



PARKEERVISIE

2013 - 2020

PARKEERVISIE

2013-2020

Versie : definitief

Datum : 1 maart 2013

Samenvatting

Ambitie

De parkeervisie van de gemeente Veenendaal heeft betrekking op het centrum en de aangrenzende woongebieden en kent met een planhorizon tot 2020 de volgende ambitie.

Parkeren in Veenendaal biedt optimale ondersteuning bij het optimaal functioneren van alle in Veenendaal voorkomende functies (wonen, werken, winkelen, recreëren).

Economische vitaliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid zijn hierbij belangrijke pijlers.

Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met praktische kaders.

Deze ambitie wordt voor het centrum en de aangrenzende woonwijken/schil nader geconcretiseerd:

Vraagvolgend in het centrum

Veenendaal heeft een sterke regionale functie en wil dat houden. Het aanbieden van voldoende en goede parkeerplaatsen is derhalve cruciaal.

Parkeerplaatsen worden gerealiseerd op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (ruimtelijk, verkeerskundig, juridisch en financieel). Realisatie van parkeerplaatsen vindt niet in onbeperkte mate plaats. Hier ligt het huidige inzicht in het gebruik van het bestaande parkeerareaal aan ten grondslag. En dus is er ook sprake van sturing op de omvang van het parkeerareaal en het gebruik er van (de juiste doelgroep in de juiste omvang op de juiste parkeerplaats).

De strategie voor het fietsparkeren in het centrum bestaat uit 3 pijlers doelgroepenbeleid, goede regulering en opvoeden. Fietsparkeerders worden opgevangen in aanloopstraten, langparkeerders worden verleid naar geschikte stallingen. Fietsparkeren in de Hoofdstraat blijft mogelijk, maar dient gereguleerd te worden.

Wijzen op juist parkeergedrag door gastheren en –vrouwen

Sturend in de woonwijken/schil

Voor de woonwijken/schil staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop. Hier moeten met name bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren en moeten wijkvreemde parkeerders geweerd worden als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot overlast leiden. Op locaties met bezoekersaantrekkende functies (wijkwinkelcentra, maatschappelijke en recreatieve functies etc.) moeten tevens voldoende plaatsen voor bezoekers aanwezig zijn. .

Sturing (parkeerregulering) op het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen wordt toegepast waar de vraag naar parkeercapaciteit groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet wenselijk of in te beperkte mate mogelijk is. Een objectivering van het parkeerknelpunt (middels parkeeronderzoek) ligt altijd ten grondslag aan eventueel te benoemen reguleringsmaatregelen.

Twee principes

De parkeervisie kent een tweetal principes die de basis vormen voor het parkeerbeleid in Veenendaal. Deze principes komen in alle aspecten terug.

1. Doelgroepenbenadering

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners - bezoekers - werkenden) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.

2. Eerst benutten, dan bouwen

Om de doelgroepen in de juiste omvang op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteert de gemeente Veenendaal het uitgangspunt : eerst benutten, dan bouwen. Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of een nieuwe ontwikkeling niet direct wordt overgegaan tot het bijbouwen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we de mogelijkheid om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten.

Visie op parkeren in 5 punten

1. Veenendaal stimuleert een vitale economie

Bezoekers, bewoners en werkenden vinden in Veenendaal makkelijk een parkeerplaats.

Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autobezit en autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit of moeilijk bereikbare parkeervoorzieningen. Alternatieve vervoerswijzen worden zo veel als mogelijk gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. De visie gaat uit van parkeertarieven die allereerst worden bepaald door de economische ambities en daarnaast door de parkeerexploitatie.

2. Veenendaal ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering (zie Nota Parkeernormen) waarin parkeren bij ontwikkelingen (toevoegen van functies of bij functieverandering) duidelijk is vastgelegd volgens de laatste inzichten in het autobezit en autogebruik en de vigerende wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans.

3. Veenendaal bouwt verder aan haar parkeerorganisatie

De gemeente erkent dat het succes van haar Parkeervisie in belangrijke mate afhankelijk van de organisatorische borging van de gemeentelijke parkeertaken. De opgave in Veenendaal rechtvaardigt de aanwezigheid van een professionele en flexibele parkeerorganisatie die voldoende dicht bij het beleid en de planvorming staat en een 'eindverantwoordelijke' heeft voor het behalen van de doelen met parkeren.

4. Veenendaal heeft een gezonde parkeerexploitatie

De gemeente Veenendaal streeft er naar om de parkeerexploitatie - de kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen (incl. fietsparkeren) - op zijn minst kostendekkend te laten zijn. Verlies kan worden opgevangen door een balans te vinden in een daling van de kosten door efficiënt parkeermanagement, het beter benutten van bestaande plaatsen en –mocht het dan nog nodig zijn– een aanpassing van de parkeertarieven, passend bij het imago van en de economische en ruimtelijke ambities met het centrum van Veenendaal.

5. Veenendaal zet in op duurzaamheid

Daarnaast houdt de gemeente bij het benoemen van oplossingen er rekening mee dat deze oplossingen flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen.

Als we nieuwe voorzieningen realiseren dan kunnen deze fysiek (qua maatvoering) en technisch (qua bouwwijze, materialisatie, voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen etc.) op deze wijzigingen aangepast worden en waar nodig kunnen de parkeervoorzieningen worden uitgebreid of worden verwijderd c.q. voor ander gebruik worden benut. Daarmee zijn de voorzieningen toekomstbestendig en flexibel en bouwkundig duurzaam, wordt (technische) innovatie gestimuleerd en sturing gegeven op het bezit en gebruik van duurzame vervoersmiddelen.

Met het realiseren van bovenstaande visiepunten levert het parkeerbeleid een aantoonbare bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de waarborging van de bereikbaarheid van Veenendaal. De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	4
1. Inleiding	8
1.1. Aanleiding	8
1.2. Doel	8
1.3. Proces	9
1.4. Leeswijzer	10
2. Evaluatie en inventarisatie	11
2.1. Evaluatie Parkeervisie 2005	12
2.2. Inventarisatie ambities en knelpunten	12
3. Parkeervisie	14
3.1. Algemene doelstellingen	14
3.2. Uitgangspunten	15
3.3. Visiepunten parkeren	18
4. Fietsparkeren	20
4.1. Probleemstelling	20
4.2. Strategie	20
4.3. Aanpassingen	20
4.4. Fasering uitvoering	20
5. Van visie naar uitvoering	21
5.1. Het centrum	21
5.2. Woonwijken/schil	25
6. Financiën	28
6.1. De parkeereexploitatie	28
Bijlage 1. Workshop Parkeren	32
Bijlage 2. Evaluatie Parkeervisie 2005	34
Bijlage 3. Actuele knelpunten	36
Bijlage 4. Parkeerbeleidsinstrumenten	39
Bijlage 5. Parkeerbalans Brouwerspoort	42
Bijlage 6. Uitvoeringsplan	42
Bijlage 7. rapport Strategie fietsparkeren	47

1. Inleiding

Het voorliggend rapport bevat de nieuwe parkeervisie voor de gemeente Veenendaal voor de periode 2013 – 2020. Een plan wat voor de komende jaren de ambities, visie en kaders biedt voor het gemeentelijk parkeerbeleid en de beheersmatige uitvoering hiervan.

1.1. Aanleiding

De gemeente Veenendaal heeft haar bestuurlijke ambities voor het parkeren in Veenendaal geformuleerd. Op hoofdlijnen wordt Veenendaal, en het centrum in het bijzonder, aantrekkelijker gemaakt voor het winkelen en werkend publiek uit Veenendaal én de regio. Maar ook de kwaliteit van de leefomgeving wordt verbeterd. De ambities zijn vastgelegd in onder meer de 'Centrumvisie 2030 Veenendaal, het nieuwe centrum' en in 'Veenendaal Beste Binnenstad 2013'. Ook de in 2011 met amendementen en moties vastgestelde Kadernota 2012-2015 ziet er op toe dat de positie van het centrum als winkelhart van de regio wordt versterkt onder meer middels daartoe te plegen investeringen.

Het is nu zaak om de parkeeropgave van de gemeente Veenendaal zorgvuldig in deze ambities te plaatsen. De huidige Parkeervisie van de Gemeente stamt uit 2005 en is niet meer toereikend om de genoemde ambities en de gevolgen van de ontwikkelingen in met name het centrum te borgen. Ook vanwege algemene, maatschappelijke ontwikkelingen (toenemend gebruik en bezit van de auto, teruglopen bezoek aan winkelcentra etc.) en lopende projecten en opgaven (parkeren in de schil, kalibratie parkeernormen¹) is een actualisatie van de parkeervisie gewenst, waarin keuzes voor nu en de nabije toekomst worden gemaakt.

1.2. Doel

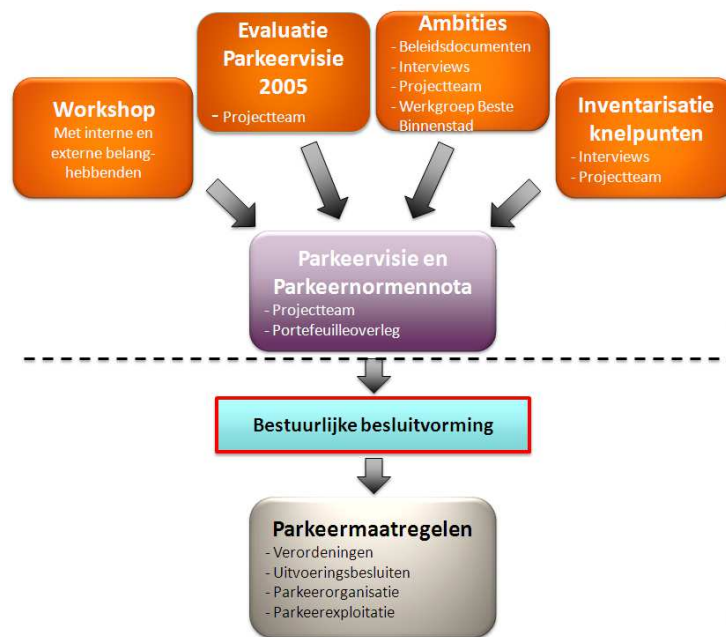
De gemeente Veenendaal heeft behoefte aan een praktisch en goed uitvoerbaar parkeerbeleid, waarbij nieuwe beleidsdoelstellingen concreet worden geformuleerd en een werkbaar kader wordt aangereikt waarbinnen ruimte is voor praktische oplossingen. Ook belanghebbenden (inwoners, lokale ondernemers, ontwikkelende partijen) hebben behoefte aan een eenduidig en goed functionerend parkeerbeleid. Zeker nu Veenendaal de laatste hand legt aan inbreiding van het centrum en het accent aldaar meer en meer komt te liggen op een optimale benutting van het bestaande parkeerareaal. En op behoud van de kwaliteit van de (schaarse) openbare ruimte zonder dat dit ongewenste gevolgen heeft voor de omliggende woongebieden/schil.

¹ Zie rapport 'Parkeernormen Veenendaal', Spark, versie 1.1, d.d. 20 augustus 2012, waarin de uitkomsten van het gemeentelijke parkeerdruk- en parkeermotiefonderzoeken zijn benut om voor Veenendaal passende parkeernormen en aanwezigheidspercentages te benoemen (zogenaamd 'kalibratie').

De gemeente zet daarbij ondermeer in op versimpeling van een aantal uitvoeringsregels, omdat de laatste jaren een lappendeken is ontstaan van regels en uitzonderingen door het klantgericht leveren van maatwerk. Daarnaast moet de parkeervisie voldoende toegesneden zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Veenendaal en op nieuwe (technische) ontwikkelingen binnen het vakgebied.

1.3. Proces

In onderstaand schema is het proces weergegeven om te komen tot de nieuwe parkeervisie. De basis voor deze parkeervisie is gelegen in de evaluatie van de bestaande parkeervisie 2005, een met interne en externe belanghebbenden gehouden workshop alsmede na overleg met verschillende interne en externe partijen en van hen verkregen informatie.



Figuur 1. Processchema Parkeervisie

Intern

Intern overleg heeft plaatsgevonden met ambtenaren vanuit de disciplines verkeer, parkeren, economie (centrumcoördinator), bestemmingsplannen, Beste Binnenstad en projectleiders Brouwerspoort.

In projectteamverband is gekomen tot een evaluatie van de bestaande Parkeervisie (2005) en zijn de (parkeer)ambities en op te lossen (parkeer)knelpunten besproken en benoemd evenals de te stellen overige uitgangspunten en eisen aan de te actualiseren Parkeervisie.

Extern

In maart 2012 heeft een workshop plaatsgevonden waarin de aanwezigen hebben gediscussieerd en keuzes hebben gemaakt over "Hoe kan parkeren Veenendaal aantrekkelijker maken?". Ook de uitkomsten van deze workshop zijn benut voor de te actualiseren Parkeervisie. De deelnemers aan de workshop en de resultaten

van de workshop zijn opgenomen in *Bijlage 1*. Daarnaast is twee keer binnen het Beste Binnenstadoverleg de ontwikkelingen rondom de parkeervisie toegelicht.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven wij op hoofdlijnen de resultaten van de evaluatie van de huidige Parkeervisie alsmede de verkregen input vanuit de workshop, de interviews en bestudering van relevant geachte documenten. Dit vormt de input voor een meerjarenvise op parkeren in Veenendaal

In hoofdstuk 3 beschrijven wij de Parkeervisie zelf en wordt deze nader toegelicht.

In hoofdstuk 4 wordt specifiek ingegaan op de (relatie met de) visie op het fietsparkeren.

In hoofdstuk 5 geven we aan met welke maatregelen, via daartoe in te zetten beleidsinstrumenten, de visie kan worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 6 komen de financiën aan de orde.

2. Evaluatie en inventarisatie

Als onderbouwing voor het nut en de noodzaak van een nieuwe parkeervisie is de huidige parkeervisie geëvalueerd, zijn de (parkeer) ambities van Veenendaal geïnventariseerd en zijn de bestaande (parkeer)knelpunten in beeld gebracht.



Verschillende zaken uit de bestaande Parkeervisie zijn in de periode 2006 – 2011 uitgevoerd en hebben geresulteerd in de huidige parkeersituatie zoals we die thans in Veenendaal kunnen waarnemen. Op een zo concreet mogelijke manier zijn de (beleids)doelstellingen van de Parkeervisie 2005 opnieuw tegen het licht gehouden.

Naast de evaluatie van de huidige visie is input verkregen vanuit de gehouden workshop, interviews en door bestudering van relevant geachte documenten (Centrumvisie, Beste Binnenstad 2013 (BB13) etc.). Een parkeervisie staat immers niet op zich maar is gerelateerd aan het strategisch en tactisch beleid van de gemeente Veenendaal.



Figuur 3. Strategische en tactische context Parkeervisie

Daarbij zijn ook praktische zaken uit de huidige dagelijkse praktijk (operationele aspecten) aan de orde gekomen en de ervaringen die door de verschillende gemeentelijke afdelingen zijn opgedaan.

De resultaten van de evaluatie en de workshop en de verkregen inzichten uit de interviews en de bestudeerde documenten hangen nauw met elkaar samen en vormen de kapstok waarmee de nieuwe parkeervisie is opgesteld.

Een aantal belangrijke aandachtspunten worden hierna weergegeven.

2.1. Evaluatie Parkeervisie 2005

In de Parkeervisie 2005 staan 6 beleidsdoelen benoemd en als afgeleide daarvan diverse beleidsthema's en bijbehorende acties. In *Bijlage 2* zijn de beleidsdoelen kort samengevat en is aangegeven of het betreffende doel is bereikt. Eveneens zijn de benoemde acties per thema weergegeven en de mate waarin deze acties zijn uitgevoerd.

Uit de evaluatie van de Parkeervisie 2005 komen voor deze visie de volgende aandachtspunten naar voren:

- Met name daar waar de doelstellingen niet SMART zijn gemaakt zijn ze niet volledig behaald. Hieruit volgt voor deze visie het aandachtspunt om doelstellingen voldoende duidelijk en meetbaar te maken.
- De nieuwe inzichten uit de parkeerdruk- en parkeermotiefmetingen moeten worden toegepast in een nieuwe Nota Parkeernormen Centrum met daarin actuele en meer op de feitelijke situatie toegespitste parkeernormen alsmede een duidelijk toepassingskader om initiatiefnemers en belanghebbenden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Veenendaal goed en juist te informeren.

2.2. Inventarisatie ambities en knelpunten

De belangrijkste documenten die richtinggevende stellingen bevatten voor de te formuleren Parkeervisie zijn de Kadernota 2012 – 2015, Veenendaal Beste Binnenstad 2013, de Structuurvisie 2025 en de Centrumvisie 2030.

Behalve ambities met betrekking tot de toekomstige situatie zijn er middels bureaustudie en de gehouden interviews ook een aantal actuele knelpunten opgemaakt (zie *Bijlage 3*) en zijn de uitkomsten van de workshop meegenomen.

Uit de inventarisatie van de ambities en knelpunten komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Veenendaal heeft een regionale functie en ambieert een verdere versterking daarvan. Het is van belang dat de parkeervoorzieningen (aanbod, ligging en verdeling) daar op zijn en blijven gedimensioneerd. En dat dit ook wordt geborgd in verkeerskundige kaders. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is thans in de maak en is het uitgelezen kader om aandacht te geven aan de wijze waarop de parkeergarages voor voertuigen ontsloten gaan worden ('aantakken' op de centrumring, locatie van de 'knip' Wolweg, de aanrijroute naar de nieuwe parkeergarages Arie van Hensbergen en Tricotage via de Prins Bernhardlaan versus Verlaat en/of Wolweg).
- De OV-bereikbaarheid is niet optimaal –onder meer vanwege de beperkte mate vanuit welke steden Veenendaal per trein bereikbaar is– waardoor het aandeel OV in de modal-split zijn beperkingen heeft. Het aandeel auto in de modal-split is derhalve groot waardoor het van belang is dat het aanbod en de ligging van parkeerplaatsen hiermee rekening houdt.
- Het is van belang dat er een passend pallet aan parkeerreguleringsmaatregelen van toepassing wordt verklaard. De maatregelen moeten gezamenlijk een systeem vormen voor de toedeling van de in het centrum en de schil beschikbare parkeercapaciteit over de verschillende doelgroepen incl. bijbehorende

vergunningensystematiek (nu te veel maatwerk en te complexe toekenningscriteria, (te) kleine zones etc.).

