
Parkeervisie
Gemeente Wijchen
2024

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 1

1. Inleiding 1
   - 1.1 Aanleiding parkeervisie 1
   - 1.2 Proces 1
   - 1.3 Leeswijzer 1
   - 1.4 Gebiedsindeling Gemeente Wijchen 1
2. Parkeerontwikkelingen 2
   - 2.1 Toenemend autobezit 2
   - 2.2 Minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw 2
   - 2.3 We bezitten met z'n allen meer fietsen 3
   - 2.4 Het delen van een auto 3
   - 2.5 Mobility as a Service 4
   - 2.6 Blijvende gedragsverandering? 4
3. Wat is de huidige situatie? 6
   - 3.1 Ons bovenliggend beleid 6
   - 3.2 De waardering van parkeren in de gemeente 7
   - 3.3 Parkeeronderzoek 2023 8
   - 3.4 Conclusie huidige situatie 9
4. Wat zijn onze parkeerambities? 10
   - 4.1 Uitgangspunten 10
   - 4.2 Visie op parkeren 10
   - 4.3 Uitwerking naar doelgroepen 10
5. Wat gaan we doen? 12
   - 5.1 De aanpak voor parkeerproblemen 12
   - 5.2 Parkeerregulering in Wijchen 12
   - 5.3 Parkeerverwijssysteem centrum Wijchen 14
   - 5.4 Parkeernormensystematiek 16
   - 5.5 Parkeren en klimaatadaptatie 18
   - 5.6 Bijzondere parkeerplaatsen 19
6. Monitoring en evaluatie 22
7. Colofon 23

CONCEPT

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.

CONCEPT

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' 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 verlieten[4], 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 CROW[6] (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)

[2] Bron: Bijna 11,7 miljoen mensen hebben autorijbewijs | CBS

[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)

[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

CONCEPT

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:

- 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

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

CONCEPT

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 deelautoritten 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 éénvoudig 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

CONCEPT

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)

[9] Bron: Drukke spits belooft weinig goeds voor komende herfst | ANWB
[10] Bron: 19 procent filegroei na coronaperiode (anwb.nl)

CONCEPT

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

CONCEPT

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 ontneemt 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 meegeven 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 ingeregeld.

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

CONCEPT

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

3.3 Parkeeronderzoek 2023

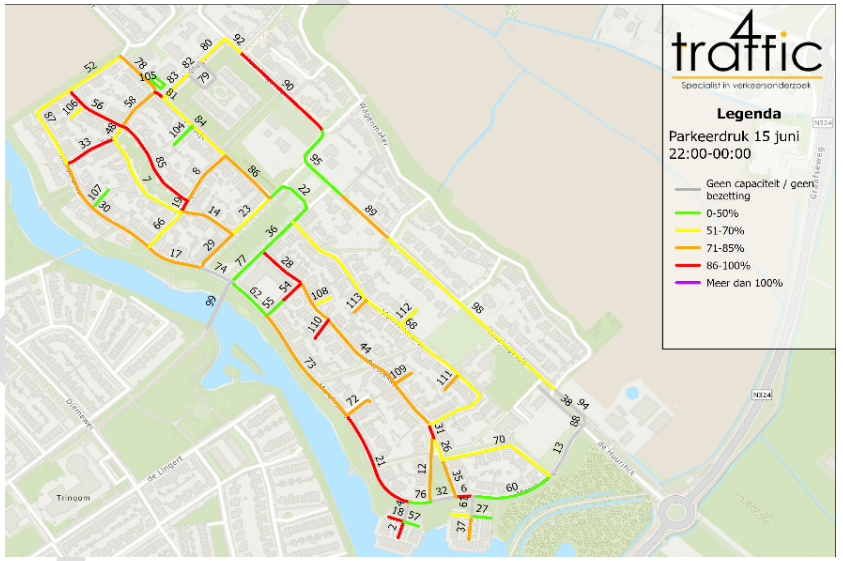
Om meer inzicht te krijgen in het autobezit van bewoners is in juni 2023, op een doordeweekse nacht een parkeeronderzoek uitgevoerd in de nieuwbouwwijk Huurlingsedam. Dit is een nieuwe woonwijk in Wijchen nabij het centrum en het Wijchense Meer. In deze wijk staan verschillende typen woningen door elkaar.

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.

CONCEPT

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.

CONCEPT

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

CONCEPT

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.

CONCEPT

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

CONCEPT

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 bezoekersaantrekkende 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.

5.2.2. Parkeerontheffingen blauwe zone

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 parkeerontheffing. 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.

CONCEPT

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.

