

Verkeersbesluit deelautoplaatsen tien locaties in Arnhem

Datum verkeersbesluit: 21 juli 2026

Zaaknummer: 5050278

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ARNHEM

gelet op:

- artikel 2 en artikel 18, eerste lid, onderdeel d van de WvW 1994,
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990),
- het bepaalde in de artikelen 12, 15 en 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

BESLUIT:

1. door het plaatsen van borden overeenkomstig model E4 van bijlage 1 van het RVV 1990, met een onderbord, op de volgende locaties in Arnhem een parkeerplaats te reserveren voor het parkeren van deelauto:
 - a. Leeuwensteinplein 75; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - b. Taklaan 4; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - c. Lupinestraat 41; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - d. Croydonplein 416; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - e. Kronenburgsingel 195 ; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - f. Johan de Wittlaan 236-6; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - g. Hisveltplein 2; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - h. Het Nieuwe Land 47; onderbord: Deelauto Mywheels;
 - i. Vossenstraat 3; onderbord: Deelauto SnappCar;
 - j. Frederik van Eedenstraat 1; onderbord: Deelauto Duurzaam Paasberg.

Genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Arnhem.

Aanleiding

Verspreid over de gemeente Arnhem is een aantal parkeerplaatsen gereserveerd voor auto's die worden gebruikt voor autodelen. Er zijn meerdere bedrijven die in de gemeente Arnhem een deelautoservice aanbieden en er wordt goed gebruik van gemaakt. Wij zien gedeeld autogebruik als een kansrijke manier om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en automobilititeit terug te dringen. Aan een verzoek van erkende bedrijven om parkeerplaatsen voor autodelen te reserveren, geven wij doorgaans dan ook gehoor. Een ondernemer die in Arnhem een elektrische deelautoservice aanbiedt heeft ons verzocht om een aantal parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische deelauto's. Hieraan willen we in verband met de stimulering van het gedeeld autogebruik en het gebruik van schone voertuigen, onze medewerking verlenen. De deelauto's zijn als zodanig herkenbaar omdat de naam van de aanbieder van de deelauto zichtbaar op de auto staat.

Overweging artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994)

De in onderstaand verkeersbesluit genoemde verkeersmaatregelen strekken tot de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994) genoemde belangen:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Wij zijn van mening dat in dit geval geen van de andere belangen uit artikel 2 van de WvW 1994 in het geding zijn.

Zienswijzen

Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om over het voornemen tot dit verkeersbesluit hun zienswijze kenbaar te maken. In totaal zijn 15 zienswijzen kenbaar gemaakt. Een aantal van de zienswijzen ging over de voorgenomen locatie aan de Jacques Perkstraat ter hoogte van nummer 21. De locatie Jacques Perkstraat komt te vervallen, omdat de gemeente enige tijd geleden heeft toegezegd de bestaande laadpaal te verplaatsen naar een andere locatie. Als alternatief is een locatie aan de Jac. Van Looystraat in beeld, omdat dit qua afstand tot de wenselijke locatie nog enigszins dichtbij is en de parkeerplaatsen aldaar (aan de uiteinden) liggen naast de woningen wat de voorkeur geniet voor het plaatsen van een laadpaal. Deze straat was al een optie voor laadpaaluitbreiding. Van de overige zienswijzen is een zienswijzennota opgesteld. Deze zienswijzen hebben niet tot aanpassingen geleid. De zienswijzennota is als bijlage bij dit verkeersbesluit gevoegd. De zienswijzennota maakt onderdeel uit van dit verkeersbesluit.

Advies politie

Ingevolge artikel 24 van het BABW heeft er overleg plaatsgevonden met een door de Korpschef van Politie gemandateerde verkeersadviseur van de eenheid Oost Nederland. Deze stemt in met het verkeersbesluit.

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

namens het college,

M. Jochemsen

Teamleider Ondermijning, Backoffice en Vergunningen

Bezwaar

Als u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag waarop deze beslissing is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Uw bezwaarschrift moet u motiveren en ondertekenen en sturen naar:

Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem

Postbus 9200

6800 HA Arnhem

Als u de werking van dit besluit daarnaast wilt laten opschorten kunt u de rechter verzoeken om een voorlopige voorziening te treffen, op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht. Uw verzoek om voorlopige voorziening stuurt u in tweevoud naar:

De voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland

Afdeling bestuursrecht

Walburgstraat 2-4

Postbus 9030

6800 EM Arnhem

BIJLAGE ZIENSWIJZENOTA VOORNEMEN DEELAUTOPLAATSEN TIEN LOCATIES IN ARNHEM

ZAAKNUMMER 5050278

Zienswijze locatie Bronbeeklaan:

Allereerst willen wij aangeven dat wij het initiatief rondom deelmobiliteit en verduurzaming in de basis begrijpen en ondersteunen. Wij staan dus niet negatief tegenover het concept van deelauto's op zich. Wel hebben wij serieuze zorgen over de gekozen locatie en de gevolgen daarvan voor onze directe woonomgeving.

