gemeente Rhenen

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Rhenen

Nr. 537244

18 november

2026

Gemeente Rhenen – Parkeerbeleidsplan 2026

De raad van de gemeente Rhenen,
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 augustus 2026,

Besluit:

1. Het Parkeerbeleidsplan 2026 vast te stellen, en daarmee:
- met actueel, flexibel parkeerbeleid en een mobiliteitsfonds initiatiefnemers actiever te faciliteren en gelijktijdig actieve mobiliteit de stimuleren;
- onverminderd belang te hechten aan voldoende parkeergelegenheid, maar in de toenemend schaarse openbare ruimte parkeergemak niet te laten prevaleren boven andere belangen, zoals de woningbouwopgave, een leefbare woonomgeving, groen, waterretentie, enzovoort;
- via een toekomstgerichte parkeerstrategie voor Rhenen-centrum de verwachte toevoeging van woningen te faciliteren, terwijl parkeergelegenheid voor bestaande centrumbewoners en - ondernemers wordt behouden.

2. Het huidige parkeerbeleidsplan 'Parkeren, nu en in de toekomst' uit 2008 in te trekken;

3. Kennis te nemen van de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2026. Deze:
- wordt na vaststelling van het Parkeerbeleidsplan 2026 als beleidsuitwerking door het college vastgesteld;
- vervangt de huidige Nota Parkeernormen en Parkeerfonds Gemeente Rhenen uit 2011.

4. De volgende zin te schrappen uit het parkeerbeleidsplan 2026 "Deze hoge ruimtelijke kwaliteit maakt het vanzelfsprekend dat loopafstanden tot circa 400 meter comfortabel en prettig aanvoelen." In plaats daarvan de acceptabele loopafstanden van Crow als uitgangspunt te hanteren en daarmee 200 meter als maximale afstand aan te houden.

1. Inleiding 1.1. Een nieuw parkeerbeleidsplan

Parkeren heeft impact op de openbare ruimte en is van invloed op de leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en economie binnen een gemeente. De openbare ruimte wordt steeds schaarser wanneer we ook kijken naar andere beleidsopgaven voor een duurzame leefomgeving. Denk hierbij onder andere aan de woningbouwopgave, welke mede worden gefaciliteerd door verdichting en transformatie van panden. Daarnaast bestaan ook opgaven voor het vergroenen van de buitenruimte en het voorkomen van hittestress. Gemeentelijk parkeerbeleid kan dan ook bijdragen om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten voor leefbaarheid en duurzaamheid.

Het bestaand parkeerbeleid is vastgelegd in het parkeerbeleidsplan gemeente Rhenen ‘Parkeren, nu en in de toekomst’ (2008). Een onderdeel uit dit beleidsplan is verwoord in de Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds Gemeente Rhenen (2011). Naast het feit dat parkeren onderdeel is van gemeentelijke mobiliteitsagenda zijn er in de afgelopen periode binnen de gemeente diverse ontwikkelingen die aanleiding zijn voor actualisatie van het parkeerbeleid:

- De regio Foodvalley heeft een forse woningbouwopgave waarbij een substantieel aantal woningen in de gemeente Rhenen is voorzien. De gemeente Rhenen geeft hieraan gevolg door onder meer in te zetten op verdichting in de bestaande kern. Opgave hierbij is het creëren van een duurzame buitenruimte waar parkeren een belangrijk onderdeel is op inrichtingsniveau;

- De kansen voor verdichting worden beperkt door de aanwezige parkeeropgave conform bestaand beleidskader. En daarnaast zorgt verdichting voor ongewenste ontwikkelingen in de binnenstad van Rhenen doordat op de plint van woningen steeds meer garageboxen verschijnen om parkeren

op eigen terrein te voorzien. Dit heeft een negatief effect op de uitstraling van deze panden en straten;

- De huidige parkeernormen die kaderstellend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn gedateerd. Dit biedt tegenwoordig onvoldoende maatwerk bij specifieke ontwikkelingen zoals sociale woningbouw en appartementen. Daarnaast is de bestaande regeling beperkt qua flexibel omgaan met afwijkende situaties en innovatieve mobiliteitsoplossingen;

- Door de toename van het elektrisch rijden is er stijgende behoefte naar laadvoorzieningen. Vraag hierbij is hoe om te gaan met het aanbieden van laadplekken;

- Met het Koersdocument Fiets 2025-2040 wordt ingezet om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren. De fiets en het fietsparkeren is dan ook een volwaardig onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Vanuit het voorgaande blijkt dat parkeerbeleid voor de gemeente Rhenen een gericht instrument is om enerzijds woningbouw te stimuleren, en tegelijkertijd de leefbaarheid en bereikbaarheid te beschermen. Er is dan ook behoefte aan een actuele gemeentelijke visie op parkeren met een bijpassend beleidskader. Voorliggend parkeerbeleidsplan 2026 vervangt hiermee het parkeerbeleidsplan uit 2008.

1.2. Proces & scope

Dit nieuwe parkeerbeleidsplan moet de gemeente Rhenen houvast bieden bij keuzes die worden gemaakt op het gebied van parkeren. De beleidskeuzes en bijbehorende onderbouwing is in dit beleidsplan opgenomen. Separaat hieraan is een Nota Parkeernormen 2026 opgesteld met het toetsingskader voor de parkeeropgave en -invulling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente Rhenen heeft aangegeven dat diverse uitgangspunten uit het bestaand beleidsplan nog altijd actueel zijn. Vanwege alle ontwikkelingen en wijzigingen in het centrumgebied van Rhenen behoeft dit gebied nadere aandacht. Zo is het winkelgebied heringericht in combinatie met diverse genomen parkeermaatregelen. Daarnaast is enkele jaren geleden in de benedenstad vergunningparkeren ingevoerd. Deze regeling is onlangs geëvalueerd en de bevindingen ervan zijn input geweest voor dit plan. Een belangrijke focus van dit parkeerbeleidsplan ligt op de binnenstad van Rhenen.

Voor de te maken keuzes heeft met de volgende stakeholders participatie plaatsgevonden:

- Consultatie met de gemeenteraad in mei 2025;

- Enquête onder inwoners en bezoekers in juni 2026. In totaal hebben 799 respondenten gereageerd. De resultaten van de enquête zijn opgenomen in het rapport [Rapportage Fietsen en Parkeren Gemeente Rhenen, juli 2026] van Moventem;

- Participatiebijeenkomst op 24 juni 2026. Deze bijeenkomst, waarvoor inwoners en ondernemers waren uitgenodigd, was vooral gericht op de ontwikkelingen in het centrumgebied van Rhenen. De bevindingen van deze bijeenkomst zijn opgenomen in een participatieverslag.

Gezien de raakvlakken tussen parkeerbeleid en andere beleidsdisciplines heeft integraal overleg plaatsgevonden met de volgende (gemeentelijke) disciplines om de onderlinge samenhang te borgen: Duurzaamheid, Economie, Gebouwenbeheer, Openbare Werken, Projecten, Ruimtelijke Ordening, Toezicht & Handhaving, Vergunningen en Wonen.

1.3. Leeswijzer

In dit beleidsplan is allereerst in hoofdstuk 2 ingezoomd op de bestaande situatie waarbij ook een korte terugblik is gegeven op de uitvoering van het parkeerbeleidsplan uit 2008. Hoofdstuk 3 beschrijft de visie op het parkeren met uitgangspunten voor het beleid. De uitwerking van deze visie volgt in de hoofdstukken 4 t/m 7, waarin de volgende thema's terugkomen: centrumgebied Rhenen, parkeren woonwijken, ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame mobiliteit.

2. Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de bestaande parkeersituatie in de gemeente Rhenen. Hierbij is een link gelegd met de onderwerpen uit het parkeerbeleidsplan van 2008 waarbij tevens is aangegeven of de vermelde acties in de afgelopen periode zijn uitgevoerd.

2.1. Binnenstad Rhenen

Parkeerregulering

In de binnenstad van Rhenen bevinden zich verschillende parkeervoorzieningen met diverse vormen van parkeerregulering – zie Figuur 1. Voor het bezoekersparkeren wordt kortparkeren gestimuleerd door de aanwezige blauwe zone (gebruik parkeerschijf). In de parkeergarage Het Rhenense Hof is ook een blauwe zone aanwezig. Aan de oost- en westzijde van het centrum (Buitenomme en Paardenmarkt) bevinden zich aan de rand enkele langparkeerplaatsen waar bezoekers en bewoners onbeperkt kunnen parkeren. In de benedenstad – het gebied ten zuiden van het Frederik van de Paltshof en de Herenstraat – geldt sinds enkele jaren vergunningparkeren.



Figuur 1: Bestaande parkeerregulering centrumgebied Rhenen

Parkeergarage Het Rhenense Hof

Het Rhenense Hof beschikt in totaal over 179 openbare parkeerplaatsen, gelegen in een blauwe zone. Daarnaast zijn er een aantal privéparkeerplaatsen van een VVE, welke afgesloten zijn van het openbare deel van de parkeergarage. De parkeergarage wordt ontsloten via de M.W. van de Waalstraat.

Voor de blauwe zone gelden dezelfde tijden als in de binnenstad. De openingstijden van de parkeergarage zijn gekoppeld aan de openingstijden van de supermarkt. De parkeergarage gaat een half uur eerder open dan de supermarkt en gaat een uur na de sluitingstijd van de supermarkt dicht.

Voor ondernemers uit het centrum en hun personeel zijn 40 ontheffingen beschikbaar en verstrekt om langer te kunnen parkeren dan de toegestane 1,5 uur in de blauwe zone (maximaal vijf ontheffingen per onderneming). De ontheffingsregeling wordt momenteel maximaal benut. De gemeente Rhenen heeft signalen ontvangen dat in enkele gevallen de ontheffing wordt gebruikt voor het stallen van voertuigen. Verder is de vraag naar ontheffingen groter dan het aanbod.

Uit parkeeronderzoeken blijkt dat de parkeergarage een lagere bezetting heeft ten opzichte van parkeervoorzieningen op straat. Dit geldt ook op piekmomenten waarbij de parkeerdruk hoog is in het gehele centrumgebied. De bezetting van de parkeergarage ligt veelal beneden de 50%, de zaterdagmiddag met een bezetting van ca. 65% is hierbij een uitzondering.

Vergunningparkeren benedenstad

In de benedenstad – het gebied ten zuiden van het Frederik van de Paltshof en de Herenstraat – is in oktober 2023 vergunningparkeren ingevoerd. Doel van het vergunningparkeren was het verbeteren van de parkeermogelijkheden van bewoners in de benedenstad en daarbij meer rust creëren door minder parkeerders (= minder verkeer). In 2025 heeft een evaluatie van het vergunningparkeren plaatsgevonden [Evaluatie vergunningparkeren benedenstad Rhenen, april 2025].

