen van parkeren of moeilijk bereikbare parkeervoorzieningen. De



gastvrijheid geldt vanzelfsprekend ook voor gehandicapten. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor hen.

Het koopgedrag van consumenten is de laatste jaren sterk aan het veranderen. Het instellen van parkeerduurbepalingen lijken in de avonduren niet meer noodzakelijk te zijn om parkeeroverlast tegen te gaan. Door het opheffen van duurbepalingen tijdens koopavonden worden de regels eenduidiger en daarnaast is het prettig voor bewoners.

4.3.2. Visiepunt 2: Gennep ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente past de systematiek van parkeernormering actief toe (zie Nota Parkeernormen Gennep 2015) waarin parkeren bij ontwikkelingen (toevoegen van functies of bij functieverandering) duidelijk is vastgelegd volgens de laatste inzichten in het autobezit en autogebruik en de vigerende wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans.

De gemeente gaat pro-actief de parkeersituatie in de oudere woonwijken onderzoeken. In de oudere wijken ontstaat veelal parkeeroverlast door het toegenomen autobezit. Door actief met bewoners om de tafel te gaan, blijkt vaak met beperkte middelen toch een verlichting van de parkeerdruk te realiseerbaar te zijn. In de woongebieden rondom het centrum met een duidelijke woonfunctie prevaleert de functie wonen en leefbaarheid. Parkeerders met bestemming centrum zijn hier niet op hun plek.

4.3.3. Visiepunt 3: Gennep zet behoudend in op elektrische voertuigen

De gemeente Gennep volgt de ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch voertuigen en bijbehorende oplaadpunten, maar zal zelf geen trekkersrol vervullen voor de stimulering ervan. De gemeente Gennep laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen deelauto's over aan de markt. De gemeente richt zich vooral op eventuele verbeteringen en uitbreiding van de laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen en maakt optimaal gebruik van de mogelijkheden die geboden worden via het Green Deal initiatief van de provincies Noord-Brabant en Limburg.

4.3.4. Visiepunt 4: Gennep gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling

Verkeer dat zoekt naar een beschikbare parkeerplaats wordt tot het minimum beperkt. Voor iedereen is duidelijk waar en voor welke periode geparkeerd kan worden. Een verdere differentiatie in parkeerduur (bv. naar ultra-kort parkeren) wordt niet nagestreefd, omdat dit in de praktijk zal leiden tot een minder duidelijk en eenduidig systeem. Wel gaat de gemeente extra aandacht besteden aan de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen en de onderlinge routing. Het streven hierbij is om de parkeerdruk in en rond het centrum zoveel mogelijk gelijkmatig te verdelen over de aanwezige parkeervoorzieningen in het centrum.



4.3.5. Visiepunt 5: Gennep denkt mee over beperken overlast bedrijventerreinen

Langdurig geparkeerde vrachtauto's kunnen hinder veroorzaken op bedrijventerreinen en daarbuiten. Rondom geparkeerde vrachtwagens 'verrommelt' de omgeving snel. Er is een gebrek goede tijdelijke parkeervoorzieningen met bijbehorende (sanitaire) voorzieningen. De gemeente denkt graag mee met de bedrijven om tot een duurzame oplossing te komen. Het initiatief daarvoor ligt bij de bedrijven zelf.

De gemeente is van mening dat het parkeren op bedrijventerreinen moet worden gereguleerd, met name om wild- en foutparkeren tegen te gaan. Parkeren op bedrijventerreinen wordt daarbij liefst zoveel mogelijk centraal gerealiseerd, zodat gedeeld gebruik zoveel mogelijk gestimuleerd kan worden.

5. Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De in het vorige hoofdstuk geformuleerde parkeervisie en uitgangspunten lopen hierbij als een rode draad door het beleidsplan. Bij het parkeerbeleid zoals dat in dit hoofdstuk verder aan de orde komt, wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden en gebruikersgroepen.

5.1. Parkeerregulering in het centrumgebied

5.1.1. Huidige situatie en ambitie

Er zijn in principe voldoende parkeerplaatsen in het centrumgebied om aan de totale parkeervraag te voldoen. De parkeervraag is echter niet geheel evenredig verdeeld over alle beschikbare capaciteit, waardoor lokaal sprake is van een hoge parkeerdruk. Door de hoge parkeerdruk op een groot deel van de grotere parkeerterreinen moet de gemeente terughoudend zijn in het uitbreiden van de blauwe zones.

Centraal staat dat we het verblijfsklimaat in het centrum verder versterken of minimaal op het huidige niveau houden. Bezoekers en bewoners waarderen een ‘autoluw’ centrum. De parkeerplaatsen die nog wel in het centrum aanwezig zijn, zijn bedoeld voor bezoekers en bewoners en niet voor werknemers. Tegelijkertijd betekent dit dat er voldoende parkeergelegenheid op loopafstand van winkels en horeca is en uiteraard moeten deze parkeervoorzieningen van een kwalitatief hoog niveau zijn met aantrekkelijke looproutes naar de winkelstraten. De bezoekers aan het centrum worden door een goed functionerende parkeerverwijzing beter verspreid over het centrum waardoor parkeerdruk meer over het centrumgebied gespreid wordt. Alleen wanneer vaststaat dat beter benutten en reguleren van de beschikbare parkeercapaciteit lokaal niet kan leiden tot oplossingen wordt nog ingezet op het realiseren van extra parkeerplaatsen.

5.1.2. Maatregelen

In het algemeen kiezen wij ervoor om het parkeren met zo weinig mogelijk regels en verboden in goede banen te leiden. De gemeente blijft zich inzetten om door gesprekken met de ondernemers het aandeel parkeren door werknemers in het centrum laag te houden. De gemeente zal ook blijvend haar eigen werknemers stimuleren om van de langparkeerplaatsen aan de rand van het centrum gebruik te maken. De gemeente hanteert nog steeds het uitgangspunt van ‘goede wil’ en niet voor het afdwingen middels het instellen van een vergunningsstelsel of betaald parkeren.

Daarnaast zal de gemeente onderzoeken op welke manier bezoekers aan het centrum van Genep beter verspreid kunnen worden over de verschillende parkeervoorzieningen. Daarbij wordt vooral ingezet op het verbeteren/vervolmaken van het parkeerverwijssysteem.

De gemeente kiest voor een eenduidige en eenvoudige parkeerregulering. Van maandag t/m zaterdag geldt in de blauwe zones tussen 09.00 uur ’s ochtends en 19.00 uur ’s avonds een maximale parkeerduur van maximaal 2 uur. De parkeerduurbepaling op koopavonden wordt afgeschaft.



De gemeente voorziet dat betere benutting en regulering van de parkeergelegenheden in het gebied rondom de Doelen de parkeerdruk slechts in zeer beperkte mate nog kan verbeteren. Met de komst van Destion naar dit deel van het centrum is het van belang om de werknemers goede parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum aan te bieden. Een verdere uitbreiding van de parkeercapaciteit in het Melkstraatje zal de ondervonden parkeeroverlast in de toekomst verminderen.

Tot slot gaat de gemeente onderzoeken of het onder bepaalde omstandigheden voor bewoners mogelijk moet worden gemaakt om ook een ontheffing aan te vragen als er sprake is van een garage of een andere parkeervoorziening op eigen terrein. In de Nota Parkeernormen wordt immers ook geen rekening meer gehouden met opritten en garages bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Ook kunnen er mogelijkheden geboden worden om een 2^e ontheffing te verlenen per huishouden. Het gaat hierbij dan wel om maatwerk. Zo moet in de betreffende blauwe zone geen sprake zijn van een hoge parkeerdruk (<85%) en moet vast staan dat er sprake is van een negatief verdringingseffect naar de omliggende wijken. Indien aan beide voorwaarden wordt voldaan kan soepeler omgegaan worden met het verlenen van een ontheffing. Het is hierbij wel noodzakelijk om een zekere (financiële) drempel op te leggen voor het aanvragen van een 2^e ontheffing. Afhankelijk van de uitkomsten van het verkennend onderzoek worden de criteria voor ontheffingen, zoals nu vastgelegd in het college besluit van 30 augustus 2011, aangepast en opnieuw vastgesteld.

5.1.3. Gevolgen per doelgroep

Het parkeerbeleid van de gemeente Gennep werkt voor het centrumgebied voor de verschillende doelgroepen als volgt.

Bewoners:

- Aanbieden van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte op een acceptabele afstand van maximaal maximaal 100 meter van de woning;
- Streven naar het voorkomen van parkeeroverlast door centrumbezoekers en werknemers;
- In het geval van nieuwe ontwikkelingen goed kijken of er voor bewoners geen onacceptabele verslechtering optreedt;
- Terughoudend inzetten op verder uitbreiden blauwe zone om verdringing naar woonwijken te voorkomen;
- Verkennen mogelijkheden om onder aanvullende voorwaarden een 2^e ontheffing aan te vragen.

Bezoekers:

- Het behouden van een sterk en goed bereikbaar centrum;
- Een goede benutting van de parkeercapaciteit realiseren oa. door het verbeteren van de verwijzing naar parkeerplaatsen;
- Aantrekkelijke (gratis) parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum met mooie looproutes naar de winkelstraten;
- Het handhaven van de blauwe zones met een eenduidige maximale parkeerduur van 2 uren van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 en 19.00 uur;



- Het bieden van parkeerplaatsen voor langparkeerders op locaties waar geen overlast voor bewoners ontstaat, waardoor de parkeerdruk in het centrum op een acceptabel niveau blijft.

Werkenden:

- Vriendelijke ontmoedigen van parkeren binnen woongebieden;
- Het bieden van parkeerplaatsen voor langparkeerders op een acceptabele afstand;
- De bereikbaarheid van ondernemers gevestigd in het centrum wordt gegarandeerd door het handhaven van de blauwe zone.

5.2. Parkeerreguleringwoongebieden

5.2.1. Huidige situatie en ambitie

Woonwijken zijn vaak in het verleden gebouwd met een lager autobezit in gedachten. Daardoor wordt parkeren in veel woonwijken steeds lastiger door de groei van het autobezit. Bewoners moeten steeds vaker verder lopen voor een beschikbare parkeerplaats. Extra parkeerplaatsen aanleggen is echter een kostbare opgave. Er is gebrek aan ruimte of de aanleg gaat ten koste van andere ruimtelijke claims als groen en speeltuinen. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn lastig rendabel te krijgen.

