

Registratienummer : 17INT00465

Auteur : J. Rouw

Datum : 29 juni 2017

Onderwerp : Mogelijkheden invoering parkeerverbod bedrijventerrein De Aam

Scenario	1.	2.	3.	4.	5.
Toelichting	Parkeerverbod met 85 parkeerplaatsen op de weg	Parkeerverbod met 85 parkeerplaatsen op de weg + (in overleg met de ondernemers) extra parkeerplaatsen op de weg waar zij een parkeerprobleem ervaren	Parkeerverbod met 85 parkeerplaatsen op de weg + extra parkeerplaatsen in het groen op locaties waar ondernemers een parkeerprobleem ervaren	Parkeerverbod met parkeerplaatsen in het groen. Er worden dus geen parkeerplaatsen op de weg aangegeven	Ondernemers dienen verzoek in tot lokaal parkeerverbod
Reactie ondernemers	Op een aantal plaatsen vinden ondernemers dat er te weinig parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte. Dit zijn: - Pascalweg - Nijverheidsweg - Doodlopend deel van de Einsteinweg	Aantal ondernemers hebben extra parkeerplaatsen genoemd als alternatief. Dit geldt voor: - Pascalweg - Nijverheidsweg	Aantal ondernemers hebben parkeren in het groen genoemd als alternatief.		Ondernemers zijn hier voorstander van.
Reactie Stichting Parkmanagement Overbetuwe (SPO)	Deze optie heeft de voorkeur van SPO.	SPO heeft de voorkeur voor een totaal parkeerverbod.	SPO is tegen het opofferen van groenstroken voor parkeren.		SPO is voorstander van een totaal parkeerverbod.
Reactie toezichthouders	De toezichthouders hebben geen duidelijke voorkeur. Belangrijkste is dat het voor iedereen duidelijk moet zijn waar wel en niet geparkeerd mag worden.				
Politie (per mail, 13 oktober 2016)	Algemeen - Een parkeerverbod zorgt dat er geparkeerd wordt waar het is toegestaan, gereguleerd; - In de huidige situatie wordt op meer plekken geparkeerd dan wordt toegestaan na regulering. Het nu ingetekende aantal parkeervakken lijken veel minder te zijn dan het huidige parkeergebruik; - Minder parkeren op de rijbaan zorgt voor meer snelheid; - Wisselen van de zijde van de weg waar geparkeerd mag worden zorgt voor een mindere "rechtstand" en vermindering van de snelheid; - Bij aan te leggen parkeervakken naast een "groenstrook", is een "uitstapstrook" aanbevelingswaardig;				

