

# Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2011



gemeente **Overbetuwe**



## Samenvatting

In de Toekomstvisie+ is de beleidslijn van de gemeente Overbetuwe voor de komende periode bepaald. Het thema verkeer is verder uitgewerkt in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003 – 2013 (GMO). Deze nota bevat een uitwerking van het GMO op het onderdeel parkeernormen.

Uit het GMO (en de evaluatie daarvan) volgt specifiek aandacht voor het bereikbaar houden van de voorzieningen. Dit kan door het realiseren van voldoende parkeer capaciteit bij die voorzieningen. Enkele genoemde oplossingen uit het GMO die nader uitgewerkt moeten worden zijn:

- Uitbreiden parkeer capaciteit
- Nemen van parkeerreguleringsmaatregelen
- Realisatie centrale parkeervoorziening (parkeerfonds)

Één van de mogelijkheden om voldoende parkeer capaciteit te creëren is het vaststellen van parkeernormen. Door middel van deze Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2011 worden deze parkeernormen voor zowel de auto als de fiets vastgesteld. De nota is een uitwerking van de tot nu toe gehanteerde werkwijze.

Tot op heden werd gebruik gemaakt van CROW publicatie 182 van het CROW 'Parkeerkerncijfers – Basis voor parkeernormering'. Hierin is per ontwikkeling een minimum en maximum kengetal opgenomen. Verder is voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen de mate van stedelijkheid en de stedelijke zone van belang. In deze nota zijn de kerncijfers vertaald naar parkeernormen die specifiek toegesneden zijn op de situatie in Overbetuwe.

De uitgangspunten in deze nota worden primair gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen die niet passen binnen het geldende bestemmingsplan; waarmee de koppeling met de gemeentelijke bouwverordening is gemaakt (art. 2.5.30).

Secundair dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor herziening van een bestaand dan wel vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt.

### Parkeernormen (auto)

Om de norm te bepalen is behalve de functie (bijv. kantoren) ook de verstedelijkingsgraad en stedelijke zone van belang.

#### Verstedelijkingsgraad

Het CROW hanteert voor het bepalen van de verstedelijkingsgraad het aantal adressen per vierkante kilometer. Voor de Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2011 is echter aansluiting gezocht bij de Toekomstvisie+. Hierin is vastgesteld dat de kern Elst een regionale verzorgingsfunctie en Zetten een subregionale verzorgingsfunctie heeft. Hierbij past de verstedelijkingsgraad 'matig stedelijk'. De overige kernen worden gezien als 'weinig stedelijk'.



### Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de stedelijke zone (locatie van de ontwikkeling) van belang. Het CROW maakt hiervoor onderscheid in 'centrum', 'schil/ overloopgebied' en 'rest bebouwde kom'.

Gezien de functie van de kernen Elst en Zetten is alleen hier sprake van een 'centrum'. In alle andere kernen is de omvang en functie van het centrum te gering om te spreken van een centrumgebied.

Het hele bestaand bebouwd gebied van alle kernen, uitgezonderd de 2 genoemde centra, wordt dan ook aangewezen als 'rest bebouwde kom'.

Vanwege de relatief beperkte omvang van alle kernen is er geen sprake van een 'schil/ overloopgebied'.

In bijlage 1 is de stedelijke zone 'centrum' voor de kernen Elst en Zetten aangegeven.

### Hoogte parkeernorm

Het CROW geeft een minimum en een maximum parkeernorm aan. Tot op heden werd voor iedere ontwikkeling apart bepaald welke parkeernorm aangehouden moest worden. Dit kon tot verschillende interpretaties leiden. Met het vaststellen van deze nota kan dit niet meer voorkomen.

Om te bepalen welke kencijfer (minimum of maximum) aangehouden moet worden voor het bepalen van de parkeernorm is gebruik gemaakt van de volgende onderzoeken:

- Parkeeronderzoek Elst Centrum
- Parkeeronderzoek Zetten Centrum
- Bezettingsgraad woonwijken (Elst, Zetten en Heteren)

Uit deze onderzoeken blijkt dat het tot nu toe aangehouden maximum kengetal in overeenstemming is met de vraag naar parkeerplaatsen. In deze nota is dan ook het maximum kengetal aangehouden om de parkeernorm te bepalen.

Verder blijkt uit een vergelijking tussen het landelijke en provinciale autobezit dat het autobezit per 1.000 inwoners in Overbetuwe hoog is.

In bijlage 2 is per voorziening en gebiedsindeling de parkeernorm opgenomen.

### Afwijking van de parkeernorm

In deze nota worden alternatieven genoemd als door een parkeerbalans aangetoond wordt dat niet aan de parkeernorm op eigen terrein voldaan kan worden. Deze zijn:

- Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte
- Aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- Realisatie centrale parkeervoorziening
- Afwijkingsbevoegdheid



### Parkeernormen (fiets)

Voor het bepalen van de parkeernorm voor de fiets is aansluiting gezocht bij de gezamenlijke uitgave "Leidraad fietsparkeren" van het Fietsberaad en het CROW (december 2010). Hieruit is een maximum- en minimum norm bepaald.

Uit een onderzoek van het Fietsberaad blijkt dat 21% van het totaal aantal verplaatsingen in Overbetuwe per fiets plaatsvindt. Wij scoren hiermee gemiddeld. Dit is dan ook de reden om als uitgangspunt een norm aan te houden die ligt tussen de minimum- en maximum norm uit de "Leidraad fietsparkeren".

In bijlage 3 zijn de tabellen met de normen voor het fietsparkeren opgenomen.



## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel	6
1.3 Status	7
1.4 Leeswijzer	7
<b>2. Parkeernormen (auto)</b>	<b>8</b>
2.1 Uitgangspunten	8
2.2 Gebiedsindeling	9
2.3 Hoogte parkeernorm	10
<b>3. Afwijking van de parkeernormen</b>	<b>13</b>
3.1 Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte	13
3.2 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte	13
3.3 Realisatie centrale parkeervoorziening	14
3.4 Afwijkingsbevoegdheid	14
<b>4. Parkeernormen (fiets)</b>	<b>15</b>
<b>Bijlage 1: Kaarten stedelijke zone 'centrum'</b>	<b>16</b>
<b>Bijlage 2: Parkeernormen 2011 (auto)</b>	<b>18</b>
<b>Bijlage 3: Parkeernormen 2011 (fiets)</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 4: Aandachtspunten uit de informatieavond</b>	<b>27</b>



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In de Toekomstvisie+ is de beleidslijn van de gemeente Overbetuwe voor de komende periode bepaald. Het thema verkeer is verder uitgewerkt in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe 2003 – 2013 (GMO).

