verkeersboete.nl

INGEKOMEN
23 APR. 2026

Gemeente Culemborg
Postbus 136
4100AC Culemborg

Zoetermeer : dinsdag 21 april 2026
Onderwerp : Woo-verzoek parkeerregulering

Geachte heer/mevrouw,

De gemeente hanteert fiscaal parkeerbeleid. Dat mag uitsluitend met het oog op het reguleren van de parkeerdruk (parkeerregulering).

Ik verzoek u, onder verwijzing naar de Woo, openbaar te maken:

- Alle documenten waaruit blijkt dat (i) invoering van een fiscaal parkeerregime (destijds) is gedaan met het oog op het reguleren van de parkeerdruk, alsmede (ii) de na de invoering gedane uitbreidingen van plaatsen met betaald parkeren, eveneens zijn gedaan met het oog op het reguleren van de parkeerdruk.

  Onder documenten versta ik onder meer: verslagen, notities, sms- en WhatsApp-verkeer, en raadsstukken.

Toelichting: in veel steden worden plaatsen waar betaald parkeren geldt (continue) uitgebreid. Ik ontvang van iedere uitbreiding graag de onderliggende stukken waaruit volgt dat zulks is gebeurd met het oog op de parkeerregulering.

Contact
Mocht u nog vragen hebben over deze brief, kunt u mij bellen op nummer 06 [redacted]. Mocht ik niet opnemen dan kunt u een boodschap achter laten. Ik bel u dan terug. Uiteraard kunt u ook een mailtje sturen [redacted]@verkeersboete.nl).

Hoogachtend,

[redacted]

PB2604GEJA728173506
Postbode B.V.
Postbus 8161 3301CD Dordrecht the Netherlands ,

Frankering betaald

R Aangetekend **D-A-1**

POSTNL

Gemeente Culemborg
Postbus 136
4100AC CULEMBORG

3STMUW987049599

Culemborg

Verkeersboete.nl
T.a.v. [redacted]
Per e-mail:
[redacted]@verkeersboete.nl
[redacted]@verkeersboete.nl

UW AANVRAAG	21 april 2026	CONTACTPERSOON	[redacted]
ONS KENMERK	2553193	TELEFOONNUMMER	0345-477700
VERZENDDATUM	15-7-2026	TEAM	BWB / AJZ

ONDERWERP Besluit op uw Woo-verzoek

Geachte [redacted],

In uw brief van 21 april 2026, ontvangen op 23 april 2026, heeft u met een beroep op de Wet open overheid (hierna: Woo) verzocht om openbaarmaking van alle documenten waaruit blijkt dat de invoering van het fiscale parkeerregime is geschied ter regulering van de parkeerdruk.

Tevens wordt verzocht om documenten waaruit blijkt dat latere uitbreidingen van het gebied waar betaald parkeren geldt eveneens zijn ingevoerd met het doel de beschikbare parkeerruimte te reguleren.

Wettelijk kader
Ik behandel uw verzoek als een verzoek op grond van de Wet open overheid (Woo).

Inventarisatie documenten
Naar aanleiding van uw verzoek is binnen de gemeentelijke organisatie onderzoek verricht naar documenten die betrekking hebben op de invoering van parkeerregulering en de doelstellingen daarvan.

Bij deze zoekslag is één document aangetroffen dat binnen de reikwijdte van uw verzoek valt. Daarnaast is ten aanzien van het document een nadere toelichting verstrekt. Deze toelichting is opgenomen onder het onderdeel ‘Besluit’.

Overwegingen
Uit de inventarisatie is gebleken dat één document binnen de reikwijdte van uw verzoek valt. Er zijn geen weigeringsgronden als bedoeld in hoofdstuk 5 van de Woo van toepassing. Het document wordt daarom volledig openbaar gemaakt.

Besluit
Ik besluit de door u gevraagde informatie openbaar te maken.

Gemeente Culemborg
Ridderstraat 250
Postbus 136
4100 AC Culemborg
tel 0345 477 700
fax 0345 477 950
info@culemborg.nl
www.culemborg.nl

bank BNG 28.50.01.728

Culemborg



Toelichting op het document
Daarnaast wordt opgemerkt dat het uitgangspunt van parkeerregulering in Culemborg overeenkomt met het uitgangspunt dat ook binnen andere gemeenten in Nederland wordt gehanteerd. De invoering van parkeerregulering heeft als doel het reguleren en verdelen van de beschikbare parkeerruimte. Voor Culemborg blijkt dit onder meer uit de Parkeernota Culemborg 2008, waarin parkeerregulering wordt beschreven als instrument om de beschikbare parkeercapaciteit te verdelen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen.

Wijze van openbaarmaking
Het openbaar gemaakte document wordt samen met dit besluit aan u toegezonden.

Vragen?
Voor vragen over dit besluit kunt u contact opnemen met [redacted] ([redacted]@bvowb.nl). Als u het niet eens bent met dit besluit, dan kunt u hier tegen bezwaar maken.

Hoe maakt u bezwaar?
U maakt bezwaar met een brief. Zet in de brief:
uw naam en adres;
de datum;
een omschrijving van het besluit waar u het niet mee eens bent;
waarom u het niet eens bent met het besluit;
uw handtekening.

Stuur uw bezwaar naar:
Burgemeester en wethouders gemeente Culemborg
T.a.v. Juridische Zaken
Postbus 136
4100 AC Culemborg

Zes weken na de verzenddatum van dit besluit moet uw bezwaar bij ons binnen zijn.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Algemeen juridische zaken
Bedrijfsvoeringsorganisatie West-Betuwe

Omdat dit besluit digitaal is aangemaakt ontbreekt een handtekening

Gemeente Culemborg
Ridderstraat 250
Postbus 136
4100 AC Culemborg
tel 0345 477 700
fax 0345 477 950
info@culemborg.nl
www.culemborg.nl

bank BNG 28.50.01.728

Parkeernota

Culemborg



Gemeente Culemborg
Maart 2008

INHOUDSOPGAVE

0 SAMENVATTING 5

1 INLEIDING 9

1.1 AANLEIDING 9
1.2 BELEIDSCONTEXT 9
1.3 LEESWIJZER 10

2 BINNENSTAD: OPGAVE VOOR DE TOEKOMST 11

2.1 PARKEERBALANS 2007 11
2.2 VASTSTAANDE ONTWIKKELINGEN 13
2.3 POTENTIËLE ONTWIKKELINGEN 14
2.4 OPGAVE VOOR DE TOEKOMST 15

3 WIJZIGEN PARKEERAANBOD BINNENSTAD 17

3.1 UITBREIDING MET PARKEERGARAGE(S)? 17
3.2 TARIEVENBELEID 20

4 PARKEERREGULERING 21

4.1 UITGIFTEBELEID PARKEERVERGUNNINGEN 21
4.2 DOELGROEPEN 22
4.3 UITBREIDEN PARKEERREGULERING? 24

5 STEDELIJKE VERNIEUWINGSPROJECTEN ("OUDE WOONWIJKEN") 25

6 WOONWIJKEN 27

6.1 TOENEMENDE PARKEERDRUK IN WOONWIJKEN 27
6.2 PARKEERNORM BIJ NIEUWE WONINGEN 29

7 WINKELCENTRA 31

8 KANTOORLOCATIES EN BEDRIJVENTERREINEN 33

9 DE STATIONSOMGEVING 35

9.1 VERBETEREN VAN DE HUIDIGE SITUATIE 35
9.2 ANTICIPEREN OP DE TOEKOMST 36

10 FIETS, OPENBAAR VERVOER, DIVERSE THEMA'S 37

10.1 FIETS 37
10.2 OPENBAAR VERVOER 37
10.3 SCHOLEN 38
10.4 SPORTCOMPLEXEN 38
10.5 HANDHAVING 38
10.6 PARKEERVERWIJZING 39

11 FINANCIËN 41

0 SAMENVATTING

In dit hoofdstuk zijn per thema de beleidsvoorstellen opgenomen. Deze beleidsvoorstellen zijn in de inspraak gebracht en worden ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Parkeeraanbod binnenstad

- Voor het aanbod van parkeervoorzieningen voor bezoekers van de binnenstad wordt uitgegaan van de geactualiseerde parkeerbalans ('2015'). De parkeervoorzieningen liggen bij voorkeur op een loopafstand van maximaal 150m tot de toegangen van de Markt. Op zaterdag is er sprake van een extra piekvraag van winkelbezoekers. Het extra aanbod dat nodig is op de zaterdag voor winkelbezoekers kan op iets grotere afstand gelegen zijn.
- De verdeling van het parkeeraanbod voor bezoekers van de binnenstad sluit aan bij de opbouw van de stad en de structuur van het hoofdwegennet. Een verschuiving van de parkeervoorzieningen van het oostelijk naar het zuidelijk gedeelte van de binnenstad is gewenst.
- De opgave voor de toekomst voor de binnenstad is om de parkeercapaciteit uit te breiden, te herordenen en te concentreren.
- De verkeerskundige voorkeurslocatie voor een concentratie en uitbreiding van parkeerplaatsen (gebouwde voorzieningen) is de Nieuwstad. Een eerste financiële verkenning heeft opgeleverd dat deze locatie kansrijk is door kostenbeheersing, efficiencywinst door 'werk met werk' te maken, een aantrekkelijke looproute en een beheerste tariefsverhoging.
- Aan de locatie Nieuwstad zijn ook andere functies toebedeeld waardoor een integrale afweging noodzakelijk is. Daaruit blijkt dat het niet mogelijk is om een grote voorziening voor de binnenstad te realiseren in Nieuwstad. Het stedenbouwkundig plan, de inpassingsmogelijkheden en de verkeersontsluiting zorgen er voor dat dit niet binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden mogelijk is. Door de mogelijkheden van dubbelgebruik te benutten biedt de voor Nieuwstad geplande parkeervoorziening op zaterdagen beperkte parkeercapaciteit voor bezoekers van de binnenstad.
- Zolang de Lange Meent onbebouwd blijft ontstaat er alleen op piekmomenten een klein tekort aan parkeerplaatsen. Indien de ontwikkeling van de Lange Meent in de toekomst wel plaats gaat vinden is het nodig om alsnog een locatie te zoeken voor parkeren. Een mogelijke oplossing is om op of onder de Lange Meent zelf voldoende plaatsen terug te laten komen. Daarnaast is het gewenst om toekomstige kansen te benutten: indien in of nabij het centrum nu nog niet voorziene herontwikkelingen plaats gaan vinden, kan worden afgewogen of het mogelijk en gewenst is om hierbij extra parkeerplaatsen toe te voegen voor de binnenstad. Daarbij kan ook de onderzoeksvraag worden meegenomen of hierdoor mogelijk bepaalde parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum kunnen worden opgeheven.
- Op basis van een vergelijking met plaatsen in de omgeving van Culemborg met een vergelijkbaar winkelaanbod kan worden geconcludeerd dat er op termijn een tariefruimte is van € 1,00 tot € 1,50 per uur voor het straatparkeren. Uitgangspunt hierbij is dat eventuele verhogingen stapsgewijs worden ingevoerd om schokeffecten te voorkomen.

Parkeerregulering

- Het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen blijft voorzien in minimaal één vergunning per woning tenzij men beschikt over een eigen parkeerplaats.
- Als uitgangspunt voor de tarieven van bewonersvergunningen geldt dat deze jaarlijks worden verhoogd met minimaal een inflatiecorrectie.
- De tarieven voor dagkaarten worden verhoogd. Winkeliers en werknemers van bedrijven die in het reguleringsgebied zijn gevestigd komen in de toekomst voor een betaalde locatiegebonden vergunning in aanmerking (grotere loopafstand). Dit is mogelijk zolang hiervoor volgens de parkeerbalans voor de binnenstad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
- Indien de parkeerdruk ten gevolge van winkelbezoekers om extra parkeerplaatsen vraagt kunnen extra maatregelen nodig zijn: de locatiegebonden vergunningen voor bedrijven worden uitsluitend geldig op werkdagen en/of werknemers gaan op grotere afstand parkeren.
- Uitgangspunt voor de huidige bedrijfsvergunningen en de

locatiegebonden vergunningen is dat deze stapsgewijs naar een marktconform tarief worden verhoogd.
- Uitbreiding van parkeerregulering wordt overwogen nadat er objectief een probleem is vastgesteld en er draagvlak (>50% van de respondenten) is bij de direct belanghebbenden.
- Wat betreft het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen gelden de volgende normen:

1. Bij publieke voorzieningen is 5% van het aantal plaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats.
2. Voor grote parkeerterreinen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen aanwezig zijn.

- Parkeerplaatsen op zichtlocaties aan randen van woonwijken worden gereserveerd voor deelauto's, onder de volgende voorwaarden:

1. Organisaties moeten een aanvraag indienen waaruit blijkt dat de deelauto meerdere huishoudens bedient binnen de wijk waarvoor de parkeerplaats wordt aangevraagd.
2. Er is voldoende vrije parkeergelegenheid beschikbaar.

- Voor gebieden waar vergunningparkeren geldt, kunnen deze organisaties een parkeervergunning aanvragen, mits zij aan kunnen tonen dat de deelauto meerdere huishoudens binnen het betreffende vergunningengebied bedient. Binnen het vergunningengebied wordt geen gereserveerde parkeerplaats aangewezen.

Parkeren stedelijke vernieuwing

- Een herontwikkeling mag het parkeerprobleem niet vergroten. Het is juist een kans om een parkeerprobleem integraal op te lossen en om bij te dragen aan een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.
- Op de herontwikkelingslocaties wordt prioriteit gegeven aan het parkeren voor de reeds aanwezige bewoners.
- Bij uitbreiding van functies worden de daarbij horende parkeervoorzieningen gerealiseerd, dan wel vindt een financiële afdracht plaats naar een parkeerfonds.
- De gemeente Culemborg beoordeelt de parkeerproblematiek per locatie. Hierbij kiest zij er voor om:

1. te voldoen aan de actuele parkeernorm en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte na te streven door aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen, mits dit financieel en ruimtelijk haalbaar is;
2. als dit niet mogelijk is, dan parkeerregulering invoeren en hiermee te sturen in vraag en aanbod;
3. in het uiterste geval niets te doen.

Parkeren woonwijken

- Daar waar de toegankelijkheid van de nooddiensten ten gevolge van foutparkeren in gevaar komt, wordt bijgestuurd door middel van informatie en handhaving.
- Per wijk wordt geïnventariseerd of en hoe groot het parkeerprobleem voor de bewoners is en of invoeren van parkeerregulering dan wel uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst en mogelijk is.
- Private parkeerplaatsen bij woningen dienen als zodanig in stand te worden gehouden. Hiervoor is periodiek toezicht en handhaving nodig.
- De bouwverordening wordt aangepast aan de actuele parkeernormen.
- Bij uitbreiding met nieuwe functies worden parkeervoorzieningen toegevoegd dan wel vindt een financiële afdracht plaats naar een parkeerfonds.

Parkeren winkelcentra

- Bij uitbreiding van winkelvoorzieningen of functies worden de parkeervoorzieningen uitgebreid volgens de actuele parkeernormen.
- Bij de nog toe te voegen functies bij winkelcentrum Parijsch worden de parkeernormen en dubbelgebruik als uitgangspunten gehanteerd voor het bepalen van het aantal toe te voegen parkeerplaatsen.
- Indien er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat bij winkelvoorzieningen wordt in de eerste plaats de oplossing gezocht in het verminderen van het langparkeren door woon-werkverkeer en vervolgens wordt een afweging gemaakt tussen het invoeren van parkeerregulering en het vergroten van het aanbod. De vorm van een eventuele parkeerregulering wordt afgestemd op de boodschappenfunctie. De kosten van parkeeruitbreiding en/of parkeerregulering komen niet per definitie ten laste van de gemeente. Ook de direct economisch

belanghebbenden kunnen hierop worden aangesproken.

Parkeren kantoorlocaties en bedrijventerreinen

- Kantoren en bedrijven (werknemers en bezoekers) parkeren op eigen terrein en veroorzaken geen parkeeroverlast in de directe omgeving.
- Vrachtwagenparkeren wordt uitsluitend toegestaan op daartoe aangewezen locaties. De Erasmusweg en Rolweg worden verboden voor vrachtwagenparkeren.

Parkeren stationsomgeving

- Autogebruikers worden gestimuleerd om vaker van de fiets gebruik te maken.
- Het gebruik van de fiets en het lopen naar het station dient aantrekkelijk te zijn.
- Bij een herinrichting van het stationsgebied worden de volgende uitgangspunten gehanteerd en nagestreefd:
  - concentreren van het parkeren in een gebouwde voorziening;
  - betaald parkeren in de vorm van uurtarieven, dagkaarten en 'goedkope' abonnementen in combinatie met OV-abonnementen;
  - voldoende bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsers;
  - 'goedkope' abonnementen voor de bewaakte fietsenstalling in combinatie met OV-abonnementen (trein);
  - abonnementen voor parkeergarage zijn tevens geldig voor de bewaakte/afgesloten fietsenstalling.

Samenhang met fiets, openbaar vervoer en diverse thema's

- Het aandeel fietsverkeer voor ritten korter dan 7 km bedraagt 38%. Voor de binnenstad ligt dit aandeel nog hoger. Dit aandeel dient op zijn minst behouden te blijven, bijvoorbeeld door het verbeteren van de fietsroutes en het aanbieden van voldoende stalingsvoorzieningen.
- Er wordt gestreefd naar een verkeersveilige inrichting rondom scholen en het gebruik van de fiets wordt bevorderd.
- De handhaving in reguleringsgebieden wordt financieel gedekt binnen de totale parkeerexploitatie. Er wordt gestreefd naar een betalingsbereidheid van minimaal 95%.
- De overige prioriteiten bij de handhaving liggen bij situaties waar de doorgang van nooddiensten belemmerd wordt, de doorgang van voetgangers (stoepparkeren) en de verkeersveiligheid in het geding is.
- De parkeervoorzieningen bij sportvelden zijn bij voorkeur uitwisselbaar. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen standaardvoorzieningen en piekvoorzieningen.

