

Gemeente Putten



# Parkeerbeleid gemeente Putten Beleidskader

*Omdat we ons verplaatsen*



adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Putten

# Parkeerbeleid gemeente Putten

Beleidskader

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

28 oktober 2016  
PTN005/Rta/0036.01

	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Beleidsvisie Parkeren</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Instrumentarium</b>	<b>3</b>
3.1	Parkeercapaciteit	3
3.2	Parkeerregulering	4
<b>4</b>	<b>Gebieden</b>	<b>6</b>
4.1	Centrum	7
4.2	Woongebieden	10
4.3	Werkgebieden	11
<b>5</b>	<b>Thema's</b>	<b>13</b>
5.1	Parkeerverwijzing en -routing	13
5.2	Parkeernormering	13
5.3	P+R Station	14
5.4	Parkeren overige voertuigen	15
5.4.1	Fietsparkeren	15
5.4.2	Gehandicaptenparkeren	15
5.4.3	Elektrische oplaadpunten (autoparkeren)	16
5.5	Handhaving	17
5.6	Monitoring en evaluatie	17
<b>Bijlage 1</b>	<b>Stroomschema parkeerproblemen woonwijken</b>	<b>1</b>

# 1

## Inleiding

De vigerende Parkeernota in Putten stamt uit 2008. Sinds 2008 is in het centrum van Putten het een en ander veranderd. Zo hebben onder andere ontwikkelingen plaatsgevonden in de Harderwijkstraat/Voorthuizerstraat, is een parkeerverwijssysteem ingesteld en heeft CROW een nieuwe uitgave van haar parkeerkencijfers voor auto- en fietsparkeren uitgebracht. Naast deze ontwikkelingen werkt de gemeente aan een nieuw Integraal Centrumplan met daarbij onder andere een detailhandelsvisie en een verkeerscirculatieplan. Dit is voor de gemeente Putten aanleiding om ook haar parkeerbeleid tegen het licht te houden en uitgangspunten de actualiseren indien dat nodig is.

In 2008 heeft de gemeente Putten, samen met Goudappel Coffeng BV, de parkeernota Centrum opgesteld. Op dat moment was het hoofddoel het beantwoorden van een aantal vragen ten aanzien van het parkeren in het Centrum. Deze vragen waren:

1. Wat is de huidige parkeervraag en wat is het huidige parkeeraanbod (2007)?
2. Wat is de toekomstige parkeervraag en het benodigde parkeeraanbod (2010)?
3. Welke nieuwe parkeernormen moeten in Putten gehanteerd gaan worden?
4. Hoe zijn in algemene zin de parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen?
5. Is de instelling van een Parkeerfonds zinvol?

Deze vragen en de wijze waarop hier invulling aan is gegeven in de parkeernota 2008 dienen nog steeds als basis voor het parkeerbeleid. In deze parkeernota is deze basis aangevuld met actuele thema's en onderwerpen.

Parallel aan de actualisatie van de parkeernota is ook een Integraal Centrumplan Putten opgesteld. Onderwerpen die daarin aan bod komen; en daarmee niet in dit parkeerbeleidsplan, zijn:

- Detailhandelsvisie;
- Verkeerscirculatieplan;
- Herinrichting Fontanusplein.

Dit geactualiseerde parkeerbeleidsplan beschrijft samen met de Nota Parkeernormen het parkeerbeleid van de gemeente Putten.

## 2

# Beleidsvisie Parke- ren

Parkeren gaat om het vinden van de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte van bewoners, ondernemers en bezoekers, het bereikbaar houden van de gemeente en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De uitdaging is om daarin de *juiste* balans te vinden en te behouden.

Mobiliteit in de toekomst kent veel facetten en diversiteit die komen op een drietal samenhangende pijlers:

- Mobiliteit wordt steeds slimmer door toepassing van ICT;
- we gaan van 'bezit' naar 'gebruik' zonder verlies in mogelijkheden;
- een sterke groei van het fietsverkeer in haar relatie tot een toenemende focus op schone mobiliteit.

In de grote steden zijn deze trends al volop waar te nemen, maar ook daarbuiten zijn de eerste tekenen hiervan zichtbaar. De gemeente Putten zal deze ontwikkelingen volgen en op anticiperen wanneer daar vraag naar is. Met andere woorden, het parkeerbeleid in Putten faciliteert.

Basisuitgangspunt is dat het parkeerbeleid in Putten faciliterend is. Dit betekent dat er voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen worden gebouwd, maar dat dit alleen gebeurt voor de parkeervraag die echt nodig is. Dit betekent ook dat in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voor handen zijn voor bewoners, bezoekers en werknemers. De gemeente Putten accepteert hierbij dat bezoekers tijdens evenementen, zoals braderieën, en op andere drukke momenten gebruik moeten maken van parkeervoorzieningen die iets verder weg liggen, maar nog wel op loopafstand. En het betekent tenslotte dat de gemeente ook inzet op het bieden van goede alternatieven voor de auto, waarbij de fiets het belangrijkste alternatief is. Het gaat daarbij om de fietsroutes en de fietsparkeervoorzieningen.

# 3

## Instrumentarium

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de beleidsinstrumenten parkeercapaciteit en parkeerregulering worden ingezet binnen het faciliterende parkeerbeleid van Putten.

