

PARKEREN GROTE VOERTUIGEN
Beleidsnotitie juli 2002

Dalfsen, juli 2002
Afdeling ROB, H.W. van Oenen

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Huidige regels
3. Beleid Nieuwleusen
4. Andere Overijsselse gemeenten
 - 4.1 Raalte
 - 4.2 Vriezenveen
 - 4.3 Ommen
 - 4.4 Hardenberg
 - 4.5 Wierden
5. Inventarisatie
 - 5.1.1 Inventarisatie door politie
 - 5.1.2 Nieuwleusen
 - 5.1.3 Dalfsen
 - 5.1.4 Oudleusen
 - 5.1.5 Lemelerveld
 - 5.1.6 Hoonhorst
 - 5.2 Inventarisatieronde juni 2002
6. Nieuw beleid – mogelijkheden
 - 6.1 A. Parkeerverbod grote voertuigen volgens huidige APV
 - 6.2 B. Parkeerverbod grote voertuigen met uitgezonderde plaatsen
 - 6.3 C. Ontheffingensysteem zoals in Nieuwleusen
 - 6.4 D. Alternatieve parkeerruimte aanbieden
7. Overwegingen bij het maken van een keuze
8. Conclusie
 - 8.1 Werken met ontheffingensysteem – systeem Nieuwleusen
 - 8.2 Bepaling kosten ontheffing
 - 8.3 Uitvoering en procedure

1. Inleiding

In het bestuursprogramma 2001-2006 is aangegeven dat "beleid moet worden ontwikkeld om overlast in de woonwijken tegen te gaan door het parkeren van vrachtwagens. Hierbij kan aansluiting gezocht worden bij het bestaande beleid in Nieuwleusen."

De conceptnotitie is in januari 2002 vrijgegeven voor inspraak. Daar waar in onderhavige definitieve versie ten opzichte van de concepttekst veranderingen aangebracht zijn, is een vet cursief lettertype gebruikt.

Overlast ontstaat meestal bij parkeren in of op korte afstand van de woonomgeving en heeft betrekking op het belemmeren van uitzicht, het bezetten van parkeerplaatsen die voor personenauto's bestemd zijn en lawaai- en stankoverlast voorafgaand aan en tijdens vertrek in de (zeer) vroege ochtenduren. Daarnaast kunnen door parkeren van grote voertuigen allerlei andere gevaren en ongemakken ontstaan, zoals

- Onvoldoende opvallendheid bij schemer en duisternis
- Onvoldoende zichtbaarheid van tussen of achter deze voertuigen spelende/overstekende kinderen
- Belemmering van uitzicht vanuit woningen
- Geluidsoverlast bij vertrek en aankomst
- Schadelijkheid voor uiterlijk aanzien van de gemeente.

2. Huidige regels

De huidige APV van de gemeente Dalfsen verbiedt het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom 's avonds en in het weekend.

Art. 5.1.8 Parkeren van grote voertuigen

1. *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, te parkeren binnen de bebouwde kom.*
2. *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door Burgemeester en Wethouders aangewezen weg, waar dit naar hun oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.*
3. *Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 8.00 tot 18.00 uur.*
4. *Burgemeester en Wethouders kunnen van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.*

3. Beleid Nieuwleusen

Het bestaande beleid in Nieuwleusen was gebaseerd op art. 5.1.7 van de APV Nieuwleusen, op grond waarvan ontheffing van parkeerverboden kon worden verleend.

Artikel 5.1.7 Parkeren van grote voertuigen

- d. *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een weg gelegen in de bebouwde kom.*
- e. *Vervallen.*
- f. *Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.*
- g. *Burgemeester en wethouders kunnen van de in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.*

Aanvragen voor ontheffingen werden getoetst aan de volgende beleidsregels en ontheffing werd verleend als aanvrager aan één van deze regels voldeed:

- *Voertuig kan niet op bedrijfsterrein van de desbetreffende bedrijfsauto-eigenaar worden geparkeerd, omdat een zodanige parkeerruimte aldaar niet aanwezig is, niet kan worden gecreëerd en een alternatieve parkeerplaats buiten de bebouwde kom, die door gedeputeerde staten krachtens de wegenverkeerswetgeving als zodanig is vastgesteld niet voorhanden is.*
- *Desbetreffende vervoersbedrijf is op een afstand van tenminste 60 km. van de gemeentegrens verwijderd.*

Deze 60-km-grens is gebaseerd op jurisprudentie. Vergunningen werden jaarlijks verleend. Ook voor 2001 zijn (4) vergunningen verleend. De kosten (leges) die daaraan verbonden zijn bedragen € 6,35 (f 14,-).