Beleid financiën

- Het exploitatie-overschot parkeerbeheer wordt aangewendt voor het vullen van het parkeerfonds.
- Ontwikkelaars dienen een afkoopsom in een Parkeerfonds te stoppen in het geval de uitbreiding niet wordt voorzien van extra parkeerplaatsen.
- De opbrengsten en kosten van de parkeerregulering moeten minimiaal met elkaar in evenwicht zijn. Verder moeten de tarieven bij het afkopen van parkeerplaatsen marktconform zijn. Overschotten worden gestort in het parkeerfonds.
- Waar mogelijk worden de vergunninggebieden gefiscaliseerd om mede de kosten van aanvullende handhaving te dekken.

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In 2003 is door de gemeente Culemborg de Kadernota van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (Kadernota GVVP) vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk verkeersbeleid in hoofdlijnen vastgelegd. Wat betreft het onderwerp parkeren is in de Kadernota een aantal uitgangspunten aangegeven. De gemeente Culemborg wil het parkeerbeleid nu verder uitwerken in een Parkeernota.

Een Parkeernota geeft aan in welke richting de gemeente zich op het gebied van parkeren in de toekomst wil ontwikkelen. Parkeren wordt vaak gezien als hoeksteen van het mobiliteitsbeleid. In dat kader kan parkeren ook nooit los worden gezien van het totale mobiliteitsbeleid van een gemeente. Sterker nog: parkeerbeleid is idealiter afgestemd op het ruimtelijk beleid van een gemeente. Het gaat steeds om een afgewogen totaalpakket aan maatregelen gericht op ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. In deze context benaderen wij de Parkeernota integraal: het opstellen vindt plaats vanuit de invalshoeken mobiliteit, leefbaarheid, ruimtegebruik en kwaliteit van de openbare ruimte.

Deze rapportage is een verdere uitwerking van de Startnota GVVP wat betreft het onderwerp parkeren en vervangt het parkeerbeleid zoals dat tot op heden in de verschillende losse documenten is beschreven. De Parkeernota geeft de strategische kaders van het parkeerbeleid aan voor de komende 10 jaar. Op basis van deze visie is het voor belanghebbenden, gebruikers, bestuurders en ambtenaren duidelijk wat de uitvoeringsrichting van het parkeerbeleid is.

1.2 BELEIDSCONTEXT

In de Startnota GVVP uit 2003 zijn de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden wat betreft parkeren vastgelegd:

- Parkeren voor auto en fiets moet op goede loopafstanden worden gerealiseerd.
- De binnenstad is een belangrijk gebied om te winkelen, te verblijven en te wonen. Voor bewoners van de binnenstad en de directe omgeving blijft de noodzakelijke toegankelijkheid met de auto gewaarborgd. Het overige autoverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. Het aantal parkeerplaatsen aan de randen van de binnenstad moet daarom groter worden. Om het zoekverkeer tegen te gaan, wordt gestreefd naar een beperkt aantal grotere parkeervoorzieningen aan de zuidkant van de binnenstad. Zo wordt binnen het OSV-project Nieuwstad onderzocht of een parkeergarage mogelijk is.
- Het parkeren in en rond de binnenstad is een sturingsinstrument bij uitstek voor het bereiken van een balans in auto-, fiets- en openbaar vervoergebruik. Via prijsdifferentiatie naar tijd, plaats en de wijze waarop men de infrastructuur gebruikt, kan gewerkt worden aan een verkeersklimaat waar men bewuster met het verplaatsen van A naar B bezig is. Deze visie moet worden vertaald in concrete beleidsmaatregelen.
- Ook in de wijken is parkeren een belangrijk discussiepunt. Er zijn straten, zoals in de Bloemenbuurt, waar te weinig ruimte is om de parkeerdruk goed op te vangen. Het autobezit is sterk gestegen, waardoor het parkeerprobleem in de wijk en bij wijkcentra groeiende is. Heldere richtlijnen voor nieuwe locaties (bijvoorbeeld Parijsch-zuid), maar ook voor nieuwe activiteiten in de bestaande stad (bijvoorbeeld Kapel, Nieuwstad), kunnen voorkomen dat dergelijke problemen zich blijven voordoen. Dit zou kunnen worden vastgelegd in bestemmingsplannen of bouwvergunningen.

De beleidsdoelen van een Parkeernota sluiten aan bij dit integrale karakter. De doelstelling kan specifieker worden uitgedrukt in het reguleren van de schaarse publieke ruimte: aan welke doelgroepen worden parkeervoorzieningen aangeboden, waar, met welke kwaliteit en tegen welke prijs?

Hoofddoelstellingen Parkeernota Culemborg

- *Het optimaal gebruiken van de beschikbare parkeerruimte binnen de kaders zoals opgenomen in deze Parkeernota 2007.*
- *Bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid en veiligheid.*
- *Bijdragen aan het versterken van de economische positie van Culemborg.*
- *Het (blijvend) aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeerfaciliteiten, niet alleen voor de auto maar ook voor de fiets.*
- *Een evenwichtige spreiding van de parkeervoorzieningen rondom de binnenstad, direct aansluitend bij de belangrijkste ingangen van het winkelgebied en het hoofdwegennet.*
- *De kosten van parkeerregulering (straatparkeren en gebouwde voorzieningen) worden financieel gedekt uit de opbrengsten van de parkeerregulering.*

1.3 LEESWIJZER

Vertrekpunt voor deze Parkeernota is de huidige parkeersituatie en parkeerregulering (hoofdstuk 2 en bijlage 1). In hoofdstuk 2 zijn tevens de ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op het parkeerbeleid voor de binnenstad. In hoofdstuk 3 en 4 is beschreven wat dit voor het parkeerbeleid voor de binnenstad betekent. In de hoofdstukken daarna komt het parkeren in de overige delen van Culemborg aan bod. In hoofdstuk 5 tot en met 9 komen achtereenvolgens stedelijke vernieuwingsprojecten, woonwijken, winkelcentra, kantoorlocaties, bedrijventerreinen, en de stationsomgeving aan bod. Hoofdstuk 10 beschrijft onder andere de samenhang met de fiets en openbaar vervoer. Ook komen enkele specifieke onderwerpen wat betreft parkeren aan bod. Hoofdstuk 11 sluit af met financiële aspecten.

Vanaf hoofdstuk 3 zijn de beleidsvoorstellen voor het parkeren in een kader opgenomen. Ieder hoofdstuk begint met de opsomming van de beleidsvoorstellen. Het kader met beleidsvoorstellen wordt gevolgd door een toelichting.

In de bijlagen is achtergrondinformatie bij de diverse hoofdstukken opgenomen. Daarnaast is in bijlage 4 integraal de inspraaknota opgenomen.

2 BINNENSTAD: OPGAVE VOOR DE TOEKOMST

Ontwikkelingen in en rondom binnenstad hebben invloed op het parkeeraanbod en het parkeerbeleid
In de binnenstad is thans geen sprake van een parkeertekort. De parkeervoorzieningen sluiten echter niet goed aan bij de hoofdwegenstructuur en zijn niet evenwichtig verdeeld ten opzichte van de belangrijkste herkomsten van de bezoekers.
In en rond de autoluwe binnenstad zijn ontwikkelingen in gang gezet die een samenhang hebben met het parkeerbeleid voor dit gebied. Het gaat om de herontwikkeling van de gebieden Nieuwstad en Westerkwartier. Voor de langere termijn is een herontwikkeling van de Lange Meent een optie. Dit heeft invloed op het parkeeraanbod voor de binnenstad. De ontwikkelingen maken het gewenst de parkeercapaciteit uit te breiden en te herverdelen.

De opgave voor de toekomst is om de parkeercapaciteit in en rondom de binnenstad uit te breiden, te herordenen en te concentreren.

2.1 PARKEERBALANS 2007

In bijlage 1 is een beschrijving opgenomen van de parkeerregulering zoals die in 2007 voor de binnenstad geldt.

Een parkeerbalans is een rekenkundige weergave van de parkeervraag voor een afgebakend gebied. De rekenmethodiek gaat uit van kengetallen voor verschillende functies. Deze kengetallen (met een bandbreedte) zijn gebaseerd op onderzoek in een groot aantal gemeenten in Nederland. Uitgangspunt voor de kengetallen is de praktijk en ze zijn opgenomen in de CROW[1]-richtlijnen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar het type gemeente en het type gebied. De parkeerbalans geeft inzicht in de (toekomstige) verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod.
De parkeerbalans kan worden opgesteld op basis van kengetallen of op basis van het uitgiftebeleid voor vergunningen. In het laatste geval is de parkeerbalans mede gebaseerd op sturend parkeerbeleid. Bij het opstellen van de parkeerbalans voor Culemborg is voor bewoners uitgegaan van het aantal uitgegeven vergunningen. Het CROW geeft een bandbreedte aan voor de toe te passen parkeerkengetallen.

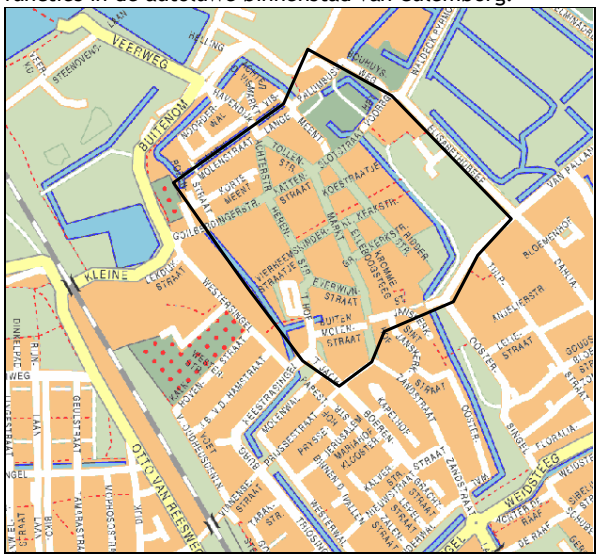
De uitkomsten van de parkeerbalans hoeven niet exact overeen te komen met de situatie die men op straat aantreft en ervaart, omdat:
- de uitkomsten van een rekenmodel per definitie af kunnen wijken van de werkelijke situatie. De werkelijke situatie kent fluctuaties (is dynamisch), het rekenmodel is statisch.
- de uitkomsten van het rekenmodel de parkeerbalans weergeven voor de pieksituatie van de berekende periode.
- de parkeervraag die berekend is voor de binnenstad thans in werkelijkheid niet volledig in het binnenstadsgebied kan worden aangetroffen: een deel van de werkenden, maar ook bezoekers, van de binnenstad ontwijkt het betaald parkeren en parkeert gratis in de omliggende wijken.
- in de berekening van de parkeervraag elementen zitten die niet iedere dag aanwezig zijn. Zo genereert de markt slechts op één dag van de week een verhoogde parkeervraag.

[1] C.R.O.W. is een verkeerskundig kennisinstituut.

- uit een vergelijking tussen de berekende parkeerbalans (2007) met de werkelijke parkeerbezetting is gebleken dat de lage kengetallen van het CROW de werkelijke situatie het beste voor 2007 weergeven. Voor het winkelbezoek is het kengetal daartoe zelfs nog iets naar beneden gecorrigeerd. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het hoge aandeel fietsverkeer naar de binnenstad.

De resultaten van de parkeerbalans geven derhalve aan wat de orde van grootte van de parkeervraag is als de koopkrachtbinding op een gemiddeld niveau zou liggen en er geen uitwijkgedrag door winkelbezoekers naar de omliggende woonwijken zou zijn.

De parkeerbalans is voor de uitgangssituatie 2007 geactualiseerd voor de autoluwe binnenstad en de nabije omgeving (figuur 2.1). In bijlage 2 zijn de toegepaste parkeerkengetallen opgenomen en in bijlage 3 de aanwezige functies in de autoluwe binnenstad van Culemborg.



Figuur 2.1 *De parkeerbalans is opgesteld voor het omkaderde gebied*

De parkeerbalans voor dit gebied is voor de uitgangssituatie 2007 in tabel 2.2 weergegeven. Uit de parkeerbalans 2007 blijkt dat er op dit moment geen tekort is aan parkeerplaatsen.

Bij het opstellen van de parkeerbalans is uitgegaan van een maximaal dubbelgebruik. In de praktijk zijn echter niet alle parkeerplaatsen uitwisselbaar. Zo zullen bijvoorbeeld exclusieve parkeerplaatsen voor vergunninghouders overdag gedeeltelijk leeg staan, omdat bewoners met de auto naar het werk zijn, terwijl bezoekers van de binnenstad op dat moment graag van die plaats gebruik zouden willen maken. Daarom is er in de werkelijke situatie een minder groot overschot.

Binnenstad 2007	Koopavond	Werkdag avond	Werkdag middag	Zaterdag middag
vraag				
bewoners	*319*	*355*	*213*	*213*
werknemers bedrijven	*17*	*0*	*165*	*8*
werknemers winkels	*7*	*1*	*4*	*7*
werknemers overig	*0*	*0*	*1*	*0*
bezoek bewoners	*160*	*177*	*106*	*106*
bezoek bedrijven	*2*	*0*	*22*	*2*
winkelbezoekers	*222*	*7*	*231*	*381*
bezoek overig	*37*	*2*	*23*	*39*
vraag totaal	762	542	765	755
aanbod	795	795	795	795
(on)balans	**33**	**253**	**30**	**40**

Tabel 2.2 *Parkeerbalans binnenstad 2007 (positieve getal bij balans is overschot)*

NB: Sommatie van de parkeervraag per doelgroep leidt niet altijd tot exact de totale parkeervraag. Dit verschil wordt veroorzaakt door afrondingen bij de berekening.

2.2 VASTSTAANDE ONTWIKKELINGEN

De komende jaren vindt er een aantal wijzigingen plaats in en om de binnenstad. Deze hebben invloed op het parkeren in en rondom de binnenstad. Het gaat om de volgende wijzigingen:

- In de binnenstad zijn meerdere ontwikkelingen voorzien die in totaal zorgen voor een toename met ongeveer 100 woningen (inbreiding). Deze woningen leggen een extra beslag op de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte.
- De uitbreiding van het theater gaat ten koste van 14 parkeerplaatsen. De omvang van het theater neemt toe, van 577 m^2 bruto vloer oppervlak (b.v.o.) naar 1.250 m^2 b.v.o.. Dit levert een extra parkeervraag op.
- In de Kapel (Ridderstraat) komt een hotel met horeca. De exacte omvang en invulling is op dit moment nog niet bekend. Er is uitgegaan van 10 hotelkamers en 200 m^2 horeca. Bezoekers en werknemers moeten parkeren in de bestaande openbare ruimte.
- In Culemborg-West worden de komende jaren in totaal nog circa 2.000 woningen bijgebouwd. Dit zorgt dan voor een toename van het bewonersaantal in de gemeente met circa 15%. Door de uitbreiding in Culemborg-west stijgt de parkeervraag voor winkelbezoek in de binnenstad. Daarom moet voor de toekomst rekening worden gehouden met een toename van het kengetal voor winkelbezoek van 2,30 naar 2,65 per 100 m^2 b.v.o. De richtlijnen van het CROW geven een bandbreedte aan van 2,80 tot 3,80. Voor de huidige situatie zit Culemborg onder deze bandbreedte. Ook voor de toekomst valt het toegepaste kengetal (na verhoging) nog onder de bandbreedte. In de parkeerbalans voor de binnenstad van Culemborg is daarmee het hoge fietsaandeel reeds verwerkt in de parkeervraag.

Als gevolg van deze ontwikkelingen zal de parkeerbalans in de binnenstad van Culemborg wijzigen. In tabel 2.3 is de geactualiseerde parkeerbalans weergegeven.

Binnenstad '2015'	Koopavond	Werkdag avond	Werkdag middag	Zaterdag middag
vraag				
bewoners	*373*	*415*	*249*	*249*
werknemers bedrijven	*17*	*0*	*165*	*8*
werknemers winkels	*7*	*1*	*4*	*7*
werknemers overig	*0*	*0*	*1*	*0*
bezoek bewoners	*160*	*177*	*106*	*106*
bezoek bedrijven	*2*	*0*	*22*	*2*
winkelbezoekers	*250*	*7*	*262*	*433*
bezoek overig	*47*	*3*	*33*	*49*
vraag totaal	855	604	842	854
aanbod	781	781	781	781
(on)balans	**-74**	**177**	**-61**	**-73**

Tabel 2.3 *Parkeerbalans binnenstad '2015'*

Hieruit valt af te leiden dat er in de toekomst op meerdere tijdstippen van de week een tekort aan parkeerplaatsen optreedt. Daarbij is al rekening gehouden met een hoog fietsaandeel. Het tekort aan parkeerplaatsen zal extra zoekverkeer veroorzaken. Het tekort geldt niet alleen voor de piekmomenten, maar ook voor de werkdagen. Een eventuele uitbreiding van parkeerplaatsen heeft dus een functie voor de gehele week.

2.3 POTENTIËLE ONTWIKKELINGEN

Ontwikkeling van de Lange Meent?
Voor de toekomst is het een optie om de Lange Meent te bebouwen. Als uitgangspunt geldt dat de te realiseren functies op de Lange Meent in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Bebouwing van de Lange Meent heeft tot gevolg dat het totale parkeeraanbod met 115 plaatsen afneemt. Hierdoor ontstaat een groter tekort, zoals in de volgende parkeerbalans te zien is (tabel 2.4).



Parkeerterrein Lange Meent

Binnenstad '2015'	Koopavond	Werkdag avond	Werkdag middag	Zaterdag middag
vraag	855	604	842	854
aanbod	666	666	666	666
(on)balans	**-189**	**62**	**-176**	**-188**

Tabel 2.4 *Parkeerbalansbinnenstad '2015' inclusief opheffen parkeren Lange Meent (een negatieve balans betekent een tekort)*

Het opheffen van de Lange Meent zonder compenserende maatregelen veroorzaakt een fors tekort aan parkeervoorzieningen voor de binnenstad.