### 3.1 Parkeercapaciteit

Het Puttense parkeerbeleid heeft als doel om deze goede en acceptabele parkeersituatie te behouden. Dit betekent dat het belangrijk is dat als parkeerplaatsen worden opgeheven deze in principe gelijktijdig worden gecompenseerd en dat bij nieuwbouwwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Alleen op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

#### 3.1.1 Acceptabele parkeersituatie

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders. Algemeen geldt dat bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt en als maat wordt aangehouden voor een acceptabele parkeersituatie.

Wanneer ten gevolge van herinrichting en plaatsing van afvalcontainers en dergelijke parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving hoger is dan de grens voor een acceptabele parkeersituatie. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

### 3.1.2 Uitbreiding parkeercapaciteit

De groei van de automobieliteit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan in sommige, bestaande gebieden leiden tot een structureel lokaal tekort aan parkeerplaatsen. Invoering van parkeerregulering kan in deze gebieden zelf verlichting bieden, maar zal de parkeerdruk ook deels naar aanliggende gebieden verplaatsen (het zogeheten waterbedeffect). De parkeerplaatsen op eigen terrein zullen beter benut gaan worden.

Voor lokale situaties waar de parkeerdruk hoog is en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting. Dit met als doel extra ruimte te creëren voor de aanleg van parkeercapaciteit. In dit verband kan gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen (in willekeurige volgorde en zonder uitputtend te willen zijn):

- instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met tweezijdig, schuin of haaks parkeren (onderzoek naar de verkeerscirculatie is noodzakelijk);
- meer ruimte voor parkeren creëren door parkeren met twee wielen op het trottoir toe te staan via bebording (tijdelijke maatregel) en via herstructurering door het versmalen van de stoep (permanente maatregel), mits aan minimaal één zijde van de straat voldoende ruimte overblijft voor rolstoelen;<sup>1</sup>
- opheffen groenvoorzieningen;

In bijlage 1 is een stroomschema opgenomen dat kan worden gehanteerd bij het overgaan tot aanpak van de parkeerproblematiek in deze gebieden.

## 3.2 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een maatregel om parkeerverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerdurbeperkingen, kunnen bepaalde doelgroepen worden gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is.

### 3.2.1 Parkeerschijfzone

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. De huidige vorm van reguleren door middel van een parkeerschijfzone (blauwe zone) in een deel van het centrum, is een keuze die goed past bij het centrum van Putten. Langparkeerders staan hierdoor op grotere afstand en voor de kortparkeerders is voldoende ruimte op korte loopafstand van de winkel beschikbaar. De huidige regulering met de parkeerschijfzone wordt voortgezet.



<sup>1</sup> Minimale trottoirbreedte 1,2 meter (Bron: CROW, ASVV 2012, oktober 2012).

### 3.2.2 Wanneer regulering uitbreiden?

In de huidige situatie functioneert de parkeerschijfzone goed en is er geen reden voor uitbreiding. Door veranderend autogebruik is het mogelijk dat dit in de toekomst wel wenselijk is. Dit is over het algemeen als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in winkelgebieden voor een gemiddelde zaterdag hoger dan 85% en in woongebieden 's nachts hoger dan 95%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners en ondernemers noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor het hele centrum of buurt. Parkeerregulering in een heel klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom niet met parkeerregulering aangepakt.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zoveel mogelijk op elkaar aan.

### 3.2.3 Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. De huidige reguleringstijden (dagelijks tussen 09.00 en 19.00 uur met uitzondering van zon- en feestdagen) sluiten aan bij dat uitgangspunt.

In gebieden met een parkeerschijfzone gelden in principe de volgende uitgangspunten:

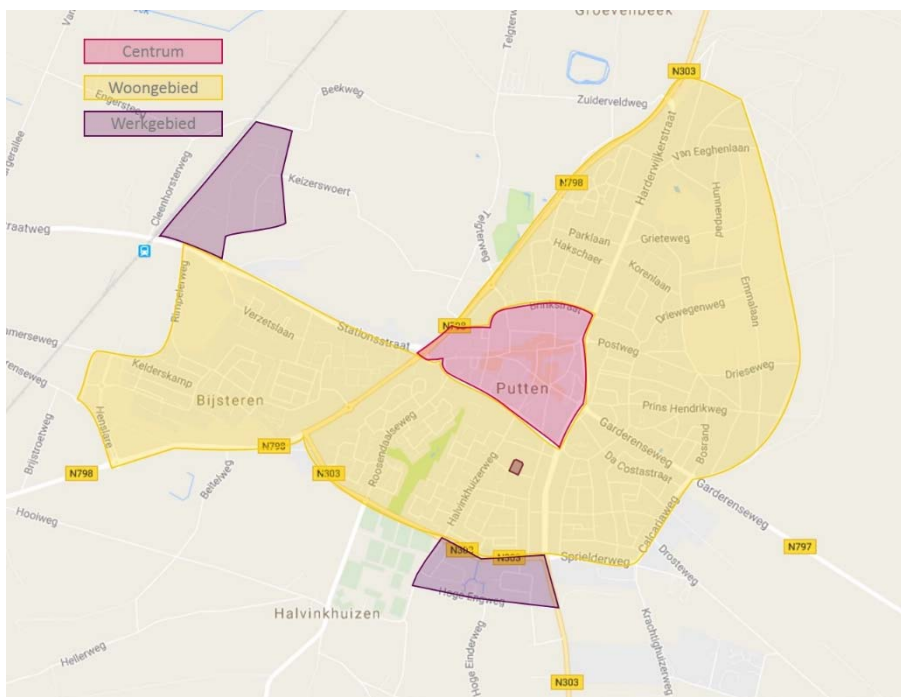
- maximale parkeerduur: 2 uur;
- reguleringsperiode: dagelijks van 09.00-19.00 uur, uitgezonderd zon- en feestdagen;
- ontheffingen voor adressen in de parkeerschijfzone:
  - maximaal 1 ontheffing per woonadres (ondernemers kunnen geen ontheffing aanvragen),
  - geen ontheffing bij parkeergelegenheid op eigen terrein, waardoor parkeren op eigen terrein wordt gestimuleerd,
  - met een ontheffing kan enkel op aangewezen locaties worden geparkeerd.



