

ADVIESNOTA voor burgemeester en wethouders

Openbare besluitenlijst

Zaaknummer: 10487-2025

Medewerker	:	Marrit Bos
Team	:	BOR & PM
Datum	:	11 februari 2025
Portefeuillehouder	:	wethouder Marcel Blind

<p>BIJLAGEN:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Verkeersonderzoek bureau Goudappel – centrum Wijhe: zaaknummer: 7728-2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PERSBERICHT – Gemeente Olst-Wijhe werkt aan toekomstbestendig parkeerbeleid zaaknummer 7728-2025</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Parkeren beleidsplan Olst-Wijhe zaaknummer: 7728-2025</p>
<p>AFSTEMMING MET</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> team Communicatie en Ondersteuning <input checked="" type="checkbox"/> Persbericht toevoegen Team Financiën</p>
<p><input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk</p>
<p>ONDERWERP Actualisatie beleidsplan parkeren</p>

BESLUIT burgemeester en wethouders

1. In te stemmen met de actualisatie van het beleidsplan parkeren, te beginnen in 2025;
2. Een incidenteel budget aan de raad voor te leggen tijdens de eerste Berap 2026 om € 15.000 beschikbaar te stellen en deze te dekken uit de algemene middelen.

SAMENVATTING

Bureau Goudappel heeft in opdracht van de gemeente Olst-Wijhe de verkeerssituatie in het centrum van Wijhe te onderzocht. Het rapport uit 2024 toont aan dat toekomstige ontwikkelingen een beperkte verkeerstoename zullen veroorzaken, maar dat er geen overcapaciteit aan parkeerruimte is. De gemeente Olst-Wijhe richt zich sterk op woningbouw, wat de parkeerdruk in de centra verhoogt. Het huidige parkeerbeleid is verouderd en moet geactualiseerd worden om voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen.

Het actualisatieproces bestaat uit drie fases:

1. Snelle aanpassingen in het huidige beleid, zoals het actualiseren van parkeernormen en het toevoegen van juridische kaders voor het transformeren van (leegstaande) winkelpanden.
2. Toekomstbestendig beleidsplan parkeren opstellen.
3. Integratie van mobiliteit in de omgevingsvisie van 2025.

We volgen trede 1 uit de participatieladder en de communicatie vindt plaats via persberichten, berichten in de huis-aan-huis en op sociale media. De financiële consequenties van de eerste twee fases zijn begroot op respectievelijk €3.000 en €15.000, met mogelijke extra kosten voor de implementatie van nieuwe systemen.

Het doel is een toekomstbestendig parkeerbeleid dat efficiënt gebruik van parkeercapaciteit bevordert en de tevredenheid van bewoners en ondernemers verhoogt.

AANLEIDING

In 2022 heeft het college opdracht gegeven aan bureau Goudappel om de verkeerssituatie in het centrum van Wijhe te onderzoeken. In het voorjaar van 2024 heeft Goudappel het rapport van dit onderzoek

opgeleverd. Het onderzoek wijst uit dat er verwacht wordt dat de toekomstige ontwikkelingen in het centrum van Wijhe leiden tot een beperkte verkeerstoename. Momenteel is er voldoende parkeerruimte, ook op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag) is er parkeerplek te vinden. Het rapport wijst echter wel uit dat er geen overcapaciteit aan parkeerruimte is om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te vangen.

De gemeente Olst-Wijhe heeft een duidelijke richting gekozen, namelijk een sterke focus op wonen. Het creëren van meer woningen is daarom een prioriteit. Ook in de centra van Wijhe en Olst wordt door projectontwikkelaars onderzoek gedaan naar woningbouw. Woningen realiseren gebeurt hier voornamelijk door (leegstaande) panden te transformeren naar woningen, zoals bijvoorbeeld op Langstraat 19 en Kerkstraat 1. Het is daarom moeilijker om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren bij deze ontwikkelingen. Daarnaast neemt de parkeerdruk in de centra extra toe wanneer er in de hele gemeente meer woningen gebouwd worden.

