

Parkeerbeleidsplan Duiven 2022

1 Inleiding

Waarom een parkeerbeleidsplan

Parkeren raakt iedereen, overal en altijd. Of het nu gaat om het parkeren van de eigen auto of het zien van geparkeerde auto's en fietsen in het straatbeeld, het is een onderwerp waar iedereen mee te maken heeft. Binnen de gemeente Duiven was het beleid ten aanzien van parkeren versnipperd uitgewerkt binnen het Mobiliteitsplan en diverse verordeningen en beleidsregels. Vanuit de gemeente en inwoners was er behoefte aan een overkoepelend beleidskader voor parkeren, waarbij het parkeerbeleid in een document is gebundeld. Met het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is invulling gegeven aan deze behoefte.

Ambitie van het parkeerbeleidsplan

Het parkeerbeleid draagt bij aan het woongenot in en de bereikbaarheid van Duiven. Het zorgt voor een optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/bedrijven) die in Duiven plaatsvinden. Concreet betekent dat dat voor deze doelgroepen voldoende parkeerruimte beschikbaar moet zijn. Verder dient de uitwerking van het parkeerbeleid bij te dragen aan de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte.

Proces totstandkoming parkeerbeleidsplan

Dit parkeerbeleidsplan is tot stand gekomen met betrokkenheid van verschillende afdelingen binnen de gemeente Duiven. Daarnaast is specifiek contact gezocht met diverse belanghebbendenorganisaties zoals bewonersverenigingen, dorpsraden, ondernemersverenigingen en bonden voor specifieke doelgroepen. Via een online enquête konden inwoners en ondernemers van Duiven hun mening over het actuele parkeerbeleid geven. In bijlage 1 zijn de resultaten van dit proces samengevat. Gemeentelijke aannames en onderzoeksresultaten zijn hiermee veelal bevestigd en nieuwe inzichten en aandachtspunten zijn toegevoegd.

Planperiode

Bij de totstandkoming van dit parkeerbeleidsplan zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Duiven te vatten. De toekomst is echter veranderlijk. Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals brandstoftransitie, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2027 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

Leeswijzer

In dit parkeerbeleidsplan zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het parkeerbeleid opgenomen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de visie op parkeren binnen Duiven beschreven. Deze visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt per thema. Wat dit parkeerbeleid betekent voor de verschillende gebieden in Duiven is uitgewerkt in hoofdstuk 5. Dit parkeerbeleidsplan sluit af met een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

2 Kaders voor het parkeerbeleid

Waar voorheen landelijk beleid (de nota Mobiliteit en de nota Ruimte) en het provinciaal beleid veelal de kaders vormden voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid is dat sinds kort de gemeentelijke Omgevingsvisie, een nieuw instrument uit de Omgevingswet. Deze nieuwe wet, die in 2023 in werking treedt, brengt wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water bij elkaar. Naast de omgevingsvisie geven ook de mobiliteitsvisie en de parkeernormennota kaders voor het parkeerbeleid. In dit hoofdstuk is de inhoud van het kaderstellend beleid beknopt beschreven.

2.1 Omgevingsvisie

Het belangrijkste kader voor het gemeentelijk parkeerbeleid is de gemeentelijke Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Duiven (15 februari 2022) geeft de ambities en doelen voor de fysieke leefomgeving voor de middellange en lange termijn. Een gezonde, veilige, vitale, duurzame, leefbare en aantrekkelijke leefomgeving is daarbij het uitgangspunt. De ambities en doelen zijn voor vijf integrale thema's geformuleerd: een duurzaam thuis, gezonde leefomgeving, bereikbaarheid, vitale economie en klaar voor de toekomst. In de Omgevingsvisie zijn het gewenste beleid en de lopende plannen vanuit de Structuurvisie 2015 overgenomen.

Ten aanzien van parkeren is in de Omgevingsvisie opgenomen dat parkeren op eigen terrein, wanneer fysiek mogelijk, de voorkeur heeft. Met de realisatie van parkeerplaatsen op openbaar terrein wordt terughoudend omgegaan. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herinrichting van de openbare ruimte wordt beschouwd in hoeverre het aantal parkeerplaatsen voldoende is om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte om daarmee oog te hebben voor de parkeerdruk in de directe omgeving.

2.2 Mobiliteitsplan 2016-2026

In 2016 is het Mobiliteitsplan Duiven 2016 – 2026 vastgesteld. Binnen dit Mobiliteitsplan is de koers voor het mobiliteitsbeleid in acht kernopgaven geformuleerd. Het toekomstige mobiliteitsbeleid van Duiven zet in op een heldere verkeersstructuur, goed ontsloten op de A12 en de A15, verkeersveilig voor alle verkeersdeelnemers, ongeacht hun leeftijd, een fijne gemeente om in te wonen en te recreëren en een gemeente waar bewoners participeren en zelf oppakken wat kan.

Een van de kernopgaven gaat over parkeren: *Leefbare en aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren*. Dit parkeerbeleidsplan bouwt voort op de invulling van deze kernopgave:

- Het hanteren van parkeernormen bij nieuwbouw, zodat als gevolg van ontwikkelingen geen parkeerverlast ontstaat.
- Op grote schaal zijn geen parkeerproblemen aanwezig. Wel is op specifieke locaties in woonbuurten een parkeertekort. Met een maatwerk aanpak parkeren wordt ingezet op leefbare en aantrekkelijke woonbuurten.
- Blauwe zones in het centrum van Duiven dienen om langdurig parkeren te voorkomen op plaatsen die voor winkelend publiek bedoeld zijn. Dit is een klantvriendelijke manier van parkeerregulering.
- In de directe omgeving van het centrum is een zone voor vergunninghouders geldig om ongewenste verdrijving door de blauwe zones te voorkomen.

2.3 Parkeernormennota Duiven 2018

De Parkeernormennota Duiven 2018 is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Duiven, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Om ervoor te zorgen dat bij bouwplannen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het toepassen van parkeernormen noodzakelijk. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het bouwplan niet zonder meer afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod. Met een goed onderbouwd plan kan een ontwikkelaar afwijken van de parkeernormen zoals opgesteld in de Parkeernormennota Duiven 2018. Ook als de gemeente zelf aanvullende doelstellingen voor een ontwikkeling vaststelt, kan de gemeente onderbouwd een lagere parkeernorm hanteren.

De parkeerplaatsen moeten op eigen terrein, dus binnen de grenzen van het te ontwikkelen kavel, gerealiseerd worden. Wanneer het niet mogelijk is om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, kunnen deze ook in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De parkeernorm en hoe deze toegepast worden is opgenomen in de Parkeernormennota Duiven 2018. In de nota zijn zowel voor de auto als fiets parkeernormen opgenomen. De parkeernormen zijn op basis van CROW parkeerkencijfers. Om het (gemiddelde) autobezit in Duiven te faciliteren zijn de gemiddelde kencijfers gehanteerd als parkeernorm.

2.4 Integrale laadvisie gemeente Duiven

De Integrale laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Duiven om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is het eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

In 2021 waren er ongeveer 62 openbare laadpunten in gemeente Duiven. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 242 laadpunten nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 482 en 912 laadpunten nodig. De gemeente geeft de voorkeur aan het concessiemodel als uitvoeringsmodel. Waarin de uitrol een combinatie van vraag gestuurd en strategische/data gedreven plaatsing betreft.