- Voor een goed functionerend centrum is een duidelijke parkeerroute met een goed overzicht en een heldere verwijzing naar elke parkeermogelijkheid noodzakelijk. Het recentelijk ingevoerde Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) is al een stap op de goede weg, maar het kent nog onvolkomenheden (bijv. storingen) en biedt niet overal het benodigde overzicht (bijv. de hoeveelheid informatie en de herkenbaarheid van de genoemde locaties). Ook andere communicatiemogelijkheden (website, apps) dienen zo veel als mogelijk te worden benut om parkeerders goed en actueel te informeren over beschikbare parkeerplaatsen.
- Het parkeren in de schil lijkt een probleem te worden. In een tweetal wijken (Dragonoder-Zuid en omgeving Station) wordt nu onderzocht wat de aard en omvang van het parkeerprobleem is (bijv. verdringing bewoners door parkeerders uit het centrum) en welke oplossingsmaatregelen daarvoor beschikbaar en/of nodig zijn. Tevens wordt in beperkte mate de daaraan verbonden financiële consequenties benoemd en vindt draagvlakanalyse bij betreffende bewoners plaats. De uitkomsten van dit Plan van Aanpak (gereed begin september 2012) moeten worden meegenomen in de Parkeervisie
- Fietsparkeren is en blijft een belangrijk thema wat ook in de Parkeervisie tot uiting moet komen. Er moet aandacht worden besteed aan goede fietsparkeervoorzieningen (bij stations, in het centrum, bij wijkcentra) om het fietsgebruik te stimuleren en in de strijd tegen fietsendiefstal.
- De Parkeervisie van Veenendaal is duurzaam. Maar dit moet meer zijn dan alleen het effectief toepassen van quick-wins zoals het plaatsen van oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's en fietsen op straat en in de garages en stallingen of het (meer dan nu) promoten/ ondersteunen van deelauto's. De Parkeervisie moet daarin concretere suggesties doen.
- De gemeente heeft onderkend dat de omvang van haar parkeerareaal en het beheren en exploiteren daarvan, naast een op die taak beruste organisatie, ook een integraal inzicht in alle kosten en opbrengsten van het parkeren noodzakelijk maakt. Mede om uitvoeringsopgaven en te nemen beleidskeuzes financieel te kunnen onderbouwen alsmede de mogelijke effecten van trends en ontwikkelingen op hun consequenties voor de gemeentelijke parkeerexploitatie te kunnen monitoren. Een meerjaren parkeerexploitatie voor alle gemeentelijke parkeervoorzieningen (straat, terreinen en garages) staat inmiddels in de steigers en is nu toe aan een verdere optimalisatie om daarmee klaar voor de toekomst te zijn.

3. Parkeervisie

De ambitie van Veenendaal op het gebied van parkeren is gestoeld op een aantal algemene doelstellingen en laat zich vertalen naar een tweetal uitgangspunten en vijf visiepunten.

Dit hoofdstuk beschrijft de ambitie op gebied van parkeren waar de gemeente Veenendaal naar streeft.

Allereerst wordt de basis van de visie in algemene doelstellingen weergegeven en nader toegespitst op enerzijds het centrum en anderzijds de woonwijken/schil. Hiermee is de Parkeervisie dan ook afgebakend op het gebied zoals weergegeven in *Figuur 1*.

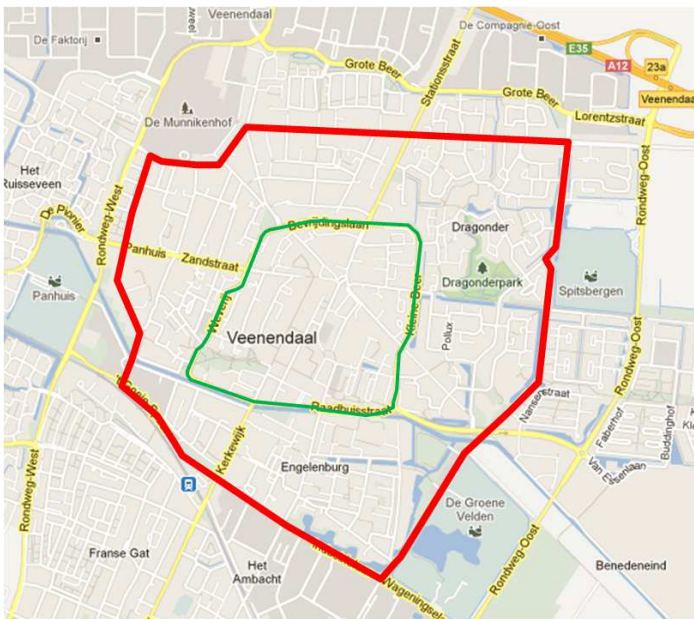
Vervolgens worden de twee uitgangspunten nader benoemd en toegelicht, gevolgd door de vijf visiepunten.

3.1. Algemene doelstellingen

De nieuwe parkeervisie is gebaseerd op algemene doelstellingen zoals:

- Het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare, veilige stad.
- Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen, voor zowel auto als fiets.
- Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerplaatsen.

Maar deze doelstellingen moeten verscherpt worden om een kader te verkrijgen welk helpt bij het maken van keuzes en het geven van richting aan uitvoeringsmaatregelen (SMART). Een eerste stap in de verscherping is voor het centrum en voor de woonwijken/schil hierna weergegeven.



Figuur 4. Centrum en woonwijken/schil (met 'woonwijken/schil' wordt het gebied bedoeld dat een duidelijk relatie vertoont met het parkeren in het centrum (parkeerdruk e.d.). In figuur 4. is dit gebied begrenst door de rode lijn. Deze lijn/grens is indicatief en pragmatisch bepaald)

3.1.1 Vraagvolgend in het centrum

Veenendaal heeft een sterke regionale functie en wil dat houden. De OV-bereikbaarheid is niet optimaal. Het aanbieden van voldoende en goede parkeerplaatsen is derhalve cruciaal.

'Vraagvolgend' betekent dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (ruimtelijk, verkeerskundig, juridisch en financieel).

Vraagvolgend wil niet zeggen dat realisatie in onbeperkte mate plaatsvindt. Hier ligt het huidige inzicht in het gebruik van het bestaande parkeerareaal aan ten grondslag. Waar mogelijk wordt bestaand parkeerareaal benut voor toekomstige ontwikkelingen. En dus is er ook sprake van sturing op de omvang van het parkeerareaal en het gebruik er van (de juiste doelgroep in de juiste omvang op de juiste parkeerplaats).

3.1.2. Sturend in de woonwijken/schil

Voor de woonwijken/schil staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop. Hier moeten met name bewoners en hun bezoekers kunnen parkeren en moeten wijkvreemde parkeerders geweerd worden als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot overlast leiden. Op locaties met bezoekersaantrekkende functies (wijkwinkelcentra, maatschappelijke en recreatieve functies etc.) moeten tevens voldoende plaatsen voor bezoekers aanwezig zijn.

De parkeersituatie in de woonwijken/schil staat onder druk; zo blijkt ook uit de ondernomen actie om de gepercipieerde parkeeroverlast in een tweetal woonwijken grenzend aan het centrum nader te onderzoeken. Ondanks een voldoende aanbod aan parkeerplaatsen in het centrum zijn er toch doelgroepen die als gevolg van de gekozen regulering (met name vanwege het betaald parkeren) een 'onbetaald' alternatief zoeken in de nabijheid van het centrum.

'Sturend' impliceert het toepassen van sturing (parkeerregulering) op het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen waar de vraag (al dan niet door ongewenste doelgroepen) naar parkeercapaciteit groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet wenselijk of in te beperkte mate mogelijk is. Een objectivering van het parkeerknelpunt (middels parkeeronderzoek) ligt altijd ten grondslag aan eventueel te benoemen reguleringsmaatregelen.

3.2. Uitgangspunten

3.2.2. Uitgangspunt 1: doelgroepbenadering

Zoals vermeld is het van belang om de verschillende doelgroepen (op hoofdlijnen: bewoners, werkenden en bezoekers) in de juiste omvang op de juiste plek te laten parkeren. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen staan doelgroepen centraal, want iedere doelgroep heeft immers zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; parkeren is immers geen doel op zich.

In de visie op parkeren in Veenendaal wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- **Bewoners:** voor hen is het belangrijk om in de nabijheid van de woning te parkeren. Vaak om praktische redenen (laden en lossen) en niet in de laatste plaats vanwege sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep is divers in tijd en in tijdsduur. Met name in de avonduren en 's nachts moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn.
- **Werknemers:** deze groep hecht veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren. Als dit gevonden kan worden op enige afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan het betalen voor het parkeren.
- **Ondernemers:** deze groep parkeert graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering (ambulanten), maar vaak ook niet. Ondernemers hebben meestal het besef dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en verkiezen daarom ook vaak een parkeerplek op enige afstand van de zaak.
- **Bezoekers van bewoners:** deze groep wil graag in de nabijheid parkeren, maar zijn ook, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om een stukje te lopen als er in de buurt niet direct parkeerruimte voorhanden is. Het zijn vaak met name de bewoners zelf, die het parkeren voor hun bezoekers graag in de buurt mogelijk willen maken.
- **Kortparkerende bezoekers** (bezoek aan bakker, bank, supermarkt, tijdschriftenhandel etc.) zijn in het algemeen niet bereid om veel tijd te spenderen aan het zoeken naar een parkeerplek of aan het lopen van de parkeerplaats naar de bestemming en vice versa. Zij kunnen hun parkeerduur redelijk goed inschatten waardoor het vooraf betalen van het parkeergeld geen probleem hoeft te zijn.
- **Langparkerende bezoekers** (funshoppers of zakelijke bezoekers) willen comfortabel en veilig parkeren met goede looproutes naar hun bestemming(en). Ze betalen bij voorkeur achteraf hun parkeergeld omdat hun verblijfsduur zich meestal vooraf niet goed laat inschatten. Gezien het de wat langere parkeerduur is deze groep vaker bereid om langere loopafstanden voor lief te nemen.

3.2.3. Uitgangspunt 2: Eerst benutten, dan bouwen

Om de doelgroepen in de juiste omvang op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteert de gemeente Veenendaal het uitgangspunt : eerst benutten, dan bouwen (zie ook Nota Parkeernormen 2012).

Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of een nieuwe ontwikkeling niet direct wordt overgegaan tot het onnodig bijbouwen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we de mogelijkheid om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten onder de voorwaarde dat dit niet tot situaties mag leiden waardoor congestie en/of zoekverkeer ontstaat.

Eerst benutten

Het komt met regelmaat voor dat voertuigen zodanig geparkeerd staan dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. Of dat bepaalde parkeerlocaties niet worden benut omdat ze niet aantrekkelijk

genoeg gevonden worden of omdat ze bij een bepaalde functie horen. In dat geval kan gekeken worden naar mogelijkheden van dubbelgebruik van capaciteit van bijvoorbeeld kantoorgebouwen (beschikbaar in de weekenden) of het beter benutten van parkeercapaciteit in de daluren van een parkeergarage. In woonwijken is het soms mogelijk om de openbare ruimte beter te benutten door een slimmere inrichting. De verrichte parkeeronderzoeken hebben uitgewezen dat de maximale bezetting van de openbare parkeerplaatsen (3.662 stuks) in het centrum van Veenendaal op het drukste moment (zaterdagmiddag) maximaal ruim 70% bedraagt. Daarmee samenhangend ligt ook de gemiddelde parkeerproductie² per parkeerplaats ruim onder het gemiddelde van de parkeerproductie die op een parkeerplaats in een centrum van een stad verwacht mag worden (1.000 parkeeruren werkelijk versus 1.400 parkeeruren 'normaliter').

Maar 'eerst benutten' beperkt zich niet alleen tot het (beter) gebruiken van parkeerplaatsen die er al zijn of een efficiëntere inrichting. Het betekent ook dat getracht wordt de parkeervraag beter af te stemmen op het parkeeraanbod. Bijvoorbeeld door het beïnvloeden van de keuze in de vervoerswijze.

Beïnvloeden

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit is mogelijk door het bieden van goede alternatieven zoals de fiets en openbaar vervoer of door inzet van deelauto's. Daarnaast kunnen door goede communicatie parkeerproblemen onder de aandacht worden gebracht en daarmee bespreekbaar worden gemaakt.

Daarnaast betekent het ook het zo nodig reguleren van parkeerplaatsen om het gebruik en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen te optimaliseren en beter af te stemmen op de wensen van de doelgroepen.

Reguleren

Als in woonwijken zich parkeerproblemen manifesteren dan wordt dit voornamelijk veroorzaakt door vreemdparkeders of slecht gebruik van de privé-parkeervoorzieningen. Op dat moment moet gekeken worden of het reguleren van parkeren een oplossingsmogelijkheid is. Invoering van parkeerregulering is geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkeders (werknemers, forenzen etc.) tegen te gaan en de doelgroepen alsnog op de juiste locatie te laten parkeren.

Parkeerregulering kan ook gebruikt worden om privé-parkeervoorzieningen beter te laten benutten (gebruik afdwingen).

In het centrum van een stad wordt parkeerregulering toegepast om de doelgroepen op de gewenste wijze gebruik te laten maken van de (schaarse) parkeervoorzieningen op straat en te sturen naar de daarvoor gebouwde of centrale parkeervoorzieningen.

..... dan bouwen

In het centrum van Veenendaal wordt nog steeds gebouwd aan nieuwe parkeervoorzieningen (Brouwerspoort). Hiermee wordt de groeiende parkeervraag, mede als gevolg van de toegevoegde functies, opgevangen. De nieuwe Nota Parkeernormen 2012 is het kader waarbinnen de uitbreiding van het parkeerareaal in het centrum van Veenendaal plaatsvindt.

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld een ruimtelijke inrichting uit de tijd dat autobezit een stuk lager was –en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden– is uitbreiding van

² Het aantal verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar.

de parkeercapaciteit soms de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

3.3. Visiepunten parkeren

De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Met het realiseren van de hierna genoemde visiepunten levert het parkeerbeleid een aantoonbare bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de waarborging van de bereikbaarheid van Veenendaal.

3.3.1. Veenendaal stimuleert een vitale economie

Het centrum van Veenendaal moet een gebied zijn waar het prettig winkelen, wonen, werken en recreëren is. Een hoge ruimtelijke kwaliteit en een goed ondernemersklimaat ligt daaraan ten grondslag. Bezoekers, bewoners en werkenden vinden in Veenendaal makkelijk een parkeerplaats.

Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autobezit en autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit of moeilijk bereikbare parkervoorzieningen. Alternatieve vervoerswijzen worden zo veel als mogelijk gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten.

De gastvrijheid geldt vanzelfsprekend ook voor gehandicapten. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor hen.

De visie gaat uit van parkeertarieven die allereerst worden bepaald door de economische ambities en daarnaast door de parkeerexploitatie.

3.3.2. Veenendaal ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering (zie Nota Parkeernormen) waarin parkeren bij ontwikkelingen (toevoegen van functies of bij functieverandering) duidelijk is vastgelegd volgens de laatste inzichten in het autobezit en autogebruik en de vigerende wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans.

3.3.3. Veenendaal bouwt verder aan haar parkeerorganisatie

De gemeente erkent dat het succes van haar Parkeervisie mede wordt bepaald door een organisatorische borging van de gemeentelijke parkeertaken. De opgave in Veenendaal, die noemenswaardig is gezien de omvang van het parkeerareaal en de verdeling van de parkeerplaatsen over zowel het publieke domein als private parkeervoorzieningen (garages), rechtvaardigt de aanwezigheid van een professionele en flexibele parkeerorganisatie. Deze organisatie wordt, in lijn met de ontwikkelingen die het parkeerareaal thans doormaakt, verder geprofessionaliseerd onder regie van een functionaris (de parkeermanager) die

eindverantwoordelijk is voor het behalen van de doelen (politiek, maatschappelijk, beleidsmatig, financieel) met parkeren.

3.3.4. Veenendaal heeft een gezonde parkeerexploitatie

De gemeente Veenendaal streeft er naar om de parkeerexploitatie - de kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen (incl. fietsparkeren) - op zijn minst kostendekkend te laten zijn. Verlies kan worden opgevangen door een balans te vinden in een daling van de kosten door efficiënt parkeermanagement, het beter benutten van bestaande plaatsen en –mocht het dan nog nodig zijn– een aanpassing van de parkeertarieven, passend bij het imago en de ambities van het centrum van Veenendaal.

3.3.5. Veenendaal zet in op duurzaamheid

Daarnaast houdt de gemeente bij het benoemen van oplossingen er rekening mee dat deze oplossingen flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen.

Als we nieuwe voorzieningen realiseren dan kunnen deze fysiek (qua maatvoering) en technisch (qua bouwwijze, materialisatie, voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen etc.) op deze wijzigingen aangepast worden en waar nodig kunnen de parkeervoorzieningen worden uitgebreid of worden verwijderd c.q. voor ander gebruik worden benut. Daarmee zijn de voorzieningen toekomstbestendig en flexibel en bouwkundig duurzaam, wordt (technische) innovatie gestimuleerd en sturing gegeven op het bezit en gebruik van duurzame vervoersmiddelen.

4. Fietsparkeren

Het fietsparkeren toont veel overeenkomsten met het autoparkeren. Zowel qua ambities, als qua probleemstelling als qua gewenste maatregelen. Fietsparkeren is daardoor een 'logisch' onderdeel van de Parkeervisie.

Recent is een visie op het fietsparkeren opgesteld (Goudappel Coffeng, Strategie Fietsparkeren, januari 2013). Een samenvatting daarvan is weergegeven in onderstaande paragrafen

4.1. Probleemstelling

Het huidige probleem met fietsparkeren kan op hoofdlijnen worden herleid naar de volgende twee zaken:

- Bezoekers van Veenendaal geven een tekort aan fietsparkeergelegenheid aan;
- Ondernemers geven aan overlast te ondervinden van de geparkeerde fietsen.

4.2. Strategie

Kortparkeerders opvangen in aanloopstraten, langparkeerders verleiden naar geschikte stallingen.

Fietsparkeren in de Hoofdstraat blijft mogelijk, maar dient gereguleerd te worden.

Wijzen op juist parkeergedrag door gastheren en –vrouwen

Kort samengevat: doelgroepenbeleid, goede regulering en opvoeden.

