



Een vak apart

Parkeerbeleidsplan

Woudenberg, juni 2006

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	BEOOGD RESULTAAT	3
1.3	OPBOUW PARKEERBELEIDSPLAN	3
2	MOBILITEIT EN PARKEREN IN NEDERLAND	4
2.1	ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT EN PARKEREN	4
2.2	LANDELIJK BELEID EN PARKEREN	4
2.2.1	<i>Landelijk beleid in de periode 1990-2000.....</i>	<i>4</i>
2.2.2	<i>Landelijk beleid in de periode 2001-2020.....</i>	<i>5</i>
2.2.3	<i>Landelijk beleid in de periode 2004-2020.....</i>	<i>6</i>
3	PARKEERVISIE WOUDENBERG	7
3.1	KADERS	7
3.1.1	<i>Wegenverkeerswet 1994.....</i>	<i>7</i>
3.1.2	<i>RVV 1990</i>	<i>7</i>
3.1.3	<i>BABW.....</i>	<i>7</i>
3.1.4	<i>ASVV 2004</i>	<i>7</i>
3.1.5	<i>Wegsleepverordening</i>	<i>8</i>
3.1.6	<i>APV</i>	<i>8</i>
3.1.7	<i>Toekomstvisie Woudenberg 2015.....</i>	<i>8</i>
3.2	VISIE OP PARKEERNORMERING	9
3.2.1	<i>Gebiedsindeling.....</i>	<i>9</i>
3.2.2	<i>Functionele indeling.....</i>	<i>10</i>
3.2.3	<i>Toepassing van de normen.....</i>	<i>10</i>
3.2.4	<i>Maatvoering</i>	<i>11</i>
3.3	VISIE OP PARKEERREGULERING	12
3.3.1	<i>Parkeerschijfzone</i>	<i>12</i>
3.3.2	<i>Parkeerontheffingen.....</i>	<i>13</i>
3.3.3	<i>Parkeervergunningen.....</i>	<i>13</i>
3.3.4	<i>Betaald parkeren.....</i>	<i>13</i>
3.4	PARKEREN VOOR GEHANDICAPTEN.....	14
3.5	LADEN EN LOSSEN	14
3.6	PARKEREN GROTE VOERTUIGEN.....	14
3.7	PARKEREN FIETSEN.....	15
3.8	PARKEREN CARAVANS.....	15
4	BELEIDSMATREGELEN	16
4.1	LAAD- EN LOSVOORZIENINGEN	16
4.2	PARKEERVERGUNNINGEN	16
4.3	FIETSPARKEREN.....	16
4.4	PARKEREN CARAVANS	16
4.5	PARKEERVERWIJSBORDEN	16
5	UITVOERINGSPROGRAMMA	17
	BIJLAGE 1 MODEL PARKEERONTHEFFING	18
	BIJLAGE 2 MODEL PARKEERVERGUNNING	19
	BIJLAGE 3 VOORWAARDEN GEHANDICAPTENPARKEERPLAATS.....	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het autobezit in Woudenberg is de laatste jaren toegenomen tot ruim 43%. Deze toename is zowel te danken aan de algemene welvaart als aan de toename van inwoners en woningen in Woudenberg. Terwijl het aantal inwoners vanaf het jaar 2000 steeg met 2% en het aantal woningen met 5%, nam het aantal personenauto's in Woudenberg toe met bijna 8%¹.

De kwaliteit van het straatparkeren is de laatste jaren steeds meer onderwerp van discussie. De toename van het autobezit gaat in bepaalde wijken gepaard met meldingen van parkeerproblemen; het aantal vrije parkeerplaatsen in de directe nabijheid van woningen neemt af waardoor men de auto steeds minder eenvoudig kan parkeren.

Vooraf in oudere wijken is te zien dat de parkeervraag in verhouding tot het aanbod steeds groter wordt omdat de parkeernormen van destijds lager waren dan de huidige normen. Overigens is het een illusie om te denken dat nieuwe wijken, waarin actuele parkeernormen zijn gehanteerd, geen aanleiding geven tot klagen.

Met regelmaat ontvangt de gemeente verzoeken om groenstroken te vervangen door parkeerplaatsen omdat men de auto niet in het zicht kan parkeren van de woning. Daarnaast wordt de gemeente regelmatig gedwongen om uitspraken te doen over toe te passen parkeernormen en parkeerregels bij het realiseren van projecten. Ten slotte mist Woudenberg een evenwichtige balans tussen de wensen enerzijds en de compenserende maatregelen anderzijds. Dit leidt er toe dat de handhaving van bijvoorbeeld de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wordt bemoeilijkt.

1.2 Beoogd resultaat

Met een parkeerbeleidsplan heeft de gemeente een instrument in handen om duidelijkheid te verschaffen over de in Woudenberg geldende uitgangspunten, regels en consequenties op het gebied van zowel ontwerp als handhaving.

1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan

Dit plan geeft in de eerste plaats aan wat de landelijke ontwikkelingen en doelstellingen zijn betreffende het parkeerbeleid. Daarna volgt de parkeervisie van de gemeente zelf. De kaders die aan deze visie ten grondslag liggen, komen in dit plan uitgebreid aan de orde. Vervolgens volgt de visie op parkeernormering, parkeerregulering en enkele andere gerelateerde zaken. Aan de hand van de visie volgen tenslotte enkele beleidsmaatregelen. Het uitvoeringsprogramma laat zien wanneer deze maatregelen gestalte zullen krijgen.

