

Meningsvormende nota voor de Gemeenteraad

Onderwerp: Parkeerbeleid Wijchen

Datum: 28 november 2023

Geachte leden van de raad,

Met deze meningsvormende nota willen wij uw aandacht vestigen op het belangrijke vraagstuk van parkeerbeleid in gemeente Wijchen. 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

Het parkeerbeleid van gemeente Wijchen dateert van 2018 en sluit aan op het oude Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. In het Mobiliteitsplan "Duurzaam onderweg tussen Maas en Waal" van 2021 is actualisatie van het 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, geharmoniseerd en gebundeld in nieuw parkeerbeleid. 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 gehandicapt voertuigen. Ook bestaande woonwijken en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen komen aan bod.

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/20/054441: Mobiliteitsvisie Druten-Wijchen
30 september 2021	Z/21/061892: Mobiliteitsplan Wijchen 2021
28 januari 2022	Z/21/068537: Meerjaren uitvoeringsprogramma Mobiliteit

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 wijkt voor extra parkeerplaatsen als er een parkeerprobleem is. Het gevolg is dat openbaar groen in toenemende mate in woonwijken met een hoge parkeerdruk verdwijnt.

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. Het gevolg is dat parkeerproblemen niet altijd opgelost kunnen worden.

Scenario 3: De gemeente legt geen extra parkeerplaatsen aan in het openbaar groen. Openbaar groen is belangrijker dan parkeren. Extra parkeerplaatsen worden alleen op bestaande verharding gemaakt. Het gevolg is dat bestaande parkeerproblemen niet opgelost worden als er geen ruimte is binnen de bestaande verharding.

2. Proactief elektrische laadpalen plaatsen in woonwijken

Op verzoek van inwoners worden laadpalen in woonwijken geplaatst. Daarnaast heeft gemeente Wijchen afspraken gemaakt over het jaarlijks proactief plaatsen van vijftien laadpalen. Dit zijn openbare laadpalen, waarvoor twee openbare parkeerplaatsen worden gereserveerd. Dit is in het kader van de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL). Verder heeft gemeente Wijchen 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: Laadpalen die proactief geplaatst worden, mogen uitsluitend op grotere openbare parkeerterreinen worden geplaatst. Het gevolg is dat grotere parkeerterreinen in de loop der jaren laadpleinen worden. De fijnmazigheid van het laadpalen netwerk wordt afhankelijk van de verzoeken van bewoners.

Scenario 2: Laadpalen die proactief geplaatst worden, mogen ook in woonstraten geplaatst worden. Het gevolg is dat er in de loop der jaren een fijnmazig laadpalen netwerk ontstaat.

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: Bestaande openbare parkeerplaatsen kunnen gereserveerd worden voor deelmobiliteit. Dit verhoogt in de eerste periode de parkeerdruk voor privé auto's. Tegelijkertijd biedt dit parkeermogelijkheid aan voor een andere vervoerswijze (zoals deelauto's, deelscooters of deelfietsen). Hierdoor kan er een dekkend netwerk van deelmobiliteit ontstaan.

Scenario 2: Bestaande openbare parkeerplaatsen kunnen niet gereserveerd worden voor deelmobiliteit. Er moet extra ruimte gemaakt worden om deelmobiliteit mogelijk te maken. Het zal niet overal mogelijk zijn om extra ruimte te maken. Hierdoor kan de afstand tot deelmobiliteit te groot worden en ontstaan er gaten in een netwerk van deelmobiliteit.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Onderstaande onderwerpen gaan uitsluitend over ruimtelijke ontwikkelingen in planfasen Denk bijvoorbeeld aan Wijchen West of Hart van Zuid.

4. Parkeren

Wijchen is en blijft gastvrij voor de auto, Wijchen hanteert momenteel de hoogste parkeernorm voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de planvorming is er een toenemende druk op de openbare ruimte, waar groen, speelvoorzieningen, water en verkeer in de beperkte ruimte ingepast moeten worden. Deze druk op de openbare ruimte kan de haalbaarheid van woningbouwplannen onder druk zetten. Daarnaast vraagt de energietransitie om een CO2 reductie. De ambitie om de parkeernorm te verlagen is al opgenomen in het strategisch kompas Wijchen 2035.

Parkeernormen zijn al op verschillende manieren gedifferentieerd. Er zijn verschillen in stedelijkheid, zoals centrumgebied, de randen van het centrumgebied, de (rest) bebouwde kom en het buitengebied. Ook zijn er verschillend tussen de verschillende dorpskernen door de woningdichtheid. Daarnaast zijn er nog verschillende functiegroepen (zoals wonen, werken, onderwijs, etc.) met een onderverdeling per functie (vrijstaande koopwoning, sociaal huur appartement, middelduur koop appartement, etc.). In totaal zijn er 115 verschillende functies. Voor al deze functies, verschillende gebieden én verschillende dichtheden is er ook nog een bandbreedte beschikbaar tussen minimaal en maximaal. Wijchen hanteert in het huidige beleid de maximale waarde in deze bandbreedte.

Scenario 1: Wijchen blijft onverminderd inzetten op ruim voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Inwoners en bezoekers kunnen met gemak de auto parkeren, zowel nabij de woning als bij de bestemming.

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. Inwoners en bezoekers kunnen de auto parkeren, maar moeten soms een parkeerplaats zoeken. Hierdoor moeten inwoners en bezoekers soms een kleine afstand lopen van en naar de auto.

Scenario 3: Bij nieuwe ontwikkelingen is het niet meer vanzelfsprekend dat er voldoende parkeerplaatsen in de buurt aanwezig zijn. Inwoners en bezoekers moeten vaker een parkeerplaats zoeken. Hierdoor moeten inwoners en bezoekers vaker een langere afstand lopen van en naar de auto.

5. Fietsparkeren

Om ruimte te reserveren voor het parkeren van fietsen worden fietsparkeercijfers opgenomen in het parkeerbeleid. Hiermee kan het gebruikersgemak bij herkomst en bestemming verbeterd worden. 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 als voorwaarden opgenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij kunnen er specifieke eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid en het gebruikersgemak. Een ruimtelijke ontwikkeling die niet aan deze verplichting voldoet kan worden afgewezen.

Scenario 2: Fietsparkeercijfers worden geadviseerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. Waarbij de keuze over het toepassen van de fietsparkeercijfers bij de ontwikkelaar ligt. Ruimtelijke ontwikkelingen worden niet getoetst op het aantal fietsparkeerplaatsen en kunnen er niet op afgewezen worden.

Uitvoering of Vervolgstappen

In januari volgt een informatiebijeenkomst over het parkeerbeleid en de meningsvormende nota.

In januari volgt de meningsvormende ronde (tijdens de commissievergadering). Het parkeerbeleid wordt in de raadsvergadering van februari 2024 aan de raad voorgelegd.

Geheimhouding:

Niet van toepassing.