Voor de woongebieden in de gemeente Gennep staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop. Hier moeten met name bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren en moeten wijkvreemde parkeerders geweerd worden als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot overlast leiden. De ambitie is om tot betaalbare, efficiënte maatregelen te komen in woonwijken, die bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk. Deze maatregelen zijn gebiedsgericht en toekomstvast.

5.2.2. Algemene Beleidsregels

In wijken, buurten en straten waar gewoond wordt, staan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal. De ene bewoner vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de ander ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen en is dan ook bereid om de auto op enige afstand van de woning te parkeren. Kortom het parkeren in woonwijken is een element waar verschillende meningen over bestaan. Binnen de beleidsregels wordt getracht om een evenwicht te vinden tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In woonwijken is er vaak sprake van verschillende typen parkeervoorzieningen. Er kan bijvoorbeeld op straat (langs het trottoir) geparkeerd worden, maar er kunnen ook aangelegde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Sommige woningen hebben tevens de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een garage, carport, oprit of een combinatie van het voorgaande. Een deel van de bewoners parkeert hun voertuig dan ook (vaak) op eigen terrein.

Algemene beleidslijn voor woonwijken (bestaand en nieuw)

Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.



Vooral in bestaande woonwijken kan het voorkomen dat het aantal te parkeren voertuigen hoog is ten opzichte van het beschikbare aantal parkeervoorzieningen (hoge bezettingsgraad). Dit is vaak het geval in 'oudere' woonwijken. Ten tijde van de realisatie van deze woonwijken was het autobezit kleiner en was er minder behoefte aan parkeer capaciteit dan in de huidige situatie.

Parkeerverlast bestaande woonwijken

Bij signalen van structurele parkeerverlast (bezettingsgraad > 90% op meerdere momenten per week) zal onderzoek plaatsvinden naar de oorzaak van de parkeerverlast. Afhankelijk van de oorzaak kunnen maatregelen worden getroffen.

Daarnaast zal de gemeente ook zelf jaarlijks proactief de verkeerssituatie in één wijk onderzoeken. De aandacht gaat in beginsel uit naar de volgende wijken: Tiltenhof (Ottersum), omgeving Dr. Schaepmanstraat (Gennep), Pottenhoek (Gennep) en omgeving d'n Toomp (Heijen).

5.2.3. Van beleid tot concrete maatregelen

De mogelijke maatregelen voor een woonwijk zijn afhankelijk van het type woonwijk en type parkeerprobleem. Voor het oplossen van het parkeerprobleem wordt het Benutten-Beprijzen-Bouwen-principe toegepast (zie hoofdstuk 4.2.2). Draagvlak voor maatregelen is hierbij belangrijk, maar ook betaalbaarheid en uitvoerbaarheid. Signalen over parkeerverlast vanuit de verschillende woonwijken of het voornemen van nieuwe ruimtelijke projecten vormen voor de gemeente altijd het startsein voor het uitvoeren van een parkeerstudie. Het parkeeronderzoek dat nodig is om tot de juiste maatregelen te komen bestaat uit een drietal deelstappen (zie ook bijlage 2).

1. Opstellen van buurtafhankelijke kaders:

- Vraagvolgend: voldoende signalen van parkeerverlast
- Afbakening van onderzoeksgebied (straten, buurten, wijk)
- Ruimtelijke ambities voor de buurt in relatie tot gemeentelijk beleid
- Doelgroepen en actoren in de buurt
- Financiële mogelijkheden

2. Onderzoek parkeerproblematiek:

- Huidige parkeer capaciteit bepalen, incl. parkeren op eigen terrein
- Huidige parkeervraag bepalen
- Bepalen parkeerdruk
- Parkeergedrag doelgroepen in kaart brengen
- Verwachte groei autobezit en daarmee parkeerdruk bepalen
- In kaart brengen mogelijke nieuwe ontwikkelingen
- Ruimtelijke structuur buurt of wijk



3. Maatregelen bepalen:

- Wat zijn de mogelijke maatregelen op basis van de BBB-aanpak
- Wat is betaalbaar, en ruimtelijk, juridisch en organisatorisch mogelijk
- Globale uitwerking kansrijke maatregelen
- Waarvoor is draagvlak binnen de buurt of wijk (voldoende respons, meerderheid voor/tegen)
- Keuze maatregel(en)

Voorbeelden maatregelen benutten, beprijzen en bouwen (BBB-aanpak)

Benutten:

- Er kunnen afspraken op buurtniveau gemaakt worden over het gebruik van parkeerplaatsen.
- Parkeren op eigen terrein kan vaak beter benut worden. Bij buurten naast kantoren en bedrijven kunnen de bewoners in de avond en nacht parkeren op de parkeerplaatsen van die kantoren en bedrijven.
- Parkeren (van tweede auto) in woonbuurten kan op afstand aan randen van de buurt.
- Door centrale parkeervoorzieningen en functiemeningen bij ontwikkelingen kunnen parkeerplaatsen beter benut worden.

Beprijzen:

- Regulering (op korte termijn de inzet van blauwe zone met de aanvullende maatregel voor parkeren op eigen terrein) wordt alleen ingezet in het centrumgebied.
- Regulering is geen doel op zich, maar een middel. Parkeerregulering beschermt een buurt tegen buurtvreemde parkeerders. Regulering wordt gebiedsgewijs aangepakt, waarbij rekening wordt gehouden met logische natuurlijke grenzen om overloop te beperken.

Bouwen:

Door het beschikbaar maken van parkeerplaatsen gelijktijdig met grootschalige onderhoudswerkzaamheden (“werk-met-werk”) is op een efficiënte manier extra parkeercapaciteit te realiseren. Ook kan vaker de mogelijkheden van centrale parkeervoorzieningen onderzocht worden. Ook zou afhankelijk van de geconstateerde overlast onderzocht moeten worden of er op inbreidingslocaties ruimte is voor extra parkeergelegenheden. Acceptabele loopafstanden zijn hierbij altijd kaderstellend.

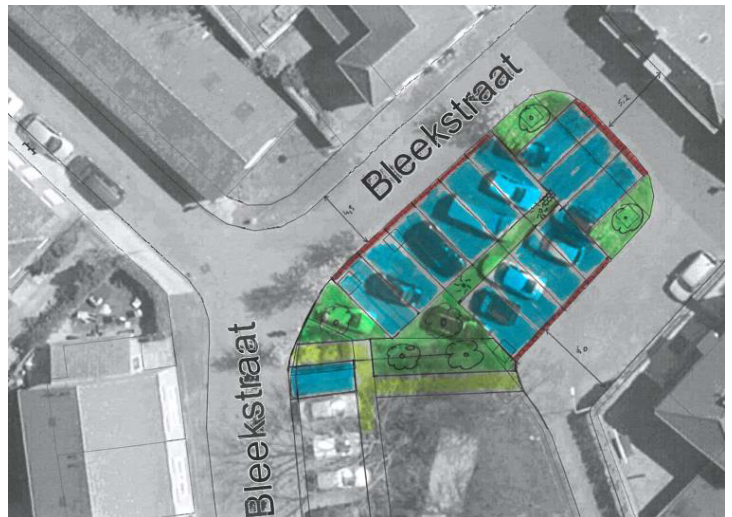
De gemeente zal, in navolging van de acties uit het parkeerbeleidsplan 2007, jaarlijks via een kleine studie de parkeersituatie van een bepaalde wijk, waarvan bekend is dat er de parkeerdruk erg hoog is, in beeld brengen. Op basis van deze studie dienen in het jaar daarop de maatregelen te worden uitgevoerd. De studie dient uit te wijzen waar, hoeveel en tegen welke kosten er extra parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. De volgorde waarin de wijken aan de beurt komen dient gebaseerd te worden op het aantal klachten en meldingen over de hoge parkeerdruk en -overlast dat uit een bepaalde wijk komt. Vooralsnog wordt hierbij de volgende volgorde gehanteerd:

- Tiltenhof (Ottersum);
- Dr. Schaepmanstraat (Gennep);
- Pottenhoek (Gennep);
- omgeving d'n Toomp (Heijen).



Voor wat betreft de Pottenhoek in het centrum van Gennep heeft de gemeente reeds vastgesteld dat er sprake is van een te hoge parkeerdruk. Veel parkeerplaatsen worden bezet door ondernemers/ personeel van winkels uit de Zandstraat, waardoor de bewoners veelal elders naar een parkeerplaats moeten zoeken. Daarnaast geldt dat de omgeving (zowel infra, groen als bebouwing) qua beeldkwaliteit nog veel te winnen heeft. Samen met de bewoners is gezocht naar oplossingen voor de hoge parkeerdruk waarbij de huidige parkeerregulering middels blauwe zones behouden blijft. Het voorstel van de gemeente is om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden naar 14 plekken. Het totale herstructureringsplan wordt geraamd op €30.000,- en bestaat uit de volgende onderdelen:

- realiseren haaks parkeren;
- aanleg schuine banden (tussen weg en parkeerplaats);
- aanleg trottoir langs het hekwerk van de jeu de boulesbaan
- plaatsing twee lantaarnpalen;
- verwijderen drie boompjes;
- grondverbetering bij twee boompjes; (zijde Molenstraat);
- herplant twee boompjes;
- overig groen beplanten met laag groen.



Figuur 4: Voorstel uitbreiden parkeercapaciteit Pottenhoek

Reconstructie/Herstructurering woonwijken

In het geval van herstructurering of reconstructiewerkzaamheden in woonwijken, wordt proactief onderzocht of het aantal parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau is of gebracht kan worden. Getracht wordt het aantal parkeerplaatsen (minimaal) in overeenstemming te brengen met de huidige parkeervraag. De huidige parkeervraag zal worden vastgesteld aan de hand van een parkeeronderzoek op de maatgevende momenten. Ook bij herstructurering geldt dat eerst de parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden benut en er geen sprake mag zijn van oneigenlijk gebruik. Pas als aan deze beide voorwaarden is voldaan (analoog aan de problematiek in bestaande woonwijken), zal uitbreiding van de parkeercapaciteit worden overwogen. Beperkende factor hierin is de fysieke beschikbare ruimte. Ook speelt hierbij een samenspel met de ruimtelijke en 'groene' invulling een rol. Bij reconstructiewerkzaamheden in woonwijken kan vaak met relatief beperkte financiële middelen het parkeerarsenaal worden uitgebreid.