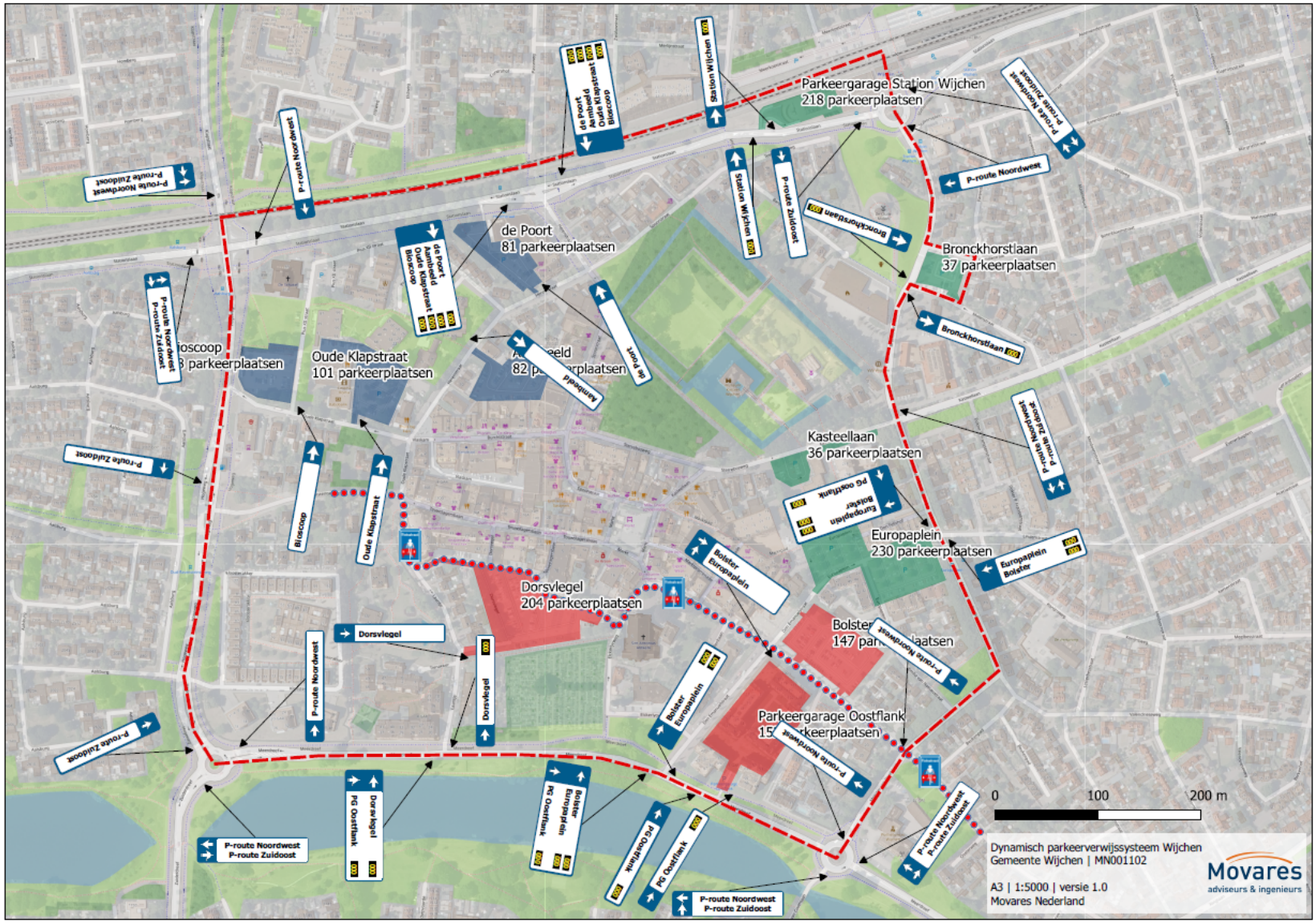
Het College van B&W heeft aanvullend op het raadsbesluit besloten om de buffer ten behoeve van het zoekverkeer in het centrum te verlagen van 15% naar 5% en de onderkant van de CROW-kengetallen bandbreedte te hanteren (zie paragraaf 3.1). Om zoekverkeer in het centrum te verlagen is besloten een dynamisch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

CONCEPT



Figuur 2 Uitwerking parkeerverwijssysteem centrum kern Wijchen

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 dichter 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/

CONCEPT

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 deelauto[12]. 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, Raad van State, 202107157/2/R1 (rechtspraak.nl)

CONCEPT

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.

CONCEPT

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 gehandicapten-parkeerplaats 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 gehandicapten-parkeerplaatsen 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 onbeperkt 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

CONCEPT

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 buren. 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

CONCEPT

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

CONCEPT

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.

CONCEPT

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.

CONCEPT

Movares samen werkt het