	- Parkeerverbod, bord E1 RVV 1990, geldt na het Arrest van het Gerechtshof, d.d. 23 mei 2016, alleen voor de rijbaan en niet voor de berm. De “groenstroken” naast de rijbaan zijn, ondanks de verhoogde trottoirband, bermen waarin dan geparkeerd mag worden. Alleen een fysieke afscherming kan het parkeren dan voorkomen; - E1 en E2 en de gele strepen gelden alleen voor de rijbaan en niet voor de berm. - E4 is alleen toepasbaar op een parkeergelegenheid. Een weg is een weg. - Hinder of overlast bij het parkeren voor of tegenover een inrit is nu ook al handhaafbaar en blijft dit ook bij het instellen van een parkeerverbod. Naar aanleiding van de enquête - Navragen bij politie i.v.m. voertuigen die soms wel een half uur op de Nijverheidsweg wachten: Ik ken het probleem niet. Dit is inderdaad geen parkeren maar kan op basis van hinder of overlast wel aangepakt worden; - Kruising Pascalweg – Nijverheidsweg is voorzien van een stopverbod, doorgetrokken gele strepen in de bochtstralen. Als deze wegen, aansluitend op Nieuwe Aamsestraat en Industrieweg Oost een te intensief gebruikte route is zou hiervoor pleiten geen parkeerverbod in te stellen op deze route of zoveel mogelijk parkeervakken aan te leggen dat de door rij ruimte wordt geminimaliseerd. De snelheid op dit traject, met name Nijverheidsweg, is al een aandachtspunt bij de wijkagent; - Ik ondersteun de mening dat er geen eenrichtingsverkeer op de Nijverheidsweg ingesteld moet worden. Ik pleit juist voor zoveel mogelijk parkeervakken op de Nijverheidsweg; - Probleemstelling bij Edisonweg, wachttijd voor Post NL. Langs het hekwerk van Post NL is ruimte om een opstelstrook te maken in het “groen”. - Faciliteren van een parkeerplaats in de bocht van de Edisonstraat is verkeerstechnisch lastig dit op een veilige wijze aan te leggen; - Doodlopend deel Einsteinweg. De strook grijze klinkers lijkt inderdaad op een parkeerstrook. Uitbreiding van parkeercapaciteit lijkt hier noodzakelijk. Daarbij de materiaalkeuze afstemmen op het beoogde gebruik. Het betreft niet het Forensisch Instituut, dit is gevestigd aan de Marithaime, maar het IBT-centrum van de politie. Het centrum is niet uitgebreid, maar er worden meer trainingen gegeven; - Op de Industrieweg Oost t.h.v. de Einsteinweg wordt geparkeerd. Dit klopt en dat is toegestaan!
	Opmerking over parkeren in de bermen. In de APV staat een artikel (5:11 Aantasting groenvoorziening door voertuigen) waardoor opgetreden kan worden tegen het parkeren in de bermen. Omdat hier een hogere wetgeving van toepassing is, is dit artikel hier niet toepasbaar.
Parkeren vrachtauto's	In de huidige situatie is De Aam als alternatieve locatie aangewezen waar vrachtauto's kunnen parkeren. Voor de bebouwde kom van Elst geldt namelijk een parkeerverbod voor vrachtauto's. Dit is geregeld via artikel 5:8 (Parkeren van grote voertuigen) uit de APV. Met een parkeerverbod zal hier dus rekening mee gehouden moeten worden. Anders moet het toenmalige besluit, waar De Aam als alternatieve parkeerlocatie is aangewezen, aangepast worden. Enkele ondernemers hebben het idee geopperd om als gemeente maar een terrein beschikbaar te stellen. Het college is van mening dat dit geen taak van haar is, maar bij een particulier initiatief een positieve houding zal aannemen. Een alternatief voor het parkeren is om uit te wijken naar de verzorgingsplaats langs de A325. Er zijn geen reacties gekomen van ondernemers dat parkeren op de weg van vrachtwagens belangrijk is. Wat wel aangegeven werd is dat er hinder is. Van ondernemers omdat ze de inritten blokkeren , en van bewoners omdat er op meerdere dagen (weekenden) vrachtwagens voor hun deur geparkeerd staan.
Parkeeronderzoek 2013	In 2013 is voor het noordelijk deel een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er voor de volgende (gedeelten) straten sprake is van een parkeerdruk. Wij spreken dan van een bezettingsgraad van 85% of hoger. - Nijverheidsweg (ter hoogte van PostNL) - Pascalweg (tussen Nijverheidsweg en Edisonweg)