Te ontwikkelen woonwijken

In nieuw te ontwikkelen woonwijken is ruimte voor het parkeren vaak 'dure' ruimte. Ruimte voor het parkeren in openbaar gebied kan niet op een andere wijze worden uitgegeven. Daarnaast kan het parkeerbeleid in nieuwe woonwijken ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in woonwijken. De benodigde parkeerruimte in nieuwe woonwijken kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald door het hanteren van de parkeernormen zoals in de Nota parkeernormen Gennep



2015 zijn opgenomen. In hoofdstuk 6 wordt nader aandacht besteed aan het toepassen van deze parkeernormen.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

1. Voor wonen worden de parkeercijfers gehanteerd zoals deze zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Gennep 2015;
2. Het parkeren ten behoeve van bewoners kan plaatsvinden op eigen terrein of in de openbare ruimte;
3. Het parkeren van bezoekers is openbaar toegankelijk;
4. Waar mogelijk en/of wenselijk wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies toegepast.

5.3. Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken

5.3.1. Huidige situatie en ambitie

Naast voorzieningen op bedrijventerreinen liggen ook diverse voorzieningen in woonwijken. Te denken valt aan buurtwinkels, kantoren, huisartsenpraktijk en scholen. Deze voorzieningen hebben ook een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte leidt vaak tot een hogere parkeerdruk in de omliggende woonstraten. Hierbij kan gedacht worden aan de parkeersituatie in de omgeving van D'n Toomp en basisschool De Heggerank in Heijen. Voor voorzieningen gelegen in woonwijken geldt in principe dat op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien. De ambitie is om er voor te zorgen dat voorzieningen geen overlast veroorzaken voor de bewoners en dat deze voorzieningen door dubbelgebruik wellicht zelfs bijdragen aan het realiseren van voldoende parkeercapaciteit in de buurt.

5.3.2. Algemene Beleidsregels

Bestaande en nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken (zoals winkels, kantoren, scholen) moeten in principe in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Bij bestaande voorzieningen is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte soms lastig. Deze voorzieningen zijn vaak al geruime tijd aanwezig in de woonwijk en gebruiken (een deel van) de openbare ruimte. In deze paragraaf komen zowel de beleidsregels voor bestaande voorzieningen in woonwijken als voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken aan de orde.

Bestaande voorzieningen

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen bij voorzieningen uit te breiden in bestaande wijken zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid hieromtrent zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven.

1. Bij voorzieningen in woonwijken wordt het parkeren in principe niet gereguleerd;
2. Alleen als er sprake is van overlast voor bewoners, kunnen maatregelen worden overwogen. Van overlast is sprake als vaststaat dat door de aanwezigheid van de voorziening gedurende meerdere momenten in de week de parkeerdruk in de directe omgeving van de voorziening hoger is dan 90%;
3. Andere overlast, zoals een tekort voor bijvoorbeeld werknemers, zal op eigen terrein moeten worden opgelost;



4. Bij uitbreiding, verbouw of het wisselen van functies in woongebieden zal een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Tijdens het traject van de vergunningverlening zal ook een toets plaatsvinden of het plan voldoet aan de parkeereisen zoals opgesteld in de Nota Parkeernormen.

Nieuw te ontwikkelen voorzieningen

De algemene beleidslijn bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen is dat het parkeren in principe op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Op basis van parkeernormen wordt de benodigde parkeerbehoefte bepaald (zie hoofdstuk 6).

1. Voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de Nota parkeernormen Gennep 2015;
2. De parkeervraag die de voorzieningen oproepen dient in eerste instantie op eigen terrein te worden opgelost;
3. Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, ligt de verantwoordelijkheid om de parkeervoorzieningen uit te breiden bij het betreffende bedrijf/voorziening en/of kan waar mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden toegepast.

5.4. Parkeren op bedrijventerreinen

5.4.1. Huidige situatie en ambitie

Om de leefbaarheid binnen de woon- en winkelgebieden te waarborgen, geldt binnen de bebouwde kom van de gemeente Gennep een parkeerverbod voor vrachtwagens¹. Vrachtwagens kunnen parkeren op de wegen en locaties gelegen op de volgende bedrijventerreinen:

- Ovenberg (kern Milsbeek);
- De Heij (kern Gennep)
- Hoogveld (kern Heijen)
- De Grootte Heeze (kern Heijen)
- De Grens (kern Heijen)

Dit is overal mogelijk tenzij het parkeren ter plaatse wordt verboden door bord E1 (conform RVV 1990).

De gemeente Gennep erkent dat er op enkele bedrijventerreinen (bv. Hoogveld in Heijen) overlast ontstaat door chauffeurs die hun vrachtwagen 's avonds en 's nachts of in het weekend voor een langere tijdsduur parkeren. Dit hindert het overige verkeer en zorgt voor een 'verrommeling' van de openbare ruimte. De gemeente heeft de ambitie om de hinder samen met de bedrijven geheel weg te nemen. Hiermee zorgen we ervoor dat de bedrijventerreinen aantrekkelijke vestigingsplaatsen blijven.

¹ Met uitzondering van de bedrijventerreinen en de parkeerstrook aan de Randweg.



5.4.2. Maatregelen

De gemeente is van mening dat er samen met de bedrijven in en rondom de bedrijventerreinen gezocht moet worden naar een betere locatie met sobere voorzieningen om in de behoefte aan het stallen van vrachtwagens te voorzien. Het zijn daarnaast de bedrijven zelf die voor een groot deel de hinder kunnen wegnemen door goede aanvullende afspraken te maken met de chauffeurs over waar wel en niet geparkeerd kan worden. Goede communicatie over de regelgeving ontbreekt nog. Het is in ieder geval noodzakelijk om goede bebording aan te brengen op de komgrenzen. Ook moet met bebording worden aangegeven waar wel geparkeerd kan worden. De gemeente voert een onderzoek uit naar het beter communiceren van de regels omtrent het lang parkeren aan chauffeurs.

De gemeente treedt verder in de komende periode in overleg met de bedrijven gevestigd op de verschillende bedrijventerreinen waar de overlast speelt. Onderzocht wordt of betere parkeervoorzieningen zijn aan te leggen op de bedrijventerreinen zelf, daarnaast wordt verkend of de herinrichting van de N271 kansen biedt om de problemen aan te pakken. Het project herinrichting N271 biedt wellicht mogelijkheden om aanvullende voorzieningen voor het parkeren van vrachtwagens te creëren aan de parallelweg van de N271 Gennep-Heijen nabij het bedrijventerrein De Grens. De gemeente treedt hierover in overleg met de provincie Limburg.

5.5. Beleidsregels specifieke doelgroepen

Diverse groepen en personen zijn sterk afhankelijk van de auto. Dit kan zijn om zakelijke redenen, maar ook om sociale en maatschappelijke redenen. De algemene beleidslijn is om terughoudend om te gaan met de aanleg en/of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Het reserveren van parkeerplaatsen houdt in dat de betreffende parkeerplaats nog slechts toegankelijk is voor 'die' specifieke doelgroep/persoon. Hierdoor kan de parkeerdruk op de overige parkeervoorzieningen in de buurt toenemen.

Er zijn mogelijkheden om parkeerplaatsen te reserveren voor onderstaande doelgroepen:

- Zakelijk belanghebbenden;
- Gehandicapten (algemeen);
- Gehandicapten (bij woning);
- Elektrische voertuigen.

5.5.1. Zakelijk belanghebbenden

Zakelijke commerciële diensten/instellingen/personen hebben geen recht op een gereserveerde parkeerplaats. Verzoeken hiertoe zullen worden geweigerd. Beroepsgroepen in de medische sector kunnen in bepaalde gevallen wel in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats. Hierbij valt te denken aan huisartsen met een praktijkruimte. In dringende gevallen moet een arts direct de beschikking kunnen hebben over een auto. In onderstaande gevallen kan worden overwogen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te reserveren:

1. De parkeerdruk in de directe omgeving van de praktijkruimte is hoger dan 70%;
2. Bij de praktijk is geen mogelijkheid tot het realiseren van een parkeergelegenheid op eigen terrein.



5.5.2. Gehandicaptenparkeren

Huidige situatie en ambitie

De gemeente Gennep heeft op meerdere strategische locaties parkeervoorzieningen gerealiseerd voor gehandicapten. Bij het realiseren van nieuwe parkeerplekken voor gehandicapten worden in principe de landelijke richtlijnen gehanteerd ten aanzien van de afmetingen. De gewenste ruimere maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen maakt geen onderdeel van de Beleidsnota Parkeernormen Gennep 2015, welke toegepast wordt bij het toetsen van nieuwbouw plannen.

De regels voor het verkrijgen van een gereserveerde parkeerplaats bij de woning zijn ruimhartig, ook wordt er geen vergoeding gevraagd voor de kosten die gemaakt worden voor het ombouwen van de openbare parkeerplaats tot gereserveerde parkeerplaats. De gemeente Gennep heeft de ambitie uitgesproken om gehandicapten ook in de toekomst mobiel te houden. De vergrijzing en het steeds langer zelfstandig blijven wonen van ouderen zal in de toekomst een steeds grotere druk leggen op het aantal aanvragen voor een gehandicapten parkeerplaats, zowel bij de woning als bij de openbare parkeerterreinen. Dit vraagt om een lichte aanscherping van het beleid.

Verbetervoorstellen

De huidige aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden getoetst aan criteria welke door het college zijn vastgesteld op 11 december 2001. Op 1 februari 2005 zijn aangepaste criteria vastgesteld waarmee wordt voorkomen dat bij iedere aanvraag een parkeeronderzoek moet worden uitgevoerd. Op basis van algemene voorwaarden (in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart, woonachtig zijn op het adres waar een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangevraagd, geen parkeergelegenheid op eigen terrein en het opgeven van het kenteken van het voertuig) en technische uitvoerbaarheid (of er binnen 50 meter van de woning een gehandicaptenparkeerplaats kan worden gerealiseerd) wordt bepaald of een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt toegewezen.

