

Parkeerbeleidsplan

- Parkeerbeleid in de gemeente Epe -
Gemeente Epe

Projectomschrijving	Parkeerbeleid in de Gemeente Epe
Opdrachtgever	Gemeente Epe
Projectnummer	BT-EPE-08-006
Datum	29 september 2009
Status	Definitief
Projectleider	Joop Mazier
Akkoord projectleider	

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Aanpak en proces	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Huidige situatie	5
2.1 Vigerend parkeerbeleid	5
2.2 Parkeeronderzoek	5
2.3 Geconstateerde problemen en klachten	7
3. Ontwikkelingen	8
3.1 Landelijke trends	8
3.2 Nieuwe Wro	8
3.3 Structuurvisie	9
3.4 GVVP	10
4. Nieuw parkeerbeleid	11
4.1 Visie en doelstelling	11
4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	12
5. Instrumenten	13
5.1 Parkeerschijfzone	13
5.2 Parkeerverwijssysteem	13
6. Maatregelenplan	14
6.1 Parkeerschijfzone Epe	14
6.2 Parkeer beleid centrum Vaassen	16
6.3 Parkeerroute in Epe	17
6.4 Bestaande wijken	18
6.5 Parkeernorm nieuwbouw, verbouw of functiewijziging	19
6.6 Bedrijventerreinen en vrachtwagenparkeren	21
6.7 Vrijstelling van parkeernormen	22
6.8 Fietsparkeren	22
6.9 Gehandicaptenparkeren	25
6.10 Parkeren bij scholen en voorzieningen voor dagopvang	26
7. Monitoring en evaluatie	27
7.1 Evaluatie en monitoring parkeerschijfzones Epe en Vaassen	27
7.2 Evaluatie parkeerverwijssysteem	27

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Parkeren vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Zonder goede verbindingen is het niet mogelijk om met een voertuig uiteindelijk bij een parkeerplaats te komen, maar zonder voldoende parkeerplaatsen is een goede verbinding eveneens van weinig waarde. Een gemeentelijk parkeerbeleid is dan ook een essentieel onderdeel binnen de huidige mobiliteitsmaatschappij. Een goede mobiliteit betekent dat een locatie goed bereikbaar is voor burgers en hulpdiensten. Tegelijkertijd eisen we echter dat onze omgeving leefbaar, veilig en duurzaam is. Hier komen dan ook een aantal tegenstrijdigheden om de hoek kijken. Een goed parkeerbeleidsplan is dan ook méér dan een op zichzelf staand verhaal. Evenals het parkeren in de mobiliteit, dient het parkeerbeleidsplan als instrument van integrale vraagstukken waarbinnen parkeren centraal staat.

Evenals andere gemeenten in Nederland, heeft de gemeente Epe te maken met steeds meer parkeerproblemen, voortvloeiend uit onze hedendaagse mobiliteitsmaatschappij. Vaak zijn het vraagstukken waarbij een integrale afweging gemaakt moet worden, soms ook niet. De problematiek is echter zeer divers. Zo zijn er problemen in bestaande oudere woonwijken, maar ook zijn er de ruimtelijke ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is het centrumgebied in Epe, waarbij parkeren tot problemen kan leiden. En naast deze zaken, is er het jaarlijks toenemende autobezit, waardoor de parkeerdruk toeneemt. Steeds meer komt dan ook de vraag naar een visie en beleid op gebied van parkeren en hoe hiermee omgegaan moet worden. Vaak heeft een oplossing nadelige effecten op omliggende aspecten. Dit vraagt dan ook om een heldere visie met keuzes, waarom dingen wel of niet kunnen. Een parkeerbeleidsplan is in dat geval de aangewezen tool.

BonoTraffics bv heeft dan ook opdracht gekregen om een visie met keuzes voor de gemeente Epe te ontwikkelen en een beleidsnota op te stellen, zodat in de toekomst antwoord gegeven kan worden op bestaande problemen en ingespeeld kan worden op nieuwe (integrale) ontwikkelingen. De visie is beschreven in deze rapportage en geeft antwoord op parkeervraagstukken over bijvoorbeeld in- en uitbreidingen van woonwijken, bedrijventerreinen, en winkelgebieden.

De doelstelling van dit plan is dan ook om op basis van de door de gemeente Epe aangegeven doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden een kader te scheppen voor alle belangrijke parkeeraspecten. Daarmee vormt dit parkeerbeleidsplan de basis voor beslissingen en geeft het duidelijkheid voor de komende jaren op het gebied van parkeren binnen de gemeente Epe.

Het resultaat is een door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleidsnota, waarin in ieder geval is opgenomen:

- ▲ Een beschrijving van de huidige situatie en het huidige beleid;
- ▲ Een visie op het parkeren binnen Epe: wat willen we en kunnen we bereiken binnen Epe op de diverse beleidsterreinen van parkeren;
- ▲ Beleidskeuzes en randvoorwaarden;
- ▲ Parkeernormen voor de verschillende gebieden.

1.2 Aanpak en proces

In de integrale beleidsvorming is het essentieel om een duidelijke procesgang te hebben. In een interactief proces zijn de doelstellingen, wensen, uitgangspunten en randvoorwaarden van het nieuwe parkeerbeleid tot stand gekomen. Dit proces bestond uit de volgende aspecten:

- ▲ Open discussie met het College van Burgemeester en Wethouders voor het aanleveren van bouwstenen voor de concretisering van het parkeerbeleid;
- ▲ Open discussie met de commissie;
- ▲ Ambtelijke werkgroep overleggen voor afstemming met andere afdelingen;
- ▲ Overleggen met de begeleidingsgroep, waar belanghebbende organisaties aan deelnemen, zoals ondernemer en Triada;
- ▲ Opstellen van het parkeerbeleid;
- ▲ Presentatie aan de gemeenteraad.

Op deze manier is inhoudelijk gewerkt van algemene doelstellingen naar meer specifiek gebiedsgerichte doelstellingen. Vervolgens zijn instrumenten en maatregelen per gebied gespecificeerd. Deze elementen zijn samengevoegd in de vorm van dit parkeerbeleidsplan.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit beleidsplan is de huidige situatie beschreven. Hierin komt het vigerend parkeerbeleid naar voren en worden de bevindingen van het parkeeronderzoek, dat mede als basis voor dit beleidsplan dient, beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de ontwikkelingen beschreven. Deze dienen als voeding voor de visie, doelstellingen en uitgangspunten die in hoofdstuk 4 aan bod komen. Hoofdstuk 5 beschrijft een aantal instrumenten die toegepast kunnen worden ten behoeve van het parkeerbeleid. In hoofdstuk 6 staan vervolgens de maatregelen weergegeven die beoogd zijn om de doelstellingen te behalen. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 een aantal mogelijkheden aangegeven voor de monitoring en evaluatie van de maatregelen.

2. Huidige situatie

2.1 Vigerend parkeerbeleid

Ten aanzien van het parkeren in de gemeente Epe zijn er geen specifieke beleidsstukken. Ook in het vigerende verkeers(veiligheids)plan voor Epe uit 1998 zijn geen beleidslijnen inzake parkeren opgenomen.

Dit heeft als consequentie dat tot heden voor elk plan de parkeerbehoefte op zich berekend wordt en dat deze parkeerbehoefte in principe binnen het plan zelf opgelost dient te worden. Door het ontbreken van een integraal parkeerbeleid bestaat dan ook het gevaar dat bij ieder plan een eigen parkeernorm wordt toegepast, met alle (parkeer)problemen tot gevolg.

2.2 Parkeeronderzoek

Tijdens de voorbereiding van dit parkeerbeleidsplan is gebleken dat de op dat moment beschikbare parkeergegevens van het centrum in zowel Epe als Vaassen niet meer actueel waren. De data was te oud en tevens ontbrak het inzicht in de samenstelling van de doelgroepen.

Daarom is er voor een representatieve werkdag (donderdag), marktdag (woensdag Epe, zaterdag Vaassen), koopavond (vrijdag) en zaterdag de parkeerdruk en de parkeerduur in de centrumgebieden van beide kernen inzichtelijk gemaakt.

Het parkeerduur- en parkeerdrukonderzoek zijn uitgevoerd op de volgende dagen:

Epe:

- ▲ Woensdag 19 november 2008 van 6.00 uur – 13.00 uur (elk uur registratie);
- ▲ Donderdag 20 november 2008 van 6.00 uur – 19.00 uur (elk uur registratie);
- ▲ Vrijdag 21 november 2008 van 18.00 uur – 22.00 uur (elk uur registratie);
- ▲ Zaterdag 13 december 2008 van 6.00 uur – 19.00 uur (elk uur registratie);

Vaassen:

- ▲ Donderdag 20 november 2008 van 6.00 uur – 19.00 uur (elk uur registratie);
- ▲ Vrijdag 21 november 2008 van 18.00 uur – 22.00 uur (elk uur registratie);
- ▲ Zaterdag 13 december 2008 van 6.00 uur – 19.00 uur (elk uur registratie);

Parkeerdruk

Het blijkt dat de parkeerdruk in Epe het hoogst is op woensdag om 11.00 uur. De parkeerdruk voor het hele gebied bedraagt dan 76%. De parkeerdruk in Vaassen is op zaterdag om 11.00 uur het hoogst. In het centrumgebied bedraagt deze dan 63%.