¹ Bron: Verkeersveiligheidsplan Woudenberg (oorspr. CBS)

2 Mobiliteit en parkeren in Nederland

2.1 Ontwikkelingen mobiliteit en parkeren

Momenteel maken wij een grote groei van de automobilititeit mee. Automobilititeit hangt sterk samen met demografische, economische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen. Door de veranderende samenstelling en groei van de Nederlandse bevolking is het aantal huishoudens relatief sterk toegenomen. Steden worden groter, waardoor er schaalvergroting van de ruimtelijke relaties ontstaat. Door de groei van de werkgelegenheid is er een stijging van besteedbaar inkomen en vrije tijd waardoor het aantal kilometers woonwerk en sociaalrecreatieve autoverkeer tot 2010 fors zal toenemen. Tussen 2010 en 2020 zal er sprake zijn van een minder grote toename omdat het aandeel 50- tot 65- jarigen dan relatief meer de overhand krijgt.

De toename van de automobilititeit zit niet in het aantal verplaatsingen maar in de afstand per verplaatsing. De groei van de autokilometrage valt mee in verhouding tot de geraamde ontwikkeling van het autobezit. In veel huishoudens is sprake van een toegenomen aandeel van het bezit van tweede en derde auto's. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in een toename van het aantal tweeverdieners en het op relatief jonge leeftijd aanschaffen van een auto door jonge, nog thuis wonende, volwassenen. De kilometrage per huishouden wordt daardoor verdeeld over meerdere auto's.

De groei van het autopark overtreft in sterke mate de toename van de bevolkingsomvang. Waar de bevolking de laatste 10 jaar met maar 5% toenam, is het autopark in Nederland met maar liefst 25% toegenomen tot een aantal van 6,9 miljoen geregistreerde personenauto's. Het aantal huishoudens dat beschikt over twee of meerdere auto's, is van 14% in 1994 toegenomen tot 21% in 2004. Het (brom)fietsbezit in de afgelopen periode gedaald.

2.2 Landelijk beleid en parkeren

Landelijk beleid op het gebied van parkeren is terug te vinden in zowel de landelijke beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer als op het gebied van ruimtelijke ordening. In de afgelopen vijftien jaar is het beleid meerdere malen aangepast. Hieronder worden de belangrijkste ontwikkelingen, evenals de essentie van de meest recente landelijke beleidskaders geschetst.

2.2.1 Landelijk beleid in de periode 1990-2000

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1990)

In het SVV II zijn de uitgangspunten voor het verkeer- en vervoerbeleid tot 2000 benoemd. Het toenemende autobezit en autogebruik zorgden voor steeds meer overlast. Daarom stelde de rijksoverheid zich ten doel om de automobilititeit in te perken.

Eén van de instrumenten was het invoeren van locatiebeleid en het invoeren van een sturend parkeerbeleid, gericht op een beperking van het niet noodzakelijke autogebruik. Instrumenten voor een sturend parkeerbeleid waren: het reguleren van de realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen door het toepassen van parkeernormen, het reguleren van het gebruik van nieuwe parkeervoorzieningen door tariefheffing en be-

langhebbenregelingen, maar ook gerichte sturing van parkeervoorzieningen, inzet van infrastructurele maatregelen en vervoermanagement.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, 1994)

Nadat de Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening (VIRO, 1988) al aanstuurde op een geconcentreerde ontwikkeling van stedelijke knooppunten en een realisatie van een uitgebreid woningbouwprogramma, werden in de VINEX ook oplossingen aangedragen om de alarmerende milieuproblemen te verminderen. De belangrijkste relatie werd gezocht in beperking van de mobiliteitsbehoefte. In deze periode werd het ABC-locatiebeleid gezien als een belangrijk instrument om invloed uit te oefenen op de (auto)mobiliteit, in samenhang met een beperkend parkeerbeleid. In het locatiebeleid waren hiertoe locatieprofielen benoemd.

A-locaties waren gebieden die zeer goed bereikbaar waren met het openbaar vervoer en minder goed met de auto zodat een streng parkeerbeleid moest worden gevoerd. B-locaties waren goed bereikbaar met het openbaar vervoer en redelijk met de auto. Hier geldt een beperking van het aantal parkeerplaatsen. C-locaties waren goed bereikbaar met de auto. Aan de hand van het aantal publieks- en goederenbewegingen, werden woningen en bedrijven verder naar of van centrumgebied gesitueerd.

Parkeerbeleid in de periode 1990-2000

Om de landelijke beleidsdoelstellingen uit het SVV II te kunnen realiseren, diende het parkeerbeleid veranderd te worden van een vraagvolgend beleid in een sturend beleid. De reden van deze omslag was dat er door een vraagvolgend beleid steeds meer onnodig autoverkeer werd aangetrokken.

De uitvoering van het sturende parkeerbeleid diende door de gemeenten opgepakt te worden. Echter, het locatiebeleid uit de VINEX leidde niet tot de gewenste resultaten. Het autogebruik nam nog steeds toe en de landelijke parkeernormen konden niet voorzien in de werkelijke parkeerbehoefte van functies op de verschillende locaties. Op meerdere locaties worden tegenwoordig dan ook 'reparaties' uitgevoerd die vaak ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

2.2.2 Landelijk beleid in de periode 2001-2020

Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP, 2001)

Deze opvolger van het SVV II had een andere filosofie: de toename van de mobiliteit werd als een gegeven beschouwd en het NVVP richtte zich daarom op het accommoderen van deze groei en het bestrijden van de negatieve effecten ervan. Van een sturend beleid werd overgestapt naar een faciliterend beleid. Mobiliteit werd geaccepteerd als een deel van de samenleving. De belangrijkste instrumenten waren: beter benutten van de bestaande infrastructuur, bouwen waar knelpunten zijn en prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten.