# 4

## Gebieden

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied wordt deze keuze anders gemaakt en wordt de inzet van de beleidsinstrumenten daarop dan ook aangepast. In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 4.1 zijn de onderscheiden gebieden weergegeven.



*Figuur 4.1: Gebiedsindeling*

## 4.1 Centrum

### 4.1.1 Beleidsvisie centrum

Zoals opgenomen in het Integraal Centrumplan Putten is het centrumgebied van Putten goed met de auto bereikbaar en zijn gratis parkeervoorzieningen in voldoende mate in en nabij het centrum aanwezig. Met de meeste supermarkten aan de randen van het kernwinkelgebied is de consument in staat om de dagelijkse boodschappen snel in te slaan en is combinatiebezoek met de voorzieningen in het kernwinkelgebied eveneens mogelijk.

Binnen het kernwinkelgebied zijn de meer op recreatief winkelen gerichte voorzieningen in een compact gebied aanwezig. De modische sector is relatief sterk aanwezig en trekt vanuit de regio koopkracht aan. Dit geldt eveneens voor de weekmarkt op woensdagochtend. De combinatie van structuur, bereikbaarheid, parkeervoorzieningen, karakter en aanwezige voorzieningen maakt dat Putten ook voor de toerist een aantrekkelijke winkel- en aankoopplaats is.

Gelet op de goede uitgangspositie van Putten als winkel- en boodschappendorp, wordt uitgegaan van een versterking van de aanwezige pluspunten en waar mogelijk het verzachten van de ervaren minpunten. Het doel is zowel de eigen inwoners als gasten meer te confronteren met het onderscheidende karakter en beeldkwaliteit van Putten. De positie van de kerk met omliggend kerkplein en de hier aanwezige horeca spelen hierin een rol. Dit geldt eveneens voor het benadrukken van de unieke compacte en complete winkelvoorzieningen met goede gratis parkeermogelijkheden.



Voor het parkeerbeleid betekent dit behoud van het basisuitgangspunt dat het parkeerbeleid in Putten faciliterend is. In het Centrum moeten bezoekers en bewoners dus vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Bovendien dienen de parkeerplaatsen voor bezoekers gratis beschikbaar te zijn, om zo te kunnen concurreren met de omliggende centra.

Op drukke dagen tijdens evenementen, braderieën of de weekmarkt kan het zijn dat ook bezoekers op iets grotere afstand (5 minuten lopen) parkeren. Op deze locaties dienen wel voldoende parkeerplaatsen gelegen te zijn. Daarbij dienen op korte loopafstand wel goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen te worden aangeboden, zodat bezoekers gestimuleerd worden om anders dan per auto te komen.

Langparkerende werkers zullen soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren, vanwege hun langere verblijfsduur is dat acceptabel.

## 4.1.2 Parkeersituatie

### Beschrijving

In het Centrum zijn zowel woon-, werk- als winkelfuncties gevestigd. Kenmerkend voor de parkeersituatie zijn de volgende elementen:

- In de winkelstraten (Dorpsstraat en Kerkstraat) zijn geen parkeerplaatsen gelegen. Auto en fietsverkeer is in deze straten wel toegestaan. Alleen tijdens drukke momenten (op woensdag tijdens de markt en op vrijdag vanaf 12 uur tot en met zaterdag 17 uur) mogen auto's en fietsen (uitgezonderd gehandicaptenvoertuigen) niet door deze straten rijden.
- In het centrum geldt in het kernwinkelgebied een parkeerschijfzone (blauwe zone) waar parkeerders maximaal 2 uur mogen parkeren. In totaal liggen in de parkeerschijfzone 700 parkeerplaatsen (zie ook figuur 4.2). Voor de parkeerschijfzone zijn ont-heffingen aan bewoners uitgegeven.
- De overige parkeerplaatsen rondom het centrum zijn ongereguleerd. Hiervan zijn 623 gelegen binnen de centrumring (Brinkstraat, Voorthuizerstraat, Engweg) en nog een 379 parkeerplaatsen op de grote parkeerterreinen langs de centrumring.
- Tijdens de markt op woensdagochtend zijn de parkeerplaatsen op het Kerkplein en Fontanusplein (in totaal 121 parkeerplaatsen) niet beschikbaar.