Om het systeem ook voor de toekomst houdbaar te houden wordt voorgesteld om bij de aanvraag ook mee te laten wegen dat de aanvrager in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders). Er wordt dan bewust voor gekozen om personen met een 'passagiers' gehandicapten-parkeerkaart niet in aanmerking te laten komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Gehandicapten die als passagier meerijden kunnen in principe altijd bij de woning worden afgezet, waarna de auto door de bestuurder eventueel verderop in de straat kan worden geparkeerd. Door deze maatregel wordt de druk op de openbare ruimte houdbaar zonder dat de mobiliteit van gehandicapten negatief wordt beïnvloed. De ASD-raad (Adviesraad Sociaal Domein) is door de gemeente geconsulteerd en ziet geen direct bezwaar tegen het aanscherpen van de regels om het systeem hanteerbaar te houden. Wel is het verstandig de uitwerking van de aanscherping na 2 á 3 jaar te evalueren.

In overleg met de ASD-raad is daarnaast vastgesteld dat parkeerdruk geen onderdeel moet vormen van de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats. vergunningaanvraag. Als de parkeerdruk laag is zal de gehandicapten niet of nauwelijks problemen ondervinden en is er ook geen sprake van verdringing. Bij een hoge parkeerdruk is het omgekeerde het geval, en heeft de aanvrager juist een sterke behoefte om de schaarse parkeerruimte vast te leggen.



De gemeente zal verder in overweging nemen om voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken een onkostenvergoeding te vragen. Daarbij zal niet uit het oog worden verloren dat voor deze doelgroep het een opeenstapeling van kosten betreft (het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart inclusief de medische keuring brengt ook kosten met zich mee). Ook mag een eigen bijdrage voor de minima (tot 120%) geen belemmering zijn om een dergelijke voorziening aan te vragen. De ASD-raad en de gemeente achten een eigen bijdrage van 50 euro reëel.

Algemene Regeling voor gehandicapten

De algemene regeling voor gehandicapten blijft ongewijzigd ten opzichte van het parkeerbeleidsplan 2007. Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart (artikel 49 t/m 55 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en artikel 85, 86 RVV 1990). Deze kaart geeft hen enkele bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen.

Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren. Ze mogen daarnaast met deze kaart ook parkeren op een aantal andere plaatsen. Ze moeten hierbij wel de algemene regel in acht nemen dat het overige verkeer niet gehinderd of in gevaar gebracht mag worden. Het betreft de volgende plaatsen:

- Wegen met een parkeerverbod; hier mogen zij maximaal drie uur aaneengesloten parkeren. In de auto moet tevens een parkeerschijf duidelijk zichtbaar zijn waarop de aankomsttijd is aangegeven.
- In een erf, buiten de aangegeven vakken; ook hier mogen zij maximaal drie uur aaneengesloten parkeren en duidelijk zichtbaar een parkeerschijf waarop de aankomsttijd is aangegeven.
- Wegen of parkeerterreinen met verplicht gebruik van de parkeerschijf; hier mag zonder parkeerschijf geparkeerd worden.

Met een algemene invalidenparkeerkaart mag niet geparkeerd worden:

- parkeerruimte bestemd voor noodhulpvoertuigen;
- op kruispunten en voor uitritten (openbaar en particulier).

Bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder zijn dan 100 meter. Dit is namelijk de norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart; niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Minimaal één aangepaste parkeerplaats moet op minder dan 50 meter aanwezig zijn. Ook bij aangepaste woningen moet tenminste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn.

Voor grote (openbare) parkeerterreinen en garages die niet voor een specifieke voorziening bedoeld zijn, geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen (dus 2% van de capaciteit moet dan voor gehandicapten gereserveerd zijn).



Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Aanvullend hierop zal de gemeente onderzoeken op welke manier de gewenste ruimere maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen automatisch wordt meegenomen bij het beoordelen van nieuwbouw plannen. Daarmee kan worden voorkomen dat hierover bij nieuwe ontwikkelingen discussie ontstaat.

Het werkelijke aantal van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met lokale gehandicaptenorganisaties en evaluatie van de situatie bepaald en eventueel aangepast worden. Het mogen er echter nooit minder zijn dan de parkeernormen voorschrijven. Gezien de verdere vergrijzing en het feit dat mensen steeds langer thuis blijven wonen is het verstandig om op de middellange termijn het aantal en de ligging van gehandicaptenparkeerplaatsen in Gennep wederom eens goed tegen het licht te houden en, in overleg met een gehandicaptenorganisatie, op een aantal locaties het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen mogelijk uit te breiden.

Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplek voor gehandicapten. Gehandicapten hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever (dus niet in de openbare ruimte).

5.5.3. Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen in woonwijken staat de laatste jaren onder druk. Het wordt maatschappelijk niet meer geaccepteerd dat deze grote voertuigen worden geparkeerd in straten met overwegend een woonfunctie of nabij publieke voorzieningen zoals scholen. In de Algemene Plaatselijke Verordening Gennep 2010 is onder meer het onderwerp parkeerexcessen opgenomen. In deze verordening is vastgelegd hoe de gemeente Gennep omgaat met zaken als te koop aanbieden van voertuigen, voertuigwrakken, parkeren van caravans, et cetera.

Artikel 5:8 Parkeren van grote voertuigen wordt het meest gebruikt. Als nadere uitwerking van dit artikel wordt in dit beleidsplan gesteld dat het verboden is om grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek daarvoor aangegeven voorzieningen. Onderstaand is de algemene beleidslijn voor het parkeren van grote voertuigen beschreven:

Algemene beleidslijn

Binnen de bebouwde kom van Gennep is het parkeren van grote voertuigen verboden, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek aangegeven parkeervoorzieningen (o.a. parkeerstrook Randweg).

Caravans/campers

Het parkeren van recreatieve voertuigen zoals caravans en campers in woonwijken, kan verschillende problemen met zich mee brengen. Naast het feit dat het uiterlijk aanzien van het straatbeeld wordt verstoord, nemen deze voertuigen als ze op de openbare weg worden geparkeerd een deel van de “reguliere” parkeercapaciteit in. Om die reden geldt de onderstaande beleidslijn ten aanzien van het parkeren van recreatieve voertuigen:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Gennep is het parkeren van recreatieve voertuigen (caravans, campers et cetera) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen toegestaan op de openbare weg (opgenomen in de APV artikel 5:6).
- Bij klachten over het parkeren van recreatieve voertuigen kan een verbod hierop worden overwogen.

In de APV zijn de volgende regels opgenomen voor het parkeren van grote voertuigen.

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het verbod in het tweede lid is voorts niet van toepassing op campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens, voor zover deze voertuigen niet langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg worden geplaatst of gehouden.
5. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.
6. Op de ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

5.5.4. Elektrische voertuigen

De elektrische auto is aan een opmars bezig en er is een groot potentieel. Steeds meer mensen overwegen de aanschaf van een elektrische auto. Elektrisch rijden is dan ook een actueel thema waar ook de wegbeheerder steeds vaker mee te maken krijgt. Sinds de introductie van de eerste hybride aangedreven auto's (met zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor) gaan de ontwikkelingen hard. Na de hybride auto's, zijn het nu ook de plug-in-hybride's en volwaardige elektrische auto's die duidelijk aanwezig zijn in het straatbeeld. Met de ontwikkeling van elektrische auto's en een toenemende politieke focus op milieu en duurzaamheid komen ook oplaadpunten voor elektrisch vervoer steeds meer in beeld. Gennep heeft reeds enkele oplaadpunten op strategische locaties, maar deze oplaadpunten zijn al enigszins verouderd en niet te gebruiken door de nieuwste types elektrische voertuigen.

De gemeente Gennep zal in de toekomst vanuit verschillende hoeken ook met vragen om oplaadpunten te maken krijgen. Het is aan te bevelen om gezamenlijk met de stichting ElaadNL en het Green Deal initiatief op te trekken om te bezien welke mogelijkheden Gennep heeft voor het verbeteren en/of uitbreiden van laadpunten op strategische locaties in de openbare ruimte. ElaadNL is het kennis- en innovatiecentrum op het gebied van laadinfrastructuur in Nederland en verzorgt namens de netbeheerders de coördinatie van aansluitingen voor publieke laadpunten op het elektriciteitsnet.



De snelheid waarmee de ontwikkelingen nu nog plaatsvinden, leidt ertoe dat de gemeente Gennep er voor kiest om de ontwikkelingen aandachtig te blijven volgen maar geen trekkersrol te vervullen voor de stimulering ervan. De gemeente Gennep laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen over aan de markt. Dergelijke verzoeken kunnen alleen worden ingediend door aanbieders van laadpalen of andere oplaadinfrastructuur.

De gemeente richt zicht hoofdzakelijk op eventuele verbeteringen en uitbreiding van de laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen (de bestemmingslocaties). Op herkomstlocaties dienen de laadpunten primair op eigen terrein gerealiseerd te worden. Het faciliteren van oplaadpunten op herkomstlocaties (veelal gekoppeld aan privé-gebruik) wordt kritisch benaderd, met name in gebieden met een kortparkeerfunctie en gebieden met een hoge parkeerdruk.

In overleg met stichting ElaadNL zal worden bepaald of de huidige locaties van oplaadpunten in Gennep nog afdoende zijn of dat het wenselijk is om op enkele locaties uit te breiden. Voor dat overgegaan wordt tot uitbreiding dient overigens eerst de huidige voorzieningen technisch te voldoen aan de gestelde eisen van de nieuwe generatie elektrische voertuigen.

5.5.5. Fietsen

Een goede bereikbaarheid betekent niet alleen een goede doorstroming op de route naar, maar ook bij de bestemming (parkeren). Dit geldt voor alle modaliteiten, waaronder de fiets. Vanwege de grote bijdrage die de fiets kan leveren aan het realiseren van een duurzame omgeving, dient het gebruik van de fiets bevorderd te worden. Dit kan onder meer door het aanbieden van voldoende kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor de (elektrische) fiets.

