

Bundel – Commissievergadering Wijchen van 6 juni 2024

- 1 Opening
 Spreektijden
 Fracties: 10 minuten
 College: 20 minuten
- 2 Mededelingen
- 3 Vaststellen agenda
- 4 Vaststellen lijst besluiten, adviezen en toezeggingen
 Concept lijst besluiten adviezen en toezeggingen commissievergadering 21-5-2024
 Concept lijst besluiten adviezen en toezeggingen commissievergadering 16-5-2024
- 5 Vragenhalfuur
- 6 Mededelingen en vragen over verbonden partijen
 De stukken onder dit agendapunt zijn bespreekstukken. Op bespreekstukken kunt u inspreken. Wilt u inspreken? Neem dan contact op met de griffie van de gemeente Wijchen. De griffie is bereikbaar via het e-mail adres griffie@wijchen.nl en via telefoonnummer 088 432 72 03.
- 7 Bespreekstukken
 - 7.1 242549 Beslisnota Nieuwbouw zwembad De Meerval
 Dossier 5933 voorblad
 242549 Beslisnota Nieuwbouw zwembad De Meerval
 - 7.2 234381 Beslisnota Parkeerbeleid Wijchen
 Dossier 5818 voorblad
 234381 Beslisnota Parkeerbeleid Wijchen
 Bijlage 1 Parkeervisie Wijchen
 Bijlage 2 Raadsbesluit Delegatie aan college
 Bijlage 3 Aanpassingen Parkeerbeleid Wijchen
 Bijlage 4 Concept Beleidsregels parkeernormen Wijchen
 - 7.3 234116 beslisnota Project Verduurzaming van het Mozaïek
 Dossier 5934 voorblad
 234116 beslisnota Project Verduurzaming van het Mozaïek
 - 7.4 238998 beslisnota Tijdelijke parkeerplaatsen en pilot overdekte en bewaakte fietsenstalling TKWM
 Dossier 5857 voorblad
 238998 beslisnota Tijdelijke parkeerplaatsen en pilot overdekte en bewaakte fietsenstalling TKWM
 14-06-2024 beantwoording technische vragen commissievergadering bewaakte fietsenstalling en parkeren kasteeltuín
- 8 Sluiting

Lijst besluiten, adviezen en toezeggingen

Commissievergadering Wijchen

Datum 21-05-2024
Tijd 19:30 - 22:30
Locatie Wijchen, Kasteel
Voorzitter Rob Albersnagel

1 Opening

De voorzitter opent de vergadering.

2 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 Bespreekstukken

3.1 235710 Beslisnota Beleidsvisie bibliotheekwerk 2025-2028 Wijchen

Geen van de fracties heeft een amendement of motie aangekondigd.
Het advies van de commissie is om dit raadsvoorstel te agenderen als hamerstuk voor de raadsvergadering van 30 mei.

3.2 241973 Beslisnota Criteria Visie op wind- en zonne-energie Wijchen

Verschillende fracties hebben amendementen aangekondigd.
Het advies van de commissie is om dit raadsvoorstel als bespreekstuk te agenderen voor de raadsvergadering van 30 mei.

4 Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22.30 uur.

Lijst besluiten, adviezen en toezeggingen

Commissievergadering Wijchen

Datum 16-05-2024
Tijd 19:30 - 22:30
Locatie Wijchen, Kasteel
Voorzitter Katja Jamin

1 Opening

2 Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

4 Vaststellen lijst besluiten, adviezen en toezeggingen

De lijst besluiten adviezen en toezeggingen wordt ongewijzigd vastgesteld.

5 Vragenhalfuur

Er zijn geen vragen voor het vragenhalfuur

6 Mededelingen en vragen over verbonden partijen

Er zijn geen mededelingen of vragen over de verbonden partijen.

7 Bespreekstukken

7.1 143118 Beslisnota Uitgangspunten & Aanbevelingen masterplan Voorzieningshart Hart van Zuid

De fracties van het CDA, D66 en Groenlinks overwegen om met moties te komen.

Het advies van de commissie is om dit raadsvoorstel te agenderen als bespreekpunt voor de raadsvergadering van 30 mei.

7.2 147079 beslisnota Woonvisie gemeente Wijchen 2024-2028

Toezegging wethouder Gerrits: Wethouder Gerrits zegt toe dat de vraag over hoe de uitvoering van de Woonvisie gemonitord wordt, schriftelijk wordt beantwoord.

De fracties van de PvdA en CDA kondigen beide een motie aan. De fractie GroenLinks kondigt een amendement aan.

Het advies van de commissie is om dit raadsvoorstel te agenderen als bespreekpunt voor de raadsvergadering van 30 mei.

7.3 135157 Beslisnota Uitvoering maatregelen Edisonstraat-Einsteinstraat

Er zijn geen amendementen of moties aangekondigd. Het advies van de commissie is om dit raadsvoorstel te agenderen als hamerstuk voor de raadsvergadering 30 mei.

8 Sluiting

Commissievergadering Wijchen

Dossiernummer	5933
Extern Zaak ID	Z/24/242549
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 juni 2024
Agendapunt	7.1
Titel	242549 Beslisnota Nieuwbouw zwembad De Meerval
Organisatieonderdeel	domein Sociale leefomgeving – team Welzijn, Onderwijs en Sport
Eigenaar	Daemen, Léon
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	P5 Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Schouten, B. (Bea)

Bijlagen
242549 Beslisnota Nieuwbouw zwembad De Meerval

Geagendeerd	Vergaderdatum
College BenW openbaar Wijchen	21 mei 2024
Commissievergadering Wijchen	6 juni 2024
Stukken Agendacommissie Wijchen	6 juni 2024
Raad openbaar Wijchen	20 juni 2024

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad besluit:

1. in te stemmen met de bouw van het nieuwe zwembad De Meerval voor € 13.172.000,- exclusief btw op prijspeil 2023;
2. Het benodigde voorbereidingskrediet van € 400.000 integraal af te wegen bij de Perspectiefnota 2024 (over de jaren 2024 tot en met 2026).

Beslisnota voor de Gemeenteraad**Onderwerp: Nieuwbouw zwembad De Meerval****Datum: 21 mei 2024****Voorgesteld besluit**

De gemeenteraad besluit:

1. in te stemmen met de bouw van het nieuwe zwembad De Meerval voor € 13.172.000 exclusief btw op prijspeil 2023;
2. het benodigde voorbereidingskrediet van € 400.000 integraal af te wegen bij de Perspectiefnota 2024 (over de jaren 2024 tot en met 2026).

Aanleiding

De raadscommissie heeft in april 2024 geadviseerd om een nieuw zwembad te bouwen. Via deze nota bevestigt u het principebesluit tot nieuwbouw. We vragen uw instemming om het plan voor een nieuw zwembad uit te werken voor een te nemen investeringsbesluit.

Eerdere besluiten

Datum	Korte omschrijving eerder genomen besluit
25-04-2024	Meningsvormende nota raad (Z\22\073005-4935)
24-01-2023	Informatienota college (Z/22/073005) Aangehouden
24-05-2022	Beslisnota college en raad 1e krediet voorkeursvariant (Z/22/073005-3571)
16-12-2021	Beslisnota raad meningsvormende nota (Z/21/057217)
26-01-2021	Besluit Onderzoek toekomstvisie zwembad De Meerval (Z/21/05217-2232)

Gewenst resultaat

De realisatie van een nieuw zwembad De Meerval dat voldoet aan alle wettelijke en sporteisen en aan de wensen van het management, het personeel en de gebruikers.

Argumenten**1.1 We herschrijven het programma van eisen voor de nieuwe Meerval**

Het u bekende programma van eisen van 31 mei 2023 is geschreven vanuit de optiek dat we het zwembad zouden renoveren. Voor de nieuwbouw van De Meerval laten we het programma van eisen herschrijven volgens scenario 5. Dit scenario betreft een nieuw zwembad met een plek voor verenigingen, ontmoeting en doelgroepen met een afmeting van 2.979 m², inclusief een vrije vorm bassin van 200 m² voor doelgroepen én een bassin van 15 bij 8 meter voor speciale doelgroepen. Dit is het scenario waar de raadscommissie in april 2024 voor heeft gekozen. We huren een extern adviseur in die ook zorgt voor een actuele investeringsbegroting.

2.1 We onderzoeken wat de beste locatie voor het nieuwe zwembad is.

Vervangende nieuwbouw op de locatie van of naast het huidige zwembad is mogelijk. U verzocht ons om ook naar andere locaties te kijken. Dus dat gaan we onderzoeken. Uw uiteindelijke keuze is van invloed op de investeringskosten. Denk bijvoorbeeld aan de kosten van grondverwerving voor een nieuwe locatie.

2.2 Het mogelijk gebruik van restwarmte van de ARN is een onderzoek waard

Deze suggestie vanuit de commissie gaan we onderzoeken. Temeer omdat de route naar ingebruikname van de nieuwe Meerval in 2029-2030 parallel loopt aan die van het onderzoek naar het gebruik van restwarmte voor woningen in Wijchen.

2.3 Het voorbereidingskrediet van € 400.000 voorziet in de onderzoekskosten

Volgens onze adviseur is 3% van de beoogde bouwsom, afgerond € 400.000 nodig om alle voorbereidingen te treffen tot de aanbesteding rond 2027. We laten daaraan voorafgaand alle onderzoeken uitvoeren en een zogenaamde "vraagspecificatie" opstellen.

2.4 Het voorbereidingskrediet dekt de kosten tot en met de vraagspecificatie

Met dit bedrag dekken we in elk geval de volgende voorbereidingskosten:

- de inhuur van een projectleider (voorafgaand uw investeringsbesluit);
- het opstellen van een plan van aanpak en een projectplan;
- de noodzakelijke onderzoeken;
- het opstellen van de vraagspecificatie (herschrijven programma van eisen);
- de deelname door belanghebbenden (directie, personeel, huurders en bezoekers);
- het toetsen op actuele kosten en raming van de prijsindexatie;
- advies over de te kiezen aanbestedingsprocedure en
- de voorbereiding van het aanbestedingstraject.

2.5 We bieden u een stappenplan aan ter besluitvorming

We stellen een stappenplan op om u te betrekken bij en te informeren over het proces tot aan uw investeringsbesluit. Dat geldt na uw besluit ook voor het proces van aanbesteding, gunning, voortgang van de bouw tot en met de oplevering en ingebruikname in 2029-2030.

Tegenargumenten en risico's

Geen

Financiële gevolgen

- In de aan deze nota aangehechte bijlage staat een specificatie van de geprognosticeerde investeringskosten van € 13.172.000, zoals gepresenteerd aan de raadscommissie in april 2024.
- De btw is geen kostprijs verhogende factor omdat we het zwembad na opening btw belast gaan exploiteren.
- In de Perspectiefnota is voor het voorbereidingskrediet € 400.000 incidenteel opgenomen over de jaren 2024 tot en met 2026.
- U heeft eerder een voorbereidingskrediet toegekend van € 35.000 voor uitwerking van de voorkeursvariant uit "Toekomstvisie zwembad De Meerval".

Uitvoering of Vervolgstappen

Na uw instemming zoeken we een projectleider met als taak om:

- a. in overleg met onze organisatie een stappenplan en een projectplan op te stellen;
- b. de benodigde adviseurs aan te trekken;
- c. de benodigde voorbereidende onderzoeken uit te (laten) voeren;

U ontvangt in 2025 een stappenplan ter vaststelling inclusief een doorkijk naar eventuele herbestemming van de grond. U ontvangt later een beslisnota over het beschikbaar te stellen investeringsbudget. Deze nota wordt voorzien van het/de:

- meest logische locatiekeuze ter besluitvorming;
- definitieve vraagspecificatie (programma van eisen) met ruimterelatieschema;
- investeringsbegroting met prijsindexatie tot aan moment van aanbesteding.

Voorstel /Advies

Geconsulteerd zijn:

- Team Welzijn, onderwijs en sport
- Team Beheer gemeentelijk vastgoed
- Team Financieel beleid

Openbaar

Zaaknummer: Z24/242549

- Team Algemeen juridische zaken

Bijlage 1: specificatie van de geraamde investeringskosten

Integrale raming op scenario 5: nieuwbouw		Scenario 5	
		Nieuwbouw recreatief zwembad	
Scenario 5 bouwkundig	€ 10.921.132	€ 13.214.570	
Scenario 5 installatie	€ 2.250.769	€ 2.723.430	
Kosten opdrachtgever (directie, voorbereiding en toezicht):		€ 700.000	
Kosten opdrachtnemer:			
Kosten verduurzaming opdrachtnemer:			
Aanvullingen op het MJOP:			
Post Onvoorzien:			
Bijkomende kosten:			
Inrichting: meubilering en stoffering		€ 100.000	
Tijdelijke sluiting gedurende 36 weken			
Afkoop WKK-installatie Kemkens tot 2028			
		€ 13.171.901	
BTW: 21%		€ 2.766.099	
		€ 13.171.901	€ 15.938.000
Totaal op prijspeil 2023 :		exclusief btw	inclusief btw
Jaarlast :			
	Investering Zwembad (prijspeil 2023)	Scenario 5	
		Vrijgesteld (excl. Btw)	Belast (incl. Btw)
	Investeringskosten	€ 13.171.900	€ 15.938.000
	Jaarlast Zwembad Wijchen	Scenario 5	Scenario 5
	Baten		
	Omzet zwembadbezoek	€ 747.000	
	Omzet horeca	€ 150.000	
	Overige baten	€ 5.000	
	Totaal baten	€ 902.000	
	Lasten		
	Personeel	€ 777.000	
	Verbruikskosten	€ 248.000	
	Eigenaarsonderhoud	€ 73.000	
	Kapitaallasten	€ 649.000	
	Inkoop horeca	€ 53.000	
	Overige lasten	€ 169.000	
	Totaal lasten	€ 1.969.000	
	Jaarlast	€ -1.067.000	
	Jaarlast excl. kapitaallasten	€ -418.000	
Dekking:			
Gedekte jaarlast volgens begroting 2023 :	€ 800.000		
Bijdrage van exploitatiestichting De Meerval	€ 22.727		
Vrijval kapitaallast oud zwembad 2023-2028 te storten in afschri	€ 13.264		
Totaal dekking :	€ 835.992		
Nog te dekken jaarlast via Meerjaren begroting	€ -231.008		

Commissievergadering Wijchen

Dossiernummer	5818
Extern Zaak ID	Z/24/234381
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 juni 2024
Agendapunt	7.2
Titel	234381 Beslisnota Parkeerbeleid Wijchen
Organisatieonderdeel	domein Fysieke leefomgeving – team Gebiedsinrichting
Eigenaar	Jans, Mathijs
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	P2 Verkeer en vervoer
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Bronkhorst, T. (Twan) van

Bijlagen
234381 Beslisnota Parkeerbeleid Wijchen
Bijlage 1 Parkeervisie Wijchen
Bijlage 2 Raadsbesluit Delegatie aan college
Bijlage 3 Aanpassingen Parkeerbeleid Wijchen
Bijlage 4 Concept Beleidsregels parkeernormen Wijchen

Geagendeerd	Vergaderdatum
College BenW openbaar Wijchen	14 mei 2024
Stukken Agendacommissie Wijchen	17 mei 2024
Commissievergadering Wijchen	6 juni 2024
Raad openbaar Wijchen	20 juni 2024

Voorgesteld besluit

1. In te stemmen met de ‘Parkeervisie Wijchen’ met de daarin voorgestelde uitgangspunten voor het beleid:

a. Visie: Het parkeerbeleid van Wijchen zet in op passende parkeercapaciteit voor inwoners en bezoekers en stimulering van duurzame mobiliteit door o.a. het faciliteren van goede voorzieningen voor de fiets, deelauto's en elektrische auto's.

b. De aanpak van parkeerproblemen in de gemeente Wijchen volgens de B-B-B-B methode (Beïnvloeden–Benutten–Beheersen–Bouwen).

- De landelijk gehanteerde CROW parkeernormensystematiek van het landelijk onderzoeksinstituut CROW toe te passen op alle parkeernormen. Zowel voor auto's als

fietsen.

c. In te zetten op klimaatadaptie door, waar mogelijk, gebruik te maken van half open verharding en parkeerplaatsen om te zetten in groenvoorzieningen.

d. Regelingen voor bijzondere parkeerplaatsen:

- algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
- persoonlijke gehandicaptenparkeerplaatsen;
- parkeren voor grote voertuigen;
- deelauto's;
- elektrische auto's.

2. Kennis te nemen van de concept 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen'.

3. De bevoegdheid tot wijziging van het omgevingsplan voor het toevoegen van een dynamische verwijzing naar de 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Beslisnota raad Parkeerbeleid Wijchen

Datum: 14 mei 2024

Voorgesteld besluit

de Gemeenteraad besluit:

1. In te stemmen met de 'Parkeervisie Wijchen' met de daarin voorgestelde uitgangspunten voor het beleid:
 - a. Visie: Het parkeerbeleid van Wijchen zet in op passende parkeercapaciteit voor inwoners en bezoekers en stimulering van duurzame mobiliteit door o.a. het faciliteren van goede voorzieningen voor de fiets, deelauto's en elektrische auto's.
 - b. De aanpak van parkeerproblemen in de gemeente Wijchen volgens de B-B-B-B methode(Beïnvloeden-Benutten-Beheersen-Bouwen).
 - De landelijk gehanteerde CROW parkeernormensystematiek van het landelijk onderzoeksinstituut CROW toe te passen op alle parkeernormen. Zowel voor auto's als fietsen.
 - c. In te zetten op klimaatadaptie door, waar mogelijk, gebruik te maken van half open verharding en parkeerplaatsen om te zetten in groenvoorzieningen.
 - d. Regelingen voor bijzondere parkeerplaatsen:
 - algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
 - persoonlijke gehandicaptenparkeerplaatsen;
 - parkeren voor grote voertuigen;
 - deelauto's;
 - elektrische auto's.
2. Kennis te nemen van de concept 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen'.
3. De bevoegdheid tot wijziging van het omgevingsplan voor het toevoegen van een dynamische verwijzing naar de 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Aanleiding

Het actualiseren van het parkeerbeleid is als actie opgenomen in het mobiliteitsplan en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP). De beleidskaders worden door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Parkeervisie Wijchen' en de 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' worden door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Deze documenten vormen samen het nieuwe Parkeerbeleid Wijchen.

In het Strategisch kompas: Wijchen2035 'De kracht van Wijchen' (september 2022) is het verlagen van de parkeernorm als een belangrijke actie opgenomen. Op 18 januari hebben de raadsfracties, tijdens het bespreken van de meningsvormende nota, meningen gegeven over vijf onderwerpen. Deze zijn ook vertaald in het parkeerbeleid.

In het parkeerbeleid zijn veel verschillende onderdelen rondom parkeren opgenomen. De huidige beleidsuitgangspunten zijn tegen het licht gehouden, geactualiseerd en gebundeld in nieuw parkeerbeleid. Ook is het parkeerbeleid, waar mogelijk, geharmoniseerd.

De Parkeervisie is een integraal beleidsdocument dat verschillende facetten van parkeren belicht. In het beleidsplan komt onder andere het centrumgebied aan bod en wordt ingegaan op het parkeren van auto's, fietsen, grote en/of zware voertuigen en de gehandicaptenvoertuigen.