	- Edisonweg. Uit het gelijktijdig gehouden motiefonderzoek is gebleken dat ruim 90 % van de geparkeerde auto's aangemerkt kan worden als werknemer, en rond de 20 % als bezoeker. Hieruit blijkt wel dat ondernemers zelf ook een verantwoordelijkheid hebben om hun personeel te stimuleren om met een andere vervoerwijze te komen, of de auto te laten parkeren in de op loop/fietsafstand gelegen gratis P+R garage.				
Verkeersbesluit	In artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald dat de motivatie voor een verkeersbesluit op de volgende gronden gebaseerd moet worden: a. Het verzekeren van de veiligheid op de weg; b. Het beschermen van weggebruikers en passagiers; c. Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; d. Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Zoals de politie al aangeeft is er geen parkeerverbod noodzakelijk om tegen geparkeerde auto's die een inrit blokkeren op te treden. Dit brengt bij een algeheel parkeerverbod voor De Aam een groot risico met zich mee op een lang lopende procedure.				
Reactie verkeerskundige TBV	In hoeverre zijn de 85 parkeerplaatsen voldoende? Wordt hiermee de piekdrukte opgevangen? Of een groot deel? Ook al kan een lokale parkeerdruk in straten ernaast worden opgevangen, ondernemers kijken vooral naar de weg voor de deur. Voor vrachtverkeer weet ik niet hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Nu staan ook vrachtwagens geparkeerd, deze bestaan grofweg uit 2 groepen: 1) horen bij ondernemers op de Aam, 2) verplichte rusttijden van andere truckchauffeurs. Let ook op mijn eerdere opmerking over parkeren op eigen terrein waarbij onduidelijk is waar eigen terrein begint of op stukken tussen rijbaan en eigen	Zie vorige opmerking. Bij deze variant is er de mogelijkheid om bij bedrijven die geen vrachtverkeer op eigen terrein krijgen extra parkeerplaatsen te maken. Er is minder manoeuvreerruimte nodig. Maatwerk op grotere schaal dus. Vanuit de dienstverlening naar de ondernemers, zou optie 2 mijn voorkeur hebben. Vanuit de verwachting dat dit kan leiden tot extra verzoeken voor parkeervakken en niet wetend waar het einde ligt, zou optie 1 mijn voorkeur hebben.	Zie vorige opmerking. Is mogelijk, maar dan is het goed om vooraf na te gaan waar men dit wil. Dan alleen deze toestaan en nieuwe verzoeken niet meer. Deze optie kan vanuit mijn oogpunt, maar houd deze als laatste optie.	De politie heeft al aangegeven dat door het vrijhouden van de rijbaan de snelheid van het verkeer omhoog zal gaan. Dit is ongewenst. Een natuurlijke snelheidsremmer is wel wenselijk. Aan de andere kant kan alleen parkeren in de bermen (voorzien van parkeerhavens) wel de overzichtelijkheid wat verbeteren bij het verlaten van de uitritten. Let ook op mijn eerdere opmerking over parkeren op eigen terrein waarbij onduidelijk is waar eigen terrein begint of op stukken tussen rijbaan en eigen terrein. Deze kunnen onder het parkeerverbod vallen en voor discussie zorgen. Heeft niet mijn voorkeur	Is mogelijk, maar het risico is dat: dit op teveel plaatsen gaat gebeuren, er wordt maatwerk geleverd, dat dus niet overal hetzelfde zal zijn. Kost meer keren werk voor verkeersbesluiten en afhandeling bezwaren. Kans op verzoek om totaaloplossing. Als ondernemers verzoek indienen tot lokaal parkeerverbod, moet dit afgestemd zijn met de ondernemers in het stuk straat en SPO. Heeft zeker niet mijn voorkeur.