### Huidige situatie

Vanuit het in 2015 gehouden parkeeronderzoek<sup>2</sup> blijkt dat binnen het centrumgebied als geheel op dit moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeerdruk blijft, met uitzondering van het moment tijdens de markt, op alle momenten onder de 70%. De parkeerplaatsen dicht bij de winkels, binnen de parkeerschijfzone, worden het meest gebruikt. De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone loopt op zaterdagmiddag op tot circa 85%.

Tijdens de markt, wanneer de parkeerplaatsen op het Kerkplein en Fontanusplein niet beschikbaar zijn, is de parkeerdruk binnen het centrumgebied als geheel 80%. Binnen de parkeerschijfzone loopt de parkeerdruk dan op tot boven de 85%. Dit betekent dat het binnen de parkeerschijfzone lastig kan zijn om een vrije parkeerplaats te vinden, maar dat er op iets grotere loopafstand op dat moment nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit past binnen de doelstelling van het parkeerbeleid dat voor bezoekers, soms op iets grotere afstand, voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.

### Integraal Centrumplan Putten

Met de uitvoering van het Centrumplan zullen in het centrum een aantal zaken veranderen. Belangrijke elementen uit dit Centrumplan zijn:

- Concentreren van detailhandel in het hart van het centrum (Dorpsstraat, inclusief Verlengde Dorpsstraat en Kerkstraat);
- Het autovrij maken van de Dorpsstraat en de Kerkstraat.

Deze wijzigingen zullen echter geen grote impact hebben op de parkeersituatie.

---

<sup>2</sup> 'Parkeeronderzoek Gemeente Putten, Technische rapportage', kenmerk PTN005/Grd/0031.01, d.d. 29 april 2016.

## Conclusie

In het centrum van Putten zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Niet alle bezoekers zullen dit ook altijd zo ervaren. Hoewel de parkeerdruk dicht bij de winkels hoog is (met name op het Gervenhof, Fontanusplein, Kerkplein en het parkeerterrein bij de Albert Heijn) zijn binnen de parkeerschijfzone voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar. Richting de toekomst zal de parkeersituatie grotendeels hetzelfde blijven. Dit betekent dat aanpassing van het reguleringsgebied daarom op afzienbare termijn niet nodig is.

### 4.1.3 Parkeercapaciteit

In en rond het centrumgebied van Putten zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De op dit moment aanwezige parkeergelegenheid is ook bedoeld om wanneer binnen de beschikbare plancapaciteit detailhandel of horeca wordt gerealiseerd, de extra parkeervraag op te vangen.

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen in principe gelijktijdig worden gecompenseerd en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. In het centrumgebied zal dit in praktijk soms lastig zijn of niet direct nodig zijn. In dat geval is het mogelijk om de compensatie op een latere termijn te realiseren, waardoor meerdere initiatieven gecombineerd kunnen worden. Voorwaarde is wel dat een acceptabele parkeersituatie niet onder druk komt te staan. In het centrumgebied is een bezettingsgraad van 85% overdag acceptabel.

### 4.1.4 Parkeerregulering

Een deel van de parkeercapaciteit in het centrum wordt gereguleerd middels een parkeerschijfzone. In figuur 4.2 is de begrenzing van deze zone opgenomen.

Deze zone werkt in de huidige situatie goed en aanpassing hiervan wordt op dit moment niet voorzien.

Binnen de parkeerschijfzone gelden de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur: 2 uur<sup>3</sup>;
- reguleringsperiode: dagelijks van 09.00–19.00 uur, uitgezonderd zon- en feestdagen;
- ontheffingen voor adressen in de parkeerschijfzone:
  - maximaal 1 ontheffing per woonadres,
  - alleen voor bewoners,
  - geen ontheffing bij parkeergelegenheid op eigen terrein,
  - met een ontheffing kan enkel op Fontanusplein, Gervenhof en Kerkplein langer dan de maximaal toegestane 2 uur worden geparkeerd.

---

<sup>3</sup> Op het parkeerterrein bij de Albert Heijn aan de Voorthuizerweg geldt vanwege contractuele afspraken een maximale parkeerduur van 1 uur.