4.3. Aanpassingen

Om het fietsparkeerbeleid aan te laten sluiten bij voornoemde strategie zijn enkele aanpassingen noodzakelijk in de wijze waarop daar nu invulling aan wordt gegeven. Deze aanpassingen richten zich vooral op:

- Het reguleren van de locaties en momenten. Duidelijk maken waar en wanneer wel en niet fietsen geparkeerd mogen worden.
- Het realiseren van verschillende voorzieningen op verschillende locaties voor verschillende gebruikersgroepen, zijnde personeel (langparkeerders), shoppers (langparkeerders), hoppers (kortparkeerders) en opvang voor piekmomenten. De komst van 400 extra fietsparkeerplaatsen in Tricotage (per medio 2013) is daar een goede aanzet toe.
- Het verleiden van de verschillende gebruikersgroepen tot het gebruik van de voor hen beoogde fietsparkeervoorzieningen.
- Het toepassen van systemen voor de verschillende fietsparkeervoorzieningen. In een latere fase kan zo nodig worden overgegaan tot inperking van de locaties op drukke voetgangerslocaties.

4.4. Fasering uitvoering

De uitvoeringsmaatregelen worden gefaseerd uitgevoerd en zijn terug te vinden in bijlage 6.

5. Van visie naar uitvoering

De genoemde visiepunten vormen de kaders voor een verdere uitwerking in te nemen maatregelen, besluiten, verordeningen e.d.

In dit hoofdstuk beschrijven wij de belangrijkste uitvoeringsthema's voor het parkeren in Veenendaal. Dit geschiedt aan de hand van de inzetbare beleidsinstrumenten voor achtereenvolgens het centrum en voor de aan het centrum grenzende woonwijken/schil. Onder de inzetbare beleidsinstrumenten verstaan wij:

- Parkeercapaciteit
- Parkeerregulering
- Parkeerverwijzing (communicatie)

Parkeernormen

Een vierde beleidsinstrument -de parkeernorm- wordt hierbij buiten beschouwing gelaten. Parkeernormen dienen als kader voor het benoemen van het benodigd aantal parkeerplaatsen behorende bij de ontwikkeling van een nieuwe functie of wijziging van een bestaande functie. Zoals eerder aangegeven zijn de aangepaste parkeernormen, en de daarbij te hanteren spelregels om te komen tot een parkeereis behorende bij een ontwikkeling, separaat weergegeven in een Nota Parkeernormen 2012.

Deze Nota Parkeernormen 2012 behelst vooralsnog alleen de parkeernormen en spelregels voor ontwikkelingen in het centrum van Veenendaal. Voor de overige gebieden van Veenendaal geldt hetgeen is benoemd in de bestaande Nota Parkeernormen 2008. Het is wenselijk om alle parkeernormen en spelregels voor geheel Veenendaal in één Nota Parkeernormen te vatten. Deze opgave zal op korte termijn worden opgepakt (zie *Bijlage 6*. Uitvoeringsprogramma)

Een korte theoretische toelichting op het beleidsinstrumentarium is weergegeven in *Bijlage 4*.

5.1. Het centrum

5.1.1 Parkeercapaciteit

Er is op centrumniveau geen tekort aan parkeerplaatsen, wel –zo blijkt uit de gehouden parkeeronderzoeken– treedt op enkele locaties een hoge parkeerdruk op (> 85%) en in enkele straten is soms sprake van enige overlast (bijvoorbeeld Tuinstraat, Helling). Het blijft derhalve van belang om middels parkeeronderzoek de parkeersituatie in en op alle parkeervoorzieningen met regelmaat te monitoren om in te kunnen grijpen wanneer en waar dat nodig is.

De ontwikkeling van Blok 18 van Brouwerspoort (locatie Coornhertpad) vraagt om een principiële keuze over de mate waarin hier parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. In *Bijlage 5* is het totale programma van Brouwerspoort (incl. de afspraken rond het Stempel) doorgerekend op basis van de nieuwe Nota Parkeernormen Centrum 2012. Uit de parkeerbalans van het centrum en de parkeerbalans van Brouwerspoort blijkt dat de garage kwantitatief niet benodigd is. Kwalitatief gezien (bronzpunt nabij primaire verkeersstromen)

is het een kans, welke tevens de mogelijkheid biedt om mindere parkeervoorzieningen (kleine clusters, decentraal gelegen plaatsen) her te bestemmen. Op dit moment is het niet realiseren van openbare parkeerplaatsen in Blok 18 ten behoeve van Brouwerspoort, mede gezien de financiële consequenties, een logische keuze.. Over de parkeerplaatsen in Brouwerspoort zijn (samenwerkings)overeenkomsten gesloten. Uitgangspunt hierbij is dat wij voldoen aan de contractuele verplichtingen binnen Brouwerspoort.. Vooral nog gaan we er vanuit uitgaan van de nieuwe parkeernormen voor beide contractpartijen (gemeente en ontwikkelaar) interessante voordelen kan hebben en dat bij beide daarover een positieve grondhouding bestaat. Ontwikkelingen aan de randen van Brouwerspoort kunnen op termijn mogelijk leiden tot een herziening van deze keuze. De financiële consequenties daarvan zullen op dat moment opnieuw worden bekeken. In de parkeerexploitatie (paragraaf 6.2) is er van uitgegaan dat er geen openbare parkeerplaatsen bij komen (in blok 18).

In het centrum moeten parkeerders op acceptabele loopafstand bij hun bestemming kunnen parkeren. Het gaat hierbij om de genoemde doelgroepen. De beleidsinzet is erop gericht:

- Bewoners tot 100 meter tot bestemming
- Werknemers tot 500 meter tot bestemming
- Werknemers ambulante tot 250 meter tot bestemming
- Bezoekers van bewoners tot 200 meter tot bestemming
- Kortparkerende bezoekers tot 150 meter tot bestemming
- Langparkerende bezoekers tot 250 meter tot bestemming

Het beschikbare parkeerareaal in het centrum wordt, waar dit tot een betere verdeling en benutting kan leiden, verdeeld over de verschillende doelgroepen, rekening houdend met genoemde loopafstanden. Daarbij staan we toe dat we beschikbare parkeerplaatsen in het centrum meer dan nu ook bestemmen voor (een deel van) het woon-werkverkeer (parkeren werknemers). Hiermee wordt tevens zoveel mogelijk voorkomen dat zij een vrije parkeerplaats in de schil/woonwijken gebruiken.

Voor specifiek gebruik van parkeerplaatsen (parkeren/stallen bedrijfswagens, caravans, aanhangers, plaatsen containers, straatfeest) worden specifieke gebruiksmaatregelen (tijdelijke duur e.d.) en vergoedingen (o.a. compensatie van regulier gebruik) benoemd.

Bijzonder gebruik parkeerplaatsen

Gebruik door voertuigen; parkeerplaatsen mogen gedurende een langere periode (> 3 dagen) niet worden gebruikt door caravans, kampeerwagens, magazijnwagens, aanhangwagens, keetwagens etc.

Parkeren van deze voertuigen is uitsluitend mogelijk middels een ontheffing, waarbij als voorwaarde geldt dat deze niet teveel ruimte inneemt (veiligheid) en het straatbeeld niet nadelig beïnvloedt.

Gebruik door niet-voertuigen;

- Als een parkeerplaats waar betaald parkeren geldt voor iets anders gebruikt wordt dan het parkeren van een voertuig moet een Vergunning inname openbare grond worden aangevraagd. In dat geval wordt een parkeerplaatsvoergoeding voor elke gebruikte parkeerplaats en leges voor het gebruik van eventuele overige openbare grond betaald.
- Als een parkeerplaats waar betaald parkeren geldt wordt gebruikt voor een evenement, kraampje, podium etc. moet een Evenementenvergunning worden aangevraagd. Ook in dat geval wordt een parkeerplaatsvoergoeding voor elke gebruikte parkeerplaats en leges voor het gebruik van eventuele overige openbare grond betaald.

Parkeren bedrijfswagens

Bewoners die zelf geen auto hebben maar gebruik maken van een voertuig van hun werkgever, komen ook in aanmerking voor een bewonersvergunning onder de voorwaarde dat de bewoner een verklaring van de werkgever kan overleggen, waaruit blijkt dat hij/zij gebruik maakt van een bedrijfsauto.

Bewoners die naast hun eigen voertuig ook gebruik maken van een voertuig van hun werkgever, komen onder deze voorwaarden ook in aanmerking voor een bewonersvergunning, uitsluitend als voor hen de mogelijkheid bestaat om meerdere bewonersvergunningen te verkrijgen.

Gezien de goede autobereikbaarheid van het centrum en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen zien we zonder gewijzigde uitgangspunten en inzichten geen toegevoegde waarde voor een nieuwe/Transferium P+R-voorziening voor parkeerders met het centrum als bestemming.

De gemeente zet in op het plaatsen van oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's en fietsen op straat en in de garages en stallingen en op het (meer dan nu) promoten/ondersteunen van deelauto's en richt parkeerplaatsen daartoe in.



5.1.2 Parkeerregulering

Parkeerregulering wordt toegepast om de aanwezige functies bereikbaar te houden en de aanwezige parkeercapaciteit te bestemmen voor en te (her)verdelen onder de gewenste doelgroepen naar rato van hun verblijfsduur c.q. acceptabel geachte loopafstanden. Daarnaast is parkeerregulering noodzakelijk om het gebruik van de (openbare en private) parkeergarages te stimuleren en te optimaliseren. Het gehele centrum moet derhalve gereguleerd zijn.

De reguleringsvorm 'betaald parkeren' is voor het centrum het meest geschikt, omdat parkeerplaatsen op deze manier door alle gewenste gebruikersgroepen gebruikt kunnen worden. Het tarief, de tijden waarop

betaald moet worden en de van toepassing zijnde maximale parkeerduur worden in principe per locatie bepaald, rekening houdend met de samenhang der locaties (voorkomen uitwijkgedrag, kortparkeren op straat, langparkeren in de garages/op de terreinen), op basis van de aanwezige parkeerdruk en de gewenste beschikbaarheid.

De hoogte van de parkeertarieven worden primair bepaald door de ambitie van Veenendaal met oog voor de concurrentiepositie (met Ede, Zeist etc.) en secundair door de beleidsmatige opgave van een kostendekkende parkeereexploitatie. Het tariefinstrument wordt wel meer dan nu ingezet om garageparkeren/terreinparkeren voor langparkeerders te bestemmen en straatparkeren voor kortparkeerders.

Hiertoe wordt een tariefverschil van ten minste € 0,40 per uur gehanteerd (thans €0,25). ~~alsmede:~~

De volgende maatregelen worden getroffen om het (lang)parkeren door bezoekers van het centrum te stimuleren:

- een lange verblijfsduur wordt niet ontmoedigd op basis van het parkeertarief. Voor langparkeerders wordt in de parkeergarages een degressieve tariefstructuur gehanteerd.
- minder 'populaire' plekken krijgen lagere tarieven, mede ter stimulering voor langparkeren op deze locaties.
- op basis van private initiatieven worden loyaliteitsprogramma's gehanteerd om het terugkeren van bezoekers (parkeerders) te bevorderen.

Bezoekers van bewoners krijgen de gelegenheid om tegen gereduceerd tarief te parkeren. Hierbij zal een nadere keuze worden gemaakt tussen een van de drie onderstaande mogelijkheden

Bezoekers van bewoners

Om bezoekers van bewoners te faciliteren tegen afwijkende (lagere) parkeertarieven zijn op hoofdlijnen 3 mogelijkheden beschikbaar:

- Kraskaarten; elk huishouden krijgt jaarlijks een gemaximeerd aantal kaarten welke aan bezoekers kan worden verstrekt. De bewoner betaalt in dit geval het (gereduceerde) tarief voor zijn bezoeker
- Betaalpas; elk huishouden krijgt een betaalpas met een vooraf bepaald aantal 'credits' waarmee de bezoeker zelf bij de ticketautomaat of betaalautomaat een gereduceerd parkeertarief afrekent
- Digitaal parkeerrecht; via een website of app kan door een daartoe geautoriseerde bewoner een gemaximeerd aantal parkeerrechten voor zijn bezoeker worden gekocht. Handhaving geschiedt middels het scannen/invoeren van kentekens.

Een afweging voor welke mogelijkheid het beste aansluit dient mede gezien te worden met de overige ambities van de Gemeente zoals het bel-/sms-parkeren, de verdere digitalisering van het parkeren e.d.

Er vindt een verdere uitwerking plaats van het 'anders betalen' (o.a. betalen per minuut) middels makkelijk te implementeren maatregelen zoals bel -/sms-parkeren, Hierdoor ontstaat voor de parkeerder de mogelijkheid om ook op deze parkeerplaatsen 'achteraf te betalen'.

Het vergunningbeleid wordt vereenvoudigd en klantvriendelijk gemaakt (minder soorten vergunningen, vergunningen op naam en vergunningen op kenteken, centrum = 1 zone, aanvragen, verlengen en betalen via internet e.d.).

5.1.3 Parkeerverwijzing

Voor het beter verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen worden de acties uitgevoerd met betrekking tot het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) conform het actieprogramma Beste Binnenstad 2013.

Uiteraard worden daar waar nodig worden nadere nuances en optimalisaties aangebracht op basis van actuele inzichten.

Ter verdere optimalisatie van het communiceren met doelgroepen over waar voor hen bestemde parkeerplaatsen zijn en in welke mate die op enig moment beschikbaar zijn wordt een parkeerapp ontwikkeld dan wel wordt gebruik gemaakt van apps die thans door private partijen worden ontwikkeld.

Tot slot werkt de Gemeente mee aan private initiatieven in het kader van 'het nieuwe winkelen' (o.a. anders betalen, goederen ophalen in garage).

5.2. Woonwijken/schil

5.2.1. Parkeercapaciteit

Het project "gereguleerd parkeren in de schil" gaat over de gebieden 't Goeie Spoor en Dragonder-Zuid. In beide gebieden komt een parkeerdruk van meer dan 85% en plaatselijk ook meer dan 100% voor. Een enquête onder de bewoners van Dragonder-zuid toont aan dat in een aantal straten draagvlak is voor gereguleerd parkeren. Hieronder wordt vastgelegd wat de definitie is van een parkeerprobleem en de aanpak die in dat geval wordt gevolgd.

De parkeersituatie in de woonwijken/schil wordt periodiek gemonitord (parkeertelling, parkeerbezetting e.d.) De uitvoering van de parkeertellingen zullen worden afgestemd met de in het telgebied aanwezige (vertegenwoordigers van) winkeliers en bewonersverenigingen.

Indien 's nachts een parkeerdruk hoger dan 90% wordt geconstateerd is er sprake van een probleem. Dit probleem wordt alleen kwantitatief opgelost als het aantal parkeerplaatsen kan worden uitgebreid zonder aantasting van de ruimtelijke kwaliteit.

Indien overdag, 's avonds of op zaterdag overdag een parkeerdruk hoger dan 85% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen, dan blijkt dat er sprake is van een (te) hoge parkeerdruk als gevolg van

wijkvreemde parkeerders. Dit probleem wordt opgelost middels invoering van parkeerregulering. Dit geldt ook bij een te hoge parkeerdruk als gevolg van kerkbezoek (o.a. zon- en feestdagen).

De aanpak van de parkeerproblemen zoals hiervoor geschetst zal in een interactief proces met de bewoners en overige belanghebbenden bepaald worden. Met name in gebieden met een hoge parkeerdruk 's nachts zal de discussie zich toespitsen op de vraag of en waar de parkeeroverlast opweegt tegen de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Bij de invoering van parkeerregulering kan met de belanghebbenden gediscussieerd worden over bijvoorbeeld de reguleringsperiode (dagen en tijden).

Via een interactief proces kan samen met de bewoners en overige belanghebbenden maatwerk op de te nemen maatregelen gemaakt worden. Dit is echter wel maatwerk binnen bepaalde kaders, ter voorkoming van een onbeheersbare 'lappendeken' aan maatregelen.

Er wordt nader beschouwd wat de effecten zijn van maatregelen die de vraag naar parkeerplaatsen doen dalen, zoals het stimuleren van alternatieven voor privé-autobezit ('autodate'). Reeds gestarte initiatieven daartoe worden verder uitgewerkt (bepalen nut en noodzaak, te nemen verkeersmaatregelen etc.)

Het uitgangspunt in de woongebieden/schil is het bieden van tenminste één parkeerplaats per wooneenheid in de directe omgeving daarvan (< 100 meter). Voor een tweede auto of voor bezoekers van bewoners worden grotere loopafstanden acceptabel geacht (max. 200 meter). Dit is ongeacht of het voertuig een busje of bestelauto is.

Bezoekers van winkel- en maatschappelijke-/recreatieve functies moeten in de nabijheid daarvan (< 200 meter) kunnen parkeren. Voor niet-ambulante medewerkers worden in principe geen parkeerplaatsen voorzien.

5.2.2. Parkeerregulering

In de woonwijken/schil wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd. Mocht dit toch nodig zijn, dan kunnen twee reguleringsvormen toegepast worden:

- een blauwe zone rondom bezoekersaantrekkende functies, zoals een wijkwinkelcentrum, zodat de parkeerplaatsen vlakbij deze functies beschikbaar zijn voor bezoekers.
- vergunninghoudersparkeren in (delen van) woonwijken waar geen bezoekersaantrekkende functies aanwezig zijn, om het parkeren voor bewoners en hun bezoekers te kunnen garanderen.

De effectiviteit van de parkeerregulering wordt periodiek door de Gemeente getoetst. Indien genomen parkeerreguleringsmaatregelen niet effectief (meer) blijken, kunnen deze worden aangepast of opgeheven.

5.2.3. Parkeerverwijzing

In de woonwijken/schil is het toepassen van een PRIS ongewenst (niet functioneel). Eventueel kunnen bezoekersaantrekkende functies statisch verwezen worden, en zo nodig ook de parkeerplaatsen die bij deze functies behoren (mits geconcentreerd).

5.2.4. Handhaving

Zoals eerder aangegeven wordt door het aanleggen van de juiste aantallen parkeerplekken op de juiste plaats, een duidelijk verwijssysteem en een klantvriendelijk betalingssysteem de bezoeker verleid op deze bedoelde plekken ook daadwerkelijk te parkeren en hierbij aan de betalingsverplichtingen te voldoen. Daar waar dit nagelaten wordt zal de organisatie haar taak als handhaver uitoefenen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen fiscale handhaving en strafrechtelijke handhaving. De fiscale handhaving behaalt op dit moment haar doelen. Er moeten passende afspraken worden gemaakt om ook de strafrechtelijke handhaving verder te optimaliseren.