Uit de werkconferenties voor het opstellen van dit GMO werd parkeren als één van de (toekomstige) knelpunten gezien. In het GMO wordt dan ook aandacht gevraagd voor het versterken van de ketenmobiliteit en het bereikbaar houden van de voorzieningen. Ook tijdens een informatieavond op 9 juli 2009 over de evaluatie van het GMO met belanghebbenden, is het parkeerbeleid besproken. De ingebrachte punten (zie bijlage 4) zijn onder te verdelen in twee categorieën: punten die direct van invloed zijn op de parkeernorm en punten die hier niet direct van invloed op zijn. De punten die van directe invloed zijn op de parkeernormen zijn in de afwegingen bij deze nota meegenomen.

Uit het GMO (en de evaluatie daarvan) volgt specifiek aandacht voor het bereikbaar houden van voorzieningen. Dit kan door het realiseren van voldoende parkeercapaciteit bij de winkelgebieden. Het GMO geeft hierbij enkele oplossingen die nog nader uitgewerkt moeten worden, zoals:

- Uitbreiden parkeercapaciteit
- Nemen van parkeerreguleringsmaatregelen
- Realisatie centrale parkeervoorziening (parkeerfonds)

Één van de mogelijkheden om voldoende parkeercapaciteit te creëren is het vaststellen van parkeernormen. Dat gebeurt in deze nota.

Deze nota bevat een uitwerking van het GMO op het onderdeel parkeernormen. Deze nota is daarmee operationeel beleid op dat betreffende thema. Concreet beleid dat relevant is voor de dagelijkse praktijk bij bijvoorbeeld vergunningverlening. Dit in tegenstelling tot tactisch beleid zoals het GMO. Dergelijk beleid beslaat een langere periode (4 tot 8 jaar) en gaat meer algemeen in op alle relevante thema's binnen het mobiliteitsbeleid. Volledigheidshalve; het GMO is op zijn beurt weer een uitwerking van de strategische Toekomstvisie+ die minimaal 10 jaar verder kijkt.

## 1.2 Doel

In de Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2011 worden de landelijke richtlijnen vertaald naar de situatie in Overbetuwe. Het uitgangspunt hierbij is dat voor een nieuwe ontwikkeling het aantal parkeerplaatsen vastgesteld wordt die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden.

Tot op heden gebruiken wij de landelijke parkeerkcijfers die door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) zijn bepaald. Deze staan beschreven in CROW publicatie 182 'Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering'. Deze nota bevat parkeernormen die specifiek toegesneden zijn op de situatie in Overbetuwe.



### 1.3 Status

Deze Nota parkeernormen gemeente Overbetuwe 2011 heeft de status van een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

De uitgangspunten in deze nota worden primair gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen die niet passen binnen het geldende bestemmingsplan; waarmee de koppeling met de gemeentelijke bouwverordening is gemaakt (art. 2.5.30).

Secundair dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor herziening van een bestaand dan wel vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt.

### 1.4 Leeswijzer

Eerst zal in hoofdstuk 2 de doorvertaling van de CROW kencijfers voor het autoparkeren naar de parkeernorm voor Overbetuwe gemaakt worden.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 mogelijke alternatieven besproken als een nieuwe ontwikkeling niet aan de parkeernorm voldaan kan voldoen.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 de norm voor het fietsparkeren behandeld.



## 2. Parkeernormen (auto)

Het CROW geeft een minimum en een maximum parkeernorm aan. Tot op heden werd voor iedere ontwikkeling apart bepaald welke parkeernorm aangehouden moest worden. Dit kon tot verschillende interpretaties lijden. In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt welke parkeernorm aangehouden moet worden zodat er geen sprake meer kan zijn van interpretatie.

### 2.1 Uitgangspunten

Hoofddoel van het opstellen en hanteren van parkeernormen is het voorkomen van een te hoge parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Voordat ingegaan wordt op de parkeernormen is het belangrijk enkele uitgangspunten vast te stellen.

#### Bestaande omgeving

Voor parkeervraagstukken in een bestaande (woon)omgeving zijn de normen uit deze nota niet toepasbaar. De reden hiervoor is dat bestaande (woon)omgevingen ontwikkeld en gerealiseerd zijn op basis van oudere normen.

Oplossingen voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken of extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

#### Nieuwe ontwikkelingen

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen meer parkeerdruk zal genereren. De normen in deze nota zijn dan ook van toepassing op:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –ontheffing waarbij de nieuwe bestemming een meer verkeersaantrekkelijk karakter heeft;
- vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeercapaciteit.

#### Tekort oudbouw niet verrekenen met nieuwbouw

Bij een nieuwbouw ter vervanging van een bestaande oudbouw is het niet toegestaan het eventueel bestaande tekort van de oudbouw te verrekenen met de nieuwbouw.

#### Afronding aantal parkeerplaatsen

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt op 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond. Een norm van 4,1 wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen. Zou de gebruikelijke afrondingsregel toegepast worden dan kan naar verloop van tijd een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

Als er 1 parkeerplaats gerealiseerd moet worden dan geldt de norm niet. Op deze wijze wordt voorkomen dat een ontwikkeling met een kleine parkeer aantrekkende werking, zoals een bedrijf aan huis, niet door zou kunnen gaan. Of alleen tegen een relatief grote/dure ingreep.





### Huur bestaande parkeervoorzieningen

Het huren van bestaande garageboxen/parkeerplaatsen in de omgeving is geen optie. Deze plaatsen zijn al in het totale aanbod van parkeerplaatsen in een gebied meegenomen.

## 2.2 Gebiedsindeling

De theoretische parkeernormen bestaan uit een uitgebreide reeks van parkeerkentallen, met een minimum en een maximum parkeernorm. Deze zijn omschreven in publicatie 182; 'Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering' (CROW, september 2008), waarin onderscheid wordt gemaakt in:

- verstedelijkingsgraad: uiteenlopend van 'zeer sterke verstedelijking' tot 'niet stedelijk'
- stedelijke zone: 'centrum', 'schil/overloopgebied' en 'rest bebouwde kom'
- type voorziening: woningen, winkels, werken, onderwijs, zorg, horeca, sociaal-cultureel, sport en overig

### Verstedelijkingsgraad

Door het CBS worden, aan de hand van het aantal adressen per vierkante kilometer, vijf verstedelijkingsgraden onderscheiden.

