

PARKEREN, NU EN IN DE TOEKOMST

PARKEERBELEIDSPLAN GEMEENTE RHENEN





PARKEREN, NU EN IN DE TOEKOMST

PARKEERBELEIDSPLAN GEMEENTE RHENEN

Datum:

21 november 2008

Uitvoering:

VIA
D.F.P. (Dirk) van der Heijden

Projectcode: VNL0340_705-R01.3
Status: eindrapport

In opdracht van:

Gemeente Rhenen
Afdeling Ontwikkeling en Beheer Openbare Ruimte
Dhr. G. Doelare



Samenvatting

Het doel van dit gemeentelijk parkeerbeleidsplan is een bijdrage leveren aan:

- » de leefbaarheid van het centrumgebied en de woonwijken in de gemeente Rhenen;
- » een levendige en aantrekkelijke binnenstad, die bereikbaar is voor zowel auto- als fietsverkeer en een goede concurrentiepositie kent.

Bovenstaande uitgangspunten staan centraal in dit parkeerbeleidsplan. Het plan bevat voorstellen voor het te voeren parkeerbeleid en maatregelen om de aanwezige parkeerproblemen op te lossen. Daarnaast is een praktisch handvat geboden voor het:

- » beoordelen van parkeerproblemen in de woonwijken;
- » gebruik van uniforme en eenduidige parkeernormen, onder andere voor:
 - een snel objectief advies bij vergunningaanvragen;
 - het toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot het parkeren (herinrichting/nieuwbouwontwikkelingen);
- » onttrekken en toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare weg (wanneer parkeren op eigen terrein niet mogelijk is);
- » toetsen en realiseren van parkeervoorzieningen voor gehandicapten;
- » objectief beoordelen van inritvergunningen;
- » faciliteren van het fietsparkeren in het centrumgebied.

Bij de uitwerking van maatregelen voor de knelpunten is het uitgangspunt gehanteerd dat voor alle doelgroepen het parkeren wordt gefaciliteerd. Eventuele maatregelen mogen geen verschuiving van de parkeerdruk met zich meebrengen waardoor overlast in omliggende wijken ontstaat. In onderstaand overzicht is per deelgebied beknopt aangegeven welke problemen/vraagpunten er spelen en welke oplossingsrichtingen zijn voorzien om deze problemen aan te pakken.

Knelpunt / vraagstuk	Oplossingsrichting
Centrumgebied	
Langparkeerders in parkeerschijfzone	Verhogen handhaving en onderlinge afspraken tussen werkgevers en personeel
Tekort aan parkeerplaatsen voor langparkeren	Realisatie parkeervoorzieningen Paardenmarkt-Veerweg-Palmerswaard voor langparkeerders
Overlast 'vreemde' parkeerders in woongebieden centrumgebied	Invoeren van vergunningparkeren in de woongebieden van het centrumgebied
Onduidelijke verkeerssituaties, woud aan borden en onvoldoende zichtbare en herkenbare aanduiding parkeerroute	Opschonen huidige (zone-)bebording in het gehele centrumgebied, verbeteren aanduidingen parkeerroute en verbeteren blauwe belijning parkeerschijfzone
Stimuleren fietsgebruik van en naar het centrum	Realiseren van kwaliteitsimpuls voor stimuleren fietsgebruik van en naar het centrumgebied (o.a. voldoende stallingsvoorzieningen op de juiste locatie)

Knelpunt / vraagstuk	Oplossingsrichting
Centrumgebied	
Voldoende parkeervoorzieningen voor alle doelgroepen met een juist gebruik, nu en in de toekomst	Monitoren parkeergedrag om de vinger aan de pols te houden
Succes van het winkelgebied vooral gebaseerd op aantrekkelijkheid (aanbod en leefbaarheid)	Realiseren kwaliteitsimpuls voor vergroting van de aantrekkelijkheid van het centrumgebied ontwikkelingen Binnenstad-oost en -west
Woonwijken	
Haal-breng problematiek basisscholen	Realiseren maatregelen uit project 'Veilig op weg naar school' gericht op reguleren van de haal-breng problematiek
Hoe omgaan met parkeerklachten in woonwijken	Handreiking voor het toetsen van parkeerklachten
Bedrijventerrein Remmerden	
Verbod vrachtwagenparkeren in de bebouwde kom	Het toetsen en zonodig aanpassen van de huidige A.P.V.-regeling, in combinatie met de huidige wegsleepregeling
NS-station	
Tekort aan parkeerplaatsen	Uitbreiden parkeercapaciteit (parkeerdek/tijdelijke voorziening) in combinatie met het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen in het voor- en natransport en vergunningparkeren in woonwijk
Ouwehands Dierenpark	
Tekort aan parkeerplaatsen, met name na afloop convenant	In overleg met Ouwehands Dierenpark de gevolgen van het convenant opvangen gericht op het voortdurend beschikbaar hebben van voldoende parkeervoorzieningen
Evenementen	
Beperken parkeeroverlast bij evenementen	Inbouwen (verkeerskundig) toetsingsmoment bij alle evenementenaanvragen
Algemeen	
Bieden van voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten/invaliden	Vaststellen uitgangspunten voor de (verkeerskundige) toetsing van aanvragen voor een (algemene) gehandicaptenparkeerplaats
Bieden van voldoende en adequate handhaving van parkeerregulering	In overleg met de politie en/of buurgemeenten de mogelijkheden bespreken voor uitbreiding van de handhavingstaak, inclusief verkennend onderzoek naar inzetbaarheid BOA
Hanteren van heldere parkeernormen voor het toetsen van de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen	Vaststellen van parkeernormen die worden gehanteerd bij het toetsen van parkeervraagstukken en vaststellen van ontheffingsmogelijkheden voor het onttrekken en toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare weg
Goed vormgeven van parkeerplaatsen voor een optimaal en efficiënt gebruik	Uitvoering van parkeervoorzieningen moet aansluiten op de maatvoering zoals opgenomen in het ASVV
Tijdig signaleren van effecten van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen	Periodiek monitoren van de parkeersituatie in de binnenstad en afzonderlijke klachten uit de woonwijken

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Werkwijze en opbouw rapport	4
2	Inventarisatie & analyse van het parkeren in Rhenen	5
2.1	Centrumgebied	5
2.2	Woonwijken	10
2.3	Bedrijventerrein Remmerden	12
2.4	Overige aandachtspunten sleutelfiguren	13
3	Doelen & oplossingsrichtingen	15
3.1	Vooraf	15
3.2	Centrumgebied	15
3.3	Woonwijken	20
3.4	Bedrijventerrein Remmerden	21
3.5	NS-station	22
3.6	Ouwehands Dierenpark	24
3.7	Evenementen	25
3.8	Algemeen	25
4	Realisatie	30
4.1	Uitvoeringsprogramma	30
	Literatuurlijst	33
	Lijst van bijlagen	34

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Rhenen wil in de komende jaren een extra impuls geven aan de regulering van het parkeren. Met de extra impuls op het gebied van parkeren wil de gemeente onder andere:

- » het parkeren in de binnenstad verbeteren;
- » de leefbaarheid in de binnenstad en in de woonwijken van de kernen van de gemeente waarborgen;
- » de concurrentiepositie in de binnenstad behouden door een goede bereikbaarheid van de winkels en overige voorzieningen voor zowel het autoverkeer als het fietsverkeer;
- » uniforme parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen instellen (bijvoorbeeld in- en uitbreidingslocaties).



Naast deze thema's hebben autonome (mobiliteits)ontwikkelingen en diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de laatste jaren geleid tot een voortdurend veranderde parkeervraag. Door de toename van het autobezit en -gebruik neemt de parkeerdruk alsmaar toe, zowel in de binnenstad als in de woonwijken. Een verhoogde parkeerdruk leidt vervolgens tot parkeeroverlast. Maatregelen zijn gewenst om enerzijds de parkeerdruk te beperken en anderzijds het parkeren te faciliteren.

Het voorliggende beleidsplan bevat voorstellen voor:

- » het te voeren parkeerbeleid;
- » maatregelen om de parkeerproblemen op te lossen;
- » uniforme en eenduidige parkeernormen.

Naast de voorstellen is een praktisch handvat geboden voor:

- » het tijdig signaleren van mogelijke knelpunten;
- » preventief handelen ten opzichte van toekomstige ontwikkelingen en vraagstukken, gericht op: herinrichting/nieuwbouwontwikkelingen, invalidenparkeren, klachten in woonwijken en fietsparkeren.

1.2 Werkwijze en opbouw rapport

Bij het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is allereerst de huidige en toekomstige situatie in beeld gebracht (*hoofdstuk 2*). De bestaande parkeervoorzieningen, de parkeervraag, de doelgroepen, verschillende reguleringswijzen en de effecten hiervan zijn objectief door middel van parkeeronderzoek verkend. Naast deze onderzoeksgegevens is aan de hand van overleggen met zogenaamde sleutelfiguren de beleving van de Rhenense parkeersituatie geïnventariseerd. De volgende sleutelfiguren hebben voor dit beleidsplan input geleverd: ondernemersvereniging Rhenen Shopping, de wijkcontactpersoon van Elst en de Adviesgroep Verkeer: politie, brandweer, ROVER en de SWOR. Een verkenning van nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op het parkeren maakt ook deel uit van het tweede hoofdstuk.

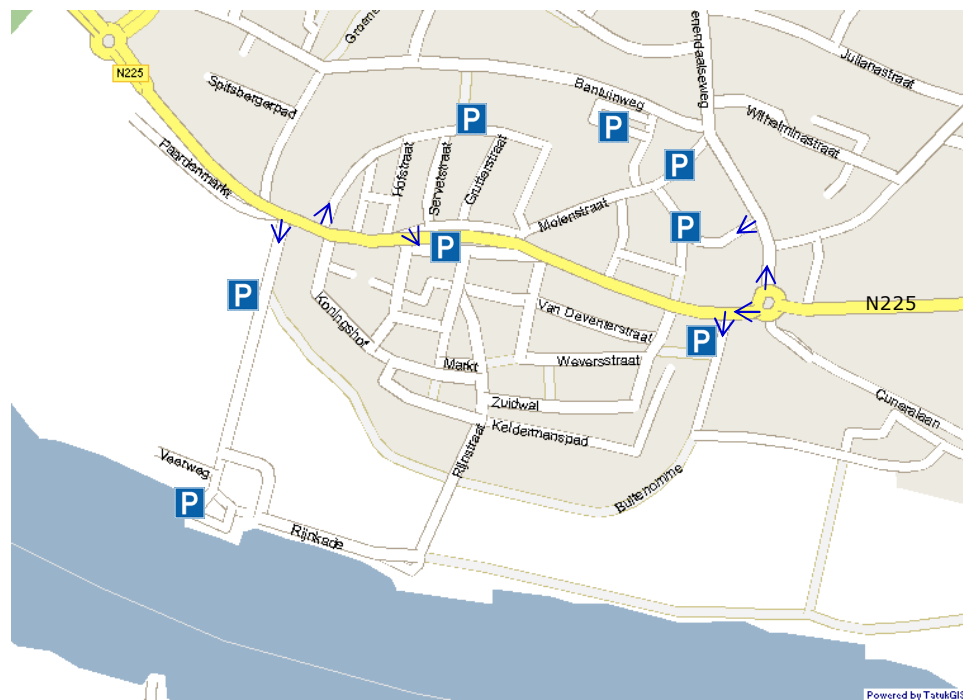
Met de informatie over de huidige en toekomstige situatie geeft *hoofdstuk 3* de richting aan voor het te voeren beleid, verwoord in doelen en oplossingsrichtingen. Deze doelen zijn vertaald in voorstellen om de geconstateerde knelpunten aan te pakken. Ook zijn praktische handvatten geboden voor specifieke parkeervraagstukken. Tot slot zijn in *hoofdstuk 4* de voorstellen verwerkt in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een (globale) kostenraming en een planning.

2 INVENTARISATIE & ANALYSE VAN HET PARKEREN IN RHENEN

2.1 Centrumgebied

Huidige situatie

Het centrumgebied van Rhenen, ook wel de Rhenense binnenstad genoemd, is gelegen aan de N225 op het gedeelte van de Herenstraat/Frederik van de Paltshof. Het merendeel van de winkelvoorzieningen is aan de noordzijde van de N225 gelegen. Aan de schil direct grenzend aan het winkelgebied zijn dan ook de meeste parkeerplaatsen voorzien, met grotere parkeerterreinen aan: de Bantuinweg, de Buitenomme en het Koningin Elisabethplantsoen. Deze terreinen zijn vaak vanaf de doorgaande wegen door middel van parkeerverwijzingen aangeduid om zoekverkeer te beperken. In figuur 1 is het centrumgebied op kaart weergegeven met de verwijzingen naar de (lang) parkeerplaatsen. In het gehele centrumgebied zijn 778 parkeerplaatsen/-voorzieningen aanwezig.



figuur 1: parkeerverwijzingen centrumgebied

In het centrumgebied zijn diverse vormen van regulering aanwezig, te weten:

- » parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 1,5 uur in de Herenstraat en het Frederik van de Paltshof (56 parkeerplaatsen);
- » parkeerverbodzone in het westelijke gedeelte van de 'benedenstad' waar men alleen in de aangegeven vakken mag parkeren. In het oostelijke gedeelte zijn vrij veel straten of straatgedeelte voorzien van 'losse' parkeerverboden om te voorkomen dat de doorgang in de vrij smalle straten wordt belemmerd;
- » parkeerverbodzone in de Molenstraat/Plantsoenstraat. Hierbij is aangegeven dat 'parkeren uitsluitend in de vakken is toegestaan van ma t/m za 9-19 uur (maximaal 1 uur) en op de overige tijden is langparkeren toegestaan'. De verwijzing op het onderbord heeft geen juridische status.



De parkeerschijfzone is medio 2004, onder andere op verzoek van de ondernemersvereniging, nieuw leven ingeblazen om de kortparkeerders de gelegenheid te bieden om dicht bij de winkelvoorzieningen te kunnen parkeren. Dit zou de concurrentiepositie van het winkelgebied ten goede komen, in vergelijking met omliggende gemeenten.

Evaluatie parkeerschijfzone

Uit evaluatie naar de werking onder omwonenden, bezoekers en ondernemers van/in het centrum is gebleken dat zij overwegend positief zijn na de herinvoering. Volgens hen is er voldoende parkeerruimte en kunnen ze sneller een plaats vinden dan voorheen. Ook de maximale parkeerduur wordt als voldoende ervaren om boodschappen te doen. Daarnaast vindt het merendeel dat er voldoende langparkeerplaatsen in het centrum aanwezig zijn. Aandachtspunt is wel dat er in de benedenstad voldoende parkeerplaatsen voor bewoners moeten zijn, doordat bezoekers en werknemers van bedrijven in de binnenstad ook in de woonstraten parkeren.

