Gemeente Druten

Openbaar Zaaknummer: Z/23/139306

Meningsvormende nota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Parkeerbeleid Druten

Datum: 21 september 2023

Geachte leden van de raad,

Met deze meningsvormende nota willen wij uw aandacht vestigen op het belangrijke vraagstuk van parkeerbeleid in gemeente Druten. Deze nota beoogt de mening van de diverse fracties op te halen over de richting die we als gemeente willen inslaan en de overwegingen die daarbij een rol spelen.

Aanleiding
De gemeente Druten heeft in 2020 haar ontheffingenbeleid voor de parkeerschijfzone geactualiseerd en in 2021 de gemeentelijke parkeernormen. Er is echter geen onderliggend parkeerbeleidsplan. In het Mobiliteitsplan "Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal" van 2021 is het opstellen van parkeerbeleid en een aparte nota parkeernormen als vervolgactie opgenomen.

Een parkeerbeleidsplan omvat vele verschillende onderdelen rondom parkeren. De huidige beleidsuitgangspunten worden tegen het licht gehouden, geactualiseerd en gebundeld in nieuw parkeerbeleid. Ook wordt het parkeerbeleid, waar mogelijk, geharmoniseerd met gemeente Wijchen. Hiermee ontstaat een integraal beleidsdocument dat verschillende facetten van parkeren belicht. In het parkeerbeleidsplan komt onder andere het centrumgebied aan bod en wordt ingegaan op het parkeren van auto’s, fietsen, grote voertuigen en gehandicaptenvoertuigen.

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

Datum	**Korte omschrijving eerder genomen besluiten (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer)**
28 januari 2021	Z/20/054443: Mobiliteitsvisie Druten-Wijchen
20 april 2021	Z/21/059264: Nota parkeernormen Druten
23 juni 2021	Z/21/061891: Mobiliteitsplan Druten 2021
24 februari 2022	Z/21/068536: Meerjaren uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Portefeuillehouder: R. Thoonen
Informatie: Mathijs Jans
Telefoon: 088-4327386
E-mailadres: m.jans@drutenwijchen.nl

Richtinggevende uitspraak over
Aan u wordt gevraagd een richtinggevende uitspraak te doen over de volgende onderwerpen. Ieder onderwerp heeft een korte toelichting met daaronder minimaal twee scenario's. De onderwerpen zijn verdeeld in twee categorieën: bestaande situaties en ruimtelijke ontwikkelingen.

Bestaande situaties

1. *Openbaar groen versus parkeren*

Regelmatig komt er een verzoek binnen om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Soms is het mogelijk om tegemoet te komen aan het verzoek. Vaak gaat dit ten koste van het openbaar groen. De aanwezigheid van openbaar groen heeft een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van een wijk en voorkomt onder andere hittestress.

Scenario 1: Openbaar groen moet wijken voor extra parkeerplaatsen als er een parkeerprobleem is. Parkeren is belangrijker dan openbaar groen.
Scenario 2: Openbaar groen mag onder bepaalde voorwaarden wijken voor extra parkeerplaatsen. Onder bepaalde omstandigheden is openbaar groen belangrijker dan parkeren. Omstandigheden zoals groenstructuren, aanwezigheid van bomen, speelvoorzieningen, hondenuitlaatveldjes, etc.
Scenario 3: Openbaar groen mag niet wijken voor extra parkeerplaatsen. Openbaar groen is belangrijker dan parkeren. Extra parkeerplaatsen worden alleen op bestaande verharding gemaakt.

2. *Proactieve elektrische laadpalen in woonwijken*

Op verzoek van inwoners worden laadpalen in woonwijken geplaatst. Daarnaast moet gemeente Druten jaarlijks vijf laadpalen proactief plaatsen. Dit is in het kader van de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL). Dit zijn openbare laadpalen, waarvoor twee openbare parkeerplaatsen worden gereserveerd. Verder heeft gemeente Druten doelstellingen met betrekking tot de energietransitie; een besparing van 55% minder CO2 in 2030. Ook voor wegverkeer/ personenauto's is er een deelopgave. Hiervoor moeten er in 2030 25% minder brandstofauto's zijn. Deze elektrische auto's moeten ergens opladen.