De hoge parkeerdruk komt in Epe vooral voor op de volgende locaties:

- ▲ Het parkeerterrein gelegen tussen de Hoofdstraat en het gemeentehuis;
- ▲ Het Ratelplein;
- ▲ Brinklaan (tussen Markt en Sint Jorisweg);

- ▲ Sternpassage;
- ▲ Het parkeerterrein tussen het gemeentehuis en De Lindehove (aan de westzijde van de Parkweg);
- ▲ Verbindingsweg tussen Stationsstraat en Markt.

In Vaassen wordt de hoge parkeerdruk met name geconstateerd op de locaties:

- ▲ Het parkeerterrein aan de oostzijde van de Margrietweg;
- ▲ Het parkeerterrein aan de noordzijde van de Kerkweg ter hoogte van de Margrietweg;
- ▲ Het parkeerterrein aan de westzijde van de Molenstraat (tussen de Jan Mulderstraat en de Vicarieweg);
- ▲ Het parkeerterrein aan de Houtzagersstraat (tussen de Kosterstraat en de Jan Mulderstraat).

Parkeerduur

Uit het parkeerduuronderzoek blijkt dat de locaties in Epe waar een hoge parkeerdruk voorkomt, voornamelijk kortparkeerders staan (tussen de 1 en 4 uur). Op enkele van deze locaties staat ook een aanzienlijk deel langparkeerders (5 tot 6 uur), te weten:

- ▲ Het parkeerterrein gelegen tussen de Hoofdstraat en het gemeentehuis;
- ▲ Sternpassage;
- ▲ Het parkeerterrein gelegen tussen het gemeentehuis en De Lindehove (aan de westzijde van de Parkweg).

Ook voor Vaassen geldt dat op de locaties met de hoogste bezettingsgraad voornamelijk kortparkeerders (1 tot 2 uur) staan. Op de volgende locaties komt ook een aanzienlijk deel langparkeerders voor:

- ▲ Het parkeerterrein aan de noordzijde van de Kerkweg ter hoogte van de Margrietweg;
- ▲ Het parkeerterrein aan de Houtzagersstraat (tussen de Kosterstraat en de Jan Mulderstraat).

Parkeermotief

Op de woensdag in Epe staan op het parkeerterrein aan de noordzijde van de Pastoor Somstraat voornamelijk bezoekers. De verdeling aan de zuidzijde van de Pastoor Somstraat en op het Ratelplein is ongeveer tweederde bezoekers en een derde werkenden. Op het parkeerterrein gelegen tussen de Hoofdstraat en het gemeentehuis is het percentage werkenden en bezoekers gelijk verdeeld, namelijk 50%. Er zijn een aantal locaties waar gedurende de hele dag geen bewoners parkeren. Deze locaties zijn:

- ▲ De parkeerterreinen gelegen aan de Pastoor Somstraat;
- ▲ Het Ratelplein;
- ▲ Het parkeerterrein tussen het gemeentehuis en De Lindehove (aan de westzijde van de Parkweg);

Eveneens zijn er een aantal locaties waar de gehele dag bewoners geparkeerd staan. Het percentage varieert hier van 2 tot 20%. Deze locaties zijn:

- ▲ Het parkeerterrein gelegen tussen de Hoofdstraat en het gemeentehuis;
- ▲ Brinklaan (tussen Markt en Sint Jorisweg);
- ▲ Sternpassage;
- ▲ Verbindingsweg tussen Stationsstraat en Markt.

Op de zaterdag in Vaassen zijn een tweetal parkeerterreinen waar bijna alleen bezoekers parkeren. Deze zijn:

- ▲ Het parkeerterrein aan de oostzijde van de Margrietweg;
- ▲ Het parkeerterrein aan de Houtzagersstraat (tussen de Kosterstraat en de Jan Mulderstraat).

Het parkeerterrein aan de noordzijde van de Kerkweg ter hoogte van de Margrietweg heeft te maken met ongeveer 80% bezoekers en 20% werkenden. Het parkeerterrein aan de westzijde van de Molenstraat en het parkeerterrein op de hoek Houtzagersstraat/Kosterstraat hebben naast de 90% bezoekers nog te maken met ongeveer 10% bewoners. Op de parkeerterreinen aan de Noordzijde van de Kerkweg, oostzijde van de Margrietweg en aan de westzijde van de Houtzagersstraat wordt niet geparkeerd door bewoners.

Voor meer informatie over het parkeeronderzoek wordt verwezen naar de rapportage 'Parkeeronderzoek Epe/Vaassen', ons kenmerk BT-EPE-08-008.

2.3 Geconstateerde problemen en klachten

Hoge parkeerdruk in woongebieden

Een groot deel van de woongebieden in Epe is gebouwd in de jaren 70 en 80. In de tijd dat deze wijken ontwikkeld zijn, werd nog geen rekening gehouden met het huidige autobezit per huishouden. In de loop van de jaren is de parkeerdruk in deze wijken dan ook toegenomen. Bewoners ervaren dit als problematisch, aangezien zij soms moeilijk een plek voor hun auto kunnen vinden vlak bij de woning. Daarnaast moet soms een moeilijke parkeermanoeuvre worden gemaakt als een van de spaarzame lege plekken wordt gevonden. De beperkte parkeerruimte leidt er toe dat er geregeld klachten bij de gemeente binnen komen dat auto's worden geparkeerd waar dit niet is toegestaan of dit als hinderlijk wordt ervaren.

De klachten gaan ook over hinder ervaren door het moeilijk elkaar kunnen passeren of onmogelijk de eigen oprit op- of afkomen. In extreme gevallen gaat het over bereikbaarheidsproblemen voor de hulpdiensten.

Tot slot wordt nog genoemd dat bewoners door geparkeerde auto's het uitzicht te beperkt vinden en hiermee mede het leefgenot als minder groot ervaren.

Halen en brengen bij scholen

Een landelijk, en ook bij de gemeente Epe bekend parkeerprobleem, betreft het halen en brengen bij scholen en voorzieningen voor dagopvang. Daar waar vroeger het merendeel van de kinderen nog met de fiets of lopend naar school werd gebracht, gebeurt dat tegenwoordig steeds vaker met de auto. Dit gedragspatroon heeft de kenmerken van een 'neerwaartse spiraal', waarbij ouders vaak aangeven de kinderen met de auto te brengen, omdat het zo gevaarlijk is door de andere auto's. Ook wordt hierbij vaak het woord 'gemak' genoemd, omdat ouders onderweg zijn van huis naar werk en tussendoor de kinderen bij school afzetten. Naast overlast van omwonenden, die door de her en der geparkeerde auto's hun eigen oprit niet meer afkomen, belemmeren de geparkeerde auto's het zicht op overstekende kinderen. Dit leidt weer tot een gevoel van onveiligheid (de neerwaartse spiraal). Nadrukkelijk wordt hierbij een gevoel van onveiligheid genoemd, omdat in de praktijk in dergelijke situaties niet of nauwelijks ongevallen gebeuren.

3. Ontwikkelingen

3.1 Landelijke trends

Een aantal landelijke trends (verwachtingen) is van invloed op de parkeerproblematiek. De bevolkingsgroei, samenstelling van huishoudens, het autobezit per huishouden en de economische ontwikkelingen.

Hoewel op moment van schrijven wordt gesproken over een economische crisis, kan verwacht worden dat de enorme groei van het autobezit c.q. autogebruik van de afgelopen decennia, zal doorzetten. Hetzij op een wat minder grote schaal en mogelijk met een trendbreuk van enkele jaren. Deze ontwikkeling vraagt dan ook om meer parkeerruimte in bestaande en nog te bouwen woongebieden.

Naast de ontwikkeling van het autobezit en het autogebruik vraagt de groei van de bevolking om een uitbreiding van (omvang van) functies en daarmee om meer parkeerruimte in onder andere de winkelcentra. Verwachting is dat de groei van het aantal inwoners en daarmee de omvang en het aantal voorzieningen in centra landelijk zeker tot circa 2030 nog doorzet. Daarna zal de bevolkingsomvang geleidelijk afnemen.

3.2 Nieuwe Wro

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) in werking getreden. De Wro heeft als belangrijkste doel de ruimtelijke planvorming te vereenvoudigen. De oude Wet Ruimtelijke ordening (WRO) stamt uit 1965 en is, als gevolg van de vele wijzigingen onnodig complex geworden. Ook de besluitvormingstrajecten zijn in de Wro aanmerkelijk verkort.

Ten behoeve van de invoering van de Wro is de invoeringswet Wro aangenomen. In deze invoeringswet is het overgangsrecht geregeld en een aantal wetten aangepast die aan het ruimtelijk beleid raken.