6. Financiën

Om de beleidsdoelen en het uitvoeringsprogramma te realiseren is is een financiële beheersing van gemaakte keuzes en nog te maken keuzes noodzakelijk.

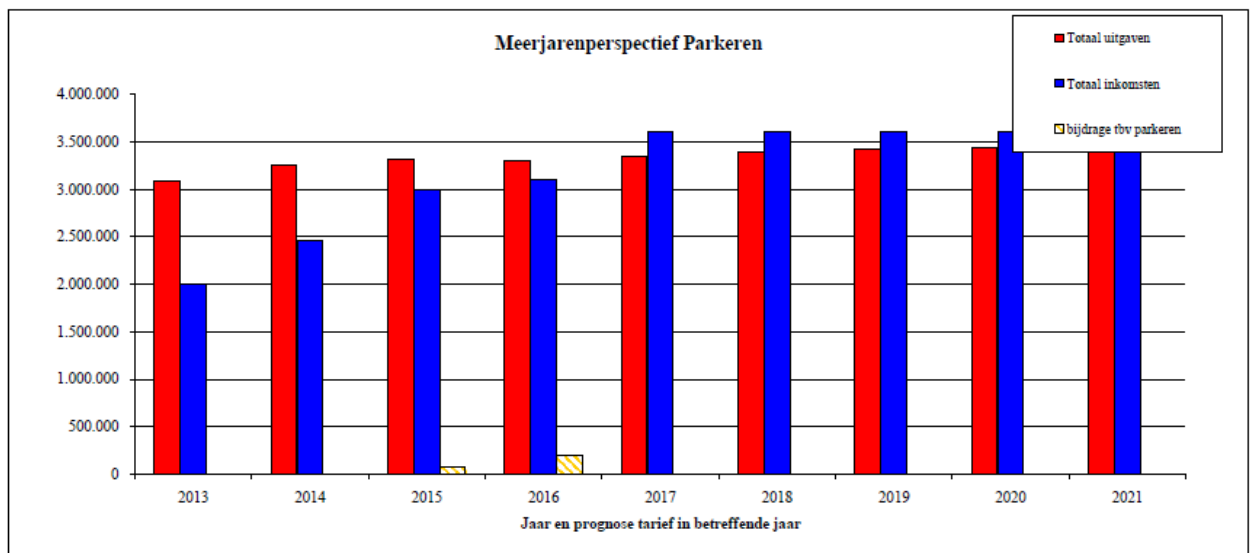
6.1. De parkeerexploitatie

6.1.1. De huidige situatie

Op dit moment levert de exploitatie van het straatparkeren en de parkeerterreinen een substantieel overschot op. Bij de parkeergarages en het fietsparkeren ligt dit juist anders. Zeker voor wat betreft de komende jaren waarin de kapitaalslasten van nieuwe garages (Tricotage vanaf 2013) en het fietsparkeren nog zwaar drukken op het parkeerexploitatieresultaat.

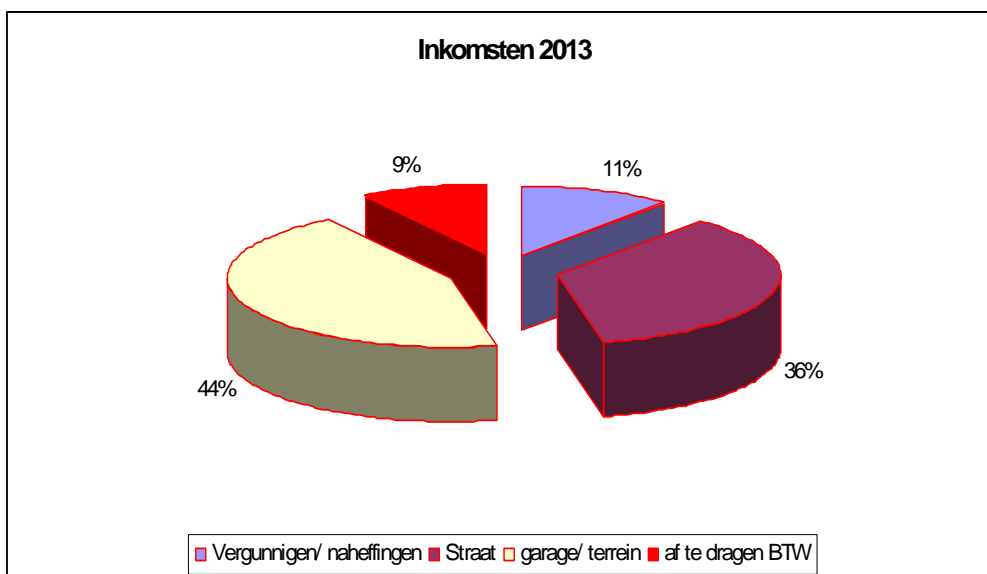
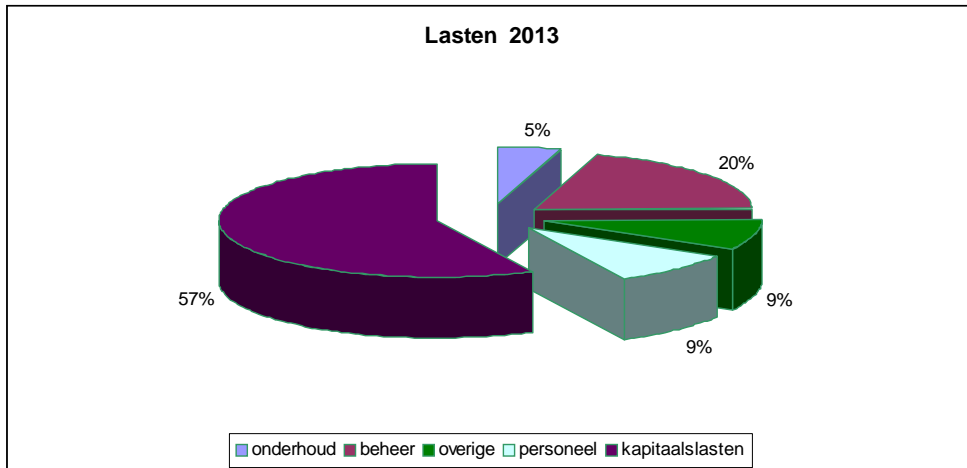
De huidige parkeerexploitatie laat in een meerjarig perspectief, inclusief de garage Tricotage , de volgende resultaatontwikkeling zien.

Dit meerjarenperspectief is overeenkomstig het raadsvoorstel over de parkeertarieven zoals dit in november 2012 aan de raad wordt voorgelegd (verlaging kosten fietsparkeren, excl. openbare parkeerplekken blok 18)



Figuur 5. Ontwikkeling parkeerexploitatieresultaat 2013 – 2026 per september 2012 (bron: Gemeente Veenendaal)

In dit exploitatieresultaat zitten anno 2012 op hoofdlijnen de volgende kosten en opbrengsten opgenomen.



Figuur 6 en 7. Belangrijkste kosten en opbrengsten parkeereexploitatie anno 2012 (bron: Gemeente Veenendaal)

Gezien de voorziene ontwikkeling van het parkeereexploitatie resultaat is een goede en frequente monitoring op het parkeren in Veenendaal, alsmede landelijke trends en ontwikkelingen, van groot belang. Een actief monitoringsysteem (bijv. per kwartaal) wordt op basis van de thans ingerichte parkeereexploitatie verder vormgegeven ter borging om op middellange en langere termijn een gezonde parkeereexploitatie te kunnen voeren.

6.1.2. Effecten parkeervisie op parkeereexploitatie

Een aantal van de in deze Parkeervisie vermelde voorstellen, zoals ook weergegeven in *Bijlage 5* (prioritering naar korte termijn en lange termijn) hebben financiële consequenties.

De met deze voorstellen gemoeide kosten en opbrengsten zijn en/of initieel en/of structureel/ meerjarig van aard. In onderstaand overzicht is dit indicatief aangegeven. Een nadere uitwerking van de voorstellen zal duiden op de omvang van de van toepassing zijnde kosten en/of opbrengsten.

Maatregel	Initiële kosten	Per jaar		dekking
		Kosten	Opbrengsten	
1. Duurzaamheidsmaatregelen (quick-wins) m.b.t. a) oplaadpunten (incl betaalfunctie) b) deelauto's	Project € 5.000,-	€ 300,-	€ 600,-	Parkeren
2. Invoering van bel- en sms-parkeren	€ 5.000,-	€ 17.500,-	€ 2.500,-	Parkeren
3. Optimalisatie parkeerwijzing conform actieplan BB13	€ 5.000,-	€ 2.000,-	€ 500,-	Parkeren
4. 2-jaarlijks monitoren parkeerdruk centrum en woonwijken/schil (vanaf 2013)	€ 0,-	€ 12.500,-	€ 0,-	Parkeren
5. Uitgifte extra vergunningen in het centrum voor werknemers	€ 0,-	€ 0,-	€ 20.000,-	Parkeren
6. Aanbrengen statische verwijzing naar bezoekersaantrekkende functies in de woonwijken/schilgebieden	€ 0,-	€ 2.500,-	€ 0,-	Parkeren
Uit te werken via parkeerverordening en verordening parkeerbelasting				
7. Parkeertarieven en -tariefstructuren aanpassen m.b.t.: a) verschil straat- en garagetarief ad € 0,40 per uur b) degressieve tariefstructuur voor langparkeren c) bezoekersregeling bewoners (gereduceerd tarief)	€ 6.000,- € 2.000,- € 0,-	€ 0,- € 7.250,- € 30.000,- (afh. van keuzes)	€ 35.000,- € 0,- € 0,-	Parkeren Parkeren Parkeren
8. Aanpassen vergunningensystematiek (verminderen soorten, centrum = 1 zone, digitale aanvragen, e.d.)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-	Parkeren
Subtotaal autoparkeren parkeervisie	€15.000	€34.800	€23.600,-	
Subtotaal verder uit te werken via parkeerverordening en verordening parkeerbelasting	€8.000	€37.250,-	€35.000,-	
Fietsparkeren				
1.1 Reguleren van het fietsparkeren door aanpassen APV, aanwijzingsbesluit en opvoeden	€8.500,- (wsb)	€1.000		Wsb Gastvrouwen/ heren uit gemeentebegr
1.2 Openingstijden bewaakte fietsstallingen verruimen		€0,-		
1.3 Fietsstallingen met hogere dichtheden in opvangstraten uitbouwen	€33.000,-			wsb
1.4 Opvang piekvraag	€12.300,-			Parkeren
1.5 Vindbaarheid bewaakte stallingen vergroten	€13.500,-			4.700 wsb 8.800 park.
1.6 Zuid-Westzijde centrum	financieel in 1.1 en 1.4			
1.7 Promotie van bewaakte stallingen		€1.000,-		wsb
2.1 Noord-oostzijde centrum	deels in Brouwerspoort , deels pm			
Subtotaal fietsparkeren	€67.300,-	€2.000,-		

Maatregel	Initiële	Per jaar	dekking
Mogelijke consequenties parkeerexpl. parkeerverordening en verord. parkeerbelastingen	€8.000,-	€37.250,-	€35.000,-
Totaal parkeervisie (excl. mogelijke consequenties parkeerverordening en verordening parkeerbelasting)	€82.300,-	€38.800,-	€23.600,-

Tabel 1 Financiële consequenties (op hoofdlijnen) van de voorgestelde maatregelen Parkeervisie (afgeronde bedragen)

Samengevat kan worden gesteld dat de maatregelen zoals in deze Parkeervisie zijn weergegeven, leiden tot eenmalige kosten ad € 82.300,- (waarvan €12.300,- investeringen en €70.000,- overige eenmalige kosten) en leiden tot een jaarlijks resultaat ad ca. -/- € 15.200,- (€ 38.800,- kosten per jaar en € 23.600,- opbrengsten per jaar). Genoemde bedragen zijn exclusief BTW en hebben prijspeil 2012.

Omdat nog niet bekend is in welk jaar welke maatregelen worden doorgevoerd zijn de maatregelen niet doorgerekend in de exploitatie. Indicatief kan worden gesteld dat het totale maatregelenpakket dat structureel ten laste komt van de parkeerexploitatie (-/- €13.200,-) wat te verwaarlozen is op de totale parkeerexploitatie van meer dan 1,6 miljoen.

Prijselasticiteit

De mate waarin de vraag naar een product schommelt naar gelang de prijs van het product hoger of lager wordt zegt iets over de prijselasticiteit. Onderzoeken binnen het vakgebied van parkeren (Kennispatform Verkeer en Vervoer, Planbureau voor de leefomgeving) tonen aan dat de vraag niet of in zeer beperkte mate wordt beïnvloed als gevolg van prijsveranderingen. Parkeren is een afgeleide vraag, immers 'Niemand gaat ergens heen om te parkeren'. Je zou dus kunnen zeggen dat de parkeervraag (uiteraard binnen grenzen) inelastisch genoemd mag worden. Ook bij de afweging of een bezoek wordt gebracht aan een bepaald gebied of een bepaalde binnenstad, is het parkeertarief geen zwaarwegende factor. De aantrekkelijkheid van het programma van het gebied of de stad bepaalt de bezoekersaantallen. Wel moet de wijze waarop het parkeren geregeld is als voldoende (waaronder redelijk in de verhouding prijs/kwaliteit) worden ervaren; parkeren mag geen 'dissatisfier' zijn. Overigens toont onderzoek wel aan dat parkeren over het algemeen als duur wordt ervaren terwijl de meeste klanten tegelijkertijd geen juist beeld hebben van het geldende uurtarief.

Bijlage 1. Workshop Parkeren

In de workshop stond de volgende vraag centraal : “Hoe kan parkeren Veenendaal aantrekkelijker maken?”

Onder leiding van een gespreksleider zijn de deelnemers uitgedaagd om zonder beperkingen de wensen en kansen te benoemen die zouden kunnen bijdragen aan hoe het parkeren in Veenendaal er uit zou moeten zien of zou moeten worden georganiseerd, zodat Veenendaal een aantrekkelijke stad blijft of een nog aantrekkelijker stad wordt om te wonen, winkelen, verblijven et cetera.

Deelnemers

Aan de workshop hebben de volgende personen deelgenomen:

- Peter Baten (Bureau Binnenstad, vertegenwoordiger namens de ondernemers)
- Marcel Reinartz (gemeente, beste Binnenstad 2013)
- Martin Draaijers (Q-Park, parkeergarages Corridor en Passage)
- Roger Thijssen (gemeente, parkeren)
- Edward van Leeuwen (gemeente, projectleider BB13)
- Ruud Coers (gemeente, handhaving)
- Ronald Hartman (gemeente, verkeer)
- Henk ter Elst (gemeente, teamcoördinator ing. bureau, voorzitter werkgroep bereikbaarheid en parkeren, Beste Binnenstad 2013)
- Anita Holstra (gemeente, projectleider parkeernormen en actualisatie parkeervisie)
- Jan van Manen (gemeente, ruimtelijke plannen)
- Rob Ebbing, Ed van Savooyen, Melanieke Steenman (Spark)

Resultaten

De deelnemers van de workshop zijn uitgedaagd een oneindig aantal suggesties te formuleren waarvan zij het idee hadden dat deze suggesties in enigerlei wijze kunnen bijdragen aan het aantrekkelijker maken van Veenendaal. Uiteindelijk zijn ruim 200 suggesties gedaan en heeft een selectie plaatsgevonden van de meest kansrijke. Deze zijn hierna weergegeven, verdeeld over 3 categorieën.

- Categorie 1; makkelijk te realiseren suggesties, met weinig risico:
 - Hanteer zo veel als mogelijk verschillende betaalsystemen, meer dan alleen met geld betalen (bij. Loyalteitsprogramma's)
 - Ontwikkel een parkeerapp met informatie waar geparkeerd kan worden en waar vrije plaatsen beschikbaar zijn
 - Achteraf betalen is klantvriendelijk, zorg dat dat in principe op alle parkeerplaatsen mogelijk is (o.a. belparkeren)
 - Maak minder aantrekkelijke parkeerterreinen goedkoper om het gebruik daarvan te optimaliseren
 - Differentieer de parkeertarieven (bijv. kortparkeren mag duurder zijn dan langparkeren), maar maak dit wel transparant

- Categorie 2; innovatief, origineel, geeft energie en lijkt ten minste realiseerbaar
 - Beloon parkeerders die terugkomen (herhaalbezoeken), bijvoorbeeld met korting.
 - Maak het mogelijk dat op vertoon van een parkeerkaart/ticket korting wordt verkregen bij winkels
 - Zorg voor toiletvoorzieningen in/bij de parkeergarages en fiestenstallingen
 - Maak grote(re) parkeervakken voor een optimaal parkeercomfort
 - Biedt een shuttleservice aan voor parkeerders die op een wat verdere afstand van hun bestemming parkeren
 - Lever 24-uur parkeerservice
- Categorie 3; ideeën voor de toekomst (vergt een nadere uitwerking)
 - Zie er op toe dat Veenendaal een duidelijk, uitnodigend stedelijk ontwerp heeft/krijgt. Het gaat er immers om dat mensen graag naar Veenendaal komen.
 - Maak middels toepassing van nieuwe technieken (in-car communicatie, telecommunicatie e.d.) kenbaar aan potentiële parkeerders waar wat te doen is, welke aanbiedingen er zijn etc.
 - Overweeg de realisatie van een Transferium

Bijlage 2. Evaluatie Parkeervisie 2005

Beleidsdoelen

In de Parkeervisie 2005 staan 6 beleidsdoelen benoemd, welke in onderstaande tabel kort worden samengevat en waarbij is aangegeven of het betreffende doel is bereikt.