4. Andere Overijsselse gemeenten

4.1 Raalte

In deze gemeente is het parkeren van vrachtwagens 's avonds en 's nachts verboden binnen de bebouwde kom van Raalte-dorp. Dit verbod wordt d.m.v. borden (E10-P02) bij de invalswegen aangegeven. Hiervoor is een verkeersbesluit genomen op grond van de APV, die aangeeft dat B&W plaatsen en wegen kunnen aanwijzen waar het parkeerverbod geldt. Het verkeersbesluit benoemt vervolgens die plaatsen en wegen.

Motivering voor het verbod is dat het uiterlijk van Raalte-dorp wordt geschaad wanneer gedurende langere tijd grote voertuigen worden geparkeerd langs straten en op parkeerplaatsen, dat de beschikbare parkeerruimte beperkt is en dat door grote voertuigen veelal zoveel ruimte wordt ingenomen dat de capaciteit voor het parkeren van met name personenauto's in gevaar kan komen en dat door bovenstaand verbod de bereikbaarheid van woningen en bedrijven niet wordt belemmerd. De gemeente heeft ervoor gekozen geen alternatieve parkeerruimte aan te wijzen, omdat ze het zorgen voor een parkeerplaats een consequentie vindt van het ondernemerschap van een transportbedrijf.

Een verkeersmedewerker van Raalte heeft aangegeven dat het systeem niet helemaal naar wens functioneert, mede vanwege het feit dat er nu sprake is van 'wildparkeren', met name buiten de bebouwde kom. Hij sluit niet uit dat het besluit weer wordt teruggedraaid. Voor de overige kernen in de gemeente Raalte geldt dit verbod niet en moet nog beleid uitgezet worden. Invoeren van dezelfde regel als in Raalte-dorp stuit daar volgens de verkeersmedewerker op meer weerstand.

4.2 Vriezenveen

Hier geldt gedeeltelijk een parkeerverbod voor grote voertuigen op grond van de APV. Volgens het artikel in de APV van Vriezenveen moet expliciet worden aangegeven waar het verbod geldt, dus het artikel zelf is nog niet voldoende. De gebieden die verboden zijn, zijn zowel aan het begin als aan het eind voorzien van zoneborden. De verkeersmedewerker van Vriezenveen geeft aan dat dit niet de meest handige manier is, omdat er relatief veel borden nodig zijn. Een betere oplossing is het plaatsen van borden bij de invalswegen. De borden geven het verbod aan met daarop de eventuele uitzonderingen.

4.3 Ommen

Hier zijn volgens de verkeersmedewerker weinig problemen. De APV van Ommen geeft aan dat *een voertuig langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter niet op de weg geparkeerd mag worden bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of anderszins hinder of overlast wordt aangedaan*. Dit geldt altijd, dus niet alleen 's nachts en in de weekenden.

De APV geeft twee wegen aan waarvoor het parkeerverbod niet geldt. Deze wegen zijn volgens de verkeersmedewerker voldoende om in de parkeerbehoefte te voorzien.

4.4 Hardenberg

Hardenberg heeft in februari 2001 beleid bepaald omtrent de grote voertuigen. Per 1 juli 2000 zou een parkeerverbod voor vrachtauto's in woongebieden in de oude gemeente Hardenberg ingevoerd moeten worden, terwijl invoering voor de kernen Balkbrug, Gramsbergen en de Krim uitgesteld wordt omdat eerst benodigd overleg met en communicatie naar betrokkenen en belanghebbenden moet worden gevoerd.

In het oude Hardenberg was gelijktijdig met de vaststelling van het Wegcategoriseringsplan al besloten op grond van de APV het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kommen van de gemeente te verbieden. Als alternatief worden wegen op het industrieterrein aangewezen omdat daar geen overlast optreedt. Naderhand is besloten de datum van invoering op 1 juli 2001 te bepalen.