	terrein. Deze kunnen onder het parkeerverbod vallen en voor discussie zorgen. Ik noem als voorbeeld even Archimedesweg 42 en 3b. Hier is de rijbaan van de gemeente en het verharde gedeelte naast de rijbaan van de bedrijven. Het is nu openbaargebied en parkeren is toegestaan. Er zijn geen vakken aanwezig. Lijkt me goed om het overleg aan te gaan met deze bedrijven en hier parkeervakken aan te leggen op kosten van de gemeente. Dit geldt voor meer situaties waar openbare parkeerplaatsen liggen op andermans grond. Verkeerskundig gezien heeft deze optie mijn voorkeur.				
Reactie verkeerskundige TBR Als aanvulling op die van TBV	Met 1 verkeersbesluit wordt voor heel De Aam het parkeerverbod geregeld. Dit bespaart veel ambtelijke uren. Uit het parkeeronderzoek van 2013 blijkt nu al dat er voor enkele straten een te kort aan parkeerplaatsen is. Ondernemers hebben dan al aangegeven bezwaar tegen het parkeerverbod te zullen maken, als er geen aanvullende maatregelen genomen worden. Behalve rekening te hebben gehouden met de	Om aan de nu al bekende bezwaren tegenmoet te komen zou dit een goed alternatief zijn. Er moet dan behalve met de betrokken ondernemer, ook met de direct betrokken ondernemers overeenstemming bereikt worden. Het kost meer uren aan voorbereiding, maar er wordt wel op een gecontroleerde manier maatwerk geleverd. Deze variant kan goed	Een combinatie van parkeervakken op de weg en in het groen wordt afgeraden. Behalve dat het een chaotisch aanblik zal zijn, is het voor de gebruiker onduidelijk. De weggebruiker is namelijk gebaad bij een duidelijke keuze: of op de weg of in het groen.	Bij deze optie zijn de meeste parkeerplaatsen te realiseren, waarbij de doorstroming niet in gevaar komt. Een nadeel is wel dat bij gebrek aan geparkeerde auto's op de weg, er harder gereden zal worden. Een ander groot nadeel is dat het ten koste gaat van het toch al weinig groen (vooral in het noordelijke deel). Bij groenstroken die breder zijn dan 5 meter, blijft er altijd nog minimaal een groenstrook van 2,50 meter	Dit wordt ten stelligste afgeraden. Zie ook reactie TBV.

	bereikbaarheid van de bedrijven is ook rekening gehouden met de verkeersveiligheid.	toegepast worden op die locaties waar nu al sprake is van een parkeerdruk. Bij een eenmaal genomen verkeersbesluit, hoeft bij het aanbrengen van een extra parkeervak, geen nieuw verkeersbesluit genomen te worden. Dit heeft mijn voorkeur omdat er maatwerk geleverd kan worden. Zonder dat dit ten koste gaat van groen. Blijft het 'probleem' van de geparkeerde vrachtwagens over. Het gaat hier niet om het laden en lossen, maar over in de avond en weekenden geparkeerde vrachtwagens. Door op plaatsen, waar geparkeerde vrachtwagens het minste overlast geven, kunnen parkeerplaatsen gereserveerd worden voor vrachtwagens. Dit kan door langere vakken op de weg aan te geven, inclusief een verkeersbord dat deze voor vrachtwagens bestemd zijn. Geadviseerd wordt wel om deze parkeerplaatsen in het groen aan te leggen. Mogelijke locaties zijn de Platinaweg, Newtonweg en Edisonweg ter hoogte van PostNL. Hier liggen redelijk brede en lange groenstroken.		breedte over. Voor vrachtverkeer gunstig omdat er duidelijker een gebied aangegeven kan worden waar deze mogen parkeren.	