In het beleidsplan parkeren zijn parkeernormen opgenomen. Deze normen bepalen het minimaal aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling. De huidige parkeernormen voldoen niet meer aan de landelijke kerncijfers. Daarnaast zijn de huidige beleidsregels niet ingericht op transformatie van (voornamelijk leegstaande) panden, waardoor een juridisch kader ontbreekt voor het toetsen van de parkeervraag. De laatste actualisatie van het beleidsplan parkeren is uit 2015. Het is verouderd en biedt niet genoeg handvatten om voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen.

We willen snel schakelen, maar ook voldoende tijd hebben om een gedegen nieuw beleid op te stellen. Daarom wordt de actualisatie in meerdere fases uitgevoerd.

Fase 1

Actualisaties doorvoeren in het huidige beleid die snel uitvoerbaar zijn en weinig onderzoek vragen. Hieronder valt:

- Actualisatie parkeernormen, inclusief acceptabele loopafstand bij parkeerplaatsen in openbare ruimte.
- Toevoeging juridisch kader bij transformatie van (leegstaande) winkelpanden.

Fase 2

Een toekomstgericht beleidsplan parkeren opstellen. In deze fase onderzoeken we op welke manier we het parkeren in de gemeente een plek kunnen geven en hoe we de beschikbare openbare ruimte zo efficiënt mogelijk kunnen gebruiken. Dit onderzoek wordt vanuit BOR & PM (verkeer en mobiliteit) uitgevoerd, maar wel met externe ondersteuning van een verkeerskundig adviesbureau. Zij beschikken over de juiste expertise en kijken met een frisse en objectieve blik naar de bestaande problemen en uitdagingen. Door gebruik te maken van hun ervaringen verhogen we daarnaast de efficiëntie.

Fase 3

De omgevingsvisie van Olst-Wijhe wordt naar verwachting in 2025 vastgesteld door de Gemeenteraad. Vervolgens worden er omgevingsprogramma's -en plannen opgesteld. Mobiliteit met als onderliggend thema parkeren hoort thuis in een omgevingsprogramma. De planning van het opstellen van deze programma's is momenteel nog niet bekend. Daarom wordt er gekozen om alvast voorwerk te doen door de eerste twee fases op te starten en af te ronden. Deze bieden dan het fundament voor het programma waarin mobiliteit wordt verwerkt. Dit kunnen themagerichte of gebiedsgerichte programma's zijn. Vervolgens kunnen we in dat programma een langetermijnvisie uitwerken voor mobiliteit en dus ook voor het parkeren.

BEOOGD RESULTAAT

Een toekomstbestendig beleidsplan voor parkeren opstellen voor de gemeente Olst-Wijhe, met specifieke aandacht voor de parkeerdruk in de centra. Met als subdoelen:

1. Efficiënter gebruik van parkeercapaciteit door analyse van de huidige situatie en het onderzoek naar nieuwe methoden.
2. Verhoogde tevredenheid onder bewoners en ondernemers door een proactieve aanpak van de actualisatie en een goede, transparante communicatie.
3. Voldoende ruimte bieden voor toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen door vooruit te kijken.

KADER

Beleidsregels parkeren

Detailhandelsvisie

Woonvisie 2022-2025

Gesprekken tussen wethouders Blind en Olthof en ondernemersvereniging Gastvrij Wijhe over de parkeerdruk in centrum van Wijhe

ARGUMENTEN VOOR

1. Het rapport van Goudappel laat zien dat er geen restcapaciteit is bij de parkeerplaatsen in het centrum van Wijhe voor nieuwe ontwikkelingen. Door nu een actualisatie van het beleidsplan parkeren op te starten bereidt de gemeente zich voor op de toekomstige ontwikkelingen. Niet alleen in het centrum van Wijhe, maar ook in het centrum van Olst en de rest van de gemeente. Bij toekomstige ontwikkelingen gebruiken we een geactualiseerd beleid met nieuwe normen. Dit zorgt ervoor dat we minder ad hoc werken en minder vaak uitzonderingen hoeven te maken. Het nieuwe beleid kan worden afgestemd op de omgevingsvisie. Daarnaast is de laatste actualisatie van dit beleidsplan uit 2015.