3 Algemene visie op parkeren

Parkeren, met de auto, de fiets, de vrachtwagen of de caravan, iedereen heeft er mee te maken. Het vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Er moet zowel sprake zijn van een goede verbinding als genoeg parkeergelegenheid om de mobiliteitsketen zo soepel mogelijk te laten verlopen. Indien er niet **genoeg parkeergelegenheid** is, dan is er ook geen sprake van een goede verbinding tussen vertrekpunt en eindpunt. Een locatie, of dit nu een woning, huisartsenpost of een winkelstraat is, moet

goed bereikbaar zijn voor burgers en hulpdiensten. Tegelijkertijd moet de omgeving leefbaar, aantrekkelijk en veilig zijn.

Dit sluit aan bij de omgevingsvisie Duiven waarin staat dat een gezonde, veilige, duurzame, leefbare en aantrekkelijke leefomgeving belangrijk is voor nu en in de toekomst. Vertaald naar parkeerbeleid betekent dit dat het gaat om het vinden van de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte van bewoners, werkers en bezoekers, het bereikbaar houden van de gemeente en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De uitdaging is om daarin **de juiste balans** te vinden en te behouden.

Dit betekent dat het parkeerbeleid **faciliterend** van karakter is: vraagvolgend waar kan, sturend waar moet. Hieruit volgt dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gebouwd, maar alleen voor de parkeervraag die echt nodig is. Dit betekent ook dat in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn voor bewoners, bezoekers en werkers. Deze openbare parkeerplaatsen moeten goed vindbaar zijn en zijn gratis beschikbaar. Door **gratis parkeren** te handhaven behoudt Duiven haar concurrentiepositie ten opzichte van bijvoorbeeld Zevenaar, waar betaald parkeren in het centrum geldt.

Door de toename van het aantal elektrische voertuigen, groei van autodelen, toenemend fietsgebruik, toepassing van slimme technologie en het ontstaan van de keuzereiziger die dat vervoermiddel gebruikt dat voor de reis het beste past, verandert het mobiliteitsgedrag en de elementen waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet zijn. De gemeente Duiven zal deze **ontwikkelingen volgen**. De gemeente Duiven anticipeert wanneer daar vraag naar is, en stuurt bij waar nodig. Dit is bijvoorbeeld gedaan met de Integrale Laadvisie. Met andere woorden, het parkeerbeleid in Duiven faciliteert.

Kenmerk van het parkeren binnen Duiven is **dichtbij**: bewoners, bezoekers en werknemers kunnen dicht bij hun bestemming parkeren. Daar waar keuzes gemaakt moeten worden geldt het principe 'juiste parkeerder op de juiste plaats'. Wie de juiste parkeerder is, is afhankelijk van het gebiedstype:

- In het centrumgebied ligt de prioriteit bij bezoekers. Parkeercapaciteit voor winkelend publiek moet vlak bij de winkels zijn.
- In de woongebieden ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoek. Bewoners inclusief bezoek moeten in de nabijheid van de woning hun auto kwijt kunnen.
- Op de bedrijventerreinen ligt de prioriteit bij werknemers en bezoekers aan de bedrijven. Parkeren gebeurt op eigen terrein.
- In de wijkwinkelcentra ligt de prioriteit bij bezoekers van winkels en bewoners inclusief hun bezoek.

4 Uitwerking parkeerbeleid per thema

Het parkeerbeleid gaat over het parkeren binnen de bebouwde kom van de gemeente Duiven. Voor het parkeren buiten de bebouwde kom gelden de landelijke verkeersregels. Dit houdt in dat parkeren langs de kant van de weg op veel plaatsen is toegestaan. Wanneer de verkeersveiligheid in het geding is, kan de wegbeheerder een parkeerverbod instellen

4.1 Parkeercapaciteit en benutting

4.1.1 Aantal: wanneer voldoende?

Als in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is sprake van een acceptabele parkeersituatie. Dit betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en dat voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerswisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen.

Over het algemeen neemt bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toe. In gebieden met veel kortparkeerders en waar de parkeerplaatsen verspreid liggen en lastiger vindbaar zijn, ligt deze bezettingsgraad lager dan in gebieden met veel langparkeerders. Bij de uitwerking per gebied (hoofdstuk 5) is de acceptabele bezettingsgraad in Duiven per gebiedstype opgenomen.

4.1.2 Aantal: Uitbreiden of verminderen?

De groei van de automobiliteit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan in sommige, bestaande gebieden leiden tot een structureel lokaal tekort aan parkeerplaatsen. Voor lokale situaties waar de parkeerdruk hoog is en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting. De inrichting van de openbare ruimte kan dan heroverwogen en geoptimaliseerd worden. Dit met als doel extra ruimte te creëren voor de aanleg van parkeercapaciteit. In bijlage 2 is een stappenplan opgenomen dat kan worden gehanteerd bij het overgaan tot aanpak van de parkeerproblematiek in deze gebieden. Wanneer uit het stappenplan blijkt dat overgegaan moet

worden tot uitbreiden van parkeercapaciteit, streven we ernaar om dit zo duurzaam en klimaatadaptief mogelijk te doen. Het stappenplan betreft een uitwerking van de maatwerk aanpak zoals in Mobiliteitsplan 2016-2026.

4.1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen realiseren

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. In de Parkeernormennota Duiven 2018 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Duiven.

4.1.4 Verschijningsvorm

Binnen de gemeente Duiven bevinden de meeste parkeerplaatsen zich op straat en op parkeerterreinen. De parkeerplaatsen liggen verspreid door de woonwijken en kernen. Het parkeren vindt in principe plaats binnen acceptabele loopafstand van de woning/winkel/voorziening. Deze loopafstanden zijn vastgesteld in de parkeernormennota Duiven 2018.

Openbaar groen versus parkeerplaatsen

Voor de inrichting van de openbare ruimte worden keuzes gemaakt. Om hittestress en wateroverlast tegen te gaan worden zoveel mogelijk groenelementen, zoals bomen en struiken, behouden in het bestaande straatprofiel. De ambitie is zelfs om waar mogelijk groenvoorzieningen gericht uit te breiden ten koste van verharding. De verharding kan een parkeerplaats zijn. De basis hiervoor is vastgelegd in de beleidsambities klimaatadaptatie die in 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad. Bij de wens om parkeerplaatsen toe te voegen aan de openbare ruimte dient dus een afweging gemaakt te worden of dit vanuit klimaatadaptatie gewenst en acceptabel is. Dit is in het stappenplan (bijlage 2) opgenomen. Het uitgangspunt is dat geen groenelementen uit het straatbeeld verdwijnen ten gunste van parkeervoorzieningen. Als er gazon verdwijnt ten gunste van parkeervoorzieningen dan dient deze ingericht te worden met (circulaire) halfverharding of waterdoorlatende bestrating.

Parkeren in voortuinen ongewenst

Het transformeren van voortuinen tot een parkeerplaats op eigen terrein is ongewenst. Om dit mogelijk te maken is een inritconstructie vanaf de openbare weg nodig, zodat de parkeerplaats in de voortuin ook bereikt kan worden. Op de meeste plaatsen gaat dit ten koste van een openbare parkeerplaats die niet meer door een andere parkeerder gebruikt kan worden. Bovendien zal de voortuin in dat geval moeten worden versteend, wat niet bijdraagt aan de opgaven van klimaatadaptatie voor Duiven (zie ook voorgaande passage over openbaar groen versus parkeerplaatsen). In de nog vast te stellen 'Beleidsnotitie en -regels parkeren in voortuinen' wordt duiding gegeven aan wanneer het wel en juist niet mogelijk is om parkeren in voortuinen mogelijk te maken.