Fietsparkeerknelpunten kunnen zijn: te weinig fietsparkeervoorzieningen (een te hoge parkeerdruk), fietsvoorzieningen gelegen op een verkeerde locatie, een slechte kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen of overlast door (fout) geparkeerde fietsen en diefstal van fietsen. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op het fietsgebruik en dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Gedegen fietsparkeerbeleid draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ten eerst geldt de voorwaarde dat bij de (belangrijk) herkomst en of bestemmingspunten in het fietsnetwerk voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Ten tweede moeten deze fietsparkeervoorzieningen voldoende kwaliteit hebben en op de juiste locatie zijn gelegen. Kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen er ook toe leiden dat de angst voor diefstal of beschadiging van de fiets afneemt en dat mensen meer gaan fietsen.

In 2009 is een onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen voor fietsen. In dit onderzoek zijn slechts een beperkt aantal verbeterpunten aangedragen, en deze zijn grotendeels door de gemeente doorgevoerd. Het is dan ook niet de verwachting dat er in de komende periode aanzienlijke aanpassingen noodzakelijk zijn. Ten aanzien van het fietsparkeren hanteert de gemeente de volgende beleidsuitgangspunten.



Fietsers moeten op acceptabele afstand van hun bestemming kunnen parkeren, welke afhankelijk is van het type voorziening:

1. Een loopafstand van maximaal 50 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Er dienen altijd voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn, die voldoende kwaliteit hebben. Om dit uitgangspunt te monitoren voert de gemeente periodiek visuele stallingstellingen uit in de centra van de kernen en bij voorzieningen, zoals bij het busstation en andere drukke bushaltes. Als wordt geconstateerd dat er een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen ontstaat, dan wordt onderzocht of aanvullende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.
3. Diefstal van fietsen dient zoveel mogelijk worden tegengegaan. De gemeente speelt hierop in door fietsparkeervoorzieningen aan te bieden waarbij de fietser de mogelijkheid heeft om de fiets op een eenvoudige wijze aan de voorziening op slot te kunnen zetten.

Om het elektrisch fietsen te faciliteren dienen voldoende oplaadpunten aanwezig te zijn. De markt pakt dit vaak zelf. Denk hierbij bijvoorbeeld aan oplaadpunten voor de fiets bij restaurants die veel door fietsers bezocht worden. Nader onderzoek in het kader van het uitvoeringsprogramma moet uitwijzen of het net van oplaadpunten voldoende dekkend is en welke locaties het meest geschikt zijn om het netwerk waar nodig uit te breiden.



6. Parkeren en bouwen

6.1. Noodzaak Nota Parkeernormen

Sinds 1 juli 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht voor het realiseren van nieuwbouwplannen. De Wro heeft als belangrijkste doel de ruimtelijke planvorming te vereenvoudigen. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft vier grote gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus een parkeerbeleidsplan ook niet.
2. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.
3. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
4. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking.

De gemeente Gennep heeft reeds tijdig ingespeeld op de gewijzigde wetgeving door in 2015 een nieuwe Nota Parkeernormen op te stellen. Dit is geheel conform de adviezen van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). In nieuwe bestemmingsplannen worden voorschriften opgenomen dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeergelegenheid', waarbij verwezen wordt naar de vigerende Nota Parkeernormen. Hierbij dienen de regels in acht genomen te worden die onze hoogste bestuursrechter (o.a. ABRvS 30 maart 2011, 200906021/1/R1) hiervoor accepteert:

- in de plantoelichting verwijzen naar de Beleidsnota Parkeernormen;
- deze parkeernormen baseren op de CROW-kencijfers voor de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkeling, of eigen parkeernormen vaststellen;
- in een verkavelingsplan (situatietekening, inrichtingstekening of verbeelding) aangeven hoeveel parkeerplaatsen zijn voorzien;
- de regels van het bestemmingsplan mogen het realiseren van deze hoeveelheid parkeerplaatsen niet in de weg staan.

Voor een gedetailleerd inzicht in de geldende parkeernormen en bijbehorende werkwijze om de parkeereis te toetsen wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen 2015.



6.2. Werkwijze bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het uitgangspunt is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Indien dit niet mogelijk is kan de initiatiefnemer ontheffing aanvragen. De procedure hiervoor is opgenomen in de Nota Parkeernormen 2015. Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen (parkeerbehoefte maximaal 3 parkeerplaatsen);
2. Alternatieve parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand;
3. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;
4. Storting financiële bijdrage Parkeerfonds;
5. Hardheidsclausule.

Bij de beoordeling van een ontheffingsaanvraag wordt bovengenoemde volgorde ook aangehouden. Dit betekent dat voordat een storting gedaan wordt in het Parkeerfonds eerst gekeken moet worden naar de mogelijkheden van alternatieve restcapaciteit en voldoende rest parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

De ontheffing zal slechts verleend worden indien het voldoen aan de verplichting (parkeren op eigen terrein) door bijzondere omstandigheden (technisch onmogelijk, verkeersveiligheid, extreme kosten bij maatschappelijke voorziening, voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar) op overwegende bezwaren stuit. Het uitgangspunt blijft dat men bij nieuwbouw parkeren op eigen terrein moet realiseren en slechts bij hoge uitzondering hiervan ontheffing kan krijgen.

Het raadsbesluit Parkeerfonds Gennep 2015 vastgesteld op 14 september 2015 verplicht de gemeente na storting van een financiële bijdrage aan het Parkeerfonds ter hoogte van € 6.000 per parkeerplaats, om binnen een periode van vijf jaar na dagtekening van de overeenkomst het afgekochte aantal parkeerplaatsen aan te leggen binnen maximaal 500 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Deze periode van 5 jaar kan eenmalig door de gemeente verlengd worden met maximaal 5 jaar. Lukt het de gemeente niet op de parkeerplaatsen tijdig te realiseren dan heeft de initiatiefnemer recht op restitutie van het gestorte bedrag.

De gemeente gaat voorzichtig om met het verlenen van een ontheffing door storting in het Parkeerfonds. Voorafgaand aan het aangaan van de overeenkomst moet reeds bekend zijn hoe



de gemeente aan zijn verplichting zal gaan voldoen. De landelijke ervaring is namelijk dat de verplichtingen die volgen uit een storting in het Parkeerfonds ten aanzien van het realiseren van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte vaak niet of moeilijk zijn na te komen. Ook is het niet altijd mogelijk om wel aangelegde parkeerplaatsen toe te delen aan een specifieke ontwikkeling. Daardoor kan een nagekomen aanlegverplichting soms niet goed aangetoond worden.

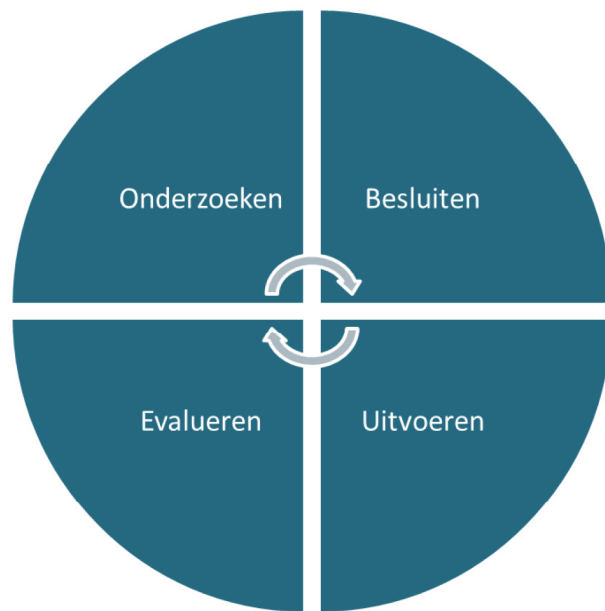
De gemeente houdt het functioneren van het Parkeerfonds goed in de gaten. Indien in de toekomst blijkt dat het parkeerfonds voortdurend tot discussies leidt met ontwikkelaars, initiatieven moeilijk van de grond komen en de inkomsten niet toereikend zijn voor de werkelijk gemaakte kosten dan zal overwogen worden het parkeerfonds op te heffen en te zoeken naar alternatieve oplossingen waarmee maatwerk geleverd kan worden.

Als er sprake is van een mogelijke vrijstelling van parkeernormen, moet door het college per geval een principiële keuze gemaakt worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing. Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

7. Uitvoeringsprogramma

In dit laatste hoofdstuk wordt weergegeven welke acties en maatregelen uitgevoerd moeten worden om het geactualiseerde parkeerbeleid vorm te geven. Het uitvoeringsprogramma is daarmee een logisch vervolg op de in de vorige hoofdstukken uitgevoerde analyse en opgestelde beleidsuitgangspunten. Per actiepoint wordt een indicatie gegeven van de periode waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd en een globale kostenraming.

De acties en maatregelen kunnen grofweg ingedeeld worden in de vier clusters: onderzoeken, besluiten, uitvoeren en evalueren. Het cluster **onderzoeken** bevat alle acties waarbij eerst inhoudelijk nog extra inzicht is vereist voordat de gemeente daadwerkelijk een (beleids)maatregel kan nemen. Het cluster **Besluiten** bevat alle acties waar de gemeente aan zet is om een concreet besluit te nemen om over te gaan tot een eventuele planuitwerking. Voor de projecten die vallen in het cluster **uitvoering** is reeds goed zicht verkregen op de benodigde maatregelen, en is de gemeente aan zet om het plan ook daadwerkelijk uit te werken en uit te voeren. Nadat maatregelen zijn gerealiseerd zal altijd na verloop de behoefte ontstaan om de verkregen ‘eindsituatie’ te **evalueren**. In tabel 3 staan alle acties en maatregelen die beschreven staan in de vorige hoofdstukken overzichtelijk weergegeven.