Belangrijkste bevindingen uit de evaluatie zijn:

- Vanwege de effectiviteit continueren van het vergunningparkeren;

- Aandachtspunten die in de evaluatie naar voren zijn gekomen:

- voor een optimaal resultaat en het draagvlak onder bewoners is en blijft handhaving noodzakelijk;
- in de bestaande regeling zijn er geen parkeermogelijkheden voor werknemers. Dit geldt ook voor woningcorporatie Rhenam en haar (onder)aannemers die zorg dragen voor het onderhoud aan de sociale huurwoningen;
- de koppeling tussen de voorschriften uit de APV en het vergunningparkeren is onvoldoende. Zo staan er bijvoorbeeld grote bedrijfsbussen geparkeerd die daar conform de APV niet mogen staan;
- met name aan de Utrechtsestraatweg ervaren bewoners dat de parkeersituatie na invoering is verslechterd waarbij zij vaak op (piek)momenten niet vlakbij de woning kunnen parkeren;
- de parkeerregulering op het Koningshof is na invoering tussentijds gewijzigd (2/3 deel parkeerplaatsen blauwe zone in plaats van vergunningparkeren). Ondanks de wijziging is nog altijd waarneembaar dat de parkeerplaats een relatief lage bezetting heeft. Vraag is hoe het kortparkeren op deze locatie kan worden gestimuleerd voor een meer optimaal gebruik van de (kort)parkeerplaatsen in de binnenstad van Rhenen;

- Voor de aanwezige aandachtspunten zijn de volgende aanbevelingen gedaan voor optimalisatie van de bestaande regeling vergunningparkeren:
  - versterken van de communicatie over de kortparkeermogelijkheden op het Koningshof tijdens de winkelopeningstijden en marktdagen;
  - door het aanpassen van het uitvoeringsbesluit en de parkeerverordening het mogelijk maken voor Rhenam en haar aannemers om een parkeervergunning te verstrekken (= bezoekerskaart). Dit voor (onderhouds)werkzaamheden aan de aanwezige sociale huurwoningen in de benedenstad;
  - optimaliseren van de aanvraagprocedure van een parkeervergunning om hiaten tussen de APV en het vergunningparkeren te voorkomen. Dit is gericht op het parkeren van grote voertuigen, campers, caravans en aanhangers;
  - monitoren van de bezettingsgraden in de benedenstad om meer zicht te hebben op eventuele overloopeffecten als gevolg van het vergunningparkeren.

Ruimtelijke ontwikkelingen
Het centrumgebied heeft de kenmerken van een stedelijk gebied door de hoge(re) bebouwingsdichtheid. De parkeermogelijkheden in de (woon)straten zijn veelal beperkt door de smalle straten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum zorgt dit vaak voor uitdagingen als het gaat om het parkeren. In veel gevallen neemt de parkeerbehoefte toe door verdichting, transformatie van winkelpanden naar woonеenheden, woningsplitsing e.d. De bestaande Beleidsnota parkeernormen biedt onvoldoende houvast om zonder afwijking van de beleidsuitgangspunten te komen tot passende parkeeroplossingen. Parkeren op eigen terrein ontbreekt of is niet realistisch/haalbaar en parkeermogelijkheden in het centrum zijn veelal aan de rand gelegen. Het bestaande parkeerfonds is ingesteld om initiatiefnemers te verplichten tot een financiële compensatie wanneer dat een parkeeroplossing niet gerealiseerd kan worden binnen de beleidsuitgangspunten. Het doel van dit parkeerfonds is om ruimtelijke ontwikkeling in het centrum mogelijk te maken, zonder dat dit afgewenteld wordt op de bestaande openbare ruimte. Met de gelden kunnen vervolgens compenserende parkeerplaatsen en bijbehorende maatregelen genomen worden.
Knelpunten die zich voordoen bij ruimtelijke ontwikkelingen:

- Uitdagingen bij woningsplitsing en parkeren. Inzet op verdere verdichting gezien de woningbouwopgave en de behoefte aan kleinere wooneenheden;

- Uitgangspunten huidige Beleidsnota parkeernormen nu veelal te rigide waardoor relatief vaak door het college moet worden afgeweken om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Wens

voor meer flexibiliteit in de uitgangspunten zodat eventueel met maatwerk kan worden ingespeeld op deze ontwikkelingen;

- Verplichting van parkeren op eigen terrein leidt tot ongewenste effecten in met name de benedenstad. Dit zien we onder andere terug in de Gasthuisstraat en de Van Deventerstraat waar op de begane grond inpandig garageboxen worden gerealiseerd en het woongedeelte op de bovenverdieping(en) is voorzien. Vanwege beschermd stadsgezicht en de ruimtelijke kwaliteit is dit geen gewenste ontwikkeling;

- Bij functiewijzigingen onduidelijkheid wanneer wel/niet kan worden gesaldeerd als het gaat om het bepalen van de parkeeropgave.

Acties parkeerbeleidsplan 2008
In deze paragraaf is een doorkijk gegeven naar de status van de acties uit het parkeerbeleidsplan van 2008 gericht op het centrumgebied. Nagenoeg alle acties zijn opgepakt dan wel uitgevoerd.

Tabel 1
Status acties 'centrumgebied' parkeerbeleidsplan 2008

Actie	*Status*
Optimaliseren huidig gebruik parkeerschijfzone. Met handhaving weren van langparkeerders in deze zone en onderlinge afspraken tussen werkgevers en werknemers.	In het verleden zijn BOA's in dienst gekomen van de gemeente en zij hebben de handhavingstaak op zich genomen. Met enige regelmaat vindt dan ook handhaving op het foutparkeren plaats. Daarnaast is een parkeergedragscode opgesteld met onderlinge afspraken tussen gemeente en ondernemer hoe om te gaan met het parkeren in de binnenstad. Meer dan de helft van de centrumondernemers heeft deze gedragscode destijds medeondertekend.
Haalbaarheidsonderzoek naar de inrichting van de Paardenmarkt – Veerweg – Palmerswaard als locatie voor het langparkeren aan de westzijde.	Aan de Paardenmarkt is een langparkeerplaats gerealiseerd.
Het invoeren van vergunningparkeren in de woongebieden in het centrumgebied.	In de benedenstad is vergunningparkeren voor bewoners ingevoerd. Vanuit de evaluatie is er vooralsnog geen aanleiding om dit verder uit te breiden.
Monitoren parkeergedrag in het centrumgebied om de vinger aan de pols te houden.	In de afgelopen periode hebben meerdere malen parkeeronderzoeken plaatsgevonden om de vinger aan de pols te houden en de effecten van genomen parkeermaatregelen te monitoren.
Realiseren kwaliteitsimpuls voor vergroting van de aantrekkelijkheid van het centrumgebied.	De aantrekkelijkheid van het centrumgebied is met de herinrichting opgepakt.
Opschonen van de huidige (zone)bebording in het gehele centrumgebied, in combinatie met de realisatie van een algehele parkeerverbodzone in het gehele centrumgebied.	In het verleden is in de benedenstad een parkeerverbodzone gerealiseerd waardoor alle losse (parkeer)verboden zijn geruimd. Met het vergunningparkeren en de blauwe zone is ook alleen parkeren in de vakken toegestaan. Dit alles heeft geleid tot minder verkeersborden met een positieve uitstraling voor de ruimtelijke kwaliteit.
Vergroten zichtbaarheid en herkenbaarheid van de parkeerverwijzingen.	Voorafgaand en met de herinrichting van de binnenstad zijn alle parkeerverwijzingen vernieuwd met een uniforme uitstraling.
Realiseren van een kwaliteitsimpuls om het fietsgebruik van en naar het centrum te stimuleren.	Met de herinrichting van de binnenstad is ingezet op voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers. Momenteel werkt de gemeente Rhenen aan beleid voor het stimuleren van fietsgebruik in het algemeen.

2.2. Woonwijken

Bij de opmaak van het parkeerbeleidsplan uit 2008 hebben in diverse woonwijken parkeertellingen plaatsgevonden. Op enkele locaties is een hoge(re) parkeerdruk aanwezig, waaronder het Grebbekwartier. In totaliteit is er vaak voldoende parkeergelegenheid in de wijk aanwezig. Door zowel een toename van het aantal huishoudens als een verdere groei van het autobezit per huishouden is deze parkeerdruk nog altijd aanwezig. De vraag naar parkeergelegenheid in woonwijken wordt niet alleen bepaald door het autobezit van de bewoners. Niet alleen bewoners hebben parkeerruimte nodig, maar ook de bezoekers van de bewoners. Dit bezoek vindt voornamelijk plaats in de avondperiode en de weekenden. Samen met de parkeervraag van de bewoners op die momenten kan dit tot een hoge parkeerdruk leiden in de woongebieden. Een hoge parkeerdruk leidt tot overlast in de openbare ruimte door onder andere een toename van foutparkeren en een aantasting van de kwaliteit van groenvoorzieningen.
Terugkijkend op de acties uit het voorgaande parkeerbeleidsplan is een handreiking voor het toetsen van parkeerklachten opgemaakt. Een oplossingsrichting bij een tekort aan parkeervoorzieningen is het waar mogelijk verruimen van het aanbod van het aantal parkeerplaatsen. Vanwege diverse belangen uit andere disciplines (vergroenen en voorkomen van hittestress) en de beperkte ruimte blijkt dit een tegenstrijdige opgave te zijn. De kwaliteit van de openbare ruimte is niet (altijd) gebaat bij meer parkeerruimte. Parkeren in de woonwijken blijft daarmee een aandachtspunt bij de opmaak van voorliggend beleidsplan.

Naast de handreiking is uitvoering gegeven aan het maatregelpakket uit het project 'Veilig op weg naar school'. Binnen dit maatregelpakket is gekeken naar een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving in combinatie met het (meer) reguleren van de haal-breng problematiek.

2.3. Bedrijventerrein Remmerden

Tussen de kernen van Rhenen en Elst ligt bedrijventerrein Remmerden. Op Remmerden zijn drie zones aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen. Dit is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en in het aanwijzingsbesluit van 2019.