2.4 OPGAVE VOOR DE TOEKOMST

De opgave voor de toekomst valt als volgt samen te vatten:

- In 2007 is er geen tekort aan parkeerplaatsen in en om de binnenstad van Culemborg. Echter, zonder aanvullende maatregelen ontstaat er in de toekomst wel een tekort. Door het ontstaan van een tekort aan parkeerplaatsen zullen bezoekers vaker in de gratis gebieden rondom de binnenstad ("de schil") gaan parkeren en neemt de parkeerdruk voor de bewoners in die gebieden toe. Tevens neemt de omvang van het zoekverkeer toe. Voor de situatie in Culemborg kan dit resulteren in nogal wat extra kilometers, ten gevolge van de spreiding van de parkeerplaatsen en de afstand tot het hoofdwegennet.
- De parkeerdruk kan in de schil nog verder toenemen indien de parkeerplaats 'Lange Meent' een andere bestemming zou krijgen.

Naast een verwacht tekort aan parkeerplaatsen in de toekomst zijn er nog enkele belangrijke redenen waarom het wenselijk is om scenario's op te stellen voor het toekomstig parkeren in en om de binnenstad:

- *De ongunstige ligging van bestaande parkeervoorzieningen ten opzichte van het hoofdwegennet*
  Een deel van de parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad ligt niet in de directe nabijheid van het Culemborgse hoofdwegennet. Het gaat hierbij om de terreinen aan de oostkant van de binnenstad die worden ontsloten via de Oostersingel (Palumbusplaats, Elisabethdreef/Polikliniek en Lange Meent).
- *De parkeerterreinen liggen verspreid*
  In en rondom de binnenstad van Culemborg liggen meerdere kleinere parkeerterreinen. Dit heeft als voordeel voor de bezoeker dat er altijd een parkeerplaats dichtbij de bestemming is. Door een te grote toestroom naar kleine parkeerterreinen ontstaat echter zoekverkeer. Concentratie van de parkeervoorzieningen is daarom wenselijk. Een concentratie van parkeervoorzieningen heeft de volgende voordelen:
  - er ontstaat minder zoekverkeer naar vrije parkeerplaatsen;
  - het is makkelijker om een goede parkeerverwijzing te maken;
  - met één of enkele grotere parkeervoorzieningen is het makkelijker om een hoge beeldkwaliteit te krijgen dan met veel kleine terreintjes.
  - Achteraf betaald parkeren wordt gemakkelijker. Overigens is achteraf betaald parkeren al overal mogelijk door middel van het 'belparkeren'. Hiervoor dient men wel aangemeld te zijn. Voor een parkeerterrein of –garage met een slagboom kan altijd iedereen achteraf betalen.

Gezien de loopafstanden is het wenselijk om op enkele plaatsen geconcentreerde parkeervoorzieningen aan te bieden.

De opgave voor de toekomst is om de parkeercapaciteit uit te breiden, te herordenen en te concentreren.

3 WIJZIGEN PARKEERAANBOD BINNENSTAD

Parkeeraanbod binnenstad

- *Voor het aanbod van parkeervoorzieningen voor bezoekers van de binnenstad wordt uitgegaan van de geactualiseerde parkeerbalans ('2015'). De parkeervoorzieningen liggen bij voorkeur op een loopafstand van maximaal 150 m tot de toegangen van de Markt. Op zaterdag is er een extra piekvraag van winkelbezoekers. Het extra aanbod dat nodig is voor de zaterdag voor winkelbezoekers kan op iets grotere afstand gelegen zijn.*
- *De verdeling van het parkeeraanbod voor bezoekers van de binnenstad sluit aan bij de opbouw van de stad en de structuur van het hoofdwegennet. Een verschuiving van de parkeervoorzieningen van het oostelijk naar het zuidelijk gedeelte van de binnenstad is gewenst.*
- *De opgave voor de toekomst voor de binnenstad is om de parkeercapaciteit uit te breiden, te herordenen en te concentreren.*
- *De verkeerskundige voorkeurslocatie voor een concentratie en uitbreiding van parkeerplaatsen (gebouwde voorzieningen) is de Nieuwstad. Een eerste financiële verkenning heeft opgeleverd dat deze locatie kansrijk is door kostenbeheersing, efficiencywinst door 'werk met werk' te maken, een aantrekkelijke looproute en een beheerste tariefsverhoging.*
- *Aan de locatie Nieuwstad zijn ook andere functies toebedeeld waardoor een integrale afweging noodzakelijk is. Daaruit blijkt dat het niet mogelijk is om een grote voorziening voor de binnenstad te realiseren in Nieuwstad. Het stedenbouwkundig plan, de inpassingsmogelijkheden en de verkeersontsluiting zorgen er voor dat dit niet binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden mogelijk is. Door de mogelijkheden van dubbelgebruik te benutten biedt de voor Nieuwstad geplande parkeervoorziening op zaterdagen beperkte parkeercapaciteit voor bezoekers van de binnenstad.*

.

- *Zolang de Lange Meent onbebouwd blijft ontstaat er alleen op piekmomenten een klein tekort aan parkeerplaatsen. Indien de ontwikkeling van de Lange Meent in de toekomst wel plaats gaat vinden is het nodig om alsnog een locatie te zoeken voor parkeren. Een mogelijke oplossing is om op of onder de Lange Meent zelf voldoende plaatsen terug te laten komen. Daarnaast is het gewenst om toekomstige kansen te benutten: indien in of nabij het centrum nu nog niet voorziene herontwikkelingen plaats gaan vinden, kan worden afgewogen of het mogelijk en gewenst is om hierbij extra parkeerplaatsen toe te voegen voor de binnenstad. Daarbij kan ook de onderzoeksvraag worden meegenomen of hierdoor mogelijk bepaalde parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum kunnen worden opgeheven.*
- *Op basis van een vergelijking met plaatsen in de omgeving van Culemborg met een vergelijkbaar winkelaanbod kan worden geconcludeerd dat er op termijn een tariefruimte is van € 1,00 tot € 1,50 per uur voor het straatparkeren. Uitgangspunt hierbij is dat eventuele verhogingen stapsgewijs worden ingevoerd om schokeffecten te voorkomen*

3.1 UITBREIDING MET PARKEERGARAGE(S)?

Uitgangspunten voor een gebouwde voorzieningen

Om te anticiperen op de geplande ontwikkelingen is het noodzakelijk om de parkeercapaciteit uit te breiden en te concentreren. Dit is primair gericht op bezoekers. Om een nieuwe grote parkeervoorziening voor bezoekers succesvol te maken gelden de volgende criteria:

- *Niet te ver weg gelegen van de autoluwe binnenstad:*
  Voor optimaal bezoekersgemak liggen de parkeerplaatsen idealiter zo dicht mogelijk bij de autoluwe binnenstad. Voor steden als Culemborg geldt het volgende:
  - Circa 150 m (tot bijvoorbeeld de toegang tot de Markt) is de maximaal acceptabele loopafstand voor winkelend publiek.
  - Circa 250 m is de maximaal acceptabele loopafstand voor winkelend publiek op piekmomenten (zaterdagmiddag).
  - Circa 300-400 m is de maximaal acceptabele loopafstand voor werknemers.

- *Niet te ver weg gelegen van het Culemborgse hoofdwegennet:*
  Een gunstige ligging ten opzichte van het hoogdwegennet reduceert het aantal autokilometers, vermindert het zoekverkeer (gunstig effect op leefbaarheid en luchtkwaliteit) en biedt hogere service aan de bezoeker.

Om een echte kwaliteitsslag te maken met de openbare ruimte, de beeldkwaliteit te verhogen en de beperkte ruimte in de binnenstad zo optimaal mogelijk te benutten is het gewenst een gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Dit kan zowel op maaiveld als ondergronds. Voor een gebouwde parkeervoorziening worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

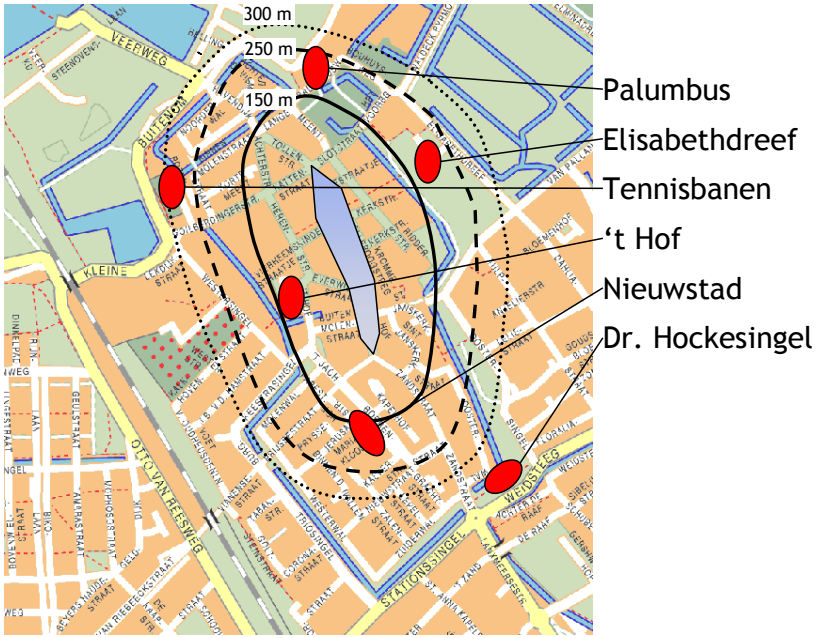
- gebouwde parkeervoorzieningen dienen de gehele week een goede bezetting te hebben in verband met het vergroten van de financiële haalbaarheid;
- bij voorkeur maximaal één laag ondergronds in verband met het beperken van de (hoge) investeringen;
- hoge kwaliteit, sociale veiligheid en belevingswaarde naar de eisen van deze tijd;
- acceptabele tarieven, indien de tarieven te hoog zijn wordt de garage niet of weinig gebruikt.

Potentiele locaties voor nieuwe concentratie van parkeervoorzieningen

In het verleden zijn er meerdere locaties voor uitbreiding van het parkeeraanbod in beeld geweest:

1. Nieuwstad
2. ‘t Hof
3. Hockesingel
4. Tennisbanen de Doelen
5. Elisabethdreef/hof
6. Palumbus

In figuur 3.1 zijn deze locaties aangegeven, inclusief de loopafstanden naar de autoluwe binnenstad (=toegang tot de Markt).



Figuur 3.1: Potentiële locaties nieuwe concentratie van parkeervoorzieningen

Toetsing van de potentiële locaties aan de uitgangspunten levert de volgende conclusies op:

Nieuwstad

Wat betreft ligging voldoet Nieuwstad goed aan de uitgangspunten: dichtbij de autoluwe binnenstad en dichtbij het hoofdwegennet. Het is gewenst om de voetgangersuitgang van een parkeergarage zo dicht mogelijk bij de binnenstad te leggen. Een combinatie met parkeer- en stallingsvoorzieningen voor de Nieuwstad is uiteraard mogelijk in de vorm van ondergrondse en/of bovengrondse parkeerlagen. De binnenstadsvoorzieningen dienen terug verdient te worden uit de parkeerexploitatie binnenstad. (Feitelijk heeft de parkeerexploitatie in Culemborg geen middelen. De financiering moet dus uit de algemene middelen plaatsvinden en op termijn terugverdiend worden uit de parkeerexpolitaitie). De parkeervoorzieningen voor de Nieuwstad dienen

gefinancierd te worden uit de grondexploitatie van het herontwikkelingsgebied.
Voor een integrale ontwikkeling van parkeervoorzieningen voor de binnenstad zijn twee opties mogelijk:

- beperkte aanvulling bovengronds;
- uitgebreidere voorziening half ondergronds.

Aan de locatie Nieuwstad zijn ook andere functies toebedeeld waardoor een integrale afweging noodzakelijk is. Het stedenbouwkundig plan, de inpassingsmogelijkheden en de verkeersontsluiting zorgen er voor dat realisatie van een parkeervoorziening voor de binnenstad niet binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden mogelijk is. Door de mogelijkheden van dubbelgebruik te benutten biedt de voor Nieuwstad geplande parkeervoorziening op zaterdagen beperkte parkeercapaciteit voor bezoekers van de binnenstad.

't Hof

Deze locatie heeft ook een gunstige ligging, namelijk nog dichterbij de autoluwe binnenstad, maar iets verder van het hoofdwegennet. Nadeel van deze locatie is dat automobilisten die hier willen parkeren als het ware een fuik inrijden. Dit kan leiden tot wachtrijen en lastige verkeersmanoeuvres. Tevens is de inpassing van een gebouwde voorziening (parkeerdek: 80 parkeerplaatsen extra) lastig in verband met de aanwezigheid van de historische stadsmuur. Een ondergrondse parkeergarage is alleen zinvol als dit binnen een groter oppervlak dan 't Hof zelf wordt ontwikkeld. In dat geval is het beter om een stedenbouwkundige herontwikkeling van het Jach bij de afwegingen en de mogelijkheden te betrekken. Dit kan overigens stuiten op archeologische bezwaren. De conclusie is dat uitsluitend de locatie 't Hof niet geschikt is voor een grote uitbreiding met parkeervoorzieningen.



Parkeerplaats 't Hof

Dr. Hockesingel

Dit terrein is te ver van het winkelgebied gelegen voor bezoekers van de binnenstad. Dit maakt een parkeergarage op de locatie financieel risicovol. Daarnaast maakt de Dr. Hockesingel deel uit van de Culemborgse hoofdgroenstructuur. Vanuit dit oogpunt is het ongewenst om op deze locatie een parkeergarage aan te leggen. Het realiseren van een beperkt aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders is wel een optie, indien dat goed te combineren is met de hoofdgroenstructuur.

Tennisbanen de Doelen

Dit terrein ligt wat betreft de loopafstand ongunstig. Het oppervlak is te beperkt om hier voldoende parkeerplaatsen aan te leggen, tenzij in meerdere lagen wordt gebouwd. Echter een te grote verkeersaantrekkende werking is ongewenst gezien de beperkte ontsluitingsstructuur via de dijk. Deze locatie wordt niet geschikt geacht voor een ontwikkeling van een parkeervoorziening

voor bezoekers van de binnenstad.

Elisabethdreef/hof en Palumbus
Deze terreinnen liggen wat betreft de loopafstand redelijk tot matig voor bezoekers van de binnenstad. Ook deze locaties zijn ongunstig gelegen ten opzichte van het hoofdwegennet en liggen 'aan de verkeerde kant' ten opzichte van de hoofdwegen. Een verdere concentratie van parkeervoorzieningen op deze locatie zorgt voor meer verkeer over de Oostersingel en Elisabethdreef. Dit is niet gewenst. Daarnaast is het parkeerterrein aan de Elisabethdreef geen eigendom van de gemeente.

Conclusie: Op dit moment geen geschikte locatie voor concentratie parkeren
Er blijkt op dit moment geen geschikte locatie te zijn voor het realiseren van een parkeergarage voor de binnenstad. Een ontwikkeling in de Nieuwstad heeft een beperkte toegevoegde waarde voor de omgeving inclusief de binnenstad. Alleen bij een extra laag biedt een garage in Nieuwstad een oplossing voor de binnenstad. Uit een integrale afweging is echter gebleken dat dit niet mogelijk en gewenst is.

Zolang de Lange Meent onbebouwd blijft ontstaat er alleen op piekmomenten een klein tekort aan parkeerplaatsen. Indien de ontwikkeling van de Lange Meent in de toekomst wel plaats gaat vinden is het nodig om alsnog een locatie te zoeken voor parkeren. Een mogelijke oplossing is om op of onder de Lange Meent zelf voldoende plaatsen terug te laten komen. Daarnaast is het gewenst om toekomstige kansen te benutten: indien in of nabij het centrum nu nog niet voorziene herontwikkelingen plaats gaan vinden kan worden afgewogen of het mogelijk en gewenst is om hierbij extra parkeerplaatsen toe te voegen voor de binnenstad. Daarbij kan ook de onderzoeksvraag worden meegenomen of hierdoor mogelijk bepaalde parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum kunnen worden opgeheven.

3.2 TARIEVENBELEID

Vanuit economische ontwikkeling is het noodzakelijk dat de tarieven voor parkeren zijn afgestemd op plaatsen in de omgeving van Culemborg met een vergelijkbaar winkelaanbod. In de volgende tabel zijn de parkeertarieven (2007) in Culemborg en enkele omliggende plaatsen opgenomen.

Gemeente	Huidige tarieven parkeren (per uur)
Culemborg	***€ 0,70, langparkeren maximaal € 1,40/etmaal***
Leerdam	Kortparkeren: € 1,40 (max 30 min) Langparkeren: € 1,10 tot max. € 2,50 per etmaal
Tiel	Kortparkeren: € 0,80 (max 30 min) Langparkeren: € 0,50
Vianen	Gratis, maar wel beperking in tijd (parkeerschijf maximaal 1,5 uur)
Nieuwegein	Straatparkeren €1,50 Garage € 0,55 (gratis bij korter dan 90 min), komende jaren ontwikkelt het tarief zich in stappen tot € 1,35 en 20 minuten gratis
Houten	Straatparkeren: gratis, de gemeente beraadt zich thans op de uitbreiding van het betaald parkeren van garage naar straatparkeren Garage na 2 uur: € 1,50 per uur
Wageningen	€ 1,20 voor kort parkeren (max 1 uur) € 1,00 voor achteraf betaald parkeren € 0,80 overig betaald parkeren
Gorinchem	Straatparkeren € 2,00 per uur tot € 2,00 per dag
IJsselstein	Straatparkeren: gratis (er worden op dit moment plannen ontwikkeld voor invoering van betaald parkeren). Garage: € 0,50

Op basis van bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat er op termijn een beperkte tariefruimte is van tot € 1,00 tot € 1,50 per uur voor het straatparkeren. Uitgangspunt hierbij is dat eventuele verhogingen stapsgewijs worden ingevoerd om schokeffecten te voorkomen.
Het tarief in een eventuele nieuwe parkeergarage komt dan mogelijk iets lager te liggen. In de aanvangsfase kan tijdelijk een lager tarief worden gehanteerd om de klanten kennis te laten maken met een nieuwe garage. Indien daadwerkelijk een parkeergarage wordt ontwikkeld is het raadzaam om de tarieven op straat in de omgeving alvast in kleine stapjes te verhogen. Dit heeft als voordeel dat er geen schokeffect optreedt ten gevolge van één relatief grote verhoging. De extra inkomsten kunnen dan worden gereserveerd als 'spaargeld' voor de nieuwe parkeergarage (zie hoofdstuk 11, parkeerfonds).

