

PARKEERVISIE GEMEENTE HEEZE-LEENDE

GEMEENTE HEEZE-LEENDE



24 november 2009
074145231:0.21!
B01064.000003

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Aanpak	3
2	Huidige situatie en ontwikkelingen	5
2.1	Parkeervoorzieningen	5
2.2	Vigerende parkeerregelingen	6
2.3	Toekomstige ontwikkelingen	7
3	Knelpunten	8
3.1	Knelpunten in de regelingen	8
3.2	Locatie-gerichte knelpunten	8
3.3	Niet-locatiegerichte knelpunten	9
4	Parkeervisie	11
4.1	Parkeernormen	11
4.2	Loopafstanden	13
4.3	Efficiënt gebruik parkeerruimte	13
4.4	Parkeerregulering	14
4.5	Parkeerbonds	14
4.6	Specifieke doelgroepen	15
4.7	Weginrichtingen	16
5	Conclusies en aanbevelingen	17
5.1	Conclusies	17
5.2	Aanbevelingen	18
Bijlage 1	Parkeernormen gemeente Heeze-Leende	20
Bijlage 2	Parkeerregulering	24
	Colofon	27

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

De gemeente Heeze-Leende wordt met enige regelmaat geconfronteerd met parkeervraagstukken. De gemeente heeft op dit moment geen overkoepelend parkeerbeleid, maar beschikt slechts over een beperkt aantal beleidsregels en/of besluiten op het gebied van parkeren. Dit heeft tot gevolg dat vaak ad hoc keuzes moeten worden gemaakt.

De gemeente heeft daarom het initiatief genomen om te komen tot een parkeervisie die op hoofdlijnen dekkend moet zijn voor alle parkeervragen. De visie kent bewust een hoog abstractieniveau om niet direct te vervallen in allerlei details. De visie is dan ook bedoeld om na besluitvorming verder uit te werken tot een concreet actieplan.



De parkeervisie heeft betrekking op het parkeren voor personenauto's en vrachtverkeer. Het parkeren van fietsen valt hier buiten.

Resultaat

Het voorliggende document betreft een visie op hoofdlijnen die keuzes ten aanzien van parkeren vastlegt. Het document bevat beleidsregels die op een aantal aspecten in een uitwerkingsnotitie nog nader moeten worden geconcretiseerd.

De keuzes ten aanzien van parkeren, en de beleidsregels zoals opgenomen in deze visie, kunnen nader worden uitgewerkt in bestaande beleidskaders zoals een bouwverordening en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

1.2

AANPAK

Voor het opstellen van de parkeervisie is eerst de huidige situatie ten aanzien van parkeren in beeld gebracht (hoofdstuk 2). Hierbij is gekeken naar de bestaande parkeervoorzieningen, regelingen op het gebied van parkeren en knelpunten. Voor de knelpunten is gebruik gemaakt van bestaande parkeeronderzoeken, en bij de gemeente en een klankbordgroep bekende knelpunten (hoofdstuk 3).

Vanuit deze inventarisatie en de knelpunten is een visie geformuleerd over de gewenste beleidsrichting. Deze is opgebouwd uit verschillende onderdelen (hoofdstuk 4).

In hoofdstuk 5 zijn de conclusies uit de visie verwoord en zijn aanbevelingen geformuleerd over de nader uit te werken parkeeraspecten. Aangezien de parkeervisie de hoofdlijnen weergeeft staan er geen verbetervoorstellen op locatieniveau in.



HOOFDSTUK 2 Huidige situatie en ontwikkelingen

2.1

PARKEERVOORZIENINGEN

De gemeente Heeze-Leende bestaat uit de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrijp. In de gemeente Heeze-Leende is een groot aantal parkeervoorzieningen aanwezig.

De grotere parkeervoorzieningen liggen bij de:

- winkelgebieden;
- sportterreinen/ sporthallen;
- scholen;
- kerken;
- NS-station Heeze.

Voor het centrum Heeze geldt dat grotere parkeerterreinen zich bevinden aan de Kapelstraat, Jan Deckersstraat en aan de Spoorlaan. Voor het centrum van Leende geldt dat de terreinen geconcentreerd zijn rond de Kerkstraat, Dorpstraat en bij de Aldi en Piet Kerkhof. Zowel in Heeze als Leende geldt dat niet alle parkeerterreinen in eigendom van de gemeente zijn. In de figuren 1 en 2 staan de belangrijkste parkeervoorzieningen aangegeven. In Sterksel is een concentratie van parkeerplaatsen bij de kern en de tijdelijke school Heezerweg en in Leenderstrijp zijn geen parkeerconcentraties aanwezig.

Afbeelding 1

Overzicht belangrijkste parkeerterreinen kern Heeze en Leende



In de woonwijken is ook nog sprake van enkele geconcentreerde parkeerterreinen, echter deze zijn vaak gekoppeld aan bedrijvigheid, scholen en sportvoorzieningen. Ook liggen in het buitengebied van de gemeente enkele kleine parkeerterreinen gericht op de startplaatsen van wandelroutes.