Een van de zaken die in de invoeringswet is geregeld is de bepaling dat 'stedenbouwkundige voorschriften' niet langer onderdeel kunnen zijn van de gemeentelijke bouwverordening. In de discussie rond de stedenbouwkundige voorschriften is tot nog toe aangenomen dat de parkeernormen onderdeel zijn van deze voorschriften en dus uit de bouwverordening gehaald zouden moeten worden. De algemeen gedragen conclusie is dat de parkeernormen in de bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.

De bepalingen uit de invoering Wro over dit onderwerp zijn op moment van schrijven echter niet in werking getreden. De reden is dat het overgangsrecht met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften in de gemeentelijke bouwverordening niet afdoende is geregeld.

Een voorstel voor een reparatiewet is naar de tweede kamer gestuurd. Het is de bedoeling dat deze reparatiewet uiterlijk 1 juli 2009 in werking treedt. Naar aanleiding van deze reparatiewet is de discussie over de vraag of parkeernormen onder de stedenbouwkundige

voorwaarden geschaard moeten worden opnieuw opgelaid. Op moment van schrijven is dan ook niet duidelijk wat de uitkomst gaat zijn.

Een aantal mogelijkheden staat de gemeente ter beschikking om de parkeernormen juridisch te verankeren; een paraplu-bestemmingsplan, een parkeernormenverordening, opnemen in de verschillende bestemmingsplannen. In overleg met de gemeentelijke R.O. jurist wordt een voorstel gedaan op welke manier dit geregeld wordt, passend bij de gemeente Epe.

3.3 Structuurvisie

Op 20 maart 2003 is de 'Toekomstvisie Epe 2010' vastgesteld. De doelen uit deze toekomstvisie zijn vervolgens doorvertaald in ambities voor het landelijke gebied en de kernen, zoals die ten grondslag liggen aan het structuurplan. In het structuurplan worden een aantal aspecten aangegeven in relatie tot parkeren. Deze zijn:

Toerisme en recreatie

Een van de belangrijkste doelen van het regionaal beleid is het toeristisch product te promoten en anderzijds om de eventuele overlast van de recreant tot een minimum te beperken. Om deze doelen te kunnen verwezenlijken wordt gestreefd naar de ontwikkeling van transferia. Een eigen voorziening – naast het eventueel te ontwikkelen transferium bij Heerde – is belangrijk gelet op het sterke profiel van Epe en de cultuurverschillen tussen beide gemeenten. Er komen diverse plaatsen voor in aanmerking, zoals de Kweekweg of het Kievitsveld.

Ontwikkelingen gemeente Epe

De gemeente Epe zal zich de komende jaren in ruimtelijke zin verder ontwikkelen. Zowel de bedrijventerreinen, industriegebieden en de woongebieden als de winkelcentra zullen de komende jaren worden uitgebreid. Zo wordt in het centrum van Vaassen gestreefd naar een groeiscenario. Dit scenario gaat uit van een kwaliteitsslag in combinatie met een vernieuwingslag in het winkelaanbod. Kort samengevat zijn de belangrijkste ontwikkelingen:

- ▲ Het doorvoeren van een kwaliteitsslag in combinatie met een vernieuwingslag in het winkelaanbod in het centrum van Vaassen;
- ▲ De uitbreiding van het industrieterrein Kweekweg in Epe;
- ▲ Het ontwikkelen van verschillende woningbouwlocaties.

Versterking centrumgebied Epe

Het gehele gebied dient een structureel onderdeel te blijven vormen van het kernwinkelgebied. Dit betekent, dat in dit gebied diverse centrumfuncties moeten blijven gesitueerd. Ook dient de belangrijke parkeerfunctie voor het gehele centrum behouden te blijven. Hierbij gaat het structuurplan uit van het aanbrengen van een duidelijk onderscheid tussen het kort en lang parkeren en het vrij maken van het marktplein van parkeren.

Voor Vaassen geldt dat in 2009 een nieuwe structuurvisie is vastgesteld. Met name het vrij maken van het marktplein van parkeren is relevant. Voor het overige geldt dat de structuurvisie als leidend wordt gezien en het toekomstig parkeerbeleid in Vaassen op de structuurvisie moet aansluiten.

3.4 GVVP

In samenhang met het opstellen van deze parkeerbeleidsnota wordt vorm gegeven aan het nieuwe GVVP (Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan Epe. Vanzelfsprekend kennen deze twee nota's veel raakvlakken.

De parkeerverwijzing komt bijvoorbeeld in beide nota's voor. De wegategorisering in het GVVP is afgestemd op de parkeerroute. Zo zijn er meer zaken te noemen die in meer of mindere mate raakvlakken kennen.

4. Nieuw parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader beschreven. Hierbij worden de visie, doelstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden in relatie tot het parkeren aangegeven. Deze elementen vormen de basis voor de instrumenten en maatregelen.

4.1 Visie en doelstelling

De gemeente Epe ziet als één van de sterke punten van het centrum van met name Epe dat er geen betaald parkeren is. De gemeente is van mening dat Epe zich hiermee binnen de stedendriehoek profileert als gemeente waar toeristen zich welkom voelen. Het wordt van belang geacht dat deze positie, waarbij de bezoeker (toerist) zich welkom voelt, gehandhaafd blijft.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de problemen met parkeren in de centra van Epe en Vaassen op dit moment van beperkte omvang zijn. Met het oog op nieuwe ontwikkelingen betekent dit echter dat verwacht wordt dat de beperkte problemen in de toekomst wel groter kunnen worden. Dit is, samen met de wens de marktplaatsen parkeervrij te maken, mede een basis achter de wens in de structuurvisies van Epe en Vaassen om in deze centra het lang en kort parkeren te gaan scheiden.

De hoge parkeerdruk in een groot deel van de bestaande woonstraten en de hieraan gekoppelde problemen zullen, uitgaande van de landelijke trends, verder toenemen. Doel van het vaststellen van nieuwe parkeernormen en een wijze van hoe om moet worden gegaan met klachten in nieuwe, gerevitaliseerde en bestaande woongebieden minder tot geen parkeerproblemen te kennen dan in de huidige situatie.

Om de bestaande problemen rondom scholen en instellingen voor dagopvang in de toekomst te beperken, zijn voor nieuwe schoollocaties parkeernormen vastgesteld. De bestaande probleemsituaties kenmerken zich echter vaak door een beperkte parkeerruimte in de omgeving. Uitbreiding is vaak niet mogelijk, of voorziet maar ten dele in de ontstane parkeerbehoefte. Om toch tot een verbetering te komen van de parkeersituatie rondom scholen, wordt een link gelegd met het GVVP. Een 'totaalonderzoek' naar schoollocatie, met daarin meegenomen de eventuele parkeerproblematiek, voor de schoolomgevingen en schoolroutes, moet leiden tot een maatregelenpakket van infrastructurele en/of educatieve aard. Hiermee moet worden gekomen tot een betere en veiliger schoolomgeving.

De hoofddoelstelling van dit parkeerbeleidsplan is dan ook:

De gemeente Epe streeft naar een parkeersituatie met een goede afweging tussen de kwaliteit van de omgeving in de algemene zin en de kwantiteit en de kwaliteit van het parkeren als zodanig, waarmee Epe voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers aantrekkelijk is. Bij de kwaliteit in de algemene zin moet worden gedacht aan aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Bij de kwaliteit en kwantiteit van het parkeren aan respectievelijk de locatie en maatvoering en het aanbod van parkeerplaatsen.

4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Naast de visie die gesteld is in paragraaf 4.1, worden er uitgangspunten en randvoorwaarden aangegeven. Deze zijn:

- ▲ Er mag geen betaald parkeren in de gemeente komen;
- ▲ Er moet onderscheid gemaakt worden in de wijze van aanpak naar omvang van het parkeerprobleem in een bepaald gebied (woonwijk), weg of wegvak. Indien de parkeerproblemen leiden tot bereikbaarheidsproblemen dienen er onmiddellijk maatregelen te worden uitgevoerd;
- ▲ Bij het instellen van een parkeerschijfzone is een goed verwijssysteem van belang. Met dit systeem moeten lang- en kortparkeerders van elkaar gescheiden worden;
- ▲ Zowel de markt in Epe als in Vaassen is in de toekomst autovrij, hier dient dan ook rekening mee gehouden te worden;
- ▲ Voor het fietsparkeren moeten normen gesteld worden, waar in de toekomst aan voldoen moet worden;
- ▲ Voor het parkeren en het laden/lossen van vrachtwagens (op bedrijventerreinen) moeten eisen gesteld worden, zodat de veiligheid op bedrijventerreinen gewaarborgd blijft;
- ▲ Minder validen hebben even veel recht op mobiliteit als iedereen. Het nieuwe beleid moet er in voorzien dat er voldoende parkeervoorzieningen voor gehandicapten in de gemeente zijn.

De uitgangspunten zijn geformuleerd op basis van de vigerend gemeentelijk beleid, in een in ontwikkeling zijnde structuurvisie voor Epe, verkeerskundige richtlijnen en aanbevelingen of wensen vanuit de klankbordgroep.