De woningen 41,43,45 en 47 beschikken momenteel gezamenlijk over slechts twee parkeerplaatsen. In de praktijk zijn deze plekken al deels niet vrij beschikbaar: één plek wordt ingezet voor elektrische laadvoorzieningen en een andere wordt (deels) onttrokken ten behoeve van deelmobiliteit. Dit staat in schril contrast met de situatie zoals die bij aankoop van onze woningen is gepresenteerd. Destijds is de erfpacht afgekocht, waarbij in de berekening rekening is gehouden met circa 1,8 parkeerplaats per woning. Voor vier woningen komt dit neer op een aanzienlijk hoger aantal parkeerplaatsen dan de twee die feitelijk beschikbaar zijn.

Daarnaast constateren wij dat de parkeerdruk in de directe omgeving al hoog is. Door wegversmallingen* en andere ingrepen in de wijk is de beschikbare ruimte verder afgenomen. Ook zien wij dat bezoekers en medewerkers van Bronbeek regelmatig gebruikmaken van de parkeerplaatsen en oplaadpunten in onze straat, wat de druk verder vergroot. Op doordeweekse dagen gaat het hierbij regelmatig om meerdere voertuigen.

Verder willen wij opmerken dat er in de nabije omgeving alternatieve locaties zijn waar meer ruimte beschikbaar is voor het realiseren van parkeerplaatsen of deelauto-opstellingen. Wij begrijpen dat de huidige locatie mogelijk gekozen is vanwege de aanwezigheid van laadvoorzieningen en infrastructuur,

maar dit mag wat ons betreft niet de doorslaggevende factor zijn wanneer dit ten koste gaat van de parkeermogelijkheden voor direct omwonenden.

Samenvattend: wij staan open voor en denken graag mee over duurzame mobiliteitsoplossingen, maar wij zijn van mening dat de huidige locatie aan de Frederik van Eedenstraat hiervoor niet geschikt is. Wij verzoeken u dan ook dringend om breder te kijken naar alternatieve locaties binnen de wijk, zodat er een betere balans ontstaat tussen duurzaamheid en leefbaarheid voor bewoners.

Reactie op zienswijze locatie Bronbeeklaan:

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deelauto's maakt hier onderdeel van uit.

Voor het aanwijzen van deelauto-standplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deelautoplaats is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deelautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deelauto in gevaar komt.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deelauto-standplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deelauto-service betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruim 30 procent daalt.

Wat betreft uw suggesties voor de parkeeroverlast rondom Museum Bronbeek en het ruime gebruik van parkeerplaatsen aan de Frederik van Eedenstraat, deze zullen wij doorgegeven aan de vakgroep Verkeer van de afdeling Beheer van het cluster Openbare Ruimte om te kijken wat er vanuit de gemeente op ondernomen kan worden.

Zienswijzen locatie Hisveltplein,

Hisveltplein zienswijze 1:

Bij deze geef ik m'n reactie op uw voornemen van een parkeerplaats voor deel auto/auto's op het Hisveltplein. Op "ons" parkeerterrein tussen de appartementencomplexen Hisveltplein en Gildemeestersplein staat z'n beetje alle dagen en nachten vol! Dit komt mede door de recente huisvesting van enkele ondernemingen op het Hisveltplein met oneven huisnummers.

Dat zijn een zorgorganisatie, rijwielhandel, kapper, lunchroom en Afhaalrestaurant (vooral de laatste 2 zorgen überhaupt voor parkeeroverlast). Als ik door de wijk loop zie ik betere mogelijkheden voor de parkeerplaats voor een deelauto op bv het Raadsheerplein of het kamergildenplein.

Hier is echt meer plek voor deze parkeerplaats.

Hisveltplein zienswijze 2:

Naar aanleiding van uw voornemen om op het Hisveltplein een parkeerplaats voor een elektrische deelauto aan te leggen, maak ik hierbij bezwaar.