2.2

VIGERENDE PARKEERREGELINGEN

De gemeente Heeze-Leende kent weinig parkeerregulering. Op straatniveau is sprake van verschillende parkeerverboden; zonale parkeerregelingen worden amper toegepast. Ook voor het buitengebied gelden geen specifieke regelingen. Een uitzondering daarop betreft het parkeren voor grote voertuigen.

Hierna worden de vigerende parkeerregels toegelicht. Enerzijds gaat het hierbij om kaders opgenomen in regelgeving zoals verordeningen en beleidsregels. Anderzijds gaat het om (parkeer)besluiten die genomen zijn voor een specifieke locatie.

Parkeernormering voorzieningen

In de huidige bouwverordening is opgenomen dat bij Collegevoorstel van 16 augustus 2005 voor nieuwbouwsituaties een parkeernorm geldt van 1,8 parkeerplaats per woning. Daarnaast wordt voor appartementen een norm van 1,3 parkeerplaats per woning toegepast. Deze norm is echter niet vastgelegd in een besluit, maar is de afgelopen jaren wel op verschillende locaties toegepast. Voor andere voorzieningen (zoals scholen, winkels en bedrijven) wordt gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen. Ook deze zijn niet gemeentelijk vastgesteld. Het College van B&W mag conform Bouwverordening gemotiveerd afwijken van deze parkeernormering (bv. indien er voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is).

Blauwe zone

Alleen in de kern Leende is rondom een klein winkelcentrum sprake van een blauwe zone. Het instellen van deze blauwe zone heeft plaatsgevonden in overleg tussen de gemeente en de eigenaar van de grond. Het betreft een parkeerterrein dat niet in eigendom van de gemeente is. Er is geen formeel besluit genomen voor deze blauwe zone.

Vergunninghoudersparkeren

In de kern Leende zijn zes parkeerplaatsen voorzien van het bord “vergunninghoudersparkeren” inclusief een parkeerbeugel. Hier ligt echter geen juridisch kader aan ten grondslag. De situatie wordt, in afwachting van de centrumontwikkeling, tijdelijk gedoogd. In overleg met de eigenaren is voor deze optie gekozen om daarmee aan te geven dat deze parkeerplaatsen (in het openbare gebied) niet vrij toegankelijk zijn. Enkel ten tijde van evenementen zijn de parkeerplaatsen beschikbaar voor openbaar gebruik.



Gehandicaptenparkeren

Op verschillende locaties zowel in de centra als in de woonbuurten zijn openbare gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd. Rondom de winkelcentra zijn dit openbare gehandicaptenparkeerplaatsen. Bij uitzondering wordt in de gemeente gewerkt met op kenteken geregistreerde gehandicaptenparkeerplaatsen.

Laden/lossen

In het voorjaar 2009 (collegevoorstel 17 februari 2009 en verkeersbesluit 25 februari 2009) is een specifieke laad- en losregeling uitgewerkt voor het centrum van Heeze. Deze regeling is bedoeld om de doorstroming voor het overige verkeer te verbeteren en de veiligheid te waarborgen. In het kader van deze regeling zijn in het winkelgebied van Heeze (Jan Deckersstraat – Kapelstraat) acht specifieke plaatsen voor het laden en lossen aangegeven. De uitvoering van het besluit wordt momenteel geëvalueerd. Ook op de Kerkstraat in Leende is een laad-/loshaven gerealiseerd.



Vrachtautoparkeren

In de huidige APV is een regeling opgenomen (nieuw APV wordt in november 2009 vastgesteld), waarbij het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter op/langs de openbare weg is verboden (met uitzondering van maandag tot en met vrijdag van 8.00 uur tot 18.00 uur). Deze regeling is van toepassing sinds 2001. Daarbij is aan de Muggenberg (in de kern Heeze) een openbare vrachtautoparkeerplaats gerealiseerd.

Parkeervereenkomst

Eenmalig is, ten behoeve van de ontwikkeling van een winkelvoorziening aan de Kapelstraat te Heeze, een parkeervereenkomst gesloten, waarbij de parkeereis is afgekocht.

**Wegontwerp**

In enkele straten geldt een speciale regeling waarbij auto's deels op het trottoir mogen parkeren (voorbeeld: Julianastraat, Leende). In enkele straten geldt een parkeerverbod, waarbij halverwege de maand het parkeren van wegzijde wisselt (Beukenlaan, Leende). Beide regelingen zijn opgesteld in verband met de geringe beschikbare ruimte.

2.3**TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN**

Voor zowel het centrum van Heeze als het centrum van Leende zijn ruimtelijke plannen in ontwikkeling waarbij ook weer naar de parkeersituatie wordt gekeken.



De gemeente heeft 'het bevorderen van recreatie en toerisme' als speerpunt in haar beleid opgenomen. Onderdeel daarvan is het realiseren van recreatieve poorten¹ en startpunten². Het ontwikkelen van de poorten en vertrekpunten brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee. De infrastructuur en bijbehorende voorzieningen zullen daarop moeten worden afgestemd.