Inmiddels (juli 2002) is door een chauffeur bezwaar gemaakt tegen deze regel. Het bezwaarschrift richtte zich o.a. op het feit dat er geen alternatieve ruimte werd aangeboden, geen vervoermiddel naar het werk/vrachtauto werd geregeld en dat er geen overleg met de chauffeurs is geweest. Het bezwaar is met name vanwege dit laatste punt gegrond verklaard. De commissie oordeelde dat de gemeente niet voor een vervoermiddel naar het werk/vrachtauto hoefde te zorgen. Verder vond de commissie het "niet meer van deze tijd" om geen alternatieve ruimte beschikbaar te stellen. De gemeente Hardenberg houdt echter wel aan dit standpunt vast, omdat dat destijds een duidelijk besluit van het college is geweest. Tenslotte was er onduidelijkheid over de basis van de regels. In Hardenberg zijn de regels net als in Dalfsen op grond van de bepalingen uit de APV ingesteld.

4.5 Wierden

Net als Dalfsen heeft ook Wierden in de APV opgenomen dat het verboden is voertuigen langer dan 6 m 's nachts binnen de bebouwde kom te parkeren.

Zowel in de kern Wierden als in de kern Enter zijn hiertoe op twee bedrijfsterreinen vrachtwagenparkeerterreinen (met ieder ca. 8 vrachtwagenparkeerplaatsen) gerealiseerd waar het nachtelijk parkeren wel is toegestaan.

Vrachtwagenchauffeurs die "fout" parkeren worden in eerste instantie erop gewezen dat zij in overtreding zijn en worden erop geattendeerd dat elders in de gemeente voorzieningen voor hen zijn getroffen waar het wel is toegestaan om gedurende de nacht te parkeren. Wordt het advies in de wind geslagen dan volgt een proces-verbaal van de politie.

Ook zijn in de meerjarenplanning voor 2002 financiële middelen opgenomen om genoemde maatregel middels (kleine) borden bij de bebouwdekomgrenzen aan te duiden. Deze borden worden gemonteerd op de bestaande komgrensaanduidingen.

5. Inventarisatie

5.1.1 Inventarisatie door politie

Door regiopolitie IJsselland zijn in 2001 inventarisaties gemaakt van fout geparkeerde vrachtauto's binnen de bebouwde kommen van de huidige gemeente Dalfsen. Om een vergelijking te kunnen maken met het beleid in Nieuwleusen is aangegeven wie er verder dan 60 km. van hun transportbedrijf zitten.

5.1.2 Nieuwleusen

In Nieuwleusen zijn in 2001 ontheffingen verleend voor het parkeren bij sporthal de Schakel, zwembad de Meule, industrieterrein de Grift en op een provinciale parkeerplaats aan de Rollecate.

Inventarisatie door regiopolitie IJsselland op zondag 17 september leverde het volgende op:

24 vrachtauto's aangetroffen binnen de bebouwde kom. Hiervan waren er 4 in het bezit van een geldige ontheffing (sporthal/zwembad). Bij de sporthal en het zwembad stonden ook andere vrachtauto's geparkeerd zonder ontheffing. Verder stonden enkele vrachtauto's aan de Kalkovenweg, Rollecate, Bosmansweg, Vechtland en de Grift. Van de vierentwintig aangetroffen vrachtauto's zijn er *acht* die verder dan 60 km. van hun bedrijf af zitten.

5.1.3 Dalfsen

Hier stonden op donderdagavond 15 maart 2001 negen vrachtauto's binnen de bebouwde kom geparkeerd. (Teunisbloem, Meesterserf, Vossiersteeg, Kievitsbloem, Trefkoele, Ankummer es (opstelstrook) en van Tydencampstraat) Van die negen waren er *drie* verder dan 60 km. van hun bedrijf verwijderd.

5.1.4 Oudleusen

In Oudleusen heeft de politie geen gedetailleerde inventarisatie gemaakt. De situatie is in Oudleusen afwijkend van die in de andere kernen. Langs de Parallelstraat staan vrijwel dagelijks meerdere vrachtauto's geparkeerd van chauffeurs die te gast zijn in het wegrestaurant van Mansier en die in Oudleusen eten/overnachten.