5. Instrumenten

Ten behoeve van het reguleren van parkeren zijn verschillende instrumenten beschikbaar. In dit hoofdstuk worden een aantal instrumenten beschreven die een verdere uitwerking vinden in het maatregelenplan.

5.1 Parkeerschijfzone

Het instellen van een parkeerschijfzone (in de volksmond ook wel blauwe zone genoemd) kan gedaan worden om kortparkeren te bevorderen. Kort- en langparkeerders worden hierdoor gescheiden. Een parkeerschijfzone kan bijvoorbeeld toegepast worden bij winkelgebieden waar een hoge parkeerdruk is. Met behulp van een parkeerschijfzone worden parkeerplaatsen gereserveerd voor kortparkeren. De beschikbare parkeercapaciteit wordt hierdoor efficiënter gebruikt. De maximum parkeerduur kan naar inzicht vastgesteld worden.

Het blijkt in de praktijk dat een parkeerschijfzone alleen functioneert als regelmatig gecontroleerd wordt op naleving van de maximum parkeerduur. Aan de controle op naleving zijn voor de wegbeheerder kosten verbonden, zonder dat hier relevante inkomsten tegenover staan. Hierdoor wordt vaak niet of nauwelijks gecontroleerd, waardoor de parkeerschijfzone minder goed of zelfs slecht functioneert.

5.2 Parkeerverwijssysteem

Een parkeerverwijssysteem is een hulpmiddel voor het reguleren van het parkeren. Het biedt de mogelijkheid om automobilisten te beïnvloeden bij de keuze van parkeerlocatie, met name als de automobilist plaatselijk onbekend is. Daarmee kan het dan ook een bijdrage leveren aan het voorkomen van parkeerproblemen.

Er bestaan twee soorten parkeerverwijssystemen, statisch en dynamisch. Een statisch parkeerverwijssysteem leidt het verkeer langs de parkeerterreinen zonder dat de automobilist van te voren weet hoeveel plaatsen er vrij zijn op een bepaalde locatie. Een dynamisch parkeerverwijssysteem toont op welke locaties nog parkeerplaatsen vrij zijn. Gezien het feit dat in Epe geen betaald parkeren wordt ingevoerd, is een dynamisch parkeerverwijssysteem in de praktijk geen optie.

Een parkeerverwijssysteem moet in ieder geval aan de volgende randvoorwaarden voldoen, ongeacht welk systeem er gerealiseerd wordt:

- ▲ De afwikkeling van het verkeer op de parkeerverwijsroute moet van voldoende kwaliteit zijn;
- ▲ Het parkeerverwijssysteem moet in voldoende mate opvallen ten opzichte van de overige bebording en andere elementen die een onbekende bestuurder te verwerken krijgt;
- ▲ Ruime aandacht dient te worden besteed aan vooraankondiging en publiciteit bij de introductie van het parkeerverwijssysteem;
- ▲ Het parkeerverwijssysteem mag geen ernstige aantasting van het dorpsbeeld tweebrengen. Dit geldt vooral in historische gebieden.

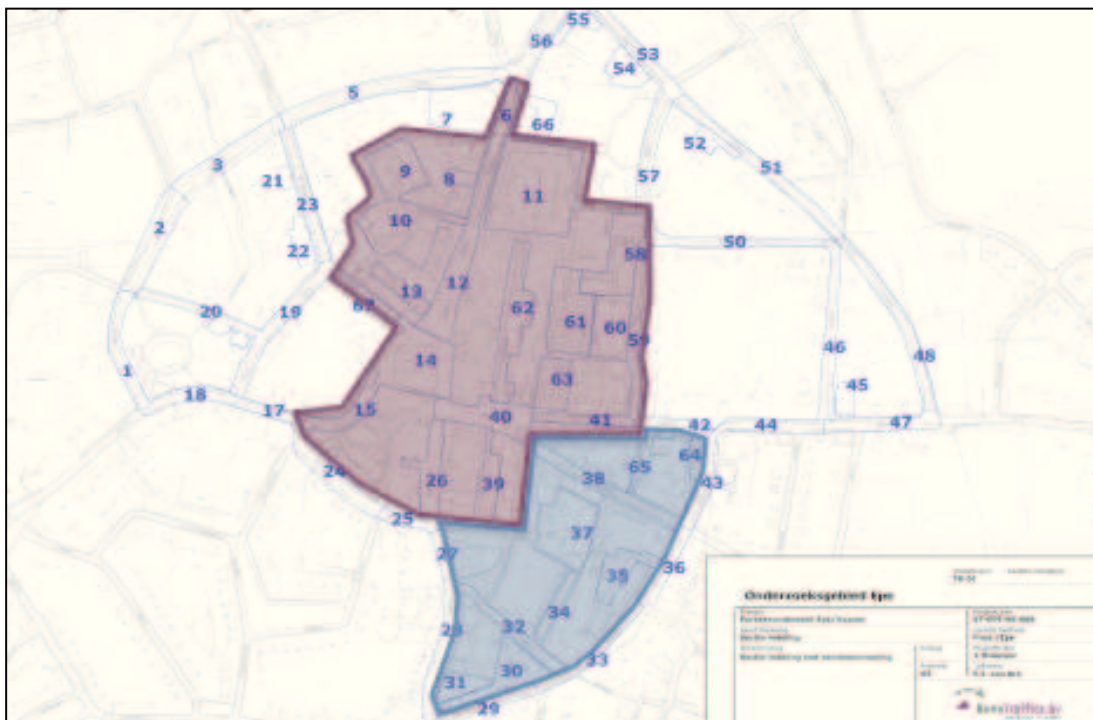
6. Maatregelenplan

In dit hoofdstuk wordt de parkeervisie en de daarbij behorende beleidsdoelstellingen vertaald naar concrete maatregelen. Er worden maatregelen voorgesteld op locatieniveau, zoals in het centrum van Epe en Vaassen, maar ook op gebruikersniveau, bijvoorbeeld fietsers.

6.1 Parkeerschijfzone Epe

De parkeerschijfzone in Epe heeft als doel om lang en kort parkeren te scheiden en daarmee het parkeren te reguleren. In de in ontwikkeling zijnde structuurvisie voor Epe staat de wens tot invoering van het scheiden van lang en kort parkeren benoemd. In deze visie wordt ook voorgesteld het marktplein parkeervrij te maken. Voorgesteld wordt om de parkeerschijfzone uit te voeren, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding 6.1., waarbij het moment van invoering wordt gecombineerd met het effectueren van de in ontwikkeling zijnde structuurvisie. Wat betreft de omvang van de parkeerschijfzone worden twee mogelijkheden benoemd, namelijk:

- ▲ Basisgebied (paars gekleurd);
- ▲ Basisgebied + driehoek (blauw gekleurd).



Afbeelding 6.1: Parkeerschijfzone Epe

Het beoogde effect van de parkeerschijfzone is dat bezoekers (bijvoorbeeld toeristen) van het centrum (kortparkeerders) altijd voldoende mogelijkheid hebben om de auto te parkeren. Voor de korte termijn wordt verwacht dat ca. 170 werknemers in het basisgebied en ca. 200 werknemers in het basisgebied inclusief de driehoek uit het centrum gehaald worden en hun auto voor langsparkeren aan de rand van de parkeerschijfzone zetten.

Opgemerkt wordt dat naast het 'positieve aspect' van het verdrijven van de werknemer, ook rekening moet worden gehouden met het verlies van de parkeercapaciteit op het marktplein (ca. 80 parkeerplaatsen).

Voor het faciliteren van langparkeerders op de korte termijn komen een aantal parkeerterreinen in aanmerking die gelegen zijn aan de rand van de parkeerschijfzone. Deze terreinen zijn:

- ▲ Het terrein in de driehoek Gildenweg – Korte Kuipersweg – Hoofdstraat, circa 110 pp;
- ▲ Het parkeerterrein aan de noordzijde van de Pastoor Somstraat, circa 65 pp;
- ▲ Het parkeerterrein 'De Stern', circa 40 pp.

Voor de toekomst moet gezocht worden naar goede alternatieve parkeermogelijkheden aan de noordzijde van de rand van het centrum van Epe voor de langparkeerder. Daarnaast moet aan de zuidzijde worden gelet op eventuele wijzigingen, met als gevolg het verdwijnen van een deel van de hiervoor genoemde voorzieningen. In dat geval moet ook aan de zuidzijde worden gezocht naar alternatieve locaties.

Voor de bewoners en ondernemers in het parkeerschijfzone gebied is een ontheffingsregeling wenselijk. In het basisgebied zullen circa 50 bewonersontheffingen benodigd zijn. In het basisgebied inclusief driehoek zijn dit circa 90 bewonersontheffingen. Aangenomen wordt dat er tevens circa 25 ondernemers een ontheffing nodig hebben. Een ontheffingenregeling dient te worden opgezet om willekeur te voorkomen bij de uitgifte van ontheffingen.