De recreatieve poorten worden in regionaal verband met de weg- en gebiedsbeheerders ingericht. Daarvoor is al een aantal criteria geformuleerd over de inrichting³.

¹ Recreatieve poort: ingang van een bos- of natuurgebied waar de bezoeker zijn of haar vervoermiddel kan parkeren en vervolgens te voet, per fiets of te paard het gebied kan verkennen.

² Recreatief startpunt: startpunt vanuit een dorpskern voor de toerist naar een nabijgelegen bos- of natuurgebied. Bij een startpunt zijn minder voorzieningen aanwezig dan bij een recreatieve poort.

³ Werkgroep Recreatieve Poorten Noord-Brabant (2005), *Recreatieve Poorten, De Peel*. Eindhoven

HOOFDSTUK

3 Knelpunten

Ten behoeve van de op te stellen parkeervisie is een inventarisatie uitgevoerd van parkeerknelpunten. Daarbij is gekeken naar knelpunten in de regelingen dan wel locatie of niet-locatiegerichte knelpunten.

Er is geen parkeeronderzoek uitgevoerd om op straatniveau knelpunten te inventariseren. De inventarisatie heeft plaatsgevonden op basis van gesprekken met sleutelfiguren (intern bij de gemeente en extern met VVN, ENFB, politie). Voorts zijn onderzoeken uit het verleden gebruikt. Daaruit zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen:

3.1

KNELPUNTEN IN DE REGELINGEN***Parkeernormering***

De door de gemeente vastgestelde parkeernormering voldoet niet meer aan de actuele richtlijnen van het CROW. Hierdoor ontstaat de situatie dat te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waardoor in de gemeente een parkeerplaatstekort ontstaat. Doordat geen normen zijn vastgesteld, ontstaat ook veel discussies over de bandbreedte van de CROW richtlijnen.

Blauwe zones en vergunninghouders parkeren

Door het ontbreken van een juridische onderbouwing en daadwerkelijk besluit van deze regelingen, kan in deze situaties ook geen adequate handhaving plaatsvinden.

3.2

LOCATIE-GERICHTE KNELPUNTEN***NS-station Heeze***

Een aantal jaren geleden heeft uitbreiding van de parkeercapaciteit op het NS-station Heeze plaatsgevonden. De parkeercapaciteit bestaat uit 78 plaatsen (2 zijden van het station). Uit onderzoek (1998) blijkt dat een derde van de geparkeerde voertuigen op het P&R terrein uit de kern Heeze afkomstig is. Uit de parkeerstudie Heeze-Leende (GoudappelCoffeng, december 2002) blijkt dat tijdens de teldagen wel restcapaciteit aanwezig was. Op de vrijdag was sprake van een piek (bezetting ruim 60%). Recent heeft de NS aangegeven dat uit nieuw onderzoek blijkt dat het aantal parkeerplaatsen onvoldoende is. Bij de gemeente zijn klachten bekend van omwonenden over parkeeroverlast op piekdagen.

Vullingspark Heeze

Het parkeerterrein bij de Albert Heijn (53 plaatsen) kent een hoge bezetting. Hier is echter ook sprake van een korte parkeerduur. Uit het onderzoek dat de gemeente op zaterdag 14 juni 2008 tussen 8.30 uur en 12.00 uur heeft uitgevoerd, blijkt dat er bijna 250 voertuigen zijn geteld. 75% van deze voertuigen had een parkeerduur korter dan een half uur.

De piek van het parkeren ligt hier op de vrijdag en zaterdag. Er is sprake van een beperkt aantal foutparkeerders. Verder blijkt dat tussen 11.00 uur en 12.00 uur de parkeervraag groter is dan het aanbod (maximale overschrijding 3 parkeerplaatsen). Uit reacties van sleutelfiguren is niet gebleken dat op deze parkeerlocatie sprake is van een structureel knelpunt aangezien in de directe omgeving ook parkeerruimte aanwezig is. Sinds april 2009 kent de Albert Heijn een zondagopenstelling van 16.00 uur tot 20.00 uur. Er zijn door omwonenden signalen afgegeven dat het parkeren hier overlast oplevert.

Parkeerterrein Kapelstraat Heeze

Het parkeerterrein nabij de voormalige supermarkt EM-TÈ in Heeze (winkelgebied) heeft een parkeer capaciteit van 53 parkeerplaatsen. Uit een parkeertelling van zaterdag 14 juni 2008 tussen 8.30 uur en 12.00 uur blijkt dat de bezetting maximaal rond de 70% ligt. Er is sprake van een korte parkeerduur. In totaal parkeerden ruim 121 voertuigen, waarvan bijna 75% korter parkeerde dan een half uur. Op dit moment zijn van deze locatie geen gegevens doordat de EM-TÉ is gesloten. Er is ook nog niets bekend over een nieuwe functie.