### Doorvertaling verstedelijkingsgraad naar Overbetuwe

Voor het bepalen van de verstedelijkingsgraad wordt uitgegaan van de Toekomstvisie+. Hierin is vastgelegd dat Elst een regionale verzorgingsfunctie en Zetten een subregionale verzorgingsfunctie heeft. Voor deze twee kernen wordt dan ook uitgegaan van de verstedelijkingsgraad 'matig stedelijk'. Voor de overige kernen geldt dat ze een minder regionale verzorgingsfunctie hebben, waardoor uitgegaan wordt van 'weinig stedelijk'.

Voor ontwikkelingen in het buitengebied wordt bij het bepalen van de parkeernorm uitgegaan van 'niet stedelijk'.

### Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de ligging van de locatie van belang. Zo is uit landelijke parkeerstudies gebleken dat een functie in een centrum een lagere parkeervraag heeft dan dezelfde functie buiten een centrum. Dit komt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer. Het CROW maakt voor de parkeernormen onderscheid in 'centrum', 'schil/ overloopgebied' en 'rest bebouwde kom'

### Doorvertaling stedelijke zone naar Overbetuwe

In Elst en Zetten is er sprake van een 'centrum'. In alle andere kernen is de omvang van het centrum te gering om te spreken van een centrumgebied. Voor Elst is aansluiting gezocht bij de plangrenzen van Elst Centrum en Elst Centraal. Voor Zetten is de begrenzing van het 'centrum' de huidige blauwe zone aangehouden.

Vanwege de relatief beperkte omvang van de kernen is er in Elst en Zetten geen sprake van een 'schil/ overloopgebied'. De rest van Elst en Zetten, inclusief de overige kernen en het buitengebied, zijn dan ook aangewezen als 'rest bebouwde kom'.



In bijlage 1 is geografisch de stedelijke zone 'centrum' voor de kernen Elst en Zetten aangegeven.

### Type voorziening

De kentallen binnen een type voorziening worden nog verder gespecificeerd, zoals kantoren met of zonder een baliefunctie' of 'goedkopere/duurdere woningen'. Per voorziening geeft het CROW voor de parkeernorm een minimum en maximum norm aan.

## 2.3 Hoogte parkeernorm

In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt welke parkeernorm (minimum of maximum) voor Overbetuwe aangehouden moet worden. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van diverse onderzoeken.

### Planbureau voor de Leefomgeving

Het Planbureau heeft een brede (statistische) analyse uitgevoerd naar de relatie tussen autobezit, aantal huishoudens, ruimtelijke- en huishoudenskenmerken en de parkeersituatie en parkeerdruk. Het betreft een landelijk onderzoek, met voor ons als belangrijkste conclusies:

- Het autobezit per huishouden is de afgelopen twee decennia met 25 procent toegenomen, maar de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen is hierbij achtergebleven.
- Het aantal auto's in Nederland zal tot 2030 naar verwachting verder toenemen met 9 tot 50%. Na 2020 zal de groei minder sterk stijgen.
- Ruimtelijke kenmerken hebben maar beperkt invloed op het autobezit. De aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm halen mensen niet uit hun auto.
- Op dit moment betalen bewoners en bezoekers geen reële prijs voor het parkeren van hun private auto's in de openbare ruimte.

### Doorvertaling naar Overbetuwe

De Toekomstvisie+ geeft aan dat het oostelijk deel van de gemeente een intermediair gebied is in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, het westelijk deel van Overbetuwe heeft een meer landelijke functie.

Op basis van de bevindingen uit het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving geldt voor het oostelijk deel dat de parkeerdruk verder zal gaan toenemen door een te verwachten inhaalslag van het autobezit.

In het westelijk deel geldt dat hier al van een hoger autobezit moet worden uitgegaan. Volgens het Planbureau is het autobezit in de gebieden met een landelijke functie namelijk beduidend hoger dan gemiddeld.

### Autobezit

Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te kunnen beoordelen, is het autobezit. Een hoog autobezit leidt immers tot een hoge parkeerdruk. Het autobezit en de groei daarvan in Overbetuwe, provincie Gelderland en geheel Nederland is weergegeven in tabel 1.



Gebied	Autobezit per 1.000 inwoners		Groeipercentage
	2004	2008	
Gemeente Overbetuwe	445	465	4,5%
Provincie Gelderland	437	447	2,3%
Nederland	427	451	5,6%

Tabel 1: ontwikkeling autobezit (CBS 2009)

Als naar het autobezit wordt gekeken ten opzichte van heel Nederland kan worden geconcludeerd dat de groei in Overbetuwe enigszins beperkt is gebleven. Ten opzichte van de provincie Gelderland echter is de groei procentueel gezien flink groter. Ook het aantal auto's per 1.000 inwoners in Overbetuwe is hoog.

#### Parkeeronderzoek centrum Elst

In oktober 2008 is de parkeersituatie in het centrum van Elst door Goudappel Coffeng onderzocht. Hieruit blijkt dat op verschillende momenten en locaties de parkeerdruk hoog (boven de 85%) is. Door Goudappel Coffeng is ook gekeken naar het aantal beschikbare parkeerplaatsen in relatie tot aantallen woningen en oppervlaktes van voorzieningen in het centrum. Hieruit is geconcludeerd dat het aantal parkeerplaatsen in Elst overeenkomt met de maximum parkeernorm van het CROW. Hieruit valt op te maken dat het gebruik van en daarmee de parkeerdruk op de parkeervoorzieningen in het centrum van Elst hoog is.

#### Parkeeronderzoek centrum Zetten

In januari 2010 is een parkeeronderzoek in Zetten uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er nog geen sprake is van een structureel parkeerprobleem. De kritische bezettingsgraad van 85% wordt echter wel op diverse momenten dicht benaderd en op piekmomenten zelfs overschreden.

#### Bezettingsgraad woonwijken

Om in te kunnen schatten of de theoretische normen van de CROW toepasbaar zijn op de praktijk situatie is van een recent aantal gerealiseerde nieuwbouwwijken de bezettingsgraad gemeten. Het betreft hier een indicatie omdat slechts op één moment (na 22:00 uur) is gemeten. Omdat na 22.00 uur vrijwel alle bewoners thuis zijn, geldt dat die bezetting als maatgevend kan worden beschouwd voor de parkeerdruk in de woonwijk. Belangrijk hierbij te vermelden is dat het om de hele woonwijk gaat, waarbij geen rekening gehouden is met de verschillende deelgebieden binnen de onderzochte woonwijk.