In het verleden zijn regelmatig klachten binnen gekomen over deze situatie. Als oplossing is in '99/'00 door de gemeente met graskeien een stuk berm aan de zuidkant van de Parallelstraat min of meer geschikt gemaakt voor parkeren. Dit is in overleg met Mansier gebeurd. Mansier heeft de helft (ca. f 12.000) van de kosten voor zijn rekening genomen. Tegen hem is gezegd dat er de komende jaren geen veranderingen in het beleid zouden komen, ook niet als gevolg van de samenvoeging van Dalfsen en Nieuwleusen. Bovenstaande situatie heeft bepaalde verwachtingen gewekt.

Van chauffeurs uit Oudleusen zelf is bekend dat enkelen parkeren aan het Veldkampje bij Stolte en één parkeert geregeld aan de Parallelstraat, dwars over de parkeervakken op een parkeerplaats voor personenauto's.

5.1.5 Lemelerveld

In Lemelerveld werden donderdagnacht 29 maart 2001 *drie* vrachtauto's geparkeerd aangetroffen, die alle binnen 60 km van het transportbedrijf zaten. (Buismanstraat, Parallelweg, Strenkhaarsweg) In Lemelerveld werd tevens geparkeerd bij het Nijlgebouw. Vanwege de sloop van dat gebouw en verdere plannen ter plaatse valt deze mogelijkheid weg en de chauffeurs die daar parkeerden zullen een andere oplossing moeten zoeken.

5.1.6 Hoonhorst

Op donderdagnacht 29 maart twee vrachtauto's geparkeerd, waarvan er *eentje* buiten de 60 kmzone valt. Die stond op de parkeerplaats van het sportpark. De andere wagen stond aan de Dammans Es.

5.2 Inventarisatieronde juni 2002

Omdat er na de inspraakronde behoefte bleek te zijn aan meer gedetailleerde, recente gegevens is besloten alle voor ontheffing in aanmerking komende chauffeurs in de gemeente op te roepen een inventarisatieformulier in te sturen. Zodoende was het mogelijk een goed beeld te krijgen van de verhouding tussen het aantal beschikbare plaatsen en het aantal voor ontheffing in aanmerking komende chauffeurs. Er zijn negenentwintig reacties binnen gekomen, alle van chauffeurs uit de kernen Dalfsen, Nieuwleusen en Oudleusen. Verdeeld over deze kernen levert dat het volgende op:

Plaats	Totaal reacties	> 60kmregel	Zelfst. rijder uit gemeente	Geen terrein bij werkgever < 60km	Niet in aanmerking
Nieuwleusen	10	5	0	4	1
Dalfsen	14	9	2	1	2
Oudleusen	4	2	2	0	0

In Nieuwleusen moet hierbij aangetekend worden dat er aan de Rollecate door GS een provinciale parkeerplaats is vastgesteld voor het parkeren van een vrachtwagen. De gebruiker van deze parkeerplaats regelt zijn ontheffing via de gemeente. Omdat de gemeente geen plaats hoeft te regelen voor deze chauffeur, kan hij verder buiten beschouwing blijven.

6. Nieuw beleid – mogelijkheden

6.1 A. Parkeerverbod grote voertuigen volgens huidige APV

Strikt genomen kan met de huidige APV het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom 's avonds en 's nachts afdoende voorkomen worden (systeem Raalte). Toch worden de regels blijkens de inventarisatie van de politie veelvuldig overtreden. Wil dit systeem werken, dat moet strak gehandhaafd worden. De ontheffingsmogelijkheid zou voor de eenduidigheid van het beleid helemaal afgeschaft moeten worden. Ter verduidelijking van de regels zouden bij de invalswegen de borden E10-P02 aangebracht kunnen worden, met daarop tijdsaanduiding en verwijzing naar de APV. Er is geen verdere administratieve verwerking nodig. Wildparkeren is een gevaar, dat alleen door strakke handhaving voorkomen kan worden. De heer Habers van regiopolitie IJsselland is geen voorstander van deze methode. Deze oplossing zal als een beperking worden ervaren en draagvlak is moeilijk te realiseren.