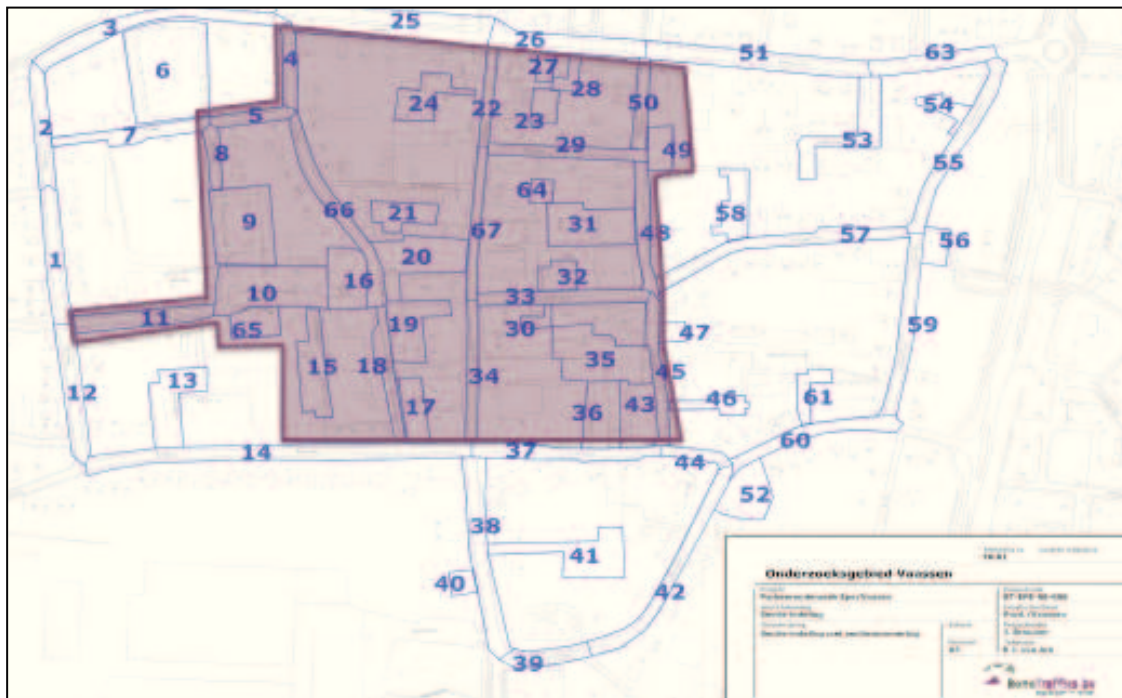
Opgemerkt wordt dat een effectuering van de parkeerschijfzone op zorgvuldige wijze dient te worden ingevoerd. Aan de volgende zaken moet worden gedacht, alvorens wordt ingegaan op de effectuering:

- ▲ De wijze waarop moet in nauwe samenspraak met onder andere de bewoners en ondernemers in het centrum gebeuren. Met hen kan worden gekeken of de blauwe zone in zijn geheel of gefaseerd dient te worden gerealiseerd.
- ▲ Een ontheffingenregeling moet worden opgesteld.
- ▲ Een vergunningenregeling dient te worden opgesteld.
- ▲ De wijze waarop de vergunning- en ontheffingenuitgifte dient te worden uitgewerkt.
- ▲ De handhaving dient te worden geconcretiseerd.

6.2 Parkeer beleid centrum Vaassen

Op dit moment geeft de parkeerdruk in Vaassen geen aanleiding tot het scheiden van lang en kort parkeren. Er is over het algemeen voldoende parkeerruimte voor iedere doelgroep beschikbaar. De structuurvisie gaat in op het autovrij maken van het marktplein, maar beoogd ook te voorzien in vervangende parkeercapaciteit. Gezien de omvang van de problematiek in het centrum van Vaassen en de schaalgrootte van deze kern wordt vooralsnog voorgesteld geen parkeerschijfzone in te stellen in het centrum van Vaassen.

Pas indien in de toekomst blijkt dat de parkeerbalans in onbalans komt, moet worden overwogen in het centrum van Vaassen een parkeerschijfzone in te stellen. De onbalans kan zijn veroorzaakt door het niet kunnen voorzien in vervangende parkeercapaciteit voor het marktplein en/of een sterk aantrekkende werking door wijzigingen in bijvoorbeeld het winkelaanbod in het centrum van Vaassen. Voorgesteld wordt in dat geval om de parkeerschijfzone uit te voeren, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding 6.2.



Afbeelding 6.2: Parkeerschijfzone Vaassen

Het beoogde effect is dat bezoekers van het centrum (kortparkeerders) altijd voldoende mogelijkheid hebben om de auto te parkeren. Verwacht wordt dat door deze maatregel ca. 50 werknemers uit het centrum gehaald worden en hun auto voor langparkeren aan de rand van de parkeerschijfzone zetten. Voor het faciliteren van langparkeerders komt het parkeerterrein tussen de Julianalaan en de Ireneweg (circa 100 pp) in aanmerking.

Voor de bewoners en ondernemers in het parkeerschijfzone gebied is een ontheffingsregeling wenselijk. In het basisgebied zullen circa 60 bewonersontheffingen benodigd zijn. Aangenomen wordt dat er tevens circa 10 ondernemers een ontheffing nodig hebben. Deze maatregel biedt zowel voor de korte als langere termijn een oplossing.

De aandachtspunten voor het overgaan tot effectuering van de parkeerschijfzone zijn gelijk aan die in de vorige paragraaf, te weten:

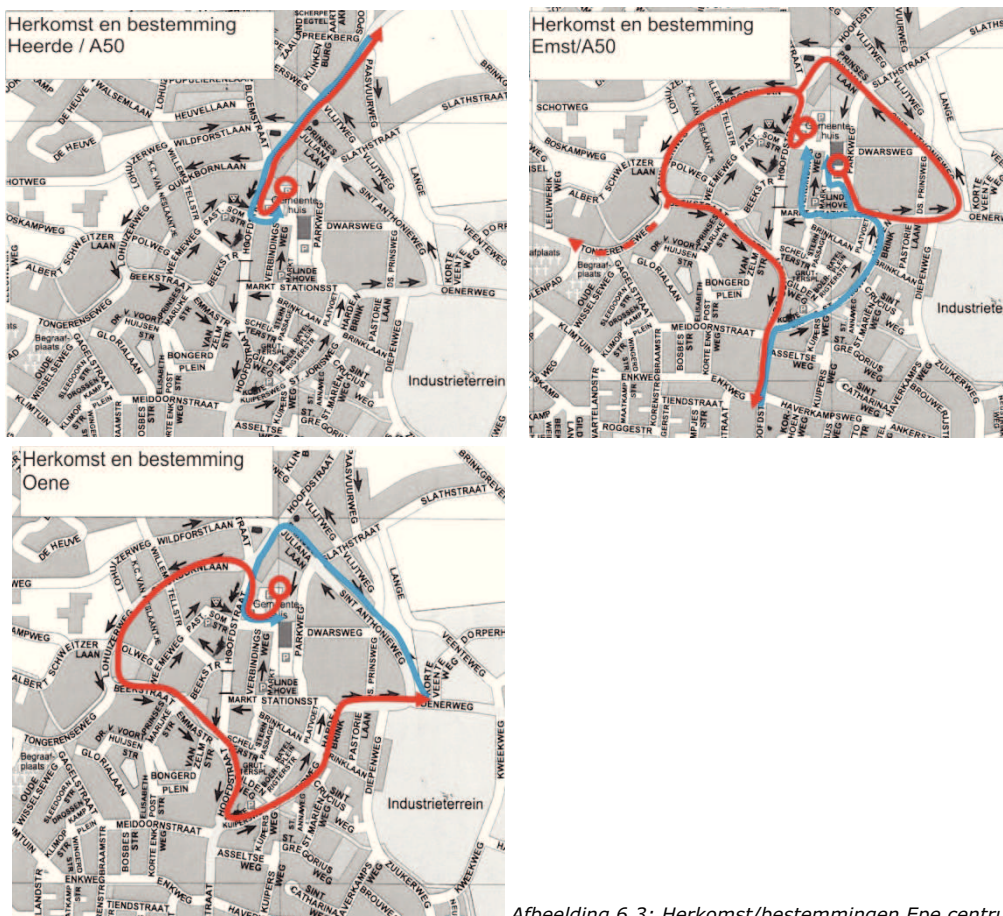
- ▲ De wijze waarop moet in nauwe samenspraak met onder andere de bewoners en ondernemers in het centrum gebeuren. Met hen kan worden gekeken of de blauwe zone in zijn geheel of gefaseerd dient te worden gerealiseerd.
- ▲ Een ontheffingenregeling moet worden opgesteld.
- ▲ Een vergunningenregeling dient te worden opgesteld.
- ▲ De wijze waarop de vergunning- en ontheffingenuitgifte dient te worden uitgewerkt.
- ▲ De handhaving dient te worden geconcretiseerd.