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (5^e Nota RO, 2003)

Na een periode van economische groei zijn de welvaart en de materiele consumptie sterk toegenomen. Het motto 'centraal wat moet, decentraal wat kan' gaf aan dat beslissing over de ruimtelijke inrichting vooral zaak werd van provincies, kaderwetgebieden en gemeenten. Het ABC-locatiebeleid (zie hierboven) voor bedrijven en voorzieningen is aangepast. Het gaat om een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat optimaal wordt bijgedragen aan versterking van de vitaliteit van stedelijke netwerken en steden en dorpen. Om intensief ruimtegebruik te bevorderen, wil het rijk dat bij nieuwbouw de realisatie van ondergrondse of inpandige parkeervoor-

ziningen wordt gestimuleerd. Binnen randvoorwaarden van het rijk moeten provincies, kaderwetgebieden en gemeenten de slag naar een operationeel locatiebeleid maken. Locatiebeleid wordt vervangen door mobiliteitsmanagement.

Parkeerbeleid in de periode 2001-2020

Het oude ABC-locatiebeleid is opgeheven. Op zich gaf dit beleid veel duidelijkheid en normen voor het aantal parkeerplaatsen per bedrijf of bedrijventerrein, maar de normen gaven vaak aanleiding voor onderhandeling in specifieke situaties. De parkeernormen kwamen in de praktijk vaak niet overeen met de werkelijke parkeersituatie. Daardoor ontstond er parkeeroverlast en waren er wederom achteraf correcties ('reparaties') nodig.

De nieuwe aanpak is een bredere aanpak dat verder gaat dan alleen de problematiek van het parkeren. Het rijk vraagt betrokkenen na te denken over alternatieven voor verplaatsingen. Te denken valt aan het openbaar vervoer en aan mobiliteitsmanagement. Om dit te stimuleren moet er wel worden gewerkt aan het verbeteren van overstappunten en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Voor de noodzakelijke parkeerplaatsen op de bestemming, wordt in stedelijke gebieden onder meer getracht ondergrondse en in pandige parkeervoorzieningen te stimuleren.

2.2.3 Landelijk beleid in de periode 2004-2020

Nota Mobiliteit (NoMo, 2004)

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte voor het verkeer en vervoer en is opgesteld in samenspraak met decentrale overheden. Tot 2020 groeit het personenvervoer met 20% en het goederenvervoer met 40 tot 80%. Om knelpunten in het wegennet op te lossen, zal onderhoud aan de wegen nodig zijn en zal er op diverse plaatsen gebouwd moeten worden. Daarnaast wordt een start gemaakt met het uitwerken van prijsbeleid en wordt gezocht naar nieuwe manieren om projecten aan te besteden. Het motto is nog steeds 'mobiliteit mag' waarbij de reiziger moet worden verleid om van andere vervoerswijzen gebruik te maken. Een belangrijk instrument is het realiseren van overstappunten en het uitvoeren van mobiliteitsmanagement.

Nota Ruimte (NoRu, 2004)

De Nota Ruimte bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'. De inhoud van de Nota Ruimte is te vergelijken met de inhoud van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Het rijk stimuleert de ontwikkeling van P&R-terreinen (Park en Ride), transferia of overstappunten in de buurt van stedelijke gebieden. Daarnaast stimuleert de nota de ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen bij de knooppunten van weg- en railverbindingen.

Parkeerbeleid in de periode 2004-2020

In beide bovenstaande nota's is erg weinig vermeld over parkeren. Daarmee is parkeren nu echt een zaak geworden van de decentrale overheden. Het rijk denkt aan een nadrukkelijke rol voor de provincies omdat deze dicht bij de gemeenten staan en daardoor op regionaal niveau makkelijker afspraken kunnen maken over andere regionale vestigingsmilieus en regionaal parkeerbeleid. Er is een nieuwe manier van denken in gang gezet waarbij mobiliteit mag. Van een sturend parkeerbeleid wordt overgestapt naar een faciliterend beleid.

3 Parkeervisie Woudenberg

3.1 Kaders

3.1.1 Wegenverkeerswet 1994

Om het verkeer in goede banen te leiden, zijn regels noodzakelijk. De Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994) bevat de basis van de verkeersregels. Artikel 15 van deze wet bepaalt dat voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens en infrastructurele maatregelen het nemen van een verkeersbesluit vereist is. Weggebruikers kunnen tegen een verkeersbesluit in bezwaar en beroep gaan. Dit is een bescherming tegen de mogelijk verstrekkende gevolgen van verkeersmaatregelen. De openbare lichamen die bevoegd zijn tot het nemen van verkeersbesluiten zijn het Rijk, de provincie, de waterschappen en de gemeenten. Het Rijk, de provincie en de waterschappen nemen verkeersbesluiten voor hun 'eigen' wegen. De gemeenten nemen verkeersbesluiten voor gemeentelijke en particuliere wegen.

3.1.2 RVV 1990

Van belang voor de wegbeheerder is de 'Algemene Maatregel van Bestuur' (AMvB) die op de Wegenverkeerswet steunt: het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens ofwel het RVV. Het RVV bevat algemene verkeersregels, status van verkeerstekens en andere regels voor de weggebruiker. Bij het RVV 1990 hoort een aantal uitvoeringsvoorschriften waarin een nadere uitwerking van techniek en/of gebruik van enkele regels is opgenomen.

3.1.3 BABW

De artikelen 14 tot en met 20 van de WVW 1994 omvatten regels betreffende verkeerstekens en maatregelen op of aan de weg. In artikel 14 is vastgesteld dat bij Algemene Maatregel van Bestuur regels worden vastgesteld betreffende het toepassen van verkeerstekens en onderborden en bijvoorbeeld het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer. Artikel 14 en artikel 20a van de WVW 1994 vormen de basis voor het 'Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer' (BABW). Het BABW bevat de voorschriften voor de wegbeheerder ten aanzien van de inrichting, bebording en belijning van de wegen, verantwoordelijkheden en procedures.