4.2 Parkeerregulering

4.2.1 Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is. Een hoge bezettingsgraad is hiervoor een indicator, maar het gaat er vooral om dat bewoners, ondernemers en bezoekers de parkeeroverlast ervaren.

In de huidige situatie is er geen reden om de parkeerschijfzone in omvang uit te breiden of ook op andere locaties in te stellen. Door veranderend autogebruik is het mogelijk dat dit in de toekomst wel

wenselijk is. Dit is als de leefomgeving als gevolg van de parkeersituatie onvoldoende leefbaar, aantrekkelijk en veilig is. Dit is over het algemeen het geval als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in winkelgebieden voor een gemiddelde zaterdag hoger dan 85% en in woongebieden overdag hoger dan 85% en 's nachts hoger dan 95%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners en ondernemers noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor het hele centrum of een buurt. Parkeerregulering in een klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom niet met parkeerregulering aangepakt.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zoveel mogelijk op elkaar aan.

4.2.2 Reguleringsvorm: Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. De huidige vorm van reguleren is door middel van een parkeerschijfzone (blauwe zone) in een deel van het centrum. Deze keuze past goed bij het centrum van Duiven en het faciliterende karakter van het parkeerbeleid. Langparkeerders staan hierdoor op grotere afstand en voor de kortparkeerders is voldoende ruimte op korte loopafstand van de winkel beschikbaar. De huidige regulering met de parkeerschijfzone in het centrum wordt voortgezet¹. Ook bij uitbreiding van parkeerregulering is een parkeerschijfzone het uitgangspunt.

4.2.3 Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. De huidige reguleringstijden in de parkeerschijfzone (maandag t/m vrijdag van 9:00 tot 18:00 uur en zaterdag van 9:00 tot 17:00 uur) sluiten aan bij dat uitgangspunt.



In gebieden met een parkeerschijfzone gelden in principe de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur in de parkeervakken voorzien van een blauwe streep in de parkeerschijfzone is 2 uur.
- reguleringsperiode: maandag t/m vrijdag van 9:00 tot 18:00 uur en zaterdag van 9:00 tot 17:00 uur.
- Maximaal 1 ontheffing per adres in de parkeerschijfzone voor bewoners. De ontheffing wordt afgegeven voor de periode van twee jaar. Voor de afgifte van de ontheffing kan de gemeente legeskosten rekenen. De eventuele kosten van de vergunningen worden jaarlijks vastgesteld in de legesverordening.

4.3 Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties

In Duiven wordt voor parkeren extra aandacht besteed aan de specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties. Deze onderwerpen zijn hierna nader toegelicht.

1) Het centrum van Duiven kent ook enkele straten met vergunninghoudersparkeren. Dit is geen basisreguleringsvorm. Hier wordt in hoofdstuk 5 nader op ingegaan.

4.3.1 Gehandicaptenparkeren

Er zijn twee soorten voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen. Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet:

- zonder parkeerduurbepanking in de parkeerschijfzone (blauwe zone) parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Duiven streeft ernaar voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen te behouden. Hierbij wordt er naar gestreefd dat 2% van de parkeercapaciteit bij bezoeklocaties (voorzieningen) algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Ook bij solitaire, sociale voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang volgens de landelijk vastgestelde geldende loopafstanden. Het gebruik van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt gemonitord en wordt vierjaarlijks met de Gehandicaptenraad geëvalueerd of de locaties, ligging en omvang van de parkeerplaatsen nog steeds voldoet.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Bewoners van de gemeente Duiven die beschikken over een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart kunnen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken nabij hun woning aanvragen. Alleen als zij in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (een garage of oprit) komen zij niet in aanmerking voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte. De parkeerdruk is niet langer een criterium om de parkeerplaats wel of niet aan te leggen. De kosten voor het aanvragen, realiseren, verplaatsen of wijzigen van een kenteken voor een gehandicaptenparkeerplaats zijn voor de aanvrager. Deze kosten worden jaarlijks vastgesteld in de legesverordening.

4.3.2 Elektrische auto's

Voor het parkeren van elektrische auto's gelden dezelfde regels als voor het parkeren van een auto op fossiele brandstof. Indien de auto ook opgeladen moet worden gelden andere regels. Het plaatsen van elektrische oplaadpunten in combinatie met een gereserveerde parkeerplaats wordt door de gemeente Duiven proactief opgepakt. De strategie omtrent elektrisch laden is beschreven in de Integrale Laadvisie en operationeel via het Uitvoeringsprogramma plaatsing laadpalen, welke tweejaarlijks wordt geactualiseerd. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen op de weg de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar zijn. Bij veelvuldig gebruik van bestaande openbare laadpalen worden extra laadplaatsen gecreëerd (vraagvolgend). Daarnaast worden laadpalen proactief geplaatst. In het Uitvoeringsprogramma zijn hiervoor gebieden aangewezen.

Inwoners kunnen geen laadpunt aanvragen als zij beschikken over een eigen parkeerplaats. Wanneer inwoners een inritvergunning willen aanvragen om parkeren en opladen op eigen terrein mogelijk te maken dient te worden voldaan aan de aanvullende beleidsregels voor parkeren in de voortuin². Daarnaast onderzoekt de gemeente Duiven de komende periode of er mogelijkheden zijn om het gebruik van kabelgoten onder bepaalde voorwaarden toe te staan zodat voertuigen op openbare parkeerplaatsen geladen kunnen worden.

2) Deze beleidsregels zijn in een separate beleidsnotitie in 2022 opgesteld.



Gereserveerde parkeerplaatsen bij elektrische oplaadpunten worden door de gemeente Duiven niet als parkeerplaats gezien. Een auto mag enkel gebruik maken van de parkeerplaats als deze geladen wordt. In gebieden met een hoge parkeerdruk moet daarom een goede afweging worden gemaakt of het passend is om bij het plaatsen van een elektrisch oplaadpunt, een parkeerplaats voor het laden te reserveren. Monitoring van de parkeersituatie en het gebruik van de gereserveerde parkeerplaatsen zal de benodigde beslisinformatie bieden. De gemeente maakt per geval een afweging, welke met een verkeersbesluit bekrachtigd wordt.

4.3.3 Deelauto's

Autodelen draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overall worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Duiven wil het gebruik van deelauto's faciliteren. In juni 2022 hebben studenten van de Universiteit van Wageningen een onderzoek gehouden over deelmobiliteit in Duiven. Daaruit blijkt dat het met name interessant is om bij nieuwe woonwijken bij de interesse-peiling fase voor de verkoop van de woningen te inventariseren of er interesse is in het gebruik van deelmobiliteit. De gemeente zal dit bespreekbaar maken met de betreffende projectontwikkelaar met als doel om mogelijk een lagere parkeernorm te kunnen hanteren. Bij bestaande woonwijken dient er aantoonbaar draagvlak te zijn voordat deelauto's gefaciliteerd kunnen worden. Op verzoek kan dan een parkeerplaats worden gereserveerd door de gemeente. Het aanbieden van deelauto's wordt overgelaten aan marktpartijen.

4.3.4 Schoolomgeving

Voor een duurzame schoolomgeving is het belangrijk dat parkeren niet voor problemen zorgt. Parkeerproblemen in schoolomgevingen concentreren zich voornamelijk op de momenten waarop de leerlingen naar school worden gebracht of weer worden gehaald. De aard, omvang en oorzaak verschilt vaak per school. Soms kunnen de problemen worden opgelost door bewustwording en een gedragsverandering bij weggebruikers. Soms zullen ook andere maatregelen, zoals de inzet van klaar-overs, of zelfs infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van Kiss&Ride zones, nodig zijn. Per schoolsituatie zal samen met de school, ouders, leerlingen en omwonenden gezocht worden naar de meest passende oplossing.