ARGUMENT TEGEN

1. De actualisatie van het parkeerbeleid vraagt capaciteit en geld. De afgelopen jaren heeft de gemeente gewerkt aan het opstellen van een omgevingsvisie. Deze wordt naar verwachting in 2025 vastgesteld door de Raad. Mobiliteit, en daarmee parkeren, is een onderdeel van deze visie. Het onderwerp mobiliteit zal daarom terugkomen in een gebiedsgericht of thematisch omgevingsprogramma. De kans bestaat daarom dat er binnen 3-5 jaar twee keer tijd en geld geïnvesteerd moet worden in het thema parkeren. Desondanks vraagt de situatie in Wijhe om een actualisatie van het huidige beleid en is de planning voor het opstellen van de omgevingsprogramma's nog niet bekend. Omdat de centra onderdeel uitmaken van het integrale beleid en vanwege de woningbouwontwikkelingen in de hele gemeente is het logisch om de rest van dit beleid ook te herzien. Daarnaast worden er bij deze actualisatie onderzoeken gedaan die ook een basis leggen voor de gebiedsgerichte of thematische omgevingsprogramma's in de toekomst.

RISICO'S

Onderdeel van het actualiseren van het beleidsplan parkeren kan zijn dat er verkeersbesluiten moeten worden genomen op grond van Wegenverkeerswet 1994. Belanghebbenden kunnen tegen de verkeersmaatregelen bezwaar en beroep instellen.

Veranderingen in bestaande situaties en beleidsstukken kan voor weerstand onder belanghebbenden zorgen. Andersom kunnen belanghebbenden hogere verwachtingen hebben dan wat gerealiseerd gaat worden. Een goede communicatie over het te doorlopen proces en het nieuwe beleid is daarom van belang.

FINANCIËN

Fase 1

Financiële consequenties:

Kosten: €3.000,-

Budgetgebruik:

- Actualiseren parkeernormen en toevoegen juridische kaders.
- Communicatiekosten voor het informeren van belanghebbenden.

Fase 2

Financiële consequenties:

Kosten: €15.000,-

Budgetgebruik:

- Uitvoeren van onderzoek naar efficiënt gebruik van ruimte.
- Communicatiekosten voor het informeren van belanghebbenden.
- Inschakelen van externe experts voor advies en ondersteuning.

Dit betreft enkel de kosten van de actualisatie van het beleid. De kosten van het invoeren van nieuw beleid zijn niet opgenomen in deze nota, aangezien nog onderzocht moet worden hoe het nieuwe beleid er uit komt te zien.

Fase 3 is onderdeel van het opstellen van de omgevingsprogramma's. De planning en de invulling hiervan zijn nog niet bekend. Daarom zijn er voor deze fase geen financiële consequenties opgenomen in deze nota.

Om in 2025 te kunnen starten en fase 1 op te pakken worden de kosten gedekt uit middelen van het budget Mobiliteit en Verkeer (WBS-element U6.210.03.01.00).

Voor het opstarten van fase 2 is niet genoeg budget beschikbaar in dit WBS-element. Hiervoor vragen wij een budget van € 15.000 aan tijdens de eerste BERAP 2026, te dekken uit de algemene middelen.

Om toekomstgericht te zijn en voorbereid op de ontwikkelingen in de centra en daarbuiten, is het van cruciaal belang om tijdig maatregelen te nemen. De bouw van extra woningen in onze gemeente leidt onvermijdelijk tot een toename van de parkeerdruk in de centra. Dit vraagt om een proactieve benadering en een actualisatie van ons parkeerbeleid, dat voor het laatst is bijgewerkt in 2015.

