

## Parkeervisie Gennepe

### De gemeenteraad van Gennepe,

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Gennepe d.d. 19 maart 2024;
- gehoord de voorbereidende raadsvergadering d.d. 2 april 2024;
- gelet op het bepaalde in artikel 147 en 149 van de Gemeentewet;

### besluit:

de Parkeervisie Gennepe vast te stellen en het Parkeerbeleidsplan Gennepe 2016 en het Parkeerbonds Gennepe 2015 in te trekken.

*Aldus besloten in de openbare besluitvormende raadsvergadering d.d. 15 april 2024.*

*De raad voornoemd,*

*De griffier,*

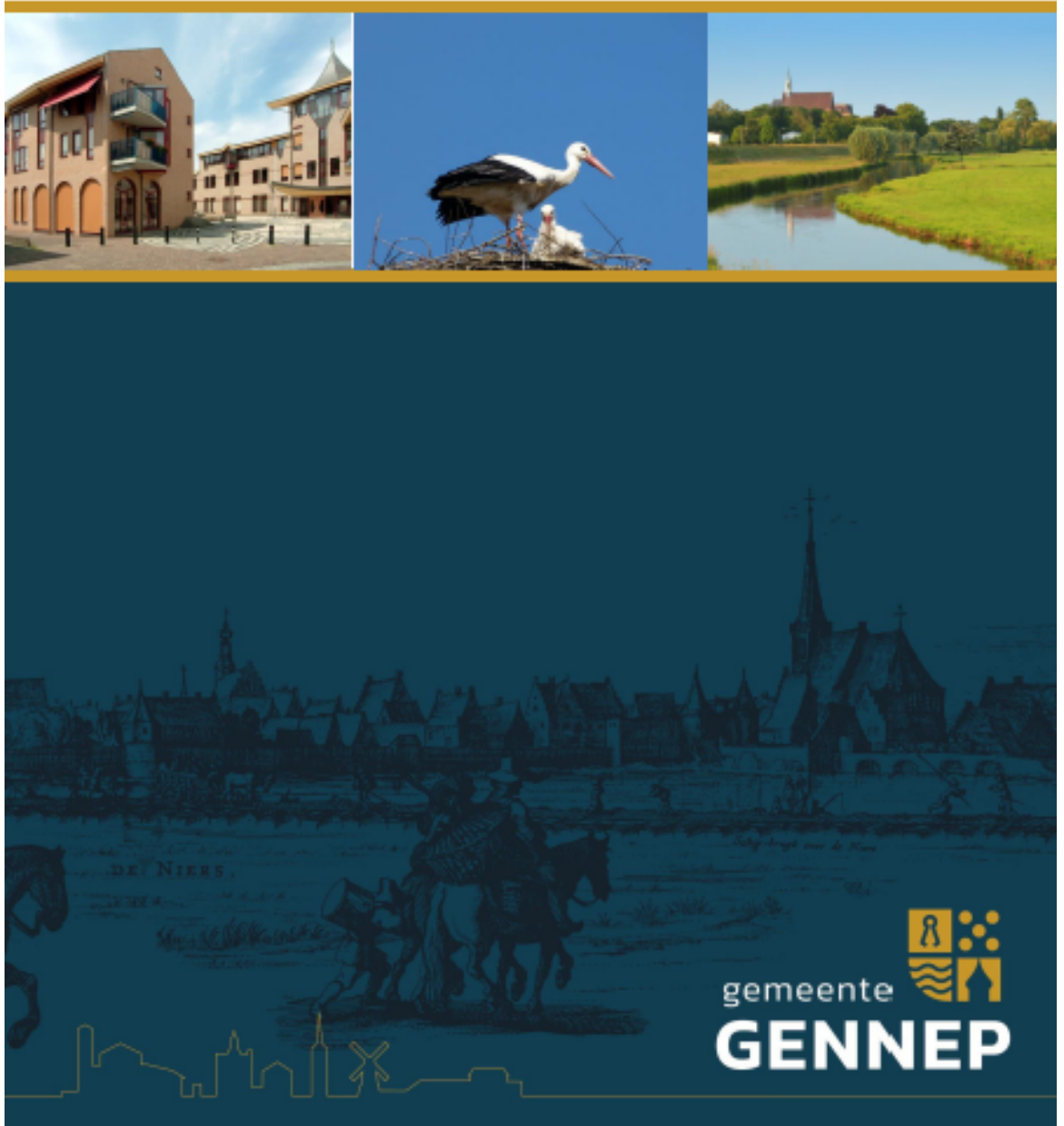
*Jos van der Knaap*

*De voorzitter,*

*Hans Teunissen*

# Parkeervisie Gennep

De juiste parkeerder op de juiste plek.





## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
<b>1 Leeswijzer.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Introductie.....</b>	<b>4</b>
2.1 Waarom een nieuwe visie op parkeren.....	4
2.2 scope.....	4
2.3 Opbouw visie.....	4
<b>3 Parkeren in Gennep op dit moment.....</b>	<b>5</b>
3.1 zo is het parkeren nu geregeld.....	5
3.2 Parkeerbeleid in de praktijk.....	5
3.3 Parkeerdrukmeting.....	7
3.4 Evaluatie van andere beleidsinstrumenten.....	10
3.5 Parkeerenquête.....	10
3.6 Conclusie.....	11
<b>4 Ambities voor Gennep.....</b>	<b>12</b>
4.1 Vraag en aanbod van woningen en voorzieningen op elkaar afstemmen.....	12
4.2 Zorgen voor een compact, aantrekkelijk centrum.....	12
4.3 inzetten op een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving.....	13
4.4 Bevorderen van een goed vestigingsklimaat.....	14
4.5 Werken aan de klimaat- en energietransitie.....	14
<b>5 De visie op parkeren in Gennep.....</b>	<b>15</b>
5.1 Ons Basisprincipe : de juiste parkeerder op de juiste plek.....	15
5.2 Onze visie op parkeren.....	16
5.3 Monitoring Evaluatie en actualisatie.....	20
<b>6 Overige parkeeronderwerpen.....</b>	<b>21</b>
6.1 Ontheffingscriteria blauwe zone.....	21
6.2 parkeren bij evenementen.....	21
6.3 Vrachtwagenparkeren.....	21
<b>Bijlage I: Parkeerdruk onderzoek.....</b>	<b>22</b>
<b>Bijlage II: Resultaten Enquête Parkeerbeleid.....</b>	<b>29</b>

2024

Vastgesteld door gemeenteraad op 15 april 2024



## 1 Leeswijzer

Deze parkeervisie is tot stand gekomen op basis van bestaand beleid en afstemmingsrondes binnen de gemeente met verschillende beleidsmedewerkers. Er is extern met de centrummanager getoetst om de inspraak vanuit de ondernemers van de binnenstad te waarborgen. Daarnaast is er ook veelvuldig contact geweest met de auteurs van de centrumvisie, om te zorgen dat de parkeervisie goed aansluit op de centrumvisie en duidelijk is in welke richting we als gemeente willen bewegen. Parkeren is immers een vitaal onderdeel van een goed functionerende binnenstad.

Omdat parkeren een onderwerp is met veel gevoelens, hebben we ook een parkeerdrukmeting van het gehele centrum laten uitvoeren. Hierdoor hebben we een feitelijk vertrekpunt en kunnen we evalueren hoe de bestaande beleidsinstrumenten functioneren.

We hebben ook middels een kwantitatieve enquête gebruikers gepeild, deze resultaten en methodologische toelichting bevindt zich in bijlage 2.

Tot slot speelt de blauwe zone ook een belangrijke rol in het debat rondom parkeren en de parkeervisie. We beschrijven in hoofdstuk 3.2 én in 6.1 dit onderwerp.



## 2 Introductie

Deze parkeervisie geeft richting aan hoe in Gennepe de komende jaren met het parkeren van auto's wordt omgegaan. Zo'n actueel kader is nodig doordat er verschillende maatschappelijke ontwikkelingen op ons afkomen. Hierbij bouwen we voort op het huidige parkeerbeleid en de omgevingsvisie.

### 2.1 WAAROM EEN NIEUWE VISIE OP PARKEREN

#### Het huidige parkeerbeleid in Gennepe

Het huidige Gennepse parkeerbeleid is vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten. De basis is het Parkeerbeleidsplan (2016). Daarnaast zijn criteria voor de ontheffingsmogelijkheden in de Beleidsregels ontheffing blauwe zone gemeente Gennepe 2018 vastgelegd. Hoe met parkeren en bouwontwikkelingen wordt omgegaan in Gennepe staat beschreven in de Nota Parkeernormen Gennepe (2013).

Onze samenleving is volop in beweging. Denk aan de klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie, de toenemende technologisering en digitalisering en veranderingen in de bevolkingsopbouw. Om goed in te kunnen spelen op al deze ontwikkelingen heeft Gennepe een integrale omgevingsvisie vastgesteld (2019). Daarin staat wat onze visie voor de komende 10 tot 15 jaar is op de fysieke leefomgeving. Met als belangrijkste opgave het behouden en versterken van een goed woon-, leef- en werkklimaat in Gennepe.