3.1.4 ASVV 2004

De ASVV stond eerder voor Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen maar vandaag de dag staat het voor Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Het ASVV is een uitgave van het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte. De ASVV is primair bedoeld voor degenen die ontwerpen vervaardigen voor de aanleg van een nieuwe verkeersvoorziening of voor de verbetering van een bestaande verkeerssituatie. De geboden informatie uit de ASVV kan variëren van een wet, een (NEN)-norm of een voorschrift dat moet worden gevolgd, tot een mogelijkheid waarover maar weinig zekerheid bestaat dat de uitwerking gunstig is. NEN 2443 heeft betrekking op het parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en garages. Ook in de bouwverordening wordt verwezen naar de NEN 2443.

3.1.5 Wegsleepverordening

Wanneer een voertuig fout geparkeerd staat, zijn er twee naast elkaar bestaande manieren om hiertegen op te treden. Er kan op grond van de Wet-Mulder een proces-verbaal worden opgemaakt door de politie en er kan door de gemeente bestuursdwang worden toegepast. De wijziging van het Besluit wegslepen van voertuigen houdt in dat tegenwoordig, in tegenstelling tot de oude regeling, geen koppeling meer bestaat tussen beide vormen van optreden. Bestuursdwang mag nu worden toegepast zonder dat er een proces-verbaal is vereist.

Direct optreden tegen foutparkeerders kan in bepaalde gevallen zeer wenselijk zijn. Naast gevallen waarin de veiligheid op de weg of vrijheid van het verkeer in het geding is, kunnen foutief geparkeerde auto's worden verwijderd van onder meer gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en loshavens, voetgangersgebieden en parkeergelegenheden voor vergunninghouders.

Sinds de raad van Woudenberg in 2005 de Wegsleepverordening Woudenberg heeft vastgesteld, kan het college gebruik maken van zijn bevoegdheid tot het overbrengen en in bewaring stellen van een foutief geplaatst voertuig. In de verordening worden nadere regels gesteld betreffende de bewaringsplaats voor voertuigen, de berekening van de kosten en de aanwijzing van weggedeelten waar voertuigen kunnen worden verwijderd.

3.1.6 APV

In de Wegenverkeerswet 1994 is vastgelegd dat provincies, gemeenten en waterschappen hun bevoegdheid houden om bij verordening regels vast te stellen ten aanzien van het onderwerp waarin de wet niet voorziet, voor zover die regels daarmee niet in strijd zijn. Zoals blijkt uit de toelichting werd hierbij in het bijzonder gedacht aan de regeling van parkeerexcessen.

In artikel 85 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, noch elders in de verkeerswetgeving wordt aangegeven wat het begrip 'parkeerexces' precies inhoudt. Degene die tot taak heeft hieromtrent verbodsbepalingen te formuleren, zal dan ook moeten aangeven wat dit begrip omvat.

In afdeling 1 van hoofdstuk 5 van de APV worden geregeld: het parkeren van voertuigen van een autobedrijf en dergelijke; van defecte voertuigen; van voertuigwrakken; van caravans en dergelijke; van reclamevoertuigen; van grote voertuigen; van uitzichtbelemmerende voertuigen en van voertuigen die anderszins hinder of overlast veroorzaken.

3.1.7 Toekomstvisie Woudenberg 2015

De toekomstvisie Woudenberg 2015 geeft aan dat naast toenemende verkeersintensiteiten de grotere automobiliteit van mensen ook invloed heeft op hun activiteitenpatroon en het gebruik van allerlei voorzieningen. Als winkels, sportverenigingen etc. niet in staat zijn om de gewenste kwaliteit, waaronder voldoende parkeergelegenheid, te bieden, dan zullen inwoners eenvoudigweg naar andere, beter bereikbare, winkelcentra uitwijken. Het is zaak om dit te voorkomen.

3.2 Visie op parkeernormering

De visie op het gebied van de parkeernormering is opgebouwd uit drie elementen:

1. gebiedsindeling;
2. functionele indeling;
3. toepassing.

3.2.1 Gebiedsindeling

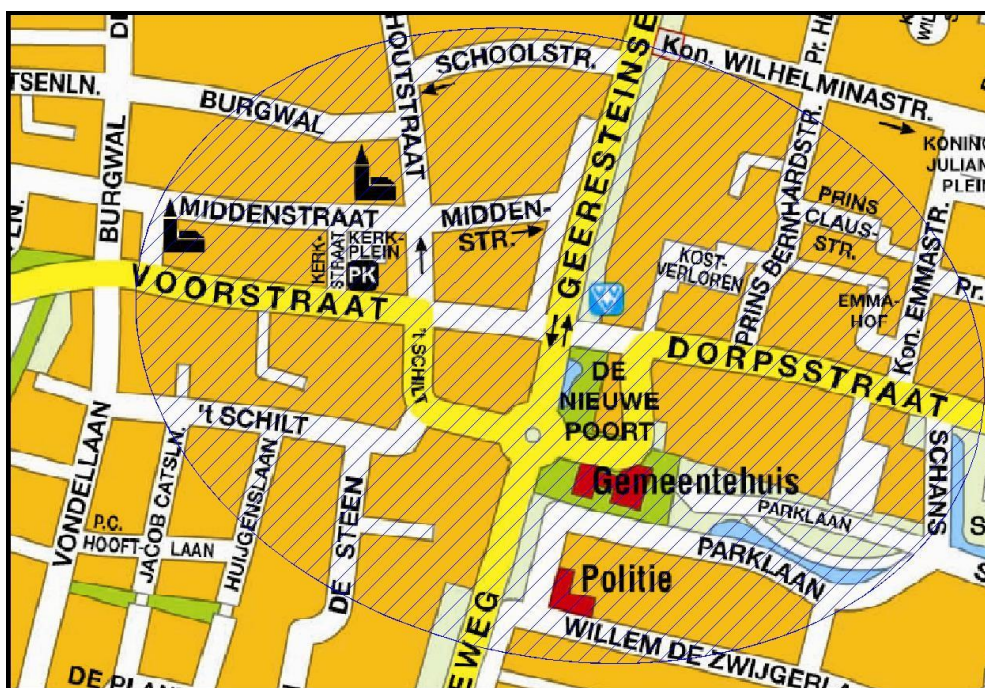
De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW uitgegeven ASVV 2004 waarin onder andere parkeerkcijfers zijn vermeld. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de locatie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard op andere plaatsen in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijze en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de parkeerkcijfers onderscheid te maken naar:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom

Deze gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij aan bij de Woudenbergse situatie. Omdat binnen het winkelgebied van Woudenberg relatief veel gebruik wordt gemaakt van de fiets, en omdat dit gebied goed toegankelijk is met het openbaar vervoer, valt dit gebied binnen de indeling 'centrum'. Dit is aangegeven in figuur 1.



Figuur 1 Gebiedsindeling centrum

De woonwijken van Woudenberg vallen binnen de indeling 'rest bebouwde kom'. Omdat er tussen het centrum en de woonwijken een relatief duidelijke grens is, is er geen gebied dat aangemerkt zal worden als 'schil/overloopgebied'. Voor de notitie wordt dus uitgegaan van een tweedeling.

3.2.2 Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. In de ASVV wordt onderscheid gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofd-functies:

1. wonen
2. werken
3. winkels
4. overig

Voor de drie gebieden zijn per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie ASVV 2004 als richtlijn gehanteerd.

3.2.3 Toepassing van de normen

De minimumparkeernorm is de door de gemeente Woudenberg vereiste parkeernorm. Het realiseren van lagere parkeernormen dan de minimumnorm, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Als toekomstige ruimtelijke plannen en projecten worden gerealiseerd in een gebied waar reeds een tekort aan parkeerplaatsen is, dan kan de gemeente Woudenberg de maximale parkeernorm eisen om de algehele parkeerdruk te doen afnemen.

Bij een verwachte meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van het hanteren van de strikte parkeernormen worden verleend. Onder meervoudig gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies, op verschillende momenten, gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Het is dan niet noodzakelijk om de parkeernormen te 'stapelen'. Meervoudig gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages.

Parkeren op eigen terrein

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. De gemeente kan om redenen echter vrijstelling hiervan verlenen, eventueel onder financiële voorwaarden. Daarbij dient aangetoond te worden dat er op termijn in de directe omgeving van het betreffende perceel voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, of komt, om in de ontstane parkeervraag te kunnen voorzien. In dat geval wordt vrijstelling verleend na storting van een bijdrage in het gemeentelijke parkeerfonds. Daarvoor dient eerst een Verordening op het parkeerfonds te worden vastgesteld en dient de Bouwverordening hierop aangepast te worden.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde voorzieningen dragen hier aan bij.

Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht. Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/ of parkeerdruk.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/of te prognosticeren. Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden
2. bepalen parkeernormen
3. inventarisatie parkeervraag- aanbod
4. berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij eventueel dubbelgebruik
5. bepalen van de (on)balans

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeercheck of parkeerbalans, soms helemaal niet. De mate waarin vooral garages worden meegeteld bepaalt weer of een norm ruim wordt geïnterpreteerd of juist krap. Het niet meetellen van een garage kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm. In figuur 2 is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Praktisch aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit ≥ 5,0 m. diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit ≥ 4,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit ≥ 5,0 m. diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit ≥ 4,5 m. breed

Figuur 2 Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in figuur 2 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

3.2.4 Maatvoering

Voor de maatvoering van parkeervoorzieningen wordt de ASVV 2004 gehanteerd. In afwijking op de ASVV dient voor de minimale maat van een haakse parkeervak de afmeting 2,50 x 5,00 meter te worden aangehouden. Smallere parkeervakken leiden in de praktijk tot een onverzorgd straatbeeld doordat er slordig wordt geparkeerd.

3.3 Visie op parkeerregulering

Veel parkeerplaatsen in het centrum van Woudenberg worden meervoudig gebruikt. Bewoners, winkelpersoneel en winkelend publiek maken gebruik van dezelfde parkeermogelijkheden. Tijdens winkelopeningstijden is het gewenst dat er zoveel mogelijk plaatsen beschikbaar zijn voor het winkelende publiek zonder dat in achterliggende straten en wijken parkeerexcessen ontstaan.

3.3.1 Parkeerschijfzone

Waar in grotere (stads)centra meer wordt 'gewinkeld', wordt in een dorp als Woudenberg 'boodschappen gedaan'. Dat wil zeggen dat klanten in Woudenberg doelbewust naar het centrum komen om inkopen te doen waardoor de gemiddelde verblijfsduur relatief laag is. Vanwege de korte verblijfsduur willen klanten gebruik maken van de parkeerplaatsen die zo dicht mogelijk bij de winkels liggen. Er zal dus voorkomen moeten worden dat bewoners of winkelpersoneel tijdens winkelopeningstijden van die plaatsen gebruik gaan maken.

Een parkeerschijfzone heeft tot doel de parkeerduur te beperken. Deze vorm van parkeerregulering is uitermate geschikt voor winkelgebieden. Door het instellen van een parkeerschijfzone, kan worden voorkomen dat langparkeerders gebruik maken van plaatsen die meer geschikt of bedoeld zijn voor kort parkeren. Hierdoor gaat de totale parkeercapaciteit aanzienlijk omhoog. Langparkeerders moeten buiten de zone parkeren of de fiets nemen.

