



gemeente
putten

Parkeerbeleid gemeente Putten



Versie 2 april 2024

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Waarom een nieuw parkeerbeleidsplan?	4
1.2.	Proces	4
1.3.	Planperiode	4
1.4.	Leeswijzer	4
2.	Beleidskader	5
2.1.	Omgevingsvisie 2040	5
2.2.	Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan	6
2.3.	Coalitieakkoord 2022-2026	6
3.	Algemene visie op parkeren	8
4.	Uitwerking parkeerbeleid per thema	10
4.1.	Fietsparkeren	10
4.2.	Parkeer capaciteit en benutting	10
4.3.	Parkeerregulering	13
4.4.	Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties	16
4.5.	Handhaving	17
5.	Toepassing parkeerbeleid per gebied	19
5.1.	Centrum	19
5.2.	Woongebieden	22
5.3.	Bedrijventerreinen	24
5.4.	P+R	25
6.	Monitoring en evaluatie	26
7.	Uitvoeringsagenda	27

1. Inleiding

1.1. Waarom een nieuw parkeerbeleidsplan?

Bewoners, ondernemers en bezoekers ervaren een toenemende druk van de auto op de openbare ruimte. Dit leidt op sommige plekken tot overlast en tot zoekverkeer. Daarnaast wordt met het Centrumplan ingezet op de versterking van het kernwinkelgebied en dit vraagt om ondersteunend parkeerbeleid. Dit zijn opgaven die gemeente Putten graag aanpakt, maar waar het huidige parkeerbeleid niet altijd toereikend voor is. Het voormalige parkeerbeleid dateert uit 2016 en is opgesteld in de tijdsgeest van toen. Om het parkeerbeleid toekomstbestendig te houden is het parkeerbeleid tegen het licht gehouden. Nagegaan is of aanpassingen in het parkeerbeleid nodig zijn om de huidige ambitie om de leefomgeving te behouden en versterken met behoud van eigenheid, ruimte om te wonen, te werken en te recreëren en gericht op de toekomst met oog voor de menselijke maat en schaal na te kunnen streven.

1.2. Proces

Dit parkeerbeleidsplan is tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van de positieve punten en knelpunten van de huidige parkeersituatie en het voormalige parkeerbeleid. Deze inventarisatie is uitgevoerd door gesprekken te voeren met de ambtelijke organisatie en overige belanghebbenden, door een online enquête onder inwoners en ondernemers en door parkeertellingen. Daarnaast is geïnventariseerd welke relevante kaders voor het parkeerbeleid in andere beleidsdocumenten zijn opgenomen, zodat het parkeerbeleid bijdraagt aan de ambities van de gemeente Putten. Het parkeerbeleid biedt duidelijke kaders: hoe te handelen in welke situatie. Sommige kaders zijn vervolgens separaat uitgewerkt in nadere regels, zoals de Nota Parkeernormen Putten.

1.3. Planperiode

Bij de totstandkoming van dit parkeerbeleidsplan zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Putten te vatten. De toekomst is echter veranderlijk. Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals de transitie van brandstof naar energiedragers, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2029 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

1.4. Leeswijzer

In dit parkeerbeleidsplan zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het parkeerbeleid opgenomen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de visie op parkeren in de gemeente Putten beschreven. De visie is in hoofdstuk 4 uitgewerkt voor de thema's voor parkeren in de gemeente Putten. In hoofdstuk 5 zijn de gevolgen van het parkeerbeleid voor de verschillende gebieden in Putten uiteengezet. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de monitoring en evaluatie van de parkeersituatie in de gemeente Putten. In het afsluitende hoofdstuk 7 zijn de te nemen maatregelen geformuleerd in de uitvoeringsagenda.

2. Beleidskader

Waar voorheen landelijk beleid (de nota Mobiliteit en de nota Ruimte) en provinciaal beleid veelal de kaders vormden voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid is dat sinds kort de landelijke, provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisie, een nieuw instrument uit de Omgevingswet. Deze nieuwe wet, die per 2024 in werking is getreden, brengt wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water bij elkaar. Met de Omgevingsvisie als kader wordt een integrale blik geborgd. Naast de Omgevingsvisie geven het Verkeersplan en het Coalitieakkoord wat gerichtere kaders voor het parkeerbeleid. In dit hoofdstuk is de inhoud van dit kaderstellende beleid beknopt beschreven.

2.1. Omgevingsvisie 2040

De Omgevingsvisie 2040 vervangt de structuurvisie en de toekomstvisie (2014). In de Omgevingsvisie staan drie ambities centraal:

1. De mens centraal stellen, als gebruiker van de ruimte;
2. Rentmeesterschap van de (dorpse en natuurlijke) leefomgeving;
3. Blijven werken aan een vitale en gastvrije economie.



Specifiek ten aanzien van parkeerbeleid beschrijft de Omgevingsvisie de volgende relevante constatering en ambities:

- Het huidige niveau is hoog met een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerplaatsen. Met gratis parkeren en enkele blauwe zones is parkeren in Putten aantrekkelijk voor bezoekers.
- Aanbieden van deelmodaliteiten heeft de potentie om het (tweede) autobezit omlaag te brengen. Er is echter weinig draagvlak voor duurzame (deel)mobiliteitsconcepten.
- Autoluwe schoolzones door parkeerplaatsen en autobewegingen rond scholen te beperken.
- Optimaliseren van de routing naar parkeerplaatsen en monitoren van de parkeerdruk in heel Putten.
- Faciliteren van het opladen van elektrische voertuigen in de woongebieden.
- Stimuleren van fietsgebruik door uitnodigende en efficiënte infrastructuur.
- Actief faciliteren van openbare oplaadpunten voor elektrische auto's (dekkend netwerk van laadpalen dat aansluit op de behoefte).
- In het verkeerscirculatieplan wordt ingezet op het deels autovrij maken van het centrum.
- Parkeren langs de berm met onveilige situaties tot gevolg waar mogelijk ontmoedigen.
- Spelregel voor initiatiefnemers: Het initiatief past binnen de parkeeropgave: er is een bevredigende parkeeroplossing voor zowel auto, elektrische auto, deelauto en fiets.

2.2. Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

Het Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) fungeert als toetsingskader voor toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen. Ten aanzien van parkeren wordt aandacht besteed aan het faciliteren van goede parkeervoorzieningen.

Voor parkeren bestaat de maatregel uit het optimaliseren van de routing naar parkeerplaatsen en het monitoren van de parkeerdruk rondom het centrum, nabij supermarkten en recreatiegebieden en het vrachtwagenparkeren op het bedrijventerrein. De eerste stap is het uitvoeren van een parkeerdrukmeting om inzicht te krijgen in de parkeerdruk in Putten.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen doelgroepen: bewoners, werkers en bezoekers. Deze stap is uitgevoerd in het centrum in 2022 en in overig Putten in 2023. Op plekken waar voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, wordt onderzocht of overbodige parkeerplaatsen te vervangen zijn door meer groen in de wijk. Aanvullend wordt de vorming van een parkeerfonds voor het mogelijk aanleggen van collectieve parkeervoorzieningen in het centrum onderzocht.