Figuur 4.2: Parkeerschijfzone centrum Putten

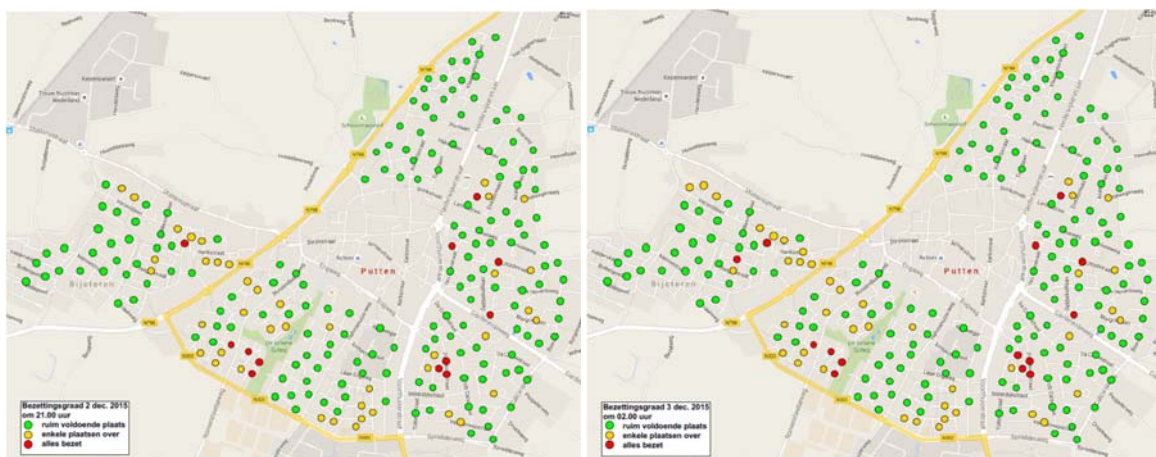
## 4.2 Woongebieden

### 4.2.1 Beleidsvisie woongebied

De woongebieden in Putten zijn over het algemeen homogene woongebieden met een beperkt aantal andere functies. Daardoor wordt eventuele parkeeroverlast vooral door bewoners zelf veroorzaakt en zal parkeerregulering nagenoeg geen bijdrage leveren aan het verbeteren van de parkeersituatie. Vanuit het basisuitgangspunt dat het parkeerbeleid faciliterend is, is en blijft het uitgangspunt om in de woongebieden geen parkeerregulering in te voeren. In woongebieden waar onvoldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, zal bij herinrichting worden gezien of (eenvoudig) parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd. Bij deze afweging zal ook het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein worden meegewogen.

### 4.2.2 Parkeersituatie

In de woongebieden in Putten is het parkeren niet gereguleerd. In deze gebieden is onderzocht of daar 's avond en 's nachts lokaal parkeerproblemen spelen. Het onderzoek is in december 2015 uitgevoerd, waarbij op kwalitatieve wijze de parkeersituatie is beoordeeld. In figuur 4.3 is het resultaat van deze kwalitatieve beoordeling opgenomen.



Figuur 4.3: Kwalitatieve beoordeling parkeersituatie woonwijken

Op basis van de kwalitatieve beoordeling van de parkeersituatie in de woonwijken valt het op dat in de meeste straten ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn (groen gekleurd). In enkele straten zijn bijna alle parkeerplaatsen bezet of staan meer auto's geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn. Op deze locaties zullen de bewoners een hoge parkeerdruk ervaren. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de aangrenzende straat nog voldoende vrije capaciteit beschikbaar is. Een hoge parkeerdruk in één of enkele straten is nog geen reden om maatregelen te nemen.

#### 4.2.3 Parkeercapaciteit

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. In de woongebieden is een bezettingsgraad van 90% in de nacht en 85% overdag acceptabel.

#### 4.2.4 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te bestrijden en te voorkomen. Voor de woongebieden in Putten geldt dat eventuele parkeeroverlast vooral door de bewoners zelf wordt veroorzaakt. Daarom wordt ervoor gekozen om in principe in de woongebieden geen parkeerregulering in te voeren.

### 4.3 Werkgebieden

#### 4.3.1 Beleidsvisie werkgebieden

De gemeente Putten kent een aantal bedrijventerreinen. Vanuit het basisuitgangspunt dat het parkeerbeleid faciliterend is, moeten deze terreinen op het gebied van parkeren zelfvoorzienend zijn. Dit betekent dat iedereen met een bestemming op een bedrijventerrein daar ook, zowel met de auto als vrachtwagen, kan parkeren.

#### **4.3.2 Parkeersituatie**

De gemeente Putten kent een aantal werkgebieden: bedrijventerrein Keizerswoert, bedrijventerrein Hoge Eng en bedrijventerrein Ambachtstraat. Het bedrijventerrein Ambachtstraat ligt tussen diverse woonwijken. De ambitie voor dit bedrijventerrein is dat het in de loop der jaren naar wonen zal verkleuren.

In deze werkgebieden ligt het grootste deel van de parkeer capaciteit op eigen terrein. Sommige parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk, andere liggen afgesloten achter een hek.

#### **4.3.3 Parkeercapaciteit**

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd en bij nieuwbouwwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. In de werkgebieden is een bezettingsgraad van 90% overdag acceptabel.

In de werkgebieden wordt ingezet op het parkeren op eigen terrein bij de bedrijven. Dit betekent dat bij nieuwbouwwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Ook het parkeren van vrachtwagens moet op eigen terrein plaatsvinden. De gemeente Putten faciliteert geen openbare parkeerplaats voor vrachtwagens. Conform de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) is het parkeren van grote voertuigen op de openbare weg binnen de gemeente Putten verboden.

#### **4.3.4 Parkeerregulering**

Parkeerregulering is in de werkgebieden in principe niet aan de orde, er is immers weinig openbare parkeerruimte. Wanneer in de toekomst blijkt dat de parkeerplaatsen op eigen terrein slecht worden gebuikt en parkeeroverlast op de openbare parkeerplaatsen ontstaat, zal worden overgegaan tot parkeerregulering. Het instellen van een parkeerschijfzone ligt dan het meest voor de hand.

# 5

## Thema's

### 5.1 Parkeerverwijzing en -routing

Met het parkeerverwijssysteem worden bezoekers naar de grote parkeerlocaties verwezen en wordt rondrijdend zoekverkeer zoveel mogelijk voorkomen.