In tabel 2 zijn de woonwijken met het aantal woningen, het aantal parkeerplaatsen (openbaar en op eigen terrein) en de gehanteerde norm weergegeven. De gehanteerde norm is de norm die aangehouden is voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen in de planvormingfase. Voor de wijk Rieshout is deze norm niet vastgesteld, maar is verwezen naar de CROW publicatie parkeerkencijfers.



Plaats	Wijk	Woningen	Plaatsen openbaar	Plaatsen eigen terrein	Gehanteerde norm per woning	Gerealiseerde norm
Elst	Groenoord	574	666	288	1,5	1,7
Heteren	Melkweide	540	573	157	1,3	1,4
Zetten	Rieshout	256	313	238	-	2,2
Totaal		1.370	1.552	683		1,8 (gem,)

Tabel 2: parkeersituatie woonwijken

De gerealiseerde norm geeft het uiteindelijke resultaat van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de betreffende woonwijk aan. Vanwege de mogelijke inpassing van een groter aantal parkeerplaatsen bij de inrichting of verandering van type woning, is de gerealiseerde norm hoger dan de gehanteerde norm.

Opvallende punten uit tabel 2:

- Er is geen eenduidigheid in de gehanteerde parkeernormen.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn een krachtig instrument om de parkeersituatie op straat te beheersen.
- De gerealiseerde parkeernorm lijkt, gemiddeld genomen, een reële waarde te zijn.

### Conclusie

Op basis van voorgaande analyse kan geconcludeerd worden dat het autobezit in Overbetuwe hoog is. Dit blijkt niet alleen uit het feitelijke autobezit maar ook uit het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving en de parkeeronderzoeken in Elst/Zetten en de bezettingsgraad in de woonwijken.

In de Nota parkeernormen Overbetuwe 2011 is dan ook de maximum parkeernorm uit CROW publicatie 182 opgenomen. Deze zijn in bijlage 2 per voorziening en gebiedsindeling terug te vinden, inclusief de rekenregels en mogelijkheid van dubbelgebruik.



## 3. Afwijking van de parkeernormen

Als uit de ingediende parkeerbalans en situatietekening blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan hiervan worden afgeweken.

### 3.1 Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte

Wanneer in de omgeving van een ontwikkeling nog parkeergelegenheid beschikbaar is, kan wellicht een deel van de parkeerdruk van de ontwikkeling op de omgeving worden afgewenteld. Om die mogelijkheid aan te tonen is een parkeerbalans nodig.

De parkeerbalans moet voor een ruim gebied rond de ontwikkeling bepaald worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages en acceptabele loopafstanden zoals die door het CROW worden gehanteerd.

De bezettingsgraad in de omgeving mag, inclusief die van de nieuwe ontwikkeling, niet hoger worden dan 85%. Dit onderzoek moet uitgevoerd worden door een onafhankelijk adviesbureau, waarbij de kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn. Voert de gemeente dit onderzoek uit, dan zullen de kosten doorberekend worden aan de initiatiefnemer.

Voor het onderzoek worden vaste tijdstippen aangehouden zodat deze vergelijkbaar zijn en gebruikt kunnen worden om de normen te monitoren.

Voor woongebieden:

- Woensdag om: 06:00, 11:00, 15:00 en 19:00 uur

Voor winkelgebieden:

- Woensdag om: 06:00, 07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00 en 15:00 uur
- Donderdag om: 10:00, 11:00, 12:00, 18:00, 19:00, 20:00 en 21:00 uur (koopavond)
- Zaterdag om: 09:00, 10:00, 11:00, 13:00, 15:00 en 17:00 uur

### 3.2 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen met de bestaande parkeerplaatsen, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:



- de door het CROW aangehouden acceptabele loopafstanden
- de kwaliteit van de omgeving mag niet ten koste gaan van de aanleg van parkeerplaatsen.

De kosten voor het realiseren van deze openbare parkeerplaatsen komen geheel ten laste van de initiatiefnemer.

### 3.3 Realisatie centrale parkeervoorziening

Een dergelijke centrale parkeervoorziening kan mogelijk uitkomst bieden voor ontwikkelingen in een stedelijke zone 'centrum'. Als de mogelijkheden uit paragraaf 3.1 of 3.2 geen soulaas bieden betaalt de initiatiefnemer hierbij een bedrag (per parkeerplaats) aan de gemeente, waarbij de gemeente de verplichting aangaat om binnen 10 jaar het aantal parkeerplaatsen, binnen een straal van 500 meter van de ontwikkeling, te realiseren.

Een werkgroep is in beeld aan het brengen of en waar het realiseren van een centrale parkeervoorziening tot de mogelijkheden hoort.

De planning is dat de werkgroep het 3e kwartaal van 2011 met een advies komt of een centrale parkeervoorziening haalbaar is.

### 3.4 Afwijkingsbevoegdheid

Wanneer een initiatiefnemer niet kan voldoen om het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, er in de openbare ruimte ook geen mogelijkheden zijn én de centrale parkeervoorziening geen oplossing biedt, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten van de parkeernorm af te wijken. Deze afwijkingsbevoegdheid is beperkt tot de stedelijke zone 'centrum'. Het gaat hierbij dus om ontwikkelingen die niet binnen de (te verwachten) regeling vallen van een centrale parkeervoorziening.



## 4. Parkeernormen (fiets)

Het Fietsberaad heeft samen met het CROW in 2010 een landelijk onderzoek naar de behoefte van het aantal fietsparkeerplaatsen gehouden. Het doel hiervan was om betrouwbare normen voor het aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen. Dit onderzoek is in twee stappen uitgevoerd:

1. Een theoretische benadering die vergelijkbaar is met de bepaling van de norm voor het aantal autoparkeerplaatsen
2. Een toets aan de praktijk

Het resultaat hiervan is de uitgave "Leidraad fietsparkeren" (CROW publicatie 291 van december 2010).

De gegevens uit dit onderzoek zijn vertaald in een minimum en maximum norm.