Daarnaast beschrijft het GVVP de ontwikkeling van de opkomst van slimme mobiliteit en elektrische fietsen/voertuigen. Daar wordt de suggestie gedaan om deelauto-initiatieven ruimtelijk te faciliteren door bijvoorbeeld een parkeerplaats beschikbaar te stellen.

Voor parkeren van de fiets richt het GVVP zich op het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen.

2.3. Coalitieakkoord 2022-2026

In 2022 is het coalitieakkoord 'En nu door!' vastgesteld waarin de hoofdlijnen om te komen tot een sociaal, groen en leefbaar Putten zijn beschreven. In het coalitieakkoord zijn de volgende ambities beschreven met betrekking tot parkeren:

- We willen een verbetering van het fietsnetwerk. Vanuit ons motto 'Fiets First!' ondersteunen we regionale snelfietsroutes, veilige fietsenstallingen, een goede verbinding naar het station en naar scholen.
- We gaan de Parkeernota verfijnen en kijken per wijk wat nodig is. Op plekken waar voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn, onderzoeken we of in plaats van extra parkeerplaatsen meer groen in de wijk kan worden gebracht (We behouden speeltuinen en



trapveldjes).

- We onderzoeken de vorming van een parkeerfonds om – daar waar parkeren lastig is (centrum) – een collectieve parkeervoorziening aan te leggen.
- Gratis parkeren in het centrum blijft gehandhaafd.
- We stellen een gebiedsvisie op voor het gebied achter het gemeentehuis. Daarbij betrekken we ook de toekomst van de camperplaatsen.

3. Algemene visie op parkeren

Parkeren raakt iedereen, overal en altijd. Of het nu gaat om het parkeren van de eigen fiets of auto of het zien van geparkeerde auto's en fietsen in het straatbeeld, het is een onderwerp waar iedereen mee te maken heeft. Zoals ook in de Omgevingsvisie 2040 staat, wil Putten werken aan een *vitaal dorp met behoud van eigenheid, ruimte om te wonen, te werken en te recreëren, gericht op de toekomst met oog voor de menselijke maat en schaal*. Vertaald naar parkeerbeleid betekent dit het vinden van de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte van bewoners, werkers en bezoekers, het bereikbaar houden van de gemeente en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.

Parkeren speelt een belangrijke rol in het vinden van de juiste balans. Het parkeren van de fiets of auto is namelijk de begin- én eindschakel van bijna elke verplaatsing. Voldoende parkeergelegenheid draagt bij aan een soepel verloop van de mobiliteitsketen en het voorkomt parkeeroverlast, oftewel draagt bij aan een prettige openbare ruimte. Een minder zware belasting van de openbare ruimte met gemotoriseerd verkeer draagt echter ook bij aan een prettige openbare ruimte. Met de locatie van parkeerplaatsen kan hier zowel in de druk van rijdend als stilstaand verkeer een bijdrage aan worden geleverd.

Dit betekent dat het parkeerbeleid faciliterend van karakter is: vraagvolgend in aantal parkeerplaatsen en, waar dat nodig is, sturend in parkeerlocatie. Hieruit volgt dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar alleen voor de parkeervraag die echt nodig is. Dit betekent ook dat in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn voor bewoners, bezoekers en werkers. Deze openbare parkeerplaatsen moeten *goed vindbaar* en gratis beschikbaar zijn. Door *gratis parkeren* te handhaven, behoudt Putten haar karakter van dorps wonen.

Door de toename van het aantal elektrische voertuigen en deelauto's, toenemend fietsgebruik, toepassing van slimme technologie en het ontstaan van de keuzereiziger die het vervoermiddel gebruikt dat voor de reis het beste past, verandert het mobiliteitsgedrag en de elementen waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet zijn. De gemeente Putten zal deze *ontwikkelingen volgen*: anticiperen wanneer daar vraag naar is, en bijsturen waar nodig.

Kenmerk van het parkeren binnen de gemeente Putten is nabijheid: bewoners, bezoekers en werknemers kunnen nabij hun bestemming parkeren zolang de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte, het bereikbaar houden en een prettige en kwalitatief hoogwaardige



openbare ruimte behouden blijft. Daar waar keuzes gemaakt moeten worden geldt het principe 'juiste parkeerder op de juiste plaats'. Hierbij geldt het uitgangspunt dat parkeerplaatsen *beschikbaar en vindbaar* moeten zijn. Wie de juiste parkeerder is, is afhankelijk van het gebiedstype:

- In het Centrum ligt de prioriteit bij bezoekers van winkels en bewoners inclusief hun bezoek. Parkeercapaciteit voor centrumbezoekers is nabij de bestemming. Onder nabij wordt verstaan, binnen 5 minuten lopen.
- In een woongebied ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoek. Zij parkeren hun auto op eigen terrein en, als dat er niet is, in de openbare ruimte.
- Op een bedrijfsterrein ligt de prioriteit bij werkers en bezoekers aan de bedrijven. Parkeren gebeurt op eigen terrein.

4. Uitwerking parkeerbeleid per thema

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's van dit parkeerbeleid. Beschreven is op welke wijze de beleidsinstrumenten worden ingezet binnen het faciliterende parkeerbeleid van Putten.

De thema's zijn als volgt:

- fietsparkeren;
- parkeercapaciteit en benutting;
- parkeerregulering;
- parkeren van specifieke doelgroepen en voertuigen;
- handhaving.

4.1. Fietsparkeren

Fietsers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als daarbuiten op het trottoir of op pleinen. Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen en trottoirs beschikbaar te houden voor de voetganger, dienen in het centrum, bij maatschappelijke voorzieningen (waaronder scholen, gezondheidscentra), bij OV-haltes en bij de recreatiegebieden *voldoende stallingsmogelijkheden* voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties.

De gemeente Putten zet de fiets zowel spreekwoordelijk als fysiek op de eerste plek. In het Centrumplan heeft de gemeente Putten verschillende locaties aangewezen voor de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen. Deze locaties zijn zowel dichtbij bestemmingen in het centrum, als centraal gelegen in het fietsnetwerk. Voor overige fietsparkeerplaatsen hanteert de gemeente Putten een *vraagvolgend fietsparkeerbeleid*, waarbij fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Vanuit de ambitie om fietsen te stimuleren, is het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden op de juiste locaties een belangrijke randvoorwaarde.

Bij een herinrichting en bij grootschalig onderhoud wordt *proactief* bekeken of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij -indien nodig- extra fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Hierbij wordt rekening gehouden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen), scooters en brommers.

Bij *ruimtelijke ontwikkelingen* zijn de fietsparkeernormen van toepassing om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Putten.