Onder verwijzing naar zaaknummer 5050278 licht ik mijn standpunt hieronder toe.

Als bewoner van het Hisveltplein ervaar ik dagelijks dat het parkeerterrein tussen het Hisveltplein en het Gildemeestersplein structureel overvol is.

Zowel overdag als 's nachts zijn vrijwel alle parkeerplaatsen bezet. Het vinden van een parkeerplek in de directe woonomgeving is voor bewoners nu al problematisch.

De parkeerdruk is de afgelopen periode duidelijk toegenomen door de vestiging van meerdere bedrijven aan het Hisveltplein (oneven huisnummers), waaronder een rijwielhandel, lunchroom, kapper, afhaalrestaurant en een thuiszorgorganisatie.

Deze bedrijvigheid zorgt voor extra parkeerbelasting die grotendeels terechtkomt op het bestaande bewoners parkeren.

Het laten vervallen van een reguliere parkeerplaats ten gunste van een deelauto zal deze situatie verder verslechteren.

Naar mijn mening is het Hisveltplein daarom geen geschikte locatie voor een parkeerplaats voor een elektrische deelauto, gezien de huidige en reeds hoge parkeerdruk voor bewoners.

Binnen de wijk zijn er naar mijn inzicht betere alternatieve locaties beschikbaar, zoals het Raadsheerplein of het Kramersgildeplein.

Op deze plekken lijkt meer ruimte aanwezig en zou de impact op het woonparkeren aanzienlijk kleiner zijn.

Hisveltplein zienswijze 3

Naar aanleiding van uw voornemen om op het Hisveltplein een parkeerplaats voor een elektrische deelauto aan te leggen, maak ik hierbij bezwaar.

Onder verwijzing naar zaaknummer 5050278 licht ik mijn standpunt hieronder toe.

Als bewoner van het Hisveltplein ervaar ik dagelijks dat het parkeerterrein tussen het Hisveltplein en het Gildemeestersplein structureel overvol is.

Zowel overdag als 's nachts zijn vrijwel alle parkeerplaatsen bezet. Het vinden van een parkeerplek in de directe woonomgeving is voor bewoners nu al problematisch.

De parkeerdruk is de afgelopen periode duidelijk toegenomen door de vestiging van meerdere bedrijven aan het Hisveltplein (oneven huisnummers), waaronder een rijwielhandel, lunchroom, kapper, afhaalrestaurant en een thuiszorgorganisatie.

Deze bedrijvigheid zorgt voor extra parkeerbelasting die grotendeels terechtkomt op het bestaande bewoners parkeren.

Het laten vervallen van een reguliere parkeerplaats ten gunste van een deelauto zal deze situatie verder verslechteren.

Naar mijn mening is het Hisveltplein daarom geen geschikte locatie voor een parkeerplaats voor een elektrische deelauto, gezien de huidige en reeds hoge parkeerdruk voor bewoners.

Binnen de wijk zijn er naar mijn inzicht betere alternatieve locaties beschikbaar, zoals het Raadsheerplein of het Kramersgildeplein.

Op deze plekken lijkt meer ruimte aanwezig en zou de impact op het woonparkeren aanzienlijk kleiner zijn.

Hisveltplein zienswijze 4

Bij deze mijn reactie op uw voornemens van een parkeerplaats elektrische deelauto's op het Hisveltplein.

Ons parkeerterrein tussen de appartementen Hisveltplein en Gildemeesterplein staat praktisch alle dagen en nachten vol.

Dit komt mede door recente huisvesting van enkele ondernemingen op Hisveltplein met oneven huisnummers.

Dit betreft een Rijwielhandel, een Lunchroom, een Kapper, een Afhaalrestaurant en een Thuiszorg organisatie.

Even rondlopend door de wijk zie ik mogelijkheden voor de parkeerplaats op het Raadsheerplein of het Kramersgildeplein. Hier is plaats genoeg voor een parkeerplaats.

Reactie op zienswijzen locatie Hisveltplein

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deelauto's maakt hier onderdeel van uit.

Voor het aanwijzen van deelautostandplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deelautoplaats is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deelautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deelauto in gevaar komt.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deelautostandplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deelautoservice betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruim 30 procent daalt.

In dit geval betreft het een verplaatsing van een deelautoplaats van de Gildemeesterplein 503 naar Hisveltplein 2. Per saldo blijft de parkeercapaciteit gelijk. Er is daarom geen sprake van het komen te vervallen van een parkeerplaats ten gunste van een deelauto.