Geparkeerde en rijdende auto's spelen een belangrijke rol in onze fysieke leefomgeving. Hoe we omgaan met parkeren is daarom een van de manieren om te sturen op de ontwikkeling van Gennepe. Parkeren is niet alleen van invloed op mobiliteit en bereikbaarheid. Maar raakt ook aan thema's als leefbaarheid, ruimtelijke ordening, klimaatadaptatie, economische vitaliteit en inclusiviteit. Ons parkeerbeleid is ondersteunend aan een sterker, mooier, gezonder en nog krachtiger Gennepe en is geen doel op zichzelf.

Een actualisatie van de parkeervisie is van belang om te zien op welke manier parkeren beter kan bijdragen aan onze actuele ambities en opgaven. Op hoofdlijnen werkt ons huidige parkeerbeleid nog goed. In de praktijk lopen we echter ook tegen zaken aan die een aanscherping vereisen van onze uitgangspunten, denk aan fietsparkeren, bezoekersparkeren en bijzondere woonvormen.

### 2.2 SCOPE

Deze parkeervisie richt zich op de hele gemeente Gennepe, met alle kernen die daarbij horen: de stad Gennepe, Heijen, Milsbeek, Ottersum en Ven-Zelderheide.

### 2.3 OPBOUW VISIE

De opbouw van deze parkeervisie is als volgt. In hoofdstuk 3 wordt een beeld van de huidige parkeersituatie in Gennepe geschetst. In hoofdstuk 4 beschrijven we hoe parkeren bijdraagt aan het



realiseren van onze ambities. In hoofdstuk 3 formuleren we de visiepunten voor het parkeren in Gennep, dit op basis van het algemene uitgangspunt: de juiste parkeerder op de juiste plek. Tot slot gaan we in hoofdstuk 3 in op een aantal concrete parkeeronderwerpen.

### 3 Parkeren in Gennep op dit moment

De parkeervisie begint niet bij nul. De uitgangspunten van het vorige parkeerbeleid vormen de basis voor deze actualisatie van onze parkeervisie. Hierna beschrijven we hoe het parkeren in Gennep op dit moment geregeld is, hoe dit in de praktijk werkt en waar bijsturing gewenst is.

#### 3.1 ZO IS HET PARKEREN NU GEREGELD

Parkeren in de gemeente Gennep is gratis en wordt in de basis met zo min mogelijk regels en verboden in goede banen geleid. We krijgen bij de gemeente weinig klachten over parkeren in de kernen. Sommige oudere wijken kennen een hogere parkeerdruk, door de schaarse openbare ruimte. Omdat dit veelal bewonersparkeren is, zijn er beleidsmatig weinig instrumenten die effectief zijn. Uitbreiden is vaak geen optie en parkeerregulering (betaald parkeren, blauwe zone) is ook niet gewenst. Uitsluitend in het centrum van de kern Gennep is parkeren anders georganiseerd, omdat hier de schaarse parkeerplekken moeten worden verdeeld over verschillende gebruikers.

Het centrum<sup>1</sup> van de kern Gennep is het levendige middelpunt van de gemeente en heeft een multifunctioneel karakter waarin winkels, horeca, dienstverlening, scholen en wonen (boven winkels) elkaar afwisselen. Het gebied is prima bereikbaar en in en rondom het centrum zijn volop parkeermogelijkheden te vinden. Om te zorgen dat parkeerplaatsen nabij winkels en voorzieningen in het centrum door bezoekers en bewoners gebruikt kunnen worden, is een groot deel van de parkeerplaatsen rondom het centrum gereguleerd met een blauwe zone. Op alle parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden van maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot 19:00 uur. Daarbuiten geldt de blauwe zone niet en mag dus langer dan 2 uur worden geparkeerd. Wie langer wil parkeren dan de maximale parkeerduur kan een ontheffing aanvragen. Hier zijn wel enkele voorwaarden aan verbonden, deze voorwaarden liggen vast in de Beleidsregels ontheffing parkeren blauwe zone gemeente Gennep 2018.

Langer dan twee uur parkeren in het centrum kan op verschillende parkeerplekken rondom het centrum. Zoals het Martinusplein, Europaplein, 't Straatje en het Melkstraatje.

#### 3.2 PARKEERBELEID IN DE PRAKTIJK

Het huidige parkeerbeleid en -normen dateert uit 2015. Het vakgebied en omgeving is in ontwikkeling, daarom zijn een aantal zaken die een actualisatie nodig hebben. Puntsgewijs;

- Discussie met initiatiefnemers over hoogte van normeringen (bijzondere woonvormen)

<sup>1</sup> De gemeente Gennep kent verschillende kernen met elk hun eigen centrum. In deze parkeervisie wordt meerdere kernen het centrum van Gennep genoemd, hier wordt het kernwinkelgebied van de kern Gennep bedoeld tenzij anders gespecificeerd.





- Ontbreken van fietsparkeernormen welke nodig zijn om het fietsklimaat te verbeteren
- Duidelijk en integraal parkeerbeleid. Als de koers duidelijker en scherper is weet je beter aan welke knoppen je wel en niet kunt draaien. Waarbij ook aanverwant beleid betrokken wordt in deze visie en een toetsingskader biedt voor ontheffingen.
- Geen goede beleidslijn als niet voldaan kan worden aan normen.
- Veel tijd kwijt met het toetsen van parkeerberekeningen.
- Geen inzicht in de parkeerdruk in kern Gennep.
- Parkeerfonds; deze verdient nadere toelichting.

#### Parkeerfonds

Een parkeerfonds is een vooraf bedachte oplossingsrichting als je niet voldoet aan de nota. Als gemeente nemen we de verplichting op ons om binnen 3 jaar zelf de benodigde capaciteit te maken. Hiermee is de vraag of we überhaupt deze verplichting kunnen waarmaken want dan had het project dat al gedaan. Het grote probleem uit de praktijk in andere gemeentes is dat er wel werd afgekocht, maar dat er geen duidelijkheid was over waar de gemeente dan parkeerplaatsen zou gaan realiseren. Gevolg is dat ontwikkelaars na een bepaalde periode (10 jaar is de algemeen geaccepteerde grens) het gestorte geld terug eisten inclusief rente omdat de gemeente niet op tijd aan haar verplichtingen heeft voldaan. Daarmee wordt in feite het parkeerprobleem naar de gemeente verschoven die vaak ook geen mogelijkheden heeft, waardoor het een financieel risico voor de gemeente wordt.

Ook in Gennep hebben we beperkte openbare ruimte, en is ondergronds parkeren vanwege de hoge archeologische waarde ook geen optie. Daardoor kunnen we deze realisatie verplichting vaak ook niet nakomen. Daarom trekken we het Parkeerfonds, wat vastligt in het Parkeerbeleidsplan 2016, in.

Parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden, als dit niet lukt dient er elders een parkeervoorziening gerealiseerd te worden. In uitzonderlijke gevallen zullen we maatwerk gaan leveren door middel van financiële afspraken te maken in de vorm van een anterieure overeenkomst. Hierbij is de richtlijn € 10.000,- per parkeerplaats. Als er geen bijdrage plaatsvindt, zullen we terughoudend zijn in het geven van ontheffingen.



### 3.3 PARKEERDRUKMETING

Om een feitelijk vertrekpunt te hebben, is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Dit geeft inzicht in onze parkeercapaciteit en parkeerbezetting. Dit onderzoek is uitgevoerd op verschillende representatieve momenten, om zo een goed beeld te krijgen over hoe de parkeerdruk varieert gedurende de week. Daarmee krijgen we inzicht in de parkeervraag van verschillende gebruikers en weten we hoe de parkeervraag is verdeeld. Dat geeft ons handvatten om bij te sturen met de beleidsinstrumenten als blijkt dat er problematische parkeerdruk is.