In 2008 heeft de gemeente Putten een nieuwe parkeerverwijssysteem geplaatst. Dit systeem geeft zowel de parkeerroute als de verwijzing naar verschillende parkeerterreinen weer. Bij deze terreinen wordt ook direct de maximale parkeerduur aangeduid. Het parkeerverwijssysteem geeft geen informatie over de actuele beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Gezien het feit dat op alle locaties doorgaans vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is dit ook niet nodig.

Als gevolg van het nieuwe verkeerscirculatieplan zal ook de parkeerverwijzing moeten worden geactualiseerd. Dit zal dus weer een zogenaamd statische verwijzing zijn.



### 5.2 Parkeernormering

Om ervoor te zorgen dat bij bouwplannen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het toepassen van parkeernormen noodzakelijk. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het bouwplan niet zonder meer afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod.

Aan de hand van parkeernormen kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. De parkeernorm is afhankelijk van de functies die in het bouwplan worden ondergebracht en van de locatie van de ontwikkeling. Op die manier wordt met de parkeernorm recht gedaan aan:

- de mobiliteitskenmerken van de gebruikers;
- de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, zoals de aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.



De parkeerplaatsen moeten op eigen terrein, dus binnen de grenzen van het te ontwikkelen kavel, gerealiseerd worden. Wanneer het niet mogelijk is om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, kunnen deze ook in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Om de directe link tussen bouwontwikkeling en realisatie van parkeerplaatsen te borgen, kent de gemeente Putten geen parkeerfonds waarmee de verplichting tot het realiseren van voldoende parkeerplaatsen wordt overgedragen van de initiatiefnemer naar de gemeente.

De parkeernormen en hoe deze te gebruiken zijn, zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Putten.

### 5.3 P+R Station

Het station van Putten is excentrisch gelegen aan de rand van de bebouwde kom. Bij dit station zijn P+R-voorzieningen gelegen. In 2015 is het project Herinrichting Stationsomgeving uitgevoerd. Deze herinrichting was vooral bedoeld om de fietser te faciliteren en een verschuiving van de wijze waarop de reiziger zich naar het station verplaatst te bewerkstelligen: minder met de auto en meer met de fiets.

Bij de herinrichting van de stationsomgeving zijn de overkapte fietsenparkeerplaatsen aan de oostzijde verplaatst en is op de oude locatie een verblijfsplein gecreëerd. Het aantal overkapte fietsenparkeerplaatsen is daarbij verhoogd van 520 naar 760. Aan de westzijde is het aantal van 192 overkapte fietsenparkeerplaatsen onveranderd gebleven. In totaal is er in de nieuwe situatie sprake van 952 overkapte fietsenparkeerplaatsen. Daarnaast is het aantal overkapte fietskluizen (aan de oostzijde) verhoogd van 28 naar 32.

Bij de planontwikkeling voor de herinrichting van de stationsomgeving is in 2013 onderzoek gedaan naar het noodzakelijke aantal autoparkeerplaatsen in 2015, zijnde het jaar van uitvoering. Tevens is een schatting gemaakt van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen in het jaar 2020. Dit is gebeurd op basis van de verwachte groei van het aantal reizigers in Putten. In totaal zijn bij het station 136 parkeerplaatsen gelegen (76 parkeerplaatsen aan de oostzijde en 60 parkeerplaatsen aan de westzijde). In 2020 zijn er (op basis van de prognose uit 2013) 150 autoparkeerplaatsen nodig.

Geconcludeerd is dat het aantal autoparkeerplaatsen na herinrichting voldoende is voor de huidige parkeerbehoefte. Volgens de prognose (uit 2013) is er een (toekomstig) tekort van 14 autoparkeerplaatsen voor het jaar 2020. Vanwege de ambitie dat meer reizigers met de fiets in plaats van de auto naar het station komen zal de gemeente Putten periodiek het gebruik en beschikbaarheid van de auto- en fietsparkeerplaatsen monitoren. Wanneer blijkt dat extra parkeerplaatsen noodzakelijk zijn, zal de gemeente Putten de 14 extra parkeerplaatsen alsnog aanleggen.

Op dit moment is het parkeren bij de P+R gratis. Het beleidsuitgangspunt is dat dit de komende jaren gratis blijft. Er zal dus niet met regulering worden gestuurd in het aantal autoparkeerplaatsen bij het station; er zal vraagvolgend in de behoefte worden voorzien.

## 5.4 Parkeren overige voertuigen

### 5.4.1 Fietsparkeren

Fietsers parkeren zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als op het trottoir. Daarnaast wil Putten het fietsgebruik stimuleren. Daarvoor moeten de fietsvoorziening op orde zijn zodat de fiets een goed alternatief voor de auto wordt. Dit betekent dat een vraagvolgend fietsparkeerbeleid wordt ingezet, waarbij fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd, soms zelfs ten gunste van de auto.

Bij stations, centrumfuncties en voorzieningen dienen daarom voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets beschikbaar te zijn. Om het fietsen op de langere afstand te stimuleren, zullen deze locaties ook uitgerust worden met een elektrisch oplaadpunt. Op dit moment zijn er 2 oplaadpunten, in de Dorpsstraat (bij vishandel Foppen) en de Verlengde Dorpsstraat (bij Vögele). Het gebruik van deze punten is beperkt. Op het moment dat het gebruik toeneemt, kan het aantal oplaadpunten uitgebreid worden.