Scenario 1: Proactieve laadpalen mogen uitsluitend op grotere openbare parkeerterreinen worden geplaatst. Hierdoor is de fijnmazigheid van het laadpalen netwerk afhankelijk van de verzoeken van bewoners. Hierdoor worden in de loop der jaren alle grotere parkeerterreinen laadpleinen.
Scenario 2: Proactieve laadpalen worden ook in woonstraten geplaatst. Hierdoor ontstaat er in de loop der jaren een fijnmazig laadpalen netwerk.

3. *Deelmobiliteit in de openbare ruimte*

Deelmobiliteit (zoals deelauto's, deelscooters en deelfietsen) is al jaren in opmars. Deelmobiliteit heeft een bewezen effect op het reduceren van het aantal autokilometers en het verminderen van het aantal ritten. Echter is dit niet meteen vanaf de start van deelmobiliteit merkbaar. Dit heeft een positief effect op de eerder benoemde doelstellingen van de energietransitie.

Scenario 1: Openbare parkeerplaatsen kunnen gereserveerd worden voor deelmobiliteit. Dit verhoogt de parkeerdruk voor privé auto's en biedt tegelijkertijd parkeermogelijkheid aan voor een andere vervoerswijze (zoals deelauto's, deelscooters of deelfietsen).
Scenario 2: Openbare parkeerplaatsen kunnen niet gereserveerd worden voor deelmobiliteit. Er moet extra ruimte gemaakt worden om deelmobiliteit mogelijk te maken.

Ruimtelijke ontwikkelingen
Onderstaande onderwerpen gaan uitsluitend over ruimtelijke ontwikkelingen in planfasen. Denk bijvoorbeeld aan Deest Zuid.

4. *Parkeren*

Druten hanteert momenteel een gemiddelde parkeernorm voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de planvorming is er een toenemende druk op de openbare ruimte, waar groen, water en verkeer in de beperkte ruimte ingepast moeten worden. Daarnaast vraag de energietransitie om een CO2 reductie.

Scenario 1: Het huidige beleid de komende jaren voortzetten. Denk bijvoorbeeld aan Tichellande.
Scenario 2: De parkeernorm kan wel wat lager dan het huidige beleid. Dit geeft een enige verlichting van de druk op de openbare ruimte. Daarbij heeft het enig positief effect op de doelstellingen van de energietransitie.
Scenario 3: De parkeernorm wordt aanzienlijk lager dan het huidige beleid. Hiermee wordt de mogelijkheid voor het bezit van een privé auto's beperkt. Dit geeft een verlichting van de druk op de openbare ruimte. Daarbij heeft het een positief effect op de doelstellingen van de energietransitie.

5. *Fietsparkeren*

Om fietsen te stimuleren worden fietsparkeercijfers opgenomen in het parkeerbeleid. Dit draagt bij aan het bevorderen van duurzame mobiliteit en het verminderen van de afhankelijkheid van auto's. Deze fietsparkeercijfers, ontwikkeld door het CROW, zijn bedoeld als richting voor de fietsparkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkelingen. Met andere woorden; hoeveel fietsparkeerplaatsen heeft een bepaalde ontwikkeling nodig.

Scenario 1: Fietsparkeercijfers worden verplicht bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij kunnen er specifieke eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Een ruimtelijke ontwikkeling die er niet aan voldoet kan worden afgewezen aan het niet voldoen aan deze verplichting.
Scenario 2: Fietsparkeercijfers worden geadviseerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hiermee is het afhankelijk van de ontwikkelaar. Ruimtelijke ontwikkelingen worden niet getoetst op het aantal fietsparkeerplaatsen en kunnen er niet op afgewezen worden.

Uitvoering of Vervolgstappen
Op basis van de richtinggevende uitspraken door de fracties en de input uit de inloopavond voor bewoners wordt het parkeerbeleid verder uitgewerkt. Het parkeerbeleid wordt daarna aan de raad, ter besluitvorming, voorgelegd. De nota parkeernormen wordt, na besluitvorming op het parkeerbeleid door de raad, aan het college voorgelegd.

Geheimhouding:
Niet van toepassing.