BESLUITEN:

I. te bepalen dat als aangewezen plaats, als bedoeld in artikel 5:8, eerste lid APV, wordt aangewezen: de wegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Rhenen met uitzondering van de weggedeelten binnen de bebouwde kom van industrieterrein Remmerden zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plattegronden;

Figuur 2: Passage Aanwijzingsbesluit 'verbod parkeren van grote voertuigen'

In de gemeente Rhenen is al lange tijd een parkeerverbod van kracht voor grote voertuigen in de bebouwde kommen van Achterberg, Elst, Remmerden en Rhenen. Het parkeren van deze voertuigen, voornamelijk vrachtwagens, vormt een te grote belasting van de aanwezige parkeervoorzieningen. Dit kan vervolgens leiden tot onoverzichtelijke verkeerssituaties en is schadelijk voor het uiterlijk aanzien van de gemeente. Omdat de behoefte voor het parkeren van grote voertuigen, ook in de avond en nacht, onmiskenbaar bestaat, is ervoor gekozen om binnen de bebouwde kom van Remmerden enkele locaties aan te wijzen waar het parkeren van grote voertuigen wel is toegestaan. Dit om parkeerexcessen te voorkomen.
De actie van het toetsen en aanpassen van de APV-regeling over het vrachtwagenparkeren uit het parkeerbeleidsplan van 2008 is uitgevoerd. Bij de opmaak van dit beleidsplan zijn verder geen meldingen bekend over knelpunten op het gebied van vrachtwagenparkeren.

2.4. NS-station

Het parkeerterrein bij het NS-station is in 2017 volledig vernieuwd en in capaciteit uitgebreid. Hiermee is de parkeeroverlast in de directe omgeving aangepakt. In omliggende straten is op werkdagen een parkeerschijfzone van kracht om langparkeren van treinreizigers te voorkomen. Daarnaast zijn ook nieuwe fietsvoorzieningen gerealiseerd en uitgebreid voor het stimuleren van het fietsgebruik in het voor- en natransport van treinreizigers. Hiermee zijn de acties uit het parkeerbeleidsplan van 2008 uitgevoerd. Er is nu geen aanleiding voor nieuwe vervolgacties.
In de stationsomgeving kunnen bewoners in de blauwe zone een ontheffing aanvragen. Deze ontheffing biedt bewoners de mogelijkheid om gedurende de tijden van de blauwe zone lang te parkeren. Er is geen juridische grondslag voor deze ontheffingsregeling door het ontbreken van beleidsregels. Actie is nodig om dit te organiseren.

2.5. Ouwehands Dierenpark

Voorheen was de parkeercapaciteit nabij het dierenpark op topdagen onvoldoende. Hierdoor weken bezoekers uit naar de omliggende woonwijk, dit zorgden voor overlast bij bewoners. Momenteel beschikt het dierenpark over twee grote parkeerterreinen (P1 en P2) waarmee de bezoekersstromen per auto worden opgevangen. Daarnaast zijn openbaar vervoer voorzieningen beschikbaar, zowel per bus als per trein. Momenteel is er geen overlast, waardoor geen nieuwe acties vereist zijn.

2.6. Evenementen

Evenementen hebben vaak effecten op het verkeer en parkeren in de omgeving, zeker bij grote(re) evenementen. Om overlast in de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen moet tijdig worden nagedacht over hoe dit in goede banen te leiden. Dit betreft een actie van de initiatiefnemer waar bij de vergunningaanvraag de gemeente aan zet is om deze plannen te toetsen op de impact voor de omgeving. Verkeersmanagement bij evenementen dient in principe alle verkeersstromen te omvatten, dus naast auto ook fiets, openbaar vervoer en loopstromen.
Ook de beschikbare of tijdelijk te creëren parkeerlocaties en bereikbaarheid daarvan spelen een belangrijke rol in de keuze van verkeersmaatregelen. Het (verkeerskundig) toetsingsmoment is geborgen in de interne werkprocessen bij de gemeente. Hiermee is de actie vanuit het parkeerbeleidsplan van 2008 afgerond.

2.7. Algemeen

In het parkeerbeleidsplan van 2008 zijn onder de noemer 'algemeen' nog enkele acties opgenomen. In tabel 2 is aangegeven in hoeverre invulling is gegeven aan deze acties in de afgelopen periode.

Tabel 2

Status acties 'algemeen' parkeerbeleidsplan 2008

Actie	*Status*
Voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten in zowel de woonwijken als het centrumgebied.	In het centrumgebied zijn met de herinrichting op meerdere locaties algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd. In de zone voor het vergunningparkeren (benedenstad) wordt de gehandicaptenparkeerkaart als vergunning gezien. Bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart kunnen bij de gemeente (onder voorwaarden) een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanvragen. Wel heeft de gemeente meldingen ontvangen over de hoogte van de leges die voor gehandicaptenparkeerplaatsen in rekening worden gebracht.
Inzet van voldoende en adequate handhaving van parkeerregulering om parkeeroverlast te voorkomen.	De handhavingstaak op het gebied van het parkeren ligt bij de gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaar (BOA). Dit geldt zowel voor overlast in de woonwijken als voor de parkeerregulering in het centrumgebied (blauwe zone en vergunningparkeren).
Hanteren van heldere parkeernormen voor het toetsen van effecten van ruimtelijke ontwikkelingen.	In de Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds Gemeente Rhenen zijn in 2011 actuele parkeernormen vastgesteld. Tot op heden is deze beleidsnota nog altijd leidend, inclusief een toegevoegde parkeernorm voor 'kleine zelfstandige wooneenheid' in 2024. Een actualisatie is benodigd voor een actueel beeld in combinatie met een handreiking voor meer recente ontwikkelingen (o.a. deelmobiliteit).
Het goed vormgeven van parkeerplaatsen zodat deze optimaal en efficiënt worden gebruikt.	Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de toetsing van de kwaliteit van de parkeervoorzieningen (o.a. maatvoering) onderdeel van het proces. Om de bruikbaarheid ervan te waarborgen worden deze getoetst aan de hand van ontwerprichtlijnen (CROW en NEN).
Vinger aan de pols houden om de effecten van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen tijdig te signaleren en op te vangen (= monitoring).	In het centrumgebied hebben in de afgelopen periode op meerdere momenten parkeertellingen plaatsgevonden om de effecten van parkeermaatregelen te monitoren. Dit is onder andere gedaan bij de herinrichting van het centrumgebied en bij de invoering van het vergunningparkeren in de benedenstad.

Uit voorgaand overzicht blijkt dat vooral actie is benodigd bij het actualiseren van de gemeentelijke parkeernormen. Deze zijn verouderd en bieden momenteel onvoldoende houvast bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Het periodiek monitoren van de parkeerdruk, met name in het centrumgebied, is een terugkerende actie.

3. Visie op parkeren

- Parkeren is geen doel op zich, maar een ondersteunend instrument om de gemeentelijke ambities rondom woningbouw, leefbaarheid, bereikbaarheid en vergroening te verwezenlijken;
- Het herziene parkeerbeleid fungeert als een sturend instrument om met slimme, gebiedsgerichte parkeeroplossingen de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten en de woningbouwopgave mogelijk te maken. Uitvoeren van verkennend onderzoek naar de wenselijkheid en noodzaak om het vergunningparkeren uit te breiden in het centrumgebied om woningbouwontwikkelingen mogelijk te maken en te stimuleren.

3.1. Ambities

Met de Visie op Rhenen 2035 zetten we in op het behoud van ons Rhenen en maken we het nog mooier. Dit alles gericht om de leefbaarheid zo hoog mogelijk te houden en/of te maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Uitgangspunten van deze visie moeten onder andere voldoen aan: extra ruimte voor de woningbouwopgave en de (nieuwe) inrichting van de openbare ruimte is aangepast aan klimaatveranderingen. Deze ambities hebben invloed op de gemeentelijke visie op parkeren. Parkeren is daarbij geen doel op zich, maar ondersteunend aan de ambities om leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid in alle delen van de gemeente te behouden en te versterken waar dit kan.

De ambities uit de Visie op Rhenen 2035, mobiliteitsagenda en groenbeleidsplan vormen mede het kader voor keuzes op het gebied van parkeren. Daarnaast hebben we te maken met landelijke en lokale ontwikkelingen die van invloed zijn op te maken keuzes over hoe om te gaan met het parkeren voor nu en de toekomst. Denk hierbij aan de energietransitie, meer betaalbare woningen en het behoud van ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit de beleidskaders volgen enkele opgaven waar het parkeerbeleid rekening mee moet houden:

- Stimuleren van woningbouw zonder (parkeer)overlast voor de omgeving en het behoud van de ruimtelijke kwaliteit;

- Versterken van het groen voor een duurzame inrichting van de openbare ruimte;
- Het bereikbaar houden van de centra voor alle doelgroepen, ook met de auto;
- Stimuleren van duurzame mobiliteit voor minder auto-afhankelijkheid en het beschikbaar krijgen van (milieuvriendelijke) alternatieve vervoerswijzen om kernen leefbaar en bereikbaar te houden.

3.2. Uitgangspunten parkeerbeleid

In het verleden was het parkeerbeleid vooral faciliterend aan de lokale ontwikkelingen. Met de nieuwe parkeervisie zien we het parkeerbeleid als (beleids)instrument voor het versterken van de leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid. Daarnaast moet het parkeerbeleid sturing geven aan de woningbouwopgave waar we als gemeente en regio voor aan de lat staan. Dit richt zich zowel op nieuwe wijken als ook inbreiding en woningsplitsing in bestaande woonwijken en centra.

Voor beide situaties brengt dit uitdagingen met zich mee als het gaat om het organiseren van het parkeren, rekening houdend met hiervoor genoemde ambities en de aanwezige schaarse (openbare) ruimte. Dit vraagt om keuzes als het gaat om het faciliteren van de auto en de kwaliteit van de leefomgeving. Met slimme parkeeroplossingen creëren we kansen om extra woningen te realiseren, met oog voor de kwaliteit van deze leefomgeving en een passend mobiliteitsprofiel. Het huidige parkeerbeleid sluit hier niet meer op aan en biedt onvoldoende actuele kaders om deze ambities te ondersteunen. Daarom is een herziening noodzakelijk. Mede ook om ongewenste effecten van het bestaand beleid tegen te gaan.
De nevenstaande opsomming geeft een overzicht van uitgangspunten die aan de basis staan van de uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid en daarbij behorende keuzes. Consultatie met de gemeenteraad, ambtelijke consultatie en omgevingsparticipatie hebben bijgedragen aan de richting waar we naar toe willen met parkeren:

1. Het faciliteren van autoparkeren blijft belangrijk, maar de toenemende druk op de openbare ruimte dwingt tot scherpere keuzes waarbij de auto niet langer leidend is voor meer leefkwaliteit en een toekomstbestendige inrichting;
2. Bij de inrichting van de openbare ruimte krijgt duurzame en gezonde mobiliteit nadrukkelijk meer ruimte boven het autoverkeer (meer lopen en fietsen);
3. Waar nodig reguleren we het parkeren om de schaarse parkeerruimte doelmatig toe te wijzen ter voorkoming van parkeeroverlast;
4. Met actuele, gebiedsgerichte parkeernormen sturen we op kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling en een beheersbare parkeerdruk waar vraag en aanbod op elkaar zijn afgestemd;
5. We stimuleren parkeren op eigen terrein om de parkeerdruk te verminderen en bij nieuwbouw is parkeren op eigen terrein in principe de standaard;
6. In woonwijken is ruimte voor het parkeren, maar parkeren voor de eigen voordeur is niet langer vanzelfsprekend;
7. We stimuleren duurzame mobiliteit enerzijds door het gebruik van elektrische voertuigen en deelmobiliteit actief te faciliteren en te bevorderen, en anderzijds met gerichte oplossingen bij het faciliteren van de woningbouwopgave.