Parkeren is een veelbesproken onderwerp. Met het actualiseren van het parkeerbeleid zet de gemeente Wijchen het parkeren nadrukkelijk op de agenda.

In het vastgestelde mobiliteitsplan komen de volgende uitgangspunten naar voren:

1. Gratis parkeren voor iedere doelgroep.
2. De bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk. Ook stimuleren we het delen van gezamenlijke voorzieningen zoals deelauto's. Hiermee kan de parkeervraag in woonwijken veranderen en spelen we in op een milieubewuste manier van bouwen en leven.
3. Parkeren van grote voertuigen is niet toegestaan met uitzondering van enkele locaties op bedrijventerreinen en voor het laden en lossen in de kernen of winkelgebieden.

Eerdere besluiten

Datum	Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)
03-03-2020	Z/19/038372: Parkeerbeleidsplan Wijchen
28-01-2021	Z/20/054441: MobiliteitsVisie Druten-Wijchen
30-09-2021	Z/21/061892: Mobiliteitsplan Wijchen 2021
28-01-2022	Z/22/068537: Meerjaren uitvoeringsprogramma Mobiliteit
28-11-2023	Z/23/139474: Meningsvormende nota Parkeerbeleid Wijchen

Gewenst resultaat

Het door de raad laten vaststellen van het beleidsdocument 'Parkeervisie Wijchen'. Daarbij de raad informeren dat de 'Parkeervisie Wijchen' het kader is voor de bijgevoegde (concept) 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' die het college gaat vaststellen na een positief raadsbesluit over de Parkeervisie. Deze documenten vormen samen het nieuwe Parkeerbeleid Wijchen.

Argumenten

1.1 In deze visie leggen we parkeerambities en doelen vast voor de komende jaren. In de visie kijken we naar wat er nu ligt, wat er op ons af komt en wat we willen bereiken. Als basis zijn de uitgangspunten gebruikt zoals deze bij het Mobiliteitsbeleid zijn vastgesteld.

1.2 De 'Parkeervisie Wijchen' sluit aan op het Mobiliteitsbeleid.

Het parkeerbeleid van Wijchen zet in op een passende parkeercapaciteit voor inwoners en bezoekers. Daarnaast stimuleert het duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede voorzieningen voor de fiets, deelauto's en elektrische auto's.

1.3 De meningen van de raadsfracties zoals geuit tijdens de Meningsvormende nota over het Parkeerbeleid zijn uitgewerkt in het Parkeerbeleid Wijchen.

Op 18 januari 2024 is de meningsvormende nota parkeerbeleid in de commissievergadering besproken. Hiermee is de mening van de diverse raadsfracties over parkeren geïnventariseerd en richting gegeven aan de weg die we als gemeente willen inslaan. Het college heeft de commissie gehoord en heeft, in het Parkeerbeleid Wijchen, vertaling gegeven aan de scenario's:

- **Onderwerp 1 Openbaar groen versus parkeren:**
Scenario 2 Openbaar groen mag onder bepaalde voorwaarden wijken voor extra parkeerplaatsen. (Zie Parkeervisie Wijchen paragraaf 5.1 en 5.5, pagina 12 en 20);
- **Onderwerp 2 Proactief elektrische laadpalen plaatsen in woonwijken:**
Scenario 2 Laadpalen die proactief geplaatst worden, mogen ook in woonstraten geplaatst worden. (Zie Parkeervisie Wijchen paragraaf 5.6.4, pagina 21);
- **Onderwerp 3 Deelmobiliteit in de openbare ruimte:**
Scenario 1 Bestaande openbare parkeerplaatsen kunnen gereserveerd worden voor deelmobiliteit. (Zie Parkeervisie Wijchen paragraaf 2.3 en 5.6.3, pagina 3 en 20);
- **Onderwerp 4 Parkeren:**
Scenario 2 Bij nieuwe ontwikkelingen zet Wijchen in voldoende mate in op parkeerplaatsen in combinatie met aanvullende maatregelen zoals deelmobiliteit of het stimuleren van fietsgebruik. (Zie Parkeervisie Wijchen hoofdstuk 4 en 5);
- **Onderwerp 5 Fietsparkeren:**
Scenario 1 Fietsparkeercijfers worden als voorwaarden opgenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. (Zie Parkeervisie Wijchen paragraaf 2.3 en 5.6.4, pagina 3).

2.1 Het college is bevoegd om de beleidsregels vast te stellen.

Eén van de rollen van de raad is: kaders stellen. Het kaderstellen wordt voor parkeren vorm gegeven door het vaststellen van deze 'Parkeervisie Wijchen'. Binnen deze kaders kan het college de beleidsregels vaststellen. In de huidige vorm van de 'Parkeervisie Wijchen' zijn bijgevoegde concept 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' opgesteld.

3.1 De raad is bevoegd, om de bevoegdheid om het omgevingsplan voor een dynamische verwijzing naar de beleidsregels parkeernormen Wijchen vast te stellen, over te dragen aan het college van burgemeester en wethouders middels een delegatiebesluit.

Om de nieuwe 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' van toepassing te laten zijn voor gebieden waar dat nog niet geregeld is, dient een TAM-omgevingsplan opgesteld te worden (TAM=Tijdelijke alternatieve maatregelen). Na vaststelling

van de 'Parkeervisie Wijchen' door de raad, wordt gestart met het opstellen van dit Tam-omgevingsplan. Het vaststellen van een TAM-omgevingsplan is een bevoegdheid van de raad. Met een delegatiebesluit kan de raad deze bevoegdheid overdragen aan het college.

Uw raad geeft uitvoering aan haar kader stellende taak door het vaststellen van de 'Parkeervisie Wijchen'. Het toevoegen van een dynamische verwijzing naar de "Beleidsregels parkeernormen Wijchen" in het omgevingsplan is slechts een technische wijziging.

3.2 *Het overdragen van de bevoegdheid om het TAM omgevingsplan vast te stellen aan het college bespaart veel procestijd*

Voordeel is dat alle ruimtelijke ontwikkelingen daarvan profiteren.

Tegenargumenten en risico's

- 1.1** *De Parkeervisie zet voor enkele onderdelen de uitwerking van de kaders al vast*
Door onderdelen als Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, deelauto's, elektrische auto's en gereserveerde plaatsen voor artsen op te nemen in de Parkeervisie, is het beleid en de invulling daarvan al bepaald. Deze kunnen daarom alleen aangepast worden met een raadsbesluit. Dit is door de splitsing van Parkeervisie en Beleidsregels parkeren echter onvermijdbaar. Deze onderdelen passen niet bij de 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen'.

Inwonersparticipatie

Op 28 september 2023 is een inloopavond georganiseerd die vooraf in de Wegwijs en op social media is aangekondigd. Inwoners van Wijchen konden vrij inlopen om hun mening over parkeren in de gemeente Wijchen te geven. Tijdens deze bijeenkomst hebben zij, op het gebied van parkeren, bestaande problemen aangekaart en oplossingsrichtingen voorgesteld.

Uitvoering of Vervolgstappen

Na het vaststellen van de 'Parkeervisie Wijchen' door de gemeenteraad zal het college de nieuwe 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' vaststellen. Deze beleidsregels zijn na publicatie direct geldig en van toepassing voor alle nieuwe nog vast te stellen omgevingsplannen.

Om de nieuwe 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' van toepassing te laten zijn voor gebieden waar dat nog niet geregeld is, dient een TAM-omgevingsplan opgesteld te worden. Na vaststelling van de 'Parkeervisie Wijchen' door de raad, wordt gestart met het opstellen van dit Tam-omgevingsplan. Het vaststellen van een TAM-omgevingsplan is een bevoegdheid van de raad. Met een delegatiebesluit kan de raad deze bevoegdheid aan het college overdragen. Om procestijd te winnen wordt de raad gevraagd deze bevoegdheid over te dragen aan het college. Het college kan dan voor het eind van 2024 het TAM-omgevingsplan vaststellen.

Bij amendementen op de 'Parkeervisie Wijchen' worden de 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' waar nodig ook nog aangepast.

Geheimhouding:

Niet van toepassing.

Openbaar

Zaaknummer: Z/24/234381

Voorstel / Advies

Team AJZ, team EZ, team RO, team Wonen, team Gebiedsinrichting en team vergunningen hebben allen geadviseerd.

Parkeervisie
Gemeente Wijchen
2024



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding parkeervisie
- 1.2 Proces
- 1.3 Leeswijzer
- 1.4 Gebiedsindeling Gemeente Wijchen

2. Parkeerontwikkelingen

- 2.1 Toenemend autobezit
- 2.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw
- 2.3 We bezitten met z'n allen meer fietsen
- 2.4 Het delen van een auto
- 2.5 Mobility as a Service
- 2.6 Blijvende gedragsverandering?

3. Wat is de huidige situatie?

- 3.1 Ons bovenliggend beleid
- 3.2 De waardering van parkeren in de gemeente
- 3.3 Parkeeronderzoek 2023
- 3.4 Conclusie huidige situatie

4. Wat zijn onze parkeerambities?

- 4.1 Uitgangspunten
- 4.2 Visie op parkeren
- 4.3 Uitwerking naar doelgroepen

5. Wat gaan we doen?

- 5.1 De aanpak voor parkeerproblemen
- 5.2 Parkeerregulering in Wijchen
- 5.3 Parkeerverwijssysteem centrum Wijchen

- 5.4 Parkeernormensystematiek
- 5.5 Parkeren en klimaatadaptatie
- 5.6 Bijzondere parkeerplaatsen

6. Monitoring en evaluatie

7. Colofon

- 16
- 18
- 19
- 22
- 23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding parkeervisie

De Mobiliteitsvisie “*Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal*” bevat de visie van de gemeente Wijchen op mobiliteit voor de periode 2020-2030. Het hierop aansluitend Mobiliteitsplan geeft antwoord op de ‘hoe-vraag’. Hoe kunnen we met het Mobiliteitsplan helpen om de wensen en ambities zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie waar te maken? Het actualiseren van het parkeerbeleid is als actie opgenomen in het Mobiliteitsplan en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP).

Hierbij is gratis parkeren voor iedere doelgroep als uitgangspunt opgenomen. Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om bijvoorbeeld voorzieningen in het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kernen. Verder wordt aandacht gevraagd voor deelmobiliteit, elektrische oplaadpunten en het parkeren van grote voertuigen. Voorliggende ‘Parkeervisie Wijchen’ is hiermee een uitwerking van het gemeentelijk Mobiliteitsbeleid.

In het Strategisch kompas: Wijchen2035 ‘De kracht van Wijchen’ (september 2022) is het verlagen van de parkeernorm als een belangrijke actie opgenomen.

1.2 Proces

Om te komen tot deze parkeervisie zijn verschillende stappen doorlopen. Allereerst is de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. De volgende vragen stonden hierbij centraal: Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt?

Om de parkeervisie ook participatief op te pakken is in oktober 2023 een inloopavond georganiseerd om bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om aan te geven wat hun ervaring met parkeren in de gemeente is.

Aan de gemeenteraad is tegelijkertijd een aantal stellingen voorgelegd. Op 18 januari 2024 is de meningsvormende nota parkeerbeleid Wijchen besproken. Hiermee is de mening van de diverse fracties over parkeren geïnventariseerd en richting gegeven aan de weg die we als gemeente willen inslaan. Het geheel is vervolgens vertaald in deze parkeervisie.

De gemeentelijke parkeernormen worden op basis van de “Parkeervisie Wijchen” uitgewerkt en vastgelegd in de ‘Beleidsregels Parkeernormen Wijchen’. Deze beleidsregels worden door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

1.3 Leeswijzer

De parkeervisie gaat uit van een relatie tussen:

- de trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren (hoofdstuk 2);
- de huidige en toekomstige parkeersituatie (hoofdstuk 3);
- de lange termijnvisie op parkeren (hoofdstuk 4);
- de oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5);
- de wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 6).

1.4 Gebiedsindeling Gemeente Wijchen

De gemeente Wijchen bestaat uit de kernen Bergharen, Hernen, Batenburg, Leur, Wijchen, Niftrik, Alverna en Balgoij. Daar waar Wijchen staat vermeld betreft dit de Gemeente Wijchen, tenzij specifiek wordt vermeld dat het de kern Wijchen betreft.

2. Parkeerontwikkelingen

Onderstaande trends en ontwikkelingen zijn (mogelijk) van invloed op de toekomstige parkeersituatie in Wijchen.

2.1 Toenemend autobezit

Op 1 januari 2024 waren er 9,0 miljoen personenauto's in Nederland. Tien jaar eerder waren dat er nog 7,9 miljoen.¹ De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag. Hierbij zijn onderstaande punten belangrijk om te benoemen:

- Begin 2024 bezaten bijna 11,7 miljoen mensen een Nederlands autorijbewijs. Dat is 9 procent meer dan tien jaar eerder. In de afgelopen tien jaar ging de groei van het aantal mensen met een rijbewijs gelijk op met de groei van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. De afgelopen 10 jaar had 8 op de 10 volwassenen een rijbewijs.
- De trend in Nederland is dat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen. Dit is mogelijk door thuiszorg, maar ook het verlenen van mantelzorg is hiervoor belangrijk. Het aantal ouderen dat een auto bezit neemt mede hierdoor steeds verder toe. Bijkomend gevolg is dat er in woonstraten steeds meer gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken komen. Bijna een kwart van de mensen met een rijbewijs (2,8 miljoen mensen) is 65 jaar of ouder.² Iets meer dan een kwart van de auto's van particulieren was op begin 2023 eigendom van een 65-plusser.³
- Jongeren gaan steeds later op zichzelf wonen. In 2019 was de gemiddelde leeftijd ruim 23 jaar, in 2020 was dat 24 jaar en vier maanden. Gecombineerd met de trend dat steeds meer

jongvolwassenen werken op het moment dat ze het ouderlijk huis verlaten⁴, leidt dit er toe dat het autobezit per huishouden toeneemt.

- Het autobezit in steden is lager dan op het platteland. Een grote stad biedt, dankzij de nabijheid van werkplekken, voorzieningen, winkels, openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten meer mogelijkheden voor een autovrij bestaan. Tegelijkertijd lenen vooral de grote steden zich minder goed voor de auto vanwege het stringente parkeerbeleid en beperkte verkeersruimte.
- Er komen niet alleen meer auto's bij – de gemiddelde auto wordt ook steeds langer, breder en zwaarder. Dit betekent meer druk op de openbare ruimte, zeker als de parkeerplaatsen niet (meer) berekend zijn op de huidige omvang.
- Het aantal elektrische auto's in Nederland groeit hiernaast snel, naar verwachting tot ruim boven de 1 miljoen in 2030. Daarmee groeit ook de vraag naar voorzieningen om deze auto's op te kunnen laden.

De gemeente Wijchen heeft een landelijk karakter. Dit is zichtbaar in het autobezit, dit is in onze gemeente iets hoger dan het Nederlands gemiddelde. Sinds 2010 is het aantal personenauto's in Nederland gestegen van 1,03 naar bijna 1,1 auto's per huishouden. In onze gemeente is dit 1,2 particuliere personenauto's per huishouden (1 jan 2023).⁵

2.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De parkeerkencijfers van het CROW⁶ (het landelijk kennisinstituut voor parkeren) dienen hierbij als richtlijn. Deze getallen zijn gebaseerd op de huidige parkeersituatie in Nederland.

¹ Bron: [Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland? \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/personenautos)

² Bron: [Bijna 11,7 miljoen mensen hebben autorijbewijs | CBS](https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/personenautos)

³ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/personenautos>

⁴ Bron: [Jongeren blijven langer bij ouders wonen, wel minder 'boemerangkinderen' \(nos.nl\)](https://www.nos.nl)

⁵ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/08/autobezit-per-huishouden-1-januari-2023>

⁶ Bron: <https://www.crow.nl/over-crow>

De afgelopen jaren hebben diverse steden hun parkeernormen (fors) verlaagd (o.a. Rotterdam, Utrecht en Nijmegen). De reden voor gemeenten om hun parkeernormen te verlagen heeft te maken met ondersteuning van onder andere de volgende bovenliggende ambities: verbeteren kwaliteit openbare ruimte, stimuleren lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen (o.a. voor doelgroep met een lagere parkeerbehoefte).

Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen bij transformatie en nieuwbouw in een sterk stedelijke omgeving is dat dit veelal samen gaat met een sturend parkeerregime. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex met een beperkt aantal parkeerplaatsen de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

Het deels landelijke karakter van de gemeente Wijchen, de ruimtelijke opgave en het ontbreken van een sturend parkeerregime vragen om locatie-specifieke parkeernormen (zie paragraaf 5.4).

2.3 We bezitten met z'n allen meer fietsen

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Het is bovendien gemakkelijk, voordelig en milieuvriendelijk (geen uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging). In veel gemeenten is het aandeel fiets voor verplaatsingen binnen de stad de afgelopen jaren gestegen. Ook in kleinere steden en dorpen doet zich een stijging voor, hoewel het beeld minder eenduidig is.⁷ Voor onze gemeente zijn deze cijfers helaas niet beschikbaar.

Fietsers hebben behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Fietsparkeren behoeft daarom meer aandacht. Hieronder de belangrijkste trends op het gebied van fietsparkeren benoemd:

⁷ Bron: [Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, oktober 2020](#)

- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, racefietsen, ligfietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, citybikes, cityhoppers, fatbikes et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Wijchen zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets in het bezit hadden, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen waaronder jongeren en forenzen. De grotere actieradius zorgt ervoor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speedpedelec aantrekkelijk voor inwoners en bewoners die verder van de winkels, werk en voorzieningen wonen.

In de 'Beleidsregels Parkeernormen Wijchen' nemen we fietsparkeernormen op. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een ontwikkeling, dient de initiatiefnemer op basis hiervan aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen bij nieuwbouw of functieveranderingen.

2.4 Het delen van een auto

Autodelen wordt steeds populairder. In de helft van alle Nederlandse gemeenten staat ten minste één deelauto die zonder tussenkomst van een persoon beschikbaar is. Je opent een dergelijke deelauto met een app of een pas.

Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat autodelen (en dan vooral de standplaats gebonden deelauto) drie effecten heeft:

- Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie is rond de 1.600

kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie.

- Ritten met een deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Autodelen leidt dus tot beperkt extra verkeer. Deze ritten worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelaautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3%). Hierbij geldt dat klassieke deelauto's (met een eigen standplaats), doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dan de gemiddelde auto in Nederland doordat ze nieuwer en kleiner zijn.
- Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Een deelauto is vooral in gebieden met een sturend parkeerregime een goed alternatief voor bijvoorbeeld de tweede auto. Hier maakt autodelen onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de (tweede/derde) auto. Hierbij wordt vaak uitgegaan van de gedachte dat één deelauto steeds meer reguliere auto's en dus autoparkeerplaatsen vervangt naarmate er meer aanbod is van andere vormen van (deel)mobiliteit en het aanbod van regulier autoparkeren wordt beperkt.

In Wijchen kan echter nog bijna overal vrij worden geparkeerd en er is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nijmegen, geen beperking in het aantal parkeervergunningen dat per adres wordt verstrekt. Mede hierdoor is er vooralsnog geen grote vraag naar deelauto's geweest.