1. <i>Optimaal gebruik beschikbare parkeerruimte</i>	Dit doel is ten dele bereikt. Uit de huidige parkeeronderzoeken blijkt dat er in het gehele centrumgebied in ieder geval voldoende parkeerruimte aanwezig is. Op sommige locaties is er sprake van erg hoge parkeer-druk (bijv. wachtrijen bij Coornhertpad-terrein). Een betere verdeling inzake welke doelgroep waar parkeert (bijvoorbeeld woon-/werkverkeer meer aan de rand of zelfs buiten het centrum) lijkt haalbaar.
2. <i>Bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid en veiligheid</i>	Dit doel is ten dele bereikt. Het bestaande parkeerareaal wordt nog niet optimaal benut hetgeen mogelijkheden biedt om parkeerplaatsen op te heffen en in te zetten als kwaliteit van de openbare ruimte en leefbaarheid.
3. <i>Bijdragen aan het versterken van de economische positie van Veenendaal</i>	Dit doel is grotendeels bereikt. De hoeveelheid parkeer-plaatsen blijkt voldoende te zijn en de tariefstelling is concurrerend. Er kan in ieder geval worden gesteld dat het aanwezige parkeerproduct van Veenendaal geen aanleiding is om niet naar Veenendaal te komen of zich er niet te vestigen. Voor het vestigen is het wel van belang dat de te hanteren parkeernormen eenduidiger en meer toegespitst worden op het werkelijke autobezit en gebruik.
4. <i>Het (blijvend) aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeerfaciliteiten voor auto en fiets (straat en garages)</i>	Dit doel is ten dele bereikt. Met name de voorzieningen voor fietsparkeren kunnen worden verbeterd; zowel wat betreft aantal, ligging/verdeling en dienstverlening. Ook de kwaliteit van de autoparkeervoorzieningen (dienst-verlening op locatie) alsmede meer transparante en eenduidiger spelregels rond vergunningen zijn wenselijk.
5. <i>Evenwichtige spreiding van voorzieningen, direct aansluitend bij de belangrijkste ingangen van het winkelgebied</i>	Dit doel is ten dele bereikt. Alle parkeervoorzieningen sluiten goed aan op de uitvalswegen, maar de parkeercapaciteit is niet evenredig verdeeld over het centrum (bijv. in relatie tot verkeersintensiteiten). De ontsluiting van de garages Arie van Hensbergen en Tricotage vragen reeds nu nadere aandacht.
6. <i>De kosten en opbrengsten zijn in evenwicht.</i>	Dit doel is niet bereikt. De parkeerexploitatie toont een tekort welke uit de egaliseringsreserve wordt gecompenseerd.

Tabel 1. Evaluatie doelen Parkeervisie 2005

Acties

In de Parkeervisie 2005 zijn beleidsmaatregelen en acties per thema benoemd, ter nadere uitwerking van de te bereiken algemene beleidsdoelen. In de hiernavolgende tabel zijn de benoemde acties per thema weergegeven en de mate waarin deze acties zijn uitgevoerd.

Thema's / actie	Uitgevoerd	Korte toelichting
Fietsparkeren		
2-jaarlijks tellen (zie Goudappel) om te bezien of capaciteitsuitbreiding nodig is, het centrum voorzien van 2.000 stallingsplekken	gedeeltelijk	is eenmalig geteld
stallingscapaciteit bij station uitbreiden (i.o.m. NS Fiets)	gedeeltelijk	in uitvoering (ge realiseerd: gemeentehuis 200, Scheepshofplein 112, Trianonage 400 (in 2013 gereed))
toezichhouders van de Gemeente (op station Veenendaal)	ja	bij station 400 extra plekken, bij west 160 plekken
uitbreiding handhaving volgens 'Eindhoven model', inzetten op een curatieve en preventieve aanpak	nee	
Geleiding en sturing		
realisatie dynamische parkeerwijziging op routes naar parkeervoorzieningen	ja	
verbod vrachtwagenparkeren (en uitzonderingslocaties) opnemen in APV.	nee	
maken van keuze voor vrachtwagenparkeerlocaties en opstellen communicatieplan op toegangswegen bebouwd kom aangegeven waar vrachtwagenparkeren is toegestaan	nee	
Parkeeraanbod		
toepassen parkeernormen bij vaststellen parkeerbehoefte	gedeeltelijk	P-normen vastgesteld in 2008, in de praktijk wordt vaak afgeweken
aanpassen bouwverordening met nieuwe parkeernormen	ja	
centrumgebied en aangrenzend elke 4 jaar een nieuwe parkeerbehoefte	ja	is nu 1 keer opgesteld (2010)
Parkeerregulering		
aanpassen verordeningen en uitgiftebesluiten aan nieuwe beleidswegs	ja	2010
introductie werkdagvergunning in nieuwe garages	ja	werknemersvergunningen
parkeerbalsans gereuleerde gebieden periodiek actualiseren	ja	1x in 2010
inventarisatie locaties voor locatiegebonden vergunningen of parkeren op afstand	nee	
introductie bezoekersparkeren in vergunninggebieden	nee	
huidig beleid handcaptenparkeren voortzetten (binnen gereuleerd gebied 1 ppl per 50 plaatsen	ja	2009-2011
ledere 2 jaar parkeerdrukmeting in potentiële uitbreidingsgebieden	ja	Schrijverspark, project parkeren in de schil
na klachten van bewoners wordt onderzoek uitgevoerd en parkeerreguleringsmaatregelen beoemd	ja	
Tarieven straatparkeren		
Voorgestelde tarieven opnemen in tarievenverordening	gedeeltelijk	tariefdifferentiatie wel opgenomen, jaarlijkse indexatie niet conform parkeervisie en exploitatieberekening
Periodieke (?) meting percentages parkeerders met gehandicaptenkaart	nee	
Tarieven parkeergarages		
Parkeerfonds oprichten	nee	wel een notitie laten opstellen. Op basis hiervan geen parkeerfonds opgericht
Optimalisatiemogelijkheden beschouwen voor kostenreductie i.r.t. nieuwe garages (bovengronds en op afstand)	nee	
Parkeerorganisatie		
Bestuurlijke Boete versus intensivering handhaving (gelijke kosten, meer blauw op straat)	ja/nee/gedeeltelijk	bijdrage bestuurlijke boete komt niet ten goede van parkeerexploitatie
Gemeentelijke parkeermanager aanwijzen (met ondersteuning)	nee	taken versnipperd en taakverantwoordelijk op onderdelen nog onduidelijk/niet benoemd
Invoeren parkeerfonds	nee	voorstel is gemaakt maar niet geaccordeerd

Bijlage 3. Actuele knelpunten

In de gehouden interviews zijn de volgende knelpunten genoemd:

- (Doelen) parkeerbeleid
- Aard en omvang van het Parkeerareaal
- Parkeernormering
- Parkeerregulering
- Parkeertarieven
- Parkeerverwijzing
- Parkeerorganisatie
- Parkeereexploitatie

De betreffende knelpunten zijn hierna kort en bondig per aspect weergegeven

(Doelen) parkeerbeleid

- Parkeerplaatsen moeten beter worden benut; waarom woon-/werkverkeer niet in het centrum faciliteren als er doordeweeks overdag voldoende plaatsen zijn?
- Er moet invulling worden gegeven aan duurzaamheid; in de parkeervisie moet rekening worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen zoals oplaadplekken voor elektrische auto's , e-fietsen, plaatsen voor greenwheelauto's (deelauto's).

Parkeerareaal

- P+R in Veenendaal is een terugkerend onderwerp maar lijkt niet zinvol; als herkomsttransferium wellicht, maar als bestemmingstransferium niet want er zijn immers voldoende parkeerplaatsen in het centrum.

Parkeernormering

- Met de Notitie Parkeernormen Gemeente Veenendaal (24 juni 2008) is een eerste stap gemaakt in het formaliseren van het hanteren van parkeernormen bij projecten die leiden tot functietoevoeging of wijziging. Regels zijn echter te star en ook de toepassing daarvan verdient meer aandacht (eenduidig voor alle betrokkenen).
- Voor het centrum moeten andere parkeernormen en regels kunnen gelden dan in de overige gebieden. Bijvoorbeeld in het centrum eerst benutten en dan bouwen. In overige gebieden meer strikt toepassen om het 'verblikken' van de buitenruimte te beperken.
- Ontheffing van de parkeereis is mogelijk, maar afkoop niet.
- De uitkomst van het parkeeronderzoek (kalibratie parkeernormen) moet goed worden gecommuniceerd. Het aanpassen van de parkeernormen mag niet geïnterpreteerd worden als een bezuinigingsmaatregel.
- Het is niet duidelijk hoe we moeten omgaan met wonen boven winkels. Kunnen we bestaande parkeerplaatsen toewijzen of moet een normvrijstelling plaatsvinden?

- Het thema 'toegankelijkheid' moet ook bij parkeren aan de orde komen. Denk aan 'normen' voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij voorzieningen (bv. bibliotheek, gemeentehuis, school, etc) en bij bestemmingen (kantoren, etc.)

Parkeerregulering

- Het ontbreekt aan eenduidige en toepasbare parkeerreguleringsmethoden voor het parkeren van/door bijzondere doelgroepen (bedrijfswagens, reparateurs, mindervaliden, aanhangers en caravans).
- De parkeersituatie in de schilgebieden lijkt een probleem te worden. Dit moet goed nader beschouwd worden en worden meegenomen in de Parkeervisie.

Parkeertarieven

- Het huidige verschil tussen het tarief op straat en in de garages lijkt geen sturing te geven op parkeerdoelgroepen (kort versus langparkeren). Wat zou dat verschil moeten zijn?
- Welke tariefdifferentiatie moeten we toepassen binnen het straatparkeren om specifieke knelpunten (lage of te hoge parkeerdruk) op te lossen?
- We streven naar verlenging van de verblijfsduur van bezoekers aan Veenendaal maar dit komt nu niet tot uiting komen in de tariefstelling die we hanteren.
- Er zijn een aantal minder populaire parkeerplekken met een lage bezetting. Is het mogelijk deze plekken tegen een lager tarief te laten gebruiken door werkers in het centrum?
- Op welke wijze kan betaling van het verschuldigd parkeertarief door bezoekers aan bewoners van het centrum (nu betaling zoals overige bezoekers) het beste plaatsvinden

Parkeerverwijzing

- Het PRIS functioneert matig. Naast technische problemen (onjuiste informatie) zijn er ook beheerproblemen (P1). Er loopt reeds een project om het PRIS te verbeteren (BB13) waarbij ook gekeken wordt welke informatie wanneer wordt aangeduid. Ook moet er duidelijker en beter gecommuniceerd worden welke parkeerplaats voor wie is bestemd.
- De gemeentelijke focus ligt te veel op eigen parkeervoorzieningen terwijl alle parkeerplaatsen tezamen (ook die van Q-Park en Aberdeen) het parkeerproduct van Veenendaal vormt

Parkeerorganisatie

- De parkeermanager als zodanig ontbreekt.
- Er is afstemming gewenst tussen fiscaal handhaven en handhaven van verkeersovertredingen
- De dienstverlening op de gemeentelijke parkeerplaatsen kan beter. De gemeente moet zich transformeren van 'beheerder' naar 'exploitant' door zich onder meer, meer dan nu, de marketing van de parkeerplaatsen in Veenendaal te verbeteren.

Parkeereexploitatie

- Middelen om te investeren in het parkeerproduct ontbreken. Er is geen Parkeerfonds o.i.d.
- Als we niet uitkijken dan wordt parkeren een cash-cow. De tarieven zouden zo laag mogelijk gehouden moeten worden. En daar moeten we beter over gaan communiceren (vermarkten)
- Fietsparkeren kost veel en levert niets op. Is het fietsparkeren wel terecht een onderdeel van de parkeereexploitatie?
- De parkeereexploitatie is nauwelijks inzichtelijk. En wie stuurt er eigenlijk op? Wat zou het financieel resultaat van de parkeereexploitatie moeten zijn?
- Veenendaal heeft lagere tarieven dan Ede en Zeist. Biedt dit ruimte?

Bijlage 4. Parkeerbeleidsinstrumenten

1. Parkeercapaciteit

Binnen het beleidsinstrument parkeercapaciteit worden 3 sturingsmechanismen onderscheiden:

- het aantal parkeerplaatsen;
- de parkeerlocatie;
- de verschijningsvorm.

Deze sturingsmechanismen worden hierna kort toegelicht.

Aantal parkeerplaatsen

Aan de hand van de parkeerdruk kan bepaald worden of in een gebied in aantal voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een parkeerdruk tussen 80% en 90% neemt de zoektijd naar een parkeerplaats over het algemeen sterk toe. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De parkeerdruk vormt hiermee ook een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

De ondergrens in de parkeerdruk (80%) geldt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod. De bovengrens in de parkeerdruk (90%) geldt voor gebieden met voornamelijk langparkeerders en geconcentreerd parkeeraanbod³. Voor het centrum van Veenendaal kan daarom een parkeerdruk van 85% gehanteerd worden als grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie overdag. Voor de nachtelijke parkeersituatie in het centrum alsmede voor de situatie in de woonwijken/schil (dag en nacht) kan een grenswaarde van 90% worden gehanteerd..

Parkeerlocatie

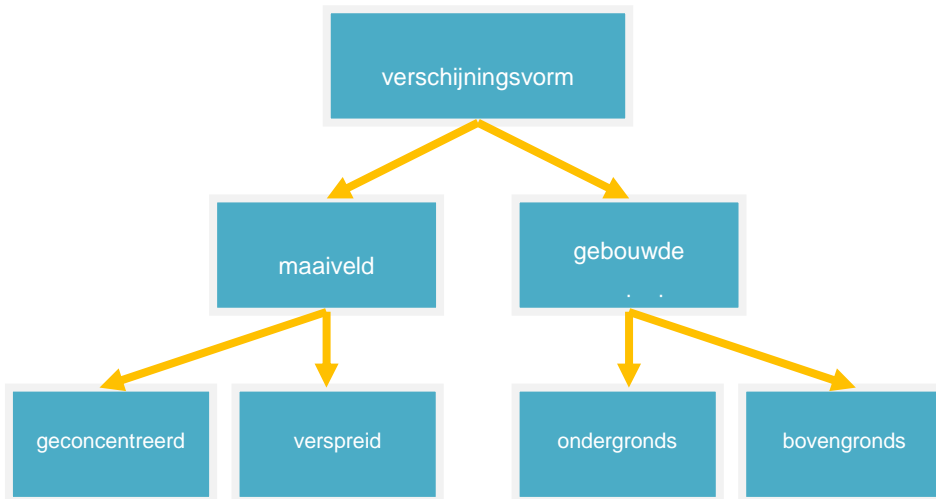
Globaal worden 3 parkeerlocaties onderscheiden:

- parkeren nabij de bestemming;
- parkeren op enige loopafstand van de bestemming;
- parkeren op afstand van de bestemming (natransport noodzakelijk).

Verschijningsvorm

In onderstaande figuur zijn de verschillende verschijningsvormen van parkeercapaciteit op hoofdlijnen weergegeven.

³ Voor parkeercapaciteit in/op gebouwde parkeervoorzieningen en parkeerterreinen kan 100% als grenswaarde worden gehanteerd.



Figuur B5.1 Verschijningsvormen parkeercapaciteit

Het onderbrengen van parkeercapaciteit in een gebouwde voorziening kan de ruimtelijke kwaliteit bevorderen, omdat hiermee het blik uit het zicht wordt gehaald. Hoe meer de parkeercapaciteit geconcentreerd is, hoe efficiënter het gebruik van deze parkeercapaciteit.

2. Parkeerregulering

Op het vlak van parkeerregulering zijn op hoofdlijnen drie verschillende vormen mogelijk:

- de blauwe zone;
- het betaald parkeren;
- het vergunninghoudersparkeren.

Welke reguleringsvorm toegepast wordt, hangt mede samen met de gewenste sturing van gebruikersgroepen.

Blauwe zone (parkeerschijfzone)

In een gebied met een parkeerschijfzone, veelal aangeduid als blauwe zone vanwege de blauwe aanduiding langs de parkeervakken, kan elke parkeerder gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren.

Eventueel kunnen ontheffingen verleend worden aan doelgroepen die gedurende een langere periode binnen de blauwe zone moeten kunnen parkeren.

Betaald parkeren

In een gebied met betaald parkeren kan elke parkeerder, weliswaar tegen betaling van de parkeerbelasting, parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om vaste gebruikers, zoals bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting.

Net als bij een blauwe zone kan ook bij 'betaald parkeren' een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Daarnaast kunnen binnen een bepaald gebied (straat of zone) meerdere tarieven van toepassing worden gesteld om daarmee het parkeren voor bepaalde doelgroepen op bepaalde tijden en/of plaatsen te stimuleren dan wel juist te ontmoedigen.

Vergunninghoudersparkeren

In vergunninggebieden kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in (deel)gebieden zonder bezoekersaantrekkende functies. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de aldaar wonende bewoners (en hun bezoekers) kan worden gegarandeerd en overlast van wijkvreemde parkeerders wordt voorkomen.

3. Parkeerverwijzing/communicatie

Het beleidsinstrument parkeerverwijzing heeft als doel bezoekers zo effectief mogelijk naar een voor hen beschikbare parkeerplaats bij hun bestemming te leiden. Parkeerverwijzing kan zowel statisch (met verkeersborden) of dynamisch (actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeercapaciteit) gebeuren. Aanvullend kan middels websites en parkeerapps, per doelgroep afzonderlijk, worden gecommuniceerd over de voor hen (real time) beschikbare parkeerplaatsen.