Zienswijzen locatie Frederik van Eedenstraat

Frederik van Eedenstraat zienswijze 1

Hierbij wil ik reageren op het voornemen om een parkeerplaats voor een elektrische deelauto ter hoogte van de Frederik van Eedenstraat 1 te reserveren.

De Frederik van Eedenstraat heeft de laatste jaren flink moeten inboeten qua parkeerplaatsen, aangezien er 4 parkeerplaatsen in de straat werden ingericht voor de Paasberg/Bronbeek voor elektrisch opladen, waardoor deze 4 parkeerplaatsen niet meer gebruikt konden worden om de auto te parkeren.

De Frederik van Eedenstraat heeft, als de elektrische deelauto daarnaast komt, maar aan 1 kant van de straat parkeerplaatsen die over zijn. Als je uitgaat van het beleid van de gemeente Arnhem t/m maart 2026, waarbij de norm per rijtjeshuis 1,5 parkeerplaats was (en daarbij ook nog 2 vrijstaande huizen), kom je al snel parkeerplekken te kort.

Redenen zijn o.a.:

Er parkeren niet alleen bewoners van de straat;

De bezoekers van Museum Bronbeek en het druk-bezochte- restaurant Kumpulan met hun auto niet via de achterkant van het terrein op kunnen, omdat de slagboom dicht blijft (mogelijkheid is alleen voor leveranciers).

Elke dag staan er auto's van bezoekers die gemakshalve de auto dan maar in de Frederik van Eedenstraat zetten, en niet de moeite willen doen om terug te rijden om via de rotonde aan de Velperweg/Vondellaan het park in te gaan. Ik ben 2 keer bij Bronbeek langs geweest om melding te maken, maar ze beloven beterschap en doen uiteindelijk niets.

Ruim gebruik van de parkeerplaatsen

..., waardoor andere bewoners hun auto er niet neer kunnen zetten. Het aantal parkeerplekken is al niet ruim, en dit bevordert het zeker niet.

Ik wil graag meedenken wat een oplossing zou kunnen zijn voor een parkeerplaats voor de tweede (andere is in de Jacq. Perkstraat) elektrische deelauto in de wijk 'De Paasberg'.

1. De parkeerplaats voor de elektrische deelauto naar de Jac. van Looyenstraat verplaatsen. Daar zijn aan beide kanten van de straat parkeervakken en blijft er (meer dan) voldoende ruimte voor aanwonenden.

2. Als de parkeerplek voor de elektrische deelauto op de Frederik van Eedenstraat komt;

- Handhaven misbruik overige 'normale' parkeerplaatsen;
- Bord 'Alleen parkeren voor aanwonenden' (met max parkeerplaatsen per huishouden?)
- Bronbeek verzoeken om bord 'Ingang' op het hek bij de rotonde Velperweg/Bronbeeklaan te plaatsen zodat bezoekers van het museum/het restaurant niet meer zoeken naar de ingang in de Frederik van Eedenstraat.

Frederik van Eedenstraat zienswijze 2

Jammer dat de Gemeente gehoor geeft aan een verzoek om parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische deauto's in onze wijk/straat. Met name de parkeergelegenheid in onze straat (FvE) is al zeer beperkt, omdat men slechts aan de woningzijde kan/mag parkeren. In de praktijk worden de parkeervakken voor de woningen van huisnummers 57, 59 en 61 incl. de Herman Heijermansstraat 46 vaak niet door de feitelijke bewoners "bezet", maar door personen uit andere straten; veelal medebewoners die 2 of meerdere auto's bezitten, in bestel-, bedrijfs- en taxibusjes rondrijden; ook worden campers vaak voor langere tijd in onze wijk/straat geparkeerd.

Wijzelf hebben ons "wagenpark" in de afgelopen jaren "afgebouwd" van 3 naar 1 (e)auto, maar desondanks moeten wij regelmatig onze auto vele honderden meters verderop parkeren; niet alleen ongemakkelijk, maar sowieso een niet al te geruststellende gedachte, omdat onze auto al eerder uit de werd gestolen.

Naar onze mening is het toewijzen van parkeerplekken voor deauto's op de Jac. van Looystraat een veel betere optie:

- parkeergelegenheid aan twee straatzijden;
- aan de overzijde van de straat is in de regel bijna altijd voldoende parkeergelegenheid;
- bewoners beschikken in genoemde straat over laadpalen, leggen regelmatig laadkabels over de stoep én naar de overzijde van de straat.