Parkeerregulering WERV-gemeenten

In het centrumgebied van de gemeenten Wageningen, Ede en Veenendaal is betaald parkeren van kracht. De tarieven verschillen per gemeente en is op een aantal locaties gedifferentieerd in tarief naar gelang de parkeertijd. Centrubewoners kunnen gratis of tegen betaling een parkeervergunning bemachtigen. Dit geldt ook voor werknemers waarvoor tegen betaling een zakelijke vergunning kan worden afgegeven. Buiten de centrumgebieden is geen parkeerregulering aanwezig.

Aandachtspunten

Parkeeronderzoek

Om inzicht in de huidige parkeersituatie te krijgen hebben parkeertellingen plaatsgevonden en zijn overleggen met sleutelfiguren geweest om de meningen te achterhalen. Aan de hand van tellingen is inzicht verkregen in de parkeerdruk (aantal geparkeerde voertuigen ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen) en het parkeermotief. Het parkeermotief geeft aan of er juist kortparkeerders of langparkeerders op een locatie parkeren. Een verantwoording van het onderzoek is weergegeven in bijlage 1. De resultaten van de tellingen zijn opgenomen in bijlage 2, uitgesplitst naar vier meetperioden op een vrijdag en zaterdag.

Uit de resultaten van de tellingen blijkt dat:

- » Op basis van het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen/-voorzieningen (778) in het gehele centrumgebied er voldoende parkeerruimte aanwezig is om aan de maximale parkeervraag van 526 te voldoen (zaterdag om 12 uur). Op de zaterdag ligt de gemiddelde parkeerdruk in het gehele centrumgebied beduidend hoger dan op de vrijdag (68% ten opzichte 50%). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een 'overspannen' parkeersituatie waarbij op grotere schaal zoekverkeer gaat ontstaan;
- » Er is een aantal locaties dat gemiddeld over de gehele periode een (te) hoge parkeerdruk kent (parkeerdruk boven de 90%). Dit zijn in willekeurige volgorde: het Koningin Elisabethplantsoen, het Frederik van de Paltshof, de Gasthuisstraat, de Torenstraat, de Rijnstraat, de Zuidwal en de verschillende straten gelegen tussen het Koningin Elisabethplantsoen en het Frederik van de Paltshof waar vergunningparkeren aanwezig is. Voor enkele straten geldt dat een beperkt aantal parkeerplaatsen aanwezig is die op de onderzoekstijden volledig zijn bezet;
- » In de parkeerschijfzone zijn op de verschillende momenten langparkeerders aanwezig. Ten opzichte van de beschikbare kortparkeerplaatsen wordt ongeveer een derde door langparkeerders bezet. Dit duidt erop dat de maximale parkeerdruk wordt genegeerd, mogelijk veroorzaakt door een ontbrekende of gebrekkige handhaving;
- » Kortparkeerders parkeren vooral in het oostelijke gedeelte van het centrumgebied in de Herenstraat/Frederik van de Paltshof en de omgeving van de AH bij de Bantuinweg/Plantsoenstraat.

Naast de tellingen is opgevallen dat de blauwe markering van de parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone op veel plaatsen zeer slecht zichtbaar is. Dit kan onduidelijkheden in het gebruik veroorzaken. Daarnaast is op enkele locaties het begin/einde van de parkeerverbodzone niet aanwezig, waardoor onduidelijkheden ontstaan waar wel/of niet (in de vakken) moeten worden geparkeerd. Dit geldt voor zowel de beneden- als bovenstad.

Kijkend naar de situering van de parkeerplaatsen in de binnenstad valt op dat het merendeel aan de noord- en oostzijde is gesitueerd. In dit gedeelte van de binnenstad zijn weliswaar ook de meeste voorzieningen aanwezig. Dit neemt niet weg dat een spreiding van (lang)parkeervoorzieningen meer dan wenselijk is voor:

- » Verkleinen loopafstanden naar de winkel- en werkvoorzieningen in het westelijke gedeelte;
- » Verlagen parkeerdruk en daarmee zoekverkeer in het noordoostelijke gedeelte van het centrum;
- » Bezoekers aan de horecavoorzieningen. Aan de westzijde van het centrum zijn diverse horecavoorzieningen aanwezig (onder andere Tante Loes en Koning van Denemarken). De parkeerplaatsen worden daarmee door diverse doelgroepen gebruikt, te weten: horecabezoekers, recreatieve bezoekers en werknemers. In de zomerperiode en bij activiteiten/evenementen ontstaat vaak een grote parkeerdruk. Het aanbod van parkeervoorzieningen is vervolgens ontoereikend waardoor de parkeerders uitwijken naar de woonstraten.

Beleving sleutelfiguren

Aan de hand van overleggen met sleutelfiguren is inzicht verkregen in de beleving van het parkeren in de gemeente Rhenen. Daarbij zijn voor het centrumgebied de volgende aandachtspunten naar voren gekomen (tabel 1).

Aandachtspunten centrumgebied (beleving)
Onduidelijkheid door een 'rommelige' regulering in het centrumgebied. Door toepassing van een (grotere) zonale regulering kan het aantal borden worden beperkt.
Er is een tekort aan langparkeerplaatsen in of nabij het centrumgebied. Stimuleren dat werknemers gebruik maken van deze parkeerplaatsen aan de rand, zodat in het centrumgebied voldoende gelegenheid is voor de kortparkeerder. Voorkeur om extra parkeervoorzieningen aan de rand van het centrumgebied te situeren (westzijde).
Gebrek aan handhaving waardoor onder andere de parkeerschijfzone wordt misbruikt.
Om eventuele parkeeroverlast tegen te gaan c.q. te beperken, kan ook worden ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik van/naar het centrumgebied. Hierbij dienen voldoende en veilige stallingsvoorzieningen op de juiste locaties te worden gerealiseerd.
Zorgen voor een goede vervanging van de toekomstige parkeerplaatsen aan de Bantuinweg voor de bouw van Binnenstad-oost.
In plannen rondom up-grading centrumgebied dienen parkeeronderdelen direct te worden meegenomen.

tabel 1: aandachtspunten centrumgebied vanuit de beleving

Ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkeling die in het centrumgebied van Rhenen gepland staat is het plan **Binnenstad-oost**. Deze ontwikkeling is voorzien in de omgeving van het voormalige gemeentehuis aan de Herenstraat, de omgeving van de Plantsoenstraat en het parkeerterrein aan de Bantuinweg. In het plan worden onder andere huidige voorzieningen gesloopt voor nieuwbouw van winkel- en woonvoorzieningen (circa 104 woningen). Huidige parkeervoorzieningen aan de M.W. Van de Waalstraat en ongeveer de helft van het aantal parkeerplaatsen op het terrein aan de Bantuinweg komen te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een parkeergarage met ongeveer 230 parkeerplaatsen. Van deze 230 parkeerplaatsen zijn er 105 gereserveerd voor AH-kanten en 55 gereserveerd voor bewoners appartementen. Hierdoor blijven ongeveer 70 openbare parkeerplaatsen over. In de parkeergarage is geen betaald parkeren voorzien. De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer van de garage. Momenteel vindt daarvoor een nadere uitwerking plaats.

Uit de parkeerbalans zoals opgenomen in het bestemmingsplan blijkt dat het saldo na realisatie nul is (vraag vs. aanbod). Mogelijk is er een klein overschot van parkeerplaatsen aanwezig. De ontwikkelingen van Binnenstad-oost leiden tot een grotere parkeervraag. Deze extra vraag wordt dus opgevangen met de overgebleven huidige en nieuw te realiseren parkeervoorzieningen.

Uitvoering zal naar verwachting starten in het voorjaar van 2010 en neemt drie jaren in beslag. Om de overlast, voor onder andere bezoekers, te beperken vindt de bouw gefaseerd plaats. Tijdens de bouw blijft ongeveer 70% van de huidige parkeerplaatsen gehandhaafd. Dit betekent een verlies van ruim 50 parkeerplaatsen. Hierdoor zal de parkeerdruk in dit gedeelte van het centrumgebied verder toenemen. Op de maatgevende periode (zaterdagmiddag) zal de parkeerdruk gemiddeld ongeveer 90% bedragen. Op piekuren op de zaterdagmiddag is de parkeerdruk zelfs groter waardoor de vraag groter is als het aanbod. Hierdoor ontstaat zoekverkeer naar vrije parkeerplaatsen. Wanneer bezoekers geen vrije parkeerplaats kunnen vinden, zal men uitwijken naar omliggende (woon)straten.

Momenteel is de gemeente Rhenen gestart met het opstellen van een visie voor **Binnenstad-west**. De visie is erop gericht om dit gedeelte van het centrum met voorzieningen te upgraden zodat het gehele centrum een levenskrachtige en aantrekkelijke uitstraling heeft. In de conceptplannen is opgenomen dat er een aantal parkeerplaatsen zal verdwijnen om het winkelgebied aantrekkelijker te maken.

2.2 Woonwijken

Huidige situatie

De gemeente Rhenen bestaat uit een drietal kernen: Rhenen, Elst en Achterberg bestaande uit verschillende woonwijken. De oudste wijk is de (historische) benedenstad ten zuiden van de Herenstraat/Frederik van de Paltshof. Deze wijk kenmerkt zich door de vele smalle straten waar beperkte parkeermogelijkheden aanwezig zijn. Naast de benedenstad is het parkeren in de wijken op verschillende manieren geregeld. Op veel locaties zijn voorzieningen naast de rijbaan aanwezig (haaks en langsparkeren) of kan op de straat zelf worden geparkeerd. Ook zijn op diverse locaties kleine parkeerterreinen aanwezig waar bewoners de auto kwijt kunnen. Naast het straatparkeren hebben diverse woningen de gelegenheid om de auto op eigen terrein te parkeren.



Aandachtspunten

Parkeeronderzoek

Aan de hand van parkeertellingen in drie wijken is een beeld gevormd van de huidige parkeerdruk om te kunnen beoordelen in hoeverre bewoners eventuele parkeerknelpunten ervaren. Tellingen hebben plaatsgevonden in de wijken Molenberg en Grebbekwartier (noord) en een wijk in de kern Elst op een dinsdagavond na 22:00 uur. Dit is een maatgevende periode omdat het merendeel van de bewoners dan thuis zal zijn. In de wijken is alleen gekeken naar de parkeerdruk (aantal geparkeerde voertuigen in de openbare ruimte ten opzichte van het aantal openbare parkeerplaatsen). Voor het parkeren in de openbare ruimte zijn alle parkeervakken en de mogelijkheden voor het op straat parkeren meegenomen. In bijlage 3 zijn de resultaten van de telling gepresenteerd.

Uit de resultaten van de tellingen blijkt dat:

- » in alle drie de woonwijken in totaliteit voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om aan de vraag te voldoen. In enkele straten is wel sprake van een hoge parkeerdruk (>90%). Vaak is in de directe omgeving, op een acceptabele loopafstand, restcapaciteit aanwezig;
- » in het Grebbekwartier (noord) een hogere parkeerdruk aanwezig is ten opzichte van de overige twee wijken. In deze wijk zijn de openbare parkeerplaatsen grotendeels bezet.

Beleving sleutelfiguren

In onderstaand overzicht zijn de aandachtspunten opgenomen zoals deze door de sleutelfiguren wordt beleefd.

Aandachtspunten woonwijken (beleving)

Veel foutparkeren in de wijken (bv. trottoir parkeren) met mogelijke gevolgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Inzetten op meer handhaving door de politie en/of inzet van BOA's. Mogelijk kan de wegsleepregeling worden geïntegreerd. Wel dient te worden nagegaan in hoeverre deze regeling actueel is. Informatieverstrekking via de RBC laten verlopen.

Het realiseren van meer inritten bij woningen gaat ten koste van de openbare parkeerplaatsen. Dit leidt vervolgens tot een toenemende parkeerdruk in de straat/straten.

Een toenemende parkeerdruk bij nieuwbouw- en/of herontwikkeling in woonwijken. Speelt ook bij vertrekkende bedrijven in de wijken waarna de bestemming wonen komt. Mogelijk dat het parkeren op eigen terrein in de vergunningverlening kan worden opgenomen.

Aandacht voor de vormgeving van de parkeervakken. Er wordt nogal veel gebruik gemaakt van paaltjes en bloembakken. Gevolg dat voertuigen scheef worden geparkeerd waardoor de capaciteit daalt.

Aandacht voor de haal-/brengproblematiek bij basisscholen en het kinderdagverblijf aan de Acacialaan. Tijdens de schoolspits vaak een chaotische situatie. Onlangs heeft er een workshop plaatsgevonden met sleutelfiguren in het kader van het project 'Veilig op weg naar school'. Uit de workshop zijn concrete maatregelen en acties naar voren gekomen die door de gemeente en de scholen worden opgepakt.

Parkeren van steeds grotere (bestel)bussen in de woonwijken, welke meerdere parkeerplaatsen in beslag nemen en deels op de weg staan.

tabel 2: aandachtspunten woonwijken vanuit de beleving

Ontwikkelingen

In de komende jaren staan in de kernen van de gemeente Rhenen diverse woningbouwontwikkelingen gepland of zijn in voorbereiding. Deze ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het parkeren in de directe omgeving. Het gaat hierbij zowel om kleinschalige als grootschaligere projecten (bijvoorbeeld realisatie 250 woningen Vogelenzang). Belangrijke vraag daarbij is: in hoeverre worden/zijn er voldoende parkeerplaatsen in de toekomstige situatie voorzien om een eventuele toename van de parkeervraag op te vangen?

Zoals bij de ontwikkelingen in het centrumgebied is aangegeven geeft dit beleidsplan richting om het (lokale) effect van de ontwikkelingen in beeld te brengen en te toetsen.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook *autonome ontwikkelingen* van invloed op het parkeren. In de afgelopen jaren is het autobezit in Nederland verder toegenomen. Met name het aantal huishoudens met een tweede (en derde) auto zal toenemen. Indien er geen of onvoldoende ruimte is op eigen terrein worden deze op de openbare parkeerplaatsen gezet. Een verdere toename kan de parkeerdruk in met name de woonwijken verhogen waardoor mogelijk meer klachten gaan ontstaan over te weinig parkeerplaatsen of foutparkeren.

2.3 Bedrijventerrein Remmerden

Huidige situatie

Aan de N225 (Utrechtsestraatweg) tussen Rhenen en de kern Elst is het bedrijventerrein Remmerden gelegen. Dit bedrijventerrein is ongeveer 496 ha groot. Naast dit bedrijventerrein zijn enkele bedrijven verspreid over Rhenen gevestigd. Op Remmerden is geen vorm van parkeerregulering aanwezig. In de kernen van Rhenen is een vrachtwagenparkeerverbod van kracht waardoor grote voertuigen niet in de kom mogen parkeren. In de Algemene Plaatselijke Verordening (A.P.V.) is het bedrijventerrein Remmerden aangewezen als (alternatieve) parkeerlocatie voor grote voertuigen.



Aandachtspunten

Uit de overleggen met de sleutelfiguren is gebleken dat regelmatig openbare parkeerplaatsen als opslagruimte voor goederen worden gebruikt.