4.2. Parkeercapaciteit en benutting

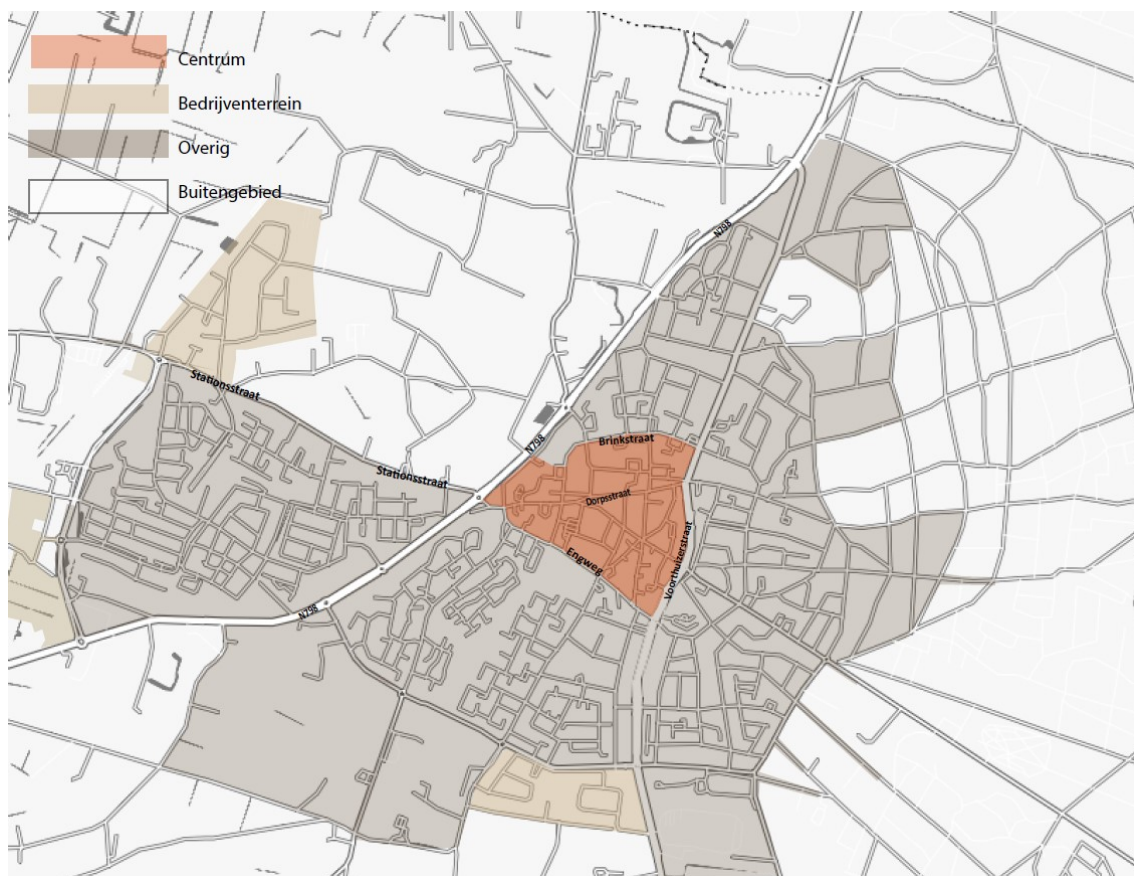
4.2.1. Acceptabele situatie

Als in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is sprake van een acceptabele parkeersituatie. Dit betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en dat vol-

doende 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.

In het algemeen neemt bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toe. In gebieden met veel kortparkeeders en/of waar parkeerplaatsen verspreid liggen en/of lastiger vindbaar zijn, geldt dit veelal bij een bezettingsgraad van 80%. In gebieden met veel langparkeeders en/of veel parkeerterreinen en -garages treedt dit eerder op bij 90%. Deze richtlijn is voor de verschillende gebiedstypen in Putten (zie figuur 4.1) vertaald naar een acceptabele bezettingsgraad op buurtniveau:

- centrum: bezettingsgraad tot 85% overdag is acceptabel;
- woongebieden: bezettingsgraad tot 85% overdag en tot 90% in de nacht is acceptabel;
- bedrijventerreinen: bezettingsgraad tot 90% overdag is acceptabel.



Figuur 4.1: Gebiedsindeling

Het Puttense parkeerbeleid heeft als doel om de parkeersituatie op buurtniveau acceptabel te houden. Dit betekent dat het belangrijk is dat als parkeerplaatsen worden opgeheven deze als het kan gelijktijdig worden gecompenseerd. Voor het verbeteren van de leefbaarheid en/of het stimuleren van het fietsgebruik kan op kleine schaal worden afgezien van deze compensatie. Tevens geldt dat bij nieuwbouwwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Alleen op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Iedere vier jaar wordt de parkeersituatie gemonitord en geëvalueerd, zie hoofdstuk 6.

4.2.2. Capaciteit uitbreiden of verminderen?

Een herinrichting of grootschalig onderhoud is een geschikt moment om te beoordelen of het aantal parkeerplaatsen geoptimaliseerd kan worden. Daarnaast vormen signalen van bewoners aanleiding om te beoordelen of veranderingen in de parkeersituatie wenselijk zijn.

Voor uitbreiding van parkeercapaciteit in combinatie met bouwontwikkelingen is de Nota Parkeernormen Putten van toepassing. Voor situaties waar de parkeerdruk structureel hoger is dan de acceptabele bezettingsgraad en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting. Dit betekent dat de inrichting van de openbare ruimte wordt geoptimaliseerd met als doel in de openbare ruimte extra parkeerruimte te creëren. Deze ruimte kan bijvoorbeeld gevonden worden door het aanpassen van de verkeersstructuur of een andere verdeling van de ruimte, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met tweezijdig, schuin of haaks parkeren. Het realiseren van extra parkeerruimte mag in principe niet ten koste gaan van groen. Het algemene principe 'vraagvolgend in aantal, waar het moet sturend in locatie' is hier ook van toepassing: waar mogelijk worden de parkeerplaatsen uitgebreid op de locatie waar de parkeerdruk het hoogst is, waar dat niet kan, zullen de parkeerplaatsen iets verder weg worden aangelegd.

Het aantal parkeerplaatsen *uitbreiden* is geen doel op zich. Er zijn ook andere oplossingen denkbaar om een hoge parkeerdruk aan te pakken. Indien een hoge parkeerdruk geconstateerd wordt én sprake is van een structureel probleem wordt met een parkeerdrukmeting onderzocht of er in de omgeving nog voldoende vrije parkeerplaatsen zijn. Als dat niet het geval is, wordt eerst nagegaan of er sprake is van langdurig gestalde voertuigen, waarop wordt opgetreden. Als die niet het geval is, of niet leidt tot een oplossing, wordt gestimuleerd om de bestaande parkeervoorzieningen op eigen terrein voldoende te benutten. Als ook deze aanpak niet toereikend is, wordt gestimuleerd om private parkeercapaciteit te benutten indien deze openbaar beschikbaar kan worden gesteld. Als de parkeerproblematiek nog niet voldoende opgelost is met bovenstaande stappen, worden respectievelijk extra parkeerplaatsen op de locatie of elders in de buurt aangelegd, indien mogelijk. Wanneer overgegaan moet worden tot het uitbreiden van parkeercapaciteit, wordt ernaar gestreefd om dit zo duurzaam en klimaat adaptief mogelijk te doen. Als alternatief wordt de oplossing niet langer in de aanbodzijde maar juist in de vraagzijde gezocht.