Reactie verkeerskundige TOW	De genoemde wegen hebben enkel een ontsluitende functie voor de bedrijven (laagste wegcategorie). Een snelle doorstroming is minder belangrijk. Op deze wegen kan je verwachten dat er auto's en vrachtauto's parkeren of even stil staan. Om de overlast van het parkeren te beperken is het aangeven van parkeervakken op de rijbaan een goede verbetering. Om maatwerk te leveren bij de bedrijven waar de parkeerproblematiek het grootst is, is het wenselijk om met betrokkenen het maximale aantal parkeerplaatsen te realiseren. De verkeersveiligheid mag daarbij niet uit het oog worden verloren. Bij deze gesprekken kan ook gewezen worden op alternatieven, zoals onderlinge verhuur van parkeerplaatsen en de P+R garage. Een loopafstand van 800m (+/- 10min.) is acceptabel voor langparkeerders (CROW). Een groot gebied van de Nijverheidsweg en Pascalweg vallen binnen dit gebied. Daarnaast zouden we fietsstallingsmogelijkheden bij de P+R garage kunnen faciliteren zodat de werknemer ook kan fietsen. De actieradius wordt dan nog groter. Variant 2 heeft de voorkeur.				
Reactie economie	Deze optie is passend. Mogelijk zijn er te weinig alternatieven parkeerplaatsen in de directe nabijheid. Parkeren op eigen terrein is het uitgangspunt..	Belangrijk is dat er voldoende alternatieven zijn. Deze optie biedt extra alternatieven in de directe nabijheid van het bedrijf.	Dit tast de groenstructuur aan en heeft gevolgen voor de uitstraling van dit hoogwaardige bedrijventerrein.		Deze optie zorgt ervoor dat de acute problemen op het terrein kunnen worden opgelost.
Reactie groenbeheerder	Voor groen geen gevolgen	Voor groen geen gevolgen. Voor vrachtwagensparkeerplaatsen in het groen, het volgende. Verlies aan groenstructuur op het industrieterrein is zeer onwenselijk vanwege de stedenbouwkundige en groene opzet (uniform rustig beeld van het industrieterrein met een groene uitstraling). Van uit beleid (handboek locatie-eisen) streven we ook een bepaalde minimale hoeveelheid groen per inwoner na wat de laatste tijd eerder aan het afnemen dan aan het toenemen is.	Zeer onwenselijk. Bedrijventerrein heeft kwalitatief hoogwaardige uitstraling mede door de goede groenstructuur. Zodra parkeren mogelijk is wordt de groenstructuur die nu nog grotendeels intact is ernstig aangetast wat niet wenselijk is.		Voor groen geen gevolgen
Reactie wegbeheerder	Geen probleem.		Meer verharding is niet wenselijk, in verband met afvoer hemelwater en bestrijding onkruid op verhardingen.		

Kosten	€ 7.000,- Hier is dekking voor uit het mobiliteitsfonds parkeeronderzoek De Aam	Door maatwerkoplossing is het niet te zeggen wat de kosten zullen zijn. In ieder geval hoger dan variant 1. Hier is dekking voor uit het mobiliteitsfonds parkeeronderzoek De Aam	Door maatwerkoplossing is het niet te zeggen wat de kosten zullen zijn. In ieder geval fors hoger dan variant 1 of 2. Hier is geen dekking voor.	Ten noorden van de Eisenhowerplas kunnen ongeveer 150 parkeerplaatsen aangelegd worden. De kosten hiervoor worden geraamd op 150 x € 500,- = € 75.000,- Ten zuiden zijn dit er ongeveer 300. De kosten hiervoor worden geraamd op 300 x € 500,- = € 150.000,- Voor de aanleg van parkeerplaatsen is geen dekking.	Door maatwerkoplossing is het niet te zeggen wat de kosten zullen zijn. De inschatting is dat deze lager zijn dan bij variant 1. Hier is dekking voor uit het mobiliteitsfonds parkeeronderzoek De Aam..
Bestemmingsplan (zie mail van 4 januari)	De meeste groenstroken langs de openbare weg hebben de bestemming 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn parkeervoorzieningen toegestaan. Sommige groenstroken hebben de bestemming 'Groen'. Binnen de meeste groenstroken met de bestemming 'Groen' zijn parkeervoorzieningen ook toegestaan. Er zijn echter uitzonderingen, omdat er een ander bestemmingsplan geldt. Vanwege de archeologische bestemming kan het zijn dat er een vergunning nodig is voor het aanleggen van de parkeerplaatsen. Dit hangt af van de oppervlakte en de diepte van de grondwerkzaamheden. Het kan zelfs zijn dat er een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Als bekend is waar de parkeerplaatsen aangelegd worden verdient het de aanbeveling om nog eens een bestemmingsplancheck te doen. Mocht dan toch blijken dat er sprake is van een strijdigheid dan kunnen we op basis van een eenvoudige procedure afwijken van het bestemmingsplan, mits er sprake is van een niet ingrijpende herinrichting van openbaar gebied.				