Centrum Leende

Het centrumgebied in Leende kent weinig parkeerplaatsen. In 2002 was in totaliteit sprake van voldoende parkeer capaciteit. De hoogst gemeten bezetting bedroeg ongeveer 60%. Het terrein nabij de Aldi wordt goed benut. Op vrijdag en zaterdag is de bezetting hier bijna 100%. In de winkelstraat (Dorpstraat en directe omgeving) is sprake van overbezetting. Op weekenddagen parkeren hier ook veel bewoners. Dat betekent dat er een behoefte bestaat aan meer parkeervoorzieningen in deze omgeving. In de directe omgeving van het winkelgebied wordt eveneens fout geparkeerd. Er is sprake van enkele grotere geplande ruimtelijke ingrepen zoals de realisatie van een school, winkels en een cultureel centrum. Hierdoor zal de komende jaren de parkeersituatie sterk wijzigen en wordt de parkeerproblematiek aangepakt.

Haal / brengverkeer bij scholen

Voor dit specifieke haal- en brengverkeer rondom basisscholen is de afgelopen tijd veel aandacht. Bij verschillende schoolprojecten (o.a. Trumakkers, Bergerhof) is steeds de parkeerberekening, waarbinnen het plaatsen zijn voor halen en brengen reden voor bezwaarschriften. Daarbij speelt de vraag of haal- en brengplaatsen gewone parkeerplaatsen zijn of apart moeten worden bepaald en gerealiseerd. Als mede gebruik mogelijk is, hoeven er minder parkeerplaatsen te worden aangelegd, echter dat geeft geen garantie dat de plaatsen op het haal-breng moment vrij zijn. Vanuit jurisprudentie is het lastig hier iets over te zeggen, aangezien de relatie die daar wordt gelegd met het laden en lossen van goederen niet helemaal opgaat.

3.3

NIET-LOCATIEGERICHTE KNELPUNTEN

Groei autobezit

Het autobezit is de afgelopen (tientallen) jaren sterk toegenomen. Huishoudens hebben steeds vaker twee of meer auto's in bezit. Dit heeft tot gevolg dat in toenemende mate de parkeervraag groter is dan de beschikbare parkeer capaciteit. Ook in de gemeente Heeze-Leende is dit het geval. De bestaande woonbuurten, maar ook de dorps-/stadscentra, zijn hierop niet ingericht. Veel woonbuurten zijn ontwikkeld op basis van lagere parkeernormen, waardoor er nu lokaal parkeer knelpunten optreden. Daarbij komt dat de bereidheid om naar de auto te lopen beperkt is. Bewoners en bezoekers willen het liefst de auto voor de deur kunnen parkeren.

Voorbeeld van dit type knelpunt is in de wijk Nieuwe Hoeven (Heeze) geconstateerd. Hier is ook geconstateerd dat dit leidt tot een verminderde bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

Wegontwerp

Voor verschillende woonstraten in Heeze en Leende geldt dat sprake is van een te smal wegprofiel waarbij deels parkeren op het trottoir wordt toegestaan. Dit parkeergedrag wordt ook geconstateerd in andere straten waar wel voldoende ruimte is.



Op verschillende locaties binnen de bebouwde kom (waaronder Beukenlaan en Pastoor P. Thijssenlaan (zie afbeelding) te Sterksel) ligt langs de rijbaan een rabastrook waarvan het niet duidelijk is of deze mag worden gebruikt als parkeerstrook. Aangezien deze stroken van breedte verschillen en het parkeergedrag zeer verschillend is, leidt dit tot onoverzichtelijke en onveilige situaties.

Parkeerbebording

Vanuit handhaving is geconstateerd dat de parkeerbebording op straat niet altijd in overeenstemming is met de wettelijke regels (BABW/RVV). Onbekend is of voor alle bebording wel sprake is van een onderliggend verkeersbesluit. Daarnaast is geconstateerd dat een aantal situaties wellicht niet meer relevant is, waardoor het bord er onnodig staat.

Eigendomssituatie

Veel parkeerterreinen in de winkelgebieden in Heeze en Leende zijn geen eigendom van de gemeente, waardoor altijd sprake is van onderhandelingen bij wijziging in gebruik en/of functie. Hierdoor is het voor de gemeente ook lastig om meer sturing op het parkeergedrag uit te oefenen.

Bedrijventerrein

Voor bedrijven geldt dat parkeren/stallen op eigen terrein moet plaatsvinden. Ondanks deze regel is er een aantal bedrijven dat parkeeroverlast veroorzaakt in de omgeving. Met die bedrijven gaat de gemeente in gesprek.

Bedrijfsfuncties in woonwijken

Er is een toename te zien van bedrijfsvoertuigen die parkeren in woonbuurten. Enerzijds komt dit door een groeiend aantal bewoners dat hun bedrijfsvoertuig mee naar huis neemt. Anderzijds is een toename te zien van aan huis gerelateerde bedrijven die zich in woonbuurten vestigen. Deze bedrijfsvoertuigen zijn echter niet gecategoriseerd als vrachtauto en kunnen hierdoor niet worden geweerd. Bij de groei van bedrijven in woonbuurten ontbreekt het nu aan mogelijkheden om ook het parkeren goed te regelen, aangezien het vaak kleinschalige bedrijven zijn, waarbij geen bestemmingsplan wijziging nodig is. De parkeerbehoefte en -duur neemt bij dit type bedrijven sterk toe. In de parkeerbalans voor de woonwijken is nooit rekening gehouden met dit type bedrijvigheid en daarbij horende parkeervoorzieningen noch met de ruimere parkeervakken die dit type bedrijfsauto's vaak nodig heeft (maatvoering parkeerplaatsen).