Voor situaties waar de parkeerdruk structureel laag is, kan juist het *vermindere*n van parkeerplaatsen bijdragen aan de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte door inrichting van groen, speelmogelijkheden en ruimte voor de voetganger en fietser. Het is daarbij van belang dat de parkeerdruk op gebiedsniveau acceptabel blijft. Een richtlijn voor het op grotere schaal kunnen verminderen van parkeerplaatsen is daarom dat de bezettingsgraad na het opheffen van de parkeerplaatsen minimaal 10% lager is dan de acceptabele bezettingsgraad zoals hiervoor per gebied is gedefinieerd. In een gebied met veel leegstand of waar verschillende ontwikkelingen zijn gepland, is het uiteraard van belang om het verminderen van parkeerplaatsen in die context te beschouwen. Voor het op kleinere schaal verminderen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsparkeerplaatsen of wanneer door een herinrichting of reconstructie enkele parkeerplaatsen komen te vervallen, geldt de randvoorwaarde dat de bezettingsgraad na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van de acceptabele bezettingsgraad blijft.

Actie 1: Optimalisatie parkeersituatie bij renovatie of herinrichting.

4.2.3. Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen realiseren

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In de Nota Parkeernormen Putten is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Putten. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd (bij kleine ontwikkelingen op de projectlocatie/plot);
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

In het centrum is het onwenselijk dat bij iedere (nieuw)bouwontwikkeling parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor het centrum geldt een gebiedsgerichte oplossing, waarbij de benodigde parkeerplaatsen op een of meerdere centrale locaties worden toegevoegd. Mogelijk kan het instrument van een Parkeerfonds hierin bijdragen. Dit wordt nader onderzocht.

4.3. Parkeerregulering

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerdurbeperkingen, kunnen bepaalde doelgroepen worden gestimu-

leerd om op andere locaties te parkeren. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is.

4.3.1. Reguleringsvorm: parkeerschijfzone

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. De huidige vorm van reguleren is door middel van een parkeerschijfzone, ook wel blauwe zone, in het centrumgebied. De parkeerschijfzone als regulering past goed bij Putten en het faciliterende karakter van het parkeerbeleid. Met een parkeerschijfzone wordt immers niet gestuurd op de omvang van de parkeervraag, zoals met betaald parkeren wel wordt gedaan. Binnen een parkeerschijfzone wordt alleen gestuurd op de parkeerlocatie: voor de kortparkeerders op korte loopafstand van hun bestemming, langparkeerders op iets grotere afstand.

4.3.2. Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is. Voor Putten geldt dat alleen in het Centrum. Een hoge bezettingsgraad is hiervoor een indicator. Naast het feit dat er objectief gezien parkeeroverlast is, moet er ook sprake zijn van subjectieve overlast: bezoekers hebben moeite om nabij hun bestemming te parkeren omdat hier langparkeerders (zoals bewoners en ondernemers) staan.

Uitbreiding van de bestaande parkeerschijfzone is aan de orde als:

- de parkeerdruk binnen de gehele parkeerschijfzone structureel hoger is dan de acceptabele parkeerdruk, en;
- de hoge parkeerdruk door bezoekersparkeren wordt veroorzaakt¹, en;
- de hoge parkeerdruk door bezoekers, ondernemers en/of andere belanghebbenden als probleem wordt ervaren, en;
- de hoge parkeerdruk niet voor één of enkele straten geldt, maar voor de hele parkeerschijfzone.

Bij het instellen van parkeerregulering in een nieuw gebied gelden dezelfde uitgangspunten als voor het uitbreiden van de bestaande parkeerschijfzone.

Het *verkleinen* van de bestaande parkeerschijfzone kan worden overwogen als een of meer van de volgende situaties optreedt:

- de parkeerdruk binnen de gehele parkeerschijfzone is structureel lager dan 75%;
- de parkeerdruk net buiten de parkeerschijfzone is structureel hoger dan 85%;
- bewoners, ondernemers en/of andere belanghebbenden ervaren overlast met het parkeren buiten de parkeerschijfzone.

¹ Als een hoge parkeerdruk door langparkeerders (niet-zijnde ontheffinghouders) wordt veroorzaakt, is meer handhavinginszets nodig, geen uitbreiding van het gereguleerde gebied.

4.3.3. Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringsstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. Daarnaast moet de maximale parkeerduur voor de meeste bezoekers voldoende lang zijn en daarnaast het misbruik door andere doelgroepen niet in de hand werken. In gebieden met een parkeerschijfzone gelden daarom de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur in de parkeervakken voorzien van een blauwe streep is 2 uur;
- reguleringsperiode: maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 19:00 uur, niet op zon- en feestdagen.

4.3.4. Ontheffingen

Een parkeerschijfzone is primair bedoeld om parkeerplaatsen beschikbaar te stellen aan bezoekers. Wanneer een parkeerschijfzone te groot wordt om te kunnen verantwoorden dat langparkeerders (bewoners en ondernemers) buiten deze zone moeten parkeren, ontstaat de noodzaak voor de uitgifte van ontheffingen. Vanuit het algemene principe 'vraagvolgend in aantal, waar het moet sturend in locatie' kunnen bewoners onder voorwaarden in aanmerking komen voor parkeeronthefing. Zij hebben niet voldoende aan maximaal 2 uur parkeren. Om de parkeerdruk gelijkmatig te verdelen is aan de ontheffingen een beperkte geldigheid gekoppeld en is de ontheffing alleen geldig op specifieke locatie.²

Voor de bewonersonthefing moet een balans worden gevonden tussen de behoefte van bewoners, de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone en de parkeerdruk net buiten deze zone. Uitgangspunt is daarom dat per adres maximaal 1 bewonersonthefing wordt verleend. Als een adres kan beschikken over eigen parkeergelegenheid (een oprit, carport, garagebox of parkeerplaats in een garage) is dit adres uitgesloten voor een bewonersonthefing. Op deze manier wordt parkeren op eigen terrein gestimuleerd.

Een bezoekersonthefing is niet nodig, aangezien zij maximaal 2 uur kunnen parkeren binnen de parkeerschijfzone. Willen zij langer parkeren, dan kunnen zij gebruik maken van parkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone.

² In het centrum zijn de bewonersonthefingen alleen op het Kerkplein en het Fontanusplein geldig. Voor een bewonersonthefing op de Gervenhof komen alleen bewoners in aanmerking indien het pand waar ze wonen géén parkeren op eigen terrein heeft, maar wel beschikt over openbare parkeerplaatsen op de Gervenhof.