4 PARKEERREGULERING

Parkeerregulering

- *Het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen blijft voorzien in minimaal één vergunning per woning tenzij men beschikt over een eigen parkeerplaats.*
- *Als uitgangspunt voor de tarieven van bewonersvergunningen geldt dat deze jaarlijks worden verhoogd met minimaal een inflatiecorrectie.*
- *De tarieven voor de dagkaarten worden verhoogd. Winkeliers en werknemers van bedrijven die zijn gevestigd in het reguleringsgebied komen in de toekomst voor een betaalde locatiegebonden vergunning in aanmerking (grotere loopafstand). Dit is mogelijk zolang hiervoor volgens de parkeerbalans voor de binnenstad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.*
- *Indien de parkeerdruk ten gevolge van winkelbezoekers vraagt om extra parkeerplaatsen kunnen extra maatregelen nodig zijn: de locatiegebonden vergunningen voor bedrijven worden uitsluitend geldig op werkdagen en/of werknemers gaan op grotere afstand parkeren.*
- *Uitgangspunt voor de huidige bedrijfsvergunningen en de locatiegebonden vergunningen is dat deze stapsgewijs naar een marktconform tarief worden verhoogd.*
- *Uitbreiding van parkeerregulering wordt overwogen nadat er objectief een probleem is vastgesteld en er draagvlak (>50% van de respondenten) is bij de direct belanghebbenden.*
- *Wat betreft het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen gelden de volgende normen:*

1. *Bij publieke voorzieningen is 5% van het aantal plaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats*
2. *Voor grote parkeerterreinen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen aanwezig zijn.*

- *Parkeerplaatsen op zichtlocaties aan randen van woonwijken worden gereserveerd voor deelauto's, onder de volgende voorwaarden:*

1. *Organisaties moeten een aanvraag indienen waaruit blijkt dat de deelauto meerdere huishoudens bedient binnen de wijk waarvoor de parkeerplaats wordt aangevraagd.*
2. *Er is voldoende vrije parkeergelegenheid beschikbaar.*

- *Voor gebieden waar vergunningparkeren geldt, kunnen deze organisaties een parkeervergunning aanvragen, mits zij aan kunnen tonen dat de deelauto meerdere huishoudens binnen het betreffende vergunningengebied bedient. Binnen het vergunningengebied wordt geen gereserveerde parkeerplaats aangewezen.*

4.1 UITGIFTEBELEID PARKEERVERGUNNINGEN

Bewoners

Door een toename van het autobezit en de mobiliteit neemt de parkeerdruk in de bestaande reguleringsgebieden nog steeds toe. Daarom geldt in Culemborg op dit moment al het uitgangspunt dat voor bewoners niet onbeperkt vergunningen beschikbaar zijn.



Het uitgangspunt blijft dat bewoners kunnen beschikken over tenminste één vergunning. De tweede vergunning blijft bestaan zolang er voldoende ruimte beschikbaar is. De regeling met de wachtlijst blijft bestaan. Concreet houdt dit in dat de rechten op de verstrekte extra vergunningen blijven bestaan. Nieuwe aanvragen voor extra vergunningen worden slechts verstrekt als de beschikbare parkeercapaciteit dat toelaat. Als uitgangspunt voor de tarieven van bewonersvergunningen geldt dat deze jaarlijks worden verhoogd met minimaal een inflatiecorrectie.

Een toename van de parkeerdruk kan als gevolg hebben dat de loopafstanden tot de bestemming toenemen, ook in het geval dat een vergunning verstrekt is. Bewoners zullen niet altijd meer voor de deur kunnen parkeren.
In de reguleringsgebieden wordt de parkeerdruk periodiek gemeten en worden parkeerbalansen geactualiseerd. Indien uitbreiding van de parkeercapaciteit voor bewoners gewenst is, vindt dit alleen plaats bij herontwikkeling van locaties en als dat financieel en ruimtelijk haalbaar is. De financiële haalbaarheid hangt mede af van de betalingsbereidheid van de bewoners voor nieuwe stallingsvoorzieningen.

Werknemers/winkeliers/bedrijven
Winkeliers en werknemers, die kunnen aantonen dat hun voertuig onlosmakelijk is verbonden met hun werkzaamheden, komen thans tegen betaling in aanmerking voor een binnenstadsvergunning.
Daarnaast is er het regulier woon-werkverkeer. Een groot deel van de winkeliers en werknemers parkeert de auto op plaatsen waarop het mogelijk is om een goedkope dagkaart te kopen. Een deel van deze plaatsen is in de toekomst nodig voor bezoekers van de binnenstad. Voorgesteld wordt daarom om in de toekomst de flexibiliteit te vergroten door:

- de prijzen voor de dagkaarten te verhogen en specifiek terreinen of locaties aan te wijzen (op een maximale loopafstand van 300-400 m), waarop werknemers kunnen parkeren met locatiegebonden vergunningen. Een voorbeeld is de locatie Palumbus. Daar kan(een deel van) het gratis parkeren worden omgezet in betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders. De uitgifte van vergunningen voor bedrijven, werknemers en winkeliers wordt gelimiteerd, bijvoorbeeld op basis van de omvang van het bedrijf en/of het aantal werknemers.
- parkeren op afstand in combinatie met bijvoorbeeld de fiets voor de toekomst eveneens een optie te laten. Thans is er nog geen aanleiding om daar locaties voor aan te wijzen.

Wanneer de parkeerplaatsen in de binnenstad de winkelpiek niet volledig meer zouden kunnen opvangen, bestaat de mogelijkheid om het locatiegebonden parkeren voor werknemers en winkeliers op koopavond en zaterdag te verplaatsen naar een parkeerterrein op afstand. Hiermee komt op de piekmomenten parkeerruimte beschikbaar voor de bezoekers van de binnenstad. Dit betekent dat locatiegebonden vergunningen niet geldig zijn op koopavond en op zaterdag, maar alleen op werkdagen. Een aandachtspunt is het vermijden van wild parkeren door werknemers in de omliggende wijken, waar geen parkeerregulering van kracht is. Dit vergt een aantrekkelijk tarief voor het parkeren op afstand, bijvoorbeeld in combinatie met de fiets.

Uitgangspunt voor de huidige bedrijfsvergunningen en de locatiegebonden vergunningen is dat deze stapsgewijs naar een marktconform tarief worden verhoogd.

4.2 DOELGROEPEN

Bezoekers van bewoners
Het parkeren door de visite van bewoners valt in de binnenstad binnen hetzelfde regime als het betaald parkeren. Bezoekers dienen, tegen het daarvoor geldende tarief, te betalen voor het parkeren op parkeerplaatsen met ticketautomaten, en op parkeerterreinen. Ook kunnen zij gebruik maken van een dagdeelvergunning. In de gebieden waar uitsluitend met een vergunning geparkeerd mag worden, kunnen bezoekers van bewoners alleen met een dagdeelvergunning parkeren.

Gehandicapten
Een *Europese gehandicaptenparkeerkaart* kan bij de gemeente worden aangevraagd. Met deze kaart kan worden geparkeerd op gehandicaptenparkeerplaatsen in de meeste Europese landen. In Culemborg kunnen bezitters van een *gehandicaptenparkeerkaart* gratis gebruik maken van de parkeerplaatsen langs de openbare wegen met een parkeerautomaat.

Om in aanmerking te komen voor de *bestuurderskaart* is een medische verklaring noodzakelijk. Voor het verkrijgen van de gehandicaptenparkeerkaart geldt dat de aanvrager, met hulpmiddelen, niet meer dan 100 meter kan overbruggen. Dit wordt vastgesteld door een arts die door de gemeente is aangewezen.
Voor een *passagierskaart* geldt dat de passagier voor een verplaatsing van deur tot deur continu afhankelijk is van de hulp van derden. De afstand die de aanvrager maximaal kan lopen wordt vastgesteld door een arts die door de gemeente is aangewezen.
De *instellingenkaart* is bestemd voor het vervoer van de bewoners van zorginstellingen. Zorginstellingen kunnen voor collectief vervoer van hun bewoners een gehandicaptenkaart aanvragen. Met deze instellingenkaart is het niet meer noodzakelijk om voor iedere bewoner afzonderlijk een kaart aan te vragen.



De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een

gehandicaptenparkeerkaart.

In Culemborg wordt de situatie wat betreft het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen per locatie bekeken, evenals in de rest van Nederland. Wel wil de gemeente aansluiten bij de normen die in het algemeen in Nederland worden gehanteerd. Daarom gelden de volgende normen voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen:

- Bij publieke voorzieningen (zoals bijvoorbeeld de bibliotheek en het gemeentehuis) is 5% van het aantal plaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats
- Voor grote parkeerterreinen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen aanwezig zijn.

In de huidige situatie voldoet de gemeente Culemborg aan bovenstaande normen. Indien blijkt dat er op een bepaalde locatie toch een tekort is aan plaatsen voor deze doelgroep, wordt gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden

Voor een bewoner met een handicap is het mogelijk om een *gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats* aan te vragen als de auto moeilijk voor de deur kan worden geparkeerd. Een gehandicaptenparkeerplaats is kentekengebonden. Om voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats bij de woning in aanmerking te komen, gelden de volgende criteria:

- de aanvrager mag geen parkeerplaats op eigen terrein hebben;
- de aanvrager moet zelf het motorvoertuig besturen.

Voor dergelijke gehandicaptenparkeerplaatsen in een vergunninggebied dientdaarnaast een parkeervergunning te worden aangevraagd.

Deelauto's

In de gemeente Culemborg zijn enkele organisaties actief die deelauto's aanbieden. De gemeente Culemborg wil dit (blijven) faciliteren. Daarom worden parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's op zichtlocaties aan randen van woonwijken, onder de volgende voorwaarden:

- Organisaties moeten een aanvraag indienen waaruit blijkt dat de deelauto meerdere huishoudens bedient binnen de wijk waarvoor de parkeerplaats wordt aangevraagd.
- Er is voldoende vrije parkeergelegenheid beschikbaar.

Voor gebieden waar vergunningparkeren geldt, kunnen deze organisaties een parkeervergunning aanvragen, mits zij aan kunnen tonen dat de deelauto meerdere huishoudens binnen het betreffende vergunningengebied bedient. Binnen het vergunningengebied wordt geen gereserveerde parkeerplaats aangewezen.

4.3 UITBREIDEN PARKEERREGULERING?

Parkeerregulering kan uitwijkgedrag tot gevolg hebben. Daarnaast zijn er inmiddels diverse gebieden, waarvan bekend is dat diverse type gebruikers dingen naar dezelfde parkeerplaatsen. Door de geplande ontwikkelingen is de verwachting dat het uitwijkgedrag groter zal worden. Daarom is het gewenst een methode te hanteren die inzicht geeft in het nut en de noodzaak van parkeerregulering. Uitbreiding van de parkeerregulering wordt pas overwogen als wordt voldaan aan één van de volgende criteria:

Hoge parkeerdruk ten gevolge van woon-werkverkeer
De bezettingsgraad in een woongebied is op minimaal 2 werkdagen per week gedurende 2 uur per dag hoger dan 90%. In deze uren moet minimaal 15% van de parkeerders langparkeerders (niet-bewoners) zijn. Het parkeerprobleem kan veroorzaakt worden door woon-werkverkeer dat parkeert bij kantoren of bedrijven in het gebied zelf of woon-werkverkeer dat het parkeerreguleringsgebied ontwijkt.

Hoge parkeerdruk ten gevolge van winkelend publiek
De bezettingsgraad in een woongebied is op minimaal 2 dagen per week gedurende 2 uur per dag in de winkeluren in de middag of avond hoger dan 80%, terwijl de bezettingsgraad in de ochtenduren tussen 9 en 10 uur minimaal 20% lager is dan in deze drukke winkeluren. In dat geval wordt een belangrijk deel van de hoge parkeerdruk tijdens de winkeluren veroorzaakt door kortparkeerders.

Hoge parkeerdruk ten gevolge winkelend publiek en bezoekers van horeca en cultuurvoorzieningen
De bezettingsgraad in een woongebied is op minimaal 2 dagen per week gedurende 2 uur per avond hoger dan 80% en tijdens deze uren is de bezettingsgraad minimaal 20% hoger dan in de nachtelijke uren.

De werkwijze is dus in principe als volgt: probleem in beeld brengen, oplossingsrichtingen benoemen, keuze maken, maatregelen uitvoeren. Oplossingsrichtingen zijn betaald parkeren en vergunningenparkeren. Een blauwe zone zet de gemeente niet in vanwege de financiële lasten, die het systeem met zich meebrengt. Tevens is dit instrument niet geschikt om op grote schaal toe te passen vanwege de parkeerduurbeperking. Dit leidt in de praktijk tot fraude, hetgeen weer leidt tot een woud aan ontheffingsregels.

De uitbreiding van de parkeerregulering vindt vervolgens ook daadwerkelijk plaats als een meerderheid van de belanghebbenden daar voorstander van is.

Bij het uitbreiden van parkeerregulering is olievlekwerking nooit volledig te voorkomen. Immers, de langparkeerders worden verdreven en zullen alternatieven zoeken. Daarom is het van belang om ook inzicht te hebben in de herkomst en bestemming van de langparkeerders. Een onderzoek onder deze gebruikers kan nader inzicht geven in hun motieven, alsmede mogelijke maatregelen om de olievlekwerking te vermijden of te minimaliseren. Indien de reguleringsgebieden worden uitgebreid, kan dit aanleiding vormen om de bestaande reguleringsgebieden opnieuw in te delen. De herindeling heeft als doel om de parkeercapaciteit zo evenwichtig mogelijk te verdelen.

Op dit moment zijn de volgende potentiële uitbreidingsgebieden, grenzend aan het bestaande reguleringsgebied, voor parkeerregulering in beeld:
- Nieuwstad:
- Buitenhof;
- Achter ‘Zand, stationsomgeving.

5 STEDELIJKE VERNIEUWINGSPROJECTEN (“OUDE WOONWIJKEN”)

Parkeren stedelijke vernieuwing

- *Een herontwikkeling mag het parkeerprobleem niet vergroten, maar is een kans om een parkeerprobleem integraal op te lossen en om bij te dragen aan een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.*
- *Op de herontwikkelingslocaties wordt prioriteit gegeven aan het parkeren voor de reeds aanwezige bewoners.*
- *Bij uitbreiding van functies worden de daarbij horende parkeervoorzieningen gerealiseerd dan wel vindt een financiële afdracht plaats naar een parkeerfonds.*
- *De gemeente Culemborg beoordeelt de parkeerproblematiek per locatie. Hierbij kiest zij er voor om:*

1. *te voldoen aan de actuele parkeernorm en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte na te streven door aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen, mits dit financieel en ruimtelijk haalbaar is;*
2. *als dat niet mogelijk is, dan parkeerregulering in te voeren en hiermee te sturen in vraag en aanbod;*
3. *in het uiterste geval niets te doen.*

Stedelijke vernieuwing: kans om bestaande parkeerproblemen op te lossen

In Culemborg vinden de komende jaren in verschillende oudere buurten en wijken herontwikkelingen plaats in het kader van stedelijke vernieuwing. Kenmerk van deze (veelal) vooroorlogse wijken is dat er door de bestaande ruimtelijke structuur vaak een tekort aan parkeerplaatsen is. Verder wordt door hun ligging dichtbij de binnenstad in deze wijken geparkeerd door werknemers van winkels en bedrijven in de binnenstad en door winkelbezoekers.



Stedelijk Vernieuwingsproject Buitenhof: nu nog sportvelden, straks woningen en appartementen

De gemeente kan het parkeerprobleem op vier manieren benaderen:

Niets doen

De gemeente beschouwt de structuur van de wijk en het parkeeraanbod als een gegeven. Bewoners die er voor kiezen om in een dergelijke wijk te

wonen, zijn op de hoogte van dit probleem. Mogelijk trekt de wijk daardoor bewoners aan met een laag autobezit.

Parkeerregulering
Parkeerregulering is een instrument om de parkeerproblematiek te verminderen in deze wijken. Parkeerregulering is een efficiënt middel, omdat het langparkeren wordt geweerd, waardoor parkeerruimte voor de bewoners beschikbaar blijft. Parkeerregulering biedt geen oplossing voor de avonduren. Dan wordt het parkeerprobleem namelijk door de bewoners zelf veroorzaakt. Invoering van parkeerregulering kan plaats vinden volgens de criteria, die beschreven zijn in § 4.3.

Limiteren van het aantal bewonersvergunningen
De parkeerruimte wordt zo eerlijk mogelijk onder de bewoners verdeeld. In de praktijk betekent dit dat voor een eerste auto een vergunning kan worden verstrekt, maar niet automatisch voor een tweede. Het overschot aan aanvragen (ten opzichte van het aanbod) komt op een wachtlijst of er wordt een vergunning in een naastliggende wijk verleend, waar nog wel ruimte aanwezig is. De parkeerregulering moet ook in de avonduren gelden, zodat de parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bewoners met een vergunning. Dit veroorzaakt wel extra kosten voor de handhaving.