Op het moment van schrijven staat er één deelauto van Greenwheels bij het NS-station in de gemeente Wijchen. In de wijk 'Tuin van Woezik' worden gedurende een periode van 5 jaar en bij wijze van proef twee deelauto's door JustGo aangeboden. Er is nog geen toetsingskader om aanvragen voor een vaste parkeerplaats voor deelauto's te beoordelen.

2.5 Mobility as a Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.



De verwachtingen over MaaS waren lang hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken.

Het KiM heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateerde destijds

dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar), die in grote steden wonen, tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden.

In het geval van Wijchen verwachten we niet dat MaaS op korte termijn een volwaardig alternatief gaat vormen voor het bezit (inclusief private lease) en het gebruik van de privéauto.

2.6 Blijvende gedragsverandering?

De corona-uitbraak in 2020 zorgde voor een compleet ander beeld op straat: de wegen waren door het thuiswerken en het sluiten van scholen, bedrijven en horeca zo goed als leeg. Dit is met het loslaten van alle maatregelen weer snel veranderd.

Het was lang onduidelijk of Covid-19 tot een blijvende gedragsverandering zou leiden. Zo was niet duidelijk of werkgevers en

werknemers thuiswerken zouden blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer (massaal) op kantoor gaan werken.

Wat vaststaat is dat de coronapandemie ertoe heeft geleid dat er de afgelopen jaren minder met het openbaar vervoer is gereisd en de exploitatie van het openbaar vervoer zwaar onder druk is komen te staan. In 2022 werd er ruim 27% minder vaak ingecheckt in het openbaar vervoer dan in 2019. Het aantal OV-gebruikers is in 2023 weliswaar toegenomen, maar ligt nog altijd onder het niveau van 2019.⁸ Het openbaar vervoer staat hierdoor, samen met gestegen brandstofprijzen en personeelskosten, onder druk.

Het autobezit is tegelijkertijd steeds verder toegenomen (zie paragraaf 2.1) en we staan dagelijks weer massaal in de file. In het najaar van 2022 was het drukker dan ooit op de Nederlandse wegen. De ANWB constateerde dat, in vergelijking met het pre-coronajaar 2019, de drukte zowel in de ochtend- als avondspits met een paar procent was toegenomen.⁹ De ANWB concludeerde in oktober 2023 dat de filedruk (lengte x duur file) op de Nederlandse wegen sinds het einde van de coronaperiode met 19% is gestegen.¹⁰ Zowel op de snelwegen als op het onderliggend wegennet is de doorstroming van het verkeer flink afgenomen.

De ANWB concludeert op basis hiervan dat de effecten van het thuiswerkadvies en buiten de spitsuren te reizen na het beëindigen van de coronamaatregelen nog maar zeer beperkt merkbaar zijn op de weg. Op vrijwel alle werkdagen is het aantal files dit jaar toegenomen (ochtendspits +12% en avondspits +20%).

Dit betekent dat we komende jaren een grote mate van onzekerheid over de ontwikkeling van het autobezit houden. Het monitoren van

ontwikkelingen is daarmee essentieel om de 'situatie op straat' te volgen en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Deze parkeervisie bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt de gemeente Wijchen parkeermaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd?

⁸ Bron: [In 2022 27 procent minder ingecheckt in openbaar vervoer dan voor corona \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2022/27-procent-minder-ingecheckt-in-openbaar-vervoer-dan-voor-corona)

⁹ Bron: [Drukke spits belooft weinig goeds voor komende herfst | ANWB](https://www.anwb.nl/nl/verkeer/verkeer-en-transport/verkeer-en-transport-actueel/drukke-spits-belooft-weinig-goeds-voor-komende-herfst)

¹⁰ Bron: [19 procent filegroei na coronaperiode \(anwb.nl\)](https://www.anwb.nl/nl/verkeer/verkeer-en-transport/verkeer-en-transport-actueel/19-procent-filegroei-na-coronaperiode)

3. Wat is de huidige situatie?

3.1 Ons bovenliggend beleid

De Mobiliteitsvisie “Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal” is op 28 januari 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document bevat de visie van de gemeente Wijchen op mobiliteit voor de periode 2020-2030. Centraal in de Mobiliteitsvisie staat de ‘waarom-vraag’. De Mobiliteitsvisie bevat vijf speerpunten:

- **Leefbaarheid:** We zetten binnen de grote kernen in op de fietser en voetganger, waarbij we ervoor zorgen dat voorzieningen goed met de auto bereikbaar blijven. In (nieuwe) woonwijken maken we meer ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt.
- **Bereikbaarheid:** We zetten tussen de kernen in op bereikbaarheid voor iedereen. Elke verkeersdeelnemer moet tussen de kernen kunnen reizen. Hierbij zetten we in op betere fietsverbindingen, maar tegelijkertijd houden we de grotere kernen goed bereikbaar voor de auto.
- **Verbonden:** Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2030 een realistisch alternatief voor de auto voor reizen van en naar de belangrijkste bestemmingen in de omliggende regio's. Hierbij zetten we in op onder andere fiets- en OV-verbindingen, voldoende en veilige fietsenstallingen bij overstappunten en toegankelijke OV-haltes. Inwoners zijn hierdoor voor onder andere woon-werk verkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten minder afhankelijk van de auto.
- **Duurzaam:** In 2030 is voor iedereen (o.a. inwoners, bezoekers, werknemers etc.) een duurzame vervoerswijze of faciliteit beschikbaar waardoor men zich betrouwbaar en comfortabel binnen en buiten de gemeente kan verplaatsen. Met als doel het aandeel duurzame verplaatsingen (lopen, (e)fietsen, speed pedelecs,

openbaar vervoer, elektrische auto en nieuwe vormen van e-mobility) dat binnen de eigen gemeente plaatsvindt te verhogen.

- **Verkeersveilig:** Wijchen is in 2030 nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van inwoners en bezoekers). We streven hierbij naar het voorkomen van verkeersslachtoffers op het lokale wegennet. Hiervoor is structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Waarbij we extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor ontwerp van de openbare ruimte.

Het op 30 september 2021 vastgestelde mobiliteitsplan geeft antwoord op de ‘hoe-vraag’. Hoe kunnen we met het mobiliteitsbeleid de wensen en ambities zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie waarmaken? Het actualiseren van het parkeerbeleid is hierin als actie benoemd.

Gratis parkeren voor iedere doelgroep (geen betaald parkeren) is in het mobiliteitsplan als uitgangspunt opgenomen. Door het parkeren gratis te houden is het voor bezoekers en inwoners eenvoudig om bijvoorbeeld voorzieningen in het centrum te bezoeken. Dit stimuleert de levendigheid en ook het ondernemerschap in de kern. Verder wordt aandacht gevraagd voor deelmobiliteit, elektrische oplaadpunten en het parkeren van grote voertuigen.

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij een inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat **parkeernormen** worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke ambities. In 2020 is het ‘Parkeerbeleidsplan gemeente Wijchen’ door de gemeenteraad vastgesteld. In het parkeerbeleid zijn ook parkeernormen voor verschillende functies opgenomen. Hierbij is aangesloten bij de door het CROW opgestelde landelijke parkeerkencijfers en gekozen voor het maximum van de bandbreedte (dit terwijl het autobezit nagenoeg gelijk is aan het landelijk gemiddelde – zie paragraaf 2.1).

In de meeste parkeernormen zijn echter voor het betreffende gebied geldende parkeernormen opgenomen. Hier gelden de parkeernormen uit de parkeerbeleid niet. Opvallend is dat de parkeernormen in bestemmingsplannen veelal lager zijn dan het parkeerbeleid. Hierdoor

zijn in de praktijk bij veel nieuwbouwgebieden (fors) minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan dat op basis van het parkeerbeleid (het maximum van de CROW-bandbreedte) gerealiseerd zou moeten worden.

Voor een deel van het centrum van de kern Wijchen -Tussen Kasteel en Wijchens Meer (hierna: TKWM)- gelden bijvoorbeeld ook andere parkeernormen. Voor de nieuwe bebouwing (woningbouw en commercieel programma) wordt hier de onderkant van de bandbreedte van de CROW parkeerkencijfers gehanteerd. Het toepassen van de onderkant van de CROW-normen voor het nieuw te realiseren programma in het centrum past bij de gemeentelijke ambities om een duurzame, toekomstbestendige wijk te maken. Wonen in het centrum van de kern Wijchen betekent hierbij dicht bij voorzieningen wonen, maar ook accepteren dat het niet altijd mogelijk is om de auto voor de deur te kunnen parkeren.

3.2 De waardering van parkeren in de gemeente

In oktober 2023 is een inloopavond georganiseerd om bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden de mogelijkheid te bieden om aan te geven wat hun ervaringen met parkeren in de gemeente zijn. Tijdens deze bijeenkomst zijn slechts 12 reacties ontvangen.

- Er zijn opmerkingen gemaakt over het parkeren van grote voertuigen voor woningen. Dit ontnemt onder andere het zicht van de bewoners en zorgt voor geluidsoverlast.
- Meerdere bewoners van de Kloosterakker in de kern Wijchen hebben aangegeven dat de inpandige parkeerplaatsen te smal en daarom niet bruikbaar zijn. Ook de parkeerplaatsen in de straat zijn te klein. Er wordt hierdoor al lange tijd aan de kant van de woningen met twee wielen op de stoep geparkeerd (o.a. om de elektrische auto op te laden). Dit werd altijd gedoogd, maar na een recent incident is aangegeven dat hier op gehandhaafd gaat worden. Bewoners pleiten voor de realisatie van extra parkeerplaatsen, voorzetting van het gedoogbeleid en duidelijke verkeersregels in de straat (o.a. prioritering verkeer dat tegen de klok in rijdt). De gemeente heeft deze

klacht direct opgepakt en gaat het op de stoep parkeren door middel van bebording voortaan gedogen.

- Op locaties waar het druk is, wordt geparkeerd op plekken waar dat niet is toegestaan. Als voorbeeld is de Korte Pas genoemd, waar incidenteel in de grasstroken wordt geparkeerd. Als suggestie is meegegeven om dit te formaliseren door plaatsing van grastegels.
- Ook in de Silvesterstraat (Alverna) wordt steeds vaker op het trottoir geparkeerd. Dit zou deels door het toenemend aantal auto's komen, maar deels ook omdat bewoners persé voor de woning willen parkeren.
- Het is onduidelijk waar in de wijk Huurlingsedam wel en niet mag worden geparkeerd (zie ook paragraaf 3.4). Er wordt op onoverzichtelijke plaatsen geparkeerd, waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Auto's staan niet altijd in de aanwezige parkeervakken, omdat dit niet direct nabij de bestemming is. Er wordt gevraagd om bij oplevering van de wijk duidelijk te geven over de parkeersituatie en om handhaving van het foutparkeren.
- In het centrum van de kern Wijchen zijn algemene invalideparkeerplaatsen die soms die binnen en soms buiten de parkeerschijfzone vallen. Dit geeft onduidelijkheid voor parkeerders: "Mag hier wel of niet langer dan twee uur worden geparkeerd?" Voorgesteld wordt om hierin een lijn te trekken.
- Vanuit de oudere wijken komen klachten over hoge parkeerdruk, veroorzaakt doordat de parkeercapaciteit in deze wijken niet in lijn is met het autobezit van bewoners. Dit speelt onder andere in de Vogelbuurt in Wijchen-Noord en in Wijchen-Oost. In Wijchen-Noord is het ook vaak druk rondom de winkels aan de Tunnelweg.
- Het is tenslotte voor bedrijven niet altijd meer mogelijk om op eigen terrein te parkeren. Onder bepaalde voorwaarden mogen op gemeentegrond openbare parkeervakken worden aangelegd. Dit is echter niet altijd toereikend. In sommige straten is daarom een parkeerverbod ingegeld.

Het algemene beeld dat van de inloopavond, in combinatie met een beperkt aantal klachten over parkeren dat afgelopen jaren bij de

gemeente is binnenkomen, is dat bewoners (erg) tevreden zijn met het parkeren binnen de gemeente Wijchen.

3.3 Parkeeronderzoek 2023

Om meer inzicht te krijgen in het autobezit van bewoners is in juni 2023, op een doordeweekse nacht een parkeeronderzoek uitgevoerd in de nieuwbouwwijk Huurlingsedam. Dit is een nieuwe woonwijk in Wijchen nabij het centrum en het Wijchense Meer. In deze wijk staan verschillende typen woningen door elkaar.

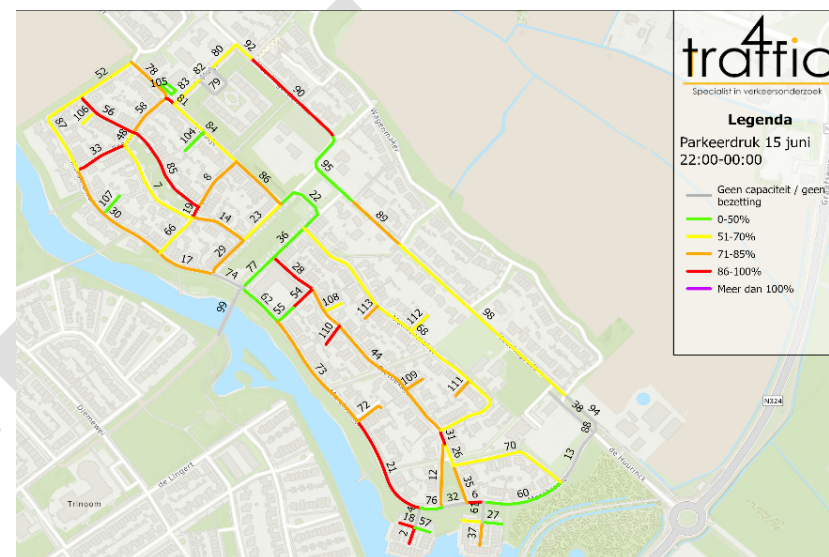
In het bestemmingsplan zijn gebied specifieke parkeernormen vastgelegd die lager zijn dan de parkeernormen zoals opgenomen in het parkeerbeleid (woning vrijstaand 2,0 pp/woning, vrije sector 1,6-1,8 pp/woning en woningen betaalbaar 1,6 pp/woning). De wijk functioneert desondanks goed en er zijn, afgezien van de eerste maanden na oplevering toen er nog werd gebouwd, weinig of geen klachten over parkeren bij de gemeente binnengekomen. Deze wijk is daarom een goede locatie om het aantal parkeerplaatsen af te zetten tegen het aantal woningen en geparkeerde voertuigen.

Het onderzoeksgebied en de parkeerdruk per straat is weergegeven in onderstaande figuur. Het is belangrijk om te melden dat de getallen in onderstaande figuur geen indicatie geven over de hoeveelheid parkeerplaatsen, maar een wegsectie aangeven.

Er zijn in het onderzoeksgebied 518 adressen en 965 parkeerplaatsen (616 op straat en 349 op eigen terrein). Met de telgegevens komen we uit op een gemiddelde van 1,9 parkeerplaats per woning en een gemiddeld autobezit van 1,2 auto per woning.

Er stonden 's nachts 644 motorvoertuigen geparkeerd. De gemiddelde parkeerdruk in de wijk komt hiermee uit op 67%. Hierbij zijn er uiteraard straten waar het drukker is en straten waar het minder druk is (zie figuur 1). Landelijk wordt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod (zoals winkelgebieden) doorgaans een grens van 85% parkeerdruk aangehouden als acceptabel. Boven dit percentage neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe. Voor

woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90% gehanteerd.



Figuur 1 Uitkomsten parkeeronderzoek Huurlingsedam

De gemiddeld parkeerdruk in Huurlingsedam is 's nachts kortom verhoudingsgewijs laag. Op een totaal van 965 staan er 321 parkeerplaatsen leeg. Voor de overige momenten in de week zijn geen tellingen uitgevoerd.

Als we de nieuwbouwwijk Huurlingsedam als indicatie nemen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Wijchen, dan is de belangrijkste conclusie dat met minder parkeerplaatsen en dus met een lagere parkeernorm dan opgenomen in het geldende parkeerbeleid kan worden volstaan.

3.4 Conclusie huidige situatie

Bovenstaande resulteert tot de volgende conclusies:

- De belangrijkste conclusie die we voor de huidige situatie trekken is dat er in geen van de kernen sprake is van een structureel hoge parkeerdruk op wijkniveau én er zijn geen klachten van bewoners die om ingrijpende maatregelen, zoals de invoering van parkeerregulering, vragen. Het algemene beeld is dat de bewoners juist erg tevreden zijn met de parkeersituatie.
- Verspreid over de gemeente zijn er -met name in de oudere wijken- straten met een hoge parkeerdruk, waar er (op specifieke dagen / tijden) sprake is van een parkeerprobleem. Bij de gemeente komen ook regelmatig klachten binnen over het parkeren van bedrijfsvoertuigen in woonstraten en verlies aan openbare parkeercapaciteit door het instellen van laadpalen.
- In de Mobiliteitsvisie staat dat we in (nieuwe) woonwijken meer ruimte gaan vrijmaken voor fietsers, voetgangers, openbaar groen en verblijfsruimte, waardoor de auto een minder dominante positie krijgt. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen.

4. Wat zijn onze parkeerambities?

Dit hoofdstuk bevat de kern van de nieuwe parkeervisie. De uitwerking van onderstaande punten staat beschreven in hoofdstuk 5. De wijze waarop we de effecten monitoren en evalueren staat beschreven in hoofdstuk 6.

4.1 Uitgangspunten

Voorliggend plan biedt Wijchen handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen – of de komende jaren kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Het parkeerbeleid heeft een integraal karakter:

- In het Strategisch kompas: Wijchen2035 'De kracht van Wijchen' (september 2022) is het verlagen van de parkeernorm als een belangrijke actie opgenomen.
- Het parkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie en verkeer te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een leefbare, bereikbare, duurzame en verkeersveilige gemeente voor verschillende modaliteiten (zie paragraaf 3.1).
- Het parkeerbeleid zet in op verschillende doelgroepen (zie paragraaf 4.3). Deze doelgroepen staan centraal in het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft immers zijn 'eigen' parkeerbehoefte en behoefte aan passende parkeercapaciteit.
- Het parkeerbeleid zet in op maatwerk bij het oplossen van specifieke parkeerknelpunten op specifieke locaties. Bij het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren geldt het principe van beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen (B-B-B-B) als basis voor het nemen van maatregelen (zie paragraaf 5.1). Dit betekent dat niet gelijk wordt uitgegaan van het bijbouwen van (dure)

parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen, hierbij staan drie aspecten centraal: beïnvloeden, benutten en beheersen.

4.2 Visie op parkeren

Parkeren maakt deel uit van het Mobiliteitsbeleid en levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in onze gemeente plaatsvinden (o.a. wonen, werken en recreëren) en aan de kwaliteit en het gebruik van de schaarse openbare ruimte. Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op actieve sturing van autobezit en gebruik door inwoners, werknemers en sociaal & economische bezoekers.

Onze visie op parkeren voor de komende jaren is (in lijn met de Mobiliteitsvisie) als volgt: "*Het parkeerbeleid van Wijchen zet in op passende parkeercapaciteit voor inwoners en bezoekers en stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede voorzieningen voor de fiets, deelauto's en elektrische auto's.*"

4.3 Uitwerking naar doelgroepen

Onderstaand de belangrijkste uitgangspunten voor verschillende doelgroepen.