Ontwikkelingen

Op het bedrijventerrein Remmerden zijn geen noemenswaardige ruimtelijke ontwikkelingen gepland die van invloed (kunnen) zijn op het parkeren. Van enige uitbreiding van het bedrijventerrein is geen sprake. Wel zijn er nog percelen beschikbaar voor de vestiging van bedrijven. Bij de vergunningverlening van nieuwbouw hanteert de gemeente het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden.

In de toekomst vertrekt de Luchtmacht waardoor een extra perceel vrijkomt en een nieuwe bestemming kan krijgen. Wanneer het parkeren niet op eigen terrein is geregeld, zal de parkeerdruk op de openbare weg toenemen. Naast de groei van het autoverkeer wordt ook een forse groei in het vrachtverkeer verwacht. Een toename kan vervolgens de vraag naar (alternatieve) parkeerruimte vergroten in de avonden en weekenden.

2.4 Overige aandachtspunten sleutelfiguren

NS-station Rhenen

In de directe omgeving van het station Rhenen is parkeerruimte aanwezig waar treinreizigers (gratis) kunnen parkeren. Hier zijn ongeveer 75 parkeerplaatsen beschikbaar welke in beheer zijn van externe partij(en), waaronder NS Vastgoed BV, Waalstede Vastgoed BV en Perron XX BV. In de overleggen met de sleutelfiguren is aangegeven dat er onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, waardoor overloop plaats vindt naar de omliggende wijken (onder andere Grebbekwartier). Daarnaast is de beleving dat er met enige regelmaat auto's van reizigers meerdere dagen in de wijk staan. Uit observaties is gebleken dat het parkeerterrein een (groot) tekort heeft aan parkeerplaatsen. Bij een tekort wordt er veelal buiten de vakken en op het trottoir (dubbel) geparkeerd. Onbekend is het aandeel dat uiteindelijk de auto in de woonwijken parkeert. Het is een ieder geval een situatie die op korte termijn om extra aandacht vraagt.



Ouwehands Dierenpark

Aan de N225 in de richting van Wageningen aan de rand van de bebouwde kom is Ouwehands Dierenpark gevestigd. Zij beheert twee parkeerplaatsen, één van het Utrechts Landschap en een terrein van de gemeente Rhenen waarvan het dierenpark eigenaar is. Op het parkeerterrein is een uitrijdsysteem aanwezig waarvoor bezoekers € 5,- per auto betalen. Op topdagen en bij overige evenementen in Rhenen, waarbij de capaciteit bij het dierenpark in gebruik is, is er een tekort aan parkeergelegenheid. Als gevolg hiervan ondervinden de omliggende woonwijken parkeeroverlast omdat bezoekers in de straten zoeken naar een vrije parkeerplaats.

Voor bewoners is geen specifieke regeling aanwezig. Niet bekend is in hoeverre bezoekers het betaald parkeren bij het dierenpark mijden en in de nabije woonwijk parkeren. Voor het dierenpark is een bushalte aanwezig en bezoekers per trein kunnen te voet (\pm 800 meter) of per bus het dierenpark bereiken.

Conform het convenant 1990 wordt in 2014 één van de twee parkeerterreinen met een capaciteit van 750 à 800 parkeerplaatsen 'teruggegeven' aan het Utrechts Landschap. De parkeercapaciteit is dan ongeveer 600 à 650 parkeerplaatsen. Op topdagen is de huidige parkeercapaciteit regelmatig ontoereikend. Dit vereist maatregelen, die voorkomen dat bezoekers uitwijken naar de woonwijken. Eind 2008 komt Ouwehands Dierenpark met een eigen 'masterplan' waarin is opgenomen:

- » uitbreiding/inbreiding voor groeiend bezoekersaantal;
- » een parkeeroplossing.

De ontwikkelingen met het dierenpark worden in overleg met de betrokken partijen besproken waarbij wordt gezocht naar een duurzame oplossing. Naast het masterplan wordt in het eerste kwartaal van 2009 de 'Gebiedsvisie Grebbeberg' opgesteld. Ook hierin krijgt het dierenpark een plaats voor haar parkeerproblematiek.

Evenementen Rhenen

Jaarlijks vinden enkele (grootschalige) evenementen in Rhenen plaats waar relatief veel bezoekers met de auto op af komen. Dit vraagt om extra parkeergelegenheid. Bezoekers zoeken vaak een eigen weg om te parkeren. Dit vindt veelal plaats in woonwijken waardoor bewoners onvoldoende parkeergelegenheid hebben. Aan de Paardenmarkt zijn tijdelijke parkeervoorzieningen aanwezig. Bij evenementen, zoals de Rijnweek, wordt in de Veerwei een tijdelijke parkeervoorziening getroffen. De Paardenmarkt wordt daarbij als ontsluitingsweg gebruikt. De sleutelfiguren hebben aangegeven dat het wenselijk is om structureel te beschikken over alternatieve parkeerlocaties. Deze kunnen dan zeker bij evenementen, maar ook bij drukke perioden, in het centrumgebied gebruikt worden. Bij de parkeerlocaties is aandacht gewenst voor logische looproutes van en naar de bestemming (centrum).

Overig

In deze categorie 'overig' zijn enkele (lokale) aandachtspunten geformuleerd die bij de sleutelfiguren naar voren zijn gekomen:

- » parkeerterrein aan de Veerweg: in de zomer onvoldoende capaciteit voor 'stallen' boottrailers. Boottrailers dienen op de Rijnkade (Loswal) te worden geparkeerd;
- » N225, onderaan Grebbeberg in de richting van Wageningen: parkeren door recreatieve bezoekers in de berm, waardoor de Cuneraweg wordt geblokkeerd.

3 DOELEN & OPLOSSINGSRICHTINGEN

3.1 Vooraf

Het parkeerbeleidsplan geeft richting aan de planvorming en beleidsuitvoering op het gebied van parkeren. In dit hoofdstuk zijn, geordend naar de verschillende gebieden/locaties, de te realiseren doelen en de oplossingsrichtingen beschreven. Deze doelen, weergegeven in de kaders:

- » geven het ambitieniveau of de gewenste situatie weer;
- » zijn richtinggevend voor de oplossingsrichtingen;
- » maken helder waar, bij de ontwikkelingen in de gemeente, rekening mee kan of moet worden gehouden.

3.2 Centrumgebied

algemeen

- » *Het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen voor de verschillende doelgroepen;*
- » *Het faciliteren van logische looproutes van de parkeervoorzieningen naar de (winkel)voorzieningen. Naast de looproutes is ook aandacht gewenst voor de positionering van de parkeervoorzieningen;*
- » *Het verduidelijken van de parkeerregulering in het gehele centrumgebied om parkeeroverlast en een rommelig straatbeeld te voorkomen;*
- » *Het stimuleren van het fietsgebruik van en naar het centrumgebied.*

bewoners

- » *Het voorkomen van parkeeroverlast door centrumbezoekers zodat voldoende parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar zijn.*

bezoekers

- » *Het behouden van de concurrentiepositie van het winkelgebied ten opzichte van de regiogemeenten waarbij betaald parkeren als reguleringsvorm geen optie is. Handhaving van de parkeerschijfzone met de huidige omvang met een parkeerduur van 1,5 uur;*
- » *Het mijden van zoekverkeer in de Binnenstad door een duidelijke opzet van de parkeerverwijzing waardoor een goede benutting van de parkeerruimte wordt gerealiseerd;*
- » *Het bieden van parkeerruimte voor langparkeerders op locaties waar geen overlast voor bewoners ontstaat en de parkeerdruk op een acceptabel niveau blijft.*

werknemers

- » *Het ontmoedigen van parkeren binnen de woongebieden en winkelgebieden waarbij op een acceptabele loopafstand voldoende parkeerruimte wordt geboden;*
- » *De bereikbaarheid van ondernemers gevestigd in het centrum wordt gegarandeerd door het handhaven van de parkeerschijfzone.*

Parkeerregulering –winkelend publiek-

De parkeerschijfzone wordt een passende maatregel gevonden voor het centrumgebied in Rhenen. Dit biedt winkelend publiek de mogelijkheid om kort te parkeren in de Herenstraat/Frederik van de Paltshof. De maximale parkeerduur van 1,5 uur wordt ook als meer dan voldoende ervaren. Het huidige aantal kortparkeerplaatsen (parkeerschijfzone) is niet toereikend om aan de totale vraag van kortparkeerders, die in het centrumgebied parkeren, te voldoen. Er zijn geen signalen dat dit als een tekort wordt ervaren. De kortparkeerders zoeken elders naar een beschikbare parkeerplaats dichtbij de bestemming. De effectiviteit van de huidige parkeerschijfzone kan worden vergroot door het weren van langparkeerders die de maximale parkeerduur negeren. Zo ontstaat er tevens meer ruimte voor kortparkeerders.

Het handhaven van de huidige parkeerschijfzone is noodzakelijk om het winkelbezoek in het centrumgebied te blijven stimuleren. Het eventueel opheffen ervan zal leiden tot een groter aandeel langparkeerders. Wanneer de langparkeerders verdwijnen uit de parkeerschijfzone mag dit geen negatieve invloed hebben op andere parkeergelegenheden. Het langparkeren is voorzien aan de rand van het centrumgebied: Buitenomme en de Veerweg. Hierbij is de Veerweg een tijdelijke parkeervoorziening.

De werkgevers kunnen met het personeel afspraken maken om niet in de parkeerschijfzone te parkeren. Hier ligt een actieve rol voor de ondernemersverenigingen weggelegd (onder andere Rhenen Shopping). Daarnaast is handhaving de enige mogelijkheid om hier tegen op te treden. Indien de inzet van handhaving niet wordt vergroot, zal altijd misbruik blijven bestaan. In de huidige situatie is de blauwe belijning slecht tot niet zichtbaar. Om onduidelijkheden te voorkomen wordt aanbevolen de belijning opnieuw aan te brengen en continu te blijven onderhouden.

Parkeerregulering –langparkeren-

Bij het weren van langparkeerders uit het hart van het centrumgebied moet voldoende alternatieve parkeergelegenheid op een acceptabele loopafstand aanwezig zijn. Deze loopafstand bedraagt 250 à 500 meter [CROW, 2004]. Sleutelfiguren hebben aangegeven dat met name aan de westzijde van het centrumgebied onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig is voor langparkeerders. Aan de oostelijke zijde is een ruimer aanbod van voorzieningen aanwezig, waaronder de Buitenomme en in de omgeving van de Bantuinweg. Meer parkeerruimte aan de westzijde zorgt voor meer vitaliteit in dit centrumgedeelte. Daarnaast bevinden zich aan de westzijde meer horecagelegenheden. Bezoekers aan deze horeca zijn vooral langparkeerders. Op piekmomenten is er aan de westzijde onvoldoende parkeergelegenheid om de vraag op te vangen. Dit probleem wordt groter bij het weren van langparkeerders uit de parkeerschijfzone en het opheffen van parkeerplaatsen om het winkelgebied aantrekkelijker te maken (centrumvisie Binnenstad-west).

Verruiming van de capaciteit voor langparkeerders met name aan de westzijde is dan ook noodzakelijk. Het creëren van extra parkeervoorzieningen levert daarmee ook een bijdrage aan de vitaliteit van het gehele centrum. Op dit moment wordt ook de visie Palmerswaard opgesteld. Gelet op de huidige noodzaak van uitbreiding van het aantal langparkeerplaatsen, is uitbreiding naar ongeveer 60 à 70 parkeerplaatsen in het gebied van de Palmerswaard noodzakelijk. De huidige (tijdelijke) parkeervoorzieningen aan de Veerweg en aan de Rijnstraat (alleen parallel aan de Nederrijn) kunnen dan komen te vervallen. De capaciteitsuitbreiding is voldoende om de parkeervraag aan de westzijde op te vangen, inclusief de langparkeerders in de blauwe zone en de woonwijk (benedenstad). Aandacht dient uit te gaan naar de situering van de parkeervoorziening zodat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk worden gebruikt. Gezien de acceptabele loopafstanden mag deze voorziening niet te ver van het centrumgebied zijn gelegen. Als locatie komt de Paardenmarkt-Veerweg-Palmerswaard in aanmerking.

Aan de oostzijde van het centrumgebied, ten zuiden van de parkeervoorziening aan de Buitenomme-Schoutenboomgaardweg, is eventueel ruimte aanwezig voor uitbreiding van ongeveer 20 parkeerplaatsen. Deze parkeergelegenheid kan tevens als opvang worden ingezet bij evenementen e.d., wanneer er een grotere druk op de huidige parkeersituatie aanwezig is.

Parkeerregulering –bewoners-

Indien geen alternatieve parkeerruimte voor het langparkeren wordt gecreëerd, ontstaat een grote kans dat langparkeerders meer dan nu in de benedenstad zullen gaan parkeren. Daarnaast kunnen kortparkeerders (winkelend publiek) altijd nog gebruik maken van de parkeermogelijkheden in de woonwijken. Hierdoor komt vervolgens meer druk te staan op het parkeren voor bewoners. Aanvullende maatregelen zijn dan ook wenselijk, waaronder de invoering van vergunningparkeren in de omliggende woonstraten. Bewoners kunnen dan een vergunning aanvragen waarmee in de wijk mag worden geparkeerd. Het invoeren van vergunningparkeren vraagt om meer handhaving. Invoering kan alleen plaatsvinden wanneer de parkeermogelijkheden voor langparkeerders wordt uitgebreid (prioriteit westzijde).

Parkeren en detailhandel

Parkeren moet niet als een op zich zelf staand onderwerp worden beschouwd. Het maakt onderdeel uit van de bereikbaarheid maar ook van de leefbaarheid in het centrumgebied. De kwaliteit van het parkeren is daarmee ook van invloed op de beleving van het gehele centrum door bezoekers. Bij een aantrekkelijk 'klimaat' blijft Rhenen concurrerend met omliggende gemeenten.

Recent onderzoek [J. van Meerkerk, G. Mingardo, N. Bosch, 2008] naar de relatie tussen parkeren en detailhandel toont aan dat het succes van een winkelgebied vooral is gebaseerd op haar aantrekkelijkheid –aanbod van winkels en leefbaarheid binnen het gebied- en niet op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Natuurlijk is de bereikbaarheid van een winkelgebied fundamenteel voor het succes, maar een goede bereikbaarheid is niet per definitie gelijk aan een hoge parkeercapaciteit. De (ruimtelijke) ontwikkelingen in Binnenstad-oost en Binnenstad-west kunnen dan ook een belangrijke bijdrage leveren aan een vergroting van de aantrekkelijkheid (= hogere kwaliteit).

Tijdens de realisatie van Binnenstad-oost verdwijnt ongeveer 30% van de parkeercapaciteit in dat gebied. Daarnaast zal ook het 'bouwverkeer' gebruik maken van de parkeervoorzieningen in de directe omgeving. Dit leidt tot een hoge parkeerdruk in met name het oostelijke centrumgebied. Gezien de resultaten uit het onderzoek zal zeker op de piekmomenten een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig zijn. Parkeerders zullen daardoor verderop in het gebied op zoek gaan naar een vrije parkeerplaats. Om voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers te houden, is het weren van de langparkeerders zeer wenselijk. Dit betekent dat op korte termijn de mogelijkheden moeten worden bekeken, in combinatie met het vergunningparkeren in de woonwijken. Voorwaarde voor invoering van het vergunningparkeren is de realisatie van voldoende langparkeerplaatsen.