Gebouwde voorziening opnemen in herontwikkelingsplan
De meest structurele oplossing is een integrale aanpak van de buurt bij een herontwikkeling. Indien een locatie wordt herontwikkeld, doet zich een eenmalige unieke kans voor: er kan een gebouwde (onder- of bovengrondse) parkeervoorziening worden aangelegd. Dit biedt de mogelijkheid om extra stallingscapaciteit aan te bieden en/of de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren (bijvoorbeeld parkeerplaatsen vervangen door groen). Er is een aantal belangrijke voorwaarden, die bepalend zijn voor een succesvolle aanpak:

1. De parkeerplaatsen mogen *niet te duur* zijn. Dit staat haaks op de aanleg van een gebouwde voorziening. De oplossing ligt in een multifunctioneel gebruik. Werkgelegenheid en publieksfuncties (niet op zaterdag) laten zich goed combineren met de woonfunctie. Het wordt dan mogelijk om de lasten te verdelen tussen meerdere gebruikers. De gemeente kan overwegen een gedeelte van de investering voor haar rekening te nemen.
2. *Er wordt niet gebouwd voor de leegstand*: als de parkeerruimte tekort schiet klagen de bewoners. Dat wil echter niet zeggen, dat ze bereid zijn extra te betalen voor extra parkeerruimte, zeker niet als het parkeren op straat gratis is of via de wachtlijst op termijn een goedkope vergunning bemachtigd kan worden. Daarom is het bouwen van extra stallingscapaciteit financieel alleen verantwoord als er afnemers zijn. Dit betekent: vooraf marktonderzoek en contractering (verkoop- of huurcontracten). Alleen als er zekerheid is over de afname wordt er gebouwd.
3. Indien op de locatie ook nieuwe woningen worden ontwikkeld dient voorzien te worden in *eigen parkeervoorzieningen, die gekoppeld zijn en blijven aan de woning*. Er zijn elders diverse gevallen bekend, waarin de verkoop niet gekoppeld was en de bewoners vervolgens een beroep deden op de goedkope vergunningen.

De gemeente Culemborg beoordeelt de parkeerproblematiek per locatie. Hierbij kiest zij er voor om:

1. te voldoen aan de actuele parkeernorm en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte na te streven door aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen, mits dit financieel en ruimtelijk haalbaar is;
2. als dat niet mogelijk is, om parkeerregulering in te voeren en hiermee te sturen in vraag en aanbod;
3. in het uiterste geval niets te doen.

6 WOONWIJKEN

Parkeren woonwijken

- *Daar waar de toegankelijkheid van de nooddiensten ten gevolge van foutparkeren in gevaar komt, wordt bijgestuurd door middel van informatie en handhaving.*
- *Per wijk wordt geïnventariseerd of en hoe groot het parkeerprobleem voor de bewoners is en/of invoeren van parkeerregulering dan wel uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst en mogelijk is.*
- *Private parkeerplaatsen bij woningen dienen als zodanig in stand te worden gehouden. Hiervoor is periodiek toezicht en handhaving nodig.*
- *De bouwverordening wordt aangepast aan de actuele parkeernormen.*
- *Bij uitbreiding met nieuwe functies worden parkeervoorzieningen toegevoegd dan wel vindt een financiële afdracht plaats naar een parkeerfonds.*

6.1 TOENEMENDE PARKEERDRUK IN WOONWIJKEN

Door een toename van het autobezit neemt de parkeerdruk in de bestaande (nieuwe) woonwijken nog steeds toe. Een toename van de parkeerdruk kan als gevolg hebben dat de loopafstanden tot de bestemming toenemen. Bewoners zullen niet altijd meer voor of dichtbij de deur kunnen parkeren. In delen van oudere wijken speelt daarbij het probleem dat door fout parkerende auto's de toegankelijkheid voor de nood- en hulpdiensten in gevaar komt.

Toepassen parkeernormen

De parkeernormen worden gebaseerd op de landelijk bepaalde en erkende kengetallen van het CROW (publicatie 182 Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering). Op basis van het aantal adressen per vierkante kilometer is voor Culemborg de kwalificatie 'matig stedelijk' van toepassing. Met de parkeernorm kan het aantal gewenste parkeerplaatsen bij een functie of voor een gebied bepaald worden. De parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingsprojecten, en functieveranderingen.

Bij nieuwe bouwaanvragen wordt op basis van de parkeernormen een toets uitgevoerd op het benodigde aantal parkeerplaatsen. Na vaststelling van de Parkeernota moet ook de Bouwverordening hierop worden aangepast.

Parkeerprobleem bij bestaande woningen?

In de praktijk blijkt dat in een aantal gevallen er minder op eigen terrein wordt geparkeerd dan volgens de planopzet de bedoeling was. Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat de behoefte aan stallings- en parkeerruimte de afgelopen decennia is veranderd (meer spullen, grotere auto's). Anderzijds leiden gewijzigde richtlijnen voor plaatsing en afmetingen van schuren en garages steeds vaker tot situaties waarin de auto en/of fietsen niet op het eigen terrein worden gestald. Het is zowel ruimtelijk als financieel lastig om deze situaties te veranderen. Voorgesteld wordt om in principe geen aanvullende maatregelen te nemen tenzij:

- het aantal klachten daartoe aanleiding geeft;
- de verkeersveiligheid in het geding is;
- de doorgang voor voetgangers of fietsers wordt belemmerd (criterium is een kinderwagen met een persoon ernaast) of;

- de toegankelijkheid voor hulpdiensten in het geding is.

Eventuele maatregelen zijn:
- het selectief uitbreiden van de parkeercapaciteit, bijvoorbeeld door het aanpassen van trottoirs (versmallen met inachtname van een minimum gewenste breedte). Dit is alleen mogelijk wanneer dit tegen lage kosten kan en er draagvlak bestaat;
- het parkeren op bepaalde locaties fysiek onmogelijk maken om foutparkeren tegen te gaan;
- het instellen van parkeerverboden en parkeerverbodzones;
- het handhaven van de ingevoerde maatregelen en verboden;
- preventief: in koopcontract opnemen dat eigen parkeerplaatsen in stand moeten worden gehouden, privaatrechterlijke afspraken maken over de grootte van garages en schuren.

Criteria voor uitbreiding parkeercapaciteit/invoeren parkeerregulering in bestaande woonwijken

Voor de bestaande wijken kan uiteraard ook de aanpak, zoals beschreven voor de stedelijke vernieuwingsprojecten, van toepassing zijn. Daarnaast biedt de ruimere opzet van de wijken wellicht de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen op een eenvoudigere manier uit te breiden. De vraag is dan wel tot hoever en ten koste van wat? Om tot een heldere afweging te komen kan de gemeente een afwegingskader vaststellen. De toepassing van een afwegingskader ziet er in grote lijnen als volgt uit:

1. Meet of er een hoge parkeerdruk (>95%) in de avonduren is (per segment van ongeveer 100 x 100 m).
2. Stel vast of de parkeerplaatsen op eigen terrein en op de openbare weg efficiënt en optimaal worden gebruikt.
3. Breng in beeld of er parkeerplaatsen moeten vervallen in verband met de toegankelijkheid voor de nooddiensten.
4. Stel vast tot welk aantal parkeerplaatsen (per woning) uitbreiding gewenst is (de “norm”).
5. Is na correctie van de punten 2 en 3 de parkeerdruk nog steeds groter dan 95% en zit het aantal parkeerplaatsen onder de “norm” (punt 4), breng dan de uitbreidingsmogelijkheden in beeld: profielwijzigingen, herindeling van parkeervoorzieningen, omzet groenvoorzieningen (vooral “restgroen”).
6. Prioriteer de verschillende segmenten op basis van kosten per parkeerplaats, de omvang van het tekort, de realiseringstermijn en de noodzaak voor planologische procedures.
7. Breng het draagvlak van de direct belanghebbenden in beeld.
8. Financiële afweging en besluit over de uitvoering.

De parameters die worden gehanteerd kunnen per buurt anders zijn. Daarom is de methodiek ook toepasbaar voor vooroorlogse wijken, hoewel daar de kansen op eenvoudige uitbreiding per definitie klein zijn.

Wanneer blijkt dat er een hoge parkeerdruk is en dat deze wordt veroorzaakt door langparkeerders (anderen dan de bewoners in het gebied zelf), wordt tevens beoordeeld of parkeerregulering een efficiëntere oplossing is. Indien blijkt dat parkeerregulering de enige reële oplossing is èn dit de ondersteuning van de betrokkenen heeft (meer dan 50% van de respondenten steunt de invoering van de parkeerregulering), kan worden gekozen voor parkeerregulering.
Ook in woonwijken kan dus parkeerregulering worden ingevoerd. Dit heeft primair tot doel het gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein te stimuleren, de parkeerdruk in de openbare ruimte te verminderen en langparkeerders (woon-werkverkeer) te weren.

6.2 PARKEERNORM BIJ NIEUWE WONINGEN

Uitbreiden parkeervoorzieningen volgens de actuele parkeernormen
Voor de nog te bouwen wijken gaat het om het voorkomen van problemen. Dat is mogelijk door vooraf duidelijke keuzes te maken en daar consequent naar te handelen. De toekomstige bewoners moeten exact weten wat hen te wachten staat. Ook hiervoor staan meerdere mogelijkheden ter beschikking.

Uitgangspunt bij het hanteren van de parkeernormen is dat het aantal parkeerplaatsen overeenkomt met de (verwachte) parkeerbehoefte volgens de geldende parkeernormen van het CROW.
Het kan voorkomen dat er onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit kan te maken hebben met het ontbreken van voldoende fysieke ruimte in, onder of rond de bebouwing of het niet kunnen realiseren van een goede ontsluiting. Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de bouw van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld. Allereerst dienen in de directe omgeving voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop op te vangen. Verder is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting aan het Parkeerfonds voor elke niet-gerealiseerde parkeerplaats. Daarmee kunnen dan (collectieve) parkeervoorzieningen worden betaald.

Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen (p.p.) in nieuwe woonwijken wordt uitgegaan van de volgende reductiefactoren in verband met het parkeren op eigen terrein:

- oprit (opstelstrook) 0,5 p.p.
- carport 0,7 p.p.
- stallingsgarage wooncomplex 0,8 p.p.

Niet beknibbelen op parkeervoorzieningen
Bovenop het hanteren van de parkeernormen kan ervoor gekozen worden om de wijk ruim in het parkeerjasje te steken. Maar daar hoort dan ook bij dat de kosten door de gebruikers worden gedragen. Het is een gezamenlijke opdracht van de projectontwikkelaars en de gemeente om tot acceptabele kosten te komen. Dat vergt creativiteit. De ene projectontwikkelaar zal daar inventiever in (willen) zijn dan de andere.

Hier horen echter wel een aantal randvoorwaarden bij:
- Indien wordt gekozen voor een eigen parkeerplaats (eigen terrein) moet het wel echt een eigen parkeerplaats zijn en blijven. Het liefst biedt de eigen parkeerplaats ruimte voor twee auto's. De verplichting tot het in stand houden van de eigen parkeerplaats dient in het koopcontract te worden opgenomen en vervolgens gehandhaafd.
- Erkennen dat inpandige garages eigenlijk geen parkeerplaats zijn maar bergruimte. Ze zijn vaak te klein om ook nog fietsen en dergelijke in kwijt te kunnen. Dergelijke garages dienen dus niet te worden meegeteld als eigen parkeerplaats, tenzij deze daadwerkelijk een volwaardige omvang hebben (= garage + schuur).
- Foutparkeren moet in bepaalde omstandigheden fysiek onmogelijk worden gemaakt.
- Indien noodzakelijk moet er worden gehandhaafd.
- Flexibiliteit moet in het ontwerp worden opgenomen: reserveruimte benoemen en zodanig ontwerpen, dat het aanspreken van deze reserveruimte geen aantasting van de kwaliteit en het stedenbouwkundig ontwerp oplevert.
- Men moet vooraf overleggen en vaststellen onder welke condities (overtredingen, blokkeren toegang voor hulpdiensten) parkeerregulering onvermijdelijk wordt.

7 WINKELCENTRA

Parkeren winkelcentra

- *Bij uitbreiding van winkelvoorzieningen of functies worden de parkeervoorzieningen uitgebreid volgens de actuele parkeernormen.*
- *Bij de nog toe te voegen functies bij winkelcentrum Parijsch worden de parkeernormen en dubbelgebruik als uitgangspunt gehanteerd voor het bepalen van het aantal toe te voegen parkeerplaatsen.*
- *Indien er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat bij winkelvoorzieningen wordt in de eerste plaats de oplossing gezocht in het verminderen van het langparkeren door woon-werkverkeer en vervolgens wordt een afweging gemaakt tussen het invoeren van parkeerregulering en het vergroten van het aanbod. De vorm van een eventuele parkeerregulering wordt afgestemd op de boodschappenfunctie. De kosten van parkeeruitbreiding en/of parkeerregulering komen niet per definitie ten laste van de gemeente. Ook de direct economisch belanghebbenden kunnen hierop worden aangesproken.*

Algemeen

Een winkelgebied is bijna per definitie een gemengd gebied. Vaak zijn boven en rondom winkels ook woningen, bedrijven en kantoren gevestigd. Dit maakt de mogelijkheden voor het parkeren veelzijdig, maar tevens ook complex. In tegenstelling tot woon- en werkgebieden gaat het bij de winkelfuncties in vrijwel alle gevallen om parkeren op openbaar terrein (straat- en garageparkeren). Bij het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit wordt uitgegaan van dubbelgebruik en de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen.

Winkelcentrum Parijsch

Het winkelcentrum Parijsch is nog niet klaar. Op dit moment zijn er nog enkele leegstaande panden, die bestemd zijn voor commerciële doeleinden. Verder worden er de komende jaren nog voorzieningen en woningen in de nabije omgeving bijgebouwd. Daarbij worden ook parkeerplaatsen gerealiseerd. Hoeveel parkeerplaatsen er uiteindelijk komen, hangt af van de omvang van de functies die worden gerealiseerd. Uitgangspunt is dat de geldende CROW-richtlijnen worden gehanteerd om het aantal parkeerplaatsen te bepalen. Dit houdt in dat als er meer of grotere voorzieningen komen het aantal parkeerplaatsen toe moet nemen. Verder geldt als uitgangspunt dat rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. In de volgende tabel is de toekomstige parkeerbalans weergegeven, op basis van de nu aanwezige functies en parkeervoorzieningen en de geplande functies en parkeervoorzieningen.

Winkelcentrum Parijsch	Koopavond	Werkdag avond	Werkdag middag	Zaterdag middag
vraag	314	234	218	291
aanbod	336	336	336	336
(on)balans	**22**	**102**	**118**	**45**

Daarnaast is er nog de mogelijkheid om te parkeren bij de Brede School. Deze locatie is echter op enige afstand gelegen van het winkelcentrum. Daarom wordt de locatie Brede school niet in de parkeerbalans meegenomen. Wel heeft deze parkeervoorziening een functie om op piekmomenten de parkeervraag van het winkelcentrum op te vangen.

Winkelcentrum Chopinplein

In de situatie 2007 zijn er in de nabijheid van het winkelcentrum Chopinplein voldoende parkeerplaatsen, zowel voor het winkelend publiek als de bewoners van de flat op het plein en in de nabije omgeving. In de volgende tabel is de parkeerbalans voor de sitiuatie 2007 weergegeven. Hieruit blijkt dat het eventueel mogelijk is een (kleine) uitbreiding van het winkelcentrum en/of het aantal woningen plaats te laten vinden, zonder dat uitbreiding van de parkeercapaciteit noodzakelijk is.

Chopinplein	Koopavond	Werkdag avond	Werkdag middag	Zaterdag middag
vraag	181	147	147	186
aanbod	196	196	196	196
(on)balans	**15**	**49**	**49**	**10**

Aanpak indien een tekort aan parkeercapaciteit ontstaat

Indien er in de toekomst door nieuwe ontwikkelingen of groei van het aantal bezoekers toch een tekort aan parkeercapaciteit ontstaat zijn de volgende oplossingen mogelijk:

- Het selectief uitbreiden van de parkeercapaciteit, bijvoorbeeld door het aanpassen van trottoirs of herinrichting van parkeerterreinen. Echter, hiervoor moet wel ruimte zijn. Verder is deze oplossing alleen gewenst en mogelijk wanneer dit tegen lage kosten kan en er draagvlak bestaat.
- Van de totale parkeervraag wordt een deel veroorzaakt door de winkeliers en hun werknemers zelf. Indien er een tekort aan plaatsen ontstaat is het wenselijk deze groep te verzoeken op verder weg gelegen parkeerplaatsen te parkeren. De dichterbij gelegen plaatsen kunnen dan worden benut door bezoekers.
- Indien ook bovenstaande oplossingen niet toereikend of mogelijk zijn, is er de mogelijkheid om parkeerregulering in te voeren. Echter, alleen onder de volgende voorwaarden: er moet een probleem zijn, veroorzaakt door langparkeerders, er zijn geen andere oplossingen en de betrokkenen ondersteunen de invoering van parkeerregulering. Tevens moet de parkeerregulering bevorderend werken op het economische functioneren. Klanten hechten immers meer belang aan beschikbare parkeerplaatsen dan aan gratis parkeren op een overvol terrein (mits het tarief redelijk is).

Als parkeerregulering bij een winkelcentrum wordt ingevoerd, heeft betaald parkeren de voorkeur. De tarieven worden zodanig ingesteld dat de boodschappenfunctie van de winkelcentra niet in gevaar komt. Concreet betekent dit dat voor bijvoorbeeld de eerste 60 of 90 minuten parkeertijd een zeer laag tarief wordt gerekend. Deze wijze van parkeerregulering heeft voordelen ten opzichte van een blauwe zone:

1. Er kan geen verwarring ontstaan met eventuele parkeerregulering in het omliggende gebied (vergunningen en/of betaald parkeren). Er is immers slechts één regime, maar wel met tariefdifferentiatie.
2. Het fraudegedrag is aanzienlijk minder. Een parkeerschijf nodigt uit tot instellen van onjuiste tijden en het bijdraaien van de ingestelde tijd.
3. Bezoekers hebben geen beperking in hun bezoektijd.

8 KANTOORLOCATIES EN BEDRIJVENTERREINEN

Parkeren kantoorlocaties en bedrijventerreinen

- *Kantoren en bedrijven (werknemers en bezoekers) parkeren op eigen terrein en veroorzaken geen parkeeroverlast in de directe omgeving.*
- *Vrachtwagenparkeren wordt uitsluitend toegestaan op daartoe aangewezen locaties. De Erasmusweg en de Rolweg worden verboden voor vrachtwagenparkeren.*

Uitgangspunt voor kantoorlocaties en bedrijventerreinen is dat zij op eigen terrein voorzien in hun parkeerbehoefte.

Bij klachten wordt per bedrijventerrein (of een gedeelte daarvan) een parkeerbalans opgesteld. Dit is de basis voor het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor werknemers en bezoekers (exclusief auto's, die handelsobject zijn). Eventuele herordening vindt plaats door het herindelen van parkeervoorzieningen en straten, het toevoegen van capaciteit, het omzetten van trottoirruimte in parkeerhavens, het invoeren van fysieke maatregelen en het uitvoeren van handhaving.