De parkeerdruk is gemeten op straatniveau, elke straat is een apart segment die op onderstaande momenten (figuur 1) is gemeten. De gemeten momenten zijn:

Zaterdagmiddag tussen 13:00 - 15:00

Zaterdagavond tussen 19:00 - 21:00

Dinsdagmiddag tussen 14:00 - 16:00

Dinsdagavond tussen 19:00 - 21:00

Woensdagnacht tussen 00:00 - 02:00

Donderdagmiddag tussen 14:00-16:00

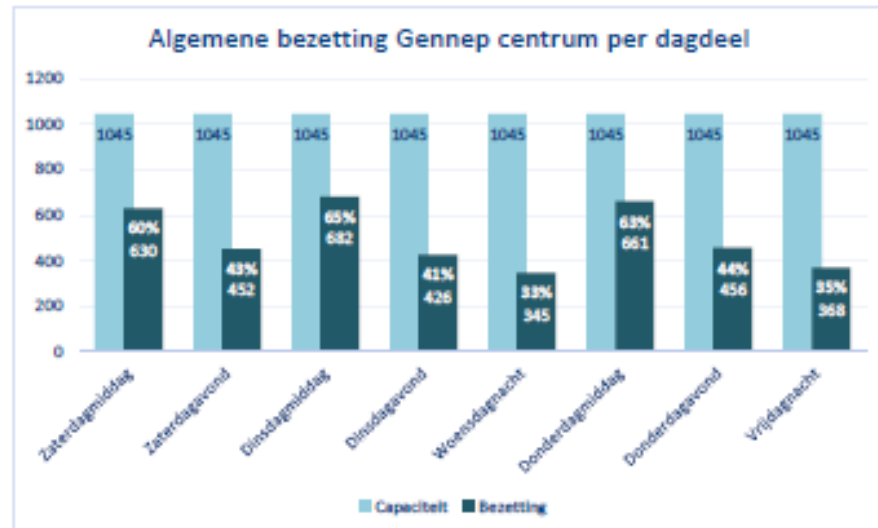
Donderdagavond tussen 19:00 - 21:00

Vrijdagnacht tussen 00:00 - 02:00





Onderstaande figuur laat de bezettingsgraad zien van de parkeerplaatsen in en rondom het centrum van Gennepe.



Figuur 1: Algemene bezetting van het centrum per meetmoment

Een parkeerdruk van boven de 65% wordt algemeen gezien als een problematische parkeerdruk. Dan neemt de kans op foutparkeren en zoekverkeer sterk toe. Uit de metingen blijkt dat op de drukste momenten (de werkdagmiddag en zaterdagmiddag) de parkeerdruk in het totale centrum niet boven de 65% uitkomt.

We hebben de metingen ook uitgesplitst naar straatniveau om een beter beeld te krijgen. In figuur 2 hebben we dit visueel weergegeven voor het drukste meetmoment, zie hieronder.



Figuur 2: parkeerdruk dinsdagmiddag.

Op straatniveau zien we wel een parkeerdruk boven de 85%, vooral aan de grenzen van de blauwe zone. Dit is het waterbedeffect en wordt pas problematisch wanneer er in de directe omgeving geen vrije parkeerplaatsen zijn. De metingen wijzen uit dat dit nu niet het geval is. Meer details van het uitgevoerde parkeeronderzoek zijn te vinden in bijlage I.

Op basis van de parkeerdrukmeting concluderen we dat er op dit moment geen aanleiding is voor het aanpassen van de parkeerregulering (blauwe zone en bijbehorend ontheffingsbeleid) in het centrum van Gennepe. Ook concluderen we dat er in bepaalde mate een overschot is aan parkeerplekken. Een overschot aan parkeerplaatsen maakt een centrum minder leefbaar en dus minder aantrekkelijk. Aangezien de openbare ruimte schaars is, is het belangrijk om de ruimtedclaim van alle ambities en behoeftes op het gebied van wonen, mobiliteit, klimaat, economie en recreatie



af te wegen. Zeker wanneer blijkt dat er een overschot aan parkeercapaciteit is in de openbare ruimte.

Eén ontheffing per huishouden, mits er niet op eigen terrein kan worden geparkeerd, blijkt een goed beleidsinstrument om te zorgen dat parkeerplekken in het centrumgebied niet alleen door bewoners worden gebruikt.

### 3.4 EVALUATIE VAN ANDERE BELEIDSINSTRUMENTEN.

De gemeente kan andere beleidsinstrumenten inzetten om parkeren te regelen; zoals betaald parkeren, extra ontheffingen per huishouden of het hele parkeerregime afschaffen. Op basis van de evaluatie concluderen we dat inzet van deze alternatieven in Gennep niet nodig is. De parkeerdrukmeting laat immers zien dat er over het algemeen voldoende parkeerruimte is.

Daarom kiezen we ervoor om de blauwe zone en de ontheffingscriteria te handhaven, omdat dit het beste sturingsinstrument is om parkeervraag te verdelen.

Het kan zijn dat in de toekomst de parkeerdruk toch toeneemt, bijvoorbeeld door inbreiding, woningtransformaties in het centrum of andere bouwontwikkelingen. Het is daarom belangrijk om de parkeerregulering in en rondom het Gennepse centrum periodiek te evalueren (door het uitvoeren van parkeertellingen) en waar nodig aan te passen.

### 3.5 PARKEERENQUÊTE

Participatie hebben we in Gennep hoog in het vaandel staan. Zoals ook beschreven in het OMO-beleid (Ontmoeten Meedoen Ondersteunen) willen we aandacht hebben voor wensen en behoeften van belanghebbenden. Daarom hebben we voor de parkeervisie ook een participatieproces doorlopen door middel van het uitzetten van een enquête over parkeerbeleid. Het doel was informatie ophalen hoe parkeren in het centrum van Gennep ervaren wordt onder inwoners, ondernemers en bezoekers.

Deze enquête is gepubliceerd in de gemeenterubriek van de Maas- en Niersbode, kenbaar gemaakt via een nieuwsbericht op de gemeentewebsite, via de digitale nieuwsbrief van de gemeente Gennep en geplaatst op facebook van gemeente Gennep. Daarnaast zijn in het centrum van Gennep bij de bewoners die in het centrum van Gennep wonen willekeurig brieven verstuurd om deel te nemen aan de enquête, zoals ook de ondernemers uit het centrum via de BIZ uitgenodigd zijn om deel te nemen aan deze enquête. Een aantal weken heeft deze enquête online gestaan en is door 339 deelnemers ingevuld.

#### Resultaten

Voor de gedetailleerde resultaten van de enquête verwijzen we naar Bijlage II Resultaten Enquête Parkeerbeleid. De belangrijkste resultaten brengen we hier inzichtelijk.



Op het gebied van bereikbaarheid en beschikbaarheid geeft de helft van de deelnemers aan dat zij vinden dat er over het algemeen onvoldoende ruimte is om de auto op de voor hen gewenste plek in het centrum van Gennep te parkeren. Vervolgens geeft de helft van de deelnemers desgevraagd aan dat zij doorgaans binnen 2 minuten loopafstand van hun woning kunnen parkeren. En geeft 73% aan dat zij doorgaans binnen 7 minuten loopafstand van hun winkelbestemming kunnen parkeren.

Op het gebied van parkeerbeleidsvoorkeuren kan de huidige maatregel van de ingestelde blauwe zone rekenen op een brede steun (63% voor en 18% tegen). Op de aanvullende, huidige maatregel met ontheffingen op de blauwe zone geeft 64% van de respondenten aan hiervoor te zijn, ten opzichte van 18% tegen.

Alternatieve regels en maatregelen hebben minder steun onder respondenten. Over de maatregel vrij parkeren, zonder regels of blauwe zone, is 23% van de respondenten positief, ten opzichte van 30% tegenstanders en 20% neutraal. De maatregel betaald parkeren krijgt nog minder steun. Slechts 6% is voorstander, ten opzichte van 89% tegenstanders.

Tot slot benadrukt de enquête dat groen belangrijk is voor 83% van de deelnemers, en 83% hecht waarde aan een aantrekkelijke stad voor winkelen. Deze bevindingen ondersteunen het belang van groenvoorzieningen en stadsaantrekkelijkheid in de beleving van de gemeenschap.

### 3.6 CONCLUSIE

Op basis van de parkeerdrukmeting en de resultaten van de parkeerenquête kunnen we concluderen dat er op dit moment geen aanleiding is voor het aanpassen van de parkeerregulering (blauwe zone en bijbehorend ontheffingsbeleid) in het centrum van Gennep. Ook concluderen we dat er in bepaalde mate een overschot is aan parkeerplekken. Een overschot aan parkeerplaatsen maakt een centrum minder leefbaar en dus minder aantrekkelijk. Aangezien de openbare ruimte schaars is, is het belangrijk om de ruimteclaim van alle ambities en behoeftes op het gebied van wonen, mobiliteit, klimaat, economie en recreatie af te wegen. Zeker wanneer blijkt dat er een overschot aan parkeercapaciteit is in de openbare ruimte.

Eén ontheffing per huishouden, mits er niet op eigen terrein kan worden geparkeerd, blijkt een goed beleidsinstrument om te zorgen dat parkeerplekken in het centrumgebied niet alleen door bewoners worden gebruikt.

Samengevat geeft de enquête een gedetailleerd beeld van de parkeerervaring en voorkeuren van de inwoners, bezoekers en ondernemers, wat waardevolle input biedt voor het vormgeven van dit parkeerbeleid en het verbeteren van de algemene leefomgeving in Gennep. Het streven naar participatie heeft gezorgd voor een breed scala aan meningen, wat de diversiteit van de behoeften en verwachtingen van de gemeenschap weerspiegelt.

De parkeerdrukmeting laat zien dat er over het algemeen voldoende parkeerruimte is en uit de enquête kunnen we dat ook concluderen. En dat niet iedereen op de gewenste plek kan staan is niet altijd te ondervangen.