In voorliggend beleidsplan is uitgewerkt hoe parkeren per thema en gebied wordt ingezet om deze ambities met bijbehorende uitgangspunten te verwezenlijken. Hierbij is ingezoomd op het centrumgebied Rhenen, woonwijken, ruimtelijke ontwikkelingen en het thema duurzame mobiliteit.

4. Centrumgebied Rhenen

Acties thema centrumgebied Rhenen:

- Handhaven van de huidige vorm van parkeerregulering met aandacht voor voldoende handhavingsinzet om parkeeroverlast te voorkomen;

- Uitvoeren van verkennend onderzoek naar de wenselijkheid en noodzaak om het vergunningparkeren uit te breiden in het centrumgebied om woningbouwontwikkelingen mogelijk te maken en te stimuleren;

- Inzetten op het beter benutten van de parkeergarage Het Rhenense Hof door:

- Inzet van communicatie door bezoekers te wijzen op de parkeermogelijkheden;
- Verkennen mogelijkheden om fysieke toegang parkeergarage te optimaliseren;

- Uitbreiden langparkeermogelijkheden voor ondernemers en bewoners.

4.1. Opgaven

De gemeente Rhenen heeft een aantrekkelijk centrum met een verscheidenheid aan (recreatieve) voorzieningen en winkels. Dit is niet alleen van toepassing voor de kern Rhenen maar het heeft ook een functie voor omliggende kernen. Zonder een goede bereikbaarheid en daarbij behorende parkeervoorzieningen is het lastiger om een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren in het centrumgebied. Parkeren is hierbij een randvoorwaarde. Met de herinrichting van het centrum enkele jaren geleden heeft een upgrade van de ruimtelijke kwaliteit plaatsgevonden. Destijds zijn diverse parkeermaatregelen genomen voor een optimalisatie van het parkeren in en rond het centrumgebied.

Zoals aangegeven is de inzet van het parkeerbeleid een instrument om sturing te geven aan:

1. Voor alle doelgroepen een bereikbaar en gastvrij centrum voor zowel de auto als de fiets;
2. Het mogelijk maken van woningbouwontwikkelingen in het centrumgebied zonder (parkeer)overlast voor de omgeving;
3. Het vergroten van de leefbaarheid door bij te dragen aan de kwaliteit en efficiënt gebruik van de openbare ruimte in het centrumgebied.

In de volgende paragrafen zijn deze opgaven nader geconcretiseerd in een aantal fasen. De volgorde van fasen geeft aan welke opgaven, en de daaraan gekoppelde maatregelen, in de tijd moeten plaatsvinden.

4.2. Fase 1 – Een bereikbaar en gastvrij centrum

Een bereikbaar en gastvrij centrum voor alle doelgroepen voor zowel de auto als de fiets is het uitgangspunt. Om dit te bewerkstelligen zetten we in op:

- Voldoende parkeerruimte voor alle doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers). Uitgangspunt hierbij is een efficiënte verdeling/benutting van de bestaande parkeercapaciteit en een aanvaardbare verdeling van de parkeerdruk over het centrumgebied;

- Aantrekkelijke parkeervoorzieningen die goed vindbaar zijn en voor de voetganger goed te bereiken zijn;

- Stimuleren gebruik van de fiets voor verplaatsingen van/naar centrumgebied. Kunnen we bezoekers en werknemers verleiden tot andere (duurzame) mobiliteitskeuzes?

Voor een effectief parkeerbeleid in het centrumgebied gaan we uit van de doelgroepbenadering, wie parkeert waar? Hiermee kunnen we antwoord geven op de vraag of de juiste parkeerder op de juiste locatie staat. Uitgangspunten voor de diverse doelgroepen:

- Huidige bewoners – vergunningparkeren: behouden van parkeermogelijkheden binnen acceptabele loopafstand;

- Bezoekers – kortparkeren: nabij de voorzieningen in het centrum;

- Bezoekers – langparkeren: aan de rand van het centrum. Vanwege het langere verblijf worden langere loopafstanden van/naar de bestemming eerder geaccepteerd;

- Werknemers: aan de rand van het centrum vanwege het langparkeren;

- Mindervaliden: nabij de voorziening/woning. Deze kunnen gebruikmaken van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen of met de gehandicaptenparkeerkaart vrij parkeren in de zone voor het vergunningparkeren.

Kijkend naar de bestaande indeling van het parkeren in het centrum is de conclusie dat deze doelgroepbenadering al voldoet. Uit parkeer-onderzoeken en ervaringen blijkt dat deze opzet ook in het algemeen goed functioneert. In de blauwe zones zien we vooral kortparkeerders en de langparkeerders staan vooral aan de rand geparkeerd. Ruim driekwart van de respondenten van de enquête geeft ook aan dat zij '(heel) makkelijk' of 'niet makkelijk / niet moeilijk' kunnen parkeren in het centrum. Conclusie is dan ook om de huidige vorm van parkeerregulering in stand te houden.

Voor nu zijn er over het algemeen voldoende parkeerplaatsen in en rondom het centrum aanwezig. In enkele straten is de parkeerdruk al langer hoog. Een voorbeeld hierbij is het K.E. Plantsoen met een mix van parkeerders (bewoners, kortparkeerders en langparkeerders). Met name de vrijdagavond en de zaterdagnamiddag zijn de meeste drukke momenten van de week. Dan is waar te nemen dat ook op de langparkeerplaatsen er sprake is van een hoge bezetting. De parkeergarage laat overigens op dat moment een relatief lage bezetting zien.

De volgende aanbevelingen helpen in het huidig functioneren en houden rekening met toekomstige ontwikkelingen:

- Beter benutten van de bezetting van de parkeergarage Het Rhenense Hof;

- Inzet van handhaving is randvoorwaardelijk om:

- foutparkeren tegen te gaan;
- naleven APV-regeling met betrekking tot het parkeren van grote voertuigen;
- juist gebruik van de blauwe zone en het vergunningparkeren;

Deze handhaving vindt plaats op de verschillende momenten van de week (dagen en tijden);

- Om het langparkeren op de Paardenmarkt verder te stimuleren is het wenselijk om op deze locatie ook laadpalen te voorzien. Op deze manier hoeven langparkeerders niet op zoek naar een laadplek elders in het centrumgebied. Vanuit de organisatie wordt voor deze locatie en de Buitenomme ook kansen gezien in het kader van 'zon op restgrond'. Deze locaties kunnen dan ook gebruikt worden voor energieopwekking;

- Monitoren van de parkeerdruk in het gehele centrumgebied met aandacht voor:

- bezetting algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Signalen vanuit de participatie geven aan dat de diverse parkeerplaatsen vaak bezet zijn. De wens is geuit om het aantal uit te breiden om te voorkomen dat mindervaliden te kampen krijgen met te lange loopafstanden;
- bezetting van het Koningshof. Vanwege de lage bezetting gedurende de pilotperiode van het vergunningparkeren is de parkeerregulering gewijzigd. Waar het Koningshof eerst volledig tot de zone van het vergunningparkeren behoorde, is 2/3 deel van de parkeerplaats ingewisseld voor een blauwe zone. Op deze wijze is er meer capaciteit voor kortparkeren, zeker op marktdagen waarbij de parkeercapaciteit op het Frederik van de Paltshof niet beschikbaar is;

- Beoordelen van de bestaande parkeerrouting met de aanduidingen naar de verschillende parkeerplaatsen. Met de wijziging van het parkeren op het Koningshof zijn er vanaf de Utrechtsestraatweg geen nieuwe aanduidingen geplaatst om bezoekers te wijzen op de kortparkeermogelijkheden ter plekke. Communicatie richting bezoekers is tevens relevant om het gebruik van kortparkeren op het Koningshof te stimuleren;

- Voor het stimuleren van het fietsgebruik van/naar het centrum van Rhenen is de in ontwikkeling zijnde 'Agenda Fiets' bepalend voor gerichte acties. Vanuit het parkeerbeleid is het wenselijk dat bij de verschillende voorzieningen voldoende (centrale) stallingsmogelijkheden voor de fiets aanwezig zijn. Op dit moment zijn er geen signalen bekend dat uitbreiding van de fietsparkeermogelijkheden aan de orde is.

Optimaliseren huidig gebruik parkeergarage
Op piekmomenten in het centrum van Rhenen is de parkeerdruk hoog (vrijdagavond en zaterdagnamiddag) terwijl de parkeergarage Het Rhenense Hof een relatief lage bezetting heeft. De aanwezige capaciteit wordt dan ook niet volledig benut. Binnen het parkeerbeleid streven we allereerst naar het benutten

van de bestaande parkeercapaciteit in plaats van het uitbreiden van de parkeermogelijkheden. Vraag is dan ook op welke wijze de aanwezige restcapaciteit in de parkeergarage beter kan worden benut.



Voor het optimaliseren van het gebruik van de parkeergarage stellen we de volgende oplossingen voor:

1. Inzet communicatie om bezoekers te wijzen op de parkeermogelijkheden in Het Rhenense Hof;
2. Verkennen mogelijkheden om fysieke toegang parkeergarage te optimaliseren.

Kansen zijn aanwezig om het gebruik te vergroten door gerichte communicatie over de parkeermogelijkheden van de parkeergarage. Uit de enquête blijkt dat 12% van de respondenten niet goed weet waar de parkeergarage is en 12% vindt de route ernaartoe onhandig. Daarnaast is er een grotere groep die de parkeergarage mijdt omdat deze te ver van de bestemming ligt en/of

liever op straat parkeert. Bij voldoende parkeercapaciteit in het centrum is deze laatste groep moeilijk te beïnvloeden. Er is niet direct aanleiding om de maximale parkeerduur te verruimen en de openingstijden aan te passen.

De volgende acties zijn voorzien:

- Voorlichtingscampagne gericht op de voordelen van het gebruik van de parkeergarage: gratis parkeren, overdekt parkeren, altijd ruimte en dicht bij de supermarkten en detailhandel. Deze campagne kan vanuit de gemeente in samenspraak met de ondernemersvereniging worden opgepakt. Hierbij kan over een langere actieperiode gebruik worden gemaakt van de algemene communicatiekanalen, maar zeker ook met gerichte flyer acties in het centrum in samenspraak met ondernemers;

- Verkennen van mogelijkheden om het in- en uitrijden van de garage te verbeteren. De toegangsweg naar de entree is relatief smal en zeker bij tegemoetkomend verkeer is de passeerruimte beperkt. Verbreding van de inrit voor de parkeergarage kan verkend worden voor een gemakkelijkere passage.