6.2 B. Parkeerverbod grote voertuigen met uitgezonderde plaatsen

Het verbod wordt bij de invalswegen van de kommen aangegeven door middel van bord E10-P02, met daarbij tijdsaanduiding en verwijzing naar APV. Door alternatieven aan te bieden kan wildparkeren worden voorkomen en wordt het draagvlak voor het beleid vergroot (systeem Ommen). Als alternatief kunnen (enkele van) de wegen op de industrieterreinen uitgezonderd worden van het parkeerverbod, evenals het met graskeien verbrede deel van de Parallelstraat in Oudleusen. Omdat er geen eisen worden gesteld aan wie er gebruik mag maken van de plaatsen, zal het in de praktijk gaan volgens "wie het eerst komt, het eerst maalt". En als iedereen er mag gaan staan, zullen er veel plaatsen aangewezen moeten worden, zeker in Nieuwleusen waar relatief veel vrachtwagens aangetroffen zijn. Dit voorstel maakt in één keer duidelijk wat de bedoeling is en er is geen administratieve nasleep. Handhaving is overzichtelijk, maar moet wel regelmatig gebeuren.

6.3 C. *Ontheffingsysteem zoals in Nieuwleusen*

De huidige APV biedt mogelijkheden voor het verlenen van ontheffingen door B&W. Hiervoor kunnen de beleidsregels zoals die in Nieuwleusen gebruikt werden overgenomen worden in de verordening. Kanttekening hierbij is dat men in Nieuwleusen in aanmerking kwam voor ontheffing als aan één van de beleidsregels werd voldaan. De regel van het niet beschikbaar hebben van een parkeerplaats is echter vrij breed te interpreteren, zeker als de mogelijkheden ontbreken om elke keer ter plekke te gaan controleren. Het nut van deze regel is daarmee wankel en de regel kan dan beter achterwege blijven. De heer Habers van regiopolitie IJsselland wijst in dit verband op de zogenaamde "vrije rijders", chauffeurs die vanuit de gemeente Dalfsen rijden met één eigen vrachtwagen. Zij beschikken vaak niet over eigen parkeerruimte en konden door deze beleidsregel toch in aanmerking komen voor een ontheffing. De vraag is of dat gewenst is. De politie vindt het wat kort door de bocht om ze van ontheffing uit te sluiten. Het zorgen voor een parkeerplaats hoort echter gewoon bij de bedrijfsvoering van zo'n transporteur, zoals dat ook voor de andere transportbedrijven geldt.

Als het ontheffingsysteem gehanteerd wordt, moeten voor elke kern plaatsen beschikbaar zijn waar vrachtwagens zouden kunnen parkeren.

Het ontheffingsysteem zal wildparkeren tegengaan en er zal gemakkelijker draagvlak voor te vinden zijn dan voor bovengenoemde systemen. Als volgens beleidsregels gewerkt wordt, kan de gemeente zelf in de hand houden wie er in aanmerking komt en wie niet, zodat veel minder ruimte toegewezen hoeft te worden dan in het bovenstaande systeem.

Dit systeem is qua handhaving vooral in het begin vrij arbeidsintensief, maar minder bepalend voor het welslagen van het systeem. Er is blijvend administratief werk nodig. Het is een duidelijk systeem, omdat iedereen weet dat alleen ontheffinghouders op de aangewezen plaatsen mogen staan en dat er verder geen vrachtauto's binnen de bebouwde kom mogen parkeren.

6.4 D. *Alternatieve parkeerruimte aanbieden*

Een variatie op bovenstaand systeem kan zijn het aanleggen (door de gemeente) van een aparte parkeerruimte. Als vrachtwagens naar zo'n ruimte worden verwezen, dan zullen transporteurs in verband met diefstal en vernieling de voorkeur hebben voor een afsluitbare, goed verlichte of zelfs bewaakte plaats die niet te afgelegen ligt. Er zou dan een constructie denkbaar zijn waarbij chauffeurs tegen betaling een parkeerplaats van de gemeente huren. Met dit systeem trekt de gemeente een grote verantwoordelijkheid naar zich toe, die zij ook voor andere ondernemingen niet op zich neemt. ***Het aanleggen van een terrein kost veel geld, enerzijds omdat het terrein zelf voor parkeren geschikt gemaakt moet worden en anderzijds omdat het terrein dan niet meer voor andere doeleinden te gebruiken of te verkopen is. Er is momenteel op de begroting geen geld opgenomen voor het aanleggen van een parkeerterrein voor grote voertuigen.***

7. Overwegingen bij het maken van een keuze

De centrale vraag bij het kiezen van een systeem is steeds wie de verantwoordelijkheid voor het parkeren van grote voertuigen op zich moet nemen. Strikt genomen is hier sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid.