Reactie op zienswijzen locatie Frederik van Eedenstraat

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deauto's maakt hier onderdeel van uit.

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deauto's maakt hier onderdeel van uit.

Voor het aanwijzen van deauto-standplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deautoplaats ligt centraal tussen de woningen van deelnemers aan het autodelen en is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deauto in gevaar komt. Vanwege deze randvoorwaarden is deze plek de enige geschikte plek in de buurt. Deze plek kent geen kleeftarief waarmee het een geschikte laadpaal voor deauto's is. Bovendien ligt deze plek centraal en op loopafstand voor de deelnemers aan deze deauto.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deauto-standplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deautoservice betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruim 30 procent daalt.

Zienswijze locatie Taklaan

In een bericht van mijn overheid las ik dat jullie voornemens zijn een elektrische laadplek te reserveren voor een deelauto bedrijf ter hoogte van de taklaan 4.

Nu was ik benieuwd of het hier gaat om een extra laadplek die wordt gecreëerd of dat 1 van de 2 bestaande plekken niet meer te gebruiken is door de bewoners in de buurt?

Ik ben zelf in januari overgestapt op een elektrische auto. Zelf heb ik geen oprit of laadmogelijkheid die ik thuis kan creëren. Gezien het aanbod van openbare laadplekken in de buurt heb ik besloten de overstap te maken. Nu is het erg druk aan de laadplakken en zien ook steeds meer mensen (zeker de laatste tijd) de overstap maken naar elektrisch rijden.

De laadpunten in de Taklaan zijn dan ook zeer druk bezet en er laden hier meerdere auto's per dag achter elkaar. Het lijkt mij zonde om hier slechts 1 auto te laten staan en laden terwijl er nu 3 auto's per etmaal opladen (per laadpunt) Ook als de deel auto even niet verhuurd wordt staat hij een plek bezet te houden waar anders anderen zouden kunnen laden.

Het lijkt mij vanuit het duurzaamheids/milieu oogpunt dat de winst hoger is als er meerdere auto's kunnen laden per dag dan dat er 1 auto laad, ondanks dat deze auto gedeeld kan worden.

Het komt al regelmatig voor dat als ik wil laden er geen plek beschikbaar is en ik moet wachten totdat er een auto weer vertrekt.

Hoop dan ook dat het hier gaat om de realisatie van een extra laadpunt en niet om het bezet gaan houden van een al bestaand laadpunt ten behoeve van een commercieel bedrijf.

Reactie op zienswijze locatie Taklaan:

Het gaat hier om een wisseling van plekken. Het betreft een deelauto die nu staat op de Rosendaalsestraat 464, die wordt verplaatst naar een bestaande laadplek nabij de Taklaan 4. Reden hiervoor is dat de exploitant van de laadpaal op de Rosendaalsestraat kleeftarieven hanteert, voor lang laden. Omdat deelauto's lang kunnen staan, brengt dit de exploitatie van de deelauto in gevaar.

Daarom is besloten om een alternatieve laadplaats voor de deelauto plek aan te wijzen waar geen sprake is van kleeftarieven. De laadpaal aan de Rosendaalsestraat 464 komt hiermee weer volledig beschikbaar voor het opladen van elektrische auto's. Een deelauto leidt tot een verlaging van het autobezit in de buurt en draagt daarmee ook bij aan het verlagen van de parkeerdruk in de buurt.

Zienswijze locatie Vossenstraat

Ik ben bewoner van en las dat jullie voornemens zijn om een parkeerplek voor een elektrische deelauto willen plaatsen aan de Vossenstraat 3. Nu zijn er op dit moment 11 parkeerplaatsen rondom het appartementengebouw (stukje Vossenstraat en stukje Langstraat). Van die 11 parkeerplaatsen zijn er 3 gehandicaptenparkeerplaatsen, 2 parkeerplaatsen met laadpalen én een parkeerplaats voor een deelauto (Greenwheels). Dan houden wij nog maar 5 parkeerplaatsen over om te parkeren. Als jullie je plannen doorzetten, dan gaat daar nóg een parkeerplaats af en houden wij er nog maar 4 over.

Ik wil u graag meegeven dat er veel mensen wonen die slecht ter been zijn en hun auto graag wat in buurt van hun huis zouden parkeren. Daarnaast is het fijn als je zwaardere boodschappen hebt, dat je je auto even in de buurt van je huis kunt parkeren. De parkeerplaatsen zijn al schaars, omdat er geen specifieke parkeerplaatsen voor vergunninghouders meer zijn. Wij als bewoners zijn hierdoor al behoorlijk benadeeld.