- De meeste inwoners hebben op dit moment nog de mogelijkheid om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat óf op eigen terrein). Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal dit veranderen. Bijvoorbeeld door de realisatie van collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van de wijk (sociaal veilig, met voldoende oplaadvoorzieningen). Gemeente Wijchen vindt een loopafstand van 200 meter (2-3 minuten) vanaf de woning acceptabel voor bewoners.
- Voor verplaatsingen binnen de kernen wordt door bewoners zoveel mogelijk gebruik gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets en openbaar vervoer. De parkeervisie zet echter nadrukkelijk niet in op sterke sturing van autobezit en autogebruik van inwoners, wel

wordt gebruik van fiets, deelauto's en openbaar vervoer gestimuleerd.

- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers doorgaans minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Een loopafstand van 500 meter (6 minuten) naar de werklocatie is (afgezien van de industriegebieden waar op eigen terrein wordt geparkeerd) daarmee acceptabel. Vooral een goedkope en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk.
- Bezoekers van inwoners en bezoekers van voorzieningen kunnen de auto in de nabijheid van de bestemming parkeren (250-600 meter). Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Deze groepen mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of (hoge) parkeertarieven. Tegelijkertijd willen we bezoekers ook steeds meer 'op de gewenste plek' laten parkeren (zie paragraaf 5.3).

In het volgende hoofdstuk wordt nader op ingegaan op maatregelen om parkeerproblemen te voorkomen of op te lossen.

5. Wat gaan we doen?

5.1 De aanpak voor parkeerproblemen

Om (toekomstige) knelpunten op te lossen worden maatregelen genomen binnen onderstaande oplossingsrichtingen.

- **Beïnvloeden** – Het stimuleren van alternatieven voor de auto heeft een positieve werking op het verminderen van autogebruik en de parkeerbehoefte. De realisatie van geconcentreerde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw met daarin duurzame vormen van mobiliteit (zie paragraaf 5.4) is hier een voorbeeld van. Voor de fiets gaat het om stimulering van het gewenst gedrag. We willen dat fietsers gebruik (kunnen) maken van de verschillende fietsvoorzieningen: (gratis en bewaakte) fietsenstallingen, fietsparkeervakken en fietsrekken. Hiermee zorgen we voor een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte, goede bereikbaarheid voor fietsers en voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen voor elk type fiets. In deze parkeervisie wordt niet verder ingegaan op (de noodzaak voor) het realiseren van voldoende fietsvoorzieningen.
- **Benutten** – De aanwezige parkeercapaciteit wordt niet overal optimaal benut. We zetten de komende jaren daarom in op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit voor zowel auto als fiets. Die doen we enerzijds door parkeerders bewust te maken van de verschillende mogelijkheden en doelgroepen gericht op de juiste plaats te laten parkeren (inclusief gebruiksmogelijkheden op eigen terrein). Anderzijds zetten we bij nieuwbouw in op parkeernormen die (beter) aansluiten op het toekomstig bezit en gebruik van de auto / fiets.
- **Beheersen** – Parkeren in de gemeente wordt deels gereguleerd door een blauwe zone. Deze vorm van parkeerregulering is ingevoerd om de parkeerdruk in het centrum van de kern Wijchen te verlagen en hiermee de leefbaarheid te vergroten, doelgroepen naar de gewenste parkeervoorzieningen te sturen (zie toelichting in

paragraaf 5.3) en het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit (fiets, openbaar vervoer) te stimuleren. Er zijn op dit moment geen plannen om elders in te gemeente parkeerregulering in te voeren.

- **Bouwen** – In gebieden waar parkeeroverlast wordt veroorzaakt door de eigen inwoners en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden, is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken en sommige bedrijventerreinen is de realisatie van extra parkeercapaciteit op maaiveld vaak fysiek lastig of gaat ten kostte van openbaar groen. Gebouwde parkeervoorzieningen voor bezoekers van bewoners en voorzieningen zijn vooralsnog geen optie, omdat zonder een vorm van parkeerregulering automobilisten doorgaans de voorkeur geven aan gratis parkeren op straat. Deze optie is derhalve niet verder uitgewerkt in deze nota.

Bovenstaande stappen staan centraal in het zoeken naar parkeeroplossingen. Acceptatie van de parkeeroverlast en niets doen is echter ook altijd een optie. Dit geldt vooral voor gebieden waar invoering van parkeerregulering / uitbreiding van de parkeercapaciteit niet mogelijk en/of niet gewenst is.

5.2 Parkeerregulering in Wijchen

5.2.1 Vormen van parkeerregulering

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk:

- **De blauwe zone:** in een blauwe zone (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Deze vorm van parkeerregulering met venstertijden wordt vaak ingevoerd om kortparkeren te faciliteren en werkt goed om langparkeerders te weren. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit. Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Voor een ontheffing moeten leges worden betaald. Een blauwe zone kan nooit kostendekkend worden ingevoerd; de leges dekken namelijk nauwelijks de kosten voor

uitgifte van de ontheffing en de opbrengsten van bekeuringen gaan grotendeels naar het Rijk.

- Vergunninghoudersparkeren: in gebieden met een vergunninghoudersregime kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkelijke functies (bijvoorbeeld woonwijk maar niet winkels en horeca) om overlast door overloop tegen te gaan. Er staan voor bezoek geen parkeerautomaten op straat en de parkeerschijf is niet geldig. Voor bezoek van bewoners kan een bezoekersregeling worden ingesteld. De opbrengsten van verkeersboetes gaan, net als bij een parkeerschijfzone naar het Rijk en niet naar de gemeente. Deze vorm van parkeerregulering kan kortom alleen kostendekkend worden ingevoerd met hoge vergunningtarieven.
- Betaald parkeren: in een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Sturing van het parkeergedrag is echter ook mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opstellen van een Parkeerverordening en Verordening Parkeerbelasting. Doordat de hoogte van de parkeertarieven en kosten van een parkeervergunning door de gemeente worden bepaald, kan betaald parkeren -in tegenstelling tot bijvoorbeeld de blauwe zone- makkelijker kostendekkend worden ingevoerd.

We kiezen ervoor om parkeren (gezien de kleinschaligheid van de gebieden) deels te blijven reguleren door middel van parkeerschijfzones. Er zijn geen concrete plannen om elders in de gemeente op korte termijn een blauwe zone in te voeren. Invoering van betaald parkeren is, overeenkomstig met het mobiliteitsbeleid, niet voorzien.

Een permanente ontheffing op het gebruik van een parkeerschijf in de parkeerschijfzone (blauwe zone) wordt in de gemeente Wijchen niet verleend. Het doel van een parkeerschijfzone is om de doorstroming van de parkerende voertuigen te bevorderen. Voor alle langparkeerders (winkeliers, bewoners of bezoekers die langer willen parkeren) zijn rondom het centrum parkeerplaatsen zonder tijdslimiet ingericht. Deze liggen doorgaans op een iets grotere afstand van het centrum. Om het gebruik van de verschillende terreinen te optimaliseren wordt momenteel gewerkt aan een dynamisch parkeerverwijssysteem (zie paragraaf 5.3).

Bij de herinrichting van het centrumgebied Wijchen is met bewoners van Die Eijcken een afspraak gemaakt om de inrichting van het kernwinkelgebied door te trekken over hun terrein. Daarmee kwamen de persoonlijke parkeermogelijkheden te vervallen. De toegankelijkheid, bereikbaarheid en uitstraling van het centrum heeft hierdoor een duidelijke verbeteringsslag gemaakt. Met deze bewoners is daarom afgesproken dat zij per woonadres één ontheffing van de parkeerschijfzone kunnen krijgen.

Bouw-, installatie-, reparatie- en verhuisverkeer komt in aanmerking voor een ontheffing voor het centrum, eventueel aangevuld met een tijdelijke parkeeronthefing. Het bedrijf moet aantonen dat het in- en uitladen van gereedschap, apparatuur, materialen e.d. niet tijdens de venstertijden mogelijk is. De ontheffing wordt verstrekt voor de duur dat deze noodzakelijk is (maximaal 1 maand) en maximaal 2 tijdelijke ontheffingen per adres.

5.2.2. Parkeeronthefingen blauwe zone

5.3 Parkeerverwijssysteem centrum Wijchen

De ruimtelijke ontwikkeling 'Tussen Kasteel en Wijchens Meer' zorgt de komende jaren voor aanvullende functies in het centrum van Wijchen. De gemeenteraad heeft, om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen, in 2020 besloten tot het handhaven van de huidige parkeercapaciteit.

Het College van B&W heeft aanvullend op het raadsbesluit besloten om de buffer ten behoeve van het zoekverkeer in het centrum te verlagen van 15% naar 5% en de onderkant van de CROW-kengetallen bandbreedte te hanteren (zie paragraaf 3.1). Om zoekverkeer in het centrum te verlagen is besloten een dynamisch parkeerverwijssysteem te realiseren.

In 2020 is middels een quick-scan de mogelijkheid van een parkeerverwijssysteem onderzocht. Dit heeft geleid tot de uitwerking zoals weergegeven in figuur 2.

Voor het leveren van de juiste informatievoorziening op de dynamische parkeerverwijzing is gekozen voor het detecteren van voertuigen per parkeerplaats door lokale voertuigdetectie. Het voordeel van individuele detectie is de nauwkeurigheid: van iedere parkeerplaats is exact bekend of deze wel/niet bezet is. Hierdoor kan accuraat worden gemonitord wat de bezettingsgraad, parkeerduur en parkeerdruk in het centrum van Wijchen is en welke parkeerplaatsen het meest worden gebruikt. Handhaving kan deze informatie gebruiken voor het gericht controleren van langparkeerders in de blauwe zone. Het uiteindelijk doel van het parkeerverwijssysteem is dat we zowel kort- als langparkeerders een optimale beschikbaarheid van parkeerplaatsen kunnen garanderen.

De aanbesteding voor het parkeerverwijssysteem is begin 2024 gestart en loopt tot voorjaar 2024. De verwachting is dat het parkeerverwijssysteem eind 2024 / begin 2025 operationeel gereed is.



X06-HZ-RAP-24000636 / Concept / Versie 0.3 / 11 maart 2024

5.4 Parkeernormensystematiek

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke ambities. In deze paragraaf wordt ingegaan op de toepassing van parkeernormen in de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen worden na vaststelling van de 'Parkeervisie Wijchen' uitgewerkt in de 'Beleidsregels Parkeernormen Wijchen'.

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen) worden voor de gemeente specifieke parkeernormen opgenomen in de op te stellen 'Beleidsregels Parkeernormen Wijchen (nota parkeernormen)'. Hierbij maken we ten opzichte van de huidige parkeernormen een bredere uitsplitsing in functies en type woningen / appartementen. Zo sluiten we aan op de praktijk en voorkomen we dat bij ruimtelijke ontwikkeling onnodig veel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, waardoor de beoogde ontwikkeling onder druk komt te staan.

5.4.1 Bepalen parkeerbehoefte

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden, is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast.

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone van een gebied (centrum, schil, overig, buitengebied). Hoe dicht bij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm.

In onderstaande tabel is de gebiedsdeling voor de parkeernormen weergegeven.

Gebied	Stedelijkheid ¹¹	Zone
Centrum kern Wijchen	Matig stedelijk	Centrum
Bebouwde kom van Wijchen en Batenburg	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij	Weinig Stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Niftrik	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen) wordt een lijst met passende parkeernormen opgesteld en opgenomen in de 'Beleidsregels Parkeernormen Wijchen'. De parkeernormen sluiten aan op het huidige autobezit, onze ambitie om bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer – zie paragraaf 3.1) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

5.4.2 Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt voor de parkeernormen is dat een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt namelijk dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling op eigen terrein wordt gerealiseerd.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent, aantonen dat het fysiek

¹¹ Bron: <https://allecijfers.nl/>

aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, is het mogelijk om het plangebied geheel te zien als tijdelijk eigen terrein, waarbij de blijvende bestaande belangen dienen te worden gerespecteerd.

5.4.3 Mogelijkheden reductie parkeereis

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor minder autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom worden de volgende mogelijkheden opgenomen in de nota “Beleidsregels Parkeernormen Wijchen”:

- **Fietsparkeren:** als een ontwikkeling (alleen geldig bij appartementen) voorziet in extra (boven de eisen van het bouwbesluit) en/of kwalitatief toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 5% worden verlaagd – in verhouding is dat vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten). De kwaliteitseisen die aan fietsparkeervoorzieningen worden gesteld staan beschreven in de ‘Beleidsregels Parkeernormen Wijchen’.
- **Deelauto's:** als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen tot maximaal 10% worden verlaagd. Hierbij hanteren we de verhouding van één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen).

In andere gemeenten wordt doorgaans uitgegaan van een vervangingsratio van 1 deelauto op 5 gewone auto's tegen (saldo -4). De raad van Staten heeft op 7 juni 2023 aangegeven dat in een bestemmingsplan zelfs de parkeerbehoefte met tien

parkeerplaatsen kan worden bijgesteld als gevolg van één deelauto¹². Dit betekent een netto vermindering van 9 parkeerplaatsen. In Wijchen zijn we echter terughoudend en hanteren een lagere vervangingsratio. Dit omdat de potentie van deelauto's het best benut wordt in (hoog)stedelijk gebied met een sterk sturend parkeerbeleid. Dit is in onze gemeente niet het geval (zie hoofdstuk 2).

Ter verduidelijking: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 200 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden worden gereduceerd tot 180 parkeerplaatsen (maximaal -10%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen 185 stuks bedraagt.

Toepassing van bovenstaande mogelijkheden is alleen toepasbaar bij (grootschalige) gebiedsontwikkelingen en lokale initiatieven met 20 of meer woningen / appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven en grondgebonden woningen. De mogelijkheden om de parkeereis te verlagen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Dit omdat de acceptatie van deelmobiliteit in onze gemeente nog beperkt is en we niet willen dat we door hoge reductiepercentages in de omgeving van de ontwikkeling een parkeerprobleem creëren. De reductie geldt overigens niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 381 voor aandeel bezoek) en voor niet-woon-functies.

Belangrijk bij het toepassen van reductiefactoren is dan ook dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en openbaar vervoer), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van

¹² Bron: [ECLI:NL:RVS:2023:2204](https://ecli.nl:RVS:2023:2204), Raad van State, 202107157/2/R1 (rechtspraak.nl)

maximaal 10%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving. De korting kan door ontwikkelaars dus niet standaard worden toegepast bij ruimtelijke plannen.

5.4.4 Norm Fietsparkeren

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen.

In de “Beleidsregels Parkeernormen Wijchen” nemen we voor niet-woonfuncties fietsparkeernormen op. Bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling dient de initiatiefnemer vervolgens aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken welk type fietsparkeervoorziening gerealiseerd wordt en op welke plekken.

De fietsparkeerplaatsen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van FietsParKeur en de CROW Leidraad fietsparkeren. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

5.5 Parkeren en klimaatadaptatie

Het klimaat verandert. Zowel de winters als de zomers zijn natter geworden. Extreme buien komen steeds vaker voor en worden steeds heviger. Hierdoor ontstaat er wateroverlast. De gemiddelde temperatuur neemt tegelijkertijd toe. Hittegolven komen vaker voor en duren langer. Vooral in woonwijken wordt het warmer, omdat bebouwde oppervlakken meer warmte vasthouden.

De parkeervisie ondersteunt, via het duurzaam en klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte, maatregelen om de gevolgen van de klimaatverandering te beperken. Bij herinrichting van een straat/wijk wordt onderzocht wat mogelijk is, bijvoorbeeld toepassing van half open verharding. Hiernaast geldt dat de bijdrage aan klimaatadaptatie (meer groen en betere afwatering) afhankelijk is van de locatie.

Als bewoners een hoge parkeerdruk ervaren, dan wordt regelmatig als oplossing het omvormen van groenstroken tot parkeervakken voorgesteld. De parkeervisie ziet dit niet als duurzame oplossing. De functie van groen wordt gezien als gelijkwaardig aan de functie parkeren. Alleen waar noodzakelijk zal extra parkeercapaciteit ten koste gaan van groen. Locaties die binnen de groenstructuur vallen of waar bomen staan komen niet in aanmerking voor de aanleg van parkeerplaatsen. Bij het beoordelen van de mogelijkheden houden we rekening met het gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein, de parkeerdruk, de waarde van het groen, andere oplossingsmogelijkheden en ruimtelijke argumenten.

Tegelijkertijd is het mogelijk om parkeerplaatsen om te zetten naar groenvoorzieningen. Hiervoor geldt vanuit het parkeerbeleid dat uit parkeerdrukmetingen (zie hoofdstuk 6) moet blijken dat de gemiddelde parkeerdruk in het betreffende gebied na omzetting van parkeerplaatsen niet boven de 85% uitkomt.

5.6 Bijzondere parkeerplaatsen

5.6.1 Parkeervoorzieningen voor gehandicapten

De gemeente Wijchen hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Bij het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de komende jaren uitgegaan van onderstaande punten.

- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn.
 - Bij nieuw te bouwen instellingen houden we rekening met het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen van het CROW. Het uitgangspunt hierbij is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naartoe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere algemene AGPP's verzoekt, dan dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.
 - Bestaande instellingen die niet over een algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikken kunnen deze aanvragen bij de gemeente. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden opgeheven als de openbare voorziening, waarvoor deze is ingesteld, ophoudt te bestaan.
 - We nemen bij een parkeeronderzoek (zie hoofdstuk 6) de locatie van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik daarvan mee. Op basis hiervan kunnen we bepalen of uitbreiding van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en/of aanpassing van de landelijke richtlijn van 1-op-50 noodzakelijk is.
- Een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats wordt toegekend aan inwoners van Wijchen met een handicap die in het bezit zijn van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart bestuurder (GPK-B) en geen

eigen parkeergelegenheid hebben in de directe nabijheid van hun woning. De gemeente houdt bij de toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats zoveel mogelijk rekening met de voorkeur van de aanvrager, maar behoudt het recht een andere plaats toe te wijzen. Aan de inrichting van een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats zijn kosten verbonden. Het gaat dan om leges, materiaalkosten en de werkelijke kosten van het geschikt maken van een parkeerplaats. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.¹³

In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbepaald in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbeperking. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats. Een eventuele blauwe belijning bij algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zal daarom worden verwijderd. Dit leidt immers alleen maar tot verwarring (zie paragraaf 3.2).

5.6.2 Parkeervoorzieningen voor grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte is binnen de bebouwde kom van Wijchen niet toegestaan. Een uitzondering geldt op enkele wegen op het bedrijventerrein Wijchen-Oost en tijdens de marktdagochtend waarvoor enkele parkeerplaatsen zijn geoormerkt. Grote voertuigen mogen in het centrum van Wijchen alleen laden en lossen op de laad- en losplaatsen. Op de bedrijventerreinen dienen bedrijven in hun eigen parkeren te (blijven) voorzien. Het realiseren van nieuwe camperplaatsen wordt aan de markt overgelaten.

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken kan tot irritatie leiden. De gemeente ontvangt hier regelmatig klachten over. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte

¹³ Zie: <https://www.wijchen.nl/gehandicaptenparkeerplaats>

tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar, omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling gaan vallen. Dit betekent dat het parkeren van bedrijfsvoertuigen die voldoen aan de APV niet voorkomen / beperkt kan worden.

Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken en hiernaar te verwijzen. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Ervaringen in het land geven aan dat het effect zeer beperkt is en men bedrijfsbusjes (zeker als gevuld met gereedschap) doorgaans toch gewoon in de wijk blijft parkeren.

In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze dus zoveel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de burens. Het hierop aanspreken van de eigenaren / gebruikers is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd.

5.6.3 Parkeervoorzieningen voor deelauto's

I. Standplaatsgebonden deelauto's

Er is vanuit de markt anno 2024 weinig animo om in de openbare ruimte van Wijchen deelauto's aan te bieden. Dit heeft te maken met het, ten opzichte van de grote steden in het land, verhoudingsgewijs hoge autobezit en het ontbreken van parkeerregulering. We verwachten ook niet dat het aanbod van commercieel aangeboden deelauto's op straat de komende jaren gaat groeien in onze gemeente.

Aanbieders van deelauto's kunnen bij de gemeente een vaste parkeerplaatsen (= standplaats) voor een deelauto aanvragen. Op dit moment hebben we geen toetsingskader om aanvragen voor een vaste parkeerplaats voor deelauto's te beoordelen. Aanvragen voor een standplaats worden voortaan op basis van onderstaande uitgangspunten getoetst:

- Een parkeerplaats voor deelauto's wordt uitsluitend toegekend aan een organisatie die is ingeschreven bij een Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland en waarbij zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie.
- De door de aanbieder gewenste locatie voor het plaatsen van een deelauto dient een parkeerplaats te zijn die voldoet aan de volgende eisen:
 - het gaat om een bestaande parkeerplaats,
 - de locatie is goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg,
 - de parkeerplaats kenmerkt zich door makkelijk in- en uitparkeren (verkeersveiligheid).
- De aanbieder van een deelauto dient de gemeente binnen 2 weken te informeren als de parkeerplaats niet langer door hem in gebruik is voor autodelen. Na intrekken van het verkeersbesluit wordt de bebording verwijderd, waardoor de betreffende parkeerplaats weer algemeen beschikbaar wordt.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's worden aangeduid met bord E8 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de naam van de aanbieder.

II. Particulier autodelen

Het particulier delen van een auto via een online platform is de afgelopen tijd snel gegroeid. Hierbij gaat het om privéauto's die worden verhuurd als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Hierdoor kunnen de kosten van een privéauto (deels) worden terugverdiend. Over de effecten van peer-to-peer autodelen is nog weinig bekend. Wel is duidelijk dat het aanbod sterk uiteenloopt – in tegenstelling tot de andere vormen van autodelen betreft het niet alleen nieuwe, vaak kleine auto's of elektrische voertuigen, maar ook grotere en oudere modellen.

In tegenstelling tot de standplaatsgebonden (klassieke) deelauto is er bij peer-to-peer autodelen geen directe rol voor de gemeente. De voertuigen worden op eigen terrein of op niet-gereguleerde parkeervakken in de wijk geparkeerd. Hetzelfde geldt voor commerciële initiatieven waarbij een voertuig door meerdere mensen uit de buurt

wordt gebruikt. Er wordt hiervoor geen speciale parkeerplaats ter beschikking gesteld en het promoten onder potentiële gebruikers is primair een taak van de betreffende particulieren.

5.6.4 Oplaadpunten voor elektrische auto's

De richting die de gemeente met laadinfrastructuur op wil, is vastgelegd in de 'beleidsstrategie elektrisch rijden gemeente Wijchen' (mei 2021). De beleidsregel plaatsing laadinfrastructuur 2023 (november 2023) beschrijft hoe de verdere uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente Wijchen tot stand komt. Laadpalen worden vooral op verzoek van inwoners in woonwijken geplaatst.

Er zijn daarnaast afspraken gemaakt over het proactief plaatsen van vijftien extra laadpalen gedurende de looptijd van de concessie. Dit zijn openbare laadpalen, waarvoor twee openbare parkeerplaatsen worden gereserveerd. Dit is in het kader van de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL). Deze laadpalen worden de komende jaren proactief geplaatst op strategische gekozen parkeerplaatsen in zowel bestaande wijken als grotere parkeerterreinen. Hierdoor ontstaat komende jaren een fijnmazig netwerk van laadpalen in de gemeente.

5.5.5 Gereserveerde parkeerplaatsen voor artsen

Omwille van een spoedgeval moet de auto van de huisarts dichtbij staan om te kunnen gebruiken. Huisartsen van huisartsenpraktijken komen in aanmerking voor één parkeerplaats op kenteken (de huisarts dient hiervoor zelf een verzoek in te dienen).

Indien meerdere huisartsen werkzaam zijn in één praktijk, worden meerdere kentekens van de huisartsen gecombineerd op één parkeerplaats. Dit versterkt het werkelijk gebruik van deze gereserveerde parkeerplaatsen.

5.5.6 Uitwegenbeleid

In de APV staat dat het verboden is zonder vergunning van het College van B&W een uitweg te maken naar de weg of verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.

Uitgangspunt is dat bij de aanleg van een uitweg dit niet ten koste mag gaan van een officiële parkeergelegenheid of groen. Daarnaast geldt dat de uitweg geen gevaar mag opleveren voor het verkeer op de weg (verkeersveiligheid).

De gemeente onderschrijft op vele vlakken het parkeren op eigen terrein, maar om de bereikbaarheid van deze parkeergelegenheid te regelen is wel een vergunningsplicht of meldingsplicht voor nieuwe uitwegen van toepassing. De aanvraag wordt getoetst aan de meest actuele versie van het uitwegenbeleid.¹⁴

¹⁴ Zie [Uitrit of inrit aanleggen | Gemeente Wijchen](#)

6. Monitoring en evaluatie

Bij een nieuwe parkeervisie is zowel monitoring als evaluatie van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht. Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring.

Monitoring van de parkeervisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel, omdat dit één van de aanleidingen is voor het uitvoeren van een parkeeronderzoek
- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk in één of meerdere wijken wordt reactief, op basis van klachten, onderzocht.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroep gebruik maakt van de parkeercapaciteit. Hiermee kan in kaart worden gebracht in hoeverre een gemeten parkeerdruk door inwoners van de gemeente, bezoekers, werknemers of buurtvreemde langparkeerders wordt veroorzaakt.

Bij de evaluatie van de parkeervisie / volgende actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid wordt gekeken naar de volgende punten:

- De ontwikkeling van de parkeerdruk – een maximale parkeerdruk van 90% wordt in woonwijken als acceptabel beschouwd (85% bij voorzieningen met veel kortparkeerders). Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- De mate van tevredenheid over de parkeersituatie in Wijchen (het aantal en de aard van de klachten) biedt inzicht in de beleving van de parkeervisie. Verandering in de tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers kan worden herleid tot veranderingen in het aantal en soort klachten gedurende een langere periode.
- Het inzichtelijk maken van de kosten voor onder andere de handhaving van parkeerregulering (blauwe zone, foutparkeren) in relatie tot het de parkeerdruk en het aantal klachten.

Daarnaast wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen er mogelijk zijn.

7. Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Wijchen Mathijs Jans
UITGAVE	Movares Nederland B.V. Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
TELEFOON	+31 (0)30 - 265 5555
ONDERTEKENAAR	Zuiver H (Hans) hans.zuiver@movares.nl
PROJECTNUMMER	M0005044
KENMERK	X06-HZ-RAP-23007528

© 2022, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

The logo for Movares features the word "Movares" in a white, sans-serif font. Above the letters "ova" is a white graphic element consisting of two curved lines, resembling a stylized arch or a bridge.

Movares samen werkt het

Raadsbesluit

De Raad van de gemeente Wijchen,

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van Wijchen d.d. 23 april 2024;

Overwegende dat de Omgevingswet mogelijkheden biedt voor delegatie in het kader van het omgevingsplan;

Gelet op artikel 2.8 Omgevingswet, en de artikelen 10:13 t/m 10:19 Awb;

Gelet op artikel 156 Gemeentewet;

Besluit:

1. De bevoegdheid tot wijziging van het omgevingsplan voor het toevoegen van een dynamische verwijzing naar de "Beleidsregels parkeernormen Wijchen" te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders;
2. Dat dit delegatiebesluit geldig is tot en met 31 december 2025.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 mei 2024;

de griffier,

de voorzitter,

A.B. Berendsen

R.D. Helmer-Englebert

Aanpassingen Parkeerbeleid ten opzichte van bestaand beleid

Parkeervisie Wijchen

Onderwerp	Bestaand	Nieuw
Parkeervisie	Parkeervisie en beleidsregels waren gecombineerd in één document dat door het college is vastgesteld.	De parkeervisie is een volledig nieuw document. Dit is een nadere uitwerking van de lijn die is ingezet in het Mobiliteitsbeleid (visie, plan, MUP). Deze Parkeervisie Wijchen wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
Aanpak parkeerproblemen bestaande wijk	Geen vaste regels. Er zijn wel regels over groen.	B-B-B-B. Beïnvloeden, benutten, beheersen, bouwen.
Stedelijkheid	o.b.v. keuze. Niftrik is weinig stedelijk.	Op basis van de omgevingsadressen dichtheid. Deze komen grotendeels overeen met de eerdere inschatting. Niftrik is niet stedelijk.
Parkeernormen	Maximale in de bandbreedte.	Er worden passende parkeernormen vastgesteld. Een parkeernorm aansluitend aan het huidige autobezit, met inzet op de ruimtelijke ordening-(RO) en duurzaamheidsambities.
Reductie parkeereis	-	Mogelijkheden voor grotere woningbouwontwikkelingen om korting te krijgen bij het aanbieden van: • Toegankelijke en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen; • Deelauto's voor minimaal 10jr.
Norm Fietsparkeren	Advies voor het aantal fietsparkeerplaatsen per functie.	Verplichting voor het realiseren van het juiste aantal fietsparkeerplaatsen.
Bijzondere parkeerplaatsen	Beleidsmatig opgeschreven hoe wij om willen gaan met: • Algemene gehandicapte parkeerplaats(AGPP): 1:50 + bij voorzieningen waar het nodig is. • Persoonlijke GPP: verwijzing naar bestaand beleid. + toelichting. • Gereserveerde parkeerplaatsen voor artsen: Toegevoegd dat er één parkeerplaats voor huisartsen gereserveerd kan worden.	Dit is aangevuld met: • Deelauto's in de openbare ruimte: bestaande parkeerplaats, goed zichtbaar, verkeersveilig. • Oplaadpalen: Concessie + proactief. Meningsvormende nota raad.
Monitoring en evaluatie	-	Vervolgstap voor volgende keer parkeervisie.

Beleidsregels parkeernormen Wijchen

Onderwerp	Oud	Nieuw
Parkeerbeleid	Parkeervisie en beleidsregels waren gecombineerd in één document dat door het college is vastgesteld.	De 'Beleidsregels parkeernormen Wijchen' is een volledig nieuw document. Dit is een nadere uitwerking van de lijn die is ingezet in het Mobiliteitsbeleid (visie, plan, MUP). De beleidsregels worden vastgesteld door het college navaststelling Parkeervisie door de gemeenteraad.
Werkwijze	Harde, niet meebuigend beleid. "Je voldoet aan de parkeernormen, of het plan gaat niet door."	Duidelijke stappen: <pre> graph TD A[Aanvraag omgevingsvergunning] --> B[Toets aan gemeentelijke parkeereis §2.2 t/m §2.4] B -- Voldoet niet --> C[Is aanpassing van het bouwplan mogelijk zodat het alsof voldoet aan de parkeereis?] C -- NEE --> D[De aanvrager van de omgevingsvergunning doet een schriftelijk verzoek voor ontheffing van de parkeereis] D --> E[Is het tekort aan parkeerplaatsen in de nabije omgeving te compenseren? §2.5] E -- JA --> F[Omgevingsvergunning voor wat betreft parkeren is akkoord.] B -- Voldoet --> F </pre> Toevoegingen zijn: - Inspanningsplicht om het bouwplan aan te passen om te voldoen aan het parkeerbeleid. - Kan het gecompenseerd worden in de omgeving?
Parkeer-normen	Maximale in de bandbreedte.	Alles aan de hand van CROW-richtlijnen. Tussen minimaal en gemiddeld in de bandbreedte.
Reductie parkeereis	-	Mogelijkheden voor grotere woningbouwontwikkelingen om korting te krijgen bij het aanbieden van: • Toegankelijke en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen; • Deelauto's voor minimaal 10jr.
Uitwegen	Maat van parkeervakken is benodigde maat	Er wordt 1 meter meer breedte geëist wanneer de ingang van de garage of de woning achter of naast de parkeervakken ligt. Dit om de toegankelijkheid (ook met fiets) te waarborgen.
Norm Fietsparkeren	Advies voor het aantal fietsparkeerplaatsen per functie.	Verplichting voor het realiseren van het juiste aantal fietsparkeerplaatsen.

Beleidsregels
Parkeernormen
Wijchen



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Grondslag	3
1.3 Inwerkingtreding	3
2 Uitvoering parkeerverplichting	4
2.1 Werkwijze Wijchen	4
2.2 Totstandkoming parkeernormen Wijchen	5
2.3 Voldoen aan parkeerverplichting	6
2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting	9
2.5 Compensatie verplichting in omgeving	10
2.6 Afwijken parkeerverplichting auto	10
2.7 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties	11
Bijlage 1 - parkeernormen auto	13
Bijlage 2 - parkeernormen fiets	17
Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag	20
Bijlage 4 - overzichtskaart centrumgebied kern Wijchen	21
Bijlage 5 - definities	22
Colofon	23

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

In het huidige mobiliteitsbeleid en het parkeerbeleid van de gemeente Wijchen is opgenomen dat de gemeentelijke parkeernormen worden geactualiseerd. Bij een actualisatie van parkeernormen is het doel om deze zo vast te stellen dat ze recht doen aan de huidige en toekomstige situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente voor dezelfde functie verschillende parkeernormen kunnen gelden.

De toepassing van parkeernormen kent meerdere aanvliegroutes. Een stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren vanwege het ruimtebeslag en om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil vanuit het oogpunt van bereikbaarheid juist voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetser willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn.

De parkeernormensystematiek is kortom éénduidig, transparant en toetsbaar. De hoogte van de parkeernormen sluiten aan op de specifieke situatie in de gemeente Wijchen en is tegelijkertijd toekomstbestendig.

1.2 Grondslag

Bestemmingsplannen moeten sinds 1 juli 2018 beschikken over een planregeling waarin parkeernormen zijn vastgelegd die aan de desbetreffende voorziene ruimtelijke ontwikkeling zijn gekoppeld. Dit met het doel te zorgen dat de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost. Dit is ook mogelijk door in een planregeling een expliciete verwijzing naar gemeentelijke parkeerbeleidsregels op te nemen. Parkeernormen kunnen sinds 1 januari 2024 ook als dynamische beleidsregel aan een omgevingsplan worden gekoppeld.

In 2020 is het 'Parkeerbeleidsplan gemeente Wijchen' door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn parkeernormen voor verschillende functies opgenomen. Echter, er is geen paraplu-bestemmingsplan opgesteld om de parkeernormen van toepassing te verklaren. Daarom gelden nog steeds de parkeernormen zoals vastgelegd in de diverse bestemmingsplannen. Dit wordt nu gecorrigeerd door middel van een omgevingsplan met een dynamische verwijzing naar deze beleidsregels.

De gemeente Wijchen bestaat uit de kernen Bergharen, Hernen, Batenburg, Leur, Wijchen, Niftrik, Alverna en Balgoij. Daar waar Wijchen staat vermeld betreft dit de Gemeente Wijchen, tenzij specifiek wordt vermeld dat het de kern Wijchen betreft.

1.3 Inwerkingtreding

1. De Beleidsregels Parkeernormen Wijchen treden in werking op de eerste dag na bekendmaking waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór de inwerkingtreding van de beleidsregels, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels. Dit tenzij toepassing van de nieuwe beleidsregels gunstiger is voor de aanvrager van de omgevingsvergunning. In dat geval zijn onderhavige beleidsregels van toepassing.

3. TOEVOEGEN GEMEENTE BEPALING DAT DE GEMEENTE DE BELEIDSREGELS OP DATUM X HEEFT VASTGESTELD MET ONDERTEKENING NAMEN EN DATUM.

2 Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Werkwijze Wijchen

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van personenauto's. Op basis van de CROW parkeerkencijfers (publicatie 381) zijn passende parkeernormen opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad en het gemiddeld autobezit in de gemeente.

Bij ontwikkelingen worden parkeerplaatsen en laad-los voorzieningen in principe op eigen terrein aangelegd. Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, kan het plangebied tijdelijk als eigen terrein worden beschouwd. Naast het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De benodigde ruimte voor het parkeren van auto's dient te zijn afgestemd op de gangbare personenauto's. In deze beleidsregels zijn hiervoor de minimale eisen opgenomen (zie tabel 2). In het uitwegenbeleid van de gemeente is vastgelegd dat voor de eerste uitweg bij een woning of bedrijfsp perceel er maximaal één openbare parkeerplaats op straat mag vervallen.¹

Onderstaand is beschreven welke stappen moeten worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeerverplichting. Dit stappenplan is in bijlage 3 vertaald in een beslisboom:

- 1 Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeerverplichting (zie paragraaf 2.3 en 2.4). Uitgangspunt is dat de parkeerverplichting op eigen terrein wordt gerealiseerd.

- 2 Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeerverplichting.
- 3 Als stap 1 en 2 niet mogelijk zijn, dan kan de aanvrager van een omgevingsvergunning een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeerverplichting. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten die aantonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.
- 4 Bij behandeling van de ontheffingsaanvraag wordt afgewogen of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte (zie paragraaf 2.5). Dit moet door de initiatiefnemer/aanvrager met een parkeeronderzoek worden aangetoond. De aanvrager stemt vooraf met de gemeente de werkwijze en het onderzoeksgebied voor het parkeeronderzoek af. Deze mogelijkheid geldt niet voor het centrumgebied van de kern Wijchen zoals opgenomen in bijlage 4.
- 5 Het college van B&W kan in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de parkeerverplichting verlenen (zie paragraaf 2.6). Dit kan alleen wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Wijchen zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

¹ Zie: [Uitrit of inrit aanleggen | Gemeente Wijchen](#)

2.2 Totstandkoming parkeernormen Wijchen

2.2.1. Gebiedstypologie gemeente Wijchen

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod – en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast.

De gemeente Wijchen valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie 'weinig stedelijk'.² Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad (OAD)³:

- de bebouwde kom van Wijchen en Batenburg valt onder 'matig stedelijk';
- de bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij valt onder 'weinig stedelijk';
- de bebouwde kom van Niftrik valt onder 'niet stedelijk'
- het buitengebied van de gemeente Wijchen valt onder 'niet stedelijk'.

Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen de stedelijke zones (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van de kernen in de gemeente. Hoe dicht bij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm kan zijn.

Wijchen is op basis hiervan onderverdeeld in een aantal stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag.

Het begrenzing van het centrumgebied Wijchen is weergegeven in bijlage 4. De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen onder de zone 'rest bebouwde kom'. Alles buiten de planologische bebouwde komgrenzen valt onder 'buitengebied'. In onderstaande tabel is dit samengevat weergegeven.

Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

Gebied	Stedelijkheid	Stedelijke zone
Centrum kern Wijchen	Matig stedelijk	Centrum
Bebouwde kom van Wijchen en Batenburg	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij	Weinig Stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Niftrik	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Voor de ontwikkeling 'Tussen Kasteel en Wijchens Meer' zijn specifieke parkeernormen vastgelegd in het bestemmingsplan. Deze parkeernormen blijven onverminderd hetgeen gesteld in deze beleidsregels van kracht.

² Bron: [StatLine - Gebieden in Nederland 2021 \(cbs.nl\)](https://statline.cbs.nl) – AOD 802 per km²

³ Bron: [Gemeente Wijchen in cijfers en grafieken \(bijgewerkt 2024!\) | AlleCijfers.nl](https://allecijfers.nl)

2.2.2 Toepassing parkeernormen

De gemeente Wijchen is een weinig stedelijk gebied. Dit uit zich in het autobezit. Dit is in onze gemeente iets hoger dan het Nederlands gemiddelde: respectievelijk 1,2 versus 1,1 particuliere personenauto's per huishouden (2023).⁴

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren) is een lijst met passende parkeernormen opgesteld. De gemeente werkt met 'vaste parkeernormen'. Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. De basis voor de parkeernormen ligt per functie tussen het minimum en het gemiddelde van de CROW-bandbreedte. Dit komt voort uit het huidige autobezit, onze ambitie om bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare (openbare) ruimte.

Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In deze beleidsregels zijn alleen de relevante en meest voorkomende functies opgenomen (zie tabellen in bijlage 1). De parkeerplaatsverplichting is inclusief het benodigd aantal laadpunten voor elektrische auto's (zie CROW publicatie 381).

BELEIDSREGEL 1: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in tabel 1.

BELEIDSREGEL 2: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt voor de functies wonen, werken en onderwijs gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 (parkeernormen auto). Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW, waarbij moet worden uitgegaan van het midden tussen het minimum en het gemiddelde van de bandbreedte.

⁴ Bron: [Autobezit per huishouden, 1 januari 2023 | CBS](#)

BELEIDSREGEL 3: De in bijlage 1 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

2.3 Voldoen aan parkeerverplichting

2.3.1 Aantonen parkeercapaciteit op eigen terrein

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerprobleem (hogere parkeerdruk) mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: "ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming." De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven in tabel 2.

Als er in een initiatief maximaal één extra parkeerplaats moet worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaats te realiseren. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine verkeersaantrekkende werking geen ontheffing hoeft te worden verleend. De grenswaarde is 1,0 parkeerplaatsen. Bij meer dan 1,0 parkeerplaats is geen vrijstelling mogelijk. Dit geldt alleen voor niet-woonfuncties.

Ook bij een wijziging van gebruik wordt op basis van de parkeernormen een parkeerverplichting berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeerverplichting op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeerverplichting (conform parkeernormen bijlage 1) van de functie die in de laatst verleende bouwvergunning is vastgelegd. De huidige situatie is dus de nul-situatie. Ook bij de sloop van bestaande panden

wordt de parkeerverplichting voor deze panden berekend en verrekend met de nieuwe parkeerverplichting. Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen niet worden aangepakt. Hiermee wordt wel voorkomen dat de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling groter wordt.

2.3.2. Reductiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

In de praktijk blijkt vaak dat bij woningen een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte in gebruik is. Indien daar bij het vaststellen van de parkeerverplichting geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeerverlast ontstaan. Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Om dit te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend.

De berekenwijze van parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in onderstaande tabel. De situering moet hierbij zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd en het eigen terrein toegankelijk is voor bijvoorbeeld fietsers. Wanneer de voordeur of de garage/berging achter of naast de parkeerplaatsen is gesitueerd, dan moet er minimaal één meter tussen de parkeerplaatsen en de erfgrans zitten.

Tabel 2 Parkeren op eigen terrein (Bron CROW)

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Afmeting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min 5,0 m diep en 2,5 m breed
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min 5,0 m diep en 4,5 m breed

2.3.3 Toepassing aanwezigheidspercentages dubbelgebruik

Als binnen een gebied verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies (dus niet alleen wonen) kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn.

Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden

bijgesteld. Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt middels een parkeerbalans.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van onderstaande aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten. Voor functies die niet vermeld staan in onderstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt op basis van een vergelijkbare functie of er moet worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

Tabel 3 Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 381)

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	nacht	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0% **
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0% **
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% **
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podi- um	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuismedewerk- ers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

** bij koopzondag moet uit worden gegaan van 100%

BELEIDSREGEL 4: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is.

BELEIDSREGEL 5: Bij een bouwactiviteit hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling. Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt altijd naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

BELEIDSREGEL 6: Bij het bepalen van de parkeerverplichting van meerdere functies wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 3.

2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Het bieden van duurzame alternatieven zorgt immers voor minder autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Dit is mogelijk bij (grootschalige) gebiedsontwikkelingen en lokale initiatieven met 20 of meer woningen / appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven en grondgebonden woningen.

Het verlagen van de parkeerverplichting kan door in de ontwikkeling onderstaande vormen van mobiliteit mee te nemen:

- **Fietsparkeren:** als een ontwikkeling (alleen geldig bij appartementen) voorziet in extra (boven de eisen van het bouwbesluit) en/of kwalitatief toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 5% worden verlaagd – in verhouding is dat vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten).
- **Deelauto's:** als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen tot maximaal 10% worden verlaagd. Hierbij hanteren we de verhouding van één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen).

De mogelijkheden om de parkeerplaatsverplichting te verlangen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Dit omdat de acceptatie van deelmobiliteit in onze gemeente nog beperkt is en we niet willen dat we door hoge reductiepercentages in de omgeving van de ontwikkeling een parkeerprobleem creëren. De reductie geldt niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 381 voor aandeel bezoek) en voor niet-woonfuncties.

Belangrijk bij het toepassen van reductiefactoren is dan ook dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 10%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving. De korting kan door ontwikkelaars dus niet standaard worden toegepast bij ruimtelijke plannen.

Rekenvoorbeeld: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 200 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden maximaal worden gereduceerd tot 180 parkeerplaatsen (maximaal -10%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen 185 stuks bedraagt.

2.5 Compensatie verplichting in omgeving

Een initiatiefnemer van een plan is, zoals eerder vermeld, verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de initiatiefnemer dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het moeten aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.

Een aanvrager van een omgevingsvergunning kan met deze onderbouwing een schriftelijk verzoek bij het college van B&W indienen voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeerverplichting. Dit betreft stap 3 zoals beschreven in paragraaf 2.1.

Met een parkeeronderzoek moet vervolgens worden aangetoond dat het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. De aanvrager stemt vooraf de werkwijze met de gemeente af. Hierbij worden afspraken gemaakt over minimaal:

- het onderzoeksgebied gerelateerd aan de loopafstanden zoals geformuleerd in tabel 4;
- de wijze waarop de parkeercapaciteit wordt bepaald,
- de onderzoeksperiode en de onderzoeksmomenten (gekoppeld aan de maatgevende periode van het betreffende initiatief).

De gemeente beoordeelt op basis van het parkeeronderzoek of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen als gevolg van initiatief in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Hierbij wordt meegenomen of de gemeente de betreffende ruimte niet als reserve wil houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.

Deze mogelijkheid geldt niet voor het centrumgebied van de kern Wijchen zoals opgenomen in bijlage 4.

Tabel 4 Richtlijn loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 381 m.u.v. wonen)

Van	Acceptabele loopafstanden
Wonen	Ca. 200 meter (conform parkeervisie) Voor bezoekers: ca. 250 meter
Winkelen	Ca. 400 meter
Werken	Ca. 500 meter
Sport, cultuur, ontspanning	Ca. 400 meter
Horeca en recreatie	Ca. 400 meter
Gezondheidszorg	Ca. 100 meter
Onderwijs (docenten)	Ca. 500 meter
Onderwijs (leerlingen)	Ca. 100 meter

2.6 Afwijken parkeerverplichting auto

Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven. Er wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag van een omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting als:

- er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren,
- de parkeerverplichting in de openbare ruimte op te vangen,
- extra parkeercapaciteit in de openbare ruimte te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen.

De aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op deze grond in principe afgewezen.

Het college van B&W heeft de mogelijkheid om in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de parkeerverplichting te verlenen. Deze ontheffing kan alleen worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W

het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Wijchen zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is uiteraard geboden. Er dient altijd een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld, waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

2.7 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties

Naast de noodzaak om bij ruimtelijke voorzieningen op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het belangrijk om ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen; zowel voor bewoners als voor bezoekers.

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Hierbij geldt dat een stallingsruimte voor fietsen vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar moet zijn via het aansluitende terrein (artikel 4.64).

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van de fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen zijn de Fietsparkeerkencijfers van het CROW (Leidraad Fietsparkeren 2023, 24-11-2023) als basis aangehouden, waarbij is uitgegaan van het **gemiddelde van de bandbreedte**. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2.

BELEIDSREGEL 7: Bij het bepalen van de fietsparkeerverplichting van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen bijlage 2.

2.8.1 Bepalen van de fietsparkeerverplichting

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, (de fietsparkeerverplichting). Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond. Bij de fietsparkeernormen is, in tegenstelling tot parkeernormen voor auto's, geen apart deel voor bezoekers opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in de gemeente. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerverplichting gesaldeerd. De fietsparkeerverplichting van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerverplichting van de nieuwe functie.

De normen opgenomen in de tabellen gelden voor functies waarvan het te verwachte fietsgebruik groot is en daarmee een duidelijke impact heeft op de openbare ruimte. Het is mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. Voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen. Dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen.

2.8.3 Dubbelgebruik

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd. Daarbij geldt de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan kunnen worden gebruikt (qua openbaarheid en ligging). De percentages voor dubbelgebruik voor de auto (zie tabel 3) kunnen ook gebruikt worden voor de fiets.

2.8.4 Kwaliteit fietsvoorziening

Als fietsparkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd, bijvoorbeeld rondom winkels, dan dient het uiterlijk en uitvoeringsvorm van de fietsvoorziening gelijk te aan de gebruikte fietsvoorzieningen in de directe omgeving.

Fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur.nl en de vigerende CROW-richtlijnen. Verder geldt dat fietsenstallingen logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen fietsparkeervoorzieningen zichtbaar en herkenbaar te zijn aan de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het 'natuurlijke' gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

2.8.5 Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets), (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen specifieke normen voor het aantal voorzieningen dat hiervoor bij een ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal fietsparkeervoorzieningen dat geschikt moet zijn voor bijvoorbeeld elektrische fietsen, bakfietsen en brommers/scooters.

Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (afhalen en bezorgen) moet hiervoor wel een deel worden gereserveerd.

Bijlage 1 - parkeernormen auto

Wonen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW. Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers.

	Centrum Wijchen	Rest Wijchen + Batenburg	Overige kernen	Buiten gebied	bezoek
Koop, vrijstaand	1,6	2,0	2,1	2,1	0,3 pp woning
Koop, 2-onder-een-kap	1,5	1,9	2,0	2,0	0,3 pp woning
Koop, rij (tussen / hoek)	1,3	1,7	1,8	1,8	0,3 pp woning
Koop, appartement duur	1,4	1,8	1,9	1,9	0,3 pp woning
Koop, appartement betaalbaar	1,2	1,6	1,7	1,7	0,3 pp woning
Koop, appartement goedkoop	1,1	1,4	1,4	1,4	0,3 pp woning
Huur, huis, (middel)duur / vrije sector	1,3	1,7	1,8	1,8	0,3 pp woning
Huur, huis, sociale huur	1,1	1,4	1,4	1,4	0,3 pp woning
Huur appartement, (middel)duur	1,2	1,6	1,7	1,7	0,3 pp woning
Huur, appartement, sociale huur	0,9	1,2	1,2	1,2	0,3 pp woning
Kleine eenkamerwoning	0,5	0,7	0,7	0,7	0,2 pp woning
Zorgwonen	0,9	1,0	1,1	1,1	0,3 pp woning

Tabel 1 Parkeernormen woningen (per woning / appartement)

Aandachtspunten en definities:

	categorie	grenzen	Prijspeil 2024
Huur	sociaal	t/m liberalisatiegrens	≤ €879,66
	middenhuur	Liberalisatiegrens t/m grens Wet Betaalbare huur (186 punten woningwaardelingsstelsel)	€879,67 - €1.123,13
	duur	vanaf grens Wet betaalbare huur	> €1.123,13
Koop	Goedkoop	t/m grens goedkope koop ¹	≤ €250.000
	Betaalbaar	Tot landelijke betaalbaarheidsgrens	€250.001 - €390.000
	Duur	Vanaf landelijke betaalbaarheidsgrens	> €390.000

¹ grens goedkope koop volgt uit Woonvisie gemeente Wijchen 2024-2028

De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt (voor studentenkamers is dit minder). De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein mits toegankelijk voor bezoek.

Begripsbepalingen:

- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenkamerwoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (een studio of tiny house) met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 36m² gebruiksoppervlakte (GBO). (Referentie: studio small van het Young People Living project in Wijchen)

Uitzondering beroep of praktijk aan huis

Voor een beroep of praktijk aan huis (zoals tekstschrijver, schoonheidsspecialist, hondentrimmer etc.) is het veelal niet mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Hiervoor kan een ontheffing aangevraagd worden. Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag worden altijd leges in rekening gebracht.

Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeerverplichting niet meer dan drie extra parkeerplaatsen bedraagt. Ook moet aangetoond worden dat de parkeerverplichting redelijkerwijs (geheel of gedeeltelijk) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. En dat het gaat om een beroep of praktijk waar de hoofdbewoner een éénpersoonszaak runt als zelfstandige zonder personeel (zzp).

Deze uitzondering wordt gemaakt omdat de gemeente Wijchen het klimaat voor het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis niet wil ontmoedigen. Er mag daarbij geen sprake zijn van intensieve bezoekersfuncties zoals detailhandel, onderwijs of groepsopvang.

Werken

	Eenheid	Centrum Wijchen	Rest Wijchen + Batenburg	Overige kernen	Buiten gebied	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100m2 BVO	1,4	1,9	2,4	2,4	5%
Commerciële dienstverlening	100m2 BVO	1,9	2,7	3,4	3,4	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	1,4	2,2	2,2	2,2	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	0,5	0,9	0,9	0,9	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m2 BVO	1,1	1,7	1,8	1,8	5%

Voorbeelden per functie:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.

Onderwijsvoorzieningen

De beleidsregels beperken zich tot het parkeervraagstuk en niet die van de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oversteeksituaties of schoolroutes). Voor onderwijsinstelling gelden onderstaande parkeernormen.

	Eenheid	Centrum Wijchen	Rest Wijchen + Batenburg	Overige kernen	Buiten gebied	Bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 BVO	1,0	1,4	1,4	1,5	0%
Peuterspeelzaal	100 m2 BVO	1,0	1,4	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	Leslokaal	0,6	0,6	0,6	0,6	Exclusief K&R
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	per 100 leerlingen	3,2	4,4	4,4	4,4	11%
Avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs	per 10 studenten	4,0	6,3	6,3	10,0	95%

De parkeerdruk is het hoogst tijdens het halen en brengen van kinderen op de basisscholen (2 of 4x per dag). In bovenstaande parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen is het halen en brengen van kinderen echter niet opgenomen. Hiervoor wordt uitgegaan van de volgende formule:

‘parkeerbehoefte per leerling = het aantal leerlingen x het % leerlingen dat met de auto wordt gebracht x reductiefactor voor de parkeerduur (dubbelgebruik van parkeerplaatsen) x reductiefactor voor het aantal kinderen per auto’.

Dit komt in de praktijk neer op hetgeen beschreven in onderstaande tabel. Hierbij is voor het ‘% halen en brengen met de auto’ uitgegaan van het gemiddelde van de CROW bandbreedte.

	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Aantal parkeerplaatsen per kind
Groep 1 t/m 3	45% (30-60%)	0,5	0,75	0,169
Groep 4 t/m 8	23% (5-40%)	0,25	0,85	0,048
Kinderdagverblijf / BSO	65% (50-80%)	0,25	0,75	0,122
Gastouder opvang	50%	0,50	0,75	0,188

Tabel5. Gegevens t.b.v. berekening parkeercapaciteit halen en brengen van kinderen

Bijlage 2 - parkeernormen fiets

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Huis (vrijstaand/twee-onder-een-kap/tussen/hoek)		5,5	woning	Bij voorkeur plus 1
Appartement (met fietsenberging)		2,5	Woning	Minimaal 2 plekken
Appartement (zonder fietsenberging)		0,75	Woning	
Studentenhuis		1,0	Kamer	

Tabel 6 Fietsparkeernorm Kantoren

Deze tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Houd in de openbare ruimtedaarnaast rekening met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Wijchen	2,4	100 m2 BVO	
	Bebouwde Kom	1,8		
	Buitengebied	0,9		
	NS-station	1,2		
Kantoor (bezoekers)	Alle gebieden	5,5	Balie	Minimaal 6

Tabel 6 Fietsparkeernorm Kantoren

	Aantal leerlingen	Norm	Eenheid	Opmerking
Basisschoolleerlingen	<250	10,0	leslokaal	
	250-500	11,7		
	>500	14,4		
Basisschool medewerkers		0,5	10 leerlingen	
Middelbare school leerlingen	Alle gebieden	11	100 m2 BVO	Grote aantallen
Middelbare school medewerkers	Centrum Wijchen	0,8	100 m2 BVO	
	Bebouwde Kom	0,5		
ROC-leerlingen		12	100 m2 BVO	Op ov-locaties lager
ROC-medewerkers		0,8	100 m2 BVO	

Tabel 7 Fietsparkeernorm Scholen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,75	100 m2 BVO	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,90	100 m2 BVO	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 BVO	
Tuincentrum		0,25	100 m2 BVO	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Tabel 8 Fietsparkeernorm Winkelen en boodschappen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum Wijchen	21,5	100 m2 BVO	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	6,5		
	Buitengebied	3,5		
Restaurant (eenvoudig)		11,5	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		2,5	100 m2 BVO	
Café		6,5	100m2 BVO	

Tabel 9 Fietsparkeernorm Horeca

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4,5	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats / crematorium		5,5	100 zitplaatsen	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (bezoek)		2,0	100 m2	
Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (pers.)		0,5	100 m2	
Religiegebouw zoals kerk of moskee		41	100 zitplaatsen	Protestanten meer dan katholieken, moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	100 m2 BVO	Grote aantallen
Ziekenhuis (personeel)		0,6	100 m2 BVO	Grote aantallen

Tabel 10 Fietsparkeernorm Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,5	100 m2 BVO	
Bioscoop	Centrum Wijchen	8,0	100 m2 BVO	Grote aantallen
	Rest bebouwde Kom	1,5		
Fitness en dansstudio	Centrum Wijchen	6,0	100 m2 BVO	
	Rest bebouwde Kom	2,0		
Museum		0,9	100 m2 BVO	
Sporthal*		2,7	100 m2 BVO	
Sportveld		58	Ha netto terrein	
Sportzaal		4,2	100 m2 BVO	
Stadion		9,5	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		34	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Wijchen	25,5	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Rest bebouwde Kom	19		
Zwembad (openlucht)		29	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		21,5	100 m2 bassin	Grote aantallen