## 4 Ambities voor Gennepe

Gennepe zet in op het versterken van bestaande kwaliteiten. Onderstaande ambities hebben invloed op de visie op parkeren. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar ondersteunend aan onze ambities om een goed en gezond woon-, leef- en werkklimaat in Gennepe te behouden en te vergroten waar het kan. De ambities zijn afgeleid uit de 'Omgevingsvisie Gemeente Gennepe' en afgestemd met de Centrumvisie.

### 4.1 VRAAG EN AANBOD VAN WONINGEN EN VOORZIENINGEN OP ELKAAR AFSTEMMEN

Het aantal inwoners in Gennepe blijft voorlopig vrijwel gelijk. De bevolking van onze gemeente wordt wel steeds ouder en men blijft langer zelfstandig wonen. De behoefte aan woningen voor één of twee personen wordt daarom groter. Er is ook vraag naar voorzieningen waardoor ouderen langer thuis kunnen blijven wonen. Tegelijkertijd ligt er een opgave voor voldoende voorzieningen en woningen om de jeugd zo lang mogelijk te behouden en aantrekkelijk te blijven voor jonge gezinnen.

#### Wat betekent dit voor parkeren?

Nieuwe bouwontwikkelingen en transformaties zijn noodzakelijk om te zorgen voor een aanbod van woningen en voorzieningen van de juiste kwaliteit op de juiste plek. Om Gennepe ook in de toekomst aantrekkelijk te houden, is het belangrijk dat nieuwe (her)ontwikkelingen bereikbaar blijven. Voor nieuwe bouwontwikkelingen is het daarom cruciaal om autoparkeernormen vast te stellen die aansluiten bij het verwachte autogebruik en – bezit van de bevolking van Gennepe.

Naast de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein, moet het ook mogelijk zijn om bestaande autoparkeerplaatsen te benutten voor de parkeervraag van nieuwe woningen en voorzieningen. Zo kunnen we efficiënt omgaan met de beschikbare (openbare) ruimte en niet onnodig groen in grijs veranderen. Ook als dit betekent dat het soms wat verder lopen is om je auto te parkeren. Dit geeft meer (bouw) ontwikkelingsmogelijkheden gericht op alle doelgroepen, van jong tot oud.

### 4.2 ZORGEN VOOR EEN COMPACT, AANTREKKELIJK CENTRUM

Het centrum van Gennepe is het visitekaartje voor de hele gemeente. Het aanbod van voorzieningen en winkels is belangrijk voor de inwoners van de kern Gennepe, maar ook voor bewoners van omliggende plaatsen en kernen. Door verschillende trends en ontwikkelingen verandert het winkellandschap. Gennepe speelt hierop in om succesvol verschillende doelgroepen te verleiden en te binden. Voor een toekomstbestendig centrum wordt in de centrumvisie ingezet op:

- Zorgen voor een aantrekkelijke mix van wonen, werken, winkels en horeca;
- Waarborgen van de boodschappenfunctie en zorgen voor een bij de maat en schaal van Gennepe passend winkelaanbod;



- Versterken van de sfeer, beleving en de ontmoetingsfunctie van het centrum;
- Compacter en herkenbaarder maken van het centrum;
- Ruimte creëren voor andere functies waar onvoldoende perspectief is voor horeca en winkels.

#### Wat betekent dit voor parkeren?

Bij een levendig, florerend en economisch functionerend centrum horen bezoekers en mensen die er wonen en/of werken. Zonder goede bereikbaarheid en daarbij horende parkeerplaatsen is het lastiger om een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren voor een vitaal kernwinkelgebied. Parkeren is een randvoorwaarde die 'top' moet zijn om de bezoekers van winkels blijvend te binden aan de centra van gemeente Gennep.

Tegelijkertijd kan elke vierkante meter publieke ruimte maar één keer benut worden. De opgave is daarom de balans te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Waar ruimte schaars is, staat de geparkeerde auto dus niet standaard op één.

### 4.3 INZETTEN OP EEN AANTREKKELIJKE EN TOEKOMSTBESTENDIGE LEEFOMGEVING

De leefomgeving en de manier waarop deze is ingericht heeft een belangrijke invloed op onze gezondheid. Dat vraagt ook iets van de inrichting van de publieke ruimte. Inzetten op voldoende (sociale en fysieke) veiligheid, het benutten van kansen voor klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress, het inrichten van de openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen betekent meer fiets- en wandelmogelijkheden en een toename van groen en water.

#### Wat betekent dit voor parkeren?

Door het aantal parkeerplaatsen goed af te stemmen op het aanbod van winkels, woningen en bedrijven en door het optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit, werken we aan een efficiënte invulling van de openbare ruimte.

In het kader van klimaatadaptatie is het belangrijk om bij het ontwerpen van parkeerplaatsen aandacht te besteden aan vergroening, bijvoorbeeld door het gebruik van half verharding in plaats van volledig verharde oppervlakken.





#### 4.4 BEVORDEREN VAN EEN GOED VESTIGINGSKLIMAAT

Gennepe heeft een breed scala aan bedrijvigheid, van de agrarische sector tot recreatie en industrie. Door het inzetten op maatwerk en het bieden van meer flexibiliteit wordt meer ruimte geboden aan ondernemers. Zowel aan bestaande bedrijven, als aan ondernemers die zich in Gennepe willen vestigen.

##### Wat betekent dit voor parkeren?

De infrastructuur en bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven in Gennepe. De auto speelt op dit moment een onmisbare rol om Gennepe bereikbaar te houden. Parkeren is daarmee onlosmakelijk verbonden met bereikbaarheid. Belangrijk is dat we zorgen voor de juiste parkeerplaats op de juiste plaats. Niet alleen voor de auto, maar ook voor de fiets. Dat draagt bij aan een goed vestigingsklimaat in Gennepe.

De kwaliteit van de openbare ruimte op bedrijventerreinen wordt steeds belangrijker. Een fijne openbare ruimte zorgt ook voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat. Uitgangspunt is dat bedrijven parkeerplaatsen vooral op eigen terrein beschikbaar hebben.

#### 4.5 WERKEN AAN DE KLIMAAT- EN ENERGIETRANSITIE

De gemeente Gennepe neemt haar verantwoordelijkheid om te zorgen voor een duurzame, veilige en gezonde omgeving. Vanaf 2030 is onze ambitie om energieneutraal te zijn en broeikasgassen terug te dringen. De komende jaren wordt ingezet op het evenveel energie gaan opwekken als dat er gebruikt wordt. Niet langer met aardgas, maar met schone en duurzame energiebronnen.

##### Wat betekent dit voor parkeren?

Voor mobiliteit betekent dit het stimuleren van actieve, gezonde en schone vormen van vervoer; zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Dat heeft consequenties voor de locatie en kwaliteitseisen van auto én fietsparkeerplaatsen in Gennepe. Bij het ontwerpen en aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen zorgen we dat de fiets op een gelijkwaardige plek staat ten opzichte van de auto. Ook werken we aan een goed en dekkend leafructuur voor de auto dat bijdraagt aan een hogere luchtkwaliteit en duurzaamheid. Een en ander is hierbij wel afhankelijk van de toekomst van het energienetwerk.

In het volgende hoofdstuk vertalen we de ambities naar de Gennepe visie op parkeren.



## 5 De visie op parkeren in Gennepe

Onze visiepunten zijn gebaseerd op het principe 'de juiste parkeerder op de juiste plek'. Deze visiepunten geven handvatten om onze ambities met parkeren te realiseren.

### 5.1 ONS BASISPRINCIPE : DE JUISTE PARKEERDER OP DE JUISTE PLEK

Om parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk helder te hebben wie bij voorkeur waar parkeert. Daardoor kunnen de verschillende gebruikersgroepen goed gebruik maken van de parkeerfaciliteiten en staan ze elkaar minder in de weg. In het centrum van de kern Gennepe maken we onderscheid in de volgende gebruikersgroepen:

- A. Bewoners (en hun bezoek)
- B. Kortparkeerders (boodschappen en winkelen)
- C. Langparkeerders (ondernemers, werknemers, toeristen, funshoppers...)



Figuur 1: Verdeling primaire gebruikersgroepen over parkeerplaatsen in Gennepe (centrum)

In het Gennepe centrum hebben we onderscheid gemaakt in locaties waar bepaalde gebruikersgroepen bij voorkeur parkeren. Hier is de vraag naar het verdelen van de parkeerplaatsen het grootst. Daarbij hebben we aandacht in wat voor soort winkelgebied het is. Is het voorzieningsniveau gericht op de snelle boodschap, dan zorgen we ervoor dat je vlakbij kan parkeren. Willen we de 'funshopper' met een dagje uit faciliteren, dan zorgen we ervoor dat er ruimte is voor lang parkeren op iets meer afstand. Bewoners faciliteren we met één ontheffing indien geen eigen terrein voor de blauwe zone, zodat in ieder geval één auto nabij het huis kan staan, bezoek en de tweede auto dient dan verder weg te staan, zodat de parkeerruimte voor winkelend publiek ruim beschikbaar blijft.