Parkeer- en stallingsvoorzieningen voor commerciële doeleinden kunnen in uitzonderingssituaties op kosten van bedrijven worden aangelegd in het openbaar gebied (koop of huur) mits:

- de ruimte daartoe beschikbaar is en blijft;
- de groenstructuren in stand blijven;
- de parkeerruimte niet op eigen terrein kan worden aangelegd.

Verder wordt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gehandhaafd. De APV doet uitspraken over het verbieden van: het parkeren van voertuigen van autobedrijven, het te koop aanbieden van voertuigen en defecte voertuigen, en het parkeren van reclamevoertuigen.

Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens en aanhangers) leidt doorgaans tot overlast in de woongebieden. Daarom is in de Algemene Plaatselijke Verordening 2003 (APV 2003) vastgelegd dat het voor voertuigen (inclusief lading) met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van 2,4 meter, verboden is te parkeren op plaatsen waar dit naar oordeel van B&W:

- schadelijk is voor het uiterlijk en aanzien van de gemeente;
- buitensporig veel plaats inneemt met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.

Dit geldt niet op werkdagen van 08.00 uur tot 18.00 uur. Deze regeling is niet eenduidig te interpreteren en daardoor ook lastig te handhaven.

In de huidige situatie heeft de gemeente de Erasmusweg, de Rolweg en de Textielweg aangewezen als de locaties in de openbare ruimte waar vrachtwagens mogen parkeren. In de praktijk is deze oplossing echter niet

ideaal. Voor de Erasmusweg en de Rolweg is het geen fraai beeld voor een entreeweg en kan het verkeersonveilige situaties opleveren. Het stallen van vrachtwagens wordt uitsluitend toegestaan op daartoe aangewezen locaties. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen bewaakt en onbewaakt:

- opties voor onbewaakte locaties zijn: Textielweg en Energieweg;
- bewaakte locaties worden pas ontwikkeld, indien blijkt dat de behoefte van de transportsector daadwerkelijk aanwezig is. Tevens vraagt dit regionale afstemming.

Daar waar knelpunten optreden bij bedrijven op specifieke locaties wordt in beeld gebracht wat de oorzaak van het knelpunt is en of er een passende oplossing kan worden gerealiseerd (maatwerk).

9 DE STATIONSOMGEVING

Parkeren stationsomgeving

- *Autogebruikers worden gestimuleerd om vaker van de fiets gebruik te maken.*
- *Het gebruik van de fiets en het lopen naar het station dient aantrekkelijk te zijn.*
- *Bij een herinrichting van het stationsgebied worden de volgende uitgangspunten gehanteerd en nagestreefd:*

- *concentreren van het parkeren in een gebouwde voorziening;*
- *betaald parkeren in de vorm van uurtarieven, dagkaarten en 'goedkope' abonnementen in combinatie met OV-abonnementen;*
- *voldoende bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsers;*
- *'goedkope' abonnementen voor de bewaakte fietsenstalling in combinatie met OV-abonnementen (trein);*
- *abonnementen voor parkeergarage zijn tevens geldig voor de bewaakte/afgesloten fietsenstalling.*

9.1 VERBETEREN VAN DE HUIDIGE SITUATIE

Huidige situatie niet optimaal

Het station van Culemborg vervult een belangrijk P&R-functie voor de stad en de regio. Echter, de parkeercapaciteit wordt reeds volledig benut en er treedt parkeeroverlast in de directe omgeving op. De druk op het P&R-terrein zal nog verder toenemen met de groei van het aantal woningen in Culemborg-West en de groei van het aantal treinreizigers. Ook de fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport: zowel de bewaakte als onbewaakte stallingen worden goed gebruikt. De onbewaakte stallingen zijn zelfs overbezet.

Indien er niets verandert aan de situatie wat betreft het parkeren bij het station nemen de overlast en onveiligheid toe door parkeerdruk in de directe omgeving en het stallen van fietsen buiten de rekken.



Overvolle fietsenstallingen en parkeerterreinen bij het station

Oplossingsrichtingen om de huidige situatie te verbeteren

Om te komen tot een verbetering van het parkeren bij het station in de huidige situatie kan de volgende volgorde van werken worden gehanteerd:

1. *Uitbreiden capaciteit:*
   Onderzocht kan worden of door een betere indeling van bestaande parkeerplaatsen en het omzetten van restruimte het mogelijk is om de parkeercapaciteit uit te breiden.
   Daarnaast dienen de gratis stallingsmogelijkheden voor fietsen te worden uitgebreid. Belangrijk aandachtspunt bij de fietsenstallingen is om frequent fietswrakken te ruimen. Hiermee wordt voorkomen dat capaciteit wordt

bezet door deze wrakken. Verder nodigt de aanwezigheid van fietswrakken uit tot het maken van nieuwe wrakken. Door de wrakken weg te halen, verdwijnt deze 'stimulans'.

2. *Toevoegen van betaalde parkeerplaatsen met een hogere kwaliteit:*
   Indien parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd wordt een aantal parkeerplaatsen omgezet in betaald parkeren. Voor dit betaald parkeren krijgt de automobilist wat terug: gunstig gelegen parkeerplaatsen dichtbij het station en het perron. Verder zijn deze plaatsen bewaakt (door middel van een camera). Een optie is om reizigers aan te bieden dat zij een betaald parkeerplaats kunnen reserveren, waardoor zij bij aankomst op het station verzekerd zijn van een goede parkeerplaats.
   De prijs voor deze parkeerplaatsen wordt afgestemd op de frequentie van gebruik. Zo kunnen incidentele treinreizigers een dagkaart kopen. Voor vaste treinreizigers (OV-abonnenmenthouders) wordt het mogelijk een abonnement voor de parkeerplaats te kopen. Dit abonnement is ook geldig voor de bewaakte fietsenstalling.

Bovenstaande maatregelen kunnen uitsluitend tot stand worden gebracht door samenwerking met de eigenaar (NS).

9.2 ANTICIPEREN OP DE TOEKOMST

Op dit moment wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor de stationsomgeving. Hierin is voorzien in de toevoeging van functies aan het gebied. Ook is in het plan een gebouwde parkeervoorziening (P&R) opgenomen.

Uitgangspunt voor de gemeente is dat de huidige functie van het station als (regionaal) overstappunt op de trein wordt behouden. Het blijft aantrekkelijk om de fiets en de auto bij het station te parkeren. De gemeente kiest er daarom voor om de volgende uitgangspunten te hanteren voor parkeren bij het station:

- Een goede bereikbaarheid van de P&R-voorzieningen vanaf het hoofdwegennet.
- Een aantrekkelijk tarief voor de P&R-voorziening voor vaste bezoekers (abonnementen inclusief gebruik van de fietsenstalling, zodat gemakkelijk kan worden afgewisseld tussen auto en fiets).
- Voor incidentele bezoekers: de mogelijkheid om dagkaarten te kopen.
- Een aantrekkelijk tarief voor het bewaakt stallen van de fiets (dus gratis of veel lager dan voor het parkeren van de auto).
- Eenvoudig stallen en betalen.
- Indien er uitwijkgedrag naar de omgeving optreedt wordt daar, volgens het uitbreidingscriterium, parkeerregulering ingevoerd.

10 FIETS, OPENBAAR VERVOER, DIVERSE THEMA'S

- *Het aandeel fietsverkeer voor ritten korter dan 7 km bedraagt 38%. Voor de binnenstad ligt dit aandeel nog hoger. Dit aandeel dient op zijn minst behouden te blijven door het verbeteren van de fietsroutes en het aanbieden van voldoende stalingsvoorzieningen.*
- *Er wordt gestreefd naar een verkeersveilige inrichting rondom scholen waarbij het gebruik van de fiets wordt bevorderd.*
- *De handhaving in reguleringsgebieden wordt financieel gedekt binnen de totale parkeerexploitatie. Het streven is een betalingsbereidheid van minimaal 95%.*
- *De overige prioriteiten bij de handhaving liggen bij situaties waar de doorgang van nooddiensten belemmerd wordt,en de doorgang van voetgangers (stoepparkeren) en de verkeersveiligheid in het geding is.*
- *De parkeervoorzieningen bij sportvelden zijn bij voorkeur uitwisselbaar. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen standaardvoorzieningen en piekvoorzieningen.*

10.1 FIETS

Culemborg is een fietsgemeente. Wat betreft het fietsgebruik naar de binnenstad wordt de fiets als het ware als een boodschappenmand gebruikt. Culemborgers fietsen van winkel naar winkel en stallen hun fiets dichtbij de winkel (voor de deur). Vanuit dit oogpunt is er geen grote behoefte aan een grote bewaakte fietsenstalling in de binnenstad. Met de bouw van een parkeergarage in Nieuwstad kan ruimte worden gereserveerd voor een afgesloten/bewaakte fietsenstalling. Die kan met name voor werknemers van belang zijn.
Bij het berekenen van de toekomstige parkeerbehoefte is al rekening gehouden met een hoog fietsaandeel. Het hoge fietsaandeel moet dan wel in stand blijven, door:

- het verbeteren van de fietsroutes naar de binnenstad: duidelijke herkenbare comfortabele routes;
- beoordelen of uitbreiding van stallingsvoorzieningen nodig en mogelijk is op bijvoorbeeld de Markt en de Oude Vismarkt;
- oplossen van knelpunten met het autoverkeer;
- oplossen van knelpunten met parkeerverkeer, bijvoorbeeld op het Jach.

Voor zover mogelijk kunnen fietsvoorzieningen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad mede worden betaald uit het parkeerfonds.

10.2 OPENBAAR VERVOER

Het reguliere openbaar vervoer biedt in Culemborg een te zwakke basis voor vervoer naar de binnenstad. De fiets en de auto zijn een beter alternatief. Om op piekmomenten de parkeerdruk te verminderen valt echter wel te overwegen om op zaterdagen een bus te laten rijden naar de binnenstad vanuit de woonwijken (en vice versa). Naast de reizigersopbrengsten kan deze medegefinancierd worden door opbrengsten uit de parkeerexploitatie en een evenredige bijdrage van de ondernemers.

De zaterdagbus heeft in samenhang met het parkeerbeleid als doel om;

- een bezoek aan de binnenstad aantrekkelijker te maken en bij te dragen

aan het goed economisch functioneren van de binnentad.
- efficiënt om te gaan met de beschikbare parkeerruimte.

Om een zaterdagbus kans van slagen te geven, moet worden voldaan aan bepaalde kwaliteiten en uitgangspunten:
- kleine loopafstanden vanuit de wijken naar de haltes;
- voldoende frequentie (minimaal 4x/uur);
- goede informatie voor de bewoners;
- directe snelle route naar de binnenstad en dichtbij afzetten;
- laag (gezins)tarief.

Er kan worden gestart met één wijk, zodat goed beoordeeld kan worden of uitbreiding kansrijk is. De wijken met de grootste afstand tot de binnenstad komen als eerste in aanmerking. Bij de keuze van de wijk kan worden beoordeeld of een route langs het station mogelijk en zinvol is. Als criterium kan worden gesteld dat minimaal 150 personen vanuit een wijk naar de binnenstad op een zaterdag per bus worden vervoerd.

10.3 SCHOLEN

Scholen: parkeren en halen en brengen

Het halen en brengen van kinderen leidt rondom scholen regelmatig tot een parkeerprobleem of overlast. Ouders brengen hun kinderen veelal met de auto en vanwege het beperkte aantal parkeerplaatsen stopt men op de rijbaan of parkeert men op het trottoir. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor de rondlopende of fietsende kinderen. Daarom zijn oplossingen gewenst; deze vereisen echter wel maatwerk.

Bij scholen gelden drie invalshoeken:
- veilige inrichting;
- gedragsbeïnvloeding bij het halen en brengen van schoolgaande kinderen. Hiervoor zijn speciale programma's zoals de 'Verkeersslang' ontwikkeld en succesvol toegepast. De gemeente kan een rol spelen in het bevorderen van de uitvoering van dergelijke programma's. Deze acties kunnen onderdeel worden van het nog op te stellen beleidsplan Verkeerseducatie.
- handhaving.

Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is situatieafhankelijk en zal daarom per locatie bekeken moeten worden. Daarbij worden de uitgangspunten van het CROW gehanteerd.

Aandachtspunt is de parkeersituatie rond scholen voor speciaal onderwijs, waar sprake is van halen en brengen met busjes. Deze vragen extra parkeerruimte en dus een andere norm. Per voorkomende situatie wordt de te hanteren parkeernorm bepaald.

10.4 SPORTCOMPLEXEN

Evenals bij scholen vormt het parkeren van auto's rondom sportvelden en -hallen op piekmomenten een probleem. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is situatieafhankelijk en zal daarom per locatie bekeken moeten worden.

Evenals bij andere voorzieningen wordt bij sportvelden gestreefd naar mogelijk mede- en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Dit betekent dat niet alle sportvelden in hun totale eigen parkeerbehoefte hoeven te voorzien. Dubbelgebruik heeft een positief effect op de benodigde ruimte.

Voor een goed gebruik van de parkeervoorzieningen bij sportvelden wordt ingezet op:
- goede verwijzing;
- communicatie en gedragsbeïnvloeding, de sportverenigingen moeten daar eveneens een rol in spelen;
- handhaving.

10.5 HANDHAVING

Handhaving is één van de belangrijkste pijlers voor het succesvol uitvoeren van het parkeerbeleid. Wanneer onvoldoende wordt gehandhaafd, werkt bijvoorbeeld het reguleringssysteem niet meer.

Als uitgangspunt voor de handhaving in de reguleringsgebieden geldt dat

deze financieel wordt gedekt binnen de totale parkeerexploitatie. Er wordt gestreefd naar een betalingsbereidheid van minimaal 95%.

De overige prioriteiten liggen bij situaties waar de doorgang van nooddiensten belemmerd wordt, en de doorgang van voetgangers (stoepparkeren) en de verkeersveiligheid in het geding is. Daarnaast wordt de handhaving in de autoluwe binnenstad en op het vrachtwagenparkeren (APV) verscherpt.

10.6 PARKEERVERWIJZING

Het verplaatsen van het parkeeraanbod en de realisatie van extra (parkeer)voorzieningen in het binnenstadsgebied heeft ook gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer. Vermeden dient te worden dat zoekverkeer extra overlast geeft voor de omgeving, tot onnodige uitstoot leidt en de verkeersafwikkeling belemmert. Bovendien is het voor de bezoeker niet prettig als hij bij een volle parkeervoorziening terecht komt, terwijl er elders nog voldoende plaats is. Een goede (dynamische) verwijzing naar de diverse parkeerlocaties en informatie over de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen is dan ook belangrijk.



Parkeerverwijzing in de huidige situatie

In de huidige situatie staan er op de wegen rondom de binnenstad borden die de bezoekers naar de diverse parkeerterreinen leiden ('P-Route'). Deze verwijzing geeft geen informatie over de bezetting van de parkeervoorzieningen. Een dynamisch parkeerverwijzingssysteem is hiervoor de oplossing. Positieve effecten van een dergelijk systeem zijn:

- gemak voor de gebruiker;
- voorkomen van zoekverkeer;
- geen of minder wachtrijen voor de ingangen van parkeervoorzieningen en terreinen;
- een betere benutting van de parkeervoorzieningen (verbetering exploitatie).

De parkeerordening zoals opgenomen in hoofdstuk 3 biedt prima mogelijkheden om het verkeer naar de vrije parkeervoorzieningen te geleiden. Dynamische parkeerverwijzing is namelijk alleen goed mogelijk indien de parkeervoorzieningen zijn geconcentreerd en de bezetting op de parkeerlocaties kan worden gemeten (slagbomen). Daarom is het nodig, in het geval er een grote parkeervoorziening Nieuwstad wordt ontwikkeld, om een aantal parkeerterreinen te voorzien van slagbomen.

11 FINANCIËN

Beleid financiën

- *Het exploitatie-overschot parkeerbeheer wordt aangewendt voor het vullen van het parkeerfonds.*
- *Ontwikkelaars dienen een afkoopsom in een Parkeerfonds te stoppen in het geval de uitbreiding niet wordt voorzien van extra parkeerplaatsen.*
- *De opbrengsten en kosten van de parkeerregulering moeten minimiaal met elkaar in evenwicht zijn. Verder moeten de tarieven bij het afkopen van parkeerplaatsen marktconform zijn. Overschotten worden gestort in het parkeerfonds.*
- *Waar mogelijk worden de vergunninggebieden gefiscaliseerd om mede de kosten van aanvullende handhaving te dekken.*

Instellen van een Parkeerfonds

Het kan voorkomen dat er bij nieuwe ontwikkelingen onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd (dus niet voldoende volgens de door gemeente gehanteerde parkeernormen, namelijk de CROW richtlijnen). Dit kan te maken hebben met het ontbreken van voldoende fysieke ruimte in, onder of rond de bebouwing of het niet kunnen realiseren van een goede ontsluiting. Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de bouw van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld. Allereerst dienen in de directe omgeving voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop op te vangen. Verder is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting aan het Parkeerfonds voor elke niet-gerealiseerde parkeerplaats (afkoop). Gebaseerd op onderzoek uit 2007 lijkt een bedrag tussen de €20.000 en €25.000 reeel. Dit moet nader worden uitgewerkt.
(Delen van) eventuele exploitatie-overschotten op het parkeerbeheer komen in de huidige situatie ten gunste van de algemene middelen. Met het oog op financiering van diverse zaken, valt het te overwegen om overschotten onder te brengen in een Parkeerfonds. Dit wordt dan een egalisatiereserve met als oogmerk parkeervoorzieningen of maatregelen ter substitutie van parkeervoorzieningen. Het Parkeerfonds kan de gemeente aanwenden voor parkeerinfrastructuur (verwijzing, bebording, regulering) en (voorzover mogelijk) voor bijdragen aan projecten en activiteiten uit deze Parkeernota.
In het Parkeerfonds kunnen worden ondergebracht:
Kosten:

- Parkeerbeheer
- Handhaving
- Parkeerverwijzing
- Reservering uitbreiding parkeerareaal (gebouwde parkeervoorzieningen)
- Overige activiteiten uit deze parkeernota

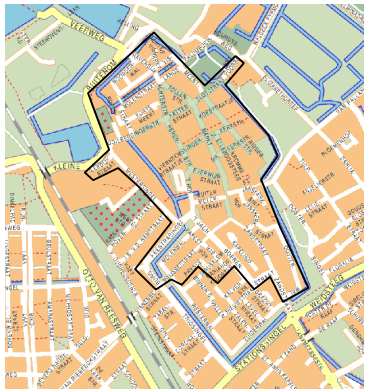
En inkomsten:

- Vergunningen
- Inkomsten uit parkeergelden
- Naheffingen
- Afkoop, waarbij uitgegaan wordt van marktconforme prijzen
- Bijdragen van derden

BIJLAGE 1

UITGANGSSITUATIE PARKEEREGULERING BINNENSTADSGEBIED 2007

Parkeerregulering in de binnenstad
In het binnenstadsgebied is reeds parkeerregulering ingevoerd. Parkeerregulering bestaat hier uit betaald parkeren. Voor bewoners wordt een beperkt aantal vergunningen uitgegeven.