De maximum in te stellen parkeerduur is facultatief en kan dus per situatie variëren. De praktijk heeft aangetoond dat een parkeerschijfzone alleen goed functioneert als regelmatig gecontroleerd wordt op naleving van de maximum parkeerduur. De maximum parkeerduur in Woudenberg is vastgelegd op twee uren. De omvang van de parkeerschijfzone is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3 Parkeerschijfzone

3.3.2 Parkeerontheffingen

Een parkeerontheffing is een toestemming van de gemeente om (tijdelijk) te mogen parkeren op een locatie waar een parkeerverbod van kracht is of waar de maximale parkeerduur is beperkt (blauwe zone). Een ontheffing kan worden verleend indien het belang van de aanvrager onevenredig geschaad wordt door het parkeerverbod.

Gebruikers van panden rond het parkeerterrein Kostverloren komen onder bepaalde voorwaarden in aanmerking voor een parkeerontheffing. Overige verzoeken voor parkeerontheffingen worden per aanvraag beoordeeld. Om de klantvriendelijkheid en de eenduidigheid te vergroten, verdient het de voorkeur om een standaard formulier voor het aanvragen van een parkeerontheffing te ontwerpen en te plaatsen op de website van de gemeente Woudenberg.

3.3.3 Parkeervergunningen

Een parkeervergunning is een vergunning die een bestuurder toestaat te parkeren op plaatsen waar anderen in vergelijkbare omstandigheden dat niet mogen. De uitgifte van parkeervergunningen dient geregeld te zijn in een parkeerverordening die door de gemeenteraad vastgesteld dient te worden. Vervolgens kunnen burgemeester en wethouders door middel van een aanwijzingsbesluit weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. Naast gebieden die gefiscaliseerd zijn (betaald parkeren), zijn er ook gebieden 'uitsluitend voor vergunninghouders' die niet onder de parkeerbelastingverordening vallen. Aanwijzing van deze gebieden steunt specifiek op de verkeerswetgeving. In deze gebieden mag alleen door vergunninghouders worden geparkeerd.

Als gevolg van het besluit om op het parkeerterrein Kostverloren een parkeerschijfzone in te stellen, werd er door winkelpersoneel en –bezoek frequenter geparkeerd achter de seniorenflat in de Prins Bernhardstraat met als gevolg dat voor de bewoners van de flat minder parkeerruimte beschikbaar was. Om te voorkomen dat de bewoners van de flat daardoor meer gehandicaptenparkeerplaatsen zouden aanvragen, hebben wij besloten dat het parkeerterrein alleen voor vergunninghouders zou mogen worden gebruikt. Vanwege het spoedeisende karakter is de maatregel al in werking getreden voordat een parkeerverordening is vastgesteld. Het vaststellen van een verordening dient op korte termijn plaats te vinden. Om de klantvriendelijkheid en de eenduidigheid te vergroten, verdient het de voorkeur om een standaard formulier voor het aanvragen van een parkeervergunning te ontwerpen en te plaatsen op de website van de gemeente Woudenberg.

3.3.4 Betaald parkeren

Het invoeren van betaald parkeren kan selectief autogebruik bevorderen waardoor het aantal geparkeerde auto's en de gemiddelde parkeerduur afneemt. Invoering van betaald parkeren leidt in veel (van de grotere) winkelgebieden tot een verhoging van de beschikbaarheid van de al aanwezige parkeergelegenheid.

Wij zijn niet voornemens om op korte termijn in Woudenberg betaald parkeren in te voeren. Wij gaan er van uit dat door de invoering van de parkeerschijfzone de parkeercapaciteit voldoende is verhoogd en dat het invoeren van betaald parkeren juist averechtse effecten tot gevolg heeft. Potentiële bezoekers zullen sneller uitwijken naar andere plaatsen als Leusden, waar vrij geparkeerd kan worden, of Amersfoort waar een groter winkelbestand voorhanden is.

3.4 Parkeren voor gehandicapten

Gehandicapte bestuurders en passagiers komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart indien zij niet in staat zijn om zonder de gebruikelijke hulpmiddelen (stok, krukken of rollator) verder te lopen dan 100 meter. De winkels in het centrum van Woudenberg dienen bereikbaar te zijn voor zowel valide als mindervalide burgers. Om dit te realiseren dient binnen een straal van 100 meter van de winkels een gehandicaptenparkeerplaats aangeboden te worden. De hoeveelheid gehandicaptenparkeerplaatsen dient vier procent te zijn, ofwel van iedere vijftig openbare parkeerplaatsen dienen er twee bestemd te zijn voor gehandicapten. Het college heeft voorwaarden vastgesteld voor het verkrijgen van kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen (zie bijlage 3).

3.5 Laden en lossen

Meerdere winkels in het centrum van Woudenberg worden bevoorraad door grote voertuigen. Vanwege het smalle profiel van de winkelstraten is het laden en lossen niet mogelijk op de weg omdat dit leidt tot stagnatie van het overige verkeer, waaronder het openbaar vervoer. Het laden en lossen moet daarom plaatsvinden op speciale parkeerplaatsen. De meeste winkels worden bevoorraad op tijdstippen die vooraf door distributiecentra zijn vastgesteld. Op de overige dagdelen kan op een aantal plaatsen worden toegestaan dat er door personenauto's geparkeerd wordt conform het regime van het gebied waarin de laad- en losplaats is gelegen.

3.6 Parkeren grote voertuigen

Geparkeerde vrachtwagens binnen de bebouwde kom kunnen een bron vormen van overlast. De grote wagens leveren gevaarlijke situaties op voor bijvoorbeeld kinderen. Bovendien nemen ze veel ruimte in en kan er sprake zijn van geluids- en stankoverlast. Daarom is het in Woudenberg verboden om vrachtauto's binnen de bebouwde kom te parkeren.