Tabel 3: Planning uitvoeringsprogramma 2016-2020

Nr.	Maatregel	Kosten	2016	2017	2018	2019	2020
	Beleidsontwikkeling						
1.	Deelname Green Deal Opladinfrastructuur	interne uren	besluit	uitvoering	uitvoering		
2.	Aanpassen tijden blauwe zone koopavond	interne uren	besluit	uitvoering			
3.	Aanpassen beleidsregels gehandicaptenparkeren	interne uren		besluit			
4.	Aanpassen ontheffingscriteria blauwe zone	interne uren			besluit		
5.	Opzet communicatietraject ondernemers centrum	interne uren			uitvoering		
	Onderzoek						
6.	Actualisatie Parkeerroutesysteem	*	onderzoek	uitvoering			
7.	Verkennd onderzoek parkeervoorziening vrachtauto's N271	Interne uren		onderzoek	uitvoering		
8.	Actualisatie bebording parkeren grote voertuigen	€ 5.000			onderzoek	uitvoering	
9.	Studie gehandicaptenparkeren	€ 7.500				onderzoek	uitvoering
10.	Studie fietsparkeren / oplaadpunten elektrische fietsen	€ 7.500				onderzoek	uitvoering
11.	Evaluatie werking Parkeerfondsregeling	interne uren					onderzoek
12.	Parkeeronderzoek centrumgebied Gennep	€ 12.500					onderzoek
	Aanpak parkeeroverlast (oudere) woonwijken						
13.	De Pottenhoek Gennep	€ 30.000	voorbereiden	uitvoering			
14.	Tiltenhof Ottersum	€ 5.000**		studie	uitvoering		
15.	Dr. Schaepmanstraat e.o. Gennep	€ 5.000**			studie	uitvoering	
16.	(nader te bepalen woonwijk o.b.v. klachten/meldingen)	€ 5.000**				studie	uitvoering



Nr.	Maatregel	Kosten	2016	2017	2018	2019	2020
	Overige maatregelen						
17.	Aanpak parkeersituatie nabij Fitland / Weverflat	Interne uren ²	voorbereiden	uitvoering			
18.	Uitbreiding parkeerplaatsen Melkstraatje (10 p.p.)	€ 35.000 ³			voorbereiden	uitvoering	
	Kosten	112.500	2.500	32.500	15.000	50.000	12.500

* Reeds opgenomen in de begroting 2016.

** Kosten voor het uitvoeren van de studie.

² Dit moet onderdeel worden van het project 'fietspad achter Weverflat'.



Beleidsontwikkeling

Prj 1. Deelname Green Deal Oplaadinfrastructuur

Door deel te nemen aan het Green Deal initiatief van de provincie Noord-Brabant wordt de gemeente sterk (financieel) ondersteunt in het doorlopen van de procedures en het realiseren van nieuwe oplaadinfrastructuur. Daarnaast blijft de gemeente Gennep goed op de hoogte van de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De gemeente zal in dit kader onderzoeken of en op welke manier de oplaadvoorzieningen aangepast dan wel uitgebreid moeten worden.

Prj 2. Aanpassen tijden blauwe zone koopavond

Ten behoeve van de eenduidigheid wordt de parkeerregulering tijdens koopavond afgeschaft. In de nieuw op te stellen regeling wordt in de blauwe zones met een eenduidige maximale parkeerduur van 2 uren gehanteerd van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 en 19.00 uur.

Prj 3. Aanpassen beleidsregels gehandicaptenparkeren

Onderzocht wordt of het noodzakelijk en haalbaar is de beleidsregels aan te scherpen voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerplaats voor de eigen woning. Dit om het systeem ook toekomstvast te houden. De te onderzoeken aanscherping van het beleid omvat:

- Bij aanvraag meewegen of de aanvrager in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders).
- Een onkostenvergoeding te vragen voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Prj 4. Aanpassen ontheffingscriteria blauwe zone

De gemeente wil de regels omtrent het verkrijgen van een ontheffing voor parkeren in de blauwe zone voor bewoners van het centrumgebied licht versoepelen. De huidige regels leiden soms tot onnodig ongewenst parkeergedrag, waarbij bewoners in de aangrenzende wijken gaan parkeren. Door het onder voorwaarden mogelijk te maken om een ontheffing aan te vragen ondanks dat men een garage heeft of kan parkeren op eigen terrein. En eveneens mogelijkheden te bieden voor het aanvragen van een 2^e ontheffing, kan de gemeente de hinder in omliggende wijken terugdringen. Het gaat hierbij dan wel om maatwerk. Zo moet in de betreffende blauwe zone geen sprake zijn van een hoge parkeerdruk (<85%) en moet vast staan dat er sprake is van een negatief verdringingseffect naar de omliggende wijken. Indien aan beide voorwaarden wordt voldaan kan soepeler omgegaan worden met het verlenen van een ontheffing. De nieuwe regels worden ondergebracht in een nieuw besluit Ontheffingen Blauwe Zone.

Prj 5. Opzet communicatietraject ondernemers centrum

Een gastvrij parkeerklimaat in het centrum van Gennep kan alleen behouden blijven als werknemers zo veel mogelijk op afstand parkeren. De gemeente zet zich in om ondernemers en werknemers hier blijvend van bewust te maken.

Onderzoek

Prj 6. Actualisatie Parkeerroutesysteem

De beschikbare parkeercapaciteit in het centrum van Gennep kan en moet efficiënter benut worden. Dit kan door het zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats beter te geleiden. Door het parkeerroutesysteem te actualiseren kan het verkeer meer strategisch langs de verschillende



parkeervoorzieningen geleid worden en vindt er een meer geleidelijke spreiding van het verkeer plaats.

Prj 7. Verkennend onderzoek parkeervoorziening vrachtauto's N271

De herinrichting van de N271 biedt mogelijk kansen om enkele voorzieningen te maken voor het parkeren van vrachtauto's. Hiermee kan mogelijk de overlast van 'wild' gestalde vrachtwagens op en rond bedrijventerreinen in Heijen tegen gegaan worden. De gemeente Gennep treedt in overleg met de provincie om de mogelijkheden te verkennen langs het traject van de N271 in de nabijheid van de bedrijventerreinen.

Prj 8. Actualisatie bebording parkeren grote voertuigen

De gemeente voert een veldverkenning uit en overlegt met bedrijven om vast te stellen op welke wijze de bebording omtrent het parkeren van grote voertuigen duidelijker aan te geven. Het gaat hierbij vooral ook om de wijze waarop buitenlandse vrachtwagenchauffeurs ingelicht kunnen worden over de regels en de locaties waar geparkeerd mag worden.

Prj 9. Studie gehandicaptenparkeren

De gemeente actualiseert de huidige studie uit 2009 waarbij de kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen voor gehandicapten onderzocht wordt. Belangrijk is om vast te stellen of de verdere vergrijzing die de komende jaren optreedt extra inspanningen vereist ten aanzien van het aanbod van parkeerplaatsen voor mindervalide personen.

Prj 10. Studie fietsparkeren / oplaadpunten elektrische fietsen

Actualisatie van de studie uit 2009. Door een onderzoek te verrichten naar het fietsparkeren in het centrum van Gennep, ontstaat het inzicht in hoeverre de fietsparkeercapaciteit moet en/of kan worden uitgebreid, en de kwaliteit verder moet worden verbeterd. Naast het centrum van Gennep verdient het de aanbeveling ook het busstation aan de Brabantweg in dit onderzoek mee te nemen. De opkomst van de elektrische fiets creëert ook een behoefte aan oplaadpunten. Met name voor het recreatieve fietsverkeer. De gemeente onderzoekt of het huidige netwerk van (particuliere) oplaadpunten aan de vraag voldoet of dat extra inspanningen noodzakelijk zijn.

Prj 11. Evaluatie werking Parkeerfondsregeling

De gemeente evalueert de werking van de parkeerfondsregeling. Enerzijds door vast te stellen of er gebruik van wordt gemaakt en anderzijds door vast te stellen of de gemeente zelf kan voldoen aan de verplichtingen die voortkomen uit de parkeerfondsregeling. Een evaluatie heeft uiteraard pas zin nadat er daadwerkelijk gebruik is gemaakt van de regeling.

Prj 12 Parkeeronderzoek centrumgebied Gennep

Om de vijf jaar voert de gemeente een onderzoek uit naar het parkeren in het centrumgebied van Gennep. De onderzoeksresultaten worden gebruikt om vast te stellen of het huidige parkeerbeleid (bv. parkeerduurbepering middels blauwe zones) nog afdoende functioneert en aansluit bij de wensen in het gebied. Het parkeeronderzoek is daarmee essentieel voor het periodiek herijken van het parkeerbeleid.



Aanpak parkeeroverlast (oudere) woonwijken

Prj 13. De Pottenhoek Gennep

Samen met bewoners onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een concreet uitvoeringsplan.

Prj 14. Tiltenhof Ottersum

Een parkeeronderzoek wordt uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een ongewenste situatie. Indien er inderdaad parkeerhinder wordt vastgesteld dan gaat de gemeente samen met bewoners op zoek naar mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren. Hierbij handelt de gemeente het principe: benutten, reguleren en daarna eventueel bouwen van extra parkeerplaatsen. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een concreet uitvoeringsplan.

Prj 15. Dr. Schaepmanstraat e.o. Gennep

Een parkeeronderzoek wordt uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een ongewenste situatie. Indien er inderdaad parkeerhinder wordt vastgesteld dan gaat de gemeente samen met bewoners op zoek naar mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren. Hierbij handelt de gemeente het principe: benutten, reguleren en daarna eventueel bouwen van extra parkeerplaatsen. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een concreet uitvoeringsplan.

Prj 16. (nader te bepalen woonwijk o.b.v. klachten/meldingen)

Een parkeeronderzoek wordt uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een ongewenste situatie. Indien er inderdaad parkeerhinder wordt vastgesteld dan gaat de gemeente samen met bewoners op zoek naar mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren. Hierbij handelt de gemeente het principe: benutten, reguleren en daarna eventueel bouwen van extra parkeerplaatsen. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een concreet uitvoeringsplan.

Overige maatregelen

Prj 17. Aanpak parkeersituatie nabij Fitland / Weverflat

De komst van Fitland aan de Houthakkersgroes heeft tot parkeeroverlast in de omgeving geleid. Dit knelpunt wordt integraal meegenomen in het project 'fietspad achter Weverflat'. Ook hier geldt dat eerst de mogelijkheden van het beter benutten en reguleren van de huidige parkeervoorzieningen wordt onderzocht, voordat wordt overgegaan tot het bijbouwen van parkeerplaatsen.