4.3.5 Vrachtwagenparkeren

In de gemeente Duiven is het verboden is een vrachtwagen (groot voertuig) te parkeren langs de openbare weg. Aan de Oostsingel is een gelegenheid voor inwoners uit Duiven om vrachtwagens te parkeren. Hiervoor is een vergunning nodig. Momenteel zijn alle plaatsen vergeven en is er een wachtlijst. De gemeente Duiven stelt een onderzoek in hoe hiermee moet worden omgegaan. Hierbij staat de vraag centraal of het vrachtwagenparkeren aan de Oostsingel blijvend is, of dat de locatie wordt verplaatst naar het (nog te ontwikkelen) noordelijke bedrijventerrein.

Daarnaast ligt in Duiven langs de A12 een commerciële truckparking met faciliteiten. Deze truckparking is met name bedoeld als rust- en overnachtingsplaats voor vrachtwagenchauffeurs.

4.4 Fietsparkeren

Fietsers parkeren zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als op het trottoir of pleinen. Bij centrumfuncties en voorzieningen dienen daarom voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties. Hierbij wordt rekening gehouden met parkeren met afwijkende maten (zoals bakfiets).

Dit betekent dat bij herinrichting en grootschalig onderhoud bekeken wordt of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Bij klachten over fietsparkeren wordt in overleg gezocht naar een oplossing.



Het gebruik van elektrische fietsen neemt de laatste jaren toe. Duiven wil een gastvrije gemeente zijn en het fietsen op lange afstand stimuleren. Zoals beschreven in de Integrale laadvisie van de gemeente Duiven wordt het aanbieden van laadpunten voor elektrische fietsen en ook scootmobielen overgelaten aan private partijen.

Bij nieuwbouw zijn de fietsparkeernormen van toepassing om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in de Parkeernormennota Duiven 2018.

4.5 Handhaving

Binnen de gemeente Duiven zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) en de politie³ verantwoordelijk voor de handhaving op parkeermaatregelen. Het gaat daarbij om de handhaving op:

- *De maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone.* Binnen de parkeerschijfzone geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van deze regel moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze worden excessen beboet en blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders beschikbaar.
- *Foutparkeren.* Bij handhaven op foutparkeren gaat het onder andere over het parkeren op trottoirs, zonder vergunning parkeren in het vergunninghoudersgebied, hoeken van kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats of een plaats voor elektrisch laden. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de APV. Op basis van de Wegsleepverordening gemeente Duiven 2021 worden op de weg staande voertuigen verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld.

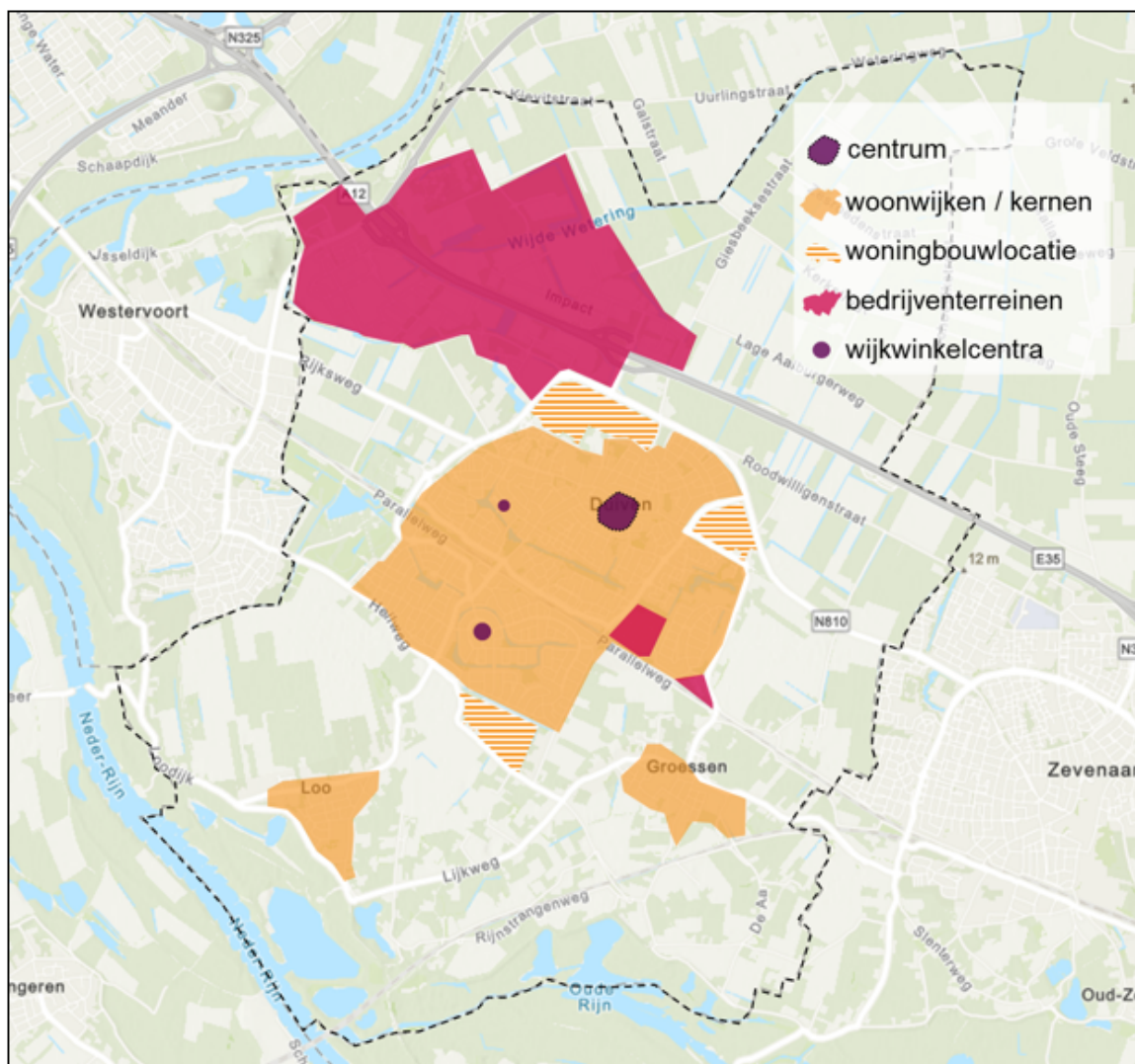
Met een efficiënte en doelgerichte aanpak van de handhaving kan met minimale inzet maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde. Uit de online enquête is door bewoners aangegeven dat in de vergunninghouderszones 't Buske, 't Weike en Van Schaikstraat vaker gehandhaafd moet worden, omdat auto's zonder parkeervergunning en buiten de vakken parkeren. Naar aanleiding van deze reactie is al contact geweest met alle bewoners van deze straten in het kader van het opruimen van het vergunningsstelsel. Met het vaststellen van dit parkeerbeleidsplan (en dan met name paragraaf 5.1) wordt het vergunningsstelsel verbeterd. Daardoor is betere handhaving richting de toekomst ook daadwerkelijk mogelijk.