De minimum norm geldt voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en de maximum norm voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik. Uit een onderzoek van het Fietsberaad (juni 2010) is naar voren gekomen dat 21% van het totaal aantal verplaatsingen in Overbetuwe per fiets plaatsvindt. Wij scoren hiermee gemiddeld.

Als we naar de korte afstanden kijken (< 7,5 km) groeit het aandeel van de fiets naar 32%.

### Doorvertaling naar Overbetuwe

Gezien het feit dat wij voor het aantal verplaatsingen per fiets gemiddeld scoren wordt voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen als uitgangspunt het gemiddelde tussen de minimum- en maximum norm aangehouden. Voor de fiets wordt, in tegenstelling tot de auto, geen vaste norm vastgesteld. De praktijk moet uitwijzen of er voldoende parkeerplaatsen voor de fiets aanwezig zijn.

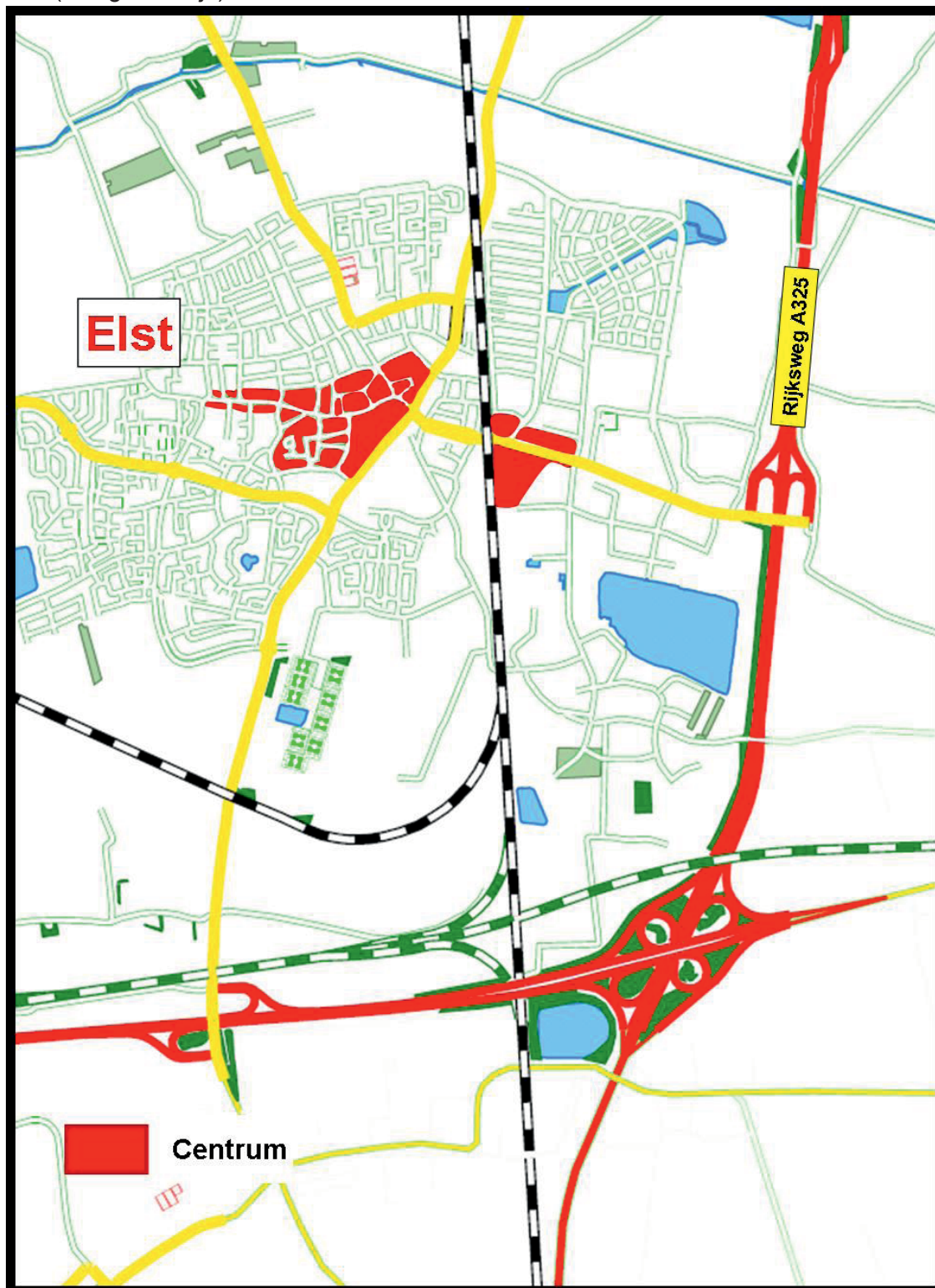
In bijlage 3 zijn de tabellen met de normen opgenomen. De normen gelden voor solitaire functies en zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals winkelgebieden. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is moet voor het hele gebied bepaald worden en niet apart per functie. Om deze reden zullen de kosten voor het aanleggen van de parkeerplaatsen ook voor rekening van de gemeente zijn. Bij een solitaire functie zullen de kosten ten laste van de initiatiefnemer komen.