Het aanwijzen van voorkeurslocaties betekent niet dat andere gebruikers deze parkeerplaatsen niet mogen gebruiken. Het onderscheid in verschillende type parkeerders geeft aan dat wanneer er een te hoge parkeerdruk ontstaat, de belangen van de voorkeurs gebruikersgroep voorop staan. Andere parkeerders kunnen dan gebruik maken van eventuele restcapaciteit.



## 5.2 ONZE VISIE OP PARKEREN

Volgend uit het basisprincipe en de beleidsambities in het voorgaande hoofdstuk komen we tot de volgende visiepunten. Deze visiepunten zijn leidend voor het oplossen van parkeervraagstukken in onze gemeente. Het geeft de diverse afdelingen binnen gemeente Gennep en initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen een helder afwegingskader om beslissingen te maken op het gebied van parkeren en een stip aan de horizon om naartoe te werken.

### De visie op parkeren in Gennep

Het parkeeraanbod stemmen we af op de parkeervraag  
Bestaande (parkeer)ruimte benutten we zo optimaal mogelijk

Met passende en flexibele parkeernormen maken we bouwontwikkelingen mogelijk  
Het bijbouwen van parkeerplekken doen we als laatste optie.  
Parkeren reguleren we alleen als het moet  
De auto blijft belangrijk, maar staat niet altijd en overal meer op nummer één  
Met parkeren borgen we dat iedereen mee kan blijven doen  
Bij groot onderhoud in buurten kijken we waar we groen kunnen toevoegen.  
We ondersteunen bewoners initiatieven rondom deelmobiliteit.

In de volgende paragrafen wordt elk visiepunt nader uitgewerkt. Eerst beschrijven we een belangrijk uitgangspunt voor onze parkeervisie: wie is eigenlijk de juiste parkeerder op de juiste plek?

### Visiepunt 1: Het parkeeraanbod stemmen we af op de parkeervraag

We kiezen op dit moment om een vraagvolgend parkeerbeleid. Vraagvolgend parkeerbeleid betekent dat we zorgen voor parkeerplaatsen op die plekken waar er behoefte aan is én waar er mogelijkheden zijn om deze te maken (ruimtelijk, verkeerskundig en financieel). Het bestaande parkeeroverschot geeft ons de ruimte om na te denken om andere beleidsambities te realiseren in de openbare ruimte. Dat betekent dat we soms prioriteit geven aan andere ambities en dat dit ten koste kan gaan van parkeerplaatsen voor auto's.

We nemen dus geen maatregelen als het parkeren redelijkerwijs op eigen terrein kan én er binnen een acceptabele loopstand voldoende vrije parkeerplaatsen zijn. Om elke gebruikersgroep binnen acceptabele loopafstand zoveel mogelijk kans op het vinden van een parkeerplaats te bieden, streven we naar een parkeerdruk die structureel<sup>2</sup> lager is dan 85%. Bij een hogere parkeerdruk neemt zoektijd naar een parkeerplaats over het algemeen sterk toe. Dat gaat ten koste van de

<sup>2</sup> Een incidentele piek in de parkeervraag kan voorkomen en is op zichzelf geen reden voor het nemen van maatregelen. Bij het bepalen van de parkeerdruk kijken we altijd op gebiedsniveau.



bereikbaarheid van een locatie en de verkeersoverlast door zoekverkeer en foutparkeren in de omgeving neemt toe.

#### **Visiepunt 2. Bestaande (parkeer)ruimte benutten we zo optimaal mogelijk**

Vaak zit een parkeerprobleem niet in het aantal parkeerplaatsen, maar in het feit dat te veel mensen tegelijkertijd gebruik willen maken van dezelfde (populaire) parkeerplaatsen. In totaal is er voldoende parkeerruimte beschikbaar voor bewoners, ondernemers en hun bezoek. Alleen niet altijd precies op de plek waar men het liefst hun auto zou willen parkeren.

De uitdaging is dan vooral om de bestaande (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen. Dit doen we door verschillende gebruikersgroepen dus prioriteit te geven, maar we kijken ook naar verschillende momenten in de tijd. Door parkeervraag te wegen met aanwezigheidspercentages kunnen we parkeerplekken dubbel gebruiken; overdag voor bezoekers en werknemers, 's avonds en 's nachts voor bewoners. Dit voorkomt het onnodig bijbouwen van parkeerplekken en maakt daarmee ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

Anderzijds zorgen we voor voldoende fietsparkeerplekken als alternatief voor autoparkeren. Daarmee zorgen we ervoor dat sommige onnodige autoritten kunnen worden vervangen door fietsritten, wat parkeerruimte vrijspeelt voor de mensen die het harder nodig hebben.

#### **Visiepunt 3. Met passende parkeernormen maken we bouwontwikkelingen mogelijk**

- Bij nieuwe bouwontwikkelingen voor woningbouw, kantoren, winkels en andere voorzieningen in Gennep gebruiken wij parkeernormen om de omvang vast te stellen van de parkeervraag bij deze bouwontwikkelingen. In Gennep wordt de auto blijvend gefaciliteerd door parkeernormen te gebruiken die gebaseerd zijn op het werkelijke autobezit- en gebruik.

Wel kiezen we nu al voor flexibele en gebiedsgerichte normen, zodat rekening gehouden kan worden met de specifieke karakteristieken van de locatie en de beoogde gebruikersgroepen. Om de druk op de openbare ruimte beheersbaar te houden is en blijft het uitgangspunt dat de parkeervraag van bouwontwikkelingen duurzaam wordt opgelost op eigen terrein.

Het centrum van Gennep vraagt om een iets andere aanpak. Om bouwontwikkelingen daar mogelijk te blijven maken is het noodzakelijk de harde eis voor het realiseren van de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein te versoepelen. Anders vormt parkeren een (te) grote barrière. Wel moeten we ervoor waken dat door het versoepelen het straks vol staat met auto's, iets wat in het kader van een leefbaar en bruisend centrum ongewenst is.

We brengen daarom meer flexibiliteit in het vinden van een parkeeroplossing voor (her)ontwikkelingen in en rondom het centrum en stimuleren het inzetten van alternatief vervoer. Bijvoorbeeld door het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen of het mogelijk maken om restcapaciteit in de openbare ruimte op grotere loopafstand te benutten. Hoe met parkeren omgaan bij bouwontwikkelingen werken we spart uit in een





nieuwe versie van de Nota Parkeernormen Gennepe. De parkeervisie zal ten grondslag liggen aan deze nieuwe nota.

#### **Visiepunt 4. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit in de openbare ruimte als laatste optie**

- Het uitbreiden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte zien we als laatste optie voor het oplossen van parkeeroverlast. De uitdaging is vooral om de bestaande (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen. We kiezen voor een goede balans tussen 'grijs' en 'groen'. Dat betekent dat in de bestaande kernen –zeker rondom het centrum van Gennepe – zo min mogelijk extra parkeerplaatsen gecreëerd worden ten koste van (groene) openbare ruimte. Het totale aantal parkeerplaatsen rondom het Gennepe centrum blijft bij voorkeur gelijk. Wel kijken we naar kansen voor kleinschalige optimalisaties, herinrichting of het verplaatsen van bestaande parkeercapaciteit waar dat kan zorgen voor 'ruimtwinst'.

#### **Visiepunt 5. De auto blijft belangrijk, maar staat niet altijd en overal op nummer één**

- Gennepe werkt aan meer gelijkwaardigheid van vervoersmiddelen, zodat mensen in onze gemeente keuzevrijheid hebben om van A naar B te komen. Daarom geven we de komende jaren extra aandacht aan alternatieven voor de eigen auto, zoals lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer. Hiermee helpen we mee aan het leefbaar, vitaal en toekomstbestendig houden van de Gennepe.

Concreet voor de parkeervisie is dat we actief inzetten op voldoende fietsparkeerplaatsen met een hoog kwaliteitsniveau – zowel in de openbare ruimte als bij bouwontwikkelingen in Gennepe. Veilige fietsroutes voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers is ook een belangrijk punt.

Het stimuleren van lopen doen we door een attractieve buitenruimte te creëren met voldoende rustplekken en schaduw, met directe en veilig looproutes naar bestemmingen.

De kwaliteit van het OV in Gennepe is echter niet optimaal en hier hebben we als gemeente zelf minder invloed op. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar Gennepe komen. Ons parkeerbeleid zal daarom de auto niet actief ontmoedigen.

Het stimuleren van andere vervoersmiddelen zorgt er ook voor dat de beschikbare parkeerruimte wordt gebruikt door de mensen die het hard nodig hebben. Als we bijvoorbeeld ervoor kunnen zorgen dat op een zaterdagmiddag 20 lokale mensen de fiets pakken om een korte boodschap bij de supermarkten op het Europeplein doen, betekent dat er 13%punt meer parkeercapaciteit vrijkomt voor de mensen die meer afhankelijk zijn van de auto. Zo werkt dit visiepunt dus door in het feit dat autoparkeren ook comfortabeler wordt, wanneer er alternatieven voorhanden zijn.