5 Uitwerking parkeerbeleid per gebied

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop aangepast. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 5.1 zijn de onderscheiden gebieden weergegeven. De wijkwinkelcentra zijn gelegen in de

3) De inzet van de politie is vanwege de veelheid aan taken veelal beperkt tot de handhaving op parkeerexcessen.

woonwijken. Hierna is per deelgebied ingegaan op de situatie, parkeercapaciteit en aanwezige parkeerregulering ten tijden van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan.



Figuur 5.1: Gebiedsindeling parkeerbeleid gemeente Duiven

5.1 Centrum

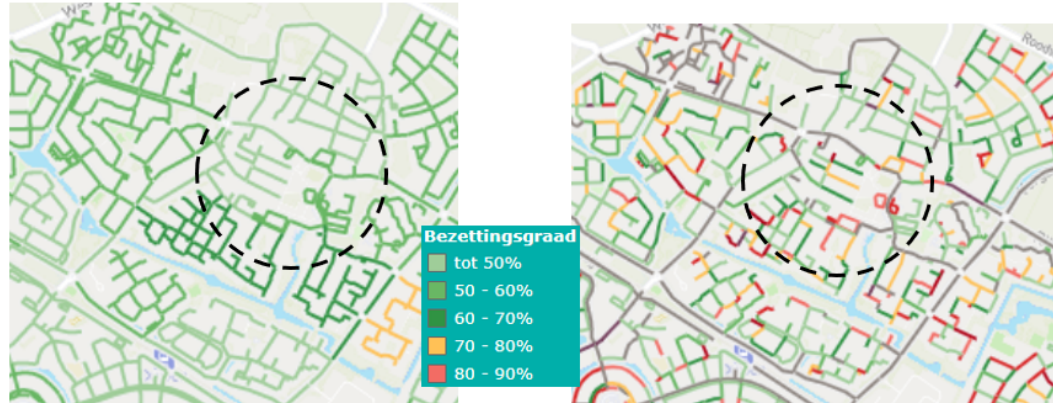
Het centrum van Duiven is met de auto goed bereikbaar en gratis parkeerplaatsen zijn in voldoende mate rondom het centrum aanwezig. Met de meeste supermarkten aan de randen van het kernwinkelgebied is de consument in staat om de dagelijkse boodschappen snel in te slaan en is combinatiebezoek met de voorzieningen in het kernwinkelgebied eveneens mogelijk. In het centrum moeten bezoekers vlak bij hun bestemming kunnen parkeren. Lang parkerende werkers zullen soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren. Vanwege hun langere verblijfsduur is dat acceptabel.

5.1.1 Parkeersituatie

Zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2016 - 2026 is het centrumgebied van Duiven goed met de auto bereikbaar en is sprake van een sluitende parkeerbalans. In het centrum zijn zowel woon-, werk- als winkelfuncties gevestigd. Kenmerkend voor de parkeersituatie zijn de volgende elementen:

- Gratis parkeervoorzieningen zijn in voldoende mate in en nabij het centrum aanwezig.
- De winkelstraten (Pastoriestraat, Elshofpassage) zijn voetgangersgebied. In de Pastoriestraat is het op werkdagen tussen 08.00 – 10.00 uur mogelijk om te bevoorraden.
- Op de werkdagmiddag en zaterdagochtend en -middag is specifiek op de parkeerterreinen en -dek nabij de Albert Heijn, Lidl, Jumbo en het gemeentehuis sprake van een hoge parkeerdruk. Op het Liemersplein zijn dan parkeerplaatsen vrij beschikbaar. Gemiddeld is dan binnen het centrum circa 75% van de parkeerplaatsen bezet (zie ook figuur 5.2).

- In het centrum geldt in het kernwinkelgebied een parkeerschijfzone (blauwe zone) waar parkeerders maximaal 2 uur mogen parkeren⁴. In totaal liggen in de parkeerschijfzone circa 470 parkeerplaatsen. Voor de parkeerschijfzone zijn ontheffingen aan bewoners uitgegeven.
- In drie woonstraten grenzend aan het centrum ('t Buske, 't Weike en Van Schaikstraat) geldt vergunninghoudersparkeren. In totaal betreft dit 57 parkeerplaatsen.
- De overige parkeerplaatsen rondom het centrum zijn ongereguleerd.



Figuur 5.2: Parkeerdruk 2020 in het centrum op zaterdagmiddag per deelgebied (links) en sectie (rechts)

- Evenementen zoals de kermis en de schaatsbaan vinden plaats op het parkeerterrein Liemersplein. Er zijn dan tijdelijk minder parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar. Vanwege de woningbouw ontwikkelingen in het centrum is gekeken wat deze voor gevolgen hebben voor de parkeersituatie (Notitie Parkeerbalans centrumgebied Duiven, d.d. 1 juni 2022). Hieruit blijkt dat de parkeerdruk op bepaalde momenten groter is dan wenselijk is vanuit de nota parkeernormen Duiven (vastgesteld in 2018). Het college heeft reeds besloten de eventuele parkeeroverlast tijdens evenementen in het centrum te accepteren en mogelijke mitigerende maatregelen te onderzoeken.

5.1.2 Parkeercapaciteit

In en rond het centrum van Duiven zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. In het centrumgebied is een maximale bezettingsgraad van 85% overdag acceptabel.

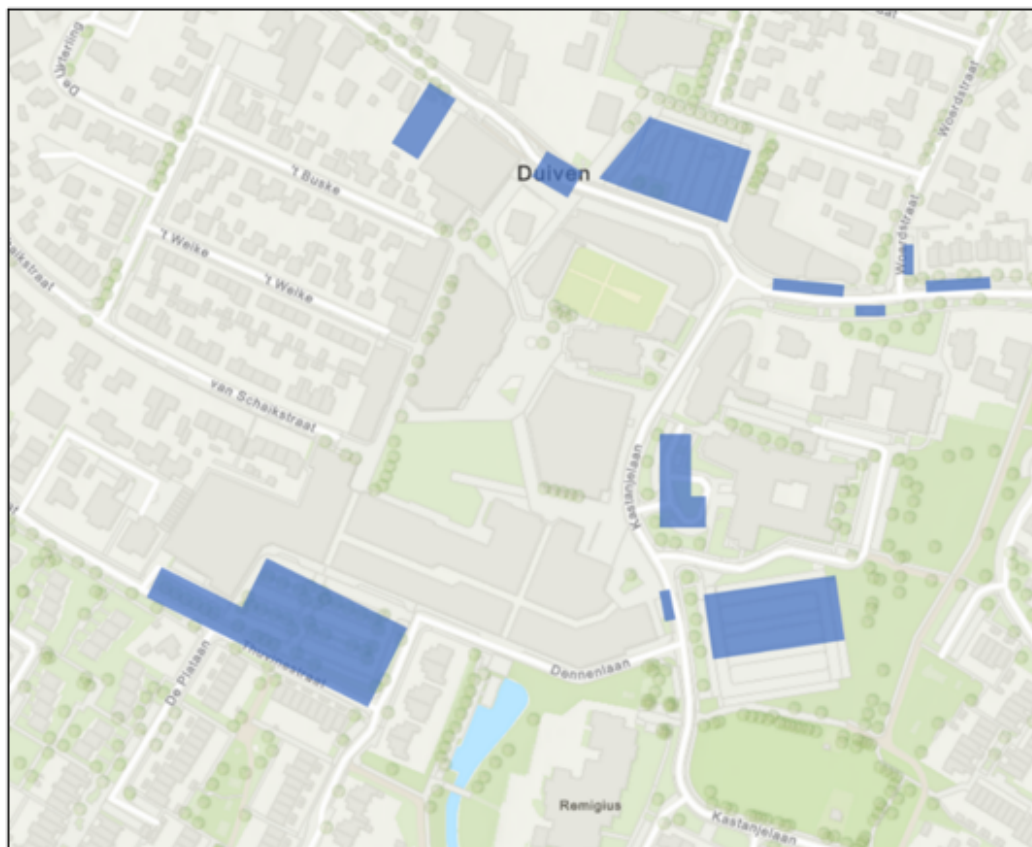
Tijdens evenementen ontstaat mogelijk tijdelijk een hogere parkeerdruk door verminderde parkeercapaciteit en hogere bezoekersaantallen. Vanwege de maatschappelijke en sociale functie van dergelijke evenementen kan het college besluiten de tijdelijk hogere parkeerdruk te accepteren of desgewenst maatwerkoplossingen te wensen. Bij de verlening van de evenementenvergunning zal dit worden besloten.