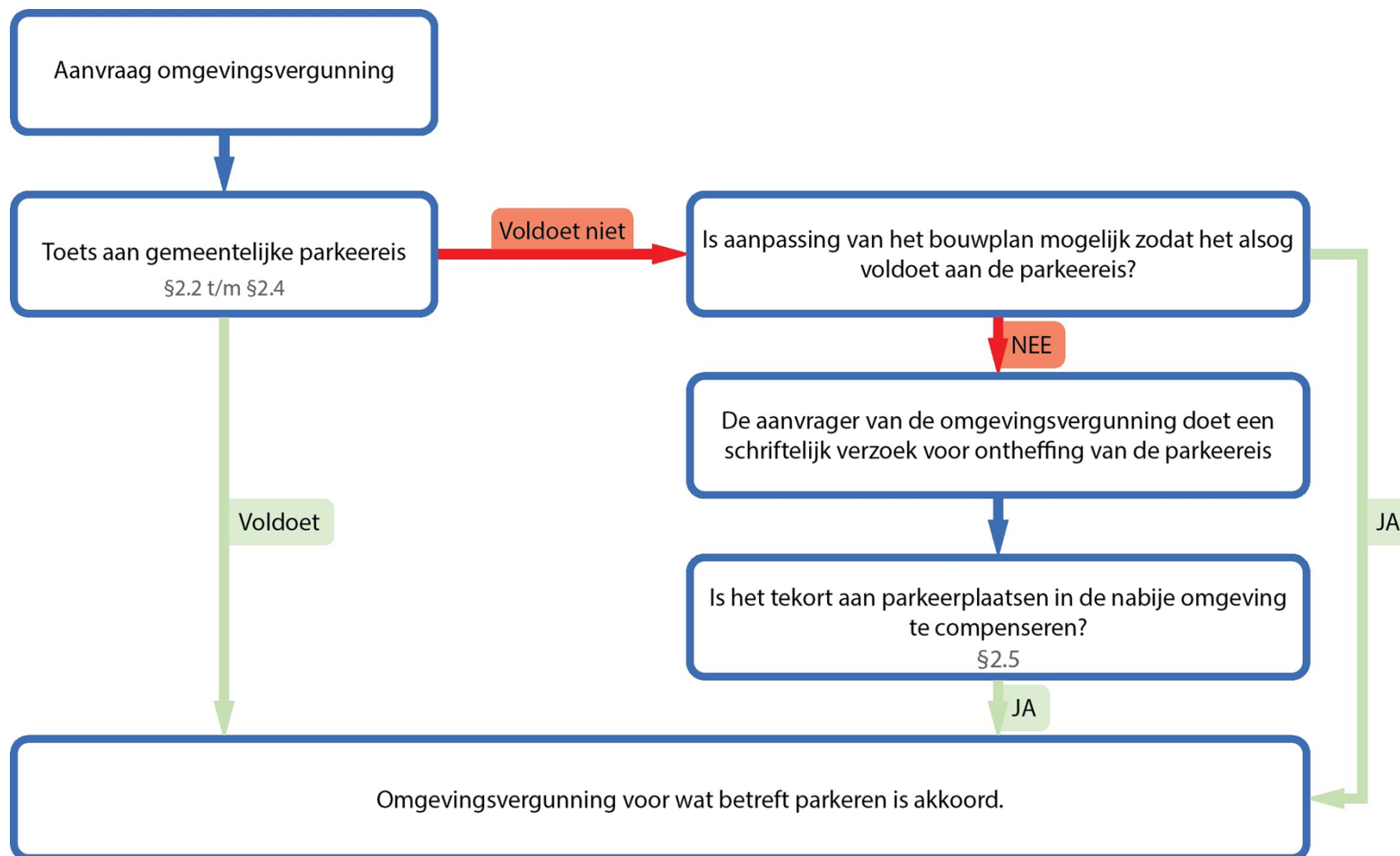
Tabel11 Fietsparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning

* een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation		42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,9	Auto-parkeerplaats	

Tabel12 Fietsparkeernorm Overstappen

Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag





Bijlage 5 - definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
- Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Parkeerplaatsverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de liberalisatiegrens. In 2024 ligt deze grens op €879,66 per maand.

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Wijchen Mathijs Jans
UITGAVE	Movares Nederland B.V. Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
TELEFOON	+31 (0)30 - 265 5555
ONDERTEKENAAR	Zuiver H (Hans) hans.zuiver@movares.nl
PROJECTNUMMER	M0005055
KENMERK	X06-HZ-RAP-24001401

© 2024, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

The logo for Movares features the word "Movares" in a white, sans-serif font. Above the letters "ova" is a white graphic consisting of two curved lines, resembling a stylized arch or a bridge.

Movares samen werkt het

Commissievergadering Wijchen

Dossiernummer	5934
Extern Zaak ID	Z/24/234116
Vertrouwelijk	Ja
Vergaderdatum	6 juni 2024
Agendapunt	7.3
Titel	234116 beslisnota Project Verduurzaming van het Mozaïek
Organisatieonderdeel	domein Sociale leefomgeving – team Welzijn, Onderwijs en Sport
Eigenaar	Daemen, Léon
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	P5 Sport, cultuur en recreatie
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Bronkhorst, T. (Twan) van

Bijlagen
234116 beslisnota Project Verduurzaming van het Mozaïek

Geagendeerd	Vergaderdatum
Stukken Agendacommissie Wijchen	6 juni 2024
Commissievergadering Wijchen	6 juni 2024
Raad openbaar Wijchen	20 juni 2024

Toelichting

Door een financieel tegen vallende aanbesteding in maart 2024 is het –ondanks stevige bezuinigingen– aan het college om bij de raad een extra investeringskrediet aan te vragen op 20 juni 2024.

De griffie is bereid om –bij vaststelling van de raadsnota op 21 mei 2024– de nota te agenderen voor de commissievergadering op 6 juni en de raadsvergadering van 20 juni 2024. Mits de kwaliteit van de stukken goed is en ze duidelijk leesbaar zijn.

Deze stukken zijn vertrouwelijk omdat ze uit de open begroting van de aannemer komen.

1. Bijlage bij beslisnota aan de raad met daarin:

- # Financiële analyse aanbesteding en voorzienbaar tekort, 14 mei 2024;
- # Toelichting verschillen VO–raming versus begroting BINX, HEVO 7 mei 2024;

Memo met bezuinigingen, BINX, 14 mei 2024.

Deze gaat voor raadsleden vertrouwelijk ter inzage bij de griffie.

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad besluit:

1. Voor de renovatie en verduurzaming van Het Mozaïek een extra taakstellend krediet beschikbaar te stellen van € 1.073.619 inclusief btw en dit te dekken uit de “Risicoreserve grote projecten”.

Beslisnota voor gemeenteraad**Onderwerp: Project Verduurzaming van het Mozaïek****Datum: 21 mei 2024****Voorgesteld besluit**

De gemeenteraad besluit:

1. Voor de renovatie en verduurzaming van Het Mozaïek een extra taakstellend krediet beschikbaar te stellen van € 1.073.619 inclusief btw en dit te dekken uit de "Risicoreserve grote projecten".

Aanleiding

U besloot in juni 2023 het Mozaïek te renoveren en te verduurzamen én ook bouwdeel D te verbouwen voor de herhuisvesting van de Jeugdgezondheidszorg. U besloot om bouwdeel D te voorzien van een extra etage voor de huisvesting van een verloskunde praktijk en extra ruimte voor de bibliotheek. Met uw besluit is voor de integrale aanpak een investeringsbudget beschikbaar van € 8.378.314 ¹.

Onze adviseur heeft het voorlopig ontwerp (vraagspecificatie) afgerond voor een zogeheten "engineer- & buildovereenkomst". Van november 2023 tot april 2024 liep de Europese aanbesteding. Slechts twee aannemers hebben op het project ingeschreven. Het resultaat van de aanbesteding valt financieel gezien zodanig tegen dat we bij uw raad terug komen. We hebben in overleg met aannemer BINX en Stichting 't Mozaïek fors bezuinigd. Maar voorzien een tekort op het beschikbare budget van € 1.073.619.

Eerdere besluiten

Datum	Korte omschrijving eerder genomen besluit
22-06-2023	Beslisnota Verduurzaming Mozaïek / integrale aanpak / nr. Z/21/59424
24-11-2022	Beslisnota Verduurzaming Mozaïek / bouwdeel A, B en C / nr. Z/21/59424
29-09-2022	Informatienota aan de raad nr. 59424

Gewenst resultaat

De grootste multifunctionele accommodatie in Wijchen, het Mozaïek, voldoet aan alle actuele bouwkundige en klimaateisen voor een zo energieneutraal mogelijke exploitatie en een gezond (werk-) klimaat.

Argumenten

1.1 Het project is complex: renovatie en verduurzaming in een oud samengesteld gebouw
De combinatie van renoveren en verduurzamen in de oudste bouwdelen is ingewikkeld. Zo stamt bouwdeel A uit de jaren '60. Het blijkt uit de aanbestedingsprocedure:

- Tijdens de procedure trokken zich drie van de vijf aannemers terug, waarvan er twee ons hebben gemeld dat ze teveel werk hadden.
- Aannemers vroegen twee maanden uitstel op de indieningsdatum van hun aanbieding;
- Aannemers vroegen om een 2^e dialoogsessie² over het voorlopig ontwerp.
- In het voorlopig ontwerp zitten altijd risico's die aannemers beprijzen. Volgens onze adviseur hebben ze zeer risicomijdend gerekend. Dat stuwt de aanneemsom op.
- Aannemers calculeerden met de kennis dat feitelijk maar twee partijen deel namen.
- We hebben de open begroting van BINX gecontroleerd. We hebben geen onregelmatigheden aangetroffen.

We kunnen niet anders concluderen dan dat de markt overspannen is en ons project voor aannemers nogal risicovol is.

¹ Zie de aan deze nota aangehechte bijlage 1: Financieel overzicht

² Dialoogsessie: een gesprek met "vraag & antwoord" over de vraagspecificatie en het voorlopig ontwerp.

We hebben het project in november 2023 aanbesteed met voorlopig ontwerp begroot op € 7.268.445 inclusief btw³. Dat was € 287.002 ofwel 3,9% boven ons budget. Bij een aanbesteding doorgaans een aanvaardbaar risico rekenend op een gunstig aanbestedingsresultaat.

We hebben onze begroting en die van aannemer BINX naast elkaar gelegd. Een memo hierover ligt vertrouwelijk bij de griffie ter inzage. Het verschil tussen beiden is € 1.806.555.

De verduurzaming van dit gebouw vereist veel installatietechniek. Uit het bij de griffie liggend memo blijkt dat juist die kosten enorm zijn gestegen. Voor de elektrotechnische en werktuigbouwkundige installaties tezamen is het verschil tussen onze begroting en die van de aannemer € 824.384 ⁴.

1.2 Renovatie van de vloer in slechte staat onder bouwdeel A staat los van het project

De aannemer rekent voor renovatie van deze vloer € 165.165. Dat is ver boven onze raming. Volgens een 2^e inspectie door een constructeur is de vloer ernstig aangetast door betonrot door lekkages in kruipruimtes zonder ventilatie. Het advies is om de vloer zonder uitstel te renoveren. Ons MJOP⁵ voorziet niet in dit budget. Zonder het project waren we spoedig met die kosten geconfronteerd. We volgen het advies van de constructeur.

1.3 Het verificatiegesprek geeft zicht op onnodige kosten

We hebben met BINX in drie verificatiegesprekken alle onduidelijkheden met elkaar opgehelderd. Dat heeft op onderdelen geleid tot lagere kosten of het schrappen van opslagen. Binnen de reële mogelijkheden hebben we in overleg met BINX op onderdelen bezuinigd voor € 1.086.580. We hebben hierbij maximaal rekening gehouden met uitgangspunten die zijn vast gesteld in de definitiefase van het project. In het vertrouwelijk bij de griffie ter inzage liggend memo staan de bezuinigingen die we met BINX hebben vast gelegd. We blijven met de bezuinigingen binnen de regels van de Aanbestedingswet 2012. Er is dus geen sprake van een wezenlijke wijziging en dus geen verplichting tot opnieuw aanbesteden.

1.4 We laten de klimaatplafonds in bouwdeel B en C vervallen

We hebben deze dure plafonds als bezuiniging laten vervallen. We laten het effect voor de warmteontwikkeling in deze bouwdelen onderzoeken om zo te komen tot maximaal comfort binnen het beschikbare budget. We laten een alternatieve voorziening uitwerken. Die zit financieel al in de aangepaste aanneemsom van BINX.

1.5 De indexatie van de bouwkosten tot april 2026 werkt door in de aanneemsom

Uw besluit in juni 2023 was gebaseerd op een geraamde bouwsom met prijsindexatie tot en met oktober 2025. In de beslisnota wezen we op stevig stijgende prijzen voor de installatietechniek. De complexiteit van de opdracht zorgde voor vertraging in de aanbestedingsfase. De opleverdatum verschuift daardoor naar maart 2026.

1.6 Bij gunning van de opdracht hebben we een redelijke post onvoorzien

In het huidige budget zit een post onvoorzien van € 688.000. We verhogen deze post met € 66.550. Dit bedrag zat in de begroting van BINX als risico-opslag. We leggen dit risico en de regie bij ons. Met instemming van ons college is hierop een beroep mogelijk bij onvermijdelijke onvoorziene kosten. Zo willen we voorkomen dat we tijdens de realisatiefase nogmaals bij u aankloppen.

1.7 De CO2-uitstoot daalt bij oplevering in 2026 met 81,5% naar 14.557 kilo

Volgens het Klimaatakkoord moeten we onze gebouwen vanaf 2050 voor 95% CO2-neutraal beheren. U ontvangt eind 2024 de zogenaamde "Routekaart". Die geeft de investeringen aan om ons vastgoed CO2 neutraal te maken. Na renovatie stoot Het Mozaïek in plaats van

³ In deze nota vermelden we alle bedragen inclusief 21% btw, tenzij expliciet anders is vermeld.

⁴ Het verschil is € 681.309 exclusief btw en € 824.384 inclusief btw.

⁵ MJOP: Meerjaren onderhoudsplan

66.916 kilo nog 14.557 kilo CO₂ uit. Als u nu niet investeert, dan komt het gebouw op enig moment toch op de agenda om te verduurzamen.

1.8 De geraamde energiebesparing komt hoger uit op € 74.867 per jaar

U heeft in 2023 een investeringsbesluit genomen gebaseerd op een geraamde energiebesparing van € 70.500 per jaar. Volgens een actuele berekening stijgt deze besparing naar € 74,867 per jaar, gerekend vanuit conservatieve uitgangspunten.

1.9 BINX realiseert bouwdeel D vlot zodat we tijdelijke huisvesting voor de huisarts hebben
BINX trekt bouwdeel D voor op basis van een aparte Omgevingsvergunning. Dan kan de huisarts uit bouwdeel A tijdelijk naar bouwdeel D. De andere huurders uit bouwdeel A gaan tijdelijk naar Het Palet.

1.10 De huisarts beschikt sinds kort over extra praktijkruimte in het Mozaïek

Tijdens de bouwvoorbereiding heeft de huisarts de benodigde extra praktijkruimte in Het Mozaïek laten realiseren. Enkele afrondende werkzaamheden nemen we mee in het project verduurzaming Mozaïek tijdens de bouwuitvoering in 2025.

1.11 We onderzoeken nieuwe subsidiemogelijkheden

We onderzoeken andere subsidiemogelijkheden voorafgaand aan de feitelijke start van de bouw eind 2024.

Tegenargumenten en risico's

1.1 Zonder project biedt de WDW aan 40 collega's geen goed "Arbo-kantoor"

De WDW⁶ heeft in bouwdeel A circa 40 collega's van het Sociaal wijkteam werkzaam. Zonder renovatie voldoet dit kantoor niet aan de Arbo-eisen. De WDW zou als werkgever het goede voorbeeld moeten geven. Stichting Het Mozaïek en de gemeente hebben een wettelijke verplichting om werkplekken te verhuren en aan te bieden die aan de Arbo-eisen voldoen. Dat geldt voor: daglichttoetreding, werktemperatuur, ventilatie en geluid.

1.2 Zonder uw instemmend besluit is de aanbesteding mislukt

Zonder uw extra budget is de aanbesteding mislukt. We kunnen dan niet definitief gunnen. Dan brengen we alle gemaakte voorbereidingskosten in beeld en sluiten het project af. Daarna moeten we onderzoeken hoe we het gebouw of gebouwdelen kunnen opknappen.

1.3 Zonder project inclusief bouwdeel D zit de GGD, afdeling JGZ zonder huisvesting

De afdeling Jeugdgezondheidszorg zit in een pand aan de Kruisbergseweg⁷. Als we bouwdeel D niet verbouwen voor de afdeling JGZ, dan zit de GGD in april 2026 zonder huisvesting. De huurkosten van afdeling JGZ blijven onverkort voor rekening gemeente. Zonder bouwdeel D is sprake zijn van een wezenlijke wijziging volgens de Aanbestedingswet 2012. In dat geval zou ook de rest van het project opnieuw moeten worden aanbesteed wegens de rechtmatigheid.

1.4 Zonder project moeten we € 1.273.500 Rijkssubsidie terug geven

We ontvingen van het Rijk voor de verduurzaming van het Mozaïek een stevige investeringssubsidie. Met de beoogde investering krijgt het gebouw het energielabel A+++. Zonder project maken we geen aanspraak op die Rijkssubsidie.

Financiële gevolgen

Bij de griffie ligt geheim memo ter inzage met daarin een financiële analyse van de aanbesteding in relatie tot het voorzienbaar tekort. Het memo bevat informatie uit de open begroting van de aannemer en is daarom niet openbaar.

Met uw instemming brengen we het extra benodigde budget ten laste van de

⁶ WDW : Werkorganisatie Druten Wijchen

⁷ De locatie aan de Kruisbergseweg valt in het projectgebied "Kraanvogel".

Bestemmingsreserve "Risicoreserve grote projecten". U heeft bij vaststelling van de begroting voor 2023 tot deze reserve besloten.

Communicatie

- Stichting Het Mozaïek informeert alle huurders over het plan, de uitvoering en tijdelijke huisvesting elders.
- We informeren de GGD, verloskunde praktijk Yuux en de huisartsenpraktijk.

Inwonersparticipatie

Niet van toepassing.

Uitvoering of Vervolgstappen

Bij instemmend besluit op deze nota:

- a. gunnen we de opdracht definitief aan BINX en sluiten we een aannemingsovereenkomst.

Geheimhouding

Niet van toepassing.

Voorstel /Advies

Deze nota is afgestemd met de teams:

- Beheer gemeentelijk vastgoed
- Financieel beleid
- Inkoop
- Algemeen juridische zaken

Bijlagen (aangehecht)

1. Financieel overzicht, raadsbesluit 22 juni 2023

Vertrouwelijk ter inzage bij de griffie:

Eén document met daarin:

1. Financiële analyse aanbesteding en voorzienbaar tekort, 14 mei 2024
2. Toelichting verschillen VO raming versus begroting BINX, HEVO 7 mei 2024
3. Memo met bezuinigingen, BINX 14 mei 2024.