Wanneer we de normale P&C-cyclus volgen, waarbij de afweging bij de kadernota 2027 plaatsvindt, zal er pas in 2027 budget beschikbaar zijn. Dit budget is echter uitsluitend bestemd voor onderzoek. Dit betekent dat de daadwerkelijke invoering van het beleid op zijn vroegst in 2028 kan plaatsvinden. Dit tijdsplan is niet in lijn met de urgentie van de situatie.

Daarom starten we in 2026 en melden we de overschrijding van het WBS-element bij de BERAP. Dit versnelde tijdsplan is essentieel om de toenemende parkeerdruk tijdig het hoofd te bieden en om ondernemers en inwoners perspectief te bieden voor de toekomst. Daarnaast ligt er, voornamelijk in Wijhe een tijdsdruk door de woningbouwprojecten in het centrum, doordat er principebesluiten zijn genomen voor woningbouw in leegstaande panden in de Langstraat.

De woningbouw en ontwikkelingen in de centra vragen om een actualisatie van het parkeerbeleid. Het is van groot belang dat we niet wachten tot 2028 om maatregelen te implementeren. Door nu actie te ondernemen, kunnen we de parkeerdruk in 2027 al reguleren en zo bijdragen aan een toekomstbestendige gemeente.

Voor zover bekend zijn er geen mogelijkheden voor het aanvragen van subsidie bij de provincie Overijssel of het Rijk.

DUURZAAMHEID

Fase 1 draagt niet direct bij aan duurzaamheid, omdat er vooral naar de manier van toetsen wordt gekeken bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. De tweede fase biedt meer mogelijkheden om duurzaamheid te integreren in het parkeerbeleid, omdat de beleidsregels in die fase kunnen worden aangepast.

PARTICIPATIE

De mate van participatie bij dit project is informeren – de gemeente bepaalt de agenda en houdt de samenleving met goed informatie op de hoogte (trede 1). Om een participatietraject te kunnen starten moet er een informatievraag zijn. Deze hebben we niet; het rapport van Goudappel laat het probleem duidelijk zien. Daarnaast is er bij het actualiseren van dit beleidsplan geen beslissingsinvloed van inwoners en/of ondernemers.

COMMUNICATIE

Aan de hand van deze adviesnota is een persbericht geschreven om de start van het project aan te kondigen. Deze is als bijlage van deze adviesnota bijgevoegd. Gedurende het proces vinden er meerdere communicatiemomenten plaats, om bewoners goed te informeren over de status en de keuzes die worden gemaakt. Dit zal gebeuren door persberichten, berichten in de huis-aan-huis Reclamix en sociale media. Bij het actualiseren van dit beleidsplan is er kans op weerstand vanuit inwoners en ondernemers. Het is daarom van belang om de communicatieberichten goed vanuit de inhoud op te stellen. Bij ieder bericht zullen we antwoord geven op de vragen 'waarom?' 'wat?' en 'hoe?'. De gemeenteraad wordt op de hoogte

gehouden via de raadsnieuwsbrief. Wanneer het nieuwe beleid de beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraad raakt, zal hiervoor een raadsvoorstel worden opgemaakt.

Communicatiemomenten:

- Start van het project.
- Vaststelling van de nieuwe normen en juridisch kader.
- Opstarten onderzoeken nieuw beleidsplan.
- Afronden onderzoeken en uitkomsten.
- Vaststellen van beleidsactualisering.

PLANNING EN UITVOERING

Na akkoord van het college wordt fase 1 opgestart. De verwachting is dat er voor de zomer van 2025 een adviesnota aan het college wordt voorgelegd waarin de nieuwe normen en het juridische kader voor het transformeren van leegstaande winkelpanden staan.

Afhankelijk van wanneer fase 2 wordt opgestart zal het opstellen van het nieuwe beleid ongeveer 4-6 maanden in beslag nemen. Afhankelijk van het nieuwe beleid zal er vervolgens een planning worden opgemaakt voor de implementatie hiervan.

Zoals beschreven is de planning van de opstelling van omgevingsprogramma's nog niet bekend. Team Strategie pakt dit op in samenwerking met Ruimtelijke Realisatie. Wanneer de input van team BOR & PM gewenst is wordt dit door hen gevraagd.