4.3. Fase 2 – Faciliteren woningbouwontwikkelingen

Een belangrijke opgave richt zich op het ondersteunen van woningbouwontwikkelingen. Dit is een opgave voor de gehele gemeente; voor het centrumgebied van Rhenen liggen kansen voor verdichting (inbreiding, transformatie, woningsplitsing). Dergelijke ontwikkelingen zorgen voor een toenemende parkeerbehoefte terwijl de parkeerdruk op piekmomenten al hoog is. Het zonder meer toestaan van dergelijke ontwikkelingen leidt tot toenemende parkeeroverlast (meer zoekverkeer, verschuiving parkeerdruk, foutparkeren e.d.). Daarnaast zien we dat het bestaande beleidskader zorgt voor ongewenste effecten. Met de eis van parkeren op eigen terrein ontstaan parkeervoorzieningen in de plint van gebouwen. Dit is niet wenselijk voor de uitstraling van het beschermd stadsgezicht van de historische binnenstad. Daarnaast biedt het beleid nu weinig mogelijkheden om dergelijke ontwikkelingen te faciliteren.

Er moet vaak worden afgeweken of ontwikkelingen kunnen geen doorgang vinden door het ontbreken van een passende parkeeroplossing.

Alleen het actualiseren van de parkeernormen zou onvoldoende bijdragen aan de beleidsopgaven voor woningbouw en een aantrekkelijke en klimaatbestendige buitenruimte. Een oplossing is benodigd voor:

1. Het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen waaronder woningbouw: inbreiden, verdichten, transformatie/functie-wijziging (relatie ruimtelijke ordening);
2. Het beschermen van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het gehele centrumgebied.

Faciliteren woningbouwontwikkelingen
Bij het toevoegen van meer woningen in het centrumgebied neemt de al aanwezige parkeerdruk verder toe. De doelgroepbenadering in fase 1 stelt dat het vergunningparkeren in de benedenstad voldoet aan het doel om de parkeermogelijkheden voor bewoners binnen acceptabele loopafstand te behouden. Om dit niet in het gedrang te laten komen, gelden de volgende uitgangspunten voor ontwikkelingen/nieuwe initiatieven in het centrumgebied:

- Geen aanspraak op een vergunning in bestaande reguleringsgebied van de benedenstad;
- Parkeeroplossingen op eigen terrein zijn niet toegestaan wanneer de uitstraling van het beschermd stadsgezicht van de historische binnenstad wordt aangetast;
- Geen maximaal acceptabele loopafstand naar de auto voor bewoners;
- Afkoop van aanwezige parkeeropgave door een storting van een bijdrage per parkeerplaats in een mobiliteitsfonds.

Verkenning uitbreiden vergunningparkeren
Zoals gezegd neemt de aanwezige parkeerdruk in het centrumgebied verder toe wanneer meer woningen worden toegevoegd. In gebieden zonder parkeerregulering kan dit mogelijk leiden tot een verdrukking van bestaande parkeerders, waaronder bewoners. In de participatie-bijeenkomsten is dit beeld ook geschetst door aanwezige centrumbewoners. Deze realistische woninguitbreiding vergroot daarmee de parkeerdruk en leidt tot parkeerproblemen in tegenstelling tot gebieden waar bewoners beschikken over een parkeervergunning. Een eventuele uitbreiding van het vergunningparkeren kan dan als sturingsinstrument worden ingezet om woningbouwontwikkelingen vanuit de parkeeropgave niet in de weg te staan en parkeeroverlast te voorkomen.

Waarom vergunningparkeren als sturingsinstrument? Ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw kunnen worden gefaciliteerd in de openbare ruimte wanneer parkeren op eigen terrein niet haalbaar/realiseerbaar is. Voor de aanwezige parkeeropgave geldt dan een afkoop door een storting van een bijdrage per parkeerplaats in een mobiliteitsfonds (zie paragraaf 6.4). Een belangrijke voorwaarde is dat het vergunningparkeren dan is uitgebreid, zodat nieuwe bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Zij zijn dan aangewezen op parkeerplaatsen aan de rand van het centrum. Wanneer dit niet op voorhand is geregeld zal de parkeerdruk in de omgeving verder toenemen met parkeeroverlast tot gevolg voor bestaande bewoners.

Op het moment dat vergunningparkeren wordt overwogen, is het voorstel om met deelgebieden te werken. Dat wil zeggen dat de parkeervergunning alleen geldig is voor het aangegeven gebied. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor aanwezige overloopeffecten buiten het centrum waaronder: Bantuinweg, Cuneralaan, Oude Dijksestraat, Oude Veenendaalseweg, Spitsbergerpad, Utrechtsestraatweg en een deel van de Achterbergsestraatweg aan de oostzijde van het centrum. Een afweging moet worden gemaakt in hoeverre de schil aan de zone van het vergunningparkeren moet worden toegevoegd om overloopeffecten te voorkomen.

Na vaststelling van dit parkeerbeleidsplan gaan we in het kader van het gemeentelijk omgevingsprogramma woningbouw verkennend onderzoek doen naar de wenselijkheid en noodzaak voor uitbreiding van het vergunningparkeren in het centrumgebied. Dit onderzoek zal in samenspraak met de gemeenteraad en stakeholders in het centrumgebied plaatsvinden (omgevingsparticipatie).

De voorgestelde oplossing is gebaseerd op de bestaande (economische) situatie. De gemeente werkt aan een toekomstvisie voor de binnenstad. Hierbij wordt ook ingezoomd op trends, ontwikkelingen en de lange termijnvisie. De toekomstige situatie kan dan ook invloed hebben op de parkeerbehoefte. Het

is dan ook van belang om het strategisch parkeerbeleid af te stemmen op de economische ontwikkelingen en vice versa.

Verkenning beter benutten parkeergarage
Daarnaast moeten de mogelijkheden worden verkend om bestaande parkeergelegenheden aan de rand van het centrumgebied en parkeergarage Het Rhenense Hof in zetten voor bewonersparkeren. Voorwaarde is dat er voldoende capaciteit is om deze doelgroep aan de rand op te kunnen vangen. Op piekmomenten (vrijdagavond en zaterdagmiddag) kennen deze parkeergelegenheden aan de rand van het centrumgebied al een hoge bezetting. Daarentegen heeft Het Rhenense Hof een relatief lage bezetting, wat betekent dat de aanwezige capaciteit niet volledig wordt benut.

Binnen het parkeerbeleid streven we allereerst naar het benutten van de bestaande parkeercapaciteit in plaats van het uitbreiden van de parkeermogelijkheden, zowel voor bewonersparkeren, ondernemersparkeren als voor bezoekersparkeren. Vraag is dan ook op welke wijze de aanwezige restcapaciteit in de parkeergarage beter kan worden benut. Nu is de parkeergarage vooral gericht op bezoekers en voor ondernemers is een ontheffingsregeling aanwezig om te kunnen langparkeren. Op het drukste moment van de week, de zaterdagmiddag, blijven er ca. 60 parkeerplaatsen onbenut. In de avond/nacht blijft deze ongebruikt. Het beter benutten van de parkeergarage zit vooral in het mogelijk maken van deelgebruik van de aanwezige capaciteit door meerdere doelgroepen.

Voor het verruimen van het deelgebruik stellen we voor om in te zetten op:

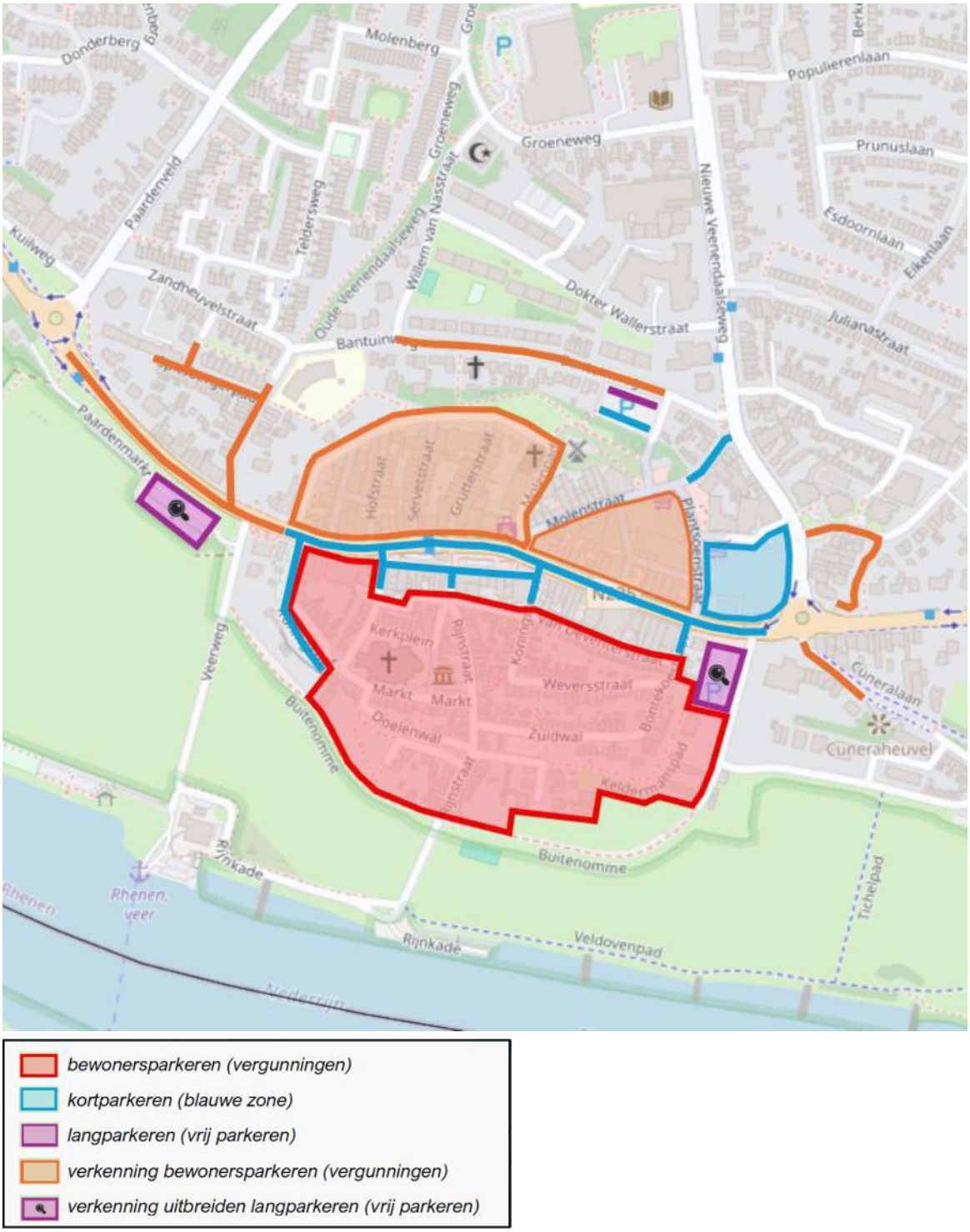
1. Verruimen ontheffingsregeling voor ondernemers
Momenteel zijn er 40 ontheffingen voor ondernemers beschikbaar. Vanwege de toenemende vraag kan deze worden uitgebreid naar 60 ontheffingen. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de extra ontheffingen wordt het straatparkeren in het centrum voor een deel ontlast. Op het moment dat de regeling wordt verruimd is het voorstel om de bestaande ontheffingsregeling te actualiseren. Hierbij aandacht voor: aantal per onderneming, looptijd, voorkomen van misbruik en wel/niet betalen van legeskosten.