6.3 Parkeerroute in Epe

Om de bezoekers van Epe duidelijk te maken op welke locaties geparkeerd kan worden, is het wenselijk om een parkeerroute te realiseren. Ten behoeve van de parkeerroute zijn de volgende herkomst / bestemming mogelijkheden:

- ▲ Herkomst en bestemming Heerde / A50;
- ▲ Herkomst en bestemming Emst / A50;
- ▲ Herkomst en bestemming Oene.

De parkeerroute dient ter ondersteuning van het gereguleerd parkeren in Epe en zal grotendeels over de 'ringweg Epe' gerealiseerd worden (afbeelding 6.3).



Afbeelding 6.3: Herkomst/bestemmingen Epe centrum

Het vinden van de route naar de dichtstbijzijnde parkeervoorziening en vanaf daar terug is in de huidige situatie niet altijd even makkelijk. Dit kan verbeterd worden door op twee punten aanpassingen te doen. Het eerste is het verbeteren van de herkenbaarheid van de centrumring van Epe zoals opgenomen in het GVVP. Het tweede is het aanpakken van de verwijzingen naar de parkeervoorzieningen. Het verwijzingssysteem verwijst vanaf de vier hiervoor beschreven inprikkers (Hoofdstraat (2x), Oenerweg en Tongerenseweg) richting de ring Epe. Vanaf deze vier inprikkers volgt de parkeerbebording de kortste route (eventueel via de ring) richting de parkeervoorzieningen en vanaf deze parkeervoorzieningen wordt de kortste route richting de vier inprikkers bewegeviseerd (Emst, A50, Heerde, Elburg, Oene). Voor de weggebruiker die in Epe niet bekend is, verhoogt dit de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen en de herkenbaarheid van de routes.

6.4 Bestaande wijken

In de loop van de jaren zijn meerdere grootschalige woningbouwprojecten in Epe en Vaassen gerealiseerd. Zo dateren de wijken Burgerenk, Vegtelarij (Epe) en Heggerenk (Vaassen) uit de jaren 60–70 en zijn in de jaren 80-90 de wijken Hoge Land (Epe) en Oosterhof (Vaassen) tot stand gekomen.

In de bestaande woonwijken wordt het parkeren niet gereguleerd. Er zijn dan ook drie situaties waarbij de parkeersituatie in de wijken bijzondere aandacht verdient, namelijk:

- ▲ Groot onderhoud;
- ▲ Herstructurering;
- ▲ Klachten.

Groot onderhoud

Op het moment dat een weg toe is aan groot onderhoud, kan de parkeerdruk onderzocht worden. Op zo'n moment is het relatief eenvoudig om parkeerruimte toe te voegen of weg te halen. De afweging of maatregelen noodzakelijk zijn, wordt gemaakt op basis van de parkeerdruk, het aantal foutparkeerders, de veiligheid en de leefbaarheid. Een parkeerdruk van 85% tot 90% of meer wordt hierbij als problematisch gezien.

Herstructurering

Indien een woonwijk wordt geherstructureerd, is er de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen af te stemmen op de actuele parkeernormeringen, zoals opgenomen in paragraaf 6.5.

Klachtenafhandeling

Het is erg belangrijk om naast een meerjarenplan mogelijkheden te hebben om op ad hoc basis maatregelen te kunnen treffen. Bij structurele klachten over parkeeroverlast is het mogelijk om een parkeeronderzoek uit te voeren. Een dergelijk onderzoek spitst zich met name op het aspect verkeersveiligheid, toegankelijkheid trottoirs (geparkeerde auto's op trottoirs) en de doorgang voor hulpdiensten. Met name de laatste is hierbij van belang. Als hulpdiensten hinder blijken te ondervinden van geparkeerde voertuigen dienen op zo kort mogelijke termijn (infrastructurele) maatregelen getroffen te worden.

Uitgangspunt van de gemeente Epe is dat er niet zonder meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd door het opofferen van (openbare) groenvoorzieningen. Enerzijds lost het

realiseren van een paar parkeerplaatsen vaak niet het algehele parkeerprobleem op. Anderzijds zijn de aanwezige groenvoorzieningen een kenmerk van de gemeente Epe die mede bepalend is voor de beeldkwaliteit van de gemeente. Mogelijkheden moeten dan ook vooraf integraal benaderd worden.

Om de vraagzijde van de parkeerbalans in de woongebieden te beïnvloeden, heeft de gemeente minder mogelijkheden tot haar beschikking. Wat zoveel mogelijk voorkomen dient te worden, is dat parkeerplaatsen in woongebieden (langdurig) bezet worden gehouden door bijvoorbeeld aanhangers, caravans, hobby auto's etc. De gemeente heeft in de vorm van de APV een instrument om dit verschijnsel te beperken. Het weren van bedrijfsbusjes behoort niet tot de mogelijkheden. Vaak worden bedrijfsbusjes ook voor woon-werkverkeer gebruikt of zijn ze het enige voertuig. Dit is niet of nauwelijks te handhaven. Een dergelijk verbod wordt dan ook niet als praktisch haalbaar of wenselijk gezien.

6.5 Parkeernorm nieuwbouw, verbouw of functiewijziging

Bij het opstellen van deze parkeernorm zijn de normen en richtlijnen, zoals gesteld in CROW publicatie 182 parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 3^e uitgave 2008 als uitgangspunt gebruikt. Deze kencijfers laten bandbreedtes zien, uitgedrukt in een minimum en een maximum. Essentieel hierbij is dat vervolgens in alle bestemmingsplannen de koppeling gelegd wordt vanuit het bestemmingsplan naar de parkeerbeleids(normen)nota.

De gemeente Epe heeft volgens het CBS een stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk". De volgende onderverdeling wordt gemaakt in de gemeente:

▲ Epe (centrum):	matig stedelijk;
▲ Epe (rest bebouwde kom):	weinig stedelijk;
▲ Vaassen:	weinig stedelijk;
▲ Emst:	niet stedelijk;
▲ Oene	niet stedelijk;
▲ Rest gebied:	niet stedelijk.

Voorts wordt er wat betreft de locatie van een woning of voorziening nog onderscheid gemaakt naar locatie ten aanzien van het centrum. De volgende locaties worden onderscheiden:

▲ Centrum	:	Het centrumgebied van een kern, gekenmerkt door een concentratie van voorzieningen.
▲ Schil/overloopgebied	:	Een tussen woonwijken aan de randen van de kern en het centrum gelegen gebied.
▲ Rest bebouwde kom	:	De overige woonwijken in een kern.

In publicatie 182 van het CROW, het kennisinstituut op het gebied van verkeer en vervoer, zijn de concrete parkeerkencijfers weergegeven. Gewerkt wordt met een minimum en maximum kencijfer. Gezien de vele typen bebouwing van goedkope woning tot dure woning en van dansstudio tot grootschalige detailhandel wordt naar deze publicatie verwezen.

De wijze waarop moet worden omgegaan met de bandbreedte voor herstructurering van bestaande woongebieden en inbreidingen moeten worden bepaald aan de hand van zowel de gewenste toekomstige kwaliteit van het gebied als de hedendaagse parkeerdruk in de randgebieden er omheen. Maatwerk is vereist, waarbij ook het financiële deel om de hoek

komt kijken. Veelal blijkt dat 'harde' normen ontwikkelingen door projectontwikkelaars zeer moeilijk maken, terwijl ook de gemeente hierbij gebaat is. De waarheid zal dan ook vaak letterlijk en figuurlijk in het midden (van de bandbreedte) blijken te liggen.

Extra aandacht bij deze parkeernormeringen is gewenst wat betreft het kwaliteitsaspect. De te realiseren plaatsen moeten zodanig worden vormgegeven en geplaatst dat het gebruik er van optimaal kan zijn. Daarnaast zegt de norm weinig over de verhouding tussen parkeren op eigen en openbaar terrein. Om deze hele parkeervraag niet op de openbare ruimte te laten drukken kan de gemeente eisen stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Voor parkeren op eigen terrein bij woningen in woonstraten moeten echter wel reductiefactoren worden vastgesteld en toegepast. Dit laatste is essentieel voor het bewaken van een goede balans in nieuw te ontwikkelen gebieden. Daarbij is het bestemmingsplan het aangewezen middel. Immers bij het bestemmingsplan is duidelijk waar parkeren op eigen terrein wel kan en waar het niet mogelijk is.

De ervaring leert ons dat in de bestaande woongebieden het parkeren op eigen terrein beperkt wordt toegepast, met name in situaties waarbij sprake is van een garagebox. Dat levert de verdeling op die is weergegeven tabel 6.6.