#### **Visiepunt 6. Parkeren draagt bij aan de energietransitie**

- In het kader van duurzaamheid faciliteren we elektrisch vervoer door te zorgen voor openbare laadvoorzieningen. In de toekomst kunnen daar mogelijk ook deelauto's gebruik



van maken. Vanuit de gedachte dat gedeelde auto's efficiënter kunnen worden ingezet, waardoor minder auto's nodig zijn om in dezelfde mobiliteitsbehoefte te voorzien.

Het is echter wel belangrijk om de komende jaren een balans te houden in parkeerplaatsen voor elektrisch- en brandstof aangedreven (deel)auto's. Daarom kiezen we voor een aanpak waarbij we proactief laadpalen plaatsen om het netwerk uit te breiden. Een en ander is hierbij wel afhankelijk van de toekomst van het energienetwerk.

De locaties van laadpalen worden strategisch gezocht om een dekkend netwerk te creëren. Een hoge parkeerdruk kan nooit een reden zijn om geen laadpaal te plaatsen. Soms moeten we grotere loopafstanden tot een reguliere parkeerplaats accepteren om voldoende laadpalen te kunnen plaatsen in de openbare ruimte.

**Visiepoint 7. Wanneer bewonersinitiatieven rondom deelmobiliteit ontstaan, werken we actief mee om dit mogelijk te maken.**

- Deelmobiliteit is één van de beste manieren om de hoeveelheid auto's in het straatbeeld tegen te gaan. Daarom heeft de gemeente Gennep "autodelen in de buurt" uitgezet om deelmobiliteit onder de aandacht te brengen bij de bewoners. Bewonersinitiatieven zullen we zoveel mogelijk ondersteunen. We willen de energie van de samenleving helpen door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te laten reserveren voor deelmobiliteit en laadinfrastructuur te plaatsen. Dit doen we wanneer er concrete initiatieven uit de maatschappij komen.

**Visiepoint 8. Met parkeren borgen we dat iedereen mee kan blijven doen**

- Gennep wil een inclusieve gemeente zijn. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zorgen we waar het kan voor voldoende parkeergelegenheid op een reële loopafstand. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart mogen gratis en onbeperkt parkeren op speciale gehandicaptenparkeerplaatsen. Ook niet-bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart moeten het centrum gemakkelijk kunnen bereiken. Kort parkeren dicht bij winkels en voorzieningen blijft daarom mogelijk. Het gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen blijven we monitoren en waar nodig zullen parkeerplaatsen worden aangevuld, opgeheven of verplaatst. We hanteren hierbij de richtlijnen van het instituut voor de toegankelijkheid, volgend uit een analyse van de toegankelijkheid van ons centrum.

**Visiepoint 9. Bij groot onderhoud in buurten kijken we waar we groen kunnen toevoegen.**

- Gennep zal te maken gaan hebben met extreme hitte in zomerperiodes in de toekomst. Om wijken leefbaar te houden en voldoende schaduw voor mens en dier te bieden, hebben we meer groen nodig. Bomen, groenstroken en waterplekken helpen de hittestress tegen te gaan. In bestaande woonwijken waar we groot onderhoud plegen aan bijvoorbeeld het riool, kijken we in samenspraak met de buurt waar we mogelijk parkeerplaatsen kunnen weghalen of slimmer kunnen inrichten. Zo spelen we eventueel ruimte vrij voor groene ambities.





### 5.3 MONITORING EVALUATIE EN ACTUALISATIE

Na twee jaar zullen we de parkeer situatie evalueren. Een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2024 vindt plaats wanneer daar op basis van voortschrijdende inzichten noodzaak toe is.

We houden de inbreiding in Gennepe en de ontwikkelingen op woningbouw in het centrum hiervoor in de gaten.



## 6 Overige parkeeronderwerpen

Naast onze algemene visiepunten, zijn er ook specifieke parkeer thema's die leven in Gennep. Hierin beschrijven we onze uitgangspunten voor een aantal parkeeronderwerpen waar we in de praktijk mee te maken hebben.

### 6.1 ONTHEFFINGSCRITERIA BLAUWE ZONE

De huidige blauwe zone in het centrumgebied van Gennep is voornamelijk bedoeld om kort parkeren te faciliteren voor de bezoekers van het kernwinkelgebied. Om bewoners ook te laten parkeren, is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Met deze ontheffing is het mogelijk voor de ontheffingshouder om langer dan de maximale parkeerduur te parkeren.

Niet iedereen heeft zomaar recht op een ontheffing. Hier liggen een aantal criteria aan ten grondslag, welke zijn vastgelegd in de Beleidsregels ontheffing parkeren blauwe zone gemeente Gennep 2018. De huidige ontheffingscriteria zijn in de basis nog goed, maar in de toetsing en uitvoering zullen we scherper zijn. Het beeld is namelijk dat mensen te makkelijk een ontheffing krijgen omdat de toetsing van de criteria niet volledig is. De nieuwe parkeervisie zelf vraagt nu niet om aanpassingen van de huidige beleidsregels, alleen de uitvoering zal strikter moeten zijn. Het is onwenselijk om een scheefgroei te laten ontstaan tussen het aantal parkeerplaatsen en de verleende ontheffingen.

Een ontheffing heeft een geldigheidsduur van 3 jaar. Na deze periode dient een nieuwe aanvraag te worden gedaan en wordt er getoetst of een ontheffing opnieuw verstrekt mag worden.

### 6.2 PARKEREN BIJ EVENEMENTEN

Om een groot evenement te mogen organiseren, moet hiervoor eerst een vergunning worden aangevraagd. Om de vergunning te krijgen moet er onder andere aangegeven worden hoe er voldoende en adequate parkeervoorzieningen worden getroffen voor de auto's. Het is ook belangrijk dat bij evenementen stil wordt gestaan bij goede en voldoende stallingsvoorzieningen van alternatief vervoer zoals de fietsen. Dit is nog niet opgenomen in het huidige proces. Om de inwoners en bezoekers van buitenaf te verleiden toch eerder met de fiets te komen in plaats van met de auto, is het belangrijk dat hier wel bij wordt stilgestaan.

### 6.3 VRACHTWAGENPARKEREN

Het parkeren van vrachtwagens is vanwege de overlast die het creëert en het grote ruimtebeslag, niet gewenst binnen de bebouwde kom. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemer om voor geschikte parkeervoorzieningen te zorgen als onderdeel van hun bedrijfsvoering. In Gennep zijn er drie speciale locaties voor aangewezen waar het parkeren van vrachtwagens wel is toegestaan. Deze zullen niet verder worden uitgebreid.



## Bijlage I: Parkeerdruk onderzoek

In september 2022 is een parkeeronderzoek voor het centrumgebied van Gennepe uitgevoerd. Het onderzoeksgebied zag er als volgt uit: Voor iedere sectie is de capaciteit en de bezetting van de parkeerplaatsen onderzocht. Het onderzoeksgebied komt grotendeels overeen met het onderzoek uit 2015.



*Figuur 2: Overzichtskaart van het onderzoeksgebied*



#### Meetmomenten

De parkeerdruk varieert gedurende de week. Het onderzoek heeft daarom op verschillende momenten in de week plaatsgevonden om zo een goed beeld te krijgen van de parkeerdruk in een werkweek en in het weekend. Het onderzoek heeft op de volgende momenten plaatsgevonden:

Dagdeel	Datum	Tijd
Zaterdagmiddag	17 september 2022	13:00-15:00
Zaterdagavond	17 september 2022	19:00-21:00
Werkdagmiddag: Dinsdag	20 september 2022	14:00-16:00
Werkdagavond: Dinsdag	20 september 2022	19:00-21:00
Werkdagnacht: Woensdag	21 september 2022	00:00-02:00
Werkdagmiddag: Donderdag	22 september 2022	14:00-16:00
Werkdagavond: Donderdag	22 september 2022	19:00-21:00
Werkdagnacht: Vrijdag	23 september 2022	00:00-02:00
Zaterdagmiddag	24 september 2022	13:00-15:00
Zaterdagavond	24 september 2022	19:00-21:00

Tabel 1: Meetmomenten parkeerdrukonderzoek

Door middel van deze meetmomenten is in grote lijnen een overzicht ontstaan van alle dagdelen in de week, waardoor een goed beeld geschetst kan worden van een reguliere periode.