- » *Optimaliseren huidig gebruik parkeerschijfzone. Door middel van handhaving weren van langparkeerders in deze zone en onderlinge afspraken tussen werkgevers en werknemers;*
- » *Haalbaarheidsonderzoek naar de inrichting van de Paardenmarkt-Veerweg-Palmerswaard als locatie voor het langparkeren aan de westzijde van het centrumgebied;*
- » *Het invoeren van vergunningparkeren in de woongebieden in het centrumgebied;*
- » *Monitoren parkeergedrag in het centrumgebied om de vinger aan de pols te houden; zijn er voldoende parkeervoorzieningen voor alle doelgroepen aanwezig en worden deze ook juist gebruikt?;*
- » *Realiseren kwaliteitsimpuls voor vergroting van de aantrekkelijkheid van het centrumgebied (uitgangspunten visie Binnenstad-oost en Binnenstad-west).*

Vormgeving parkeerregulering

Uit waarnemingen is gebleken dat met name in de benedenstad de zonebebording van de parkeerverbodzone niet dekkend is. Buiten deze zone zijn met name in de smallere straten veelvuldig losse borden aanwezig die een parkeerverbod aanduiden. Dit om te voorkomen dat geparkeerde voertuigen de doorgang belemmeren. Er is een 'woud' van borden aanwezig die mogelijk meer onduidelijkheid scheppen richting weggebruikers. Daarnaast is bebording in een historische omgeving minder fraai.

Vooral gericht op duidelijkheid/herkenbaarheid wordt geadviseerd de huidige bebording in het gehele centrum onder de loep te nemen. Kan met minder borden worden volstaan en zijn de borden nog wel actueel/gewenst? Door het instellen van een algehele parkeerverbodzone kan het aantal 'losse' borden worden beperkt. Alleen bij de in- en uitgangen van de zone worden borden geplaatst, eventueel voorzien van herhalingsborden in de zone. Het meest effectief is om het gehele centrumgebied in één keer aan te pakken. Bij de realisatie van een parkeerverbodzone mag alleen in de aangegeven parkeervakken worden geparkeerd. Dit betekent dat de parkeerplaatsen dienen te worden gemarkeerd en moeten worden voorzien van een p-tegel.

'Opschonen' van de huidige (zone-)bebording in het gehele centrumgebied, in combinatie met de realisatie van een algehele parkeerverbodzone in het gehele centrumgebied.

Parkeerverwijzing

Voor een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrumgebied, voor met name de (vreemde) bezoekers, is een parkeerverwijzing wenselijk. Een complete parkeerverwijzing naar de belangrijkste parkeermogelijkheden zal tevens leiden tot een betere benutting (minder zoekverkeer). In de huidige situatie beschikt het centrumgebied van Rhenen over een (statisch) verwijzingsysteem. De verwijzingen zijn gesitueerd in de Herenstraat, het Frederik van de Paltshof, de Nieuwe Veenendaalseweg en Bantuinweg. Herziening van het verwijzingsysteem is niet noodzakelijk omdat alle belangrijke parkeervoorzieningen zijn aangeduid (Veerweg, Buitenomme, Frederik van de Paltshof, Plantsoenstraat en Koningin Elisabethplantsoen). Omdat de verwijzingen als niet duidelijk worden ervaren, dient de zichtbaarheid en herkenbaarheid te worden vergroot.

Bij de realisatie van Binnenstad-oost en aanvullende langparkeerplaatsen zal het verwijzingsysteem nader moeten worden bekeken in hoeverre deze dan nog actueel c.q. toereikend is.

Vergroten zichtbaarheid en herkenbaarheid van de huidige parkeerverwijzingen. Bij de realisatie van Binnenstad-oost en aanvullende langparkeerplaatsen dient de actualiteit van de parkeerverwijzing nogmaals te worden getoetst.

Stimuleren fietsgebruik

Om eventuele parkeerproblemen in de Rhenense binnenstad te voorkomen c.q. te beperken wordt ingezet op het **stimuleren van het fietsgebruik** van en naar het centrum, als alternatief voor de auto. Naast het creëren van veilige fietsroutes van/naar het centrum, is de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen belangrijk. Het creëren van voldoende stallingsvoorzieningen is opgenomen in het collegeprogramma van deze periode.

De voorzieningen moeten veilig, gemakkelijk en ordelijk zijn in de buurt van de bestemming van de klant. Als niet aan deze eisen kan worden voldaan, zal een toename van het fietsgebruik moeilijk haalbaar zijn. Goede en voldoende stallingsvoorzieningen dragen tevens bij aan het tegengaan c.q. beperken van het wildparkeren van (brom)fietsen. Als extra stimulans kan worden overwogen om in de A.P.V. op te nemen waar dat het verboden is (brom)fietsen te plaatsen buiten de daarvoor aangewezen fietsparkeervoorzieningen. Vervolgens kan in overleg met de politie hierop worden gehandhaafd.

Wanneer extra stallingsvoorzieningen wenselijk zijn, kan met behulp van het overzicht in bijlage 4 het benodigd aantal stallingen worden ingeschat. De locatie van de voorzieningen is daarbij een belangrijk aandachtspunten. De hoogteverschillen in de gemeente Rhenen maken het niet eenvoudig om het fietsgebruik te stimuleren. De weerstand ervan zal meewegen in de vervoerwijzekeuze van en naar het centrum.

Het realiseren van een kwaliteitsimpuls om het fietsgebruik van en naar het centrum te stimuleren.

3.3 Woonwijken

- » *Aanbieden van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte;*
- » *Reguleren van de haal-breng problematiek bij basisscholen.*

Beoordeling parkeerproblemen

Uit de parkeermetingen in de woonwijken is gebleken dat er op enkele locaties een hoge(re) parkeerdruk aanwezig is. In totaliteit is er vaak voldoende parkeergelegenheid in de wijk aanwezig. Om locaties met een te hoge parkeerdruk aan te pakken en bij (toekomstige) klachten is een handreiking opgesteld hoe deze knelpunten op een objectieve wijze aan te pakken. Daarnaast zijn richtlijnen gewenst hoe om te gaan met aanvragen voor een **in-/uitritvergunning** welke ten koste gaan van één of meerdere openbare parkeerplaatsen. In bijlage 5 is een handreiking opgenomen op welke wijze de problemen (objectief) nader kunnen worden geanalyseerd.

Wanneer eenmaal het probleem bekend is, kunnen gerichte maatregelen worden getroffen. Voor het creëren van extra parkeerruimte in de wijken zijn de volgende oplossingsrichtingen mogelijk:

- » Verruimen aanbod van het aantal parkeerplaatsen, door:
 - Uitbreiding (bijvoorbeeld in groenvoorzieningen; let wel op de kwaliteit van de openbare ruimte);
 - Herschikking van de huidige parkeervoorzieningen;
 - Betere markering van de huidige parkeervoorzieningen zodat er geen verlies aan parkeerruimte ontstaat;
 - Instellen van éénrichtingsverkeer in straten waardoor extra ruimte beschikbaar komt voor parkeren;

- » Invoering van parkeerregulering of stimuleren van vervoersalternatieven. Met een regulering kunnen parkeerders uit een gebied worden geweerd die niet voor gebruik door hen zijn bestemd. Maatregelen zijn (uitbreiding) parkeerschijfzone of vergunningparkeren. De 'eigen' doelgroep krijgt hierdoor meer ruimte om te parkeren. Aandachtspunt blijft natuurlijk wel dat er een alternatief is voor de geweerde parkeerder.

Oplossingen tegen het foutparkeren zijn:

- » Handhaving (in overleg met politie of in eigen beheer);
- » Nemen van fysieke maatregelen om foutparkeren tegen te gaan;
- » Voeren van campagnes rondom de acceptatie van langere loopafstanden.

Per situatie zullen de oplossingsrichtingen moeten worden bekeken zodat een oplossing op maat kan worden gegeven.

Het vaststellen van de handreiking voor het toetsen van parkeerklachten (bijlage 5).

Haal-breng problematiek basisscholen

In 2007/2008 heeft onderzoek plaatsgevonden naar een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving en school-thuisroutes (project 'Veilig op weg naar school'). In overleg met de gemeente, politie, scholen en overige partners zijn (kleinschalige) maatregelen voorzien op de grootste knelpuntlocaties. Elke schoolomgeving vraagt om een eigen lokale aanpak. Daar waar mogelijk zijn maatregelen voorgesteld. De overige schoolomgevingen worden, in overleg met de scholen, nog aan een nadere analyses onderworpen. Op deze wijze kunnen gerichte maatregelen worden getroffen om de haal-breng problematiek te reguleren.

Uitvoeren oplossingsrichtingen uit het project 'Veilig op weg naar school'. Voor de schoolomgeving waar nog geen maatregelen zijn voorzien, in overleg met de school een maatregelpakket uitwerken voor het reguleren van de haal-breng problematiek.

3.4 Bedrijventerrein Remmerden

Het aanbieden van voldoende alternatieve parkeerruimte voor vrachtwagens zodat geparkeerde vrachtwagens in de bebouwde kom van de kernen van de gemeente Rhenen kunnen worden geweerd.

De gemeente heeft aangegeven dat in de huidige A.P.V. is geregeld dat het parkeren van grote voertuigen in de bebouwde kom van Rhenen (en haar kernen) niet is toegestaan. Dit om eventuele overlast in de woonwijken te voorkomen. Omdat de huidige A.P.V.-regeling de laatste jaren niet is geraadpleegd, wordt geadviseerd om deze te bekijken op de actualiteit, onder andere gericht op de afmeting van de voertuigen.

Om eventuele overlast van grote bestelbussen in de wijken tegen te gaan, dient te worden nagegaan in hoeverre dit in de A.P.V. kan worden opgenomen, uiteraard in overleg met de politie. Eenmaal geregeld, dient de regeling door de politie te worden gehandhaafd. Daarnaast kan in overleg met de politie worden opgetreden tegen het gebruik van de openbare parkeerplaatsen als opslagruimte. In het kader van handhaving kan ook de huidige wegsleepregeling tegen het licht worden gehouden. De regeling is ook inzetbaar voor overige foutgeparkeerde voertuigen.

Wanneer nieuwe en/of aanvullende parkeervoorzieningen voor vrachtwagens wenselijk zijn, wordt aanbevolen dit op regionaal niveau (WERV) te bespreken en daar waar mogelijk te organiseren.

Bij de opmaak van dit beleidsplan zijn geen klachten bekend over een tekort aan parkeerplaatsen, overdag of in de avonduren/weekenden. Aanbevolen wordt om de (toekomstige) situatie in de gaten te houden. Mochten er knelpunten naar voren komen, kan een parkeerbalans worden opgesteld zodat inzicht op het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt verkregen (voor werknemers en bezoekers). Afhankelijk van de resultaten kunnen (locatiespecifieke) maatregelen worden getroffen zoals het realiseren of herordenen van (extra) parkeerplaatsen en het tegen gaan van ongewenst parkeergedrag door fysieke maatregelen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient het parkeren op eigen terrein plaats te vinden (zie paragraaf 4.7).

Het toetsen en zonodig aanpassen van de huidige A.P.V.-regeling over het vrachtwagenparkeren, inclusief grote bestelbussen, in de bebouwde kom. Dit in combinatie met de toetsing van de huidige wegsleepregeling.

3.5 NS-station

Het beperken van de parkeeroverlast op het parkeerterrein zelf en in de directe omgeving.

In de huidige situatie is de parkeercapaciteit bij het NS-station ontoereikend. Gevolg hiervan is dat er veelvuldig wordt foutgeparkeerd, de doorgang wordt beperkt en dat reizigers de auto in de omliggende woonwijk parkeren (Grebbeekwartier). Om deze knelpunten aan te pakken, zijn ingrijpende maatregelen op korte termijn gewenst.

Om de problemen aan te pakken zal allereerst de parkeercapaciteit moeten worden uitgebreid. Zolang er een tekort aan parkeerplaatsen is, vindt verschuiving van het probleem plaats naar de woonwijk. De capaciteitsverruiming moet worden gezocht op het huidige parkeerterrein of in de nabije omgeving van het station. Wanneer de afstand te groot wordt/is, zullen de reizigers alsnog in de woonwijken parkeren. Op het huidige parkeerterrein kan de capaciteit worden uitgebreid door het realiseren van een parkeerdek, eventueel gecombineerd met een herstructurering van het parkeerterrein. Op maaiveldniveau is namelijk geen ruimte aanwezig voor uitbreiding. De haalbaarheid van deze oplossing zal in overleg met belanghebbenden partijen (onder andere NS) nader moeten worden onderzocht. De gemeente is geen eigenaar van het terrein. Het haalbaarheidsonderzoek is tevens gericht op het in beeld brengen van de omvang van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen. Parkeertellingen, gecombineerd met het parkeermotief, kunnen daar uitsluitsel over geven. Het onderzoek dient tevens gericht te zijn op de omliggende woonwijk. Dit onderzoek staat voor 2009 gepland.

Indien uitbreiding door het realiseren van een parkeerdek haalbaar is, zal de realisatie niet op korte termijn te zijn verwachten. Om alsnog de problemen in de stationsomgeving en de woonwijken op korte(re) termijn aan te pakken, wordt voorgesteld om de mogelijkheden te onderzoeken voor een alternatieve tijdelijke parkeervoorziening. Als mogelijkheid komt het 'bouwterrein' van het woningbouwproject Vogelenzang in beeld.

Naar verwachting zal de woningbouw in 2010 beginnen en neemt ongeveer 3 jaar in beslag. De bouw begint aan de oostzijde. Qua ruimte zijn er dan ook kansen aanwezig om een tijdelijke voorziening te creëren op het voormalige terrein van Connexxion, vooruitlopend op een structurele oplossing (bijvoorbeeld parkeerdek). Deze locatie is binnen een acceptabele (loop)afstand van het station gelegen. In verband met de grondeigendom zal de mogelijkheid in overleg met de projectontwikkelaar moeten plaatsvinden.

Om te voorkomen dat treinreizigers bij realisatie van een (tijdelijke) parkeervoorziening alsnog in de woonwijken parkeren, wordt voorgesteld om vergunningparkeren in de directe omliggende woonwijk(en) in te voeren. Hierdoor kunnen de reizigers niet meer in de wijk parkeren en zijn zij genoodzaakt om op de alternatieve parkeerlocatie te parkeren. Door het instellen van vergunningen blijven de parkeerplaatsen in de wijk 'gereserveerd' voor bewoners en/of bezoekers die over een vergunning beschikken. De invoering van de regulering is ook noodzakelijk wanneer in de toekomst wordt overwogen om op het parkeerterrein betaald parkeren in te voeren.

Naast capaciteitsuitbreiding is het wenselijk om aanvullend alternatieve vervoermiddelen in het voor- en natransport te stimuleren (fiets en bus). Dit is alleen zinvol wanneer reizigers uit Rhenen of omliggende gemeenten komen of een bestemming hebben. Hierbij kan worden gedacht aan het optimaliseren van de aansluitijden bus-trein en het realiseren van voldoende en veilige stallingsvoorzieningen voor fietsers.