De *gemeente* is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de situatie op de wegen en zal er op grond van die verantwoordelijkheid op aangesproken kunnen worden als ergens onveilige of hinderlijke situaties ontstaan door fout geparkeerde voertuigen. De gemeente moet zowel de belangen van de chauffeurs als die van de bewoners behartigen. Om aan die verantwoordelijkheid te voldoen stelt de gemeente parkeerregels op.

De *politie* ziet er vervolgens op toe dat de regels nageleefd worden.

De *vrachtwagenchauffeur* draagt de verantwoordelijkheid voor het zich houden aan de regels, net zoals hij zich moet houden aan andere verkeersregels zoals de maximumsnelheid, de rijtijd en dergelijke.

De verantwoordelijkheid voor het risico van diefstal en schade aan vrachtauto's tenslotte ligt bij de *transportonderneming*. De auto is "inventaris" voor het bedrijf en als zodanig te vergelijken met bijvoorbeeld het winkelpand van een middenstander, de machines van een loonwerker, de computers van een internetbedrijf of het vee van een agrarisch ondernemer, allemaal zaken waarvoor de gemeente logischerwijs ook geen voorzieningen regelt.

8. Conclusie

Op grond van deze verdeling van verantwoordelijkheid kan de gemeente besluiten – zoals in Raalte – dat transporteurs zelf een oplossing moeten zoeken voor hun parkeerprobleem (mogelijkheid a). De ervaringen in Raalte leren echter dat dit systeem in de praktijk niet vlekkeloos werkt. Daarom is het wenselijk als gemeente enige sturing te geven door toch alternatieve mogelijkheden aan te bieden. Als dit in de vorm van speciaal aangelegde terreinen gebeurt, trekt de gemeente verantwoordelijkheden en kosten naar zich toe die niet bij de gemeente liggen (mogelijkheid d). Het aanbieden van alternatieven zonder verdere bepalingen (b) biedt de gemeente te weinig ruimte om invloed uit te oefenen op de vraag wie (hoeveel) er mag parkeren op de uitgezonderde plaatsen.

Voor alle bebouwde kommen in de gemeente Dalfsen wordt daarom gekozen voor mogelijkheid c: het ontheffingssysteem.

8.1 *Werken met ontheffingssysteem – systeem Nieuwleusen*

Zij die verder dan 60 km. van het transportbedrijf wonen komen in aanmerking voor een parkeeronthefing. ***Tevens kunnen chauffeurs die als zelfstandig ondernemer vanuit de gemeente met een eigen vrachtwagen rijden in aanmerking komen als ze niet kunnen beschikken over eigen parkeerruimte. Blijven er dan nog plaatsen over, dan kunnen ook diegenen die niet voldoen aan de 60 kmregel, maar aantoonbaar geen parkeerruimte hebben bij het bedrijf, in aanmerking komen.***

De nieuwe beleidsregels voor het parkeren van grote voertuigen zijn gebaseerd op de geldende regels in Nieuwleusen, bovenstaande overwegingen en de inspraakreacties. Ze zijn een uitvloeisel van artikel 5.1.8, lid 4 van de APV van de gemeente Dalfsen, waarin staat dat burgemeester en wethouders ontheffing kunnen verlenen van het verbod om 's nachts en in het weekend te parkeren binnen de kom. Ontheffingen zijn alleen bedoeld voor de gevallen waarin geen andere oplossing mogelijk is.

Het aantal te verlenen ontheffingen is afhankelijk van de beschikbare parkeerruimte. Omdat die ruimte beperkt is, gelden de regels in onderstaande volgorde, wat wil zeggen dat regel b. pas meetelt als er na toepassing van regel a. nog plaatsen over zijn. Regel c. telt pas mee als er na toepassing van regel a. en b. nog plaatsen over zijn.