Ook bij de realisatie van de ontwikkelingsplannen in het centrum dient een acceptabele parkeersituatie behouden te blijven. Op basis van de Parkeernormennota Duiven 2018 wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij deze ontwikkelingen gerealiseerd. De gemeente Duiven geeft er de voorkeur aan dat deze parkeerplaatsen zoveel mogelijk als openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zodat ook andere parkeerders, bijvoorbeeld bezoekers aan het centrum, gebruik kunnen maken van deze parkeerplaatsen.

5.1.3 Parkeerregulering

Een deel van de parkeercapaciteit in het centrum wordt gereguleerd met een parkeerschijfzone. In figuur 5.3 is weergegeven waar de parkeerschijfzone van toepassing is. Deze zone werkt in de huidige situatie doeltreffend en aanpassing hiervan wordt op dit moment niet voorzien.

4) Voor enkele parkeerplaatsen aan de Rijksweg geldt nog een maximale parkeerduur van 30 minuten. Deze parkeerplaatsen komen te vervallen bij de herinrichting van de Rijksweg.



Figuur 5.3: Parkeerschijfzone centrum Duiven

Vergunninghoudersparkeren 't Buske, 't Weike en Van Schaikstraat

Ten westen van het centrum, in de woonstraten 't Buske, 't Weike en de Van Schaikstraat geldt vergunninghoudersparkeren. Deze straten zijn niet geschikt om het parkeren van centrumbezoekers of werknemers op te vangen. Vanwege de ligging ten opzichte van de winkels (de straten liggen dichterbij sommige winkels dan de parkeerterreinen) is parkeerregulering noodzakelijk om te voorkomen dat bezoekers of werknemers een parkeerplaats in deze smalle straten zoeken. De vergunningshouderzone is de enige passende reguleringsvorm om dit te bereiken.

Over het vergunninghoudersparkeren in deze straten zijn tijdens de inventarisatiefase aandachtspunten naar voren gekomen. Daarom wordt de regulering aangepast en zal vaker gehandhaafd worden.

- De reguleringsperiode blijft 7 dagen per week, 24 uur per dag.
- Maximaal 1 bewonersvergunning per adres in het vergunninghoudersgebied, tenzij een woning een parkeerplaats op eigen terrein heeft. Wanneer een woning beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein wordt geen parkeervergunning verleend.
- Ieder woonadres komt in aanmerking voor 1 bezoekersvergunning.
- De fysieke vergunningen krijgen een nieuwe uitstraling en worden opnieuw uitgegeven voor de periode van twee kalenderjaren. Voor de afgifte van de ontheffing kan de gemeente legeskosten rekenen. Of sprake is van legeskosten en de hoogte hiervan is bepaald in de legesverordening. De legesverordening wordt jaarlijks vastgesteld.

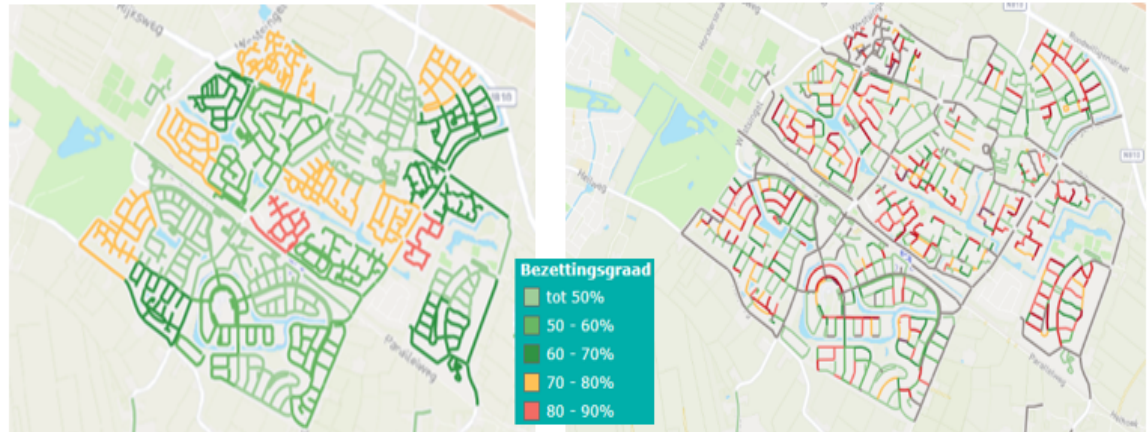
5.2 Woongebieden

De woongebieden in Duiven zijn over het algemeen homogeen woongebieden met een beperkt aantal andere functies. Een uitzondering hierop zijn de wijkwinkelcentra. Op deze gebieden is hierna afzonderlijk ingegaan. In de woonwijken wordt eventuele parkeeroverlast vooral door bewoners zelf veroorzaakt en zal parkeerregulering nagenoeg geen bijdrage leveren aan het verbeteren van de parkeersituatie. Vanuit de basis dat het parkeerbeleid faciliterend is, blijft het uitgangspunt om in de woongebieden geen parkeerregulering in te voeren. In woongebieden waar onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, zal bij herinrichting worden bezien of (eenvoudig) parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd.

5.2.1 Parkeersituatie

In de woongebieden in Duiven is het parkeren niet gereguleerd. In deze gebieden is onderzocht of daar lokaal parkeerproblemen spelen (zie figuur 5.4). In de meeste buurten zijn ruim voldoende parkeerplaat-

sen aanwezig (groen gekleurd). In enkele straten zijn bijna alle parkeerplaatsen bezet of staan meer auto's geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn (rood gekleurd). Op deze locaties wordt door bewoners een hoge parkeerdruk ervaren. Bewoners ervaren dat zij soms te ver moeten lopen naar de auto. Een hoge parkeerdruk in één of enkele straten is nog geen reden om maatregelen te nemen. Klachten over de parkeerdruk en een gemeten hoge parkeerdruk in een buurt kan wel aanleiding geven om de actie te ondernemen. In het stroomschema in bijlage 2 is hier nader op ingegaan.



Figuur 5.4: Parkeerdruk 2020 in de woonwijken in Duiven in de werkdagnacht per deelgebied (links) en sectie (rechts)

5.2.2 Parkeercapaciteit

Om een acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. In de woongebieden is een bezettingsgraad van 85% overdag en 90% in de nacht acceptabel.

5.2.3 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te bestrijden en te voorkomen. Voor de woonwijken in Duiven geldt dat eventuele parkeeroverlast vooral door de bewoners zelf wordt veroorzaakt. Daarom wordt ervoor gekozen om in de woonwijken geen parkeerregulering in te voeren.