- » *Het uitbreiden van de parkeercapaciteit bij het NS-station of directe omgeving in combinatie met het invoeren van vergunningparkeren in de nabij gelegen woonwijk;*
- » *Het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen in het voor- en natransport van treinreizigers.*

3.6 Ouwehands Dierenpark

Het beperken van de parkeeroverlast in de directe omgeving.

Voor het Ouwehands Dierenpark zijn dezelfde problemen aanwezig zoals bij het NS-station. Op topdagen is de parkeercapaciteit onvoldoende om de vraag op te vangen, waardoor bezoekers uitwijken naar de omliggende wijk. Dit leidt tot overlast voor de bewoners.

Eind 2008 presenteert het dierenpark een plan op welke wijze het parkeren in de toekomst wordt georganiseerd temeer dat één van de parkeerterreinen komt te vervallen. In afwachting op de uitkomst van het plan is het zorgen voor voldoende parkeerplaatsen essentieel. Bij onvoldoende capaciteit zal het probleem naar elders verplaatsen. Wanneer in de toekomst bezoekers alsnog in de woonwijk parkeren (te weinig capaciteit of vermijden betaald parkeren), moet worden overwogen om in de omliggende wijk(en) vergunningparkeren in te voeren. Op deze wijze wordt voorkomen dat bezoekers in de wijk gaan parkeren. Voor een succesvolle regulering blijft handhaving noodzakelijk.

Naast het instellen van een regulering kan worden gezocht naar een alternatieve parkeerlocatie wanneer op de huidige locatie capaciteitsuitbreiding niet mogelijk is. Met pendelbusjes kunnen de bezoekers vervolgens van en naar het dierenpark worden gebracht. Om zoekverkeer te voorkomen is een goede en actuele parkeerwijzing noodzakelijk.

In overleg met Ouwehands Dierenpark de parkeersituatie bespreken en indien wenselijk anticiperen op de gevolgen van het convenant. Het voortdurend beschikbaar hebben van voldoende parkeervoorzieningen voor bezoekers is van cruciaal belang.

3.7 Evenementen

Het beperken van de parkeerverlast op plaatsen waar het parkeren niet gewenst is.

De gemeente Rhenen heeft jaarlijks diverse groot- en kleinschalige evenementen. Zeker voor de grootschalige evenementen komt er veel verkeer op af. Ook hier geldt dat de parkeercapaciteit vaak ontoereikend is om de vraag op te vangen, waardoor bezoekers parkeren op ongewenste plaatsen (woonwijken). In de huidige situatie worden voor enkele evenementen binnen de vergunningverlening afspraken gemaakt over de parkeermogelijkheden. Voorgesteld wordt dat bij alle vergunningaanvragen een toetsing door de gemeente plaats vindt wanneer wel en wanneer niet aanvullende voorzieningen gewenst zijn. De organisator is verantwoordelijk voor de organisatie, eventueel in samenwerking met gemeente.

Om te voorkomen dat bezoekers van evenementen in woonwijken gaan parkeren kunnen ook andere maatregelen worden ingezet. Het stimuleren van vervoersalternatieven kan er toe bijdragen dat 'vreemde' parkeerders andere keuzen maken zodat het autogebruik wordt beïnvloed. Hierbij kan worden gedacht aan: stimuleren van openbaar vervoer, stimuleren van fietsgebruik door het aanbieden van veilige stallingen en creëren van tijdelijke P&R-terreinen met pendeldiensten. Naast de bovenstaande maatregelen dient per evenement te worden gekeken of parkeerregulerende maatregelen in de directe omgeving zijn gewenst. Bijvoorbeeld het plaatsen van tijdelijke parkeerverboden of afsluiting van wegen om de overlast te beperken.

Naast het beschikbaar stellen van tijdelijke of alternatieve parkeervoorzieningen is het essentieel om een goed verwijssysteem op te zetten zodat bezoekers rechtstreeks naar de parkeervoorzieningen worden geleid.

Inbouwen (verkeerskundig) toetsingmoment bij alle vergunningaanvragen van evenementen die bij gemeente worden ingediend.

3.8 Algemeen

- » *Het bieden van voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten/invaliden in zowel de woonwijken als het centrumgebied;*
- » *Het bieden van voldoende en adequate handhaving van parkeerregulering om parkeerverlast te voorkomen;*
- » *Het hanteren van heldere parkeernormen voor het toetsen van de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarbij geen verhoging van de parkeerdruk door nieuw- en/of verbouw aanwezig is. Realiseren van parkeren op eigen terrein;*
- » *Het goed vormgeven van parkeerplaatsen zodat deze optimaal en efficiënt worden gebruikt;*
- » *De vinger aan de pols houden om de effecten van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen tijdig te signaleren en op te vangen (= monitoring).*

Parkeren gehandicapten

Personen met een functiebeperking kunnen in aanmerking komen voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart. Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren. Ze mogen 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 wordt gehinderd of in gevaar wordt gebracht. De plaatsen zijn [CROW, 2003]:

- » op wegen met een parkeerverbod: maximaal 3 uur aaneengesloten. In de auto moet tevens een parkeerschijf waarop de aankomsttijd is aangegeven duidelijk zichtbaar zijn;
- » in een erf, buiten de aangegeven vakken: maximaal 3 uur aaneengesloten en duidelijk zichtbaar een parkeerschijf waarop de aankomsttijd is aangegeven;
- » op wegen of parkeerterreinen met verplicht gebruik van de parkeerschijf. Hier mag zonder parkeerschijf worden geparkeerd.

Met een algemene invalidenparkeerkaart mag niet worden geparkeerd:

- » op wegen en parkeerterreinen die zijn aangeduid als parkeervoorziening voor vergunninghouders;
- » op ruimte bestemd voor noodhulpvoertuigen;
- » voor uitritten (openbaar en particulier).



Naast algemene invalidenparkeerplaatsen kunnen inwoners een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij de gemeente aanvragen. Voor een objectieve en uniforme werkwijze voor het (verkeerskundig) **toetsen van aanvragen voor een (algemene) gehandicaptenparkeerplaats** zijn in bijlage 6 richtlijnen opgenomen. Deze richtlijnen geven weer hoe te handelen bij een aanvraag. Daarnaast zijn in de bijlage richtlijnen opgenomen over:

- » het aantal benodigde parkeerplaatsen;
- » de maatvoering van de parkeerplaatsen.

Vaststellen van de uitgangspunten voor de verkeerskundige toetsing van aanvragen voor een (algemene) gehandicaptenparkeerplaats (bijlage 6).

Handhaving

In de huidige situatie is de politie belast met de handhaving op bijvoorbeeld foutparkeerders of parkeerders die de toegestane parkeerduur in de parkeerschijfzone overschrijden. Inkomsten uit (parkeer)boetes gaan naar de staatskas.

Sleutelfiguren hebben te kennen gegeven dat er met name in het centrumgebied een gebrek aan handhaving is, waardoor niet iedereen zich aan de regels houdt. Een parkeerregulering staat of valt bij handhaving. Uit de parkeertellingen in de parkeerschijfzone blijkt dat er een relatief groot aandeel langparkeerders aanwezig is. Zij staan langer dan de maximum parkeerduur geparkeerd en houden daarmee de parkeerplaatsen voor de kortparkeerders bezet. Deze resultaten bevestigen daarmee de beleving onder sleutelfiguren.

Uit overleg met de politie is gebleken dat parkeren geen speerpunt betreft waardoor beperkt wordt gehandhaafd. Daarnaast is er een gebrek aan personele capaciteit. Enige oplossing voor meer handhaving is capaciteitsverruiming op een structurele basis.

Om de handhaving op een hoger niveau te tillen zal de gemeente met de politie in overleg moeten gaan over de handhavingsmogelijkheden, voor nu en in de toekomst. Wanneer er geen (financiële) mogelijkheden aanwezig zijn, kan in overleg met buurgemeenten de mogelijkheden worden besproken voor de inhuur van handhaving voor de gemeente Rhenen. Indien de mogelijkheid bestaat dienen onderlinge afspraken te worden gemaakt.

Deze mogelijkheden zijn anders wanneer in de toekomst alsnog de 'bestuurlijke boete' wordt ingevoerd. Bij de bestuurlijke boete kunnen gemeenten parkeerboetes zelf innen. Handhaving kan dan plaatsvinden door zogenaamde BOA's (Bijzondere Opsporings Ambtenaren). De bestuurlijke boete maakt het mogelijk om de parkeerregulering te handhaven, waarbij de inkomsten van de boetes (deels) kunnen worden ingezet voor het bekostigen van de handhaving.

In overleg met de politie en/of buurgemeenten de mogelijkheden bespreken voor uitbreiding van de handhavingstaak op het gebied van parkeren in de gemeente Rhenen en een verkennend onderzoek naar wenselijkheid en haalbaarheid van de inzet van een BOA.

Gemeentelijke parkeernormen

Vanwege discussies in de huidige situatie in het gebruik van parkeernormen, zijn (nieuwe) actuele normen vastgesteld voor theoretische toetsing van parkeervraagstukken, bijvoorbeeld voor geplande voorzieningen. Op deze wijze is een eenduidige en transparante werkwijze hanteerbaar. De normen betreffen landelijke kengetallen die zijn vertaald naar de lokale situatie in Rhenen [CROW, 2003]. Het overzicht is opgenomen in bijlage 7. De kengetallen voor de woonvoorzieningen zijn inclusief het bezoekersparkeren.

De normen gelden zowel voor nieuwbouwsituaties als voor bestaande situaties. Voor nieuwbouwsituaties dient het minimum aantal benodigde parkeervoorzieningen overeen te komen met de gemeentelijke kengetallen. Wanneer het minimum aantal parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd, ontstaan mogelijke parkeerproblemen. Voor bestaande situaties kan aan de hand van de kengetallen de restcapaciteit of een tekort aan parkeerplaatsen in beeld worden gebracht.

Indien de exacte functie niet is terug te vinden in het overzicht, wordt de norm van de functie die het dichtst in de buurt komt toegepast, of wordt uitgegaan van ervaringsgegevens van een identieke gebruiksfunctie. In dergelijke situaties wordt altijd overleg gevoerd met de verkeerskundig medewerker van de gemeente.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen waar een bouwvergunning is vereist (nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie) zijn de uitgangspunten:

- » voldoen aan de parkeernormen;
- » realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein om te voorkomen dat de parkeeromgeving op de directe omgeving wordt afgewenteld.

Wanneer niet aan de twee eisen kan worden voldaan, zijn de volgende ontheffingsmogelijkheden aanwezig voor het **onttrekken en toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare weg**:

- 1 bij (kleinschalige) bouwactiviteiten waarvoor maximaal drie parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Voorwaarde hierbij is wel dat door middel van een parkeertelling wordt aangetoond dat in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. De telling wordt uitgevoerd door de gemeente Rhenen;
- 2 wanneer de initiatiefnemer (aantoonbaar) over voldoende parkeergelegenheid beschikt binnen een acceptabele afstand (200 meter);
- 3 de initiatiefnemer een overeenkomst sluit met de gemeente waarbinnen de aanvrager zich verplicht een bedrag te storten in het nader op te zetten parkeerfonds. Daar tegenover verplicht de gemeente zich om op termijn (binnen vijf jaar) binnen een straal van 500 meter de benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Deze 500 meter is van toepassing voor het gebied buiten het centrumgebied. Bij ontwikkelingen in het centrumgebied kan van deze afstand worden afgeweken. Hierbij zal een relatie worden gelegd met de huidige parkeerlocaties en eventuele gewenste parkeerlocaties, in relatie tot het voorzieningenniveau. De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats. De gemeente dient de hoogte van de storting vast te stellen. Nader onderzoek laat zien dat vergelijkbare gemeenten de hoogte vaststellen op € 6.500,- à € 10.000,- per parkeerplaats.

- » *Vaststellen van parkeernormen die worden gehanteerd bij het toetsten van parkeervraagstukken (zie bijlage 6);*
- » *Vaststellen van het uitgangspunt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen waar een bouwvergunning is vereist parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Ontheffingsmogelijkheden zijn aanwezig wanneer daar niet aan kan worden voldaan. Vaststellen van de ontheffingsmogelijkheden voor het onttrekken en toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare weg.*

Vormgeving parkeervakken

Door sleutelfiguren is aangegeven dat parkeervoorzieningen, met name in de woonwijken, op verschillende wijzen worden vormgegeven. Soms worden deze met paaltjes en/of bloembakken gemarkeerd. Wanneer deze niet aan de richtlijnen voor maatvoering van parkeerplaats voldoet, bestaat de kans op niet efficiënt gebruik. Dit kan een belemmering vormen voor de bereikbaarheid.

Om niet efficiënt parkeergedrag te voorkomen, wordt aangesloten op de (minimale) maatvoering van parkeervoorziening. Deze wijze van afbakening kan per locatie worden ingevuld. Voor maatvoering van parkeervoorzieningen wordt verwezen naar het ASVV [CROW, 2004].

De uitvoering van parkeervoorzieningen moet aansluiten op de maatvoering zoals opgenomen in het ASVV [CROW, 2004].

Monitoring

Om te beoordelen in hoeverre de doelstellingen uit dit beleidsplan worden/zijn bereikt, wordt aanbevolen om met name de parkeersituatie in de binnenstad periodiek te monitoren (jaarlijks of eens per twee jaar). Op deze wijze wordt de vinger aan de pols gehouden bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen en/of neveneffecten van ontwikkelingen of (wijzigingen) in de parkeerregulering.

Een parkeertelling geeft inzicht in de parkeerdruk op een locatie (aanbod vs. vraag). Aan de hand van de parkeerdruk kan worden beoordeeld in hoeverre er sprake is van een parkeerprobleem. Om ook inzicht te krijgen wie waar en wanneer parkeert, is een parkeerduurmeting de inzet. Bij deze methode wordt aan de hand van kentekens het motief bepaald (kort-/langparkeren of bewoners/werknemers/bezoekers).

Bij afzonderlijke klachten in de woonwijken kan op incidentele wijze de locatie worden beoordeeld. Bij (grootschaligere) ontwikkelingen in een wijk kan de afspraak worden gemaakt om na uitvoering van de (parkeer)maatregel de parkeersituatie na verloop van tijd te evalueren.

Het periodiek monitoren van de parkeersituatie in de binnenstad om te bezien in hoeverre de gestelde doelstelling(en) uit dit beleidsplan worden/zijn behaald en beoordelen afzonderlijke klachten uit de woonwijken.

4 REALISATIE

4.1 Uitvoeringsprogramma

In het vorige hoofdstuk zijn voor de aanwezige aandachtspunten acties/oplossingsrichtingen geformuleerd en zijn handreikingen aangeboden om eventuele toekomstige vraagstukken en/of knelpunten af te handelen. Deze acties zijn nodig om invulling te geven aan de visie op het parkeren in de gemeente Rhenen en de bijbehorende doelen. In feite betekent dit het beleid tot uitvoering brengen.