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente heeft geconstateerd dat het aantal aanvragen en ook de toekenning van gehandicaptenparkeerplaatsen behoorlijk is toegenomen. Dit is mogelijk een effect van de vergrijzing. Openbare parkeerplaatsen worden daarmee vaker toegekend aan een specifieke doelgroep. Hierdoor wordt een grotere druk gelegd op de overige openbare parkeercapaciteit.

HOOFDSTUK

4 Parkeervisie

Parkeren als speerpunt voor de bereikbaarheid

In het kader van bereikbaarheidsvraagstukken ligt vaak de focus op de doorstroming van wegen, de verschillende transportmogelijkheden en de scenario's om het spitsverkeer zo optimaal mogelijk te faciliteren. Parkeren wordt echter steeds meer een speerpunt in de bereikbaarheid. Door de groei van het autobezit neemt de druk op de parkeerruimte toe. De vergrijzing speelt hier mogelijk ook nog een rol is (meer ouderen blijven mobiel). Als men wel naar de bestemming kan komen, echter daar niet kan parkeren neemt de waardering van de bestemming sterk af. Voor winkels is een goede parkeervoorziening een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Ook vanuit recreatie en toerisme vormt parkeren een steeds belangrijker aspect voor de ontwikkeling en ontsluiting van deze gebieden.



4.1

PARKEERNORMEN

De algemene stelregel voor alle nieuwe ontwikkelingen (op zowel in- als uitbreidingslocaties) en wijzigingen van bestemmingen is dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Er mag geen beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Alleen het College van B&W mag gemotiveerd afwijken van deze regel.

In het kader van de parkeervisie is het noodzakelijk gemeentelijke parkeernormen vast te stellen. Alleen hierdoor kan de gemeente bij nieuwe bouwactiviteiten sturend optreden om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Om in te spelen op de sterker groeiende behoefte aan parkeerruimte, door het hogere autobezit en gebruik, gaat de gemeente werken met vastgestelde parkeernormen.

Landelijk worden door het CROW parkeerkencijfers (publicatie 182) uitgegeven die onderscheid maken tussen de mate van stedelijkheid van een gemeente en de locatie binnen de gemeente. Daarbinnen is met een bandbreedte (minimaal-maximaal) de mogelijkheid om te differentiëren afhankelijk van de parkeerdruk in een gebied. De gemeente Heeze-Leende valt in de categorie "niet stedelijke gemeenten". Daarbinnen wordt onderscheid gemaakt naar een centrum, schil en overig gebied.

Per type gebied kunnen andere normen worden vastgesteld, gerelateerd aan de parkeerdruk. Voor allerlei verschillende voorzieningen worden vervolgens parkeernormen vastgesteld.

Voor de kernen in de gemeente is een gebiedsindeling opgesteld die aangeeft welke gebieden vallen onder centrum, schil en overig gebied. De kaarten en de bijbehorende parkeernormen zijn in bijlage 1 opgenomen.

Voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente (of wijzigingen van bestaande voorzieningen) gaan de volgende parkeernormen gelden.

Centrumgebied

Voor de twee centrumgebieden (Heeze en Leende) is vanuit de parkeeronderzoeken zichtbaar dat de parkeervraag toeneemt. Als er niets wijzigt in de parkeercapaciteit zullen als gevolg van een autonome groei (autobezit) structurele knelpunten ontstaan. Om ook de aantrekkelijkheid van de centra voor bezoekers hoog te houden, is het gewenst extra capaciteit toe te voegen. Daarvoor wordt voorgesteld om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerruimte te creëren waardoor de algemene parkeerdruk kan worden verlaagd.

De in de CROW maximale kencijfers worden vastgesteld als parkeernorm voor de centrumgebieden van de gemeente Heeze-Leende. Het centrumgebied van Sterksel en Leenderstrijp is te beperkt om aangemerkt te worden als centrumgebied. Heel Sterksel en Leenderstrijp vallen onder overig gebied.

Schil en overig gebied

Voor de overige gebieden (schil en rest bebouwde kom) is geen aanleiding om specifiek hogere of lagere parkeerkencijfers toe te passen. Hier wordt uitgegaan van de gemiddelde CROW-kencijfers als parkeernorm voor de gemeente Heeze-Leende.

Bijzondere situaties

Een uitzondering is indien de gemeente de nieuw te ontwikkelen parkeervoorziening eveneens als openbare parkeerplaats wil gaan gebruiken. Hierover dient de gemeente in overleg te treden met de ontwikkelaar over de vormgeving, het aantal en het beheer van de parkeervoorziening. De parkeernormen blijven dan wel gelijk, echter een deel van de voorziening kan gemotiveerd in de openbare ruimte worden gelegen.