5.3 Werkgebieden

De gemeente Duiven kent een sterke clustering van bedrijventerreinen: bezoekersintensieve bedrijventerreinen met grootschalige winkellocaties en klassieke bedrijventerreinen. Op de bedrijventerreinen geldt dat parkeren voor werkers en bezoekers de prioriteit heeft. Parkeren, ongeacht het type voertuig is in de regel op eigen terrein georganiseerd. Bij nieuwbouw is dit gewaarborgd met de Parkeernormennota Duiven 2018, of meer specifiek, vastgelegd in het bestemmingsplan.

5.3.1 Parkeersituatie

De gemeente Duiven kent verscheidene werkgebieden, waarvan het gros aan snelweg A12 gelegen zijn. In deze werkgebieden ligt het grootste deel van de parkeercapaciteit op eigen terrein. Enkele parkeerlocaties zijn openbaar toegankelijk, andere liggen afgesloten achter een hek. Op piekmomenten is de parkeercapaciteit bij enkele bedrijven onvoldoende en wordt langs de openbare weg geparkeerd. Dit wordt niet als een probleem ervaren.

Het commerciële parkeerterrein voor vrachtwagens wordt onvoldoende gebruikt met als gevolg dat vrachtwagens ook in de openbare ruimte parkeren. In 2019 is daarom een parkeerverbod voor vrachtwagens ingesteld. In 2021 is bewegwijzering op de rijkswegen naar het commerciële parkeerterrein verbeterd waardoor dit terrein beter gebruikt wordt.

5.3.2 Parkeercapaciteit

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd en bij nieuwbouwwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. In de werkgebieden is een bezettingsgraad van 90% overdag acceptabel.

In de werkgebieden wordt ingezet op het parkeren op eigen terrein bij de bedrijven. Dit betekent dat bij nieuwbouwwontwikkelingen, zoals de uitbreiding van Centerpoort Noord, voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

5.3.3 Parkeerregulering

Parkeerregulering is in de werkgebieden in principe niet aan de orde, er is immers weinig openbare parkeerruimte. Sinds maart 2019 geldt wel een parkeerverbod voor vrachtwagens.

5.4 Wijkwinkelcentra

De gemeente Duiven kent meerdere wijkwinkelcentra. Bij de wijkwinkelcentra mengen functies zich. De parkeerplaatsen worden zowel door bezoekers aan de winkels, als door bewoners en hun bezoek gebruikt. Vanuit het oogpunt dat het parkeerbeleid faciliterend is, zal bij de wijkwinkelcentra in principe geen parkeerregulering ingevoerd worden. Bij de wijkwinkelcentra waar onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, wordt bij herinrichting bezien of (eenvoudig) parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd.

5.4.1 Parkeersituatie

Bij wijkwinkelcentra is geen sprake van een parkeerprobleem. Wel is het zo dat bij enkele wijkwinkelcentra op piekmomenten sprake is van een lokale hoge parkeerdruk. Hierdoor komt het voor dat bewoners van woningen rondom de wijkwinkelcentra te maken krijgen met enige loopafstanden. In de Parkeernormennota Duiven 2018 zijn de acceptabele loopafstanden vastgelegd.

5.4.2 Parkeercapaciteit

Om een acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Net als in de woongebieden is een bezettingsgraad van 85% overdag en 90% in de nacht acceptabel.

5.4.3 Parkeerregulering

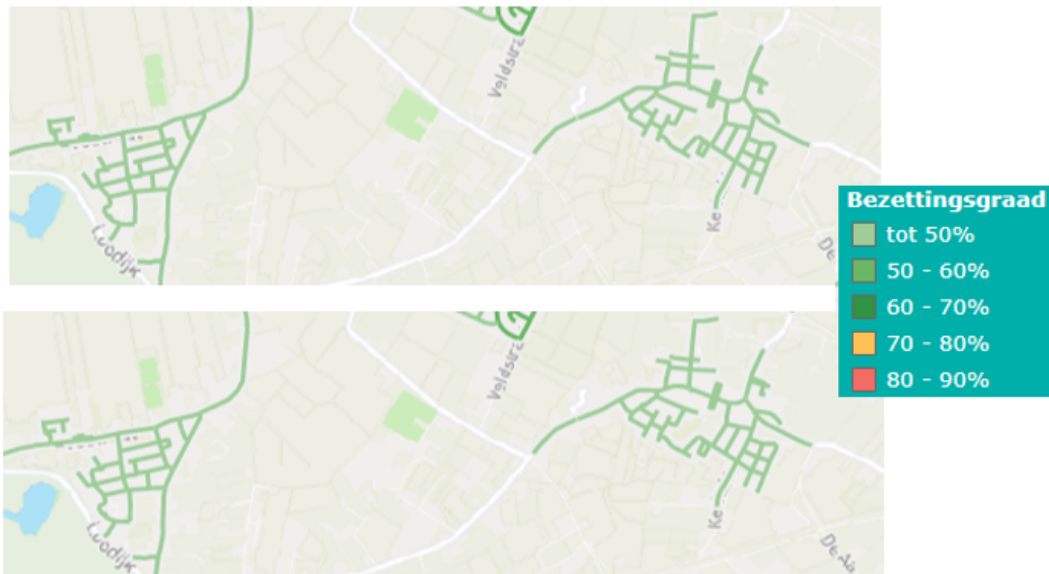
Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te bestrijden en te voorkomen. Daarom wordt ervoor gekozen om in principe in de woonwijken geen parkeerregulering in te voeren, ook niet nabij de wijkwinkelcentra. Mocht op termijn een situatie op straat ontstaan die aanleiding geeft om parkeerregulering in te voeren, kan een parkeerschijfzone conform de algemene principes zoals in hoofdstuk 3 ingericht worden.

5.5 Kernen Groessen en Loo

In de kernen Groessen en Loo in de gemeente Duiven is geen sprake van een parkeerprobleem. Op momenten is er op eigen terrein onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar, waardoor parkeren zich in de openbare ruimte afwentelt. Dit biedt, binnen het basisuitgangspunt dat het parkeerbeleid faciliterend is, geen aanleiding om parkeerregulering in te voeren.

5.5.1 Parkeersituatie

In de kernen Groessen en Loo is het parkeren niet gereguleerd. In 2020 is met een parkeerdrukmeting inzicht verkregen in de parkeerdruk per sectie en op deelgebied-niveau is verkregen. In figuur 5.5 is het resultaat van de parkeerdrukmeting inzichtelijk.



Figuur 5.5: Parkeerdruk 2020 in de kernen in de werkdagocht per deelgebied (boven) en sectie (onder)

5.5.2 Parkeercapaciteit

Om een acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Net als in de woongebieden in Duiven is een bezettingsgraad van 85% overdag en 90% in de nacht acceptabel.

5.5.3 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te bestrijden en te voorkomen. Daarom wordt in de kernen in principe geen parkeerregulering ingevoerd.

6 Monitoring en uitvoeringsprogramma

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Op basis van resultaten vanuit de monitoring kan indien nodig tijdig worden bijgestuurd.