Alle activiteiten zijn opgenomen in een uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma is het volgende aangegeven:

- » de naam van de activiteit, inclusief korte omschrijving;
- » eventuele kosten voor uitvoering. Het betreft een globale inschatting van (vervolg)onderzoek en/of concrete maatregelen;
- » de fase waarin de activiteit zich bevindt:
 - *initiatief* (verkenning): voor deze projecten is de verwachting dat ze een oplossing kunnen bieden voor het probleem. Het resultaat van deze fase is erkenning, het probleem is/wordt aangetoond en er is een basis voor verdere uitwerking;
 - *uitwerking* (planuitwerking): de activiteit levert een bijdrage om het aandachtspunt op te lossen. Nadere uitwerking moet plaats vinden voor concretisering van de oplossingsrichting;
 - *realisatie*: de oplossing is op alle punten nader gedetailleerd en in beeld gebracht, inclusief draagvlak voor de oplossing en de benodigde financiële middelen;
 - *in uitvoering*: de activiteit is momenteel in uitvoering;
- » de planning gericht op het uitvoeren van de activiteit;
- » de rol van de gemeente: trekker of deelnemer.

Communicatie

Bij de planvorming maar ook zeker bij uitvoering is het wenselijk om regelmatig de belanghebbenden te informeren. Dit draagt bij aan het creëren van draagvlak voor de maatregelen. Overige communicatie kan via de RBC plaatsvinden.

Activiteit	Omschrijving	Kosten	Tijdsbesteding in uren (ambtelijk)	Fase	Planning	Rol gemeente
Handhaving parkeerschijfzone	Overleg met de politie voor meer handhaving in de parkeerschijfzone	PM	8	planuitwerking	2009	trekker
Gebruik parkeerschijfzone werknemers	Maken van onderlinge afspraken tussen werkgevers en werknemers over gebruik parkeerschijfzone	-	8	planuitwerking	2009	trekker/ deelnemer
Parkeergelegenheid langparkeerders	Realiseren van langparkeerplaatsen aan de westzijde van het centrumgebied (locatie Paardenmarkt-Veerweg-Palmerswaard)	€ 80.000,-	80	initiatief	2009/2010	trekker
Vergunningparkeren woongebieden centrum	Invoeren vergunningparkeren in de woongebieden van het centrumgebied. Voorwaarde is realiseren voldoende langparkeerplaatsen	€ 12.000,-	60	planuitwerking	2010	trekker
'Opschonen' bebording en parkeerwijziging centrum	'Opschonen' huidige (zone-)bebording in het centrumgebied, inclusief verbeteren herkenbaarheid parkeerwijziging. Kosten voor onderzoek, exclusief aanpassing bebording en parkeerregulering	€ 10.000,-	30	Start realisatie	2009	trekker
Stimuleren fietsgebruik	Realiseren kwaliteitsimpuls voor stimuleren fietsgebruik van en naar het centrumgebied. Kosten voor onderzoek, exclusief realisatie voorzieningen	€ 10.000,-	24	initiatief	2009	trekker
Verbeteren aantrekkelijkheid winkelgebied	Realiseren kwaliteitsimpuls voor vergroting van de aantrekkelijkheid van het winkelgebied (zie ontwikkelingen Binnenstad-oost en -west)	-	-	In uitvoering / planuitwerking	2009-2012	trekker
Haal-breng problematiek basisscholen	Realiseren maatregelen uit project 'Veilig op weg naar school' gericht op reguleren van de haal-breng problematiek	-	-	realisatie	2009/2010	trekker
Handreiking toetsing parkeerklachten	Vaststellen van handreiking voor het toetsen van parkeerklachten	-	10	realisatie	2009/2010	trekker
Vrachtwagenparkeren	Toetsen en zonodig aanpassen huidige A.P.V.-regeling met betrekking tot het vrachtwagenparkeren, inclusief toetsing huidige wegsleepregeling	-	40	realisatie	2009/2010	trekker
Parkeren NS-station	Uitbreiden parkeercapaciteit in combinatie met vergunningparkeren in woonwijk en het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen in voor- en natransport (i.o.m. NS). Budget gereserveerd voor nader onderzoek: probleemverkenning (omvang e.d.) en haalbaarheid uitbreidingsmogelijkheden	€ 20.000,-	100 ¹	initiatief	2009/2010	trekker/ deelnemer

¹ Dit zal als wens in het afdelingsplan worden opgenomen.

Activiteit	Omschrijving	Kosten	Tijdsbesteding in uren (ambtelijk)	Fase	Planning	Rol gemeente
Parkeren Ouwehands Dierenpark	In overleg (de gevolgen van) de parkeersituatie bespreken	-	16	realisatie	2009/2010	deelnemer
Parkeeroverlast evenementen	Inbouwen (verkeerskundig) toetsmoment bij alle evenementenaanvragen	-	10	realisatie	2009/2010	trekker
Handreiking gehandicapten-parkeerplaatsen	Vaststellen van uitgangspunten voor (verkeerskundige) toetsing van aanvragen voor een (algemene) gehandicaptenparkeerplaats	-	10	realisatie	2009/2010	trekker
Voldoende en adequate handhaving	In overleg met politie en/of buurgemeenten de mogelijkheden bespreken voor uitbreiding handhavingstaak, inclusief verkennend onderzoek naar inzetbaarheid BOA	PM	40	planuitwerking	2009/2010	trekker
Parkeernormen	Vaststellen van parkeernormen die worden gehanteerd bij het toetsen van (ruimtelijke) parkeervraagstukken	-	10	realisatie	2009/2010	trekker
Ontheffingsmogelijkheden parkeren binnen bouwvergunning	Vaststellen van de uitgangspunten voor het onttrekken of toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare weg	-	10	realisatie	2009/2010	trekker
Vormgeving parkeervoorzieningen	Vaststellen (minimale) maatvoering voor realiseren van parkeer-voorzieningen	-	12	realisatie	2009/2010	trekker
Monitoren parkeergedrag centrumgebied	Periodiek monitoren van het parkeergedrag in het gehele centrumgebied om eventuele knelpunten tijdig te signaleren en daar waar nodig bij te sturen	€ 10.000,-	32	planuitwerking	1x in de 2 jaar	trekker

LITERATUURLIJST

CROW, *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Ede, april 2004.

CROW, *Leidraad fietsparkeren*, publicatie 158, Ede, juni 2001.

CROW, *Kwaliteit straatparkeren: leidraad voor beleid en richtlijn voor de uitvoering*, publicatie 162, Ede, oktober 2001.

CROW, *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering*, publicatie 182, Ede, juni 2003.

Gemeente Rhenen, *Notitie 'Evaluatie blauwe zone (parkeerschijfzone)'*.

Jordy van Meerkerk, Giuliano Mingardo en Niek Bosch, *Parkeren heeft weinig invloed op winkelomzet*, Vexpansie 2, september 2008.

Projectbureau WERV, *Regionale Structuurvisie WERV*, maart 2005.

Projectbureau WERV, *Convenant en Projectagenda WERV 2008*, 2008.

LIJST VAN BIJLAGEN

- I Toelichting parkeeronderzoek
- II Resultaten parkeerduuronderzoek centrumgebied
- III Resultaten parkeerdrukonderzoek woonwijken
- IV Richtlijnen fietsparkeernormen
- V Handreiking beoordeling parkeerproblemen woonwijken
- VI Richtlijnen parkeervoorzieningen gehandicapten
- VII Parkeernormen gemeente Rhenen

I Toelichting parkeeronderzoek

Woonwijken

Om eventuele parkeerknelpunten in de woonwijken te signaleren heeft een *parkeerdrukmeting* plaatsgevonden. De parkeerdruk is het aantal geparkeerde voertuigen in de openbare ruimte (in vakken en straatparkeren) gedeeld door het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Bij straatparkeren is het aantal mogelijke parkeerplaatsen ingeschat. Parkeren op eigen terrein is hierin niet meegenomen. De parkeerdruk geeft vervolgens aan waar een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is.

De parkeerdruk in de woonwijken is in beeld gebracht op dinsdag 15 april tussen 22:00 en 01:00 uur. De meting heeft in drie woonwijken plaatsgevonden: woongebied Elst, Molenberg en Grebbekwartier (noord). Vanwege het arbeidsintensieve onderzoek zijn niet alle wijken van de gemeente onderworpen aan een meting. De geselecteerde wijken zijn drie verschillende wijken verspreid over de gemeente Rhenen. Met deze selectie is aangenomen dat dit representatief is voor de overige wijken. Achterliggende gedachte van de meting is een indicatie te verkrijgen in hoeverre knelpunten in de woonwijken aanwezig zijn.

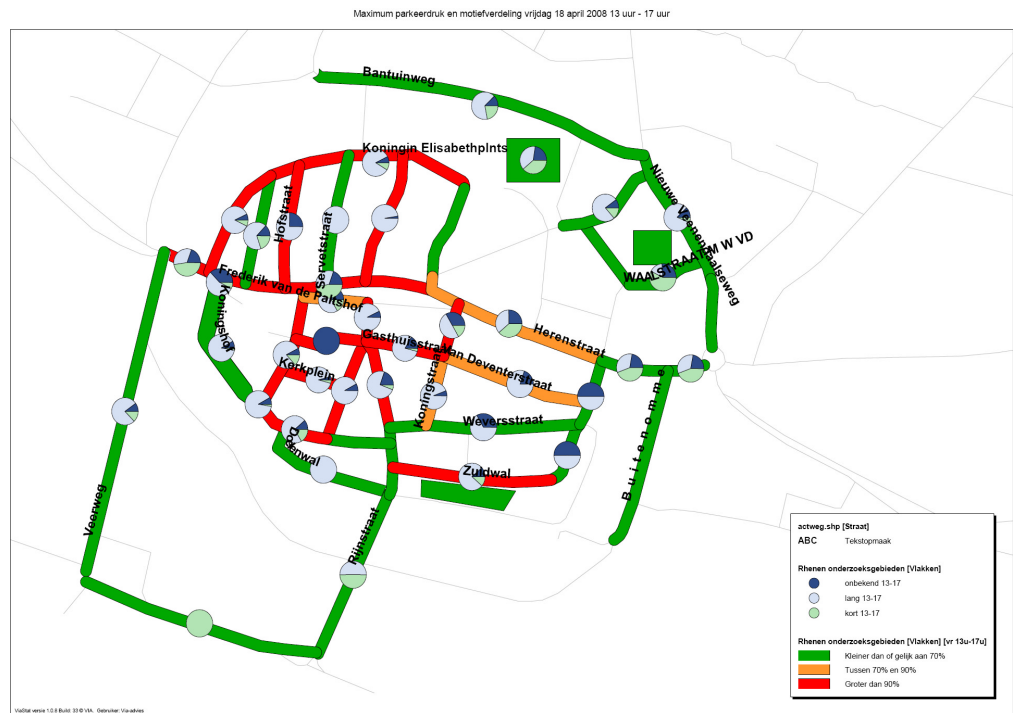
Centrumgebied

Voor het centrumgebied heeft een parkeerduurmeting plaatsgevonden. Bij dit type meting worden per tijdsinterval (een gedeelte van) de kentekens genoteerd om een indicatie te verkrijgen van de parkeerduur van het voertuig. Deze parkeerduur is vervolgens gekoppeld aan het parkeermotief (kort- of langparkeren). Er is sprake van een kortparkeerder wanneer deze minder dan 2 uur geparkeerd heeft gestaan. En een langparkeerder langer dan 2 uur. Van de categorie 'onbekend' is de parkeerduur niet te achterhalen. De parkeerder is binnen 2 uur vertrokken of staat in de laatste 2 uren van de onderzoeksperiode geparkeerd.

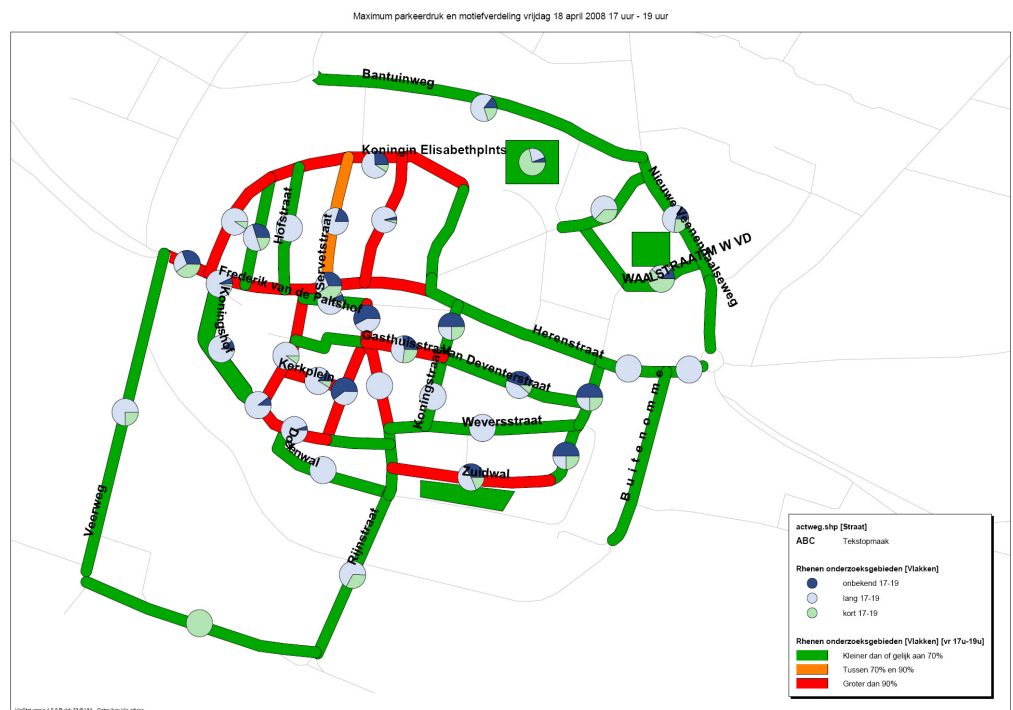
Het onderzoek heeft plaatsgevonden op vrijdag 18 april 2008 (13:00 – 22:00 uur) en zaterdag 19 april 2008 (12:00 – 18:00 uur). Beide dagen worden gezien als een maatgevende periode waarin diverse doelgroepen parkeren. Gedurende de tijdsperiode zijn per uur de gegevens genoteerd.

De resultaten in bijlage 2 betreffen een gemiddelde bezettingsgraad in de betreffende periode. Hierbij is de parkeervraag gemiddeld. Dit betekent dat op een piekmoment de vraag hoger is en daardoor een hogere parkeerdruk kent. Het gemiddelde geeft een beter beeld over de tijdsperiode omdat de pieken mogelijk worden afgevlakt.