Reguleringsgebied 2007

Betaald parkeren
In de binnenstad van Culemborg is 'betaald parkeren' van kracht. Het doel van het betaald parkeren is het bevorderen van de bereikbaarheid van het winkelgebied van de binnenstad. Voor langparkeerders (vooral werknemers) wordt het minder aantrekkelijk gemaakt om de auto de gehele dag in of rondom de binnenstad te parkeren. Dit levert ruimte op voor bezoekers die (voor korte tijd) in de binnenstad terecht willen en veel waarde hechten aan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op korte loopafstand. Betaald parkeren richt zich op het bereiken en in stand houden van een evenwichtige parkeerbalans.

In 2006 heeft de gemeenteraad de Verordening Parkeerbelastingen 2006 vastgesteld. Hierin zijn de wegen en/of weggedeelten aangegeven waarop voor het parkeren een belasting kan worden geheven. De tarieven voor het betaald parkeren zijn sindsdien als volgt:

- € 0,70 per uur;
- Op een aantal terreinen en straten geldt het tarief van € 0,70 per uur, maar geldt een tarief van € 1,00 per uur indien langer dan 3 uur wordt geparkeerd.
- € 1,40 voor een dagkaart (deze is op enkele terreinen verkrijgbaar en geldig). De indruk bestaat dat deze dagkaarten veel gebruikt worden door werknemers in de binnenstad.

Voor het parkeren op parkeerplaatsen op straat met een ticketautomaat gelden de volgende reguleringstijden:

- maandag tot en met donderdag: 09:00 – 18:00 uur
- vrijdag: 09:00 – 21:00 uur
- zaterdag: 09:00 – 17:00 uur

Ook op extra koopavonden geldt betaald parkeren. Koopzondagen zijn vrijgesteld van parkeerbelasting.

In 2006 is de eerste stap gezet in het introduceren van achteraf betaald parkeren op straat in de vorm van belparkeren.

Parkeerplaatsen voor vergunninghouders
Voor bewoners, winkeliers, bedrijven en werknemers van bedrijven in het binnenstadsgebied, is het mogelijk onder voorwaarden een parkeervergunning aan te vragen. Met een vergunning mag men op parkeerplaatsen in een deel van het reguleringsgebied parkeren. Het binnenstadsgebied is verdeeld in drie zones. De bezitters van een parkeervergunning in een gebied met betaald parkeren zijn niet verzekerd van een parkeerplaats. De parkeerplaatsen blijven openbaar en iedereen die bij de parkeerautomaat betaalt, mag daar parkeren. Daarnaast zijn in het binnenstadsgebied parkeerzones voor 'uitsluitend vergunninghouders' gereserveerd. Parkeerders zonder een vergunning kunnen niet in deze gebieden terecht. Deze gebieden vallen niet onder de Verordening Parkeerbelasting 2006 (niet gefiscaliseerd).

Een parkeervergunning voor bewoners wordt verstrekt op kenteken van het voertuig (bij auto van de zaak of lease-auto dient men een werkgeversverklaring te tonen). Een parkeervergunning voor bewoners kost € 36,15 per jaar. Om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning moet men ingeschreven staan als inwoner van het reguleringsgebied in de gemeente Culemborg. Het is mogelijk om op één naam voor meerdere voertuigen een parkeervergunning te krijgen. Ook is het mogelijk dat op één

adres meerdere vergunninghouders wonen. Er is een maximum van twee aan te vragen parkeervergunningen per huishouden. Vergunningen worden alleen uitgegeven indien er ook daadwerkelijk plaats is. Op dit moment is er een wachtlijst: er zijn meer aanvragen voor vergunningen dan dat er vergunningen voor uitgifte zijn.

Bedrijven in het reguleringsgebied kunnen (beperkt) zakelijke vergunningen aanvragen voor het binnenstadsgebied. Deze vergunningen worden niet verstrekt op basis van kenteken maar ook op basis van de naam van het bedrijf. Een parkeervergunning voor het binnenstadsgebied is geldig voor alle gemeentelijke parkeerplaatsen in het binnenstadsgebied. Parkeervergunningen worden uitsluitend verstrekt indien er geen andere mogelijkheid voorhanden is. Een parkeervergunning voor bedrijven kost € 137,90 per jaar.

Gratis parkeren
Rondom de binnenstad is één groter terrein waarop gratis kan worden geparkeerd. Dit is parkeerterrein Palumbus waar 106 parkeerplaatsen zijn. Ook in de woonstraten rondom de binnenstad kan vrij worden geparkeerd.

Parkeren op eigen terrein
Tot slot is er een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Het exacte aantal is niet bekend. Voor het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein van bewoners is daarom in 2000, bij het opstellen van een parkeerbalans voor het binnenstadsgebied, een inschatting gemaakt. Ook is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein van bedrijven op dit moment niet geheel bekend.

BIJLAGE 2

GEHANTEERDE PARKEERKENTALLEN BINNENSTAD

Functie	Eenheid	P-norm	Waarvan vast	Waarvan bezoek	Aanwezigheidspercentages			
					werkdag (15:00)	werkdag (23:00)	koopavond (20:00)	zaterdag (15:00)
Wonen duur	*woning*	0,9	0,6	0,3	60%	100%	90%	60%
Wonen middel[2]	*woning*	0,9	0,6	0,3	60%	100%	90%	60%
Wonen goedkoop	*woning*	0,9	0,6	0,3	60%	100%	90%	60%
Winkelen binnenstad[3]	*100 m² b.v.o*	2,3/2,65	5%	95%	60%	0%	50%	100%
Winkelen grootschalige detailhandel	*100 m² b.v.o*	4,5	0,7	3,8	60%	0%	50%	100%
Werken[4]								
Kantoor met balie	*Werknemer*	0,33	5%	95%	100%	0%	5%	5%
Kantoor zonder baliefunctie	*Werknemer*	0,33	0%	100%	100%	0%	5%	5%
Voorzieningen								
Café/bar	*100 m² b.v.o*	5,0	10%	90%	20%	5%	40%	40%
Hotel	*Kamers*	0,5	5%	95%	20%	100%	40%	40%
Tennisbanen	*banen*	3,0	0%	100%	10%	0%	90%	100%
Kerk[5]	*100 m² b.v.o*	8,0	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Kinderdagverblijf	*100 m² b.v.o*	0,3	0%	100%	100%	0%	5%	0%
Postkantoor	*100 m² b.v.o*	2,2	10%	90%	90%	0%	40%	40%
Vrije tijd (theater)	*100 m² b.v.o*	3,1	0%	100%	50%	5%	50%	50%
Cultuur	*100 m² b.v.o*	8,0	0%	100%	50%	5%	50%	50%

[2] bepaald o.b.v. het aantal uitgegeven bewonersvergunningen.

[3] door uitbreiding in Culemborg-West (inwoners +15%) stijgt de parkeervraag voor winkelbezoek in het centrum: verhoging van de parkeernorm van 2,3 naar 2,65 per 100m² b.v.o.

[4] vanwege het ontbreken van gegevens over het aanwezige kantooroppervlakte is het aantal werknemers als uitgangspunt gehanteerd.

[5] incidentele aanwezigheid (zon- en feestdagen).

BIJLAGE 3

AANWEZIGE FUNCTIES BINNENSTAD

Functie	Eenheid	2007	Aanbouw	Afbouw	Tot 2015
Wonen duur	*woning*	0	0	0	0
Wonen middel	*woning*	591	100	0	691
Wonen goedkoop	*woning*	0	0	0	0
Winkelen binnenstad	*100 m^2 b.v.o*	139	0	0	139
Winkelen grootschalige detailhandel	*100 m^2 b.v.o*	0	0	0	18
Werken					
Kantoor met balie	*100 m^2 b.v.o*	Niet bekend. Wel is het aantal werknemers bekend: 500			
Kantoor zonder baliefunctie	*100 m^2 b.v.o*				
Voorzieningen					
Café/bar	*100 m^2 b.v.o*	31	2	0	33
Hotel	*Kamers*	0	10	0	10
Tennisbanen	*banen*	6	0	0	6
Kerk	*100 m^2 b.v.o*	34	0	0	34
Kinderdagverblijf	*100 m^2 b.v.o*	5,7	0	0	5,7
Postkantoor	*100 m^2 b.v.o*	6,0	0	0	6,0
Vrije tijd (theater)	*100 m^2 b.v.o*	5,7	6,8	0	12,5
Cultuur	*100 m^2 b.v.o*	3,0	0	0	3,0

BIJLAGE 4: Inspraaknota Parkeernota Culemborg

Een aantal adviesraden, organisaties, adviesgroepen en bewonersgroepen is schriftelijk uitgenodigd een reactie te geven op de concept Parkeernota. Van de 25 aangeschrevenen hebben er drie een inspraakreactie ingediend. Naast deze actieve benadering heeft een publicatie op de gemeentepagina van de Culemborgse Courant van 28 november 2007 gestaan, waarbij mensen uitgenodigd zijn om binnen zes weken een zienswijze/inspraakreactie te geven. Hiervan heeft één bedrijf gebruik gemaakt.
In totaal zijn er vier inspraakreacties binnengekomen, allen binnen de inspraaktermijn.
Hieronder treft u een samenvatting aan van de inspraakreacties, gesorteerd op alfabet. De vragen per inspreker zijn in de middelste kolom weergegeven en het standpunt van het college van B en W in de tweede kolom van rechts. Per vraag c.q. opmerking is ook aangegeven of dit leidt tot een aanpassing van beleid en/of tekst. Enkele insprekers hebben over hetzelfde onderwerp een vraag gesteld. In dat geval wordt voor de beantwoording verwezen naar een andere vraag.
Na de formele inspraakreacties zijn de vragen en opmerkingen opgenomen die door de raadsfracties zijn gemaakt tijdens de themabijeenkomst Verkeer op 10 januari 2008.

Ingediend door:	**nr**	**Vraag/opmerking**	**Antwoord** **Aanpassing beleid J/N**	**Verwijzing**
Autobedrijf GECU	1	De Randweg is geen geschikte locatie om vrachtwagens te laten parkeren. Dit zal voor onveilige situaties zorgen.	J. De Randweg wordt verwijderd uit de Parkeernota als locatie voor het parkeren van grote voertuigen. In verband met het verkeer op de Randweg (onder andere vanwege de milieustraat) is deze locatie onvoldoende veilig voor vrachtwagenparkeren. De gemeente Culemborg wil wel het parkeren van vrachtwagens faciliteren, zeker zolang er nog geen regionale (bewaakte) voorziening is. De Textielweg en de Energieweg zijn geschikte locaties voor het parkeren en bieden daarnaast gezamenlijk voldoende capaciteit voor het parkeren van vrachtwagens. Het aanwijzen van een andere locaties is daarmee niet noodzakelijk.	Blz. 34
Gehandicapten-raad Culemborg	2	Met de in de toekomst toenemende parkeerdruk in en rondom het gebied van betaald parkeren zouden meer invaliden-parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om de parkeermogelijkheid voor deze groep op hetzelfde niveau te handhaven.	N. Het is essentieel dat ook in de toekomst voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen op de juiste locatie beschikbaar zijn. Echter, het is op dit moment zeer lastig aan te geven op welke locaties in de toekomst een gebrek aan gehandicaptenparkeerplaatsen zal ontstaan door toenemende parkeerdruk in het algemeen. Daarom is het noodzakelijk	n.v.t.

			hiervoor maatwerk te leveren. Evenals in de huidige situatie zal in de toekomstige situatie worden gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden, indien blijkt dat er op een bepaalde locatie een tekort is aan plaatsen voor deze doelgroep.	
	3	In de nota wordt niet gesproken over een norm voor het aantal invalidenparkeerplaatsen. Wij zouden graag een algemene norm zien voor invalidenparkeerplaatsen die voor heel Culemborg geldt.	J. In Culemborg wordt de situatie per locatie bekeken, evenals in de rest van Nederland. Wel wil de gemeente aansluiten bij de normen die in het algemeen in Nederland worden gehanteerd. Daarom worden in de parkeernota de volgende normen opgenomen: o Bij publieke voorzieningen (zoals bijvoorbeeld de bibliotheek en het gemeentehuis) is 5% van het aantal parkeerplaatsen een algemene gehandicapten-parkeerplaats o Voor grote parkeerterreinen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen aanwezig zijn. In de huidige situatie voldoet de gemeente Culemborg aan bovenstaande normen. Indien blijkt dat er op een bepaalde locatie toch een tekort is aan plaatsen voor deze doelgroep, wordt gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden. Indien bij woningen een gehandicaptenparkeerplaats door de bewoner(s) is gewenst dan kan deze bij de gemeente worden aangevraagd, indien deze bewoner aan de vereisten voldoet (zie § 4.2 van de Parkeernota).	Blz. 23
Kamer van Koophandel Midden-Nederland	4	De modelmatige gegevens komen niet overeen met de werkelijkheid. De ondernemers in de binnenstad ervaren op piekmomenten (zoals ramadan en november/december) wel degelijk dat er onvoldoende parkeergelegenheid is. In 2015 ontstaat op elk moment een tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad. Daarnaast worden zelfs	N. De gebruikte gegevens voor de parkeervraag zijn gebaseerd op kentallen die door het CROW worden gehanteerd. Deze organisatie stelt kentallen op die in heel Nederland worden gehanteerd. Deze kentallen zijn voor de situatie in de binnenstad van Culemborg (berekend in een	n.v.t.

		lagere normen in de meting gebruikt dan de bandbreedte van het CROW adviseert. Gezien de toekomstige ontwikkelingen is de noodzaak om tot een oplossing te komen voor het structurele probleem daarmee zeer groot.	parkeerbalans) vergeleken met de resultaten van parkeeronderzoeken uit 2007 (feitelijke parkeerbezetting). Uit deze vergelijking is gebleken dat de lage kengetallen uit de bandbreedte, die het CROW adviseert, de werkelijke situatie het beste voor 2007 weergeven. Voor het winkelbezoek is het kengetal daartoe zelfs nog iets naar beneden gecorrigeerd. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het hoge aandeel fietsverkeer naar de binnenstad. Toch kan het inderdaad voorkomen (zowel in de huidige situatie als in 2015) dat de werkelijke situatie op bepaalde momenten anders is. Dit zijn bijvoorbeeld de genoemde piekmomenten.	
		Een duidelijke visie op de ontwikkeling van de binnenstad ontbreekt. De binnenstad wordt als een statisch geheel gezien, terwijl juist deze Parkeernota een aanzet zou kunnen zijn voor een integrale afweging van de ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van detailhandel, voorzieningen en wonen. Alle mogelijke locaties voor de realisatie van parkeervoorzieningen worden afgeschreven. Wat betreft Nieuwstad verbaast dat de Kamer van Koophandel. De Kamer van Koophandel vraagt nadrukkelijk om een hernieuwde belangenafweging, aangezien de parkeerdruk nu al hoog is en er geen andere alternatieven voorhanden zijn.	In de Parkeernota is rekening gehouden met alle nu bekende en verwachte ontwikkelingen tot en met 2015. Zie hiervoor §2.2 en §2.3 van de Parkeernota. Op basis hiervan is zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve opgave voor de toekomst opgesteld. Deze opgave is in §2.4 van de Parkeernota opgenomen. Op basis van deze opgave is een integrale afweging gemaakt wat betreft de toekomstige mogelijkheden voor het parkeren. Zolang de Lange Meent onbebouwd blijft, zal er in 2015 alleen op piekmomenten een klein tekort aan parkeerplaatsen zijn (60 à 70 parkeerplaatsen te weinig op de drukste uren van zaterdagmiddag en koopavond). Indien de ontwikkeling van de Lange Meent in de toekomst wel plaats gaat vinden, is het nodig om alsnog een locatie te zoeken voor parkeren ter vervanging van het parkeerterrein en om te voorzien in de behoefte van de nieuwe	

			functie. Een mogelijke oplossing is op of onder de Lange Meent zelf voldoende plaatsen terug te laten komen. Daarnaast zal de gemeente toekomstige kansen benutten: indien in of nabij het centrum nu nog niet voorziene herontwikkelingen plaats gaan vinden, kan worden afgewogen of het mogelijk en gewenst is om hierbij extra parkeerplaatsen toe te voegen voor de binnenstad. Daarbij wordt ook de onderzoeksvraag meegenomen of hierdoor mogelijk bepaalde parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum kunnen worden opgeheven. Uit onderzoek blijkt dat het op geen van de onderzochte locaties, waaronder Nieuwstad, mogelijk is om binnen de gestelde randvoorwaarden een nieuwe parkeerlocatie te realiseren (zowel parkeren op maaiveld als in een garage is hierbij onderzocht). Zie hoofdstuk 3 van de Parkeernota.	
	5	De binnenstad trekt relatief weinig bezoekers van buiten de eigen gemeente. Wanneer het lukt om meer bezoekers van buiten Culemborg aan te trekken, kan dat een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit en kwantiteit van het winkelapparaat en voorzieningen. De slechte verhouding tussen vraag en aanbod is voor deze bezoekers onaantrekkelijk. Zij zijn bereid om te betalen voor goede parkeergelegenheid. Een bewaakte parkeergarage van hoge kwaliteit kan op die manier financieel rendabel worden gemaakt. Het zou van ambitie spreken indien de gemeente juist voor deze kansrijke groep de parkeerfaciliteiten zou aanleggen of opwaarderen.	N. Het klopt dat een kwalitatief hoogwaardige garage bij kan dragen aan het bezoekersklimaat. Het brengt voor een gemeente als Culemborg echter (grote) financiële risico's met zich mee om de beslissing over het realiseren of opwaarderen van parkeerplaatsen te baseren op de potentiële doelgroep bezoekers van buiten de stad. Ten eerste is onduidelijk of extra (hoogwaardige) parkeervoorzieningen daadwerkelijk voor voldoende extra bezoekers zorgen. Ten tweede zullen bezoekers uit de regio met name op de zogenaamde piekmomenten (zaterdag en koopavond) de	n.v.t.