De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Parkeerdrukmeting. Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele parkeersituatie toestaat wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt iedere 4 jaar gehouden. Als hier aanleiding voor is, kan de parkeerdrukmeting vaker gehouden worden.
- Parkeermotiefmeting. Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is met name van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. Indien sprake is van een hoge parkeerdruk en klachten vanuit belanghebbenden wordt de parkeermotiefmeting in de gereguleerde gebieden samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- Parkeerduurmeting. Indien sprake is van een hoge parkeerdruk en klachten vanuit belanghebbenden wordt in de parkeerschijfzone samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting gehouden. Hiermee wordt nagegaan of de parkeerschijfzone goed werkt en of de handhaving naar behoren functioneert.
- Klachten. Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie. Waar mogelijk worden klachten direct opgepakt en opgelost.

Naast monitoring van het parkeerbeleid zijn binnen dit parkeerbeleidsplan een aantal maatregelen geformuleerd waar uitvoering aan moet worden gegeven. Deze maatregelen zijn:

- Uitwerken en vaststellen de beleidsnotitie en -regels parkeren in voortuinen. De beleidsregels dienen nader uitgewerkt te worden, zodat het beleid dat parkeren in voortuinen tegengaat ook op een juridische wijze wordt verankerd en dit beleid ook kan worden uitgevoerd.

- Aanpassen uitgifte-regels gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Binnen de huidige regels geldt een hoge parkeerdruk nog als eis om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Deze eis is komen te vervallen en dient in de uitgifte-regels aangepast te worden.
- Aanpassingen in de vergunninghouder zone (bebording, uitgifte-regels parkeervergunningen) 't Buske, 't Weike en Van Schaikstraat.
- Formaliseren maatwerk aanpak parkeren uit het Mobiliteitsplan 2016 – 2026.
- Evaluatie locaties, ligging en aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen met Gehandicaptenraad.
- Evaluatie van dit parkeerbeleidsplan in 2027.

Bijlage 1 Samenvatting participatietraject ontwikkeling parkeerbeleidsplan

Dit parkeerbeleidsplan is tot stand gekomen met betrokkenheid van verschillende afdelingen binnen de gemeente Duiven. Daarnaast is specifiek contact gezocht met diverse belanghebbendenorganisaties zoals bewonersverenigingen, dorpsraden, ondernemersverenigingen en bonden voor specifieke doelgroepen. Via een online enquête konden inwoners en ondernemers van Duiven hun mening over het actuele parkeerbeleid geven.

Uit de gehouden inventarisatie blijkt dat parkeren in Duiven over het algemeen goed voor elkaar is. Er is vrijwel altijd voldoende parkeercapaciteit in het centrum en de afwezigheid van betaald parkeren is een absoluut pluspunt. Toch kunnen vrije parkeerplaatsen mogelijk nog beter benut worden. Nabij de Action, het gemeentehuis, Albert Heijn en Jumbo wordt bijvoorbeeld op momenten een hoge parkeerdruk ervaren, terwijl op het Liemersplein vaak parkeerplaatsen vrij zijn. De blauwe zone in het centrum functioneert goed, hoewel handhaving en herkenbaarheid van de zone beter kan.

Er zijn ook verbeterpunten naar voren gekomen. In het vergunninghouder gebied (nabij het centrum) kunnen bewoners niet altijd een parkeerplaats vinden. Hier is op dit moment al aandacht voor, we kijken samen met de bewoners hoe we dit kunnen verbeteren.

Verder blijkt dat parkeerplaatsen specifiek voor gehandicapten niet altijd op de meest gunstige plek liggen. Naast auto parkeren is ook ingegaan op parkeren voor de fiets. De fietsenstallingen in het centrum zorgen er op dit moment voor dat rommelig geparkeerde fietsen hinderlijk in de weg staan. Dit verdient de aandacht.

In de woonwijken en bij wijkwinkelcentra is het parkeren over het algemeen goed geregeld. In bepaalde buurten en straten is sprake van een hoge parkeerdruk waardoor men gevoelsmatig te ver moet lopen naar de geparkeerde auto. In de directe omgeving zijn vaak wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Te smalle parkeervakken en langdurige stalling van voertuigen in woonwijken is een ander aandachtspunt dat naar voren kwam uit de inventarisatie. Verder zijn op bedrijventerreinen van Duiven weinig problemen gesignaleerd. Slechts op absolute piekmomenten zijn bij sommige winkels onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar en wordt op de openbare weg geparkeerd. Dit wordt niet als probleem ervaren. In Groessen en Loo is sprake van een lage parkeerdruk. Enkel bij evenementen komt het voor dat men op straat parkeert.

Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken

De groei van de automobilititeit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan in sommige, bestaande gebieden leiden tot een structureel lokaal tekort aan parkeerplaatsen. Men ervaart in bepaalde straten van woonwijken een hoge parkeerdruk en moet gevoelsmatig te ver lopen naar de auto. Invoering van parkeerregulering kan in deze gebieden zelf verlichting bieden, maar zal de parkeerdruk ook deels naar aanliggende gebieden verplaatsen (het zogeheten waterbedeffect). De parkeerplaatsen op eigen terrein zullen beter benut gaan worden. Voor lokale situaties waar de parkeerdruk hoog is en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting.

Dit kan betekenen dat een structurele oplossing op zich laat wachten totdat een herinrichting van de straat of straten uitgevoerd kan worden. Het moment wanneer een straat heringericht wordt hangt samen met ofwel de status van het wegdek, dan wel het wijkuitvoeringsplan voor riolering.

- De herinrichting wordt dan ingezet om extra ruimte te creëren voor de aanleg van parkeercapaciteit. In dit verband kan gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen (in willekeurige volgorde en zonder uitputtend te willen zijn):
- Instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met tweezijdig, schuin of haaks parkeren (onderzoek naar de verkeerscirculatie is noodzakelijk);
 - meer ruimte voor parkeren creëren door parkeren met twee wielen op het trottoir toe te staan via bebording (tijdelijke maatregel) en via herstructurering door het versmallen van de stoep (permanente maatregel), mits aan minimaal één zijde van de straat voldoende ruimte overblijft voor rolstoelen.

Communicatie & participatie

De aanpak van de parkeerproblematiek in Duiven heeft een participatieve insteek; de wensen en belangen van inwoners bieden aanleiding om herinrichting te overwegen en vorm te geven. Participatie vergroot de kans op draagvlak bij degenen die worden getroffen door parkeerbeleid. Betrokkenheid creëert begrip en draagvlak. De manier van communiceren van parkeermaatregelen speelt hierbij een belangrijke rol. Communicatie kan verschillende doeleinden hebben: informeren, bekendheid genereren en gedragseffecten tot stand brengen (KpVV CROW Parkeren en gedrag, 2017). Middels juiste communicatie zal de doelgroep beter en actiever worden geïnformeerd over het parkeerregime, tijdelijke situaties en lopende acties. Dit vergroot de effectiviteit van de maatregelen. Daarnaast wordt het draagvlak vergroot als inwoners hier van tevoren over worden geïnformeerd of inspraak hebben middels participatie. Participatie betekent informeren, laten meedenken en/of laten meebeslissen. Het initiatief blijft in dat geval bij de gemeente. De meest vergaande vorm is om de burger zelf een maatregel te laten bedenken, dan heeft de gemeente enkel een faciliterende rol. Dit is mogelijk met de "Right to Challenge", waarbij burgers een plan in mogen dienen bij de gemeente. Recentelijk zijn aan de Weverstraat parkeerplekken gerealiseerd via dit initiatief. Bij de aanpak van de parkeerproblematiek in Duiven is het dan ook van belang dat er bij maatregelen rekening wordt gehouden wat zij naar de inwoners toe willen communiceren en óf in welke mate inwoners betrokken dienen te worden.