Daar waar de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm toestaat, dient die ook in overleg met de gemeente plaats te vinden. Voorkomen moet worden dat dit ongewenste verkeerstromen aantrekt.

Haal / brengverkeer bij scholen

Het CROW heeft een berekeningsmethodiek opgesteld op basis van het aantal leerlingen en de verdeling over de groepen. Om onduidelijkheid en complexe regelgeving tegen te gaan, is gekozen om binnen de gemeente Heeze-Leende te werken met deze berekeningsmethode. Daarbij wordt uitgegaan dat haal- en brengplaatsen in principe gewone parkeerplaatsen zijn.

Voorbeeld van mogelijke manier
van regelen van haal-brengstrook



Aanvullend voorstel in het kader van de parkeervisie is om de haal-breng plaatsen te voorzien van een parkeerverbod voor de haal- en brengtijden (zie voorbeeld) Hierdoor zijn ze buiten schooltijden beschikbaar voor overige parkeerders. Dit sluit ook goed aan bij het principe van efficiënt ruimtegebruik en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het toepassen van dit bord vraagt wel om een verkeersbesluit en voldoende aandacht voor communicatie naar de ouders, school en omwonenden.

4.2

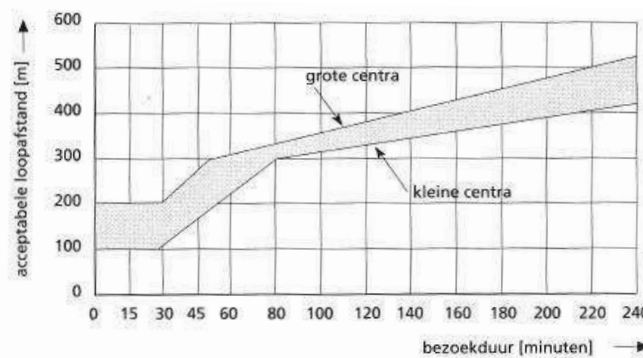
LOOPAFSTANDEN

De loopafstand tussen een woning/voorziening en de parkeerplaats is een maat voor de acceptatie en bereidheid van bewoners/bezoekers. De vastgestelde parkeernormen zijn dan ook direct gerelateerd aan de loopafstanden. De parkeerplaatsen moeten binnen deze afstanden worden gerealiseerd. Voor de gemeente Heeze-Leende gelden de volgende loopafstanden:

- Woningen: binnen 250 meter van de woning.
- Winkelvoorzieningen: zie onderstaande tabel (bijvoorbeeld bij een bezoek aan een winkelgebied waar men bezoekduur van 1 uur heeft, geldt een acceptabele loopafstand van 200-300 meter).
- Overige voorzieningen: binnen 250 meter (bijvoorbeeld sport, horeca, musea).
- Gehandicaptenparkeren binnen 100 meter van de woning/voorziening.

Afbeelding 2

Bepaling loopafstanden voor winkelvoorzieningen (bron CROW, ASVV, 2004)



4.3

EFFICIËNT GEBRUIK PARKEERRUIMTE

In de huidige situatie is geconstateerd dat er meerdere parkeerterreinen in de kernen Heeze en Leende in privaat eigendom zijn. Doordat veel terreinen niet in eigendom zijn van de gemeente is het totaal aan openbare parkeerplaatsen voor het centrum van Heeze en Leende ontoereikend aan de behoefte. Sturing van parkeergedrag op deze terreinen is lastig aangezien deze soms worden afgesloten, danwel eerst in overleg met de eigenaar moet worden getreden.

De visie van de gemeente is om zo efficiënt mogelijk met het ruimtegebruik om te gaan. Dit betekent dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen moet worden gestimuleerd. Dubbelgebruik wordt bewerkstelligd door functiemenging op openbare parkeergelegenheden toe te passen (verschillende typen gebruikers maken gebruik van het terrein, bijvoorbeeld bewoners en werknemers).



Daarnaast wordt bij grotere parkeerlocaties gestimuleerd om te werken met een gebouwde parkeervoorziening (parkeergarage) om zo het ruimtebeslag in de openbare ruimte te reduceren.

De gemeente gaat actief in overleg met de eigenaren van de particuliere parkeerterreinen om te bespreken of de beschikbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk ingezet kan worden.

4.4

PARKEERREGULERING

Momenteel kent de gemeente Heeze-Leende op enkele lokale situaties na, geen parkeerregulering. De gemeente Heeze-Leende heeft om meerdere redenen voor de korte termijn ook geen wens om te komen tot regulering. De resultaten van de parkeeronderzoeken geven hier namelijk geen aanleiding voor. Daarnaast past het toepassen van regulering niet binnen de gedachte om meer verantwoordelijkheid bij de weggebruiker te leggen. Ook spelen administratieve en organisatorische gevolgen en de noodzaak tot handhaving een rol. Het niet regelen van de parkeersituatie, middels bijvoorbeeld blauwe zones en betaald parkeren, vormt een belangrijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de kernen.