			binnenstad bezoeken. Indien tot realisatie van parkeerplaatsen voor deze momenten wordt overgegaan, zullen deze parkeerplaatsen in de rest van de week niet worden gebruikt. Kortom: dit worden dure plaatsen.	
	6	Wij zijn tegen het toestaan van parkeren van vrachtwagens op de Textielweg, de Energieweg en de Randweg	Zie beantwoording vraag 1.	n.v.t.
	7	Wij wensen alvast een locatie te reserveren voor een regionaal parkeerterrein voor vrachtwagens en de discussie hierover regionaal op gang te brengen.	N. De gemeente Culemborg gaat geen locatie reserveren voor een regionaal vrachtwagenterrein. Wel zal zij dit onderwerp regionaal inbrengen. Het is een regionale en gezamenlijke taak om een geschikte locatie te bepalen en hier afspraken over te maken.	n.v.t.
Winkeliers-vereniging Parijsch	8	Wij hebben het gevoel dat er te theoretisch naar het onderwerp parkeren wordt gekeken zonder de praktijk in het weekend te zien. In het weekend staat het parkeerterrein nu al vol. Als we nu al geen rekening houden met toekomstige groei van het winkelcentrum in verband met de groei van de wijk, zal dit tot omzetderving leiden omdat er te weinig parkeergelegenheid is. Daarom vragen wij u te kijken naar uitbreidingsmogelijkheden in de nabije toekomst.	N. Het klopt dat op drukke momenten het parkeerterrein aan de westzijde vol staat. Op het terrein aan de oostzijde (Weversgildeplaats) zijn vaak nog wel vrije plaatsen. Dit kan dus een alternatief zijn voor het parkeerterrein aan de westzijde. Het terrein is op korte loopafstand van de winkels gelegen. Wel moeten winkelbezoekers omrijden om op dit terrein te komen, vanwege de blocker. In een gebied kunnen meerdere functies zijn en kunnen de benodigde hoeveelheden parkeerplaatsen bij elkaar opgeteld worden. Er kan echter ook sprake zijn van dubbelgebruik, omdat er bijvoorbeeld verschillende openingstijden zijn met andere parkeermomenten. Ook de parkeerduur kan verschillen, waardoor een parkeerplaats meerdere keren bezet kan worden. Dit is ook het geval voor het centrumgebied Parijsch. Voor het winkelcentrum met al	n.v.t.

			haar activiteiten bepaalt het bruto vloeroppervlak de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen; dit wordt dus niet bepaald door de grootte van het verzorgingsgebied: dat is al verdisconteerd in de parkeerkencijfers. Het bestaande appartementencomplex heeft een eigen parkeervoorziening. Ook Bon Vie voorziet in eigen parkeervoorzieningen voor bezoekers, bewoners en personeel. De brede school heeft voldoende parkeerruimte voor eigen personeel en daarnaast een ruime maat aan parkeerplaatsen voor brengers en halers. Deze parkeergelegenheid van ruim 70 parkeerplaatsen kan als overloopgebied gebruikt worden. De nieuwe appartementengebouwen in het centrumgebied krijgen eigen parkeerplaatsen (voor bewoners en bezoekers) nabij de gebouwen. Op het drukste moment, de avond (doordeweeks overdag is het minder druk), zijn er volgens berekeningen met de parkeerkencijfers 111 parkeerplaatsen nodig voor de sporthal. Ten behoeve van de sporthal wordt een openbare parkeerruimte met 45 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op de normale avonden kunnen echter de parkeerplaatsen bij het winkelcentrum benut worden; dan zijn de meeste winkels gesloten. Op koopavonden zal de druk wat groter zijn, maar dan is de parkeerplaats tussen brede school en Bon Vie een alternatief. Zowel het parkeerterrein bij het winkelcentrum als het parkeerterrein tussen Bon Vie en brede school zijn openbaar en hier geldt: wie het eerst komt, het eerst maalt. Hiermee is voldoende	

			parkeergelegenheid aanwezig. Met incidentele piekmomenten wordt geen rekening gehouden in het parkeerbeleid. Toegezegd is dat indien in de praktijk blijkt dat het parkeren voor problemen gaat zorgen er dan gezocht zal worden naar oplossingen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een blauwe zone bij het winkelcentrum en/of het uitbreiden van parkeergelegenheid ten koste van groen. In ieder geval is er ruimte gereserveerd bij de sporthal om – mochten er problemen worden geconstateerd - een extra parkeerterrein aan te leggen aan de Prijsseweg.	
	9	Op dit moment wordt het parkeerterrein bij het winkelcentrum Parijsch veel door bouwverkeer gebruikt. Dit zal de komende jaren alleen maar toenemen. Dit leidt, vooral op vrijdag, tot een vol parkeerterrein. Graag zouden wij hiervoor een tijdelijke oplossing willen.	N. Dit heeft de aandacht van de gemeente. De gemeente zal zorgen dat de projectleiding van Parijsch afspraken maakt met de (onder) aannemers om waar mogelijk het bouwverkeer op tijdelijke locaties te laten parkeren.	n.v.t.
Raad CDA	10	Het CDA is voorstander van betaald parkeren in de binnenstad, maar niet in de buitenwijken. De parkeertarieven kunnen ook ingezet worden voor het reguleren van de parkeerstromen.	N. De gemeente hanteert het uitgangspunt dat, indien er in buitenwijken parkeertekorten optreden, eerst naar andere oplossingen wordt gekeken dan de invoering van parkeerregulering. Indien deze niet voldoende het probleem oplossen, zal als laatste worden gekeken naar de invoering van parkeerregulering. Zoals in de Parkeernota verwoord zal parkeerregulering alleen worden ingevoerd onder de volgende voorwaarden: er is een probleem, dit wordt veroorzaakt door langparkeerders, er zijn geen andere oplossingen en betrokkenen ondersteunen de invoer van parkeerregulering.	n.v.t.
	11	Het CDA is voor het verbeteren van de parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen rond het NS station. Het beperken van de parkeergelegenheid van auto's bij het station vindt zij een	N. Uitgangspunt voor de gemeente is dat de huidige functie van het station als (regionaal) overstappunt op de trein wordt behouden en bij voorkeur wordt	n.v.t.

		slecht idee. Het station heeft een lokale en een regionale functie en het moet zo makkelijk mogelijk gemaakt worden om met de fiets en de auto bij het station te komen.	versterkt. Het moet aantrekkelijk zijn om de fiets en de auto bij het station te parkeren. Voor de gemeente is uitgangspunt dat er geen parkeerplaatsen bij het station worden verwijderd. De gemeente is met NS in gesprek om te kijken hoe en waar er extra auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden om aan de huidige en toekomstige parkeervraag te kunnen voldoen.	
	12	De parkeerplaats bij Parijsch-centrum is erg vol. Er komen nog huizen en sportvoorzieningen bij en daarom vragen wij de wethouder nadrukkelijk te kijken naar extra parkeermogelijkheden. Blijkbaar is de landelijke parkeernorm voor die locatie niet voldoende.	Zie beantwoording vraag 8	n.v.t.
Raad: D66	13	D66 kan zich voorstellen dat op het moment dat de wegen tussen Parijsch en Goilberdingen opengesteld worden en er meer gemotoriseerd verkeer de mogelijkheid krijgt om de binnenstad in te gaan, de parkeertarieven gebruikt worden om enigszins sturend op te treden. De voorzieningen buiten het centrum moeten gratis zijn. Het parkeerbeleid past binnen de integrale aanpak van het verkeersvraagstuk.	N. Kennis van genomen	n.v.t.
Raad: GL	14	In verband met de groei van Culemborg zouden er, overeenkomstig het gestelde in de Parkeernota, ten zuiden van de binnenstad meer parkeerplaatsen toegevoegd kunnen worden. GroenLinks volgt met name de plannen van het college rond Nieuwstad.	N. Bij het opstellen van de Parkeernota is geconstateerd dat het nu niet mogelijk is om binnen de gestelde randvoorwaarden ten zuiden van de binnenstad meer parkeerplaatsen toe te voegen. Wel is uitgangspunt van de gemeente dat zij toekomstige kansen wil benutten om dit later alsnog te realiseren: indien in of nabij het centrum nu nog niet voorziene herontwikkelingen plaats gaan vinden kan worden afgewogen of het mogelijk en gewenst is om hierbij extra parkeerplaatsen toe te voegen voor de binnenstad.	n.v.t.
	15	Groen Links is voor een gedifferentieerde parkeerheffing in de	N. Kennis van genomen	n.v.t.

		binnenstad en kan leven met een eventuele uitbreiding ten zuiden van de binnenstad.		
	16	Bij het station moet parkeren zo eenvoudig mogelijk zijn. Wij pleiten tevens voor een bewaakte fietsenstalling aan beide kanten van het station. Het is te overwegen deze fietsenstalling gratis te maken. Op dit moment is het veilig parkeren van je fiets duurder dan het parkeren van je auto.	N. Zoals verwoord in hoofdstuk 9 van de Parkeernota is voldoende capaciteit voor het stallen van fietsen bij het station een speerpunt. De NS is eigenaar van en exploiteert de bewaakte fietsenstallingen bij het station. Zij zijn verantwoordelijk voor de tarifering en eventuele uitbreidingsmogelijkheden aan de westzijde van het station. Overigens is de gemeente in gesprek met de NS over uitbreiding van de onbewaakte stallingsplaatsen. In de bewaakte stalling is nog voldoende capaciteit.	n.v.t.
	17	Er moet ook nagedacht worden over het ontmoedigen van het met de auto naar de sportvelden gaan van eigen inwoners.	N. De gemeente is voorstander van het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto naar de sportvelden. Echter, het blijkt zeer lastig om het autogebruik te ontmoedigen. Twee veel gebruikte maatregelen, reduceren van het aantal parkeerplaatsen en/of invoering van betaald parkeren, vindt de gemeente ongewenst. Deze maatregelen zullen namelijk zorgen voor uitwijkgedrag naar omliggende woonwijken, wat ongewenst is.	n.v.t.
Raad PvdA	18	De PvdA is voor betaald parkeren in de binnenstad met daarbij een aantal gebieden alleen voor vergunninghouders. Parkeren in het centrum moet geld kosten om zo mensen ertoe te bewegen voor de goedkope en milieuvriendelijke fiets te kiezen en alleen de auto te gebruiken als dat echt nodig is.	N. Kennis van genomen Dit bevestigt het huidige beleid.	n.v.t..
	19	De uitgifte van parkeervergunningen en pasjes, waarmee men met de auto het winkelgebied in kan, moet drastisch beperkt worden om weer te komen tot een autoluw stadscentrum.	N. Dit onderwerp is niet meegenomen in de Parkeernota. Het gaat hier namelijk om een autoluw gebied en valt dus buiten de Parkeernota. Er worden alleen ontheffingen afgegeven voor bewoners en aan bedrijven zover dit noodzakelijk is voor de	n.v.t.

			bedrijfsvoering. De criteria voor uitgifte van ontheffingen zijn vastgelegd in bestaand beleid van de gemeente.	
	20	Ten aanzien van het parkeren in de buitenwijken moet op termijn bereikt worden dat alleen geparkeerd wordt in de daartoe aangewezen parkeervakken. In sommige wijken levert het parkeren buiten de vakken nu al gevaar op, omdat de doorgang van hulpdiensten belemmerd wordt. Het verbod op parkeren op stoepen en fietspaden wordt in sommige wijken op grote schaal overtreden. De PvdA pleit voor een betere handhaving zowel in de buitenwijken als in de binnenstad. Tegen foutief parkeren moet niet alleen opgetreden worden als de doorgang van hulpdiensten belemmerd wordt, maar ook als de gewone doorstroming in gevaar komt.	N. Het is ongewenst dat buiten de vakken wordt geparkeerd, met als resultaat dat de doorgang van hulpdiensten of de doorstroming van verkeer in het algemeen wordt belemmerd. De gemeente heeft in overleg met de politie besloten om vanaf 1 februari 2008 op te treden tegen foutparkeerders. Met ingang van 15 februari 2008 wordt er geverbaliseerd door ingehuurde goa's (gemeenlijke opsporings ambtenaren). Handhaving is normaliter een taak van de politie, niet van de gemeente. Prioriteit ligt (zie § 10.5 van de parkeernota) bij die situaties waar de doorgang van nooddiensten belemmerd wordt en de doorgang van voetgangers (stoepparkeren) en de verkeersveiligheid in het geding zijn. Daarnaast wordt de handhaving op parkeren in de autoluwe binnenstad en op het vrachtwagenparkeren (APV) verscherpt.	n.v.t.
	21	De PvdA wenst extra parkeerruimte bij Parijsch-centrum.	Zie beantwoording vraag 8	n.v.t.
	22	De PvdA wenst goede parkeervoorzieningen bij het NS station. Vanaf het station vertrekken niet alleen treinen, maar ook bussen en met goede parkeervoorzieningen kun je het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.	Zie beantwoording vraag 11 en 16	n.v.t.
Raad SP	23	De SP vindt het prima als er gestuurd wordt met parkeertarieven. Het is min of meer een voorwaarde bij de overweging om in de binnenstad nog meer parkeerruimte of een parkeergarage te realiseren.	N. Kennis van genomen	n.v.t.
	24	De SP vindt het belangrijk dat er bij het station betere parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen komen.	Zie beantwoording vraag 11 en 16	n.v.t.

	25	Parkeren bij sportvelden of winkelcentra in de buitenwijken moet gratis blijven.	Zie beantwoording vraag 10	n.v.t.
	26	De SP vindt dat bedrijven en ondernemers een zekere verantwoordelijkheid hebben voor voldoende parkeerplaatsen bij hun bedrijf. Ondernemers die daarin niet slagen mogen best, tot op zekere hoogte, belast worden. De SP vraagt of hiervoor iets bedacht kan worden.	N. In de Parkeernota is dit al opgenomen, namelijk middels de oprichting van een Parkeerfonds. Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de bouw van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld. Allereerst dienen in de directe omgeving voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop op te vangen. Verder is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting in het Parkeerfonds voor elke niet-gerealiseerde parkeerplaats (afkoop). Gebaseerd op onderzoek uit 2007 lijkt een bedrag tussen de €20.000 en €25.000 reëel. Dit moet nader worden uitgewerkt.	n.v.t.
Raad: VVD	27	De VVD wil alleen betaald parkeren in de binnenstad en niet bij de andere winkelcentra (Chopinplein, Parijsch). Betaald parkeren in de buitenwijken is niet aan de orde.	N. Kennis van genomen	n.v.t.
	28	De parkeergelegenheid bij winkelcentrum Parijsch moet worden uitgebreid. Op bepaalde dagen is het nu al moeilijk een parkeerplaats te vinden en de parkeerdruk neemt in de toekomst nog meer toe. Er worden 1700 woningen bijgebouwd. Bewoners en bezoekers van de nog te bouwen omliggende appartementen zullen de parkeerplaatsen gaan gebruiken, er is een toenemende stroom winkelend publiek uit de omringende dorpen en het valt te verwachten dat gebruikers van Sporthal West op zaterdagen eveneens een deel van de parkeerplaatsen in beslag nemen. De groenstrook tussen 'Astrid Lindgren' kinderopvang en het Welmoet Wijnaendts Franckenpad kan voor de uitbreiding van het aantal	Zie beantwoording vraag 8	n.v.t.

		parkeerplaatsen worden gebruikt. Deze parkeergelegenheid kan dan tevens gebruikt worden voor het brengen en halen van de kinderen van de kinderdagverblijven en de Montessorischool.		
	29	De parkeergelegenheid voor fietsen auto's bij het NS station moet word uitgebreid. Het stadsbestuur moet samenwerking met de NS het groeie aantal treinreizigers zo goed moge faciliteren.	Zie beantwoording vraag 11 en 16	n.v.t.
	30	De VVD wil dat vrachtwagens in princ op eigen terrein parkeren. Kan dat ni dan moet een beperkt aantal strat worden aangewezen als mogeli parkeerplek. De Randweg is geen opt maar de Rolweg, de Textielweg, Energieweg, de Dieselweg en Costerweg zijn goede opties.	J. Zie beantwoording vraag 1 voor de Randweg. N. De Textielweg en de Energieweg zijn geschikte locaties voor het parkeren en bieden daarnaast gezamenlijk voldoende capaciteit voor het parkeren van vrachtwagens. Het aanwijzen van andere locaties is daarmee niet noodzakelijk. Daarnaast vindt de gemeente het geen fraai beeld om vrachtwagens op of zichtbaar vanaf entreewegen te laten parkeren. Hiermee zijn de Rolweg en de Dieselweg, gelegen naast de provinciale weg, ongewenste locaties.	n.v.t.
	31	De doorgang van de hulpdiensten in woonwijken wordt belemmerd door parkeergedrag van enkele bewoners. VVD vindt dat handhavend moet word opgetreden.	Zie beantwoording vraag 20	n.v.t.

COLOFON

Titel	Parkeernota Culemborg
In opdracht van	Gemeente Culemborg
Samengesteld door	Ed Graumans Marcel Blokland
Projectnaam	Parkeernota Culemborg
Projectnummer	259B
Datum	28 maart 2008

© XTNT, Utrecht, 2008