Type parkeervoorziening	Rekenfactor
Oprit, geen garage	0,8
Garagebox	0,5
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4
Garage met oprit	1,0
Garage met lange oprit	1,3
Garage, dubbele oprit	1,8

Tabel 6.6: Verdeling parkeervoorzieningen en rekenfactor

Voorgesteld wordt voor uitbreidingen standaard de volgende voorwaarden op te leggen:

- ▲ Bij vrije kavels voor vrijstaande woningen minimaal 1 parkeerplaats (rekenfactor 1,0) op eigen terrein te eisen;
- ▲ Bij 2/1 kap woningen en hoekwoningen 1 parkeerplaats (rekenfactor 1,0) op eigen terrein te eisen;
- ▲ Tuinparkeerplaatsen worden uitgesloten. Deze komen vaak te vervallen, waarbij er een toename van de parkeerdruk op de openbare weg ontstaat. Ook leveren tuinparkeerplaatsen geen extra capaciteit op, omdat voor een uitrit niet geparkeerd mag worden. Deels gaat het zelfs ten koste van capaciteit, aangezien de parkeerplaats niet meer door een willekeurige bezoeker is te gebruiken;
- ▲ In de profielen van de straten in nieuw te realiseren woonwijken worden parkeerplaatsen buiten de rijbaan gerealiseerd. Zowel bij haaksparkeren als langsparkeren is het wenselijk om de parkeervakken aan te geven. Dit voorkomt dat er veel parkeerruimte verloren gaat door 'slordig' parkeren.

Een ander kwaliteitsaspect is de loopafstand van en naar parkeervoorzieningen. Een vuistregel hierbij is naarmate de duur van verblijf op de locatie langer is, des te verder kan

de parkeervoorziening van de betreffende locatie verwijderd zijn. In tabel 6.7 staan de maximale (acceptabele) loopafstanden.

Doelgroep	Acceptabele loopafstand
Bewoners	100 meter
Bezoekers winkel(centrum)	100 tot 600 meter*
Bezoekers overig	100 meter
Werknemers	200 tot 800 meter**

Tabel 6.7: Loopafstanden voor doelgroepen

* Naarmate de duur van het winkelbezoek toeneemt, is het acceptabel de auto verder weg te zetten.

** Naarmate de auto voor zakelijke doeleinden vaker gebruikt wordt, is het gewenst deze dichtbij de werklocatie te hebben staan.

6.6 Bedrijventerreinen en vrachtwagenparkeren

Bestaande bedrijventerreinen

Uit veiligheidsoverwegingen is het wenselijk dat zowel het parkeren als het laden en lossen op bestaande bedrijventerreinen op eigen terrein plaats vindt. De openbare weg wordt daarmee overzichtelijker en verkeersveiliger. Het laden en lossen op of naast de weg leidt ook tot aansprakelijkheidsproblemen, omdat heftrucks formeel niet op de openbare weg mogen komen. Bij laden en lossen op of naast de openbare weg is dit vaak onvermijdelijk. Voor het bedrijventerrein Eekterveld in Vaassen is in 2006 een verkeersbesluit opgesteld, waardoor het hele bedrijventerrein is aangewezen als parkeerverbodszone. In februari 2000 is het besluit genomen dat parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde komgrenzen verboden is. Het industrieterrein Kweekweg is wel binnen de bebouwde kom gelegen en valt daarmee onder het besluit uit februari 2000. Uitzondering hierop is het doorlopende gedeelte van de Hammerstraat in Epe.

Uitgangspunt is om grote voertuigen alleen op de daartoe aangewezen locaties te laten parkeren. Het laden en lossen dient buiten de openbare ruimte plaats te vinden. Indien dit niet mogelijk is, kan hier onderbouwd een ontheffing voor verleend worden.

Nieuwe te realiseren bedrijventerreinen

Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen geldt de randvoorwaarde dat parkeren en laden en lossen op eigen terrein plaats vindt. De openbare ruimte is in dat geval geheel vrij van parkeren, laden en lossen. Het volgende beleid wordt voorgesteld:

- ▲ Zowel bestaande als nieuwe bedrijventerreinen worden ingericht als parkeerverbodszone;
- ▲ Vrachtwagens mogen parkeren op de daartoe aangewezen locaties;
- ▲ Parkeren, laden en lossen op nieuwe bedrijventerreinen vindt plaats op eigen terrein;
- ▲ Indien laden en lossen op eigen terrein op bestaande locaties niet mogelijk is, kan een ontheffing verleend worden;
- ▲ Bij de inrichting van bedrijventerreinen dient CROW uitgave 192 als leidraad: Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen;
- ▲ Op nieuwe bedrijventerreinen worden deze principes opgenomen in het bestemmingsplan.

6.7 Vrijstelling van parkeernormen

Een toenemend aantal parkeerplaatsen op straat heeft over het algemeen niet de voorkeur. De toegenomen parkeerdruk als gevolg van uitbreidingen wordt bij voorkeur dan ook in gebouwde voorzieningen opgelost. Het voorstel is dat de gemeente zich verplicht de totale parkeerbalans in orde te houden. Er kunnen echter situaties voorkomen, waarin een ontwikkeling niet kan voorzien in de nodige parkeerplaatsbehoefte. Voorgesteld wordt dan ook om de gemeenteraad het recht voor te behouden om, gemotiveerd, vrijstelling te kunnen verlenen van de geformuleerde parkeernormen.

Gezien de landelijke ervaring wordt voorgesteld niet over te gaan op een parkeerfonds, welke gevoed wordt uit opbrengsten van ondernemers of projectontwikkelaars die niet aan parkeernormen kunnen voldoen. De verplichtingen hieruit voor een gemeente, het realiseren binnen een bepaalde termijn van de parkeerplaatsen waarvoor is betaald, blijken vaak niet tot moeilijk na te komen.

Er moet dan in een dergelijk geval een principiële keuze gemaakt te worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing.

6.8 Fietsparkeren

Voor deze paragraaf is CROW publicatie 230, Ontwerpwijzer fietsverkeer gebruikt als bron. Er worden vijf categorieën onderscheiden waarvoor fietsbeleid ontwikkeld kan worden. Deze zijn:

- ▲ Centrumgebieden / stationsgebieden;
- ▲ Oudere woonbuurten;
- ▲ Nieuwbouwwoningen;
- ▲ Bedrijven en instanties;
- ▲ Openbaar vervoerhaltes.

Belangrijk is dat deze normen in de praktijk vaak aan de hoge kant blijken. Een onderzoek naar de werkelijke parkeerdruk naar locatie van de fietser is dan ook te adviseren. Hiermee kan beter op de daadwerkelijke vraag worden ingespeeld.

De normen kunnen wel worden gebruikt bij bijvoorbeeld nieuwbouwplannen. Ook hier geldt de voorwaarde dat vrijstelling van de normen verleent moet kunnen worden door de gemeenteraad.

Centrumgebieden

Met betrekking tot het aantal benodigde fietsparkeervoorzieningen in centrumgebieden wordt verwezen naar tabel 6.8. Het aantal benodigde fietsparkeervoorzieningen in oudere woonbuurten vraagt om maatwerkoplossingen. Op locaties waar veel fietsen in de openbare ruimte slordig geparkeerd staan, waardoor bijvoorbeeld voetgangers hinder ondervinden, heeft het de voorkeur om fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren.

Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Ondergrens bij:
Winkelcentrum	Hoofdwinkelcentrum	100 m2 bvo	5-10	
	Groot wijkwinkelcentrum	100 m2 bvo	5-7	Perifere ligging van winkels
	Buurtwinkelcentrum	100 m2 bvo	6-8	
Kantoor	Zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1-3	Perifere ligging en sterke OV concurrentie
	Met baliefunctie	Per balie	2-4	
Onderwijsinstelling	Kinderdagverblijf	10 kinderen	1-3	Grote bovenwijkse functie
	Basisschool	100 leerlingen	30-40	
	Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60-70	Grote regiofunctie en OV concurrentie
	Hoger onderwijs	100 studenten	40-60	Sterke OV concurrentie
Sportcomplex	Sporthal	100 bezoekers capaciteit	35-45	Perifere ligging
	Sportveld met tribune	100 bezoekers capaciteit	20-30	
	Sportveld zonder tribune	Wedstrijdveld	20-30	
	Zwembad	100 m2 wateropp.	15-20	
Uitgaansgelegenheid	Theater	100 bezoekers capaciteit grootste zaal	20-25	Grote regiofunctie en sterke OV concurrentie
	Concertzaal		25-35	
	Bioscoop		25-30	
	Stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	25-35	Sterke OV concurrentie en perifere ligging
	Niet-stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	5-15	

Tabel 6.8 Fietsparkeren nieuwe ontwikkelingen in centra

Nieuwbouwwoningen

Tot circa 2003 was het stallen van fietsen in privé bergingen van nieuwbouwwoningen juridisch gewaarborgd in het bouwbesluit. Op dit moment is dat niet meer zo, naar verwachting komt dit echter terug. Het is nu alleen nog mogelijk om eisen te stellen aan bergingen wanneer de gemeente direct betrokken is bij de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties en daar privaatrechtelijke overeenkomsten sluit met marktpartijen. In andere gevallen bestaan er geen dwingende mogelijkheden en zal de ontwikkelaar met argumenten overtuigd moeten worden. Is deze niet bereid om goede fietsparkeermogelijkheden te realiseren dan kan de gemeente proberen in de openbare ruimte een gemeenschappelijke buurtstalling te realiseren. De oppervlakte van de berging dient minimaal 10 procent van de vloeroppervlakte van de woning te zijn.