#### Capaciteit

De eerste stap van het parkeeronderzoek omvat een capaciteitsmeting. Dit meetproces verschaft duidelijkheid over de aanwezige parkeercapaciteit. Alle parkeerfaciliteiten in het onderzoeksgebied zijn per sectie gecategoriseerd. Het onderzoek heeft geresulteerd in de volgende vaststellingen betreffende de parkeercapaciteit in het centrum:

Capaciteit centrum	
Type parkeerplaats	#
Openbare parkeerplaatsen	981
Algemene invalide parkeerplaatsen	32
Kenteken invalide parkeerplaatsen	8
Laad- en losplaatsen	0
Elektrische laadplaatsen	11
Overige parkeerplaatsen	13
<b>Totaal</b>	<b>1045</b>

Tabel 2: Parkeercapaciteit centrum

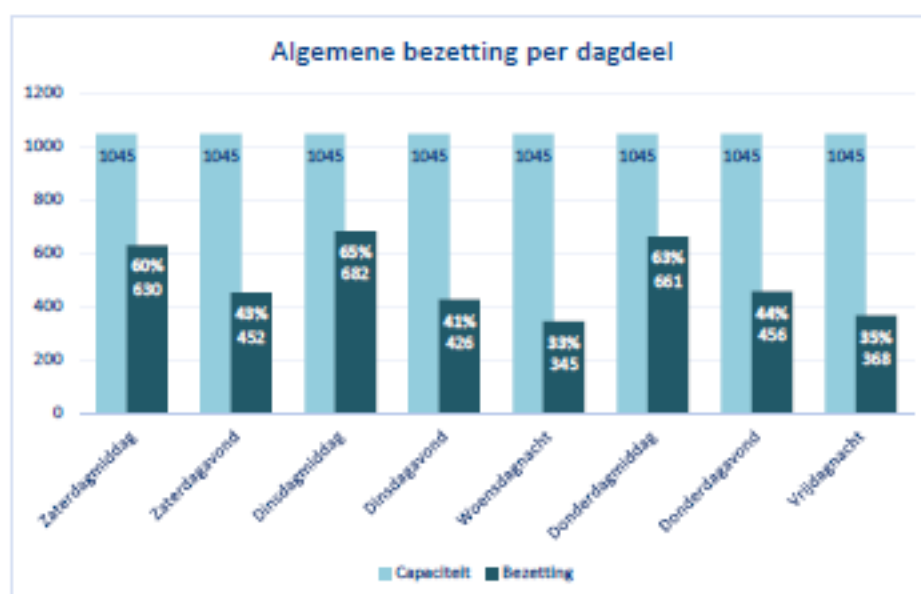


Volgens het parkeeronderzoek bedraagt de totale openbare capaciteit van het centrumgebied 981 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn voor alle doelgroepen beschikbaar. Daarnaast zijn er in totaal 64 parkeerplaatsen met een specifieke categorie. Dit maakt dat de totale parkeercapaciteit neerkomt op 1.045 parkeerplaatsen.

#### Bezetting algemeen

Vervolgens is een bezettingsmeting uitgevoerd, om inzicht te krijgen in het aantal voertuigen dat daadwerkelijk geparkeerd staat in het onderzoeksgebied.

De algemene bezetting voor het centrumgebied ziet er als volgt uit:



Figuur 3: Algemene bezetting van het centrumgebied per meetmoment

De bezettingsgrafiek laat de bezetting van het gehele onderzoeksgebied per dagdeel/moetmoment zien t.o.v. de totale capaciteit. Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat er geen structurele hoge parkeerdruk op een moment in de week is. De drukste momenten zijn op een werkdagmiddag (64%) en op een zaterdagmiddag (60%).



Hoewel er over het algemeen geen structureel parkeerprobleem zichtbaar is, kan dit anders zijn wanneer we de parkeerdruk op straatniveau bekijken. Op dit niveau blijkt dat er in enkele straten wel sprake is van een structureel probleem. De betreffende straten (en specifieke secties) waarbij de bezettingsgraad op meer dan twee meetmomenten groter dan of gelijk aan 85% is, zijn als volgt:

Straat	Secties
Bleekstraat	39 - 45 - 49
Brugstraat	82 - 84
Genneper molen	7
Doelen	11 - 23 - 32
Duivenakkerstraat	90 - 91
Maasstraat	47
Molenstraat	44 - 63
Nieuwstraat	35
Noordwal	24 - 42
Zuid-Oostwal	56

Tabel 3: Straat en sectie die meermaals een parkeerdruk >85% heeft

De hogere parkeerdruk in genoemde straten kan verklaard worden door de capaciteit en ligging ervan. Sommige straten/secties hebben een lage capaciteit (circa vier parkeerplaatsen), wat de kans op hoge bezetting verhoogt, zoals de Brugstraat (6) en de Maasstraat (2). Ook de ligging, met name of een straat onderdeel is van of grenst aan de blauwe zone of het voetgangersgebied, speelt een rol. Onderstaand figuur toont welke straten/secties onderdeel uitmaken van de blauwe zone en het voetgangersgebied.





*Figuur 4: Onderzoekgebied met aanduiding van blauwe zone regime (blauw) en het voetgangersgebied (groen)*

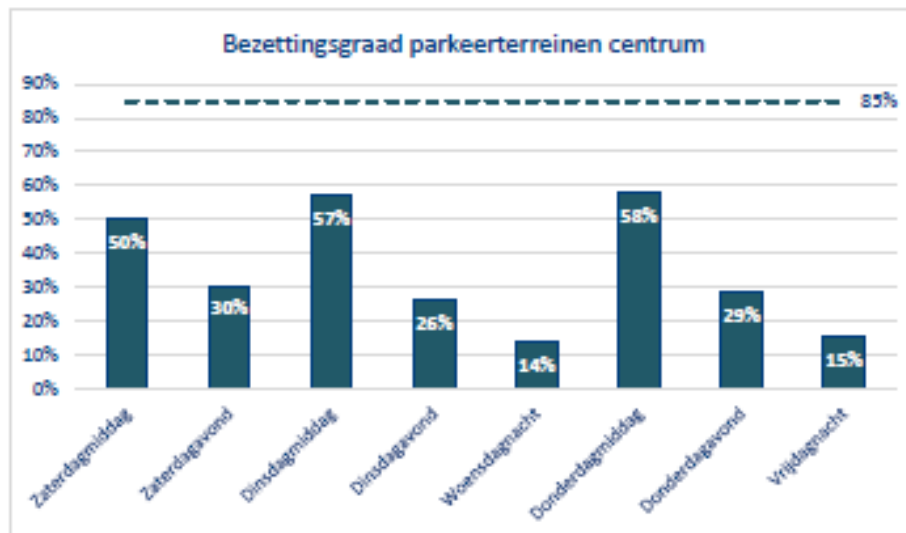
De drukker straten vallen binnen of grenzen aan deze speciale zones maar verder weg van deze gebieden is een daling in de parkeerdruk waar te nemen. Dit is een bekend fenomeen: het waterbed effect. De straten grenzend aan een gereguleerd gebied zijn veelal drukker dan de straten verderop of de straten in het gereguleerde gebied.



### Bezetting parkeerterreinen

Gemeente Gennepe heeft ook nog enkele parkeerterreinen: het Martinushof, het Europaplein, De Poel, 't Straatje en het Melkstraatje. Het Melkstraatje is de enige van alle terreinen dat geen blauwe zone hanteert. De andere terreinen hebben voor een deel een blauwe zone.

De algemene bezetting op deze terreinen is als volgt:



*Figuur 5: Bezettingsgraad van de parkeerterreinen per meetmoment*

De totale bezetting van de parkeerterreinen komt op geen enkel moment boven de 85%. Het drukste moment is op de donderdagmiddag met een bezetting van 58%.

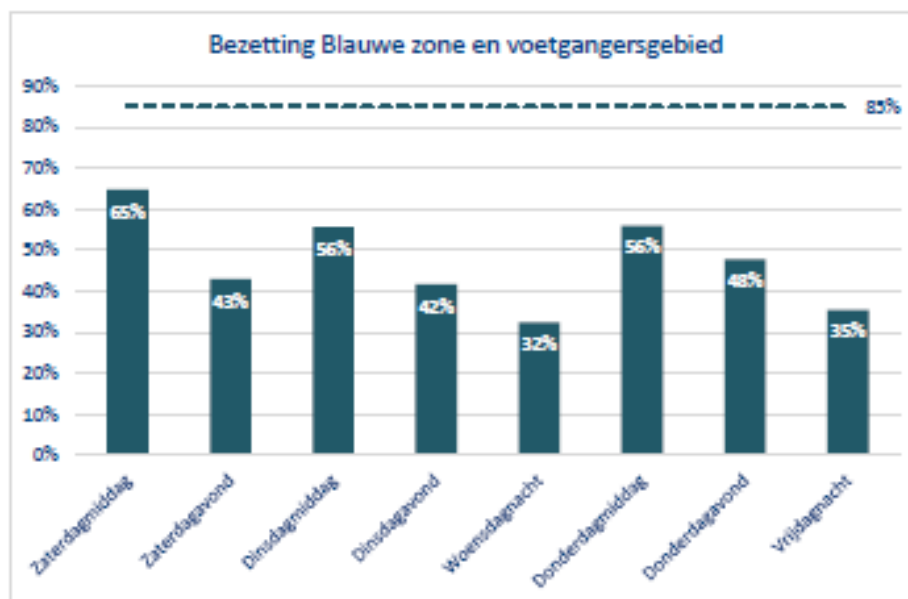
Het parkeerterrein met de hoogste parkeerdruk op werkdagen is het Melkstraatje. Deze kent op een donderdagmiddag een parkeerdruk van 86%. Daarna is De Poel met een bezettingsgraad van 66% op dinsdagmiddag het meest bezochte terrein doordeweeks. In het weekend is het Europaplein het drukste met een bezettingsgraad van 76% op de zaterdagmiddag gevolgd door het Martinusplein met een bezetting van 70%.