2. Verkennen verruiming bewonersparkeren
Buiten de reguliere openingstijden hebben momenteel alleen de bewoners via de VVE toegang tot de garage. Op het moment dat een aantal parkeerplaatsen ook voor andere bewoners uit het centrumgebied beschikbaar komen biedt dit mogelijkheden om de parkeerdruk in het centrum beheersbaar te houden en tegelijkertijd woningbouw te faciliteren. Om voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers te houden is in beginsel een aantal van 30 tot 40 parkeerplaatsen voor bewoners realistisch. Door continue monitoring van de parkeerdruk kan bij aanwezige restcapaciteit dit aantal in de toekomst worden verhoogd. De bestaande ontheffingsregeling dient dan ook te worden uitgebreid voor het bewonersparkeren.

Een praktisch aandachtspunt bij het bewonersparkeren is de toegang tot de parkeergarage. Bewoners kunnen met een transponder toegang krijgen voor het in- en uitrijden. Om de parkeergarage te voet te verlaten is nu geen aparte toegang aanwezig buiten de bestaande openingstijden. Verkend moet worden welke mogelijkheden en aanpassingen hiervoor aanwezig zijn. Dit is randvoorwaardelijk voor het deelgebruik voor bewoners. Afstemming met medegebruikers is noodzakelijk vanwege lopende afspraken over het gebruik van de parkeergarage. Wanneer dit een langere termijn oplossing betreft kan allereerst de ontheffingsregeling voor ondernemers worden verruimd om zodoende op korte termijn extra capaciteit te creëren in het centrum.

4.4. Fase 3 – Uitbreiden parkeren centrumgebied
Daarnaast moeten eveneens de mogelijkheden eveneens worden verkend voor het op termijn uitbreiden van de capaciteit voor het langparkeren. Bij nieuwe ontwikkelingen die zorgen voor een toenemende parkeerbehoefte moet overwogen worden om op termijn de parkeercapaciteit uit te breiden. Denk aan plannen voor woningbouw of het compenseren van parkeerplaatsen bij herontwikkeling van de passantenhaven. Deze uitbreiding is dan vooral voorzien aan de rand van het centrumgebied. Aangewezen locaties zijn de Buitenomme en de Paardenmarkt. De Buitenomme is in beeld voor een meer evenwichtige verdeling van de parkeercapaciteit in relatie tot woningdichtheid.

In figuur 3 is een toekomstbeeld gegeven van de hiervoor beschreven fasen voor het optimaliseren van het parkeren in het centrumgebied.



Figuur 3: Toekomstbeeld parkeren centrumgebied

5. Parkeren woonwijken

Acties thema parkeren woonwijken:

- Betrekken van de omgeving voor gezamenlijke inspanningen voor een leefbare buurt gericht op: stimuleren parkeren op eigen terrein, accepteren van grote loopafstanden en het klimaatvriendelijk inrichten van parkeerplaatsen;

- Opstellen en vaststellen van beleidsregels voor ontheffingen in de blauwe zone in de stationsomgeving.

5.1. Situatieschets

In bestaande woonwijken is de parkeersituatie vaak historisch gegroeid. Diverse wijken kampen met een hoge parkeerdruk wat zorgt voor een minder prettige leefomgeving. Dit speelt onder andere in het Grebbekwartier. Een te hoge parkeerdruk leidt eerder tot foutparkeren (meer zoektijd naar vrije parkeermogelijkheden) met mogelijke gevolgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en/of de verkeersveiligheid. Diverse ontwikkelingen zorgen ervoor dat de parkeerdruk eerder toeneemt dan zal afnemen. Denk hierbij aan een toenemend autobezit en dat jongeren vaak langer thuis blijven wonen. Ook met verdichting en/of het splitsen van woningen neemt deze parkeerdruk verder toe. Vanwege de historische groei is er vaak geen of beperkte ruimte aanwezig voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit. Daarnaast heeft dit gevolgen voor de ambitie voor inrichting van een duurzame en toekomstbestendige openbare ruimte. Dit alles maakt het steeds moeilijker om de parkeersituatie ingrijpend te veranderen. Ondanks de vraag naar extra parkeermogelijkheden bij herinrichting van straten biedt dit vaak ook geen oplossing. Keuzes zijn nodig om de leefbaarheid in de woonwijken op peil te houden.

5.2. Leefbare woonwijken

De toenemende drukte in de wijken brengt uitdagingen met zich mee voor een duurzame inrichting van de buitenruimte. We willen dat onze straten groen, veilig, toegankelijk en leefbaar zijn voor eenieder. Daarnaast moet er ook voldoende ruimte zijn om regenwater op te vangen en bomen te planten om hittestress te voorkomen. Met dit nieuwe parkeerbeleid willen we zorgen voor een gezonde balans tussen geparkeerde auto's en een leefbare buurt. Keuzes zijn dan ook noodzakelijk omdat de openbare ruimte beperkt is.

Acceptabele parkeerdruk
Een gezonde balans is in het algemeen aanwezig wanneer de parkeerdruk niet hoger dan 85% is. Op dat moment is er voldoende plek voor iedereen. Bij een (te) hoge parkeerdruk - boven de 85% bezetting - neemt de kans op foutparkeren en gevaarlijke situaties toe.

Uitgangspunten
Met dit nieuwe parkeerbeleidsplan zorgen we voor een gezonde balans tussen geparkeerde auto's en een leefbare buurt. Om dit te realiseren moeten we ons realiseren dat het parkeren recht voor de eigen voordeur niet altijd langer vanzelfsprekend is.

Vanuit de enquête blijkt dat inwoners het wel belangrijk vinden dat er genoeg parkeerplaatsen in de straat aanwezig zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Ook wanneer de ruimte beperkt is wil men zo dicht mogelijk bij de woning parkeren. Daarnaast vindt men een groene, veilige en toegankelijke leefomgeving ook waardevol.

Een leefbare buurt vraagt om een gezamenlijke inspanning waarbij de volgende uitgangspunten van toepassing zijn:

- Parkeren op eigen terrein gaat voor straatparkeren. Bewoners met een eigen oprit, garage of vaste parkeerplaats bij de woning worden gestimuleerd om deze ook daadwerkelijk te gebruiken. Hierdoor blijven parkeermogelijkheden in de openbare ruimte vrij voor bewoners die géén eigen parkeergelegenheid hebben en voor bezoekers;

- Bewoners helpen mee wanneer ze accepteren dat de auto soms een klein stukje verderop geparkeerd staat. Ook wanneer dat de auto 'om de hoek' staat omdat daar op dat moment wel voldoende vrije parkeerruimte aanwezig is. Het uitgangspunt is dat een korte wandeling naar de auto (100 tot 200 meter) heel normaal is. Voor bezoekers hanteren we een acceptabele loopafstand van 100 tot 250 meter. Hierdoor zetten we in op het benutten van bestaande parkeercapaciteit in de omgeving en blijft er ruimte beschikbaar voor een klimaatadaptieve inrichting in de wijk. Voor bewoners van nieuwe initiatieven in het centrumgebied geldt geen maximaal acceptabele loopafstand naar de auto;

- De gemeente zorgt voor een slimme, groene inrichting van de openbare ruimte. Kansen ontstaan mogelijk bij een herinrichting van de straat. Op dat moment kijken we met een nieuwe blik naar de indeling van de openbare ruimte. Soms kunnen we door het instellen van eenrichtingsverkeer de rijbaan smaller maken. Hierdoor ontstaat er ruimte om extra parkeerplaatsen én meer groen of bredere stoepen aan te leggen. Bij een structureel lage parkeerdruk in de wijk kan overwogen worden om (een deel van de) parkeerplaatsen op te heffen om plaats te maken voor bijvoorbeeld meer groen in de wijk;

- Bij de realisatie van (nieuwe) parkeerplaatsen kiezen we voor groene en klimaatvriendelijke parkeerplaatsen. Waar dat niet mogelijk is, wijken we hier gemotiveerd vanaf. We stappen daarbij af van dichte bestrating of asfalt. In plaats daarvan gebruiken we vaker waterdoorlatende grastegels en planten we extra bomen voor schaduw. Zo zorgen we ervoor dat regenwater gemakkelijk in de grond zakt en de wijk minder snel opwarmt tijdens warme zomerdagen;

- Het invoeren van een vorm van parkeerregulering ligt niet voor de hand in woonwijken. Uitzonderingen kunnen zijn de centragebieden en de schil daar om heen om overloopeffecten te voorkomen. Mocht parkeerregulering in een wijk toch noodzakelijk blijken, dan gebeurt dit altijd in samenspraak met de omgeving;

- Handhaving op ongewenst gedrag blijft nodig, zeker in wijken waar sprake is van een hoge parkeerdruk. De parkeeroverlast kan snel toenemen bijvoorbeeld als gevolg van structureel foutparkeren. Vanuit het team van Toezicht & Handhaving is het parkeren op trottoirs een veel terugkerend item. Vaak is dit meer vanuit gemak dan dat er geen vrije parkeerruimte in de omgeving aanwezig is;

- De gemeente heeft meldingen ontvangen over de hoogte van de leges die voor gehandicaptenparkeerplaatsen in rekening worden gebracht. Er wordt beoordeel of de huidige vorm een correcte weerspiegeling is van de behandelkosten, waarna eventuele wijzigingen worden meegenomen bij de eerstvolgende actualisatie van de legesverordening.

Met voorgaande acties willen we de wijk samen veilig, bereikbaar en groen houden.