Parkeerontheffingen worden uitsluitend verleend indien:

- a. het desbetreffende vervoerbedrijf op een afstand van tenminste 60 km vanaf de woonplaats van de chauffeur is verwijderd;**
- b. het desbetreffende voertuig niet op een (bedrijfs)terrein van de als zelfstandig ondernemer met één vrachtwagen vanuit de gemeente Dalfsen opererende eigenaar kan worden geparkeerd, omdat hij/zij niet over een eigen bedrijfsterrein kan beschikken;**
- c. het desbetreffende voertuig niet op een (bedrijfs)terrein van de desbetreffende bedrijfsauto-eigenaar kan worden geparkeerd, omdat een zodanige parkeerruimte aldaar niet aanwezig is, niet kan worden gecreëerd en een alternatieve parkeerplaats buiten de bebouwde kom, die door Gedeputeerde Staten krachtens de wegenverkeerswetgeving als zodanig is vastgesteld niet voorhanden is.**

Regel a. en c. zijn letterlijk overgenomen van de Nieuwleuser regels, met het verschil dat in regel a. in Nieuwleusen oorspronkelijk uitgegaan werd van de gemeentegrens in plaats van de woonplaats. Nu er sprake is van een veel grotere, samengevoegde gemeente Dalfsen lijkt het niet redelijk meer de gemeentegrens aan te houden. Daarom wordt nu gerekend vanuit de woonplaats van de desbetreffende chauffeur.

Regel b. is een nuancering van de Nieuwleuser regels, waardoor zelfstandig ondernemers die met één enkele vrachtwagen vanuit de gemeente Dalfsen zelf opereren toch een ontheffing kunnen krijgen. Deze nuance is aangebracht vanuit het gegeven dat deze chauffeurs niet in aanmerking komen voor het kopen van bedrijfsgrond op de industrieterreinen en zodoende niet voor een eigen parkeerterrein kunnen zorgen.

Regel c. geldt alleen als er na het verlenen van ontheffingen op basis van regel a. en b. nog voldoende parkeerruimte over is. De urgentie voor chauffeurs van een transportbedrijf binnen de 60 km. zonder parkeerruimte ligt laag, omdat de verantwoording voor het zorgen voor parkeerruimte in beginsel bij het transportbedrijf hoort te liggen.

Per kern is op bijgevoegde kaarten aangeduid waar vrachtwagens zouden mogen parkeren. De gegevens uit de inventarisatie zijn hier tegen afgezet. Er is steeds gerekend met het maximale aantal ontheffinghouders dat volgens de inventarisatie op grond van regel a., b. en c. in aanmerking zou kunnen komen. In de praktijk kan het werkelijke aantal verleende ontheffingen lager liggen.

In Nieuwleusen worden ontheffinghouders verwezen naar industrieterrein de Grift, waar ze mogen parkeren langs de Grift en de Kalkovenweg. Parkeren levert op deze plaatsen relatief weinig overlast op en die worden daarom eerst aangewezen. Indien nodig kunnen daarna de oude plaatsen bij het zwembad en het sportpark gebruikt worden. Volgens de inventarisatiegegevens voldoen in Nieuwleusen maximaal negen rijders aan de regels. Op het industrieterrein kunnen tien voertuigen een plaats toegewezen krijgen, bij het sportpark en het zwembad zijn dat er vier.

In *Dalfsen* worden de wegen op het industrieterrein aangewezen. De ruimte rond Frijling moet vrijblijven – zie tekening. **De inventarisatiecijfers wijzen uit dat in Dalfsen maximaal twaalf chauffeurs voldoen aan de regels. Op het industrieterrein is met twaalf vrachtauto's weinig speling meer. Hier zal daarom alleen in dringende gevallen een ontheffing verleend kunnen worden aan chauffeurs die bij een transportbedrijf zonder parkeerterrein werken binnen een straal van 60 km.**

Lemelerveldse chauffeurs kunnen plaatsen op het industrieterrein langs de Constructieweg, tegen de singel, toegewezen krijgen. **Volgens de gegevens uit de politie-inventarisatie zouden er drie auto's een plaats moeten krijgen. Die ruimte is er.**

In *Oudleusen* is langs de Parallelstraat een strook aangelegd, op kosten van Mansier, met bijbehorende bebording (parkeren bezoekers Mansier). Hier kunnen de vrachtauto's die bij Mansier verblijven parkeren. Op de strook grasbetonstenen langs de Parallelstraat tegenover de parkeerplaatsen van de Wiekelaar kunnen enkele ontheffinghouders uit Oudleusen zelf een plaats vinden, **evenals aan het Veldkampje bij Stolte.**

De inventarisatiegegevens wijzen uit dat te verwachten is dat voor maximaal vier chauffeurs uit Oudleusen zelf een plaats toegewezen zal moeten worden. Die ruimte is er op genoemde locaties. Er zal dan niet uitgeweken hoeven worden naar het Honingland.