Er zijn meer dan voldoende andere plekken waar zo'n parkeerplaats voor deelauto's geplaatst kan worden, bijvoorbeeld de parkeerplaats de Trans of het Roermondsplein. Ik hoop dat u wat rekening wilt houden met de bewoners en het voornemen om de parkeerplaats op de Vossenstraat wijzigt naar een andere locatie.

Reactie op zienswijze locatie Vossenstraat

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deelauto's maakt hier onderdeel van uit.

Voor het aanwijzen van deelautostandplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deelautoplaats is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deelautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deelauto in gevaar komt.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deelautostandplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deelautoservice betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruim 30 procent daalt.

Het parkeren komt hier niet (verder) onder druk te staan omdat een van de bestaande laadplaatsen voor elektrische auto's wordt omgezet naar een deelautoplaats.

Zienswijze locatie Leeuwensteinplein

Graag geef ik reactie op voorgenomen voornemen om parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's te reserveren aan Leeuwensteinplein 75. Hier zijn al te weinig parkeerplaatsen en staan auto's geparkeerd tov de parkeerplaatsen op de stoep waar een parkeerverbod is. De situatie is al erg onoverzichtelijk door het wild parkeren.

Parkeerplaatsen wegnemen hier zal de situatie alleen maar verergeren en lijkt me geen verstandig besluit.

Reactie op zienswijze locatie Leeuwensteinplein

Het betreft hier een verplaatsing van de deelautoplek aan de Rosendaalsestraat 428 naar het Leeuwensteinplein 75. Per saldo blijft de parkeercapaciteit gelijk. Er is daarom geen sprake van het komen te vervallen van een parkeerplaats ten gunste van een deelauto.

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deelauto's maakt hier onderdeel van uit.

Voor het aanwijzen van deelautostandplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deelautoplaats is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deelautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deelauto in gevaar komt.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deelautostandplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deelaautoservice betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruimt 30 procent daalt.

Zienswijze locatie Het Nieuwe Land

In de huidige situatie is de parkeerdruk in de directe omgeving al zeer hoog. Bewoners ervaren structureel problemen met het vinden van een parkeerplaats, met name in de avonduren. Verdere toename van parkeerdruk zal deze situatie aanzienlijk verslechteren.

Tegelijkertijd zijn er op korte afstand voldoende alternatieve parkeermogelijkheden aanwezig. Zo beschikt het terrein bij het voormalige V&V-gebouw over circa 40 parkeerplaatsen. Daarnaast is ook de parkeergarage Velperpoort een logisch en goed bereikbaar alternatief.

Gezien deze beschikbare opties lijkt het onnodig om extra druk te leggen op de bestaande parkeervoorzieningen in de directe woonomgeving.

Reactie op zienwijze locatie Het Nieuwe Land

De deelautoplaats wordt aangewezen op een bestaande laadplaats voor elektrische auto's. De deelautoplaats gaat dus niet ten koste van een reguliere parkeerplaats.

In het kader het Duurzaam Mobiliteitsplan zet de gemeente in op de stimulering van duurzame mobiliteit. Het stimuleren van het gebruik van deelauto's maakt hier onderdeel van uit. Voor het aanwijzen van deelautostandplaatsen zijn we beperkt tot parkeerplekken met de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Het aantal geschikte plaatsen is beperkt. De voorgestelde deelautoplaats is na onderzoek op alle mogelijke parkeerplekken, type laadpaal, gebruik laadpaal en leverancier geselecteerd, gecombineerd met de zoeklocaties van de deelautoaanbieders. Hierbij dienen we ook rekening te houden met de energieleverancier die per laadpaal kan verschillen. We vermijden leveranciers die ongunstige tarieven en/of kleeftarieven hanteren, omdat de exploitatie van deelauto in gevaar komt.

Wij gaan ervan uit dat het aanwijzen van deelautostandplaatsen leidt tot een lagere parkeerdruk, omdat deelname aan een deelaautoservice betekent dat het autoeigendom in de buurt daalt, wat ten goede komt aan de parkeerdruk. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat het autobezit onder actieve autodelers gemiddeld met ruimt 30 procent daalt.

Gelet op het voorgaande leiden deze zienswijzen niet tot aanpassing van het voorgenomen verkeersbesluit.