4.4. Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties

In Putten wordt voor parkeren extra aandacht besteed aan de specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties. Deze onderwerpen zijn hierna nader toegelicht.

4.4.1. Gehandicaptenparkeren

Er zijn twee soorten voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken. Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet:

- zonder parkeerduurbepering in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Putten streeft ernaar voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen te behouden. Hierbij wordt er naar gestreefd dat 2% van de parkeercapaciteit bij bezoekerslocaties (voorzieningen) en in het centrum algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Ook bij 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. Binnen de parkeerschijfzone wordt voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geen maximale parkeerduur gehanteerd.

Het aantal en de ligging van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geëvalueerd bij signalen over een tekort of overschot en aan de hand van parkeerdrukmetingen. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, is het niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het gaat enkel om het vrijhouden van de parkeerplaats dichtbij de voorzieningen voor een specifieke doelgroep.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Voor het parkeerbeleid zijn twee elementen van belang:

- **geen eigen, bruikbare parkeergelegenheid**
Om de openbare ruimte niet onnodig te belasten, is het van belang dat een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen kan worden aangevraagd als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein is. Als de parkeerplaats op eigen terrein niet bruikbaar is, omdat deze bijvoorbeeld te smal is of alleen bereikbaar is met een trap, kan uiteraard wel een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden aangevraagd.
- **toekenning ook bij hoge parkeerdruk**
Vanwege inclusiviteit is het belangrijk dat een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangelegd ongeacht de hoogte van de parkeerdruk in een straat. Is de parkeerdruk

laag, dan heeft de parkeerplaats nauwelijks impact op de parkeersituatie. Is de parkeerdruk hoog, dan is het juist belangrijk om een parkeerplaats te reserveren, zodat de aanvrager verzekerd is van een vrije parkeerplaats nabij de bestemming.

Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, is het ook niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het is veelal een bewoner die voorheen ook al in de straat parkeerde.

4.4.2. Elektrische auto's

De plaatsing van elektrische oplaadpunten is geregeld in de gemeentelijke laadvisie. Hierin is ook de toetsing van aanvragen ondergebracht. De gemeente Putten zorgt er vervolgens voor dat de parkeerplaats(en) bij een elektrische oplaadpunt worden gereserveerd voor het parkeren en laden van elektrische voertuigen.

4.4.3. Deelauto's

Autodelen draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overal worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Putten wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Dit doet de gemeente door op aanvraag parkeerplaatsen te reserveren voor deelauto's. Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden. Als een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een deelauto, hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De essentie van de plaatsing van een deelauto is immers dat de parkeervraag eerder afneemt dan toeneemt.

4.4.4. Grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Putten is opgenomen dat het verboden is grote voertuigen (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter) binnen de bebouwde kom te parkeren op een openbare parkeerplaats. Uitzondering hierop is van toepassing van maandag tot en met zaterdag tussen 08.00 en 18.00 uur, indien het voertuig nodig is voor werkzaamheden. Hier kan met een vergunning van worden afgeweken.

4.5. Handhaving

Binnen de gemeente Putten zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) en de politie verantwoordelijk voor de handhaving op parkeermaatregelen. Het gaat daarbij om de handhaving op:

- **de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone**
Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van de maximale parkeerduur binnen de parkeerschijfzone moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders en voor ontheffinghouders beschikbaar.
- **foutparkeren**
Handhaving op foutparkeren gaat onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van

kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats of een plaats voor elektrisch laden. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de APV. Op basis van de Wegsleepverordening Putten 2002 kunnen voertuigen overgebracht en in bewaring gesteld. In praktijk zal dit alleen gebeuren in geval van gevaarlijke situaties of overlast.

Handhaving bepaalt zelf wanneer en waarvoor de handhavers worden ingezet. Uitgangspunt daarbij is integrale handhaving. Voor parkeren is het met een efficiënte en doelgerichte aanpak mogelijk dat met minimale inzet maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde.

5. Toepassing parkeerbeleid per gebied

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 worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop aangepast. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype (zie figuur 4.1) uitgewerkt. Daarbij wordt per gebied ingegaan op de parkeersituatie voor fietsen en auto's, de parkeercapaciteit en de aanwezige parkeerregulering ten tijde van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan. De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in oktober 2022 en september 2023.

5.1. Centrum

In het centrum van Putten zijn gratis parkeervoorzieningen in voldoende mate aanwezig en nabij de voorzieningen. Met de meeste supermarkten aan de rand 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 mogelijk. Op drukke dagen tijdens evenementen, braderieën of de weekmarkt kan het zijn dat ook bezoekers op iets grotere afstand (5 minuten lopen) parkeren.

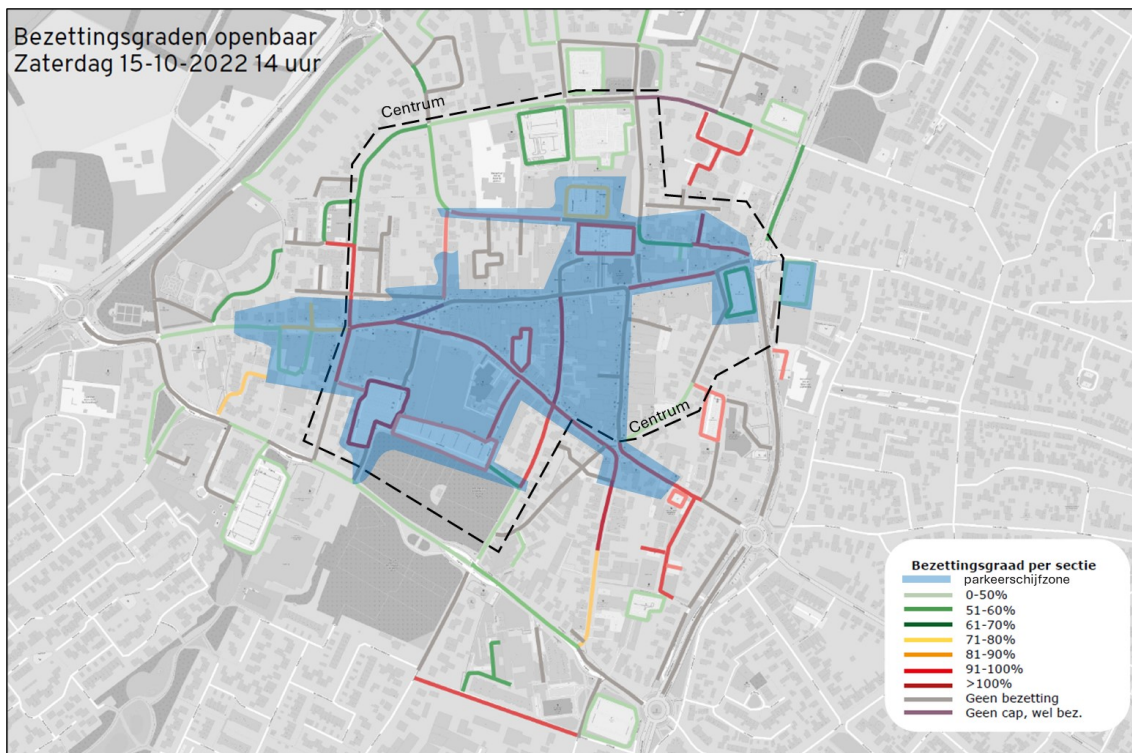
5.1.1. Parkeersituatie

In het centrum van Putten zijn fietsparkeerplaatsen beschikbaar. De gemeente Putten streeft naar een nog betere bereikbaarheid per fiets. Daarom zijn in het Centrumplan verschillende locaties aangewezen om de *parkeervoorzieningen voor de fiets* uit te breiden en de parkeerlocaties ervan te optimaliseren. De beoogde locaties zijn als volgt:

- Kruispunt Dorpsstraat – Achterstraat;
- Verlengde Dorpsstraat;
- Kruispunt Garderenseweg – Bakkerstraat.

In het centrum³, zie figuur 5.1, zijn 945 openbare autoparkeerplaatsen gelegen. Het merendeel van de parkeerplaatsen is verspreid over de parkeerterreinen. Daarnaast zijn er straatparkeerplaatsen. Uit het parkeeronderzoek dat in 2022 gehouden is, blijkt dat binnen het centrumgebied als geheel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, de parkeerdruk ligt namelijk onder de grens van de acceptabele parkeerdruk. Het drukste moment is op zaterdagmiddag om 14.00 uur. Dan zijn 710 parkeerplaatsen bezet. Dit staat gelijk aan een parkeerdruk (verhouding van vrije en bezette parkeerplaatsen) van 75%. De parkeerdruk is niet op iedere locatie gelijk. Op de parkeerterreinen Gervenhof, Kerkplein, Brinkstraat, Achterstraat en Molenstraat is sprake van een hogere parkeerdruk dan op de overige terreinen. Op de woensdagochtend is de parkeerdruk met 74% vergelijkbaar als op de zaterdag. De verdeling van het aantal bezette parkeerplaatsen over het centrum is dan wel anders dan op de zaterdagmiddag. De parkeerdruk wordt mede veroorzaakt door een lagere beschikbare parkeercapaciteit (115 parkeerplaatsen minder) omdat parkeerplaatsen op woensdagochtend worden bezet door de markt.

³ Voor de parkeersituatie geldt voor 'centrum' de gebiedsafbakening zoals in 'Parkeeronderzoek Putten centrum' (25 november 2022). Voor de essentie van dit hoofdstuk is dit verschil niet van belang.



Figuur 5.1: Bezettingsgraden in het centrum en in de parkeerschijfzone

In de parkeerschijfzone⁴ zijn 726 parkeerplaatsen gelegen. Daar mogen parkeerders maximaal 2 uur parkeren. De zaterdagmiddag is het drukste moment. De parkeerdruk is dan 81%. De parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone zijn dichterbij de voorzieningen en de parkeerdruk is hoger dan in het totale centrum. Het een na drukste moment is de zaterdagochtend. De parkeerdruk is dan 64%.

Op de drie parkeerterreinen bij de supermarkten is zowel de parkeercapaciteit als de parkeerdruk wisselend. De parkeerdruk is op ieder terrein het hoogst op de zaterdagmiddag. Op parkeerterrein Gervenhof is dan 90% van de 277 parkeerplaatsen bezet. Op parkeerterrein Bakkerstraat is dan 67% van de 75 parkeerplaatsen bezet. Op parkeerterrein Postweg is dan 49% van de 72 parkeerplaatsen bezet. De parkeerdruk op parkeerterrein Gervenhof is aanzienlijk hoger dan op de andere terreinen. Het is ook het enige parkeerterrein van de drie waar ontheffingen voor bewoners beschikbaar zijn. Uit parkeermotiefmetingen komt tevens naar voren dat bewoners wel staan bij parkeerterrein Gervenhof, en niet bij parkeerterrein Bakkerstraat of parkeerterrein Postweg.

5.1.2. Parkeercapaciteit

In het centrum geldt in de huidige situatie een bezettingsgraad van circa 75% op de maatgevende momenten. Dit betekent dat de bezettingsgraad ruim onder de grens van een acceptabe-

⁴ In 'Parkeeronderzoek Putten centrum' valt de parkeerschijfzone gedeeltelijk buiten de gebiedsafbakening van 'centrum' (zie figuur 5.1).

le bezetting ligt (85% overdag). Dit is het geval. Het is daarom in de huidige situatie niet nodig om het aantal parkeerplaatsen in het centrum uit te breiden.

Doordat bij ontwikkelingen parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein, wordt voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt. In het centrum van Putten is weinig ruimte voor parkeren op het maaiveld. Ondergronds bouwen als alternatief is vaak te kostbaar, waardoor gewenste ontwikkelingen niet altijd van de grond komen. Om de ontwikkelingen in het centrumgebied mogelijk te maken, wordt onderzocht of door middel van een gebiedsgerichte aanpak extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden binnen de grootschalige ontwikkeling achter het gemeentehuis of bij de herontwikkeling van sporthal Putter Eng. Met een *parkeerfonds* wordt vervolgens geregeld dat ontwikkelaars in het centrum via een bijdrage aan het parkeerfonds de verplichting voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein afkopen. Het opstellen van het parkeerfonds wordt onderzocht en verder uitgewerkt.

Actie 2: Uitvoeren van onderzoek naar de realisatie van de parkeervoorziening op de locatie van parkeerterrein Brinkstraat of sporthal Putter Eng.

Actie 3: De mogelijkheid van het opstellen van een parkeerfonds wordt onderzocht en uitgewerkt.

5.1.3. Parkeerregulering

In de huidige situatie is in een gedeelte van het centrum een parkeerschijfzone van kracht. De parkeerterreinen Bakkerstraat, Postweg, Gervenhof, Kerkplein en Fontanusplein zijn onderdeel van de parkeerschijfzone.

De reguleringstijden van deze parkeerschijfzone komen overeen met de richtlijnen uit paragraaf 4.3. Hetzelfde geldt voor de maximale parkeerduur, die bedraagt 2 uur. De parkeerterreinen Bakkerstraat en Postweg zijn een uitzondering hierop. Vanuit het oogpunt van duidelijkheid richting de parkeerders is het wenselijk dat ook voor deze terreinen een maximale parkeerduur van 2 uur geldt. Deze terreinen zijn echter niet in eigendom van de gemeente Putten. Om de parkeerschijfzone eenduidiger te maken gaat de gemeente Putten in gesprek met de eigenaren van de parkeerterreinen om te bespreken of de maximale parkeerduur daar verlengd kan worden van 1 uur naar 2 uur.