5.3. Bewonersparkeren stationsomgeving

Blauwe zone

In de stationsomgeving van Rhenen is op de Kastanjelaan en een deel van de Levendaalseweg een blauwe zone aanwezig. Deze is in het verleden ingesteld om langparkeerders (treinreizigers) te weren uit de woonbuurt zodat dat er voldoende parkeermogelijkheden voor de bewoners aanwezig zijn. Treinreizigers zijn aangewezen op de P+R aan de zuidzijde van het station. Dit parkeerterrein is enkele jaren geleden vernieuwd en uitgebreid.

Omwonenden maken gebruik van een ontheffing om lang te kunnen parkeren in de blauwe zone welke van toepassing is op werkdagen van 9 tot 16u. De maximale parkeertijd bedraagt 1,5 uur. Voorgesteld wordt om deze vorm van parkeerregulering te handhaven. Aandachtspunt is dat de juridische basis ontbreekt voor de uitgifte van de ontheffingen.



Actie is benodigd om beleidsregels op te maken en bestuurlijk vast te stellen voor de uitgifte van ontheffingen. Uitgangspunten voor het in aanmerking komen van één of meerdere ontheffingen kan blijven gehandhaafd.

Woningbouwontwikkelingen
Om de woningnood effectief aan te pakken wordt in Nederland ingezet op het stimuleren van woningbouw in stationsomgevingen. De nabijheid van het station bevordert ook duurzame mobiliteit. Momenteel zijn er geen plannen om dit mogelijk te maken. Op het moment dat woningbouw wel in Rhenen is voorzien is maatwerk benodigd om dergelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Elders zien we dat gemeenten gebruikmaken van zeer lage parkeernormen vanwege de bereikbaarheid en de concentratie van woningen. Vanwege de lokale situatie zijn zeer lage parkeernormen niet realistisch om parkeeroverlast te voorkomen. Bij eventuele ontwikkelingen kiezen we voor passende parkeernormen die vergelijkbaar zijn met die van het centrumgebied van Rhenen. Het uitbreiden of wijzigen van de bestaande parkeerregulering kan bijdragen in het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving.

6. Ruimtelijke ontwikkelingen

Acties thema ruimtelijke ontwikkelingen:

- Vaststellen van de Nota Parkeernormen 2026 met naast passende parkeernormen een toetsingsmethodiek voor het in beeld brengen van de (toekomstige) parkeeropgave en het in beeld brengen van de gewenste parkeeroplossing;

- Het opstellen en vaststellen van een mobiliteitsfonds-verordening om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken in het geval dat niet (volledig) kan worden voorzien om de parkeeropgave op eigen terrein te realiseren.

6.1. Actueel toetsingskader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen gebruiken we parkeernormen als toetsingskader. Dit kan zijn bij nieuwbouw, functieveranderingen, maar ook in- en uitbreidingsplannen. Met parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen bij de beoogde ontwikkeling benodigd zijn. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning is een onderbouwing benodigd hoe deze parkeeropgave wordt ingevuld. Op deze manier ontstaat evenwicht in de parkeervraag en aanbod zonder parkeeroverlast voor de omgeving. Met het beter beheersen van de parkeerdruk kunnen we de kwaliteit van de openbare ruimte ook beter waarborgen. Insteek is ook vooral het benutten van de aanwezige schaarse ruimte.

Met de voorziene woningbouwopgave neemt het aantal inwoners over de gehele gemeente toe. We zien ook de behoefte aan meer kleinere en betaalbare woningen. De gemiddelde huishoudensgrootte daalt en met de vergrijzing blijven ouderen vaak langer zelfstandig wonen, eventueel gecombineerd met bijbehorende (zorg)voorzieningen. Het is belangrijk dat nieuwe (her)ontwikkelingen bereikbaar blijven om Rhenen ook in de toekomst aantrekkelijk te houden. Voor deze nieuwe ontwikkelingen is het van belang om actuele parkeernormen vast te stellen die aansluiten bij het verwachte autogebruik en -bezit van de bevolking van Rhenen. Een actualisatie van de parkeernormen uit 2011 is onmisbaar voor een adequaat toetsingskader. Dit toetsingskader met actuele normen is opgenomen in een separate Nota Parkeernormen 2026. De betreffende (beleids)uitgangspunten voor deze nota zijn onderstaand opgesomd.

6.2. Uitgangspunten parkeernormen

Vanuit onze beleidsopgaven wil de gemeente Rhenen enerzijds woningbouw zo min mogelijk belemmeren, en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit behouden en waar mogelijk verbeteren. Met gericht parkeerbeleid kan hier sturing aan worden gegeven. Bij de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er geen parkeerproblemen ontstaan. Passende parkeernormen zorgen voor evenwicht tussen de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen. Dit zorgt in de openbare ruimte voor:

- Het voorkomen van parkeeroverlast (bijvoorbeeld tegengaan foutparkeren);

- Het voorkomen van een rommelige uitstraling van de openbare ruimte;

- Dat er niet meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan nodig zijn;

- Dat (de schaarse) ruimte wordt benut voor een verbetering van de leefomgeving (bijvoorbeeld een groene inrichting).

De parkeernormen dienen dan ook als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen gelden de volgende uitgangspunten:

- Met de nieuwe parkeernormen wordt aangesloten op de meest recente kencijfers van het CROW voor de verschillende activiteiten;

- Per activiteit wordt voor de duidelijkheid gekozen om één norm vast te stellen (geen bandbreedte);

- Parkeernormen waar mogelijk laten aansluiten op het daadwerkelijk autobezit in Rhenen en te differentiëren naar kernen en/of gebieden;

- Naast parkeernormen voor de auto deze ook voor het fietsparkeren vaststellen.

De toetsingsmethodiek biedt handvaten voor het in beeld brengen van de (toekomstige) parkeeropgave én het in beeld brengen van de gewenste parkeeroplossing. Uitgangspunten voor de methodiek zijn onder andere:

- De (extra) parkeeropgave dient in principe op eigen terrein te worden voorzien. Dit kan zijn binnen het plangebied of bij een kleine ontwikkeling op het betreffende perceel;

- De mogelijkheden voor deelgebruik van parkeervoorzieningen door verschillende doelgroepen mee te nemen. Bijvoorbeeld bij een ontwikkeling met de functies wonen en werken. Hiermee kan aanwezige parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk worden benut en wordt een overschot aan parkeerplaatsen voorkomen;

- De mogelijkheden voor het salderen van de parkeeropgave mee te nemen. Hierdoor kan de bestaande parkeerbehoefte van een activiteit worden verrekend met de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie;

- De mogelijkheid bieden om aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte te benutten wanneer niet onderbouwd de (volledige) parkeervraag op eigen terrein kan worden ingevuld. Op deze wijze kunnen we efficiënt omgaan met de beschikbare ruimte zonder toevoegen van nieuwe parkeervoorzieningen;

- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn;

- De gemeente Rhenen staat positief tegenover nieuwe mobiliteitsoplossingen, bijvoorbeeld het aanbieden van deelauto's. Een nadere onderbouwing is benodigd om inzichtelijk te maken dat deze oplossing bijdraagt aan het verlagen van de parkeerdruk (minder parkeerplaatsen benodigd). Hierbij is de borging voor een duurzaam gebruik van belang. Voor de haalbaarheid mag ruimer dan alleen naar het plangebied/-locatie worden gekeken;

- Ruimte bieden voor maatwerkoplossingen. Dit kan zijn in het toepassen van afwijkende parkeernormen of voor situaties waar geen norm voor aanwezig is. Met een aanvullende onderbouwing dient de specifieke parkeerbehoefte van de doelgroep in kaart te worden gebracht.

6.3. Nieuwe woonwijken

In nieuw te ontwikkelen woonwijken zijn er volop kansen om parkeren op een andere manier te organiseren. Door het parkeren van auto's te concentreren aan de randen van de wijk ontstaat ruimte voor een autoluwe woonomgeving waar groen, rust en leefkwaliteit centraal staan. Woningen worden omgeven door groen en verbonden via aantrekkelijke, veilige loop- en fietsroutes.

6.4. Mobiliteitsfonds

Op het moment dat een initiatiefnemer de parkeeropgave niet (volledig) kan voorzien op eigen terrein of in het plangebied, biedt het mobiliteitsfonds de mogelijkheid tot een afkoopregeling. Basis hiervoor zijn de uitgangspunten zoals verwoord in de Nota Parkeernormen 2026 gemeente Rhenen. Het mobiliteitsfonds is hiermee een beleidsinstrument om ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw mogelijk te maken. Hiermee voorkomen we dat plannen niet stranden op een fysiek onmogelijke parkeeropgave.

De gemeente wordt in de gelegenheid gesteld om met de middelen uit het fonds te investeren in mobiliteitsmaatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen. Dit kunnen nog steeds parkeerplaatsen zijn, maar denk ook aan andere flankerende maatregelen zoals het toepassen van deelmobiliteit of bijvoorbeeld investeren in fietsvoorzieningen en looproutes.

Het is aan de gemeente om te bepalen waar de middelen voor worden ingezet. De inzet van het mobiliteitsfonds brengt naast beleidskansen ook verplichtingen met zich mee. De gemeente Rhenen verbindt zich aan de tegenprestatie om de gestorte gelden binnen tien jaar na ontvangst daadwerkelijk te besteden aan de overeengekomen parkeervoorzieningen of de vastgestelde flankerende maatregelen. Indien de gemeente deze verplichting binnen de termijn van tien jaar niet of slechts gedeeltelijk nakomt, is zij verplicht de afkoopsom geheel of naar rato terug te betalen aan de initiatiefnemer, inclusief een rentevergoeding. Daarnaast blijft de parkeerdruk op dat moment onopgelost.

We kiezen voor een nieuwe aanpak met het mobiliteitsfonds. Het bestaande parkeerfonds komt hiermee te vervallen. Waarom doen we dit? In Rhenen is op diverse (centrum)locaties de ruimte schaars. Het is vaak heel duur of zelfs helemaal niet mogelijk om extra parkeerplaatsen voor auto's aan te leggen. Bovendien willen we deze locaties aantrekkelijk en groen inrichten. Het blijvend faciliteren van het autoparkeren past daar niet bij. Met het oude parkeerfonds mocht de gemeente het ontvangen geld alleen uitgeven aan fysieke parkeervakken. Het nieuwe mobiliteitsfonds is veel flexibeler. Als een initiatiefnemer bij een nieuwbouwplan niet genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein of in het plangebied kan realiseren, betaalt hij een bedrag per parkeerplaats aan de gemeente. De gemeente gebruikt dit geld vervolgens voor slimme oplossingen om de parkeerdruk te verlagen en de bereikbaarheid te verbeteren.