Prj 18. Uitbreiding parkeerplaatsen Melkstraatje

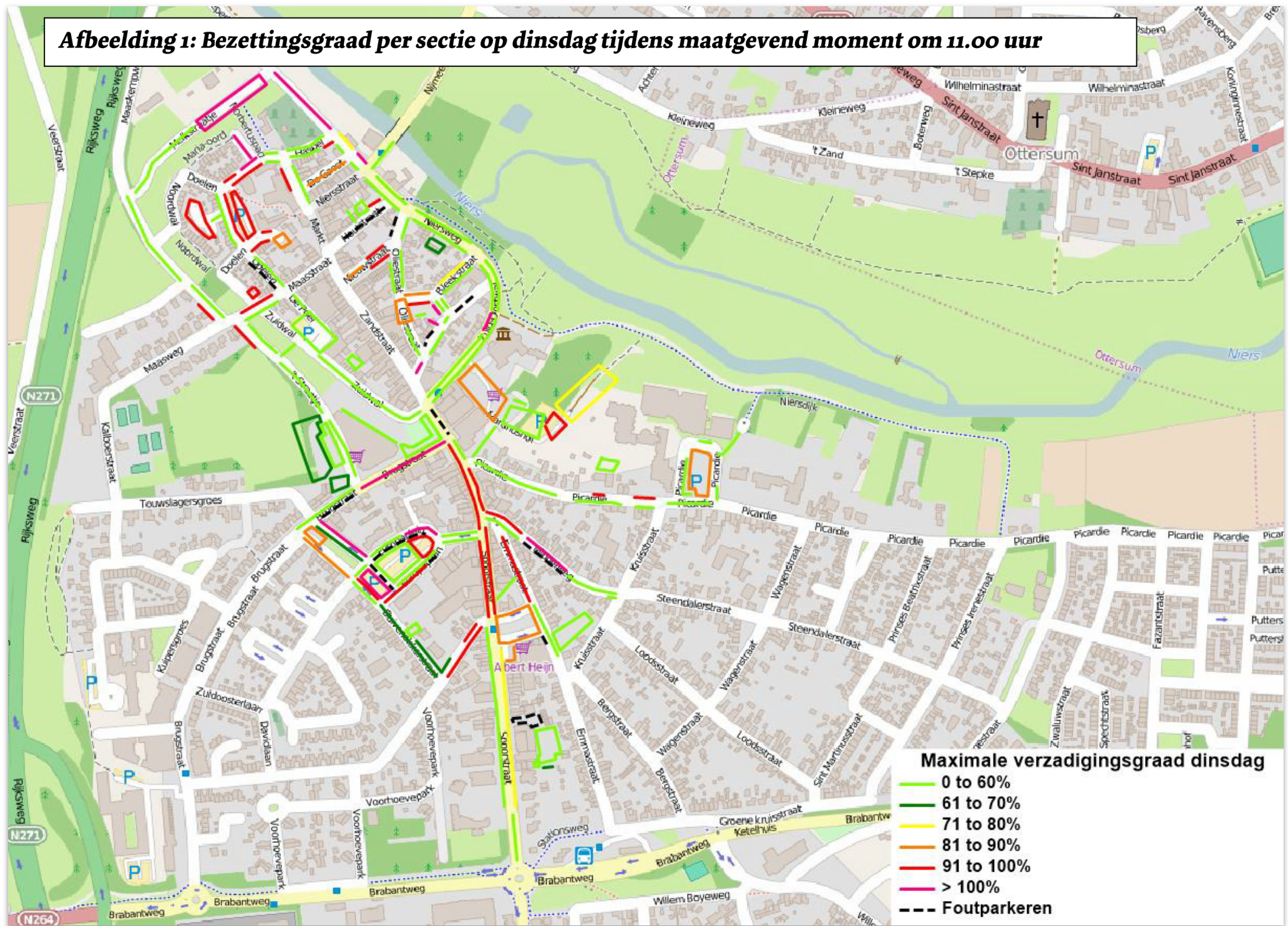
De parkeerlocatie 't Melkstraatje voorziet in een duidelijke behoefte van vooral werknemers in het centrum. Om de parkeerdruk in het centrum verder te verlichten zal de gemeente onderzoeken op welke wijze en in welke mate het aantal parkeerplaatsen kan worden uitgebreid. Resultaat van de studie is een concreet uitvoeringsplan.



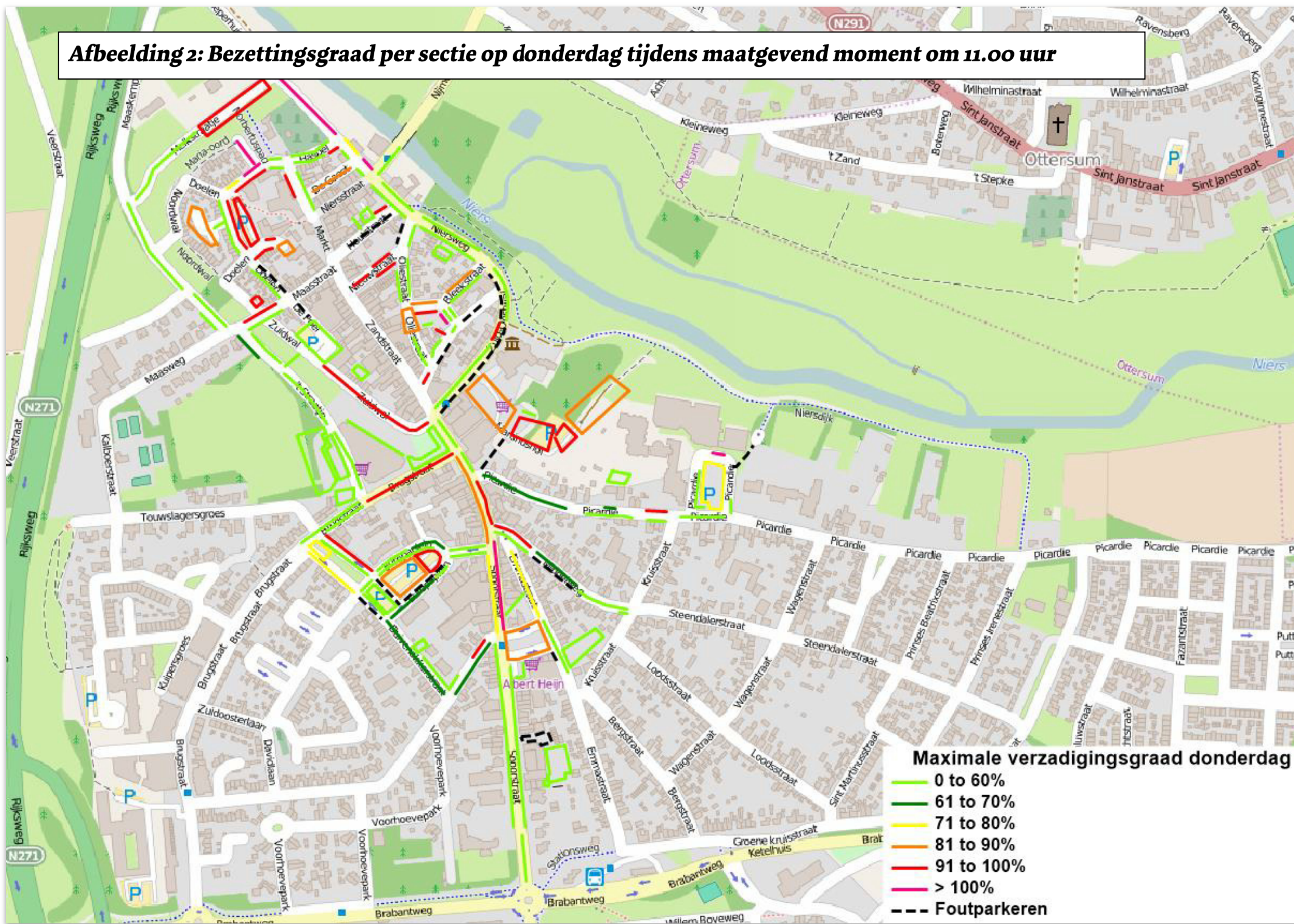
Bijlage 1: Visualisatie parkeerbezetting



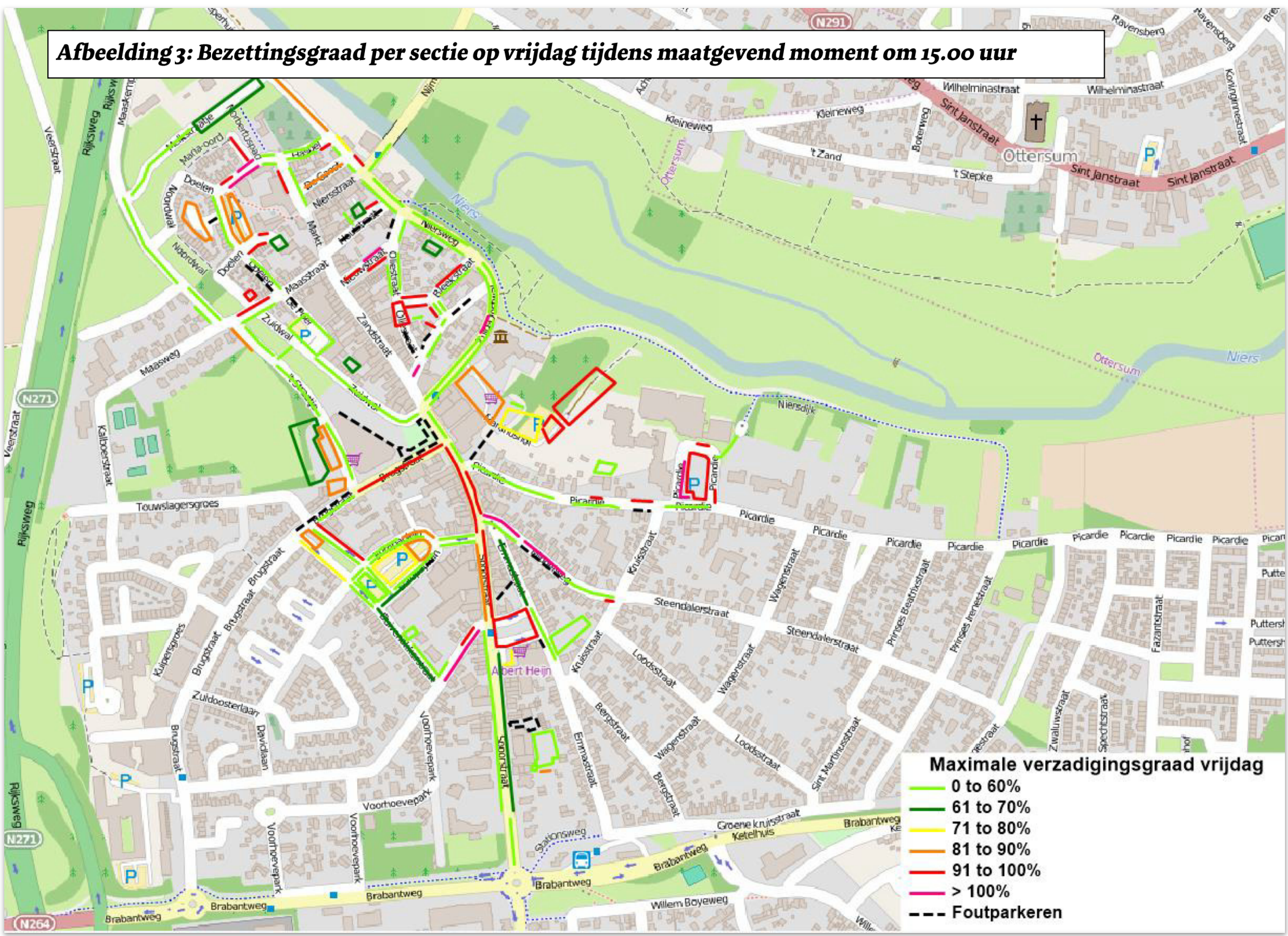
Afbeelding 1: Bezettingsgraad per sectie op dinsdag tijdens maatgevend moment om 11.00 uur