Bijlage 5. Parkeerbalans Brouwerspoort

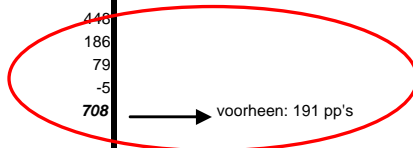
inclusief tijdelijke parkeervoorzieningen en inclusief mutaties in parkeervraag in plangebied

mutatiedatum: 13 september 2012

Sit. per	Gebeurtenis	Positief effect op balans		Negatief effect op balans		Saldo	bijzonderheden
		Toename	Afname	Afname pp's	Toename		
1-04-04	balans					0	was omschreven als "voorjaar 2004"
	oplevering parkeerdek Duivenweide	150					
	afname vraag vanuit Wooncentrum Van Ekeris		68				
	openstelling Raadhuisplein	65					
3-12-04						283	
	aanleg tijdelijk p-terrein Brouwersstraat	200					
1-10-05						483	
	start bouwrijpmaken blok 16			102			
23-01-06						381	
	aanleg noodweg (tegenover Van Manen)			60			
23-04-06						321	
	bouwrijpmaken blok 2-3-4			85			
1-11-06						236	
	oplevering blok 16 (Sajet)	186					
	extra vraag blok 16 (Sajet)				21		
1-07-08						401	
	extra tijdelijke parkeerplaatsen Raadhuisplein	17					
	afname vraag vanuit ING-bank		42				
21-11-08						460	
	bouwrijpmaken Raadhuisplein			82			
1-08-09						378	
	bouwrijpmaken fase 3, subfase 1			57			
1-10-09						321	
	bouwrijpmaken fase 3, subfase 2			54			
1-01-10						267	
	bouwrijpmaken fase 3, subfase 3	57					
1-03-10						324	
	afname vraag vanuit detailhandel doorsteek		74				
	opleveren garage blok 2, 3 en 4	320					
1-05-10						718	
	bouwrijpmaken blok 11 / 12 / 13			308			
	extra vraag blok 2, 3 en 4				94		
15-07-10						316	
	oplevering blok 17 (gemeentehuis)	79					
	extra vraag blok 17 (gemeentehuis)				4		
1-09-11						391	
	afname vraag vanuit Rabobank		42				
1-04-12						433	
	extra vraag blok 5, 6, 7, 8 en 9		norm 0,60		88		
1-06-13						345	
	opleveren garage blok 11	448	0				aantal obv afspraken met Patrimonium etc.
	extra vraag blok 11				189		
1-01-14						604	
	extra vraag blok 10				33		
1-01-15						571	
	extra vraag blok 14 en 15				62		
	bouwrijpmaken blok 18			303			
1-01-14						206	
	extra vraag blok 12,13				76		
1-07-14						130	
	extra vraag blok Het Stempel				74		
1-01-15						56	
	toename vraag blok 18				23		
	toename vraag blok 1				29		
	oplevering garage blok 18	-5					garage als sluitpost parkeerbalans; voorheen: 191 pp's
1-01-16						0	
Totalen:		Toename	Afname	Afname pp's	Toename	Saldo	
		1517	226	1051	692	0	

parkeerbehoefte na vereffening 692
 saldo bestaand en afname vraag bestaand 486
 Openbaar nodig, voor bezoek en personeel: 1178
 Openbaar gerealiseerd: 1178
 Saldo: 0

Overzicht garages:	
In samenwerkingsgebied:	
Blok 11	448
Blok 16: Sajet	186
Blok 17: gemeentehuis	79
Blok 18 (sluitpost):	-5
Subtotaal:	708
Buiten samenwerkingsgebied:	
Blok 2-3-4: Arie van Hensbergen	320
Duivenweide:	150
Subtotaal:	470



waarvan: 712 bestaand
 200 tijdelijk Brouwersstraat
 82 Raadhuisplein
 waarvan: 692 vraag uit Brouwerspoort en Het Stempel
 486 saldo bestaand en afname vraag

Bijlage 6. Uitvoeringsplan

Op basis van de in hoofdstuk 4 benoemde zaken kan een korte- en lange termijn uitvoeringsprogramma worden gedestilleerd. Op hoofdlijnen betreft dit het volgende:

Korte termijn (2013 – 2014)

De volgende acties worden voorzien in de periode 2013 – 2014:

- Vaststellen Nota Parkeernormen 2012 (raad april 2013)
- Parkeertarieven en -tariefstructuren aanpassen (raad nov. 2013) m.b.t.:
verschil straat- en garagetarief ad € 0,40 per uur
degressieve tariefstructuur voor langparkeren in de parkeergarages
bezoekersregeling bewoners (gereduceerd tarief)
- Aanpassen vergunningensystematiek (verminderen soorten, centrum = 1 zone, digitale aanvragen, etc.) (raad nov. 2013)
- Aanpassen parkeerverordening en verordening parkeerbelasting op basis van voorgaande activiteiten (raad nov. 2013)
- Nader uitwerken Nota Parkeernormen 2012 met parkeernormen en spelregels voor alle overige gebieden van Veenendaal
- Het verder optimaliseren van de parkeerorganisatie (functies, taken, bevoegdheden) en de parkeerexploitatie (meerjarenparkeerexploitatie)
- Uitwerking duurzaamheidsmaatregelen (quick-wins) m.b.t. oplaadpunten en deelauto's
- Uitwerking regulering laatste, nog niet gereguleerde parkeerplaatsen in het centrum
- Voorbereiden en uitvoeren van bel- en sms-parkeren
- Uitwerking gebruiksmaatregelen en vergoedingen t.b.v. specifiek gebruik parkeerplaatsen (bedrijfswagens, caravans, plaatsen containers etc.)
- Verdere uitvoering optimalisatie parkeerverwijzing conform actieplan BB13
- 2-jaarlijks monitoren parkeerdruk centrum en woonwijken/schil (vanaf 2014)

Lange termijn (2015 e.v.)

De volgende acties worden voorzien om nader uitgevoerd te worden in de periode vanaf 2015 (prioritering nog nader te bepalen):

- Hervreiding parkeerareaal op basis van genoemde loopafstanden in combinatie met het faciliteren van enig woon-werkverkeer op de beschikbare parkeerplaatsen (aan de randen van) het centrum
- Medewerking verlenen aan loyaliteitsprogramma's op basis van private initiatieven
- Ontwikkelen parkeerapp c.q. participeren in private initiatieven daartoe
- Participeren in private initiatieven met betrekking tot 'het nieuwe winkelen'

- Waar mogelijk en nodig optimaliseren statische verwijzing naar bezoekersaantrekkelijke functies in de woonwijken/schilgebieden

Maatregelen Fietsparkeren

Fase 1: maatregelen op korte en middellange termijn

Maatregel 1.1: Reguleren van het fietsparkeren door aanpassen APV, aanwijzingsbesluit en opvoeden

- Betere regulering van fietsparkeren door dit alleen nog toe te laten binnen de natuurstenen afbakening in het kernwinkelgebied en daar waar fietsparkeervoorzieningen zijn aangebracht. (dus ook wanneer deze op gebakken klinkers gesitueerd zijn)
- Doorgangen naar winkels en overzijde van de straat worden vrijgehouden doordat niet op gebakken klinkers mag worden geparkeerd.
- Aanpassing van de APV
- Opstellen aanwijzingsbesluit voor gebieden waar dit regime geldt
- Wijzen op een correct fietsparkeergedrag

Stappen om te komen tot reguleren fietsparkeren kernwinkelgebied:

- Aanpassen APV
- Opstellen aanwijzingsbesluit voor het kernwinkelgebied
- Vaststellen fietsparkeer-/handhavingsbeleid voor het kernwinkelgebied
- Bebording aanbrengen APV (na aanwijzingsbesluit)
- Communicatie naar gebruikers van het kernwinkelgebied
- Door gastheren/-vrouwen wijzen op een correct fietsparkeergedrag
 - o Aanstellen vanuit de reïntegratiepool
 - o Instrueren van de gastheren/-vrouwen
 - o Door gastheren/-vrouwen toezicht laten uitvoeren en aanspreken overtreders
 - o Verplaatsen van foutgeparkeerde fietsen naar dichtstbijzijnde correcte locatie

Bij de inzet van gastheren/-vrouwen moet het voorbehoud worden gemaakt van de bereidheid en beschikbaarheid van personen. De coördinatie wordt bekostigd uit de coördinatie voor het fietsparkeren.

Maatregel 1.2: Openingstijden bewaakte fietsstallingen verruimen

- Opening om 8.00 uur in plaats van 8.30. Zo kunnen ook de werknemers van centrumfuncties hier hun fietsen plaatsen en hoeven ze niet parkeerplaatsen van bezoekers in te nemen. De huidige toezichthouders worden door middel van een rooster ingedeeld bij de 3 overdekte fietsenstallingen (Scheepjeshofplein, Tricotage en Suikervat). Om dit budgettair neutraal te laten plaatsvinden, zal niet continu bewaking in elke stalling aanwezig zijn.

Maatregel 1.3: Fietsstallingen met hogere dichtheden in opvangstraten uitbouwen

- Opvangstraten afbakenen in de randen van het kernwinkelgebied
- Stallingen met hogere dichtheid bekijken en benodigde aantallen bepalen
- Plaatsing van fietsrekken
- Doorsteken tussen stallingen voorzien zodat winkels bereikbaar blijven.

Maatregel 1.4: Opvang piekvraag

- Stimuleren fietsstalling Duivenweide als opvanglocatie op piekmomenten (marktdagen / zaterdag) door deze beter toegankelijk te maken, te bewegwijzeren en het aantal fiets- en bromfietsstallingen uit te breiden.
- Fietsenstalling Scheepjeshofplein structureel maken
Vanwege de grote fietsparkeerdruk is aan de noord-west-zijde van het centrum behoefte aan een bewaakte fietsenstalling. De huidige fietsenstalling aan de oostzijde van het Scheepjeshofplein dient structureel te worden gemaakt.

Maatregel 1.5: Vindbaarheid bewaakte stallingen vergroten

- Goede bewegwijzering naar bewaakte stallingen
- Herkenbare stallingen door maatregelen in uitstraling (zoals bord aan gevel of banieren ter plaatse van de stalling)

Maatregel 1.6: Zuid-Westzijde centrum

- Verbieden van fietsparkeren rond C&A buiten natuursteen/nietjes
Vanwege de beperkte ruimte rond de C&A en het gebruik van dit gebied door de warenmarkt, is het verstandig dit gebied te ontzien van geparkeerde fietsen. Dit is ook in lijn met maatregel 1.1 (APV/aanwijzingsbesluit kernwinkelgebied).
- Stalling Duivenweide
Vanwege de grote fietsparkeerdruk aan de zuid-west-zijde van het centrum en het vorige aktiepunt dient de stalling Duivenweide opgewaarderd te worden.

Maatregel 1.7: Promotie van bewaakte stallingen

- **Concept “fiets en win” of “met belgerinkel naar de winkel” vertalen naar Veenendaal**
Door middel van een soort van strippenkaart stimuleren dat mensen gebruik maken van de bewaakte stallingen, waarna men met een volle strippenkaart kans maakt op prijzen of korting krijgt in winkels.

Fase 2: Maatregelen langere termijn**Maatregel 2.1: Noord-Oostzijde centrum**

- **Brouwersgracht: fietsparkeerverbod**
Het profiel van de Brouwersgracht is bedoeld voor winkelend publiek. Het is wel toegestaan om aan beide zijden van de Brouwersgracht te fietsen, maar het fietsparkeren vindt plaats in de aanloopstraten en in de fietsenstallingen Tricotage en Suikervat.
- **Wolweg: hoofdfietsontsluiting**
De voornaamste fietsroute noord-zuid is gesitueerd op de Wolweg. Van daaruit worden de fietsparkeerlocaties het meest eenvoudig ontsloten.
- **Stalling Tricotage en Suikervat**
In de ontwikkelingen binnen Brouwerspoort is reeds voorzien in een tweetal stallingen, in Tricotage (opening 2013) en Suikervat (al operationeel).
- **Stalling Zwaaiplein**
Het Zwaaiplein is/wordt een belangrijk knooppunt voor fietsers. Hier komen verschillende

fietsssnelwegen samen (GVVP). Ook zal het fietsknooppuntennetwerk (recreatief) zo worden aangepast dat het Zwaaiplein een knooppunt wordt van fietsroutes, zodat ook recreatieve bezoekers het centrum makkelijk kunnen bereiken.

Het zou goed zijn om hier nieuwe horeca met ruime stalling te combineren en de mogelijkheid om een terrasje/bankje te nemen voor de recreatieve fietsers, die we willen aantrekken.

Uitgestelde maatregelen

Handhaving is een element wat wel doeltreffend is, maar tevens een negatieve publiciteit genereert. Bovendien zijn hiermee aanzienlijke kosten gemoeid. Hierom is besloten vooralsnog geen handhaving toe te passen en eerst te trachten de beoogde doelen met opvoedkundige maatregelen te bereiken. Mocht dit niet het beoogde effect sorteren, dan kan alsnog tot handhaving worden overgegaan.

Vooralsnog niet uit te voeren maatregelen

- Fietsparkeervakken aangeven met markering of tape
Vanuit de hoogwaardige beeldkwaliteit is het niet wenselijk om vakken op straat te markeren.

Niet uit te voeren maatregelen

De volgende maatregelen uit het rapport van Goudappel Coffeng worden niet uitgevoerd:

- Rode / oranje loper tbv oversteekbaarheid straat
Vanuit de hoogwaardige beeldkwaliteit is het niet wenselijk om stukken loper op straat aan te brengen. Bovendien is het schoonhouden ervan een lastig punt.
- Tijdelijke fietsenstalling op Markt
De problemen en ergernissen rond fietsparkeren in het centrum doen zich voor op de drukke momenten, die direct verband houden met een druk gebruik van de markt. Hierom is plaatsing van een tijdelijke fietsenstalling op de Markt geen optie.
- Creëren aantrekkelijke functie "om de hoek"
Het plaatsen van een bloemenkiosk o.i.d. om de hoek van C&A, Korenbeurs, is wel een leuk idee, maar is geen reële optie naar de bewoners van de Korenbeurs toe.

Bijlage 7. rapport “Strategie fietsparkeren” van
Goudappel Coffeng, kenmerk VND188/Twj/1305 d.d. 11-
01-2013

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Veenendaal

Strategie fietsparkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

11 januari 2013
VND188/Twj/1305
1 juni 2012

1 Inleiding

Uit de diverse meningspeilingen¹ onder bezoekers, ondernemers en ambtenaren komt naar voren dat er in Veenendaal een fietsparkeerprobleem is. Zij het dat dit verschillend wordt beleefd:

- bezoekers geven een tekort aan fietsparkeergelegenheid aan;
- ondernemers richten zich op de overlast van geparkeerde fietsen.

Tegelijkertijd geven de beleefde knelpunten aan dat het fietsbeleid van de gemeente Veenendaal bijzonder succesvol is. Veenendalers komen met de fiets naar het centrum, waardoor er ruimte overblijft voor autobezoekers uit de regio. Samen zorgen ze ervoor dat Veenendaal zich een groot en aantrekkelijk winkelaanbod kan veroorloven. Het is echter zaak het fietsparkeren zo goed mogelijk te organiseren. Fietsers kunnen dan eenvoudig een plek vinden en de overlast van geparkeerde fietsen blijft beperkt. Dit betekent dat niet altijd iedereen overal zijn fiets kan parkeren.

2 Keuze strategie

Om de fietsparkeerproblematiek het hoofd te bieden is een strategie nodig. Grofweg zijn er twee modellen die in Veenendaal toegepast kunnen worden:

1. de fietsers in de aanloopstraten opvangen en langparkeerders verleiden om elders te parkeren (zoals bijvoorbeeld in Apeldoorn gebeurt);
2. een (grote ondergrondse stalling) op een centrale plek en geparkeerde fietsen op andere locaties niet toestaan (zoals bijvoorbeeld in Nijmegen, Tilburg en Eindhoven gebeurt).

¹ Bij de totstandkoming van dit plan is gebruik gemaakt van E-spraak onder bewoners van Veenendaal en een enquête onder ondernemers. Bovendien is in een ambtelijke bijeenkomst en een openbare bijeenkomst over de binnenstad over fietsparkeren gesproken.

Uit de meningspeilingen komt naar voren dat het fietsparkeren voor de winkel in Veenendaal wordt gezien als kwaliteit en buiten kijf staat. De keuze voor de strategie valt daarmee op het eerste model. Deze strategie sluit goed aan bij het huidige beleid en past bovendien bij (de omvang en beschikbare ruimte in) Veenendaal.



Figuur 2.1: De fiets als pakezel op de markt

Strategie: kort parkerende fietsers worden in de aanloopstraten opgevangen en fietsers die langer willen parkeren worden verleid om in daarvoor geschikte voorzieningen te parkeren. Fietsparkeren in de Hoofdstraat blijft mogelijk maar dient te worden gereguleerd.

Om het huidige beleid bij de strategie te laten aansluiten zijn enkele aanpassingen noodzakelijk. De aanpassingen richten zich vooral op:

- Regulering van de locaties en momenten. Duidelijk maken waar en wanneer wel en niet geparkeerd mag worden. Hierop ook handhaven.
- Verschillende voorzieningen op verschillende locaties voor verschillende gebruikersgroepen onder de fietsparkeerders:
 - personeel (langparkeerders);
 - shoppers (langparkeerders);
 - hoppers (kortparkeerders);
 - opvang voor piekmomenten.
- Verleiden van de verschillende gebruikersgroepen tot het gebruik van de voor hen beoogde fietsparkeervoorzieningen.
- De systemen die voor de verschillende fietsparkeervoorzieningen gebruikt worden.

In een latere fase kan zo nodig worden overgegaan tot inperking van de locaties op drukke voetgangerslocaties.

Bij de uitvoering van de strategie onderscheiden we drie fases:

- fase 1: maatregelen die direct uitgevoerd kunnen worden;
- fase 2: maatregelen die op korte termijn mogelijk zijn;
- fase 3: maatregelen die op de lange termijn mogelijk zijn (na de realisatie van de nieuwbouw in het centrum/Brouwerspoort).

3 Fase 1: Directe maatregelen

De nieuwe inrichting van de binnenstad (onder andere de Hoofdstraat en het Scheepjeshofplein) is nog geen jaar in gebruik. Mogelijkheid om goed te evalueren is er dan ook nog niet geweest. Geef daarom ook de bestaande inrichting een kans. In de tussentijd kunnen wel enkele maatregelen worden genomen om de fietsparkeerproblemen die worden ervaren, te verminderen. Direct kan het volgende worden gedaan:

- Pas de APV aan zodat hinderlijke en gevaarlijk geplaatste fietsen kunnen worden verplaatst of verwijderd. Zie voor de juridische aspecten tekstkader 1. Voor Veenendaal kan in de eerste fase in het APV worden opgenomen dat gevaarlijk gestalde fietsen kunnen worden verwijderd en dat deze 'netjes' in de rij worden gezet of naar een van de stallingen met toezicht worden verplaatst. Communiceer in de media en Instrueer de handhavers om hinderlijke fietsen te verplaatsen.
- Maak gebruik van rode (of voor Veenendaal wellicht oranje) lopers. Op de lopers zullen fietsers hun fiets niet snel parkeren. Het biedt geen juridisch handvat, de kracht van deze maatregel is de uitstraling. Zie voor ervaringen uit Groningen tekstkader 2. Voor een impressie van de Veenendaalse situatie zie figuur 3.1.
- Verleidt langparkeerders om in de daarvoor bedoelde voorzieningen te parkeren zoals Suikervat en de inpandige locatie aan het Scheepjeshofplein). Doe dit door:
 - Verwijzen:
 - . het plaatsen van borden;
 - . de stallingen zelf beter zichtbaar te maken (zie voorbeeld in figuur 3.2);
 - . communicatie (bijvoorbeeld in een streekblad);
 - . actief naar de stallingen te verwijzen (door bijvoorbeeld boa's).
 - Aanpassen openingstijden van de stallingen, zodat personeel van de winkels er ook gebruik van kan maken, in combinatie met het stimuleren van winkelpersoneel.
 - Actie 'Fiets en win', een pakket van instrumenten voor (gratis) bewaakte stallingen. Zie tekstkader 3 voor een toelichting.