II Resultaten parkeerduuronderzoek centrumgebied

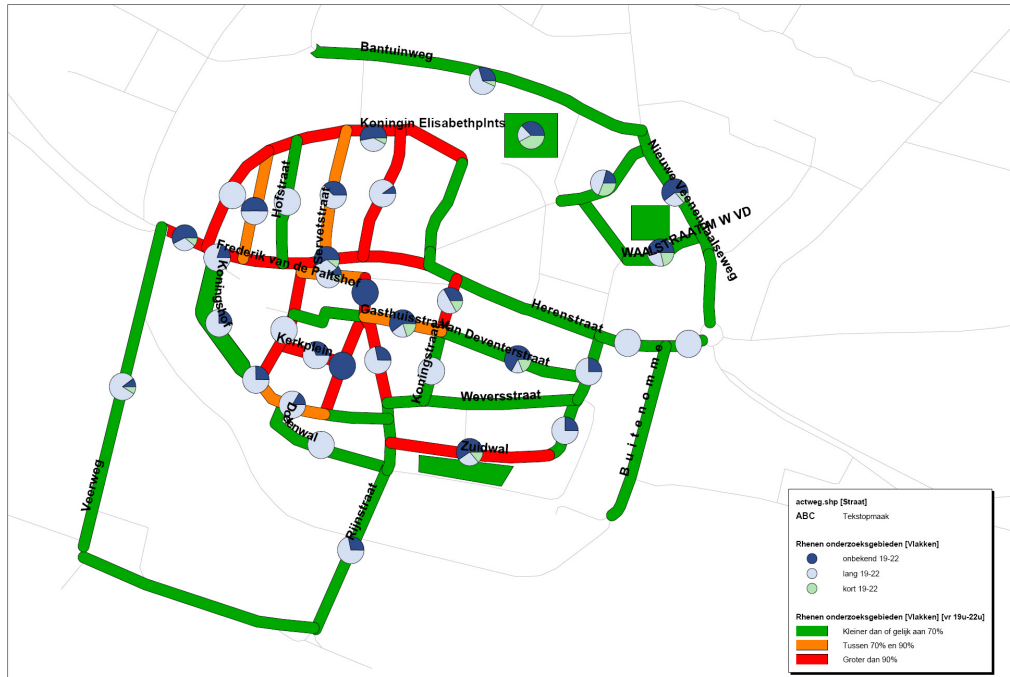


Parkeerduur en -motief vrijdag 18 april 2008, 13-17 uur (gemiddeld)



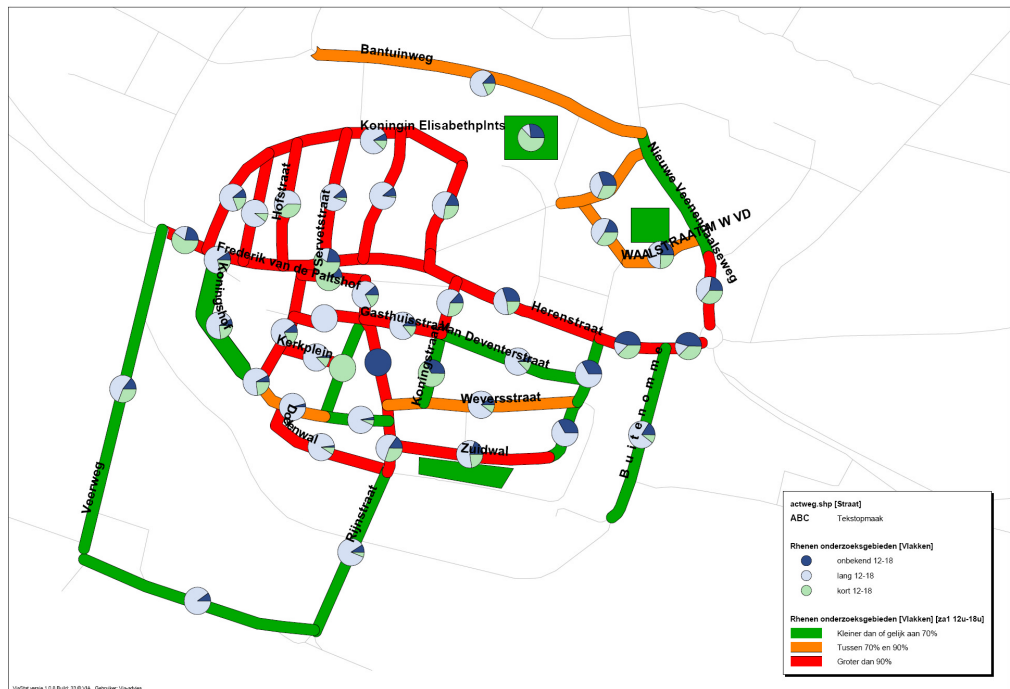
Parkeerduur en -motief vrijdag 18 april 2008, 17-19 uur (gemiddeld)

Maximum parkeerdruk en motiefverdeling vrijdag 18 april 2008 19 uur - 22 uur



Parkeerdruk en -motief vrijdag 18 april 2008, 19-22 uur (gemiddeld)

Maximum parkeerdruk en motiefverdeling zaterdag 19 april 2008 12 uur - 18 uur



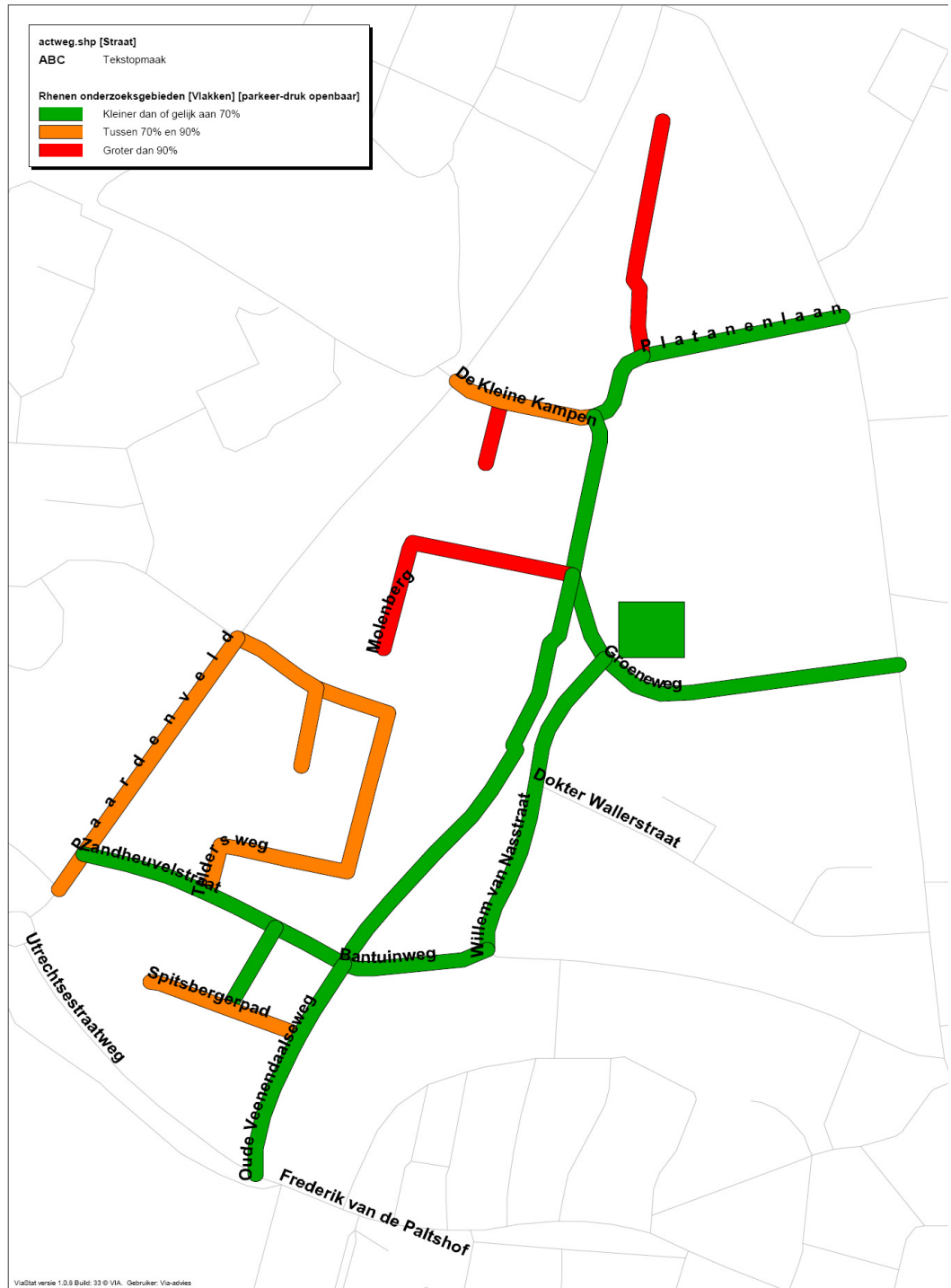
Parkeerdruk en -motief zaterdag 19 april 2008, 12-18 uur (gemiddeld)

III Resultaten parkeerdrukonderzoek woonwijken

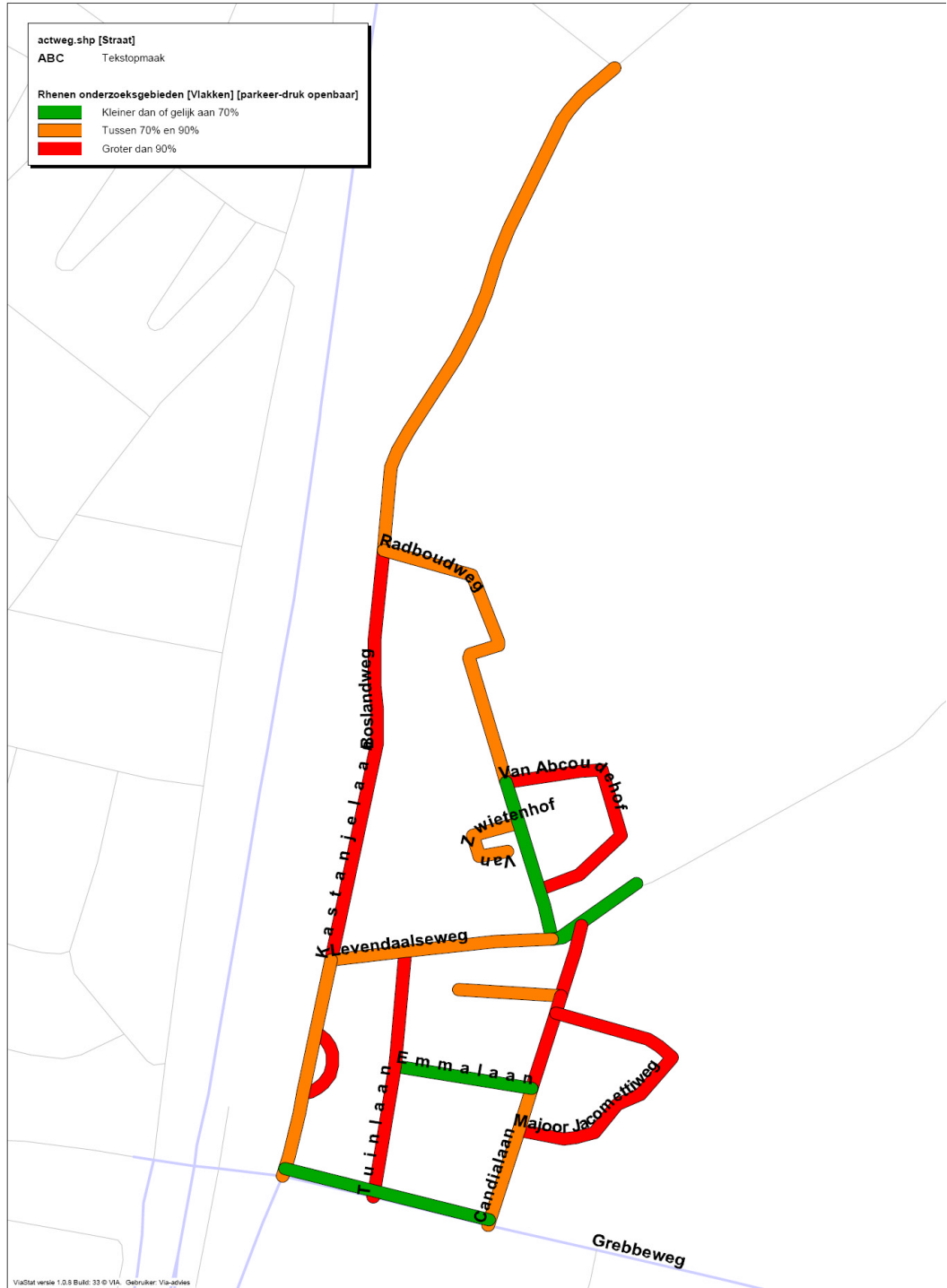


Parkeerdruk dinsdag 15 april 2008, na 22 uur

Parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen woongebied Molenberg dinsdag 15 april 2008 na 22 uur



Parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen woongebied Grebbekwartier dinsdag 15 april 2008 na 22 uur



IV Richtlijnen fietsparkeernormen

Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Toelichting: kies ondergrens bij ...
Winkelcentrum	hoofdwinkelcentrum	<i>analyses op basis van onderzoek (tellingen)</i>		
	groot wijkwinkelcentrum	100 m2 bvo	5-7	perifere ligging en winkelbestand gericht op massa-aankopen
	buurtwinkelcentrum	100 m2 bvo	6-8	
Kantoor	zonder baliefunctie	n.v.t.: zelden > 10		
	met baliefunctie	per balie	2-4	sterke OV-concurrentie
Onderwijsinstelling	kinderdagverblijf	10 kinderen	1-3	grote 'bovenwijkse'functie
	basisschool	100 leerlingen	30-40	
	voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60-70	grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	hoger onderwijs	100 studenten	40-60	sterke OV-concurrentie
Sportcomplex	sporthal	100 bezoekerscapaciteit	35-45	perifere ligging
	sportveld met tribune	100 bezoekerscapaciteit	20-30	
	sportveld zonder tribune	wedstrijdvlak	20-30	
	zwembad	100 m2 wateroppervlak	15-20	
Uitgaansgelegenheid	theater	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	20-25	grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	concertzaal	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	25-35	
	bioscoop	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	25-30	
	stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	25-35	grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	niet-stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	5-15	
	Zorginstelling	stedelijk ziekenhuis	100 bedden	20-40
	regionaal ziekenhuis	100 bedden	15-30	
	verpleeghuis	100 bedden	5-15	
Recreatie	recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20-40	grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	attractiepark	100 bezoekers topdag	15-30	
Sociaalculturele instelling	kerk, moskee	100 kerk/moskeegangers	5-15	grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	museum	100 bezoekers topdag	1-3	
Overstappunten	treinstation	<i>analyses op basis van onderzoek (tellingen)</i>		
	regulier streekvervoer	halte	3	<i>afhankelijk omvang gebruik fiets in voortransport</i>
	kansrijk streekvervoer	halte	10-30	

[CROW, 2001]

V Handreiking beoordeling parkeerproblemen woonwijken

Onderstaand is een handreiking geboden voor het objectief beoordelen van parkeerproblemen in woonwijken. Bij binnengekomen klachten kan deze handreiking worden toegepast. De handreiking is vooral gebaseerd op de inhoudelijke toetsing en afweging, niet zozeer gericht op het proces. Het proces kan natuurlijk wel belangrijk zijn voor nader inzicht in de problemen en het creëren van draagvlak voor uiteindelijke maatregelen.