Bestaande bedrijven en instanties

Bij bestaande bedrijven kunnen er verschillende aanleidingen zijn om de fietsparkeersituatie te onderzoeken. Overlast met in de openbare ruimte geparkeerde fietsen, klachten van werknemers of bezoekers of een geplande verbouwing. Daarbij is de volgende analyse mogelijk:

- ▲ Het aantal werknemers dat op de fiets komt (bij goed weer) op het piekmoment dient geteld te worden. Daarbij dient een marge van 20% aangehouden te worden voor groei en piekmomenten;
- ▲ Voor bezoekers geldt eveneens dat het aantal bezoekers dat op de fiets komt geteld moet worden op het piekmoment bij een goede fietsdag. Ook hier dient een marge van 20% aangehouden te worden voor piekmomenten en groei. Een locatie dicht bij de ingang (maximaal 50 meter) is gewenst.
- ▲ Zijn er mogelijkheden het fietsgebruik te stimuleren? Leuke initiatieven zijn hierin mogelijk, die zowel voor de ondernemer als de werkgever gunstige effecten kunnen hebben. De gemeente kan hier in informerende rol een sterkere rol in gaan spelen.

Nieuwe bedrijven en instanties

Het fietsparkeren bij nieuwbouw van bedrijven is voor zowel werknemers als bezoekers geregeld in het Bouwbesluit. Deze staan in Afdeling 4.11, Stallingsruimte voor fietsen, nieuwbouw, artikel 4.62. Hierin wordt o.a. omschreven dat een te bouwen bouwwerk een stallingsruimte voor fietsen heeft.

Voor werknemers is het niet noodzakelijk dat de fietsparkeervoorziening op minimale afstand van de bedrijfsingang komt. Wel is het belangrijk dat de parkeervoorziening beveiligd is. Zeker bij grotere bedrijven is dit belangrijk.

Voor bezoekers is het wel wenselijk dat er een fietsparkeervoorziening op korte afstand van de entree is. Omdat de fietsvoorziening van werknemers veelal beveiligd wordt, is het wenselijk dat het fietsparkeren voor bezoekers apart ervan gerealiseerd wordt. Een belangrijk aandachtspunt is dat zelfs binnen één gebouw de vraag naar fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers sterk kan verschillen, afhankelijk van het bedrijf dat er gevestigd is. Maatwerk is hierbij dan ook belangrijk

In tabel 6.9 staan richtlijnen gegeven voor het aantal fietsparkeerplaatsen. Deze hebben alleen betrekking op:

- ▲ Bezoekers (geen werknemers, daarvoor volstaan de normen uit het bouwbesluit);
- ▲ Nieuwbouw;
- ▲ Voorzieningen;
- ▲ Solitaire functies.

Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Ondergrens bij:
Zorginstelling	Stedelijk ziekenhuis	100 bedden	20-40	Sterke OV concurrentie en perifere ligging
	Regionaal ziekenhuis		15-30	
	Verpleeghuis		5-15	
Recreatie	Recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20-40	Perifere ligging
	Attractiepark		15-30	Sterke OV concurrentie
Sociaal culturele instelling	Kerk, moskee	10 kerk /moskeegangers	5	Sterke OV concurrentie
	Museum	100 bezoekers topdag	1-3	
Overstappunten	Treinstations	Locatie afhankelijk		
	Regulier streekvervoer	Halte	3	Afhankelijk van aantal instappers
	Kansrijk streekvervoer		10-30	

Tabel 6.9 Fietsparkeerkcijfers nieuwe bedrijven en instanties

Openbaar vervoerhaltes

Vanaf 1 december 2003 is de Wet Gelijke Behandeling op grond van handicap of chronische ziekte van kracht (WGBh/cz). Het kabinet wil dat deze wet in 2010 ook voor het OV geldt. Deze wet heeft dan ook zijn gevolgen voor o.a. OV haltevoorzieningen. Deze worden in de loop van de jaren aangepast, waarbij deze op gewenste hoogte gebracht worden. Het aanpassen van de OV haltes in de gemeente Epe biedt dan ook kans om bij de OV haltes die aangepast worden, minimaal 3 fietsparkeervoorzieningen te realiseren, afhankelijk van het aantal instappers.

6.9 Gehandicaptenparkeren

Naast de reguliere balans van parkeerplaatsen is het belangrijk om voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten te hebben. Voor een optimaal gebruik van de aanwezige capaciteit is het essentieel dat de plaatsen voldoende groot van omvang zijn. Ook dient rekening gehouden te worden met een minimale loopafstand tot de voorzieningen. Hierbij geldt maximaal 100 meter als richtlijn.

In de woongebieden is het gebruikelijk en gebruikersvriendelijk dat parkeerplaatsen gereserveerd worden voor specifiek 1 voertuig. Het gebruik van deze plaatsen ligt over het algemeen erg hoog. Met gereserveerde plaatsen bij voorzieningen dient terughoudend te

worden omgegaan, aangezien deze plaatsen minder intensief worden gebruikt en in grotere mate ten koste gaan van de beperkt aanwezige capaciteit. In principe worden bij openbare voorzieningen geen plaatsen op kenteken gerealiseerd (met uitzondering voor bijvoorbeeld personeel).

Bij het parkeren voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt een verhouding van 1 op de 50 parkeerplaatsen als richtlijn. Ook kan het voorkomen dat de vraag naar het werkelijk aantal benodigde parkeerplaatsen voor gehandicapten zeer locatiespecifiek is. Hier is het gewenst om per situatie na te gaan hoeveel plaatsen nodig zijn.

6.10 Parkeren bij scholen en voorzieningen voor dagopvang

Parkeren is een van de onderwerpen die leeft als we het hebben over de duurzaam veilige schoolomgeving. Naast verschillende andere knelpunten, kan het parkeren problemen opleveren. De aard, omvang en oorzaak van de problemen verschilt per school. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, dat gelijktijdig met deze nota is opgesteld, wordt geadviseerd onderzoek te doen naar de knelpunten op schoolroutes en schoolomgevingen. Hierin zal de eventueel aanwezige parkeerproblematiek meegenomen worden.

Het einddoel van dit onderzoek is, door middel van onderzoek en een communicatietraject, voor de schoolomgevingen en schoolroutes, een breed gedragen prioritering voor de te nemen maatregelen op knelpunten vast te stellen. Deze maatregelen kunnen van infrastructurele of educatieve aard zijn.

7. Monitoring en evaluatie

Een essentieel onderdeel van beleid is de monitoring en evaluatie, oftewel door meten weet men. In dit hoofdstuk worden voorstellen gedaan met betrekking tot de evaluatie van de in hoofdstuk 6 genoemde maatregelen.

7.1 Evaluatie en monitoring parkeerschijfzones Epe en Vaassen

Niets is zo veranderlijk als het parkeergedrag van mensen. Met het veranderen van het parkeerregime in de centrumgebieden van Epe en Vaassen wordt beoogd om de kort- en langparkeerders van elkaar te scheiden. Het is dan ook belangrijk om na het instellen van het regime te weten of deze veranderingen daadwerkelijk het beoogde effect hebben.

Er wordt vanuit gegaan dat het instellen van een parkeerschijfzone een gewenningsperiode nodig heeft. Zo moeten alle bewoners en ondernemers die ervoor in aanmerking komen een ontheffing ontvangen en moeten alle parkeerders op de hoogte zijn van het gewijzigde parkeerregime. Er wordt van een gewenningsperiode van 3 maanden uitgegaan.

Ongeveer 3 maanden nadat de parkeerschijfzones van kracht zijn, is het wenselijk wederom een parkeerduur- en drukmeting uit te voeren. Deze heeft dan minimaal de omvang en de sectie indeling van het parkeeronderzoek dat ten grondslag ligt aan het beleidsplan. Vervolgens kan een jaarlijks parkeerduur- en druk onderzoek uitgevoerd worden, zodat er een jaarlijkse monitoring van het parkeren in het centrum van Epe en Vaassen plaats vindt.

Zeker niet onbelangrijk is dat monitoring eventuele verschuiving van parkeergedrag naar bijvoorbeeld woongebieden in beeld brengt. Een helder beeld hiervan is van belang om eventuele klachten goed te kunnen beoordelen.

7.2 Evaluatie parkeerverwijssysteem

Het parkeerverwijssysteem heeft als doel om bezoekers die onbekend zijn in Epe te leiden naar de parkeervoorzieningen. De beste gelegenheid om de werking ervan te evalueren is het moment dat er veel toeristen in de Epe aanwezig zijn. Voorgesteld wordt dan ook om dit in de toeristische periode te doen. De bedoeling is om hierbij een vragenlijst op te stellen voor toeristen waarbij specifiek gevraagd wordt naar hun ervaringen met het parkeerverwijssysteem. De uitkomsten van de enquête resulteren in verbeteringen van het parkeerverwijssysteem.