Vanuit het in 2015 gehouden parkeeronderzoek<sup>4</sup> blijkt dat het fietsgebruik in de zomer hoger ligt dan in het najaar. Dit is logisch, aangezien het weer in de zomer beter is, zijn bezoekers eerder geneigd met de fiets te komen. Uit het parkeeronderzoek blijkt vooral dat rondom de Gervenhof (bij de ingang van de Lidl en Action), in de winkelstraten (Dorpsstraat en Achterstraat) en rondom het Kerkplein en Fontanusplein (tijdens de markt) veel fietsen staan geparkeerd, terwijl daar niet de voorzieningen voor aanwezig zijn. Vanwege de stimulering van het fietsgebruik en om te voorkomen dat een rommelig straatbeeld ontstaat, is het wenselijk om op deze locaties de fietsparkeervoorzieningen uit te breiden.

### 5.4.2 Gehandicaptenparkeren

#### *Gehandicaptenparkeerkaarten*

De afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten is landelijk geregeld in de 'Regeling Gehandicaptenparkeerkaart'. De houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart mag (volgens wettelijke regels):

- gratis en zonder parkeerduurbepanking op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren;
- zonder parkeerduurbepanking in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uren op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

---

<sup>4</sup> 'Parkeeronderzoek Gemeente Putten, Technische rapportage', kenmerk PTN005/Grd/0031.01, d.d. 29 april 2016.

#### *Algemene gehandicaptenparkeerplaats*

De gemeente Putten streeft ernaar dat 2% van de parkeercapaciteit in de winkelgebieden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Ook bij alle solitaire, sociale voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang.

#### *Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken*

Het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Een bewoner van de gemeente Putten komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de aanvrager moet beschikken over een geldige (nog minimaal zes maanden)<sup>6</sup> gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder of Bestuurder + Passagier;<sup>5</sup>
- de aanvrager moet ingeschreven staan in de gemeentelijke basisadministratie en woonachtig zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd;
- de aanvrager moet beschikken over een geldig (minimaal zes maanden)<sup>6</sup> rijbewijs;
- (het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd, moet op naam van de aanvrager staan;
- de aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- de aanleg moet technisch mogelijk zijn;
- door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats mag de verkeersveiligheid niet in het gedrang komen.

De parkeerplaats wordt niet aangelegd binnen de parkeerschijfzone en langs straten met primair een verkeersfunctie. De mate van parkeerdruk is niet bepalend voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

### **5.4.3 Elektrische oplaadpunten (autoparkeren)**

Elektrisch vervoer wint steeds meer aan populariteit in Nederland. Gezien de nog beperkte actieradius van elektrische voertuigen is alleen een elektrisch oplaadpunt bij de woning of het werkadres niet altijd voldoende en neemt het opladen enige tijd in beslag. De gemeente Putten faciliteert daarom publieke elektrische oplaadpunten. Op dit moment zijn er drie locaties: Achterstraat, parkeerterrein Aker aan de Brinkstraat en parkeerterrein Voorthuizerstraat. Afhankelijk van het gebruik kan het aantal publieke laadpunten uitgebreid worden.

---

<sup>5</sup> Daarmee is gewaarborgd dat een arts heeft verklaard dat aanvrager een loopbeperking met een permanent of progressief karakter heeft, waarbij de aanvrager zonder hulp van anderen en met de gebruikelijke loophulpmiddelen niet in staat is een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen.

<sup>6</sup> Hiermee wordt voorkomen dat de gehandicaptenparkeerplaats binnen een half jaar moet worden opgeheven, omdat de aanvrager niet meer aan een van de gestelde criteria voldoet.

Ook het plaatsen van elektrische oplaadpunten bij woningen wil de gemeente Putten faciliteren. Vanuit het parkeerbeleid gelden hiervoor de volgende regels:

- de parkeerdruk in de omgeving is niet hoger dan 90%;
- binnen een straal van 300 meter rondom de woning is geen ander oplaadpunt aanwezig of beschikbaar;
- de oplaadvoorziening dient voor een ieder toegankelijk te zijn voor het opladen van elektrische voertuigen, het wordt dus een publiek oplaadpunt.

## 5.5 Handhaving

De handhaving van het parkeerbeleid focust zich op de volgende onderdelen:

- Handhaven van de maximale parkeerduur.  
Binnen de parkeerschijfzone geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van deze regel moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze worden excessen beboet en blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders beschikbaar.
- Handhaven op foutparkeren.  
Bij handhaven op foutparkeren gaat het onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels is op basis van de APV.
- Benutten van parkeerplaatsen op eigen terrein.  
Voor het behouden/verkrijgen van een acceptabele parkeersituatie is het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein noodzakelijk. Het is daarom belangrijk dat deze parkeerplaatsen in stand gehouden worden. Hier dient de gemeente handhavend op te treden.  
Een vergunning voor het opheffen van een parkeerplaats op eigen terrein, bijvoorbeeld bij een transformatie van garage naar bijkeuken, wordt met terughoudendheid verleend. Basisuitgangspunt is dat de bewoner op eigen terrein parkeert. Als de op te heffen parkeerplaats kan worden gecompenseerd in de openbare ruimte, met name voor de (voormalige) inrit naar de eigen parkeerplaats, of bij een lage parkeerdruk in de omgeving, kan de vergunning voor het opheffen van de parkeerplaats op eigen terrein worden verleend.