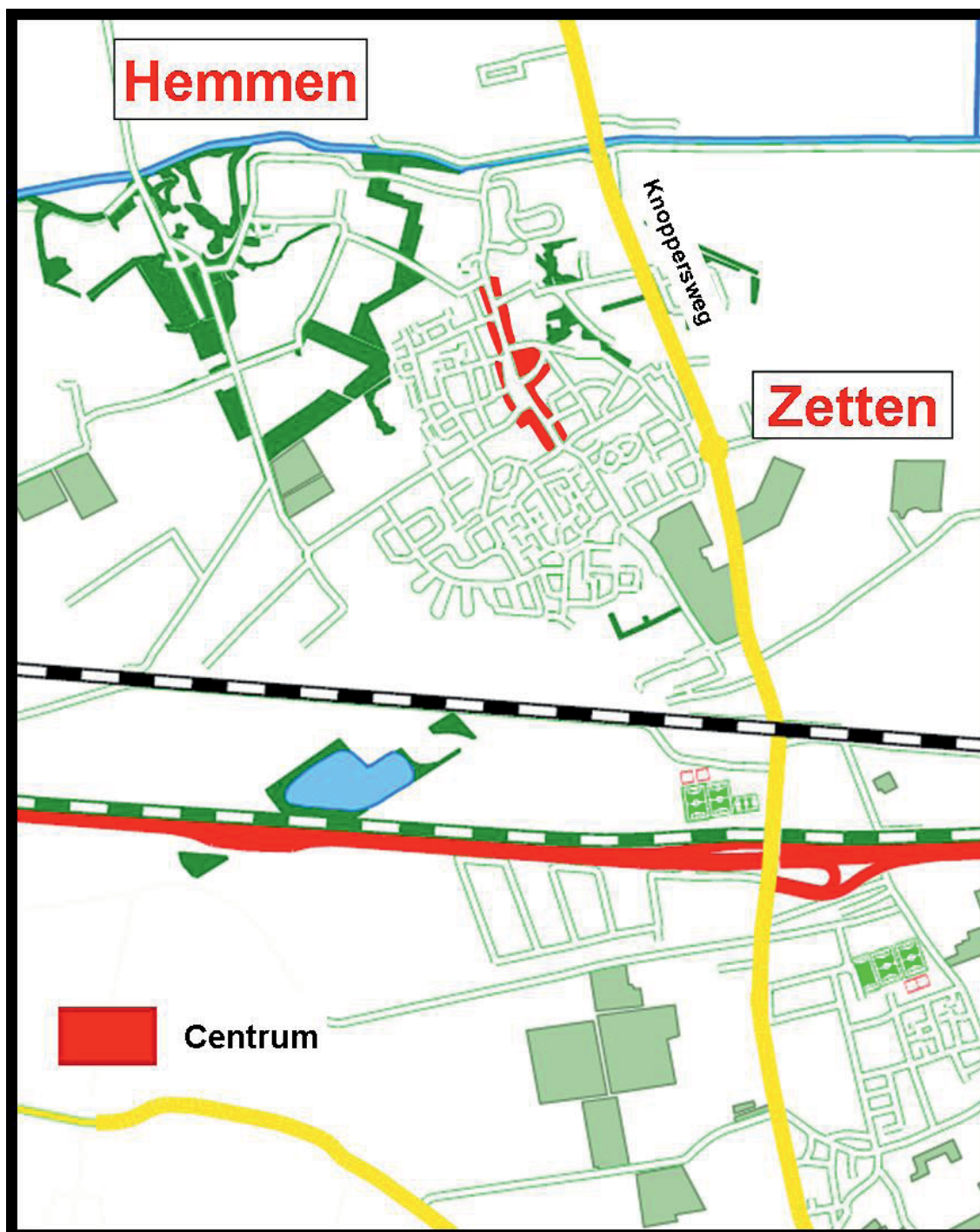
## Bijlage 1: Kaarten stedelijke zone 'centrum'

Elst (matig stedelijk)





Zetten (matig stedelijk)



## Bijlage 2: Parkeernormen 2011 (auto)

Wonen	Elst - Zetten		Overige kernen	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Duur	1,7	2,1	2,2	0,3 pp/woning	Woning
Duur/midden	1,8	2,0	2,0	0,3 pp/woning	Woning
Midden	1,5	1,9	1,9	0,3 pp/woning	Woning
Goedkoop	1,3	1,7	1,7	0,3 pp/woning	Woning
Serviceflat/Aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,3 pp/woning	Woning
Kamer verhuur	0,6	0,6	0,6	0,2 pp/woning	Kamer

De typologie die het CROW aanhoudt (duur, midden en goedkoop) is te vaag en dient geconcretiseerd te worden. Hiervoor zijn de bedragen aangehouden uit de Provinciale Woonvisie Gelderland 2010-2019. Omdat de provincie 4 prijsklassen aanhoudt is de omschrijving duur/midden toegevoegd.

	Koop	Huur
Duur: boven	€ 250.000,-	€ 652,52
Duur/midden: van – tot	€ 200.000,- tot € 250.000,-	-
Midden: van – tot	€ 170.000,- tot € 200.000,-	€ 517,64 tot € 652,52
Goedkoop: tot	€ 170.000,-	€ 517,64 (eerste aftoppingsgrens)

Verklaring

- Serviceflat/aanleunwoning: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening.

### Parkeren eigen terrein

Omdat in de praktijk niet alle beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein als zodanig wordt benut, worden de volgende rekenwaarden aangehouden. Deze zijn een afgeleide van het CROW. Een uitzondering hierop is dat wij een garage zonder oprit niet als parkeergelegenheid meerekenen. De ervaring is dat in deze gevallen de garage meer gebruikt wordt als bergruimte dan als garage. Verder zijn de afmetingen aangescherpt zodat de parkeerplaatsen een afmeting krijgen dat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden als parkeerplaats.

Rekenwaarden	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,5 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,5 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 5,0 meter breed



Detailhandel	Elst - Zetten		Overige kernen	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom			
Binnensteden/ hoofdwinkelgebieden	3,8	-	-	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	-	4,0	4,5	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmart, tuincentrum, kringloopwinkel	-	2,7	2,7	-	100 m <sup>2</sup> bvo
Grootschalige detailhandel	-	8,0	8,5	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
(Week)markt	0,24	0,24	0,27	85%	1 m <sup>1</sup> kraam

verklaring

- Grootschalige detailhandel: bovenregionale winkelformules, die vanwege de aard en omvang van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en die gelegen zijn op perifere locaties zoals: outlet centrum, woninginrichting en meubels.

Opmerking

- (Week)markt: indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra.

Werkgelegenheid	Elst - Zetten		Overige kernen	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom			
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,3	3,3	3,5	20%	100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,7	2,0	2,5	5%	100 m <sup>2</sup> bvo
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	0,9	0,9	5%	100 m <sup>2</sup> bvo
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,7	2,8	2,8	5%	100 m <sup>2</sup> bvo
Showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,2	1,8	1,8	35%	100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,7	1,7	10%	100 m <sup>2</sup> bvo



Onderwijs	Elst - Zetten		Overige kernen	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom			
Beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	20,0	20,0	20,0	-	Collegezaal
Beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	7,0	7,0	7,0	-	Leslokaal
Vorbereidend beroepsonderwijsdag (VWO, HAVO, Vbo)	1,0	1,0	1,0	-	Leslokaal
Avondonderwijs	1,0	1,0	1,0	-	Student
*Basisonderwijs	1,0	1,0	1,0	-	Leslokaal
*Crèche/peuterspeelzaal/ Kinderdagverblijf/BSO	0,8	0,8	0,8	-	Arbeidsplaats

#### Opmerking

- ▶ Beroepsonderwijsdag (collegezaal): totale parkeervraag = collegezaal + leslokalen. Collegezaal = circa 150 zitplaatsen.
- ▶ Beroepsonderwijsdag (leslokaal): totale parkeervraag = collegezaal + leslokalen. Leslokaal = circa 30 zitplaatsen.
- ▶ Vorbereidend beroepsonderwijsdag: leslokaal = circa 30 zitplaatsen.
- ▶ Basisonderwijs: Leslokaal = circa 30 zitplaatsen.