Voor de bestaande locaties met regulering geldt dat de gemeente werkt aan het zoveel mogelijk beperken van deze situaties en middels monitoring deze situaties regelmatig toetsen.

Voor de langere termijn kan het instellen van een parkeerregulering een goede maatregel zijn, als aangetoond is dat bij de groei in parkeerbehoefte er geen mogelijkheden zijn voor uitbreiding van capaciteit of er sprake is van een scheve parkeerbalans (bijvoorbeeld werknemers staan op de plaatsen voor bezoekers). Een andere reden kan zijn om de inzet van geconcentreerde gebouwde parkeervoorzieningen mede te financieren.

4.5

PARKEERFONDS

Een parkeerfonds is een zeer specifieke vorm van parkeerregulering (zie toelichting in bijlage 2).

Deze vorm van regulering biedt voor de korte termijn wel mogelijkheden voor ontwikkelingen, waarbij de parkeerbehoefte pas op langere tijd of op een andere manier wordt gerealiseerd. Daarbinnen neemt de gemeente een faciliterende rol op zich om het korte termijn knelpunt op langere termijn op te lossen. Nadeel van het werken met een parkeerfonds is dat de druk bij de gemeente komt te liggen om uiteindelijk de benodigde parkeercapaciteit te realiseren, terwijl eigenlijk de initiatiefnemer moet zorgen voor een goede parkeeroplossing. Belangrijk aspect bij een parkeerfonds is dat wordt gewerkt met vastgestelde termijnen. De gemeente verplicht zich om binnen een termijn de parkeerplaatsen te realiseren.

Belangrijk aspect bij de afweging is dat de gemeente ook (financiële en ruimtelijke) mogelijkheden moet hebben om de gewenste parkeervraag binnen de vastgestelde termijn te kunnen realiseren. Nader onderzoek moet uitwijzen of het gebruik van een parkeerfonds voor de gemeente een effectieve manier is om parkeervraagstukken op te lossen.

4.6

SPECIFIEKE DOELGROEPEN

Het parkeren van specifieke doelgroepen (vrachtverkeer, gehandicapten, laden en lossen) wil de gemeente Heeze-Leende op een goede manier faciliteren. Voor deze doelgroepen worden aparte uitwerkingen voorgesteld, vanuit de visie: goede voorzieningen, weinig regulering.

Gehandicaptenparkeren

Mensen met een handicap komen in aanmerking voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart/plaats (incidenteel op kenteken). Deze kaart geeft hen enkele bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Ze mogen met deze kaart parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Ook is het toegestaan voor gehandicapten om met een gehandicaptenkaart in combinatie met een parkeerschijf overal 3 uur te mogen parkeren, mits dit op een veilige locatie plaatsvindt.

Voorstel is om bij de grotere openbare parkeerlocaties (meer dan 20 parkeerplaatsen) en bij het parkeren bij openbare gebouwen een norm van 2% tot 5% toe te passen (conform CROW-publicatie 182 en Normblad NEN 1814 en 2443) die binnen een loopafstand van 100 meter moeten worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat 2% tot 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats is.

Daarnaast kunnen gehandicapten in aanmerking komen voor een plaats op kenteken. Hierbij geldt wel dat eerst wordt bekeken of parkeren op eigen terrein mogelijk is. Indien dat niet het geval is, wordt allereerst bekeken of een algemene gehandicaptenplaats mogelijk is. Dit om de uitwisselingsmogelijkheden zo goed mogelijk te benutten. Als dit niet mogelijk/wenselijk is, kan een plaats op kenteken worden verstrekt.

Laden en lossen

Voor het laden en lossen in Heeze is een regeling van toepassing (Collegevoorstel 17-2-2009 en verkeersbesluit 25-2-2009). Daarbij wordt dit voor het centrumgebied van Heeze geregeld. Voor het centrumgebied van Leende is nog geen regeling. Voor Leende dient aanvullend onderzoek naar de noodzaak van een zelfde regeling te worden uitgevoerd. De regeling in Heeze is opgesteld ten behoeve van de doorstroming en verkeersveiligheid in het centrumgebied.

Parkeren vrachtverkeer

Ten aanzien van vrachtautoparkeren wordt in november 2009 een besluit genomen over de nieuwe APV. Deze verordening sluit goed aan op deze parkeervisie. Er moet nog worden beoordeeld of ook op andere plaatsen in de gemeente behoefte is aan een parkeerplaats voor vrachtauto's.

Evenementen

Ten aanzien van parkeren bij evenementen geldt dat de initiatiefnemer van het evenement moet zorgen voor een adequate afwikkeling van het verkeer en daarmee ook voor het parkeren. De initiatiefnemer dient in de aanvraag aan te geven welke middelen hij inzet om het parkeren op een goede manier vorm te geven, hij geeft dan alleen aan of er voldoende parkeergelegenheid is. Eventueel kan hij daarbij vermelden of particuliere grond als parkeerplaats kan/ gaat fungeren. Het parkeren en het afsluiten van wegen wordt aangevraagd door de initiatiefnemer en getoetst en besloten door de gemeente en uitgevoerd door de initiatiefnemer.