Tot 1 januari 1988 konden chauffeurs op grond van de Wegenverkeerswet een ontheffing van het parkeerverbod aanvragen. In december 1987 waren acht chauffeurs in het bezit van een ontheffing. Ondanks dat de vrachtauto's (met ontheffing) steeds meer overlast met zich mee brachten, meende de raad dat een totaalverbod op het parkeren van vrachtauto's binnen de bebouwde kom te ver zou gaan. Daarom heeft de raad op 17 december 1987 besloten om op het bedrijventerrein Parallelweg een parkeerplaats aan te leggen waar de vrachtauto's (mits in het bezit van een vergunning) zouden kunnen parkeren (figuur 4). Er is niet bekend hoeveel vergunningen er voor dit terrein zijn verleend, maar volgens ons zijn er geen lopende vergunningen.



Figuur 4 Oude situatie Parallelweg



Figuur 5 Nieuwe situatie Parallelweg

Bij de revitalisering van het bedrijventerrein is besloten om de parkeerplaats voor vergunninghouders te verkopen (figuur 5). Nadat de parkeerplaats was opgebroken, is er door verschillende chauffeurs nog enige tijd geparkeerd op De Schans (oude terrein brandweerkazerne). Hiervoor werd geen ontheffing aangevraagd, maar de situatie werd gedoogd omdat er niet sprake was van overlast voor omwonenden. Nu dit terrein eveneens is opgebroken wordt de gemeente opnieuw benaderd met de vraag waar de grote voertuigen geparkeerd kunnen worden.

Wij zijn van mening dat de zorg voor het parkeren van grote voertuigen in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van de eigenaar of gebruiker van het voertuig. Indien zij uit redenen van bedrijfsvoering er voor kiezen om het voertuig naar huis mee te nemen, dan dienen zij er rekening mee te houden dat het voertuig op weinig openbare locaties gestald kan worden. Na de revitalisering van het bedrijventerrein zijn hiervoor twee langspaarkeerplaatsen gerealiseerd. Indien een chauffeur een voertuig uit veiligheidsoverwegingen niet op de openbare weg wil parkeren, dan dient hij zich te wenden tot andere ondernemers met de vraag of hij het voertuig op particuliere grond mag stallen.

Indien het voertuig een bus of alleen een trekker betreft, dan kunnen wij de chauffeur toestemming verlenen om gebruik te maken van de parkeerplaats bij de nieuwe brandweerkazerne (aan de Europaweg). Er zal geen ontheffing voor deze locatie worden verleend indien door het parkeren van het voertuig de verkeersveiligheid in het geding komt.

3.7 *Parkeren fietsen*

Op plaatsen die door veel fietsers worden bereikt, dienen voldoende en degelijke fietsparkeervoorzieningen beschikbaar te zijn. Voorkomen moet worden dat fietsen op ongewenste plaatsen worden gestald bijvoorbeeld in groenstroken, op trottoirs of tegen gebouwen.

3.8 *Parkeren caravans*

Rond vakanties worden wij regelmatig geconfronteerd met meldingen van parkeeroverlast door gestalde caravans. Omdat caravans niet langer dan drie dagen op de weg mogen staan (APV) worden deze soms op het eigen erf geparkeerd. Dit heeft tot gevolg dat niet de caravan zelf maar de auto die normaliter op het eigen erf staat geparkeerd de oorzaak is van de parkeerdruk.

Ondanks dat de parkeerplaatsen op eigen erf in de meeste woonwijken meetellen in de parkeernorm, en de parkeerplaatsen dus ten behoeve van motorvoertuigen zijn aangelegd, is het niet mogelijk om op te treden tegen het stallen van caravans. Zowel in de huidige bestemmingsplannen als in de APV zijn hierover geen voorschriften of bepalingen opgenomen. Onderzocht dient te worden welke mogelijkheden de gemeente op termijn heeft om de overlast door geparkeerde caravans te verminderen.

4 Beleidsmaatregelen

4.1 Laad- en losvoorzieningen

Als gevolg van het tweevoudige gebruik van de laad en losplaatsen komt het regelmatig voor dat er binnen de laad- en lostijden personenauto's in de vakken staan. Het dubbel parkeren door het vrachtverkeer, wat er op volgt, leidt tot afname van de doorstroming van het busverkeer. In overleg met de winkeliers dient te worden onderzocht hoe de overlast kan worden beperkt. Te denken valt aan parkeerbeugels welke door de winkeliers omhoog en omlaag gezet kunnen worden.

4.2 Parkeervergunningen

Om het terrein achter de seniorenflat Kostverloren in stand te houden als parkeerterrein voor vergunninghouders, dient de raad een parkeerverordening vast te stellen. Vervolgens dient het college door middel van een besluit het terrein aan te wijzen.

4.3 Fietsparkeren

In het centrum moet het aanbod van fietsparkeervoorzieningen bij benadering even hoog liggen als de gemiddelde vraag. Voorkomen moet worden dat geparkeerde fietsen de doorgang op het trottoir blokkeren.

Bij sommige bushaltes zijn onvoldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar. Een oplossing hiervoor zal worden gezocht op het moment dat de bushaltes geschikt zullen worden gemaakt voor reizigers met een handicap.

4.4 Parkeren caravans

Momenteel wordt er gewerkt aan het nieuwe Bestemmingsplan Dorp. Hierin dient te worden vermeld dat het niet is toegestaan om caravans, aanhangwagens etc langer dan een bepaalde termijn op eigen erf te parkeren. Te denken valt aan een termijn van twee achtereenvolgende weken. Indien kan worden aangetoond dat door het stallen van een aanhanger of caravan op eigen erf de parkeermogelijkheden in de omgeving niet negatief wordt beïnvloed, dan kan de gemeente vrijstelling verlenen van het betreffende voorschrift.