Actie 4: In gesprek met de eigenaren van parkeerterreinen Postweg en Bakkerstraat over het verlengen van de maximale parkeerduur naar 2 uur.

In aanvulling op de parkeerterreinen introduceert de gemeente Putten tegelijk met het instellen van het voetgangersgebied in het centrum *ultra-kortparkeren*. De ultrakortparkeerplaatsen komen met de uitvoering van het centrumplan te liggen aan de rand van het voetgangersgebied, dat autoluw wordt. Op deze parkeerplaatsen mogen bezoekers van het centrum maximaal een half uur parkeren en kunnen gebruikt worden voor een snelle boodschap. Deze uitzondering op het algemene beleid uit hoofdstuk 4 is passend voor deze locatie.

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geeft de parkeersituatie binnen de parkeerschijfzone geen aanleiding om de omvang van de parkeerschijfzone te vergroten of te verkleinen. De parkeerdruk op de Gervenhof is op het piekmoment weliswaar 90% op de zaterdagmiddag⁵, maar op andere locaties binnen de parkeerschijfzone is nog voldoende parkeerruimte beschikbaar. Wel leidt de hoge parkeerdruk op dit parkeerterrein tot zoekverkeer en is het parkeerterrein toenemend in trek voor autoparkeren met de verplaatsing van een supermarkt naar de Gervenhof. Om voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers vrij te houden is de wens om de parkeerdruk op de Gervenhof te verlagen. Hiervoor worden twee maatregelen uitgevoerd:

1. **Herzien ontheffingenbeleid**

Momenteel kan met een bewonersontheffing op het Fontanusplein, Gervenhof en Kerkplein langer dan de maximaal toegestane 2 uur worden geparkeerd. De Gervenhof wordt niet langer onderdeel van de locaties waar bewoners met een ontheffing kunnen parkeren. Uitzondering hierop vormen de bewoners van de woningen zonder parkeren op eigen terrein, maar wel met openbare parkeerplaatsen op de Gervenhof in eigendom. Wanneer geen bewoners meer op dit parkeerterrein parkeren, ontstaat meer parkeerruimte voor bezoekers. Bewoners met een ontheffing kunnen nog wel langer dan 2 uur parkeren op het Fontanusplein en Kerkplein, of bijvoorbeeld het parkeerterrein langs de Engweg buiten de parkeerschijfzone.

2. **Parkeerverwijzing en -routing**

Om de parkeerdruk beter te verdelen over de grote parkeerlocaties wordt het parkeerverwijssysteem herzien, waarbij niet langer wordt verwezen naar parkeerterrein Gervenhof voor parkeren voor een centrumbezoek. De verwijzing naar parkeren centrum blijft verder in stand, zodat incidentele bezoekers verwezen worden naar de parkeerterreinen rond het gemeentehuis waar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Actie 5: Herzien van de parkeerlocaties in het ontheffingenbeleid: geen ontheffing meer voor Gervenhof.

Actie 6: Herzien van het parkeerverwijssysteem en verwijderen parkeerverwijzing naar parkeerterrein Gervenhof.

5.2. Woongebieden

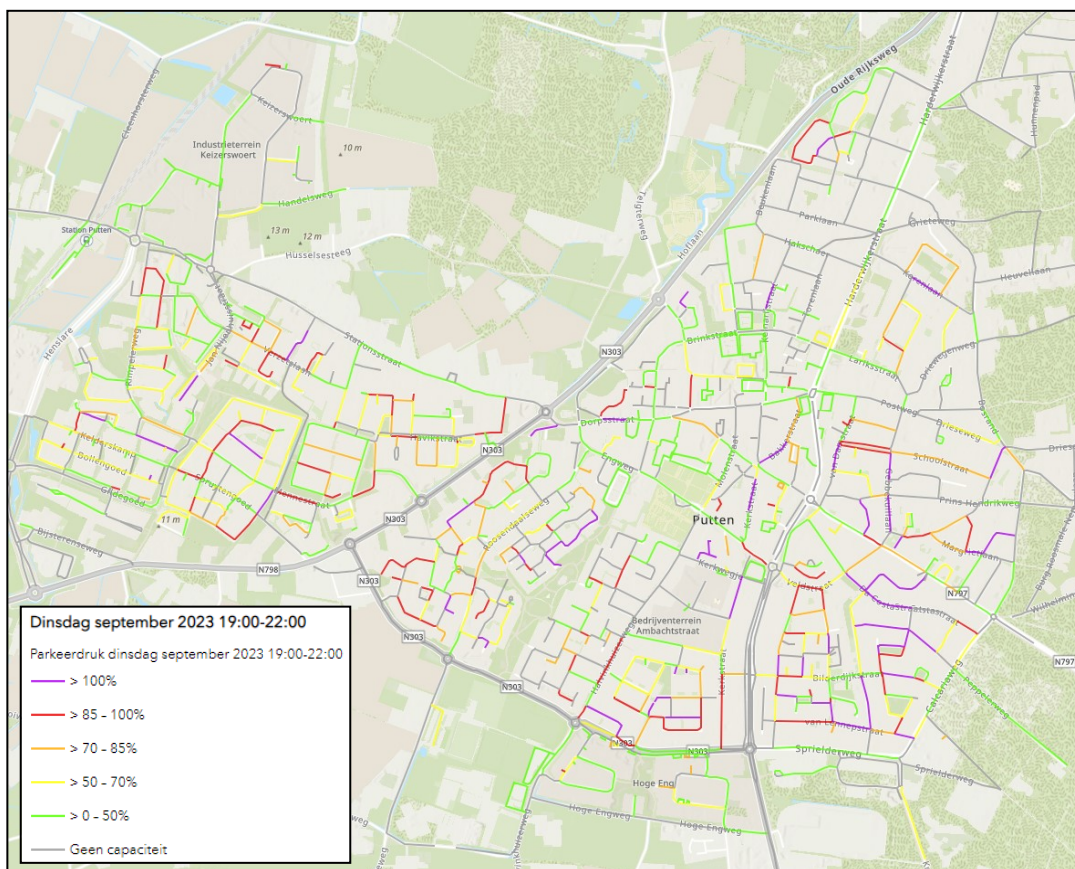
De woongebieden in Putten zijn over het algemeen homogene woongebieden met een beperkt aantal andere functies. Daardoor wordt eventuele parkeeroverlast vooral door bewoners zelf veroorzaakt en zal parkeerregulering nagenoeg geen bijdrage leveren aan het verbeteren van de parkeersituatie. Vanuit het basisuitgangspunt 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, waarbij dit in principe niet ten

⁵ Op de overige momenten in de week is de parkeerdruk op de Gervenhof lager.

coste gaat van groen. Bij deze afweging zal ook het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein worden meegewogen.