Figuur 3.1: Voorbeeld oranje loper (artist's impression)

Tekstkader 1: Juridische aspecten fietsparkeren (bron: Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren, Fietsberaad, 2012)

Om publiekrechtelijk te kunnen optreden tegen verkeerd geparkeerde fietsen, moeten gemeenten een wettelijke grondslag hebben. Daarvoor zullen gemeenten de regels voor het fietsparkeren op moeten nemen in hun Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Meer concreet dienen gemeenten, om de handhaving op het fietsparkeren mogelijk te maken, ter voorbereiding de volgende drie stappen te doorlopen:

1. Besluiten voor welke typen geparkeerde fietsen handhaving wenselijk is.
2. Het vastleggen van regels voor het fietsparkeren in de APV.
3. Het vastleggen van het beheergebied en de maximale parkeertermijn in een uitvoeringsbesluit.

De uitvoering van de handhaving op het fietsparkeren bestaat uit een aantal basisactiviteiten:

1. Het vaststellen van een overtreding van de APV (zie ook navolgende tabel).
2. Het aanzeggen van bestuursdwang (door het opmaken van een beschikking).
3. Het bieden van de gelegenheid aan de overtreder om de overtreding te herstellen (de Begunstigingstermijn, zie ook tabel). Dit kan bijvoorbeeld door een sticker of label aan het stuur te hangen).
4. Het feitelijk toepassen van bestuursdwang (het verwijderen van de fiets).
5. De opslag van de verwijderde fiets.
6. Het vernietigen/verkopen/om niet overdragen van de niet opgehaalde fiets.

	Gevaarlijk geparkeerde fiets	Fout geparkeerde fiets	Weesfiets	Fietswraak
Kenmerken. De fiets is geparkeerd voor een (nood)uitgang, brandkraan, op een blindegeleidestrook of direct aan of op de tram-/busbaan of rijweg.	... geparkeerd buiten de expliciet door het college daarvoor aangewezen voorzieningen en/of plaatsen en/of ruimten.	... langer dan de in de APV opgenomen toegestane termijn onafgebroken/ ongebruikt geparkeerd in een bepaald gebied.	... rijtechnisch in onvoldoende staat (er is niet mee te rijden / er missen essentiële onderdelen of deze zijn defect) en is uiterlijk verwaarloosd (er is lang niet op gereden, de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan).
In APV opnemen dat:	Geparkeerde fietsen geen gevaar, schade of belemmering mogen veroorzaken.	In bepaalde gebieden fietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening of plaats mogen worden geparkeerd.	Er een maximum parkeertermijn voor fietsen geldt in bepaalde gebieden. De gemeente mag de termijn zelf bepalen. Gebruikelijk is 14 of 28 dagen.	Het verboden is om fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan.
Begunstigings- termijn	Geen.	1 tot 24 uur, afhankelijk van de situatie.	1 tot 2 dagen.	1 tot 2 dagen.
Bewaartermijn	2 tot 13 weken, afhankelijk van de waarde van de fiets.			

Tabel: Overzicht van publiekrechtelijke handavingskenmerken per type overtreding

Het is *niet* nodig een aparte wegsleepregeling voor fietsen in te stellen. Een combinatie van regels voor het fietsparkeren in het APV met een uitvoeringsbesluit in welke gebieden, op welke plekken wel en niet mag worden geparkeerd is voldoende. Zie voorbeelden in de bijlage bij deze notitie.

Voor fietsparkeren in een binnenstad is een korte begunstigingstermijn noodzakelijk. Een begunstigingstermijn van meer dan een uur komt in feite neer op het gedogen van fietsparkeren op die locatie.

Tekstkader 2: Rode lopers in Groningen (bron: Stal je fiets op z'n Gronings, Tijs van Erve, Gemeente Groningen 2007, aangevuld op basis van interview met Jaap Valkema, Gemeente Groningen, 2012))

Omdat voetgangers hinder ondervinden aan de gestalde fietsen op het trottoir is gekozen om op verschillende plekken in de binnenstad rode lopers te leggen. Om uit te wijzen of de rode loper ook functioneert zoals verwacht, namelijk dat de stadjes er geen fiets op gaan stallen is er een proef gedaan met één rode loper bij de V&D. Na

deze proef is uitgewezen dat het werkt zoals verwacht. Er zijn meer lopers geplaatst op verschillende drukke plaatsen.

De rode lopers worden door de werkprojectgroep iedere ochtend neergelegd en iedere avond weer opgehaald. De gemeente wil dit in eigen hand houden en daarmee ook de verantwoordelijkheid en eventuele aansprakelijkheid ervoor dragen.

De rode loper is een mat van ongeveer een meter breed bij zes meter lang. Het bestaat uit een soort kunststof 'spaghetti' laag in een rode kleur. De rode lopers worden circa eenmaal per jaar vervangen.

Vanaf 5 juli 2007 verzorgde de werkprojectgroep in opdracht van de gemeente Groningen de plaatsing van een rode loper bij V&D, vanaf 6 september 2007 liggen er op vijf plaatsen in de binnenstad rode lopers (inmiddels zelfs 8, 2012). Het gaat om de zogenaamde hotspots in de binnenstad. Het idee erachter is dat de fietser zijn fiets niet op de rode loper zal plaatsen en dat het pad zodoende beschikbaar blijft voor de voetgangers, de hulpdiensten, stadjes die slecht ter been zijn, rolstoelen en rollators. Het is niet verboden, maar de kracht van de rode loper is dan ook de uitstraling.

Naast Groningen, heeft ook de gemeente Zwolle een eerste loper uitgerold en zijn diverse andere gemeentes de mogelijkheid aan het bekijken.

In Veenendaal kunnen wellicht de oranje lopers van de Koninginnedag gebruikt worden. FOTO PM



Tekstkader 3: Fiets en win (bron: overzicht instrumenten fiets en win, Fietsberaad, 2008)

In 2008 is het kenniscentrum KpVV/Fietsberaad samen met de gemeenten Apeldoorn en Eindhoven gestart met de ontwikkeling van instrumenten voor Fiets-en-Win. Het is aanvankelijk begonnen als loterijstelsel om het fietsgebruik te stimuleren. Inmiddels is het uitgegroeid tot een pakket van instrumenten voor (gratis) bewaakte stallingen:

- Controleren van de toegang tot de stalling met barcodes.
- Verzamelen van gegevens over het gebruik (aantal gestalde fietsen per dag/uur, stallingsduur, piekmomenten ingaand, piekmomenten uitgaand).
- Verzamelen van gegevens over de klanten van de stalling (gebruiksfrequentie, gebruikersprofielen, interesses).
- Via e-mail communiceren met klanten van de stalling.
- Via beeldschermen in de stalling communiceren met de klanten.
- Vergroten van de bekendheid van de stalling via een website.
- Verloten van prijzen, inclusief diashow prijzen en automatische communicatie met prijswinnaars.
- Een huisstijl met onder andere posters, folders, T-shirts, waar eenvoudig een aantal kenmerken van de gemeente aan toegevoegd kunnen worden.



Figuur 3.2: Voorbeeld extra aanduiding stalling (artist's impression)

4 Fase 2: Maatregelen korte termijn

Niet direct maar wel op korte termijn (het komende jaar - de komende jaren) kunnen de maatregelen worden uitgebreid met het volgende:

- Duidelijk aangeven waar wel en waar niet geparkeerd mag worden. Dit kan door:
 - Structureren van het fietsparkeren met nietjes, middels een bord aangeven dat alleen geparkeerd mag worden bij nietjes en op andere locaties niet, dit betekent dat er dan voldoende nietjes moeten staan.
 - Duidelijker en goedkoper is het aangeven van (subtiële) fietsparkeervakken, voor ervaringen uit Amsterdam: zie tekstkader 4. Een voorbeeld is opgenomen in figuur 4.1.
- Met behulp van een aangepast APV kan² er ook gehandhaafd worden. Fietsen die hinderlijk, gevaarlijk of niet in de vakken staan, kunnen worden verplaatst naar de vakken of bewaakte stallingen of worden verwijderd. Communiceer hier eerst uitgebreid over en organiseer handhavingscapaciteit om na een gewenningsperiode daadwerkelijk te kunnen handhaven op fout-fietsparkeren.
- Opvangstallingen met hogere dichtheid toepassen zodat meer capaciteit gerealiseerd wordt:
 - twee rijen fietsen (in de breedte);
 - hoog en laag fietsen (in de hoogte)³.
- Vang de piekvraag op door tijdelijke stallingen:
 - markt (mogelijke locatie aan het begin van de Hoofdstraat);
 - horeca (op de plek van de markt).
- Tijdelijke stallingen (tot nieuwbouw gereed is), bijvoorbeeld op de Brouwersgracht bij Vögele. De gemeente Veenendaal heeft hier inmiddels extra rekken geplaatst.

² In feite *moet* de gemeente dan ook handhavend optreden. Er bestaat een beginselplicht tot handhaving van regels zoals die in de APV zijn opgenomen.

³ Voor Veenendaal blijft het 'stapelen' beperkt tot standaard hoog-laagrekken. Nadrukkelijk doelen we hier niet op etagerekken waarbij fietsen boven elkaar worden gestald.

Tekstkader 4: Fietsparkeervakken in Amsterdam (bron: presentatie Fietsparkeren Amsterdam door Sascha Hansen, Gemeente Amsterdam, 2008)

Ervaringen fietsparkeervakken:

- Positief en goed gebruik door kortparkerende fietsers.
- Ook inzetbaar voor regulering piekbelasting.
- Vanzelfsprekendheid; vergt weinig uitleg.
- Vorm en ligging optimaliseren het gebruik.
- Meer ruimte met dezelfde ruimte!
- Bij te grote fietsparkeerdruk werking toch beperkt.



Fietsvakken in Groningen (bron: Stal je fiets op z'n Gronings, Tijs van Erve, Gemeente Groningen 2007, aangevuld op basis van interview met Jaap Valkema, Gemeente Groningen, 2012)

Vakken in de vorm van andere bestrating of markering waardoor wordt aangegeven dat daar de fiets wel geparkeerd mag worden. De communicatie over dat de fiets geplaatst mag worden kan in de vorm van een tegel. Hierbij zijn grote voordelen, alle soorten fietsen kunnen er staan die voorzien zijn van een standaard, (geen last van bakfietsen die niet in een rek passen, scooters of mountainbikes) en geen obstakel in het straatbeeld aan-wezig. Duidelijkheid naar de gebruiker toe is door het vak te voorzien van een bordje of markering in het vak met een fietssymbool. De keuze kan ook nog worden gemaakt om aan het stallen een tijdsperiode te koppelen. Het tegengaan van fietswrakken en langparkeerders is hiervan het voordeel. In Groningen wordt op korte termijn gestart met dergelijke fietsparkeervakken (2012).



Figuur 4.1: Voorbeeld fietsparkeervak (artist's impression)

5 Fase 3: Maatregelen lange termijn (toekomstvisie)

In de derde fase (na het gereedkomen van de nieuwbouw) moet vooral aandacht worden besteed aan de nieuwe situatie, de nieuwe bronpunten en dus mogelijk ook nieuwe locaties voor fietsparkeervoorzieningen.

Het is niet eenvoudig te voorspellen hoe het fietsparkeren zich in de komende jaren zal gaan ontwikkelen. Toch is daar een antwoord op: blijven monitoren. Na elke stap weer inventariseren hoe de vlag erbij hangt. Desalniettemin is het wenselijk om op voorhand een globaal idee te hebben welke kant het op moet met het fietsparkeren. We schetsen de ontwikkelingen, zoomen in op de fietsroutes en loopstromen, en geven aan welk beleid en maatregelen met betrekking tot fietsparkeren hierbij passen.

5.1 Ontwikkelingen

Aan de oostkant van het bestaande winkelhart verrijst een nieuw stadsdeel: Brouwerspoort. Met Brouwerspoort krijgt Veenendaal er circa 5.500 m² winkels, 1.000 m² horeca, 500 woningen, een gracht, een cultuurplein en twee cultuurclusters bij. Dit betekent ook wat voor fietsparkeren: nieuwe bronpunten, extra publiekstrekkingen en nieuwe routes. Voor het fietsparkeren is een stalling voorzien bij Tricortage, langs de Wolweg ongeveer ter hoogte van het Kees Stipplein.

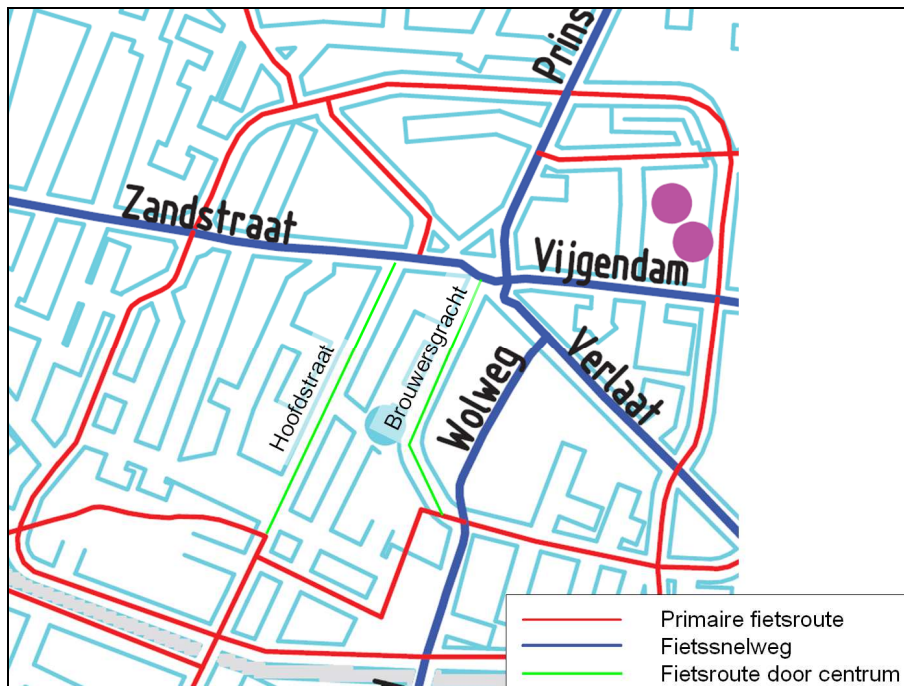
Door de uitbreiding van het centrum zijn meer centrumbezoekers te verwachten. Deze extra bezoekers worden vooral verwacht vanuit de regio en deels van uit de nog te realiseren delen van Veenendaal-oost. De laatst genoemde bezoekers zijn potentiële fietsers richting het centrum, de regionale bezoekers niet of nauwelijks. In combinatie met de 'fietsnelweg' uit oostelijke richting en de verdere ontwikkeling van Veenendaal-oost, is dit ook de richting waar een toename van fietsers verwacht mag worden. Prettige bijkomstigheid is dat het centrum ook in oostelijke richting uitbreidt.

De groei van het aantal fietsers naar het centrum blijft naar verwachting achter bij de groei van het centrum. De meeste nieuwe bezoekers komen immers uit de regio en zeker niet allemaal op de fiets.

Doordat er wel nieuwe attractiepunten en nieuwe stallingen komen, zal de fietsdruk zich spreiden over het centrum. Hierdoor treedt op het bestaande centrum waarschijnlijk een lichte afname van het aantal gestalde fietsen op.

5.2 Fietsroutes en loopstromen

In figuur 5.1 zijn de belangrijkste fietsroutes van/naar en door het centrum aangegeven.



Figuur 5.1: Belangrijkste fietsroutes van/naar en door het centrum

De Brouwersgracht loopt als ader door het nieuwe stadsdeel zoals de Hoofdstraat doet door het huidige centrum. Net als in de Hoofdstraat, mag ook gefietst worden in de Brouwersgracht, maar niet op piekdagen (zaterdag en koopavond). Het meest noordelijke deel zal bovendien gebruikt worden voor bevoorrading. Doordat er in de Brouwersgracht ook een gracht loopt is het profiel anders dan in de Hoofdstraat. Het betekent ook minder ruimte om fietsen te stallen in de Brouwersgracht.

Opvallend op de kaart is dat de fietssnelwegen allemaal aan de noord- en de oostzijde van het centrum lopen. De hele zuidwesthoek kent geen fietssnelwegen langs het centrum. Dit betekent enerzijds dat er wellicht minder fietsers vanaf die zijde het centrum benaderen maar ook dat voor fietsers die wel uit die richting komen, minder eenvoudig is om langs of rond het centrum te rijden. Ook aan die zijde moeten fietsers dus worden opgevangen.

De te verwachte looproutes c.q. passantenstromen (in bordeauxrood) in het centrum zijn in navolgende commerciële kaart opgenomen. Zie figuur 5.2.

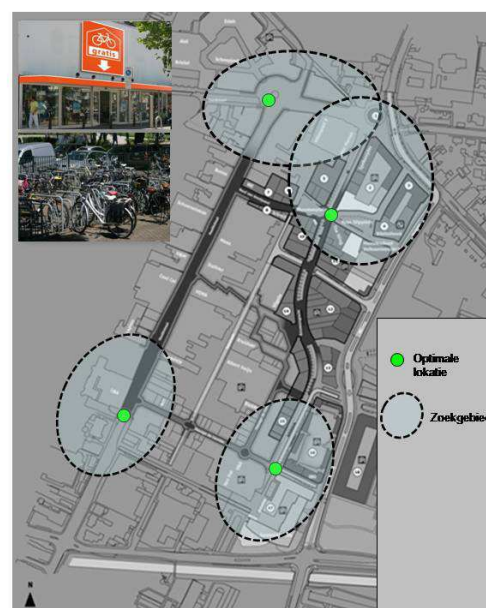


Figuur 5.2: Commerciële kaart met loopstromen (ondergrond www.brouwerspoort.nl)

Hieruit blijkt dat de bezoekers zogenaamde '8-jes' kunnen lopen. Er zijn twee mogelijke 8-jes. Waarbij de meest zuidelijke de drukste looproute wordt.