4.5 Parkeerverwijsborden

De huidige parkeerterreinen in het centrum worden momenteel met onopvallende verkeersborden aangegeven. Om ongewenst zoekgedrag te voorkomen, verdient het de voorkeur om de terreinen eenduidig aan te wijzen. Er zal in het centrum niet een sluitende P-route ingesteld worden omdat het dan onmogelijk is om het verkeer uit de relatief rustige woonstraten te weren. Wel zal worden onderzocht op welke wijze alle terreinen aangewezen kunnen worden.

5 Uitvoeringsprogramma

Actie	Uren	Kosten	Gereed
Aanpassen Bestemmingsplan Dorp	5	-	Sept 2006
Opstellen bordenplan voor P-voorzieningen	5	-	Okt 2006
Aanpassen voorwaarden ontheffingen Kostverloren	5	-	Okt 2006
Opstellen parkeerverordening	20	-	Nov 2006
Evaluëren fietsvoorzieningen centrum	10	-	Nov 2006
Voorzieningen laad- en losplaatsen	10	PM*	Dec 2006
Uitvoeren bordenplan voor P-voorzieningen	5	PM*	Jan 2007
Opstellen verordening op het parkeerfonds	20	-	Jan 2007
Aanpassen Bouwverordening	15	-	Jan 2007
Opstellen parkeerverordening	20	-	Jan 2007

* Dit volgt t.z.t. uit de collegevoorstellen.

BIJLAGE 1 Model parkeeronthefing



PARKEERONTHEFFING

GEMEENTE WOUDENBERG

Gebied:

Auto:

Kenteken:

Geldigheid:

Categorie:

Nummer:

De voorwaarden behorend bij deze vergunning kunt u opvragen bij de gemeente (033-2869173).

BIJLAGE 2 Model parkeervergunning



PARKEERVERGUNNING

GEMEENTE WOUDENBERG

Gebied:

Auto:

Kenteken:

Geldigheid:

Categorie:

Numm er:

De voorwaarden behorend bij deze vergunning kunt u opvragen bij de gemeente (033-2869173).

BIJLAGE 3 Voorwaarden gehandicaptenparkeerplaats

De onderstaande voorwaarden zijn door het college vastgesteld.

1. U dient in het bezit te zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart
 - a. bedoeld voor een **bestuurder** van een voertuig of
 - b. bedoeld voor een **passagier** van een voertuig.
2. U kunt de gemeente desgevraagd een actueel medisch keuringsrapport overleggen waarin melding wordt gedaan van een aantoonbare loopbeperking van blijvende aard, dus zonder kans op herstel.
3. In het keuringsrapport staat tevens vermeld welke afstand u te voet, eventueel met de gebruikelijke hulpmiddelen (zoals rollator, stok of prothese) maar zonder hulp van anderen en zonder bagage, maximaal aan één stuk kan overbruggen.
4. U beschikt niet over een eigen parkeergelegenheid, zoals een oprit, carport of garage.
5. Indien u een **bestuurderskaart** bezit, dan geldt het onderstaande.
 - a. U dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs.
 - b. Is de onder 3 bedoelde afstand minder dan 50 meter, dan wordt op uw verzoek een gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.
 - c. Is de onder 3 bedoelde afstand tussen 50 en 100 meter, dan wordt een gehandicaptenparkeerplaats aangelegd indien blijkt dat er structureel een tekort is aan parkeermogelijkheden is binnen 50 meter van uw woning.
 - d. Is de onder 3 bedoelde afstand meer dan 100 meter, dan wordt er geen gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.
6. Indien u een **passagierskaart** bezit, dan geldt het onderstaande.
 - a. Indien u in het bezit is van een **rolstoel of duwwagen** en er is een structureel tekort aan parkeermogelijkheden binnen 50 meter van uw woning of er is, bij rolstoelgebruik, redelijkerwijs geen mogelijkheid om u van de wel beschikbare plaatsen van of naar uw woning te rijden, dan wordt op uw verzoek een gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.
 - b. Is de onder 3 bedoelde afstand minder dan 100 meter, dan wordt een gehandicaptenparkeerplaats aangelegd indien blijkt dat er structureel een tekort is aan parkeermogelijkheden is binnen 50 meter van uw woning.
 - c. Is de onder 3 bedoelde afstand meer dan 100 meter, dan wordt er geen gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.
7. U dient naast het aanvraagformulier het volgende aan te leveren:
 - Een kopie van uw gehandicaptenparkeerkaart;
 - Een kopie van uw rijbewijs (in het geval van een **bestuurder**);
 - Een kopie van het kenteken deel II of indien sprake is van een huur- of leaseauto een kopie van het contract (in het geval van een **bestuurder**);
 - Een kopie van een actueel medische keuringsrapport (alleen op nader verzoek van de gemeentebtenaar).
8. Indien de gemeente besluit om u een plaats toe te kennen, dan wordt dit besluit conform de betreffende Wegenverkeerswet (BABW) gepubliceerd in het plaatselijke weekblad de Woudenberger. Uw adres en het kenteken van uw auto wordt in dit besluit vermeld.
9. Een gehandicaptenparkeerplaats wordt in principe aangewezen op een bestaande parkeerplaats die zo dicht mogelijk bij uw woning ligt. Dit is echter afhankelijk van de bestaande maatvoering en de gewenste maatvoering van het parkeervak.
10. U dient er als **bestuurder** rekening mee te houden dat de door u overlegde medische gegevens er toe kunnen leiden dat er een procedure wordt gestart op grond van de artikelen 130-134 van de Wegenverkeerswet 1994. Dit kan eventueel betekenen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat na onderzoek door een specialist u ongeschikt verklaart voor het besturen van een motorrijtuig en uw rijbewijs ongeldig verklaard.