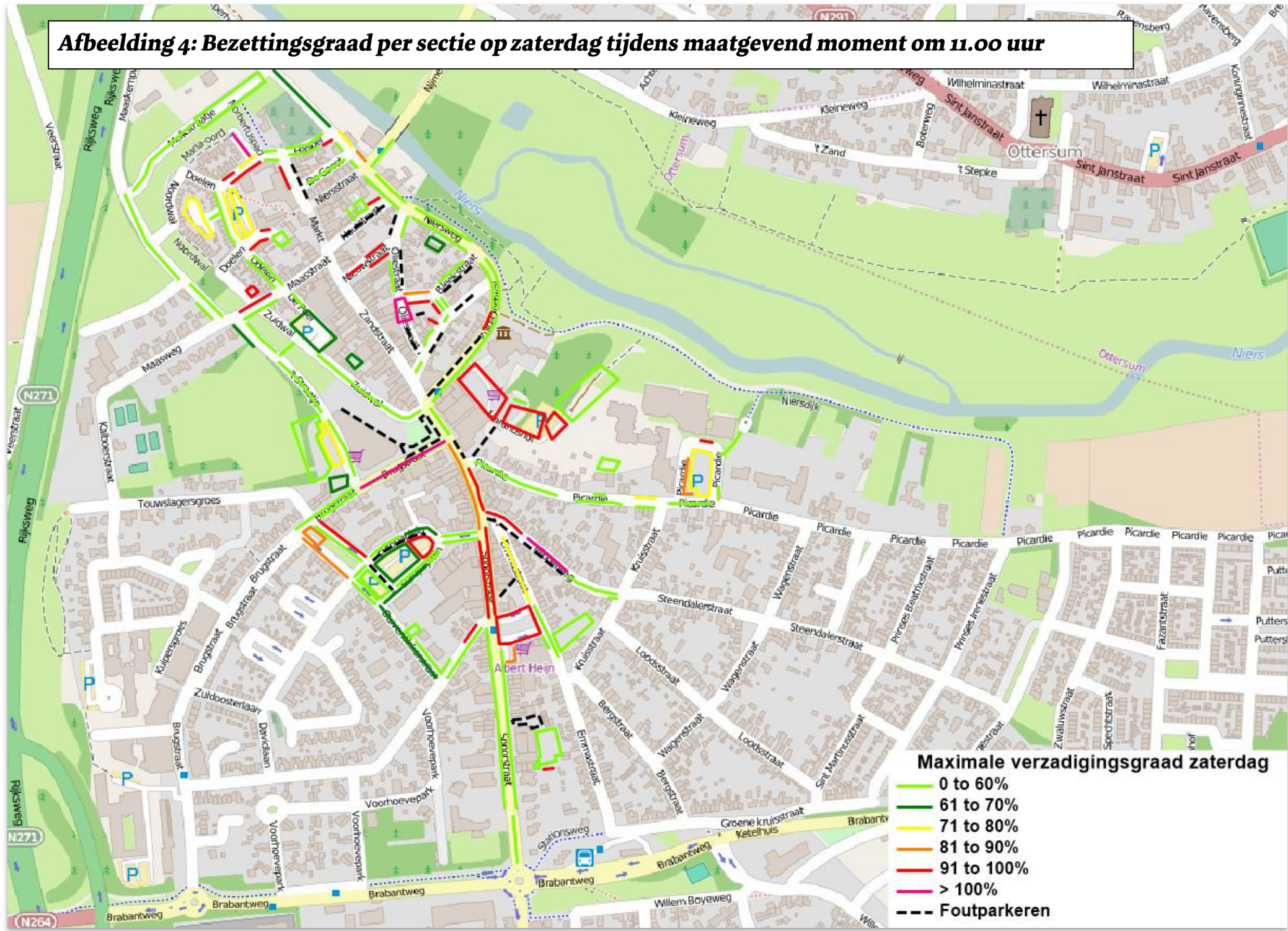
Afbeelding 2: Bezettingsgraad per sectie op donderdag tijdens maatgevend moment om 11.00 uur



Afbeelding 3: Bezettingsgraad per sectie op vrijdag tijdens maatgevend moment om 15.00 uur

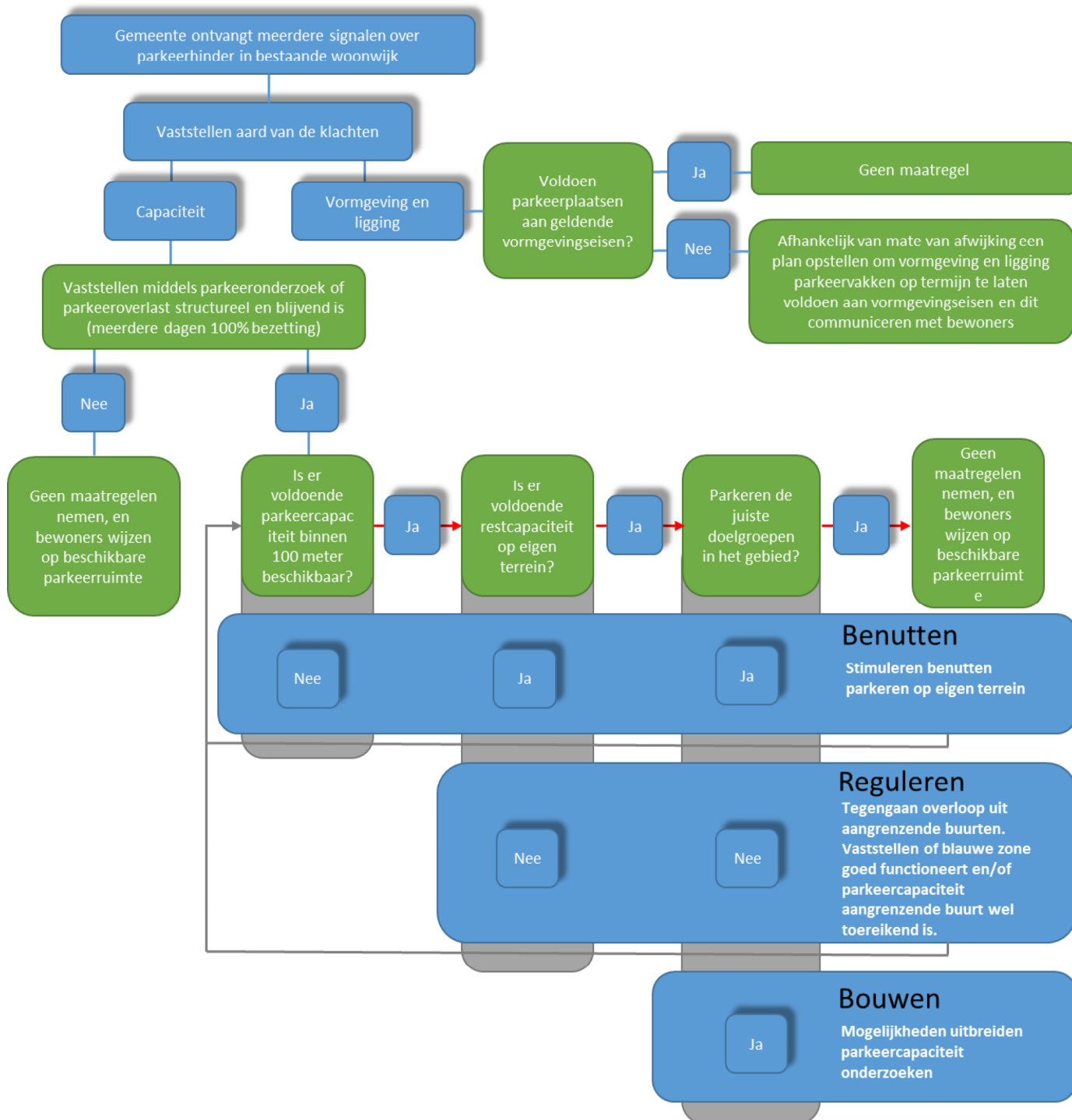


Afbeelding 4: Bezettingsgraad per sectie op zaterdag tijdens maatgevend moment om 11.00 uur





Bijlage 2: Aanpak signalen parkeeroverlast







 **BVA**
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl | info@bvaverkeer.nl
KvK 0507 5530

Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)