Probleemanalyse

Voor het treffen van de juiste en daarmee gewenste maatregelen wordt allereerst een probleemanalyse uitgevoerd. Deze probleemanalyse geeft antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

- 1 Op welke tijden en op welke plaatsen treden problemen op? Om welke groepen van parkeerders gaat het en wie heeft er last van? Wordt er veel fout geparkeerd?
- 2 Zijn er groepen parkeerders in de wijk die in principe te weren zijn (woonwerk, overloop, etc.)?
- 3 Is het aantal parkeerplaatsen een gegeven of is er ruimte voor uitbreiding?

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden worden op hoofdlijnen de volgende stappen doorlopen:

- 1 Verzamelen gegevens (= inventarisatie);
- 2 Definieer het probleem;
- 3 Opstellen parkeerbalans;
- 4 Bepalen van oplossingsrichtingen/maatregelen.

Onderstaand zijn de vermelde stappen nader toegelicht.

Stap 1: verzamelen gegevens

Nadat het onderzoeksgebied is vastgesteld en ingedeeld in secties/segmenten wordt per sectie aan de hand van een parkeertelling het volgende in beeld gebracht:

- » Parkeeraanbod:
 - het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen, verdeeld naar:
 - parkeervakken;
 - parkeren op de rijbaan (inschatting op basis van 6 meter per auto);
 - invalidenparkeerplaatsen (algemeen of op kenteken);
 - overige speciale parkeerplaatsen (bijvoorbeeld arts);
 - het aantal beschikbare privé parkeerplaatsen;
- » Parkeervraag:
 - het aantal auto's geparkeerd in vakken, op de rijbaan en op eigen terrein;
 - het aantal foutgeparkeerde auto's;
 - het aantal geparkeerde vrachtauto's, caravans, aanhangers en aanwezige containers;

Stap 2: definieer het probleem

Op basis van de geïnventariseerde gegevens kan de parkeerdruk voor het gehele onderzoeksgebied en per sectie worden berekend. De parkeerdruk is het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte gedeeld door het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er is sprake van een probleem wanneer de parkeerdruk groter is dan 90%, dat wil zeggen wanneer meer dan 90% van de parkeerplaatsen is bezet.

Parkeerproblemen kunnen ook door andere oorzaken worden veroorzaakt, zoals:

- » beperking toegankelijkheid voor hulpdiensten. Auto's kunnen correct staan geparkeerd maar een belemmering vormen voor de doorgang van hulpdiensten;
- » het gebruik van de parkeerplaatsen.

Op basis van het voorgaande neem altijd de bereikbaarheid van hulpdiensten in overweging, eventueel in overleg met de hulpdiensten, en breng op basis van de parkeertelling het volgende in beeld:

- » het aantal foutparkeerders en de locaties waar fout wordt geparkeerd;
- » de locaties waar parkeren op eigen terrein niet/nauwelijks plaatsvindt;
- » het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen en speciale parkeerplaatsen;
- » locaties waar bedrijfsauto's en caravans staan geparkeerd;
- » de locaties waar de parkeerplaatsen inefficiënt worden gebruikt.

Indien deze situaties zich voordoen in de wijk of segment worden de huidige parkeerplaatsen niet efficiënt en optimaal gebruikt. Bij geconstateerde problemen is vervolgens het uitbreiden van de parkeercapaciteit niet de noodzakelijke/gewenste oplossing. De oplossing ligt dan bij het gedrag van de bewoners. Deze problemen kunnen worden opgelost door de bewoners bewust te maken van hun parkeergedrag en de gevolgen hiervan.

Stap 3: opstellen parkeerbalans

De verhouding tussen de parkeervraag en het -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Zo niet, zijn aanvullende maatregelen wenselijk.

Uitgangspunt van de gemeente Rhenen is niet vraagvolgend bezig te zijn. Dat wil zeggen dat bij een tekort het aantal parkeerplaatsen wordt verruimd om aan de vraag te kunnen voldoen. Wanneer de norm/streefwaarde is bereikt, worden er nooit meer parkeerplaatsen toegevoegd dan waar daadwerkelijk behoefte aan is. De norm kan per wijk verschillen, onder andere door de ligging en de opbouw van de wijk (type woningbouw).

Stap 4: bepalen van oplossingsrichtingen/maatregelen

Na de probleemanalyse en het opstellen van de parkeerbalans kunnen gerichte oplossingsrichtingen worden uitgewerkt om de problematiek tegen te gaan. Uitbreidingsmogelijkheden komen in beeld wanneer de parkeerdruk te hoog is en het aantal parkeerplaatsen in de wijk/straat niet boven de norm uit komt.

Voor het creëren van extra parkeerruimte zijn de volgende oplossingsrichtingen mogelijk:

- » Verruimen aanbod in het aantal parkeerplaatsen, door:
 - Uitbreiding (bijvoorbeeld in groenvoorzieningen; let wel op de kwaliteit van de openbare ruimte);
 - Herschikking van de huidige parkeervoorzieningen;
 - Betere markering van de huidige parkeervoorzieningen zodat er geen verlies aan parkeerruimte ontstaat;
 - Instellen van éénrichtingsverkeer in straten waardoor extra ruimte beschikbaar komt voor parkeren;
- » Invoering van parkeerregulering of stimuleren van vervoersalternatieven. Met een regulering kunnen parkeerders uit een gebied worden geweerd die niet voor gebruik door hen zijn bestemd. Maatregelen zijn (uitbreiding) parkeerschijfzone of vergunningparkeren. De 'eigen' doelgroep krijgt hierdoor meer ruimte om te parkeren. Aandacht blijft natuurlijk wel dat er een alternatief is voor de geweerde parkeerder. Het stimuleren van vervoersalternatieven kan bijdragen dat 'vreemde' parkeerders of bewoners met een tweede auto andere keuzen maken zodat het autogebruik wordt beïnvloed. Dit speelt onder andere ook bij grootschaligere evenementen in de gemeente. Hierbij kan worden gedacht aan: stimuleren van OV, stimuleren van fietsgebruik door aanbieden van veilige stallingen, creëren van tijdelijke P&R-terreinen.

Oplossingen tegen het foutparkeren zijn:

- » Handhaving (in overleg met politie of in eigen beheer);
- » Nemen van fysieke maatregelen om foutparkeren tegen te gaan;
- » Voeren van campagnes rondom de acceptatie van langere loopafstanden.

Per situatie zullen de oplossingsrichtingen moeten worden bekeken zodat een oplossing op maat kan worden gegeven.

Prioriteitstelling

Wanneer meerdere knelpunten aanwezig zijn die niet tegelijk kunnen worden aangepakt, is het raadzaam om de knelpunten/oplossingen te prioriteren. De prioriteitstelling kan plaatsvinden aan de hand van de volgende criteria:

- » de omvang van het tekort aan parkeerplaatsen;
- » het bereik van de maatregel, bijvoorbeeld het aantal woningen;
- » de planning; in hoeverre kunnen de maatregelen meeliften in beheer en onderhoud van de infrastructuur en/of groenvoorziening;
- » eventuele benodigde bestemmingsplanprocedures;
- » de kosten per parkeerplaats.

Richtlijnen aanvraag inritvergunning

Onderstaand zijn uitgangspunten opgenomen onder welke voorwaarden een inritvergunning kan worden afgegeven. Dit geldt bijvoorbeeld ook bij de aanvraag van een tweede inrit. Voor de gemeente Rhenen is het geen beleid om twee inritten per locatie af te geven. In bijzondere gevallen is op basis van een verkeerstechnische onderbouwing een uitzondering mogelijk. Op verkeerskundige gronden kan een inritvergunning worden afgegeven wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- » in de betreffende straat alleen parkeren op eigen terrein tot de mogelijkheden behoort;
- » er voldoende parkeerruimte in de straat/wijk aanwezig is. Het opheffen van een (openbare) parkeerplaats mag niet ten koste gaan van de parkeermogelijkheden voor andere bewoners/bezoekers;
- » geen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid aanwezig zijn. Wanneer bijvoorbeeld het (uit)zicht wordt belemmerd, kan worden gekeken naar aanvullende maatregelen (verwijderen begroeiing, plaats zichtspegel, e.d.).
- » de aanvrager draagt zorg voor financiering van realisatie van de inrit en eventuele bijkomende kosten.

VI Richtlijnen parkeervoorzieningen gehandicapten

Richtlijnen algemene gehandicaptenparkeerplaats

- » Toetsing:
 - Bij publieke voorzieningen (bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis): minimaal 5% van de parkeerplaatsen moet een algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen (< 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;
 - Voor grote (openbare) parkeerterreinen en -garages een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen;
- » Maatvoering:
 - richtlijnen conform het ASVV [CROW, 2004];
 - gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie reguliere plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd. Voor de maatvoering van parkeerplaatsen voor gehandicapten wordt verwezen naar het ASVV [CROW, 2004].

Richtlijnen (individuele) gehandicaptenparkeerplaats bij de woning/werkadres

De gemeente Rhenen heeft (bestuurlijk) een procedure vastgesteld voor het afhandelen van aanvragen voor een gehandicaptenparkeerplaats. Het doel van deze procedure is een:

- » uniforme toetsing aan de beleidsregels;
- » uniforme belangenafweging overeenkomstig eerder afgehandelde aanvragen. Beoogde doel is mensen met een functiebeperking of een vaste verzorger met een functiebeperking zolang mogelijk zelfstandig in hun bestaande leefomgeving laten functioneren.

De procedure/het werkproces ziet er als volgt uit:

- 1 toetsing aanvraagformulier (actie WMO, maximaal 4 weken);
- 2 overleg (bij vragen). Bij akkoord overdragen aan afdeling OBOR;
- 3 verkeerskundige toetsing (actie OBOR, maximaal 4 weken);
- 4 overleg;
- 5 nemen verkeersbesluit (bij goedkeuring aanvraag);
- 6 bestellen en plaatsen/aanbrengen maatregelen (actie OBOR, 6 weken).

Aandachtspunten verkeerskundige toetsing:

- » Toetsing aanvraag. Aanvragen kunnen worden afgewezen indien:
 - er voldoende beschikbare parkeerruimte aanwezig is in de directe omgeving van de woning/werkadres/instelling. Aan de hand van een parkeertelling (vraag en aanbod) op een representatieve dagperiode kan de parkeerdruk in beeld worden gebracht.
 - er op een andere manier over een parkeerplaats kan worden beschikt, bijvoorbeeld een garage of oprijlaan;

- werkgevers/instelling geen mogelijkheid hebben/heeft om op eigen terrein een gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) te creëren. Bij een instelling kan deze parkeerplaats alleen worden gerealiseerd voor het instellingsadres;
 - op basis van verkeerstechnische gronden geen mogelijkheid aanwezig is voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats (zie maatvoering);
- » Maatvoering:
- conform de richtlijnen van het ASVV [CROW, 2004].

VII Parkeernormen gemeente Rhenen

Functie	Parkeernorm centrumgebied (minimum)	Parkeernorm centrumgebied (maximum)	Parkeernorm buiten centrumgebied (minimum)	Parkeernorm buiten centrumgebied (maximum)	opmerkingen
Woningen					
woning duur	1,5	1,7	2,0	2,2	woning
woning midden	1,3	1,5	1,8	1,9	woning
woning goedkoop	1,2	1,3	1,4	1,7	woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	0,3	0,6	woning (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)
kamer verhuur	0,2	0,6	0,2	0,6	kamer
Winkels					
wijk-, buurt- en dorpscentra	3,0	4,5	3,0	4,5	100 m2 bvo, 1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
grootschalige detailhandel	-	-	6,5	8,5	100 m2 bvo, 1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
(week)markt	3,0	4,5	3,0	4,5	100 m2 bvo, 1 m = 6 m2 (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
Bedrijven					
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,3	2,5	3,0	3,5	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,2	2,0	1,7	2,5	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,5	0,6	0,8	0,9	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	1,2	1,7	2,5	2,8	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
arbeidsextensieve/bezoekersintensieve bedrijven (showroom)	1,0	1,2	1,6	1,8	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,8	1,7	100 m2 bvo (1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo)
Horeca					
cafe/bar/discotheek/cafetaria	5,0	7,0	6,0	8,0	100 m2 bvo
restaurant	10,0	12,0	14,0	16,0	100 m2 bvo
hotel	0,5	1,5	0,5	1,5	kamer
museum/bibliotheek	0,5	0,7	1,0	1,2	100 m2 bvo
bioscoop/theater/schouwburg	0,2	0,3	0,3	0,4	zitplaats
Sport/vrije tijd					
sporthal (binnen)	1,7	2,2	2,5	3,0	100 m2 bvo, gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie + 0,1-0,2 99 per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	13,0	27,0	13,0	27,0	ha. netto terrein
dansstudio/sportschool	3,0	4,0	4,0	5,0	100 m2 bvo
squashbanen	1,0	1,5	1,0	1,5	baan
tennisbanen	2,0	3,0	2,0	3,0	baan
golfsbaan	-	-	6,0	8,0	hole
bowlingbaan/biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	baan/tafel
stadion	0,04	0,2	0,04	0,2	zitplaats
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	6,0	6,0	8,0	100 m2 bvo
zwembad	8,0	10,0	10,0	12,0	100 m2 opp. Bassin
themapark/pretpark	4,0	12,0	4,0	12,0	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/hal	3,0	12,0	3,0	12,0	100 m2 bvo
manege	-	-	0,3	0,5	box
cultureel centrum/wijkgebouw	2,0	4,0	2,0	4,0	100 m2 bvo
Verzorging					
ziekenhuis	1,5	1,7	1,5	1,7	bed, bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
verpleeg-/verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,5	0,7	wooneenheid
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	1,5	2,0	1,5	2,0	behandelkamer met een minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
Onderwijs					
WO/HBO - dag	20,0	20,0	20,0	20,0	parkeervraag = collegezalen + leslokalen
MBO (ROC)/WO/HBO - dag	5,0	7,0	5,0	7,0	leslokaal (= circa 30 zitplaatsen), totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
voorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VBO) - dag	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal (= circa 30 zitplaatsen)
avondonderwijs	0,5	1,0	0,5	1,0	student
basisonderwijs	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal (= circa 30 zitplaatsen)
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,6	0,8	arbeidsplaats (maximaal gelijktijd aanwezig aantal werknemers)
Overig					
volkstuin	0,3	0,3	0,3	0,3	perceel
religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2	zitplaats
begraafplaats/crematorium	15,0	30,0	15,0	30,0	gelijktijdige begrafenis/crematie

Centrumgebied: gedeelte tussen Nieuw Veenendaalseweg en Veerweg ten zuiden van de Bantuinweg.
 Buiten centrumgebied: alles wat buiten het centrumgebied valt.