In Oudleusen zijn (particuliere) contacten met het Chinees restaurant Ni Hao geweest. Chauffeurs uit Oudleusen mogen tegen vergoeding parkeren op het terrein van het restaurant. Deze oplossing levert de minste overlast op en is te verkiezen boven het parkeren aan de Parallelstraat of het Veldkampje. De insteek is dat chauffeurs zelf over deze mogelijkheid overleggen met de uitbaters van het restaurant.

Het aantal bezoekende vrachtwagenchauffeurs van Mansier is wisselend. Hier is na verloop van tijd evaluatie nuttig om in beeld te krijgen hoe het nieuwe beleid in de praktijk uitpakt.

In *Hoonhorst* zou voor het parkeren Achter de Molen een ontheffing verleend kunnen worden. **Volgens de inventarisatiegegevens is er één plaats nodig.** (Zie voor exacte plaatsen de bijgevoegde kaarten).

8.2 Bepaling kosten ontheffing

Het legesbedrag was in Nieuwleusen f 14,- per jaar. Dit bedrag staat in geen verhouding tot de kosten.

Een reëel bedrag kan bepaald worden aan de hand van gegevens over de kosten van het administratieve werk, nodig voor het verwerken van een ontheffingsaanvraag. Voor de duidelijkheid: hierin worden geen kosten voor bijvoorbeeld extra onderhoud doorberekend. Een aanvraag komt binnen bij de centrale balie. Daar wordt de aanvraag gecontroleerd en getoetst aan de beleidsregels. Dit kan betekenen dat ook daadwerkelijk contact moet worden gezocht met het vervoersbedrijf. Vervolgens wordt terug gekoppeld naar ROB, waar in overleg met de wijkuitvoerders bepaald wordt of er nog plaats is voor het betreffende voertuig en waar. Uiteindelijk wordt de ontheffing opgemaakt en verstuurd. In deze fase dient er contact met de politie opgenomen te worden. Zij krijgen tevens een afschrift.

De benodigde tijd voor bovengenoemde verwerking van een ontheffingaanvraag bedraagt naar schatting in totaal drie uur. Gerekend volgens een uurtarief van € 43,- (f 95,-) gaat een ontheffing € 130,- (f 285,-) kosten.

Verschillende insprekers hebben aangegeven voorkeur te hebben voor een ontheffing die voor een langere periode verleend wordt. Daarom is besloten de ontheffing voor vier jaar te verlenen, voor € 130,-. Dit bedrag hoeft dan maar eens in de vier jaar betaald te worden.

De chauffeur krijgt een geplastificeerd ontheffingsbewijs om achter de voorruit te leggen. Een duplicaat van dit bewijs gaat € 10,- kosten.

8.3 Uitvoering en procedure

Wanneer het beleid ingevoerd wordt is het vooral in de aanloopfase belangrijk dat er merkbaar actief gehandhaafd wordt door de politie. Dit is ook toegezegd.

Elk jaar worden de gegevens geactualiseerd: wie heeft de ontheffing niet meer nodig, welke nieuwe aanvragen zijn er? Nieuwe ontheffingsaanvragen kunnen eens per jaar gedaan worden in een daarvoor vastgestelde periode. Elke aanvraag vereist een bepaalde vorm van controle, waarbij wijkteams en de politie ingeschakeld kunnen worden.

Pas als het nieuwe beleid een tijdje operationeel is, kan beoordeeld worden of er nog aanpassingen gewenst zijn. Daarom zal het beleid na een jaar geëvalueerd worden.

Om de bepalingen uit de APV voor iedereen duidelijk te maken worden bij de invalswegen van de kernen borden (E10-P02) geplaatst met daarop de verwijzing naar de APV en de tijdsduur. Het plaatsen van deze borden wordt waar dat kan gecombineerd met het vervangen van bebouwdekborden in het kader van de 30kmzones volgens Duurzaam Veilig.