Toerisme/recreatie

Om het parkeren rondom de te ontwikkelen recreatieve poorten en startpunten te faciliteren, is het nodig dat de gemeente hiervoor kwaliteitseisen ten aanzien van de capaciteit, bewegwijzering en inrichting formuleert.

4.7**WEGINRICHTINGEN**

Rabatstroken, ongedefinieerde verhardingsstroken en resthoeken worden in verschillende situaties gebruikt voor parkeren. Ook worden bij zeer smalle straten de trottoirs gebruikt als parkeerplaats. Dit leidt vaak tot onoverzichtelijke, ongewenste en onveilige verkeer- en parkeersituaties. Bij nieuwe



ontwerpvraagstukken moet nadrukkelijker worden gekeken dat deze situaties niet meer ontstaan. Dit vraagt om een integrale ontwerptoetsing (mede ook op basis van duurzaam veilig principes), waardoor in het ontwerp geen parkeerreguleringsmaatregelen nodig zijn. Door dit al vroeg in het ontwerpproces op te nemen, wordt voorkomen dat er na realisatie alsnog maatregelen moeten worden genomen.

Voor de bestaande situaties geldt dat deze door middel van een “uitsterfconstructie” moeten worden aangepakt. Daarbij ligt de prioriteit op die locaties waar daadwerkelijk sprake is van onveiligheid en op die situaties waar groot onderhoud in de openbare ruimte plaatsvindt.

Parkeer-/stopverboden

Vanuit de handhaving is aangegeven dat op dit moment de bebording in enkele gevallen niet overeenstemt met de wettelijke kaders. Voor de kern Leende is ook bekend dat daar borden staan zonder juridische basis (vergunninghouders). Voor het algemeen geldt dat terughoudend moet worden omgegaan met het instellen van parkeer-/stopverboden. Dit past goed binnen de visie om niet te reguleren. Daar waar het vanuit het wegprofiel en/of veiligheid niet anders mogelijk is, moet dit wel op de juiste manier plaatsvinden. Voor de huidige parkeerverboden geldt dat deze opnieuw moeten worden beoordeeld op functionaliteit, handhaafbaarheid en juridische onderbouwing.

Indeling bestaande parkeerterreinen

Door het efficiënter indelen van bestaande parkeerterreinen (bijvoorbeeld het terrein voor het gemeentehuis in Heeze) kan het aantal parkeerplaatsen naar verwachting omhoog worden gebracht. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de ruimtelijke kwaliteit (uitstraling) van de locatie.

Bewegwijzering

Parkeerlocaties voor bezoekers worden intensiever gebruikt als deze vanaf de hoofdstructuur eenvoudig en snel te bereiken zijn. Dat begint met een duidelijke en sluitende parkeerroute. Een parkeerroute kan zowel statisch als dynamisch worden uitgevoerd. Bij een dynamische parkeerroute worden de vrije parkeerplaatsen van de verschillende parkeerlocaties aangegeven. Vanwege de beperkte omvang van de gemeente Heeze-Leende, en het beperkte aantal parkeerlocaties zou een statisch parkeerroutesysteem voldoende moeten zijn. Naar de noodzaak en complexiteit moet onderzoek worden gestart.

HOOFDSTUK 5

Conclusies en aanbevelingen

5.1

CONCLUSIES

De gemeente Heeze-Leende streeft in de parkeervisie voor de korte termijn naar een situatie zonder structurele parkeerregulering. Dit betekent dat goede parkeervoorzieningen bij de woningen, bedrijven en andere voorzieningen moeten worden gerealiseerd. Door te kiezen voor geen regulering wordt de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker neergelegd en is de inzet van handhaving minimaal. Ook legt dit geen extra beslag op de gemeentelijke organisatie. Voor de langere termijn kan de inzet van regulering nodig zijn, echter de noodzaak moet hiervoor worden aangetoond.

Om bij nieuwe ontwikkelingen, naar de toekomst toe, voldoende parkeerruimte te kunnen faciliteren, worden gemeentelijke parkeernormen vastgesteld met als basis de CROW-publicatie 182. Voor de centrumgebieden (Heeze en Leende) worden maximale normen vastgesteld, voor de overige gebieden gelden gemiddelde normen. Er wordt uitgegaan van gedifferentieerde parkeernormen per type woning en type voorziening. Voor alle nieuwe ontwikkelingen die een parkeervraag genereren, geldt dat zij de parkeerbehoefte op eigen terrein moeten oplossen. De gemeente kan in overleg met de ontwikkelaar een aantal parkeerplaatsen als openbaar benoemen. Voor bestaande privé parkeerterreinen moet de gemeente meer grip krijgen op gebruik en beheer.

De gemeente kiest ervoor om zo efficiënt mogelijk met de parkeerruimte om te gaan door dubbelgebruik te stimuleren