## 5.6 Monitoring en evaluatie

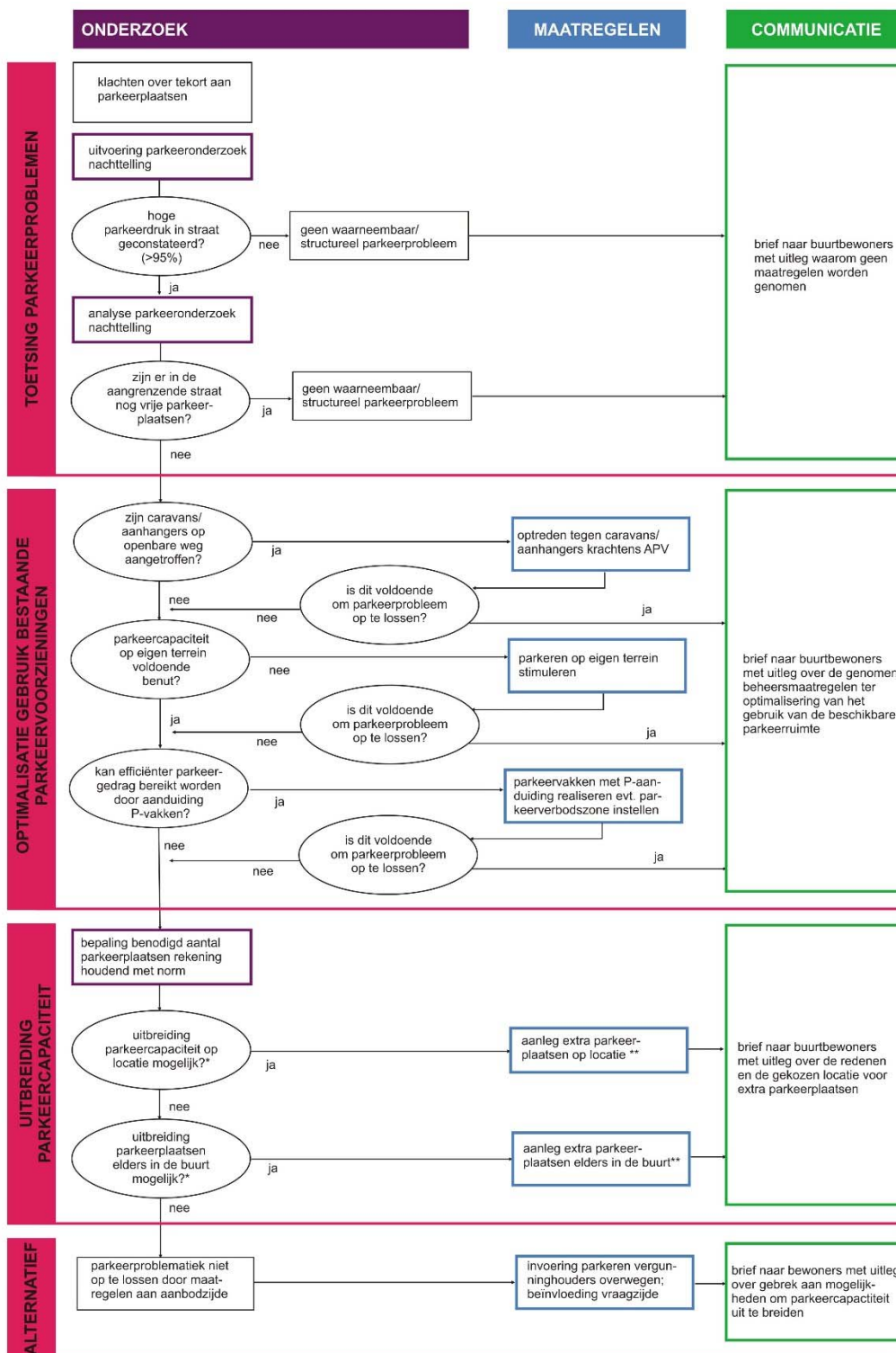
Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Op basis van resultaten vanuit de monitoring kan indien nodig tijdig worden bijgestuurd.

De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Parkeerdrukmeting. Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan 85%, wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt eens in de 5 jaar, of vaker indien daar aanleiding toe is, gehouden.
- Parkeermotiefmeting. Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is met name van belang in gebieden met parkeeregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. De parkeermotiefmeting wordt in de gereguleerde gebieden samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- Parkeerduurmeting. In de parkeerschijfzone wordt samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting gehouden te worden. Hiermee wordt bekeken of de parkeerschijfzone goed werkt en of de handhaving naar behoren functioneert.
- Klachten. Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie. Waar mogelijk worden klachten direct opgepakt en opgelost.

# Bijlage 1

## Stroomschema parkeerproblemen woonwijken



\* toetsing aan:  
 - ruimtelijke mogelijkheden  
 - verkeersveiligheid/kwaliteit openbare ruimte  
 - bestemmingsplan en grondeigendom

\*\* zo mogelijk te combineren met andere werken; maatregelen daartoe eventueel uitstellen

Vestiging Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag  
T (070) 305 30 53

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**