#### \*Rekenmethode halen & brengen

- Groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5<sup>1</sup> x 0,75<sup>2</sup>
- Groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25<sup>1</sup> x 0,85<sup>2</sup>
- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25<sup>1</sup> x 0,75<sup>2</sup>

<sup>1</sup> = reductiefactor parkeerduur

- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

<sup>2</sup> = reductiefactor aantal kinderen per auto

- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

#### Opmerking

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is ondermeer afhankelijk van:

- verstedelijkingsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school





Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 – 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 – 40%
- Kinderdagverblijf: 50 – 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.



Overige functies	Elst - Zetten		Overige kernen	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom			
Café/bar/discotheek/cafeteria	6,0	7,0	8,0	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	10,0	14,0	16,0	80%	100 m <sup>2</sup> bvo
Museum/bibliotheek	0,7	1,2	1,2	95%	100 m <sup>2</sup> bvo
Bioscoop/theater/schouwburg	0,3	0,4	0,4	-	Zitplaats
Jachthaven	0,7	0,7	0,7	-	Ligplaats
Sporthal (binnen)	2,2	3,0	3,0	95%	100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld (buiten)	27,0	27,0	27,0	95%	Ha. netto terrein
Dansstudio/sportschool	4,0	4,0	5,0	95%	100 m <sup>2</sup> bvo
Squashbanen	2,0	2,0	2,0	90%	Baan
Tennisbanen	3,0	3,0	3,0	90%	Baan
Golfbaan	-	8,0	8,0	95%	Hole
Bowlingbaan/biljartzaal	2,5	2,5	2,5	95%	Baan/tafel
Stadion	0,2	0,2	0,2	99%	Zitplaats
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	7,0	11,0	11,0	99%	100 m <sup>2</sup> bvo
Zwembad	10,0	12,0	12,0	90%	100 m <sup>2</sup> opp. bassin
Themapark/pretpark	12,0	12,0	12,0	99%	Ha. netto terrein
Overdekte speeltuin/hal	12,0	12,0	12,0	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Manege	-	0,5	0,5	90%	Box
Cultureel centrum/wijkgebouw	3,0	3,0	4,0	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Ziekenhuis	1,7	1,7	1,7	-	bed
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	0,7	0,7	60%	Wooneenheid
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	2,0	2,0	2,0	65%	Behandeltkamer
Apotheek	2,7	2,7	2,7	-	100 m <sup>2</sup> bvo
Hotel	1,5	1,5	1,5	-	Kamer
Volkstuin	-	0,3	0,3	-	Perceel
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	-	Zitplaats
Begraafplaats/crematorium	30,0	30,0	30,0	-	-

Opmerking

- ▶ Sporthal (binnen): gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag. Bij sporthal met wedstrijdfunctie: 0,2 pp per bezoekersplaats extra.
- ▶ Sportveld (buiten): exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
- ▶ Ziekenhuis: bij vaste bezoektijden.
- ▶ Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut: minimum norm is 3 pp per praktijk.
- ▶ Begraafplaats/crematorium: norm is bij gelijktijdige begrafeniscrematie.



### Dubbelgebruik

Niet alle parkeerders zijn op alle momenten en dagen van de week aanwezig. Het CROW heeft hiervoor aanwezigheidspercentages bepaald (zie onderstaande tabel). Met deze percentages kan bepaald worden in hoeverre van dubbelgebruik sprake is, waardoor met een lager aantal parkeerplaatsen de ontwikkeling toch gerealiseerd kan worden.

	Werkdag			Koopavond	Zaterdag		Zondagmiddag
	Overdag	Middag	Avond		Middag	Avond	
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

#### Algemene opmerkingen/definities

- ▶ bvo: bruto vloeroppervlak (het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen).
- ▶ vvo: verkoop vloeroppervlak.
- ▶ omrekenformule:  $100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 60 - 80 \text{ m}^2 \text{ vvo}$ .
- ▶ arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.



Kantoor	Elst - Zetten		Overige kernen	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom		
Kantoor zonder balie	1,0 – 2,9	0,7 – 2,0	0,7 – 2,0	100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoor buitengebied	0,4 – 1,2	0,4 – 1,2	0,4 – 1,2	
Kantoor NS station	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5	
Kantoor met balie	3,0 – 7,0	3,0 – 7,0	3,0 – 7,0	Balie

## Bijlage 3: Parkeernormen 2011 (fiets)

Opmerking

Scholen		Elst - Zetten			Overige kernen	Eenheid per
		Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	3,5 – 5,0	3,5 – 5	3,5 – 5,0	10 leerlingen	
	250 tot 500	3,5 – 5,8	3,5 – 5,8	3,5 – 5,8		
	> 500 leerlingen	4,3 – 7,2	4,3 – 7,2	4,3 – 7,2		
Basisschool (medewerkers)		0,2 – 0,7	0,2 – 0,7	0,2 – 0,7	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		10,0 – 15,0	10,0 – 15,0	10,0 – 15,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
Middelbare school (medewerkers)		0,4 – 1,1	0,2 – 0,7	0,2 – 0,7	100 m <sup>2</sup> bvo	
ROC (leerlingen)		8,0 – 14,0	8,0 – 14,0	8,0 – 14,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
ROC (medewerkers)		0,6 – 1,0	0,6 – 1,0	0,6 – 1,0	100 m <sup>2</sup> bvo	

- ▶ Kantoor (personeel): hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
- ▶ Kantoor met balie (bezoekers): minimaal 10 parkeerplaatsen.

Opmerking

- ▶ Basisschool: bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen.
- ▶ ROC (leerlingen): op OV-locaties lager.

Opmerking

- ▶ Fastfoodrestaurant en restaurant (eenvoudig bv. pannenkoekenhuis): terras meetellen.