De gemeenteraad stelt een mobiliteitsfonds in door het vaststellen van een mobiliteitsfondsverordening. De bevoegdheid hiervoor is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In deze verordening worden de tarieven en formele bepalingen vastgelegd. Het college van burgemeester en wethouders is vervolgens belast met de uitvoering en het actieve beheer van het fonds. Op het moment dat de gemeente Rhenen een overeenkomst sluit met een initiatiefnemer om (een deel van) de parkeeropgave af te kopen worden de specifieke afspraken en voorwaarden vastgelegd in een contractuele, privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst). Deze overeenkomst garandeert vooraf de rechtmatigheid van de storting en wordt gesloten vóór de feitelijke verlening van de omgevingsvergunning.

7. Duurzame mobiliteit

Acties thema duurzame mobiliteit:

- het verder faciliteren van het elektrisch rijden door het continueren van de bestaande samenwerking binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur;
- het waar mogelijk faciliteren en ondersteunen van initiatieven rondom autodelen;
- het stimuleren van actieve mobiliteit met als inzet voldoende kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen om het fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast inzetten op het verbeteren van de toegankelijkheid door een inclusieve inrichting van de openbare ruimte;
- het inzetten van het STOMP ontwerpprincipe om meer prioriteit te geven aan meer actieve en duurzame vormen van mobiliteit.

7.1. Mobiliteitstransitie

Vanuit de Omgevingsvisie 2035 richt Rhenen zich op het minder auto-afhankelijk worden door het beschikbaar krijgen van (milieuvriendelijke) alternatieve vervoerswijzen om de kernen leefbaarder en bereikbaarder te maken.

Om de ambities op het gebied van mobiliteitstransitie verder vorm te geven wordt het parkeerbeleid als sturingsinstrument ingezet. Zo zetten we in op het stimuleren van:

- Het mogelijk maken van woningbouwontwikkelingen in het centrumgebied;
- Deelmobiliteit oplossingen omdat deze de noodzaak voor privéauto's verminderen en ruimte bespaart;
- Schoon vervoer en actieve mobiliteit (fietsen en lopen) voor verbetering van de luchtkwaliteit door minder uitstoot;
- Een ruimtelijke inrichting gericht op fiets en voetgangers waar bij de auto vaker 'te gast' is.

7.2. Elektrisch vervoer

Binnen de gemeente Rhenen blijft de auto een belangrijke rol vervullen in het verplaatsingsgedrag. Ondanks deze rol willen we inzetten om deze autoverplaatsingen zo duurzaam mogelijk te maken zodat deze minder belastend zijn voor het milieu en de luchtkwaliteit in vergelijking tot het rijden met een normale verbrandingsmotor. Om dit mogelijk te maken zetten we in op het verder faciliteren van het elektrisch rijden. Basis hiervoor is de beschikking over voldoende publieke laadvoorzieningen (dekkend en toekomstbestendig), zodat opladen geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer.

De groei van elektrisch rijden zet door. Uit de enquête blijkt dat 4% tot 16% van de respondenten nu een laadpaal nodig heeft in de buurt. Binnen een termijn van 3 jaar neemt dit aandeel naar 16% tot 26%.

Voor de verdere uitrol van de laadinfrastructuur continueren we de bestaande samenwerking binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). Deze samenwerking loopt tot 2030. Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) organiseren de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland een collectieve aanpak voor uitbreiding van (publieke) laadinfrastructuur.

Aanvragen voor laadpaallocaties zijn enerzijds gebaseerd op analyse van de laadbehoefte en groeiprognoses en anderzijds kunnen particulieren een aanvraag doen voor een laadpaal in de eigen omgeving. Als gemeente blijven we verantwoordelijk waar de laadinfrastructuur wordt geplaatst. Uitgangspunt is dat de realisatie van deze oplaadpunten niet resulteert in een tekort aan openbaar beschikbare parkeerplaatsen.

7.3. Deelmobiliteit

Deelmobiliteit speelt een cruciale rol in de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Het gaat om vervoersmiddelen zoals fietsen, scooters en auto's die voor korte tijd kunnen worden geleend of gehuurd, vaak via een (online) platform. Met deelmobiliteit zetten we in op een efficiënter gebruik van vervoersmiddelen en vermindert de noodzaak voor individueel autobezit. Dit zorgt vervolgens voor minder verkeersdrukte, een lagere uitstoot en tot minder ruimtebeslag van (geparkeerde) auto's (lagere parkeerdruk). Als gemeente zetten we in op het faciliteren en ondersteunen van initiatieven.

Binnen Rhenen beschikken we momenteel over verschillende vormen van deelmobiliteit:

- OV-fiets bij het NS-station;
- Deelauto's van Greenwheels bij het NS-station;
- Particuliere huurauto's via SnappCar.

Autodelen biedt kansen, maar kent ook duidelijke uitdagingen in minder stedelijke gebieden zoalsin Rhenen. Enkele uitdagingen hierbij zijn:

- Behoefte is verspreid door lage(re) bevolkingsdichtheid;

- Voorzieningen zijn vaker verder weg (zoals winkels, scholen, werk). Hierdoor zijn mensen (vaker) afhankelijk van eigen vervoer;

- Mensen zijn vaak gewend aan 24/7 beschikking te hebben over een eigen auto. Het autobezit is iets vanzelfsprekend.

Vanuit bovenstaande overwegingen nemen we een faciliterende rol in als het gaat om autodelen. Daarnaast blijven we de ontwikkelingen volgen in de regio en daarbuiten. Wanneer zich interessante kansen aandoen, beoordelen we de haalbaarheid en levensvatbaarheid. Dit kan bijvoorbeeld zijn bij initiatieven vanuit inwoners of een projectontwikkelaar.

Deze initiatieven willen we in de openbare ruimte faciliteren door het beschikbaar stellen van een parkeerplaats en laadvoorzieningen ingeval van een elektrische deelauto. Daarnaast willen deze initiatieven ondersteunen op het gebied van communicatie en voorlichting voor een optimaal en waar mogelijk een breder gebruik van de beschikbare deelauto's.

7.4. Actieve mobiliteit

Onderdeel van de mobiliteitstransitie is het stimuleren van actieve mobiliteit. Deze vorm van mobiliteit richt zich op verplaatsingen door zelf te bewegen, zoals lopen of fietsen. Deze manieren van verplaatsen bieden de nodige voordelen omdat het gezonde en duurzame manieren zijn. In het kader van verduurzamen willen we het gebruik van deze vervoerswijzen verder stimuleren zodat men minder afhankelijk wordt van de auto. Minder autogebruik zorgt mogelijk voor minder autobezit waardoor minder ruimte nodig is voor geparkeerde voertuigen.

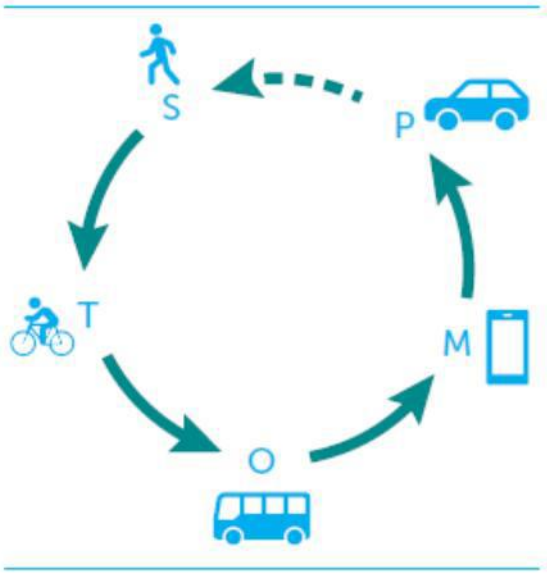
Met fietsstimulering zetten we in op het vergroten van het fietsgebruik. Met het Koersdocument Fiets zijn voorstellen gedaan voor de agenda Fiets 2025-2040. Zo zetten we als gastvrije gemeente in op voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzienigen. Gericht fietsparkeerbeleid zorgt voor een opgeruimd straatbeeld en het voorkomt overlast en bevordert het gebruik van de fiets. Niet onbelangrijk, we willen daarbij dat de fietsparkeervoorzieningen dichter bij de voordeur van de bestemming is, dan het parkeren van de auto. We zien fietsparkeren als aanpak zowel in het centrumgebied van Rhenen, maar ook op recreatieve toplocaties zoals Kwintelooijen.

Voor meer verplaatsingen te voet zetten we in op verbeteren van de toegankelijkheid door een inclusieve inrichting van de openbare ruimte en het stimuleren van het recreatief bewegen. Stimuleren van voetgangersverplaatsingen moet bijdragen aan de mobiliteitstransitie met uiteindelijk minder ruimtebeslag van geparkeerde auto's.

7.5. STOMP als ontwerpprincipe

Voor duurzame verplaatsingen willen we bij (gebieds)ontwikkelingen meer de nadruk leggen op STOMP als ontwerpprincipe. Met dit principe stimuleren we via ruimtelijk ontwerp duurzame mobiliteitskeuzes van inwoners. Bij de toepassing van STOMP kijken we eerst naar Stappen (lopen) en vervolgens naar Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit en mobiliteitshubs) en tot slot de Particuliere auto.

Met dit principe is een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld georganiseerd voor de kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers. Dit komt ten goede aan een aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving, hetgeen mensen stimuleert om zich vaker te voet of per fiets te verplaatsen en elkaar meer te ontmoeten. Daarnaast is de ruimteclaim van lopen en fietsen kleiner dan die van openbaar vervoer en auto waardoor er ook meer ruimte is voor andere opgaven zoals klimaatadaptatie, waterberging en meer groen [CROW].



Wat betekent het toepassen van dit ontwerpprincipe voor de situatie in Rhenen? Bij ontwerpopgaven zetten we in op het stimuleren van het gewenste gedrag en kijken we naar:

- Aantrekkelijke en veilige voetgangers- en fietsvoorzieningen door de vervoerwijzen fiets en lopen in het ontwerpproces prioriteit te geven bij de (her)inrichting van straten en gebieden;

- Goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en waar mogelijk deelmobiliteit;

- De inrichting van openbare ruimte doelmatig verdelen tussen auto, fiets en voetgangers, met behoud van een goede bereikbaarheid. Bijvoorbeeld bij situaties waarin de bestaande ruimte voor rijden en parkeren benut kan worden voor veilige fiets- en looproutes.

Het ontwerpprincipe helpt als sturingsinstrument bij het maken van keuzes die bijdragen aan een gezonde, leefbare en duurzame omgeving. Op veel plekken kunnen de verschillende modaliteiten naast elkaar worden ingepast. Maar er doen zich ook situaties voor waar de modaliteiten elkaar in de weg zitten door de aanwezige beperkte (openbare) ruimte. Bij deze vraagstukken biedt STOMP het handvat voor het maken van bewuste en expliciete keuzes.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 22 september 2026.
de raadsgriffier,
drs. K. Koopman
de voorzitter,
mr. drs. G.A. Kaai