5.3 Visie op toekomstig fietsparke- ren

De optimale locaties voor opvangstallingen (bewaakt en onbewaakt) bevinden zich op de ontmoetingspunten van het fietsnetwerk met de drukke looproutes in het centrum. In figuur 5.3 zijn de (theoretisch) optimale locaties voor het fietsparkeren weergegeven. Op de plekken waar de drukke looproutes per fiets bereikbaar zijn. Uiteraard is het niet altijd mogelijk precies op die locatie de opvangcapaciteit te bieden. In de navolgende paragrafen wordt uitgewerkt hoe dit in de praktijk handen en voeten kan krijgen.



Figuur 5.3: Optimale locaties en zoekgebieden opvangplekken

5.4 Uitwerking oostzijde

Om het fietsparkeren ook in de toekomst goed te regelen zijn goede voorzieningen nodig op de juiste locatie. De locatie van de bewaakte stalling is bovendien van invloed op het te voeren beleid in de aanliggende straten.

Voor de locatie van de bewaakte fietsparkeerstallingen dient bij voorkeur zo goed mogelijk te worden aangesloten op de drukke looproutes en de belangrijkste fietsroutes.

In de Brouwersgracht stellen we een zelfde regime voor als in de Hoofdstraat:

- In de Brouwersgracht duidelijk aangeven waar wel en waar niet geparkeerd mag worden met vakken (of nietjes). Door het krappere profiel van de straat blijft het aanbod beperkt. Deze stallingen zijn bedoeld voor kortparkeerders en vergen bovendien handhaving. Het noordelijk deel van de Brouwersgracht zou ook meer als opvanggebied kunnen fungeren (zie verderop).
- Opvangstallingen in de aanloopstraten vanaf de Wolweg met een zwaartepunt bij Kees Stipplein in de vorm van rekken.

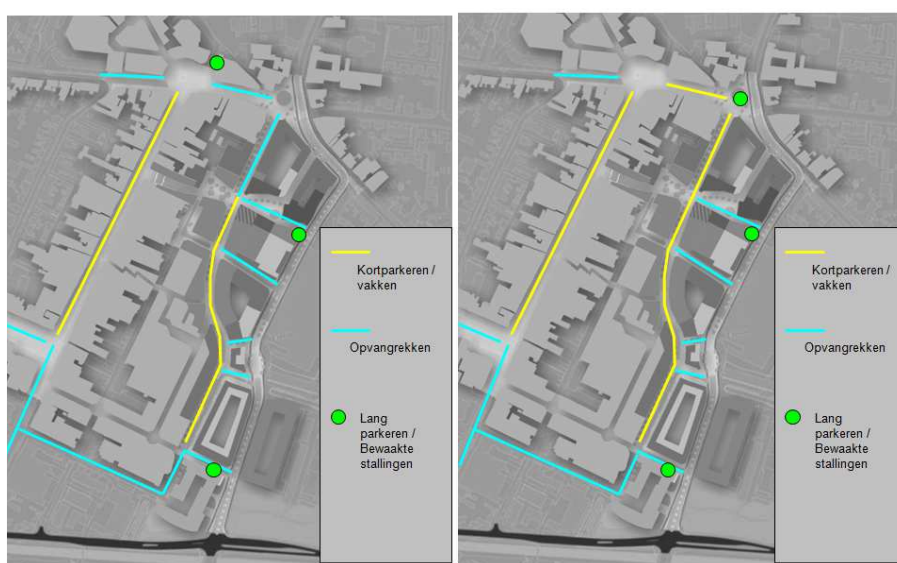
De locatie Suikervat aan de zuidoostzijde hebben wij als uitgangspunt genomen voor het stallen aan de oostzijde van het centrum. Deze stalling is aanwezig en ligt binnen het zoekgebied. Ook de stalling bij Tricortage is als uitgangspunt genomen. Deze stalling ligt ook (net) binnen het zoekgebied.

Naast de stallingen het Suikervat en Tricortage is aan de noordzijde een extra stalling nodig. De stalling Tricortage ligt vrij excentrisch om het gehele noordelijk gebied te bedienen. Er zijn twee scenario's mogelijk:

- Een centrale stalling in het noordelijke gebied, ergens tussen het Zwaaipelein en het Scheepjeshofplein, bijvoorbeeld op/onder/aan het Zwaaipelein. Deze stalling is optimaal bereikbaar per fiets, maar sluit niet helemaal aan op de drukste looproutes. Er is bovendien veel overlap met het voedingsgebied van de stalling Tricortage.
- Realisatie of handhaving van een stalling op/onder/aan het Scheepjeshofplein.

De beide scenario's zijn in figuur 5.3 weergegeven. Bij andere locaties van de bewaakte stallingen past op enkele straten ook een ander beleid ten aanzien van de benodigde fietsparkeervoorzieningen. Dit is ook in de scenario's meegenomen. Als de bewaakte stalling aan het Zwaaipelein wordt gerealiseerd, dan zijn de Hoogstraat en het noordelijke deel van de Brouwersgracht geen opvangstraten meer, en alleen bedoeld voor kort parkeren.

In binnensteden wordt in alle gevallen het merendeel van de fietsen gewoon op straat geparkeerd, ook als er goede bewaakte stallingen beschikbaar zijn⁴. In dit geval geldt dat zeker, omdat de fiets op straat (veel) dichterbij de drukke looproutes kan worden geparkeerd, dan de bewaakte fietsenstallingen. Bij de situering van de stallingen is vooral uitgegaan van het opvangen van fietsen direct aan de rand van het centrumgebied, grenzend aan de hoofdfietsroutes. Een locatie dichterbij de bron (winkels) bleek economisch niet haalbaar.



Figuur 5.3: Scenario's voor fietsparkeren oostzijde

We bevelen aan te kiezen voor een combinatie van Tricortage met de omgeving Scheepjeshofplein, vanwege een betere spreiding van de stallingsmogelijkheden.

Zodra er meer voorzieningen zijn voor langparkeerders kan handhaven ook stringenter gebeuren (er is immers een goed alternatief) en kan het op drukke looproutes zo nodig worden ingeperkt. Ook in de uiteindelijke situatie moet het fietsparkeren in de stallingen worden gestimuleerd. Zie paragraaf 5.6.

Aandachtspunten bij de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel met betrekking tot het fietsparkeren is de ruimte voor fietsparkeren langs de Brouwersgracht. Het profiel van de Brouwersgracht is relatief smal. Aan de oostzijde is het profiel relatief breed, maar deze route wordt ook door vrachtverkeer gebruikt. Het uitgangspunt is nu dat er wel kan worden gefietst aan de oostzijde van de Brouwersgracht, maar dat fietsparkeren niet is toegestaan.

⁴ Onderzoek uit 2000 laat een gemiddelde bewakingsgraad van 18% zien en een maximum van 40% in Nijmegen. In Apeldoorn, redelijk vergelijkbaar met Veenendaal, ligt het percentage, inclusief communicatiecampagnes nu op 30%. Zelfs in de directe omgeving van een stalling parkeert nog circa 50% van de fietsers buiten de stalling.

Deze situatie lijkt onlogisch, de fietsers op de Brouwersgracht zullen immers hun fiets willen parkeren. Doorgaande fietsers zijn er niet (veel) te verwachten. Een combinatie van wel fiets, maar niet parkeren is bijna een vorm van uitlokking van wildparkeren. De hekken langs de gracht bieden bovendien een goede parkeeraanleiding.

Uit oogpunt van fietsparkeren zijn er drie denkbare scenario's:

- Alsnog realiseren van fietsparkeervoorzieningen langs de Brouwersgracht, bijvoorbeeld schuin langs het water of aan de westzijde tussen de bomen.
- Aanbieden van veel fietsparkeervoorzieningen in de zijstraten, zodat de Brouwersgracht alleen een aanloopstraat is, in combinatie met handhaving op fietsparkeren. Zeker de omgeving van de supermarkt is daarbij een aandachtspunt.
- Niet toestaan van fietsen op de Brouwersgracht en alle fietsparkeren vanaf de Wolweg ontsluiten.

Uit oogpunt van fietsparkeren is het zaak om uit een van deze drie scenario's te kiezen. Dit vraagt een aanpassing van het bestaande beleid voor inrichting en/of gebruik van de Brouwersgracht.

5.5 Uitwerking Westzijde

Aan de westzijde van het centrum is de uitgangspositie al wat meer uitgekristalliseerd. Er is een bestaande stalling aan de Duivenweide. Aan de bestaande situatie zit echter een aantal nadelen:

- de bestaande stalling Duivenweide is relatief ver weg van de drukke loopstromen;
- het gebied voor C&A is, mede door de verre stalling, zeker op Marktdagen, overbevolkt met fietsen;
- er is geen stalling voor horecabezoekers.

In de ideale situatie is er een fietsenstalling in de directe omgeving van C&A. Deze stalling is goed bereikbaar, sluit direct aan bij de drukste looproutes en kan de openbare ruimte ontlasten van geparkeerde fietsen. De fysieke ruimte om direct nabij de C&A een stalling te realiseren ontbreekt echter. Dit betekent dat het fietsparkeren aan de zuidwestzijde van het centrum niet optimaal geregeld is.

We verkennen een aantal second best opties:

1. Fietsparkeren op de Markt
2. Vergroten functie opvangstallingen door:
 - a. aanbieden voldoende kwaliteit en kwantiteit opvangstallingen;
 - b. vergroten aantrekkelijkheid (zie paragraaf 5.6);
 - c. vergroten aantrekkelijkheid looproutes;
 - d. beperken fietsparkeeraanbod C&A.
3. Handhaven bestaande situatie.

Ad 1. Fietsparkeren Markt

De meest voor de hand liggende oplossing voor deze drie knelpunten zou zijn: een fietsenstalling op de Markt: ligt centraal, ontlast het gebied voor C&A en is geschikt voor horecabezoek. De locatie Markt heeft echter ook nadelen:

- op de Markt is er markt;
- een fietsenstalling op de Markt zou afbreuk kunnen doen aan de ruimtelijke kwaliteit;
- de markt is per fiets niet optimaal te bereiken.

De fietsenstalling op de Markt zou daarom in ieder geval een flexibel karakter moeten hebben, waarbij de omheining en de rekken kunnen worden verwijderd.

Deze flexibele stalling zou uitsluitend op horecamomenten (zaterdagavond) kunnen worden geplaatst, maar zou ook altijd aanwezig kunnen zijn, met uitzondering van de marktdagen. De stalling op de markt kan bereikbaar worden gemaakt met een fietsroute achterlangs, langs de kerk. In hoeverre een stalling op de Markt überhaupt ruimtelijk wenselijk is, is een keuze die de gemeente Veenendaal moet maken.

Ad 2. Vergroten functie opvangstallingen

Voor het vergroten van de functie van de opvangstallingen is een combinatie nodig van een aantal maatregelen:

- aanbieden voldoende kwaliteit opvangstallingen;
- vergroten aantrekkelijkheid (zie paragraaf 5.6);
- vergroten aantrekkelijkheid looproutes;
- beperken fietsparkeeraanbod C&A.

De crux van deze aanpak is gelegen in de laatste twee maatregelen. Zolang het winkelgebied en de markt bij C&A beginnen en er geen beperkingen zijn om daar je fiets te parkeren, dan zal het gebruik van de verder weg gelegen stallingen beperkt blijven.

We draaien het daarom om: breng de markt en/of andere functie van de binnenstad richting de opvangstallingen en beperkt het fietsparkeren bij C&A.

Gedacht kan worden aan een kleine uitbreiding van de markt om de hoek bij C&A of een permanente invulling met een bloemenkraam of kiosk om zo het winkelgebied in ieder geval ook gevoelsmatig de hoek om te trekken.



Figuur 5.4: Impressie aantrekkelijke functie 'om de hoek'

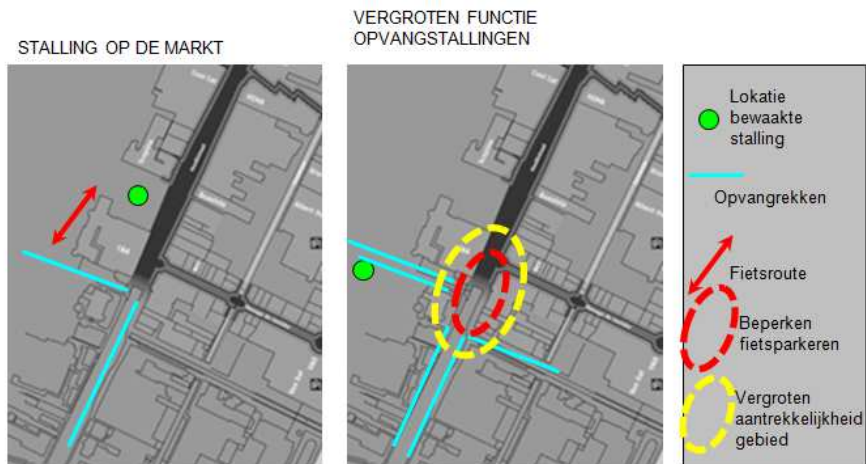
Het gebied voor C&A is nu op drukke dagen overvol met fietsen. De aanpak uit deze notitie biedt handvatten voor het handhaven op fietsparkeren buiten de aangegeven plaatsen. Dit kan er al toe leiden dat vanzelf overloop ontstaat naar de opvangstallingen in de omgeving.

De omgeving C&A blijft dan echter dé bestemming voor de fietsers, die alleen in geval van een gebleken capaciteitstekort uitwijken. Duidelijker en uiteindelijk wellicht zelfs gebruikersvriendelijker is het fietsvrij maken van het gedeelte voor C&A. Daarmee wordt dit gebied aantrekkelijker voor voetgangers en worden de opvangstallingen relatief aantrekkelijker voor fietsers.



Figuur 5.5: Allemaal op afstand, iedereen een goede plek

Vervolgens is het zaak om de opvangstallingen net buiten het gebied bij C&A voldoende kwaliteit en capaciteit mee te geven. Onder voorwaarde dat er geen, of in ieder geval veel minder fietsparkeerplaatsen bij C&A beschikbaar zijn, is het ook zinvol om de stalling Duivenweide nieuw leven in te blazen (zie voor de maatregelen paragraaf 5.6).



Figuur 5.6: Fietsparkeren zonder en met markt

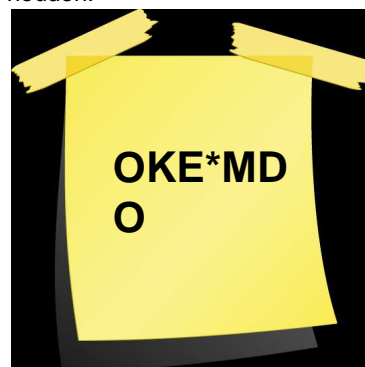
Ad 3. Handhaven bestaande situatie

Gezien de haken en ogen die aan de andere opties kleven, is het ook een serieuze optie om de bestaande situatie in grote lijn te handhaven. Dit betekent (veel) fietsparkeerlocaties in de omgeving van C&A en alleen handhaven op fietsen die buiten die aangewezen locaties staan geparkeerd.

5.6 Gebruik stallingen blijven stimuleren

Net als voor de maatregelen op korte termijn kan, en moet, het gebruik van de fietsstalling ook blijvend worden gestimuleerd. Bij het stimuleren van gedragsverandering is het zaak de volgende aandachtspunten in gedachte te houden:

- **Opties:** Biedt verschillende opties en beperkt ongewenste opties:
 - Hier: Zorg voor stallingen in alle richtingen en beperk tegelijkertijd fietsparkeren op de plekken waar de drukste voetgangersstromen samenkomen. Handhaaf ook op foutparkeren, zodat gemakzucht niet wordt beloond.
- **Kennis:** Maak de stalling bekend, communiceer!
 - Hier: via de krant, verwijzen, duidelijke aankleden
- **Ervaren:** Laat fietsers in ieder geval de stalling eens proberen:
 - Hier: Maak het extra aantrekkelijk in de beginperiode (gratis koffie etc. breng foutgestalde fietsen naar de stalling)
- **Motiveer:** Prikkel de fietser:
 - Hier: Gebruik fiets en win om fietsenstallen te stimuleren.
- **Doelgroepen:** pas aanbod en communicatie aan op specifieke groepen:



- Hier: Biedt ook stallingen aan voor personeel en horecabezoek. En communiceer daarover met de doelgroep.
- **Voorkom Ongemakken**, ook voor mensen die het systeem nog niet kennen:
 - Hier: Vriendelijke personeel, gratis, geen gedoe met bonnetjes, zo nodig hulp met stallen.

6 Actielijst

		direct	korte termijn	lange termijn
1	verleiden			
	verwijzen	uitvoering*	vervolg*	
	aankleden	uitvoering		
	bebording	uitvoering		
	openingstijden	voorbereiding	uitvoering*	
	fiets en win	voorbereiding	uitvoering*	vervolg*
	rode loper	uitvoering*	zo nodig*	
2	faciliteren			
	opvangstallingen	voorbereiding	uitvoering*	
	piekstallingen	voorbereiding	uitvoering*	vervolg*
	tijdelijke stalling	voorbereiding	uitvoering*	
	nieuw gebied	keuze scenario	voorbereiding	uitvoering*
optimalisatie west	vastleggen richting	voorbereiding	uitvoering*	
3	handhaven			
	APV aanpassen	uitvoering*		
	afbakening	voorbereiding	uitvoering	
	handhaving	prognose (extra) capaciteit	uitvoering*	
4	monitoring	jaarlijks	jaarlijks	jaarlijks

* Communicatie gewenst

Bijlage 1 Voorbeeld teksten APV en uitvoeringsbesluit

bron: Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren, Fietsberaad, 2012

Artikel [...]: Parkeren en overlast van fietsen en bromfietsen³

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, of ter voorkoming van schade aan de openbare ruimte of gezondheid aangewezen plaatsen op de weg, fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
2. Het is verboden op door het college aangewezen openbare plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan (weesfietsen).
3. Het is verboden fietsen en bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan (fietswrakken).

Voorbeeldtekst Uitvoeringsbesluit fout geparkeerde fietsen

"BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE [...],

overwegende, dat

het ingevolge artikel [...] van de Algemeen plaatselijke verordening gemeente [...] (APV) mogelijk is op de weg gelegen plaatsen aan te wijzen waar het in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, dan wel ter voorkoming van schade aan de openbare ruimte of gezondheid, verboden is fietsen of bromfietsen buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan;

(...)

BESLUITEN

[naam gebied], begrensd door [namen straten], aan te wijzen als gebied waar het verboden is fietsen of bromfietsen buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan, *[zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte situatietekening]*;

(...)

[INWERKINGTREDING EN ONDERTEKENING]"