Winkelen en boodschappen doen	Binnen de kom	Buiten de kom	Eenheid per
Winkelcentrum	1,5 – 4,0	-	100 m <sup>2</sup> bvo
Supermarkt	1,6 – 4,3	-	100 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmarkt	0,1 – 0,4	-	100 m <sup>2</sup> bvo
Tuincentrum	0,2 – 0,6	0,1 – 0,1	100 m <sup>2</sup> bvo

Horeca en verblijfsrecreatie		Elst - Zetten		Overige kernen	Eenheid per
		Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	
Fastfoodrestaurant		16,0 – 45,0	5,0 – 15,0	3,0 – 7,0	Locatie
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de kom	10,0 – 28,0	10,0 – 28,0	10,0 – 28,0	100 m <sup>2</sup> bvo
	Buiten de kom	8,0 – 23,0	8,0 – 23,0	8,0 – 23,0	
Restaurant (luxe)		2,0 – 7,0	2,0 – 7,0	2,0 – 7,0	100 m <sup>2</sup> bvo

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Elst - Zetten		Overige kernen	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	
Apotheek (bezoekers)	4,0 – 10,0	4,0 – 10,0	4,0 – 10,0	Locatie
Apotheek (medewerkers)	2,0 – 7,0	2,0 – 7,0	2,0 – 7,0	Locatie
Begraafplaats/crematorium	3,0 – 8,0	3,0 – 8,0	3,0 – 8,0	Gelijktijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0	100 m <sup>2</sup> bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,3 – 0,7	0,3 – 0,7	0,3 – 0,7	100 m <sup>2</sup> bvo
Kerk/moskee	22,0 – 62,0			100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,3 – 0,7	0,3 – 0,7	0,3 – 0,7	100 m <sup>2</sup> bvo



Sport, cultuur en ontspanning	Elst - Zetten		Overige kernen	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom		
Bibliotheek	2,0 – 5,0	2,0 – 5,0	2,0 – 5,0	100 m <sup>2</sup> bvo
Bioscoop	4,0 – 12,0	0,8 – 2,2	0,8 – 2,2	100 m <sup>2</sup> bvo
Fitness	3,0 – 8,0	1,1 – 3,1	1,1 – 3,1	100 m <sup>2</sup> bvo
Museum	0,5 – 1,4	0,5 – 1,4	0,5 – 1,4	100 m <sup>2</sup> bvo
Sporthal	1,4 – 3,9	1,4 – 3,9	1,4 – 3,9	100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	33,0 – 95,0	33,0 – 95,0	33,0 – 95,0	ha netto terrein
Sportzaal	2,2 – 6,2	2,2 – 6,2	2,2 – 6,2	100 m <sup>2</sup> bvo
Stadion	5,0 – 14,0	5,0 – 14,0	5,0 – 14,0	100 zitplaatsen
Stedelijk evenement	18,0 – 50,0	18,0 – 50,0	18,0 – 50,0	100 bezoekers
Theater	13,0 – 18,0	10,0 – 28,0	10,0 – 28,0	100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)	15,0 – 43,0	15,0 – 43,0	15,0 – 43,0	100 m <sup>2</sup> bassin
Zwembad (overdekt)	11,0 – 32,0	11,0 – 32,0	11,0 – 32,0	100 m <sup>2</sup> bassin

Openbaar vervoer	Locatie	Norm	Eenheid per
Treinstation		Locatieafhankelijk	
Busstation	Centrum	23,0 – 61,0	Halterende buslijn
Bushaltes	Bestaande situatie	Uitgangspunt is het aantal fietsen op een werkdag om 11:00 uur	
	Nieuwe situatie	Uitgangspunt is 3	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,5 – 1,3	Autoparkeerplaats



## Bijlage 4: Aandachtspunten uit de informatieavond

- ▶ Direct van invloed op het bepalen van de parkeernorm.
  - Ten aanzien van ontwikkelingsmogelijkheden op inbreidingslocaties mag een te strenge parkeernorm geen belemmering vormen voor ontwikkelingen in het centrum. Men geeft aan dat de ondernemers in eerste instantie zelf verantwoordelijk moeten worden gesteld voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen.
  - Er wordt gepleit voor strikt parkeren op eigen terrein bij woningbouw (nieuwe ontwikkeling).
  - Parkeren op eigen terrein moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld via de grondprijs. Dan moet wel de verplichting aanwezig zijn om op eigen terrein te parkeren.
  - Bij het bepalen van de parkeernorm moet rekening worden gehouden met gezinsverdunning.
  
- ▶ Niet direct van invloed op het bepalen van de parkeernorm.
  - Er is behoefte aan duidelijke keuzes op het gebied van verkeer, vervoer en parkeren.
  - Ondernemers pleiten voor een totaal parkeerverbod op de bedrijventerreinen de Aam en de Merm. Op die manier worden ondernemers gedwongen parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren.
  - Ondergronds parkeren op het Europaplein wordt als kans gezien om de huidige parkeerproblemen op te lossen. Een deel van de belanghebbenden is van mening dat een dergelijke ondergrondse parkeergelegenheid betaald parkeren mag zijn.
  - Op dit moment rijdt verkeer vanuit het noorden gedwongen door het centrum heen om een parkeerplaats te zoeken. Het zou goed zijn om deze parkeerders in de omgeving van de Irenestraat op te vangen.
  - Er wordt gevraagd mensen die in het centrum werken buiten het centrum te laten parkeren.
  - Betaald parkeren wordt door alle belanghebbenden niet gewenst. Dit geldt voor zowel de omgeving rond het station, als het centrum van Elst.
  - Het is wenselijk de schoolomgevingen beter aan te duiden (halen en brengen).
  - Voorgesteld wordt om de blauwe zone als parkeermaatregel in het centrum van Elst uit te breiden en de maximale parkeertijd te verkorten. Er moeten dan voorzieningen komen voor langparkeerders, op een acceptabele afstand en reistijd van het centrum.
  - Goede bewegwijzering naar de parkeerplaatsen in het centrum van Elst is wenselijk.
  - Aandacht voor de parkeersituatie in (het centrum van) Zetten is noodzakelijk.
  - Uitbreiding voor langparkeren kan mogelijk gevonden worden ter plaatse van de Lange Dreef, op de Pas, bij de Helster en in het gebied Taminiausingel tot Heinz.





Dorpsstraat 67  
6661 EH Elst  
Postbus 11  
6660 AA Elst  
telefoon (0481) 362 300  
fax (0481) 372 482

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

gemeente **Overbetuwe**