#### Bezetting blauwe zone

Het effect van de blauwe zone is onderzocht door te kijken naar de bezettingsgraad in de straten die binnen dit gebied vallen (zie figuur 3 voor een overzichtskaart van de straten in de blauwe zone). Omdat het onderzoek zich richtte op de bezetting en niet op de parkeerduur, is er geen informatie beschikbaar over de daadwerkelijke parkeerduur. Hierdoor kan enkel het effect van de blauwe zone op de parkeerdruk in kaart worden gebracht.

In de blauwe zone en voetgangersgebied zijn 438 parkeerplaatsen beschikbaar. De bezettingsgraad van deze parkeerplaatsen is als volgt:



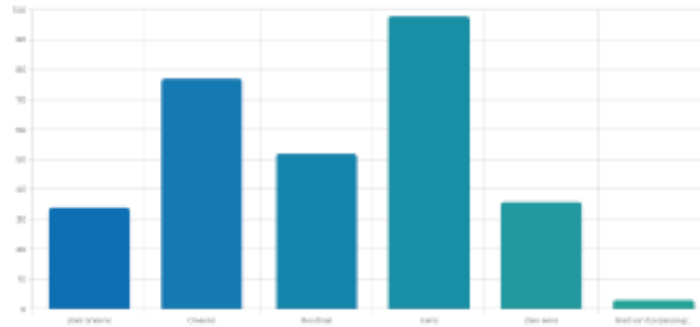
De parkeerdruk over de gehele blauwe zone komt nergens boven de 85%. Het drukste moment is de zaterdagmiddag met een bezetting van 65%.

Aangezien de gemiddelde parkeerdruk in het voetgangersgebied en de blauwe zone niet boven de grenswaarde van 85% uitkomt en slechts enkele straten in of grenzend aan de blauwe zone of het voetgangersgebied de 85% overschrijden (zie *bezetting algemeen*), kan worden geconcludeerd dat er geen reden is om de regulering nu uit te breiden of aan te passen.

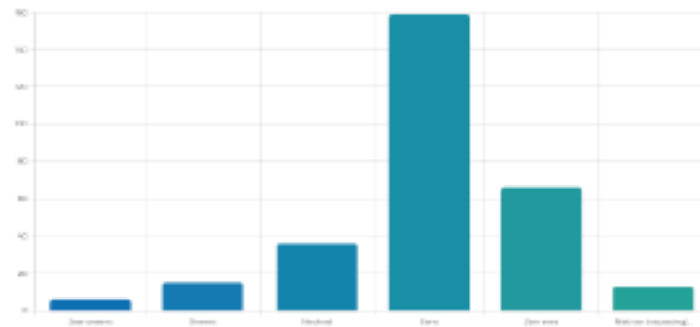


## Bijlage II: Resultaten Enquête Parkeerbeleid

Het vinden van parkeerplekken in het centrum is eenvoudig.

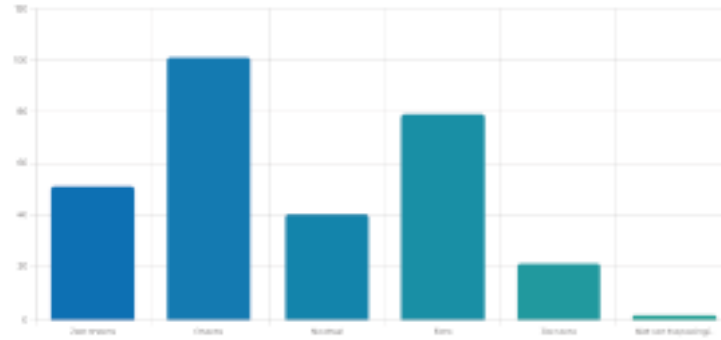


Ik kan doorgaans binnen 7 minuten loopafstand van mijn winkelbestemming parkeren.

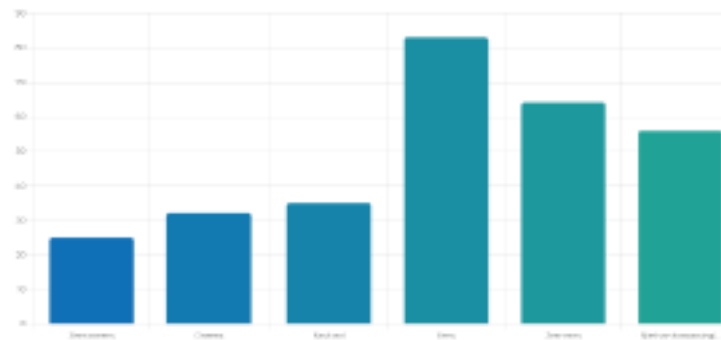




Er is over het algemeen voldoende ruimte om mijn auto te parkeren op de gewenste plek.

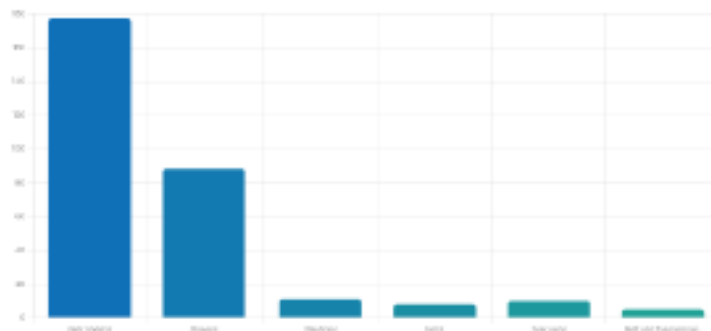


Ik kan doorgaans binnen 2 minuten loopafstand van mijn woning parkeren.

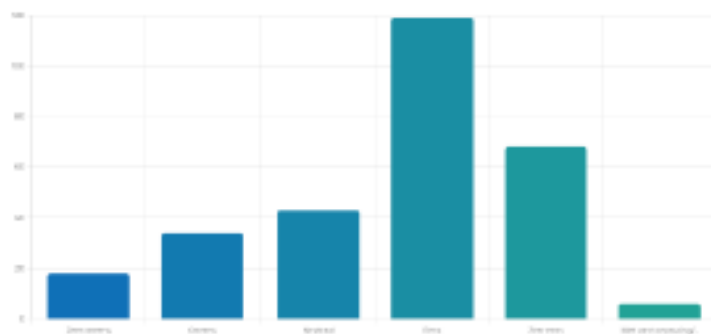




**Ik ben voorstander van betaald parkeren.**



**Ik ben voorstander van de blauwe zone.**



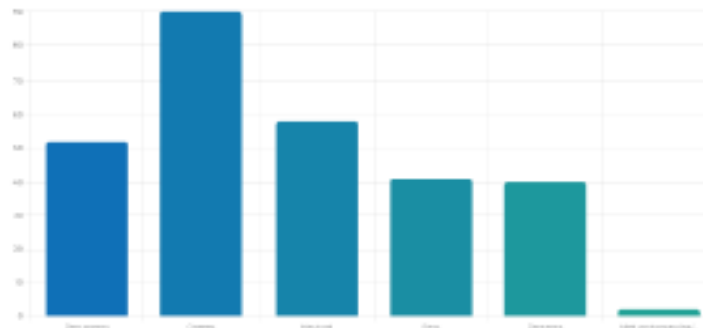




**Ik ben voorstander van een ontheffing waardoor bewoners altijd kunnen parkeren in de blauwe zone.**

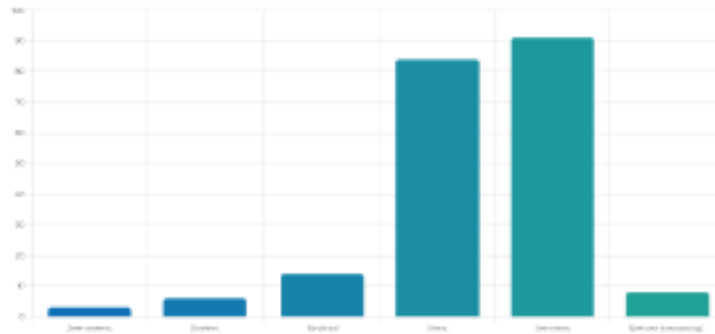


**Ik pleit voor vrij parkeren in Gennep, zonder regels of blauwe zone.**





**Een aantrekkelijke stad is voor mij belangrijk als ik kom winkelen.**



**Groen is voor mij belangrijk in een stad.**