Bijlage 1: Financieel overzicht Project Verduurzaming Mozaïek

Overzicht bij raadsbesluit op 22 juni 2023

De gemeenteraad besloot in juni 2023:

1. het Mozaïek in drie fases te verduurzamen en het investeringskrediet te verhogen tot € 6.801.383 met een extra kapitaallast van € 18.547.
2. bouwdeel D te verbouwen voor huisvesting van de Jeugdgezondheidszorg en hiertoe € 1.099.517 te investeren met een extra kapitaallast van € 14.235.
3. Onder voorbehoud van instemming met beslispoint 2 bouwdeel D te voorzien van een 1^e etage voor € 429.014 met een extra kapitaallast van € 20.736.
4. De asbesthoudende kozijnen uit het theater te vervangen voor € 48.400 met een extra kapitaallast van € 2.339.
5. De extra kapitaallasten te betrekken bij de integrale afweging in de Perspectiefnota 2023.

		Inclusief BTW	Kapitaallasten (incl rente 1,5%)	Bruto investering	Neto investering	Bruto kapitaallasten	Netto kapitaallasten
	Basispakket bouwdeel A-B-C volgens haalbaarheidsonderzoek én raadsbesluit november 2022:	€ 6.801.383	€ 358.802	€ 6.801.383		€ 358.802	
	DuMaVa-regeling Rijksoverheid	€ -1.273.569	€ -48.000				
	Vanuit MJOP Team BGV	€ -328.610	€ -15.883				
	Vrijval 68% maal 21% verrekenbare btw op bouwdeel C	€ -96.000	€ -4.640				
	Besparing op energielasten		€ -70.505				
	Besparing op jaarlijks onderhoud		€ -22.870				
1	Totale investeringskosten voor realisatie van bouwdeel A, B en C:	€ 5.103.204	€ 196.904		€ 5.103.204		€ 196.904
	Totale investeringskosten voor realisatie van bouwdeel D	€ 1.099.517		€ 1.099.517		€ 53.143	
	Vrijval huursom oude locatie JGZ-GGD	€ -805.000					
2	Aanvullend te bekostigen voor realisatie bouwdeel D:	€ 294.517	€ 14.235		€ 294.517		€ 14.235
3	Aanvullend te bekosten voor realisatie 1e etage in bouwdeel D:	€ 429.014	€ 20.736	€ 429.014	€ 429.014	€ 20.736	€ 20.736
4	Bijkomende kosten voor verwijdering asbest uit de kozijnen:	€ 48.400	€ 2.339	€ 48.400	€ 48.400	€ 2.339	€ 2.339
	Totaal	€ 5.875.135	€ 234.214	€ 8.378.314	€ 5.875.135	€ 435.021	€ 234.214

Commissievergadering Wijchen

Dossiernummer	5857
Extern Zaak ID	Z/24/238998
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	6 juni 2024
Agendapunt	7.4
Titel	238998 beslisnota Tijdelijke parkeerplaatsen en pilot overdekte en bewaakte fietsenstalling TKWM
Organisatieonderdeel	domein Fysieke leefomgeving – team Gebiedsontwikkeling
Eigenaar	Sieuwerths, Yvette
Soort nota	Beslisnota
Programma/Paragraaf	P8 Wonen en bouwen
Portefeuillehouder(s) Wijchen	Gerrits, G.W.R. (Geert)

Bijlagen
238998 beslisnota Tijdelijke parkeerplaatsen en pilot overdekte en bewaakte fietsenstalling TKWM
14-06-2024 beantwoording technische vragen commissievergadering bewaakte fietsenstalling en parkeren kasteeltuin

Geagendeerd	Vergaderdatum
College BenW openbaar Wijchen	21 mei 2024
Stukken Agendacommissie Wijchen	6 juni 2024
Commissievergadering Wijchen	6 juni 2024
Raad openbaar Wijchen	20 juni 2024

Voorgesteld besluit

- 1 Een bedrag van €250.000,- beschikbaar te stellen om een deel van de kasteeltuin in te richten als tijdelijke parkeervoorziening (ca. 75 parkeerplaatsen).
- 2 Een bedrag van €155.000,- beschikbaar te stellen om een vervolg te geven aan de pilot voor een inbandige en bewaakte fietsenstalling op het Europaplein.
- 3 Deze incidentele kosten voor het tijdelijk parkeren en de huur voor de fietsenstalling integraal af te wegen in de perspectiefnota.

Beslisnota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Tijdelijke parkeerplaatsen en pilot overdekte en bewaakte fietsenstalling TKWM

Datum: 21 mei 2024

Voorgesteld besluit

de Gemeenteraad besluit:

- 1 Een bedrag van €250.000,- beschikbaar te stellen om een deel van de kasteeltuin in te richten als tijdelijke parkeervoorziening (ca. 75 parkeerplaatsen).
- 2 Een bedrag van €155.000,- beschikbaar te stellen om een vervolg te geven aan de pilot voor een inbandige en bewaakte fietsenstalling op het Europaplein.
- 3 Deze incidentele kosten voor het tijdelijk parkeren en de huur voor de fietsenstalling integraal af te wegen in de perspectiefnota en te dekken uit de Algemene reserve.

Aanleiding

Op 29 februari 2024 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht om:

1. Op korte termijn locatie(s) in het centrum van Wijchen aan te wijzen en geschikt te maken om tijdens de bouw van het project Tussen Kasteel en Wijchens Meer te parkeren met auto's en fietsen.
2. Te bekijken of de achterzijde van de Kasteeltuin, welke al eerder succesvol is ingericht als tijdelijke parkeervoorziening voor auto's, hiervoor op korte termijn wederom geschikt te maken is.
3. De start van de bouw als kans te zien om nog eens goed naar de kwaliteit en kwantiteit van de fiets parkeerplaatsen in het centrum van Wijchen te kijken.

De bouw van het project TKWM start op de locatie van het oude gemeentekantoor en op het Europaplein. In deze eerste fase van het project TKWM is voorzien in onder meer een ondergrondse parkeergarage en een bewaakte/inbandige fietsenstalling. Tijdens de bouw van de eerste fase is hinder te verwachten voor winkelend publiek, centrumbewoners en ondernemers doordat er tijdelijk minder parkeerplaatsen voor de auto en de fiets in dit deel van het centrum beschikbaar zijn.

Naast de maatregelen die door de ontwikkelaar/bouwer Ter Steege worden genomen om overlast te beperken, heeft het college heeft de mogelijkheden onderzocht om de oostzijde van het centrum tijdens de bouwphase van TKWM aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden. Het college stelt daarom voor om in de kasteeltuin tijdens de werkzaamheden van fase 1, ongeveer 75 tijdelijke parkeerplaatsen aan te leggen. Daarnaast adviseert het college om vooruitlopend op de realisatie van de inbandige fietsvoorziening in fase 1 van TKWM een pilot van 3 jaar (gelijk aan de eerste bouwphase) te houden met een inbandige bewaakte fietsenstalling op het Europaplein. In verband met de kans die zich recent heeft voorgedaan met het beschikbaar komen van een pand aan het Europaplein (voormalige Pets Place) heeft het college geanticipeerd met het aangaan van een huurovereenkomst voor één jaar met een optie tot verlenging tot 31 december 2027. De ervaringen met de inbandige fietsenstalling kunnen worden gebruikt bij de definitieve inrichting van de inbandige fietsvoorziening op het Europaplein. Tegelijk

kunnen deze ervaringen worden gebruikt voor de inrichting van het fietsparkeren in de rest van het centrum. Met dit voorstel geeft ons college invulling aan de motie van uw raad van 29 februari 2024.

Eerdere besluiten

Datum	Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)
29-02-2024	Raadsmotie 'Tijdelijke parkeerplaatsen in het centrum tijdens bouwfase TKWM' (Z24/212330)
23-04-2024	Collegebesluit aangaan huurovereenkomst pand Europaplein (Z24/238935).

Gewenst resultaat

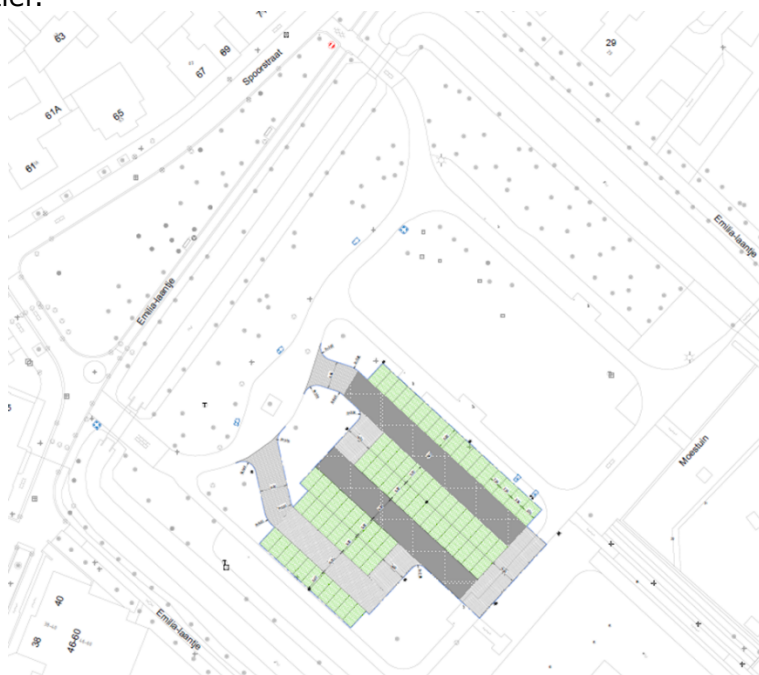
Het centrum van Wijchen aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden tijdens de bouw van fase 1 van het project TKWM en tegelijkertijd ervaringen opdoen met een inpassende en bewaakte fietsenstalling op het Europaplein.

Argumenten

Het inrichten van de kasteeltuin als tijdelijke parkeervoorziening draagt bij aan een aantrekkelijk en bereikbaar centrum tijdens de bouwfase van TKWM.
Tijdens de bouw van de eerste fase is hinder te verwachten voor winkelend publiek, centrumbewoners en ondernemers. Met de tijdelijke parkeervoorziening komen we de gebruikers van het centrum tegemoet.

1.1 De kasteeltuin ligt op acceptabele loopafstand van het Europaplein en eerdere ervaringen met de locatie zijn positief.

Gezien de loopafstand naar het winkelgebied is de enige mogelijke locatie op maaiveld de kasteeltuin. Deze is qua loopafstand goed bereikbaar en is qua oppervlakte en ontsluiting geschikt te maken. De kasteeltuin is tijdens de bouw van de stationsgarage ook gebruikt als tijdelijk parkeerterrein en de ervaringen zijn positief.



- 1.2 *Parkeren in de kasteeltuin is financieel het meest aantrekkelijke alternatief.*
We hebben gekeken naar alternatieven. Een mogelijk alternatief is het bouwen van een parkeerdek. Dit zou kunnen op de locatie van De Bolster of op het parkeerterrein Europaplein oost. De aanlegkosten voor een parkeerdek zijn ongeveer €12.000 per parkeerplaats. Als we uitgaan van ongeveer 75 parkeerplaatsen komt dat neer op €900.000,- exclusief de noodzakelijke aanpassingen aan de ontsluiting van de bestaande parkeerterreinen.
- 2.1 *Het inrichten van een inpandige bewaakte fietsenstalling op het Europaplein draagt bij aan een aantrekkelijk en bereikbaar centrum tijdens de bouwfase van TKWM.*
Tijdens de bouw van de eerste fase is hinder te verwachten voor winkelend publiek, centrumbewoners en ondernemers. Met de tijdelijke bewaakte inpandige fietsenstalling komen we de gebruikers van het centrum tegemoet. Met deze fietsenstalling proberen we bezoekers van het centrum ook te verleiden om met de fiets te komen in plaats van met de auto.
- 2.2 *Door een pilot met een inpandige en bewaakte fietsenstalling te houden kunnen we beter inspelen op de behoeften van de gebruikers met de voorziening in het project TKWM.*
Door het vertrek van Pets Place op het Europaplein ontstond de mogelijkheid om deze locatie tijdelijk te huren en een pilot te draaien in het gebied. Met deze pilot kunnen we ervaringen opdoen met een dergelijke fietsenstalling. Deze ervaringen kunnen we meenemen bij de realisatie van de definitieve fietsenstalling binnen TKWM. De exacte randvoorwaarden en locatie van de nieuw te realiseren fietsenstalling binnen het project TKWM staan nog niet helemaal vast. Door de ervaringen uit het pilot kunnen we de voorziening optimaliseren. Bovendien kunnen deze ervaringen worden gebruikt bij de inrichting van het fietsparkeren in de rest van het centrum.
- 3.1 *Zie financiële paragraaf.*

Tegenargumenten en risico's

- 1.1 *De pilot met de fietsenstalling slaagt niet*
In geval blijkt dat de pilotlocatie amper gebruikt wordt voor fietsparkeren, betreft dit een behoorlijke investering die kennelijk niet werkt. In dat geval hebben we wel de mogelijkheid om het gehuurde pand tot het einde van de looptijd van de huur voor ander maatschappelijk gebruik in te zetten. We treden in dat geval ook in overleg met de verhuurder.
- 1.2 *De inrichting van de kasteeltuin als tijdelijke parkeervoorziening gaat (tijdelijk) ten koste van de groene uitstraling van de kasteeltuin.*
De parkeerplaatsen komen binnen de wandelpaden te liggen, (op het bestaand grasveld). Het groen aan de randen van de kasteeltuin zal niet aangetast worden. De toekomstige plannen voor de kasteeltuin worden zoveel mogelijk afgestemd op de inrichting van de parkeerplaatsen. Daarnaast worden de maatregelen zoals omschreven in het onderzoeksrapport omtrent het beheersplan overgenomen, denk hierbij aan het ploffen van de ondergrond onder de bomen, om zo de bomen levensbestendig te houden. De bestaande evenementen kunnen ook na de realisatie van de tijdelijke parkeerplaatsen door blijven gaan. Bij het ontwerp zal hier mee worden gehouden.

Financiële gevolgen*Tijdelijke parkeervoorziening kasteeltuin*

De aanleg van tijdelijke parkeerplaatsen tijdens de bouw is niet voorzien in de grondexploitatie van TKWM. De kosten voor het inrichten van de kasteeltuin als tijdelijke parkeervoorziening bedraagt €250.000,-.

Fietsenstalling

De intentie is om het betreffende pand aan het Europaplein vanaf 15 juni 2024 tot en met 31 december 2027 te gaan huren. Omdat het pand beschikbaar kwam op een geschikte locatie heeft het college geanticipeerd op deze mogelijkheid en is een huurovereenkomst aangegaan voor een jaar met de mogelijkheid tot verlenging. Om de pilot na een jaar te vervolgen is extra budget nodig. De jaarhuur inclusief service-, promotie- en stookkosten (onbelast) bedraagt € 60.744,- exclusief btw. Vanuit de grondexploitatie TKWM is er dekking voor de huursom van het eerste jaar alsmede voor de inrichtingskosten van €75.000,-. Voor de periode van 15 juni 2025 tot en met 31 december 2027 is geen dekking vanuit de grondexploitatie. Hiervoor is een extra budget van €155.000 nodig.

De incidentele kosten voor het tijdelijk parkeren en de huur voor de fietsenstalling integraal af te wegen bij de behandeling van de Perspectiefnota en te dekken uit de Algemene reserve.

Communicatie

In overleg met de afdeling communicatie, CMW en Ter Steege zal gekeken worden op welke wijze de te realiseren voorzieningen het beste publiekelijk bekend gemaakt kunnen worden. Daarmee zorgen we ervoor dat deze voorzieningen goed vindbaar zijn na openstelling en zo maximaal bijdragen aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum.

Inwonersparticipatie

De bewoners en gebruikers van het centrum zullen breed geïnformeerd worden over het inrichten van de tijdelijke parkeermogelijkheden in de kasteeltuin. Ten aanzien van de inpandige bewaakte fietsenstalling zal het publiek breed worden geïnformeerd om de vindbaarheid en het gebruik van de voorziening maximaal onder de aandacht te brengen. Ook zullen de gebruikers van de voorziening worden betrokken bij de monitoring van de voorziening.

Uitvoering of Vervolgstappen

Ingeval uw raad de gevraagde budgetten beschikbaar stelt zal de huurovereenkomst worden aangegaan tot 31 januari 2027 en wordt de inrichting van de kasteeltuin verder voorbereid en uitgevoerd.

Geheimhouding:

Niet van toepassing.

**Voorstel
Advies**

MEMO

Aan : Raads- en commissieleden Wijchen
Van : College van burgemeester en wethouders
Datum : 18 juni 2024
Betreft : Beantwoording technische vragen commissievergadering bewaakte fietsenstalling en parkeren kasteeltuin

VVD

- Is er bij komst van de parkeerplaats cameratoezicht mogelijk op de parkeerplaats in de kasteeltuin?
Er moet een juridische grondslag zijn om camera's te plaatsen. Omdat dit niet het geval is, is er op dit moment geen mogelijkheid om camera's te plaatsen.
- Kunnen de poorten van de kasteeltuin geopend blijven tijdens de openingstijden van de parkeerplaats?
Dit gaan we onderzoeken.

Kernachtig Wijchen

- Zijn er al plannen voor de volgende "maatschappelijke functie" voor het pand van de fietsenstalling.
Nee, de gemeente huurt het pand nu voor de periode van de bouw van TKWM met de intentie om de pilot voor een bewaakte fietsenstalling te laten slagen. Daar ligt nu onze focus op.
- Kasteeltuin tijdelijke parkeerplaats: kan het college kijken naar maatregelen om overlast te minimaliseren?
De parkeerplaatsen zijn zo gepositioneerd dat ze zo ver als mogelijk van de woningen aan de noord- en oostzijde liggen. Samen met de handhavers en straatcoaches gaan we de overlast minimaliseren.

CDA

- Kan de parkeerplaats kasteeltuin na sluiting van de winkels in het centrum afgesloten worden? Door bijvoorbeeld met een slagboom.
De parkeerplaats kan waarschijnlijk niet afgesloten worden. De parkeerplaatsen zullen naar alle waarschijnlijkheid geen blauwe zone worden. Ze worden ook bedoeld voor de langparkeerders en die maken ook gebruik van de parkeerplaatsen buiten de openingstijden van de winkels om.

WL

- In hoeverre zijn de twee parkeergarages als extra parkeerruimte in het onderzoek meegenomen? Worden deze parkeergarages nu optimaal gebruikt?
Deze twee parkeergarages zijn opgenomen in de totale parkeerbalans en zijn daarom niet beschikbaar als extra tijdelijke parkeerplaatsen. In het kader van de uitvoering van het parkeerbeleid worden maatregelen voorbereidt om de parkeergarages nog beter te benutten.
- Is er onderzocht of het uitbreiden van de blauwe zone kan helpen om de parkeerdruk te verminderen?

De uitbreiding van de blauwe zone is onderdeel van de totale parkeeroplossing.

- Hoeveel fietsen kunnen er worden gestald in het pand?
Waarschijnlijk tussen de 75 en 100.
- Is er gekeken naar het mogelijke brandrisico bij het stallen van elektrische fietsen in het pand.
Ja, dit is met de vergunningverleners van de gemeente beoordeeld. Door een goede brandmeldinstallatie en de bewaking borgen we de veiligheid.