5.2.1. Parkeersituatie

In de woongebieden in Putten is het parkeren niet gereguleerd. In deze gebieden is onderzocht wat de hoogte van de parkeerdruk is. Het onderzoek is in september 2023 uitgevoerd. Het drukste moment in de woongebieden (de bebouwde kom, met uitzondering van het centrum) is de werkdagnacht. De parkeerbezetting bedraagt dan 4.382 parkeerplaatsen op een parkeercapaciteit van 6.808 parkeerplaatsen. Dit komt neer op een gemiddelde parkeerdruk van 65%. Op gemeentelijk niveau is de parkeerdruk acceptabel, op gebiedsniveau kan dit wel verschillen. In figuur 5.2 zijn de resultaten van de parkeerdruk per sectie opgenomen.



Figuur 5.2: Resultaat parkeerdrukonderzoek september 2023

Wat opvalt in de figuur is dat in de meeste straten ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn (groengekleurd). In de figuur is ook inzichtelijk dat de parkeerdruk op lokaal niveau in sommige straten hoog is. In die 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 en op sommige locaties leidt dit tot overlast. Dit betreft vooral de oudere wijken, waarbij het vaak niet mogelijk is om de parkeercapaciteit uit te breiden. Uit het parkeeronderzoek blijkt wel dat in de aangrenzende straat vaak nog voldoende vrije capaciteit beschikbaar is. Dit betekent dat bewoners in die gevallen iets verder zullen moeten lopen om de auto te

parkeren. Een hoge parkeerdruk in één of enkele straten is geen reden om maatregelen te nemen.

5.2.2. Parkeercapaciteit

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouw ontwikkelingen 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.

5.2.3. 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.

5.3. Bedrijventerreinen

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 op eigen terrein.

5.3.1. Parkeersituatie

De gemeente Putten kent een aantal bedrijventerreinen: bedrijventerrein Keizerswoert, bedrijventerrein Hoge Eng, bedrijventerrein Ambachtsstraat en in de toekomst ook bedrijventerrein Henslare. Het bedrijventerrein Ambachtsstraat ligt tussen diverse woonwijken. De ambitie voor dit bedrijventerrein is dat het in de loop der jaren naar wonen zal verkleuren. Op deze bedrijventerreinen ligt het grootste deel van de parkeercapaciteit op eigen terrein. Sommige parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk, andere liggen afgesloten achter een hek. Op bedrijventerrein de Hoge Eng wordt een hoge parkeerdruk ervaren. Op het drukste moment, de dinsdagochtend, is de parkeerdruk daar 82% op een parkeercapaciteit van 49 openbare parkeerplaatsen. Op andere momenten is het rustiger.

5.3.2. Parkeercapaciteit

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd 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. Op de bedrijventerreinen is een bezettingsgraad van

90% overdag acceptabel. Ook op bedrijventerrein de Hoge Eng is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie en is uitbreiding van de parkeercapaciteit niet aan de orde.

Op de bedrijventerreinen 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.

5.3.3. Parkeerregulering

Parkeerregulering op de bedrijventerreinen is 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.

5.4. P+R

Het station van Putten ligt 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 de fiets als vervoersmiddel aantrekkelijker te maken. Bij de herinrichting van de stationsomgeving zijn de overkapte fietsenparkeerplaatsen aan de oostzijde verplaatst en is op de oude locatie een verblijfsplein gecreëerd. Voor de herinrichting zijn een aantal autoparkeerplaatsen weggehaald. Het doel was om 14 autoparkeerplaatsen weer terug te brengen richting 2020 tot een totaal van 150 autoparkeerplaatsen. Tot op heden heeft deze realisatie nog niet plaatsgevonden, hoewel het doel onveranderd is. In de huidige situatie is de parkeerdruk op de P+R 63%, waarbij met name aan de westzijde van het spoor nog parkeerruimte beschikbaar is. Op de P+R is een bezettingsgraad van 90% overdag acceptabel. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is daarom niet direct noodzakelijk.

Parkeerregulering in de stationsomgeving is in principe niet aan de orde. Wanneer in de toekomst blijkt dat parkeeroverlast op de openbare parkeerplaatsen ontstaat, zal onderzocht worden of een vorm van parkeerregulering passend is.

Actie 7: Mogelijkheden verkennen voor het toevoegen van 14 autoparkeerplaatsen aan de P+R conform de afspraak binnen het project Herinrichting Stationsomgeving.

6. Monitoring en evaluatie

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk om de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente Putten zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de effecten van 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 de acceptabele bezettingsgraad (zie paragraaf 4.1), wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt iedere 4 jaar gehouden tijdens reguliere situaties (niet tijdens vakantieperiodes, festiviteiten, etc.) ten minste op het maatgevende moment van het betreffende gebied (zie paragraaf 4.1). Als hier aanleiding voor is, kan de parkeerdrukmeting vaker gehouden worden. De parkeerdrukmetingen voor auto's worden in de hele kern van Putten uitgevoerd. Bij de overige gebieden is een structurele meting niet nodig, alleen als er signalen over tekorten en/of overlast zijn.
- **Parkeermotiefmeting**

Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is vooral van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk overdag, kan worden overwogen om de parkeermotiefmeting ook in andere gebieden uit te voeren om de oorzaak van die hoge parkeerdruk te achterhalen. De parkeermotiefmeting wordt idealiter samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- **Parkeerduurmeting**

Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk in de parkeerschijfzone, kan samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting worden gehouden. Hiermee wordt nagegaan of bezoekers zich houden aan de maximale parkeerduur.
- **Klachten**

Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie.

Actie 8: Monitoring parkeersituatie

7. Uitvoeringsagenda

In dit parkeerbeleid zijn acties geformuleerd waar uitvoering aan moet worden gegeven. De acties zijn opgenomen in tabel 7.1. In de tabel is ook het benodigde budget voor het uitvoeren van de betreffende actie opgenomen.

	acties	benodigd budget (circa)
1	Optimalisatie parkeersituatie bij renovatie of herinrichting.	Budget is onderdeel van projectbudget
2	Uitvoeren van onderzoek naar de realisatie van de parkeervoorziening op de locatie van parkeerterrein Brinkstraat of sporthal Putter Eng.	n.v.t., onderdeel van de gebiedsvisie.
3	Uitvoeren van onderzoek naar mogelijkheden van het parkeerfonds.	n.v.t., benutten budget GVVP
4	In gesprek met de eigenaren van parkeerterreinen Postweg en Bakkerstraat ter verlenging van de maximale parkeerduur naar 2 uur.	n.v.t.
5	Herzien van de parkeerlocaties in het ontheffingenbeleid: geen ontheffing meer voor Gervenhof.	n.v.t.
6	Herzien van het parkeerverwijssysteem en verwijderen parkeerverwijzing naar parkeerterrein Gervenhof.	€ 15.000,-
7	Mogelijkheden verkennen voor het toevoegen van 14 auto-parkeerplaatsen aan de P+R conform de afspraak binnen het project Herinrichting Stationsomgeving.	n.v.t., benutten restbudget stationsontwikkeling
8	Monitoring parkeersituatie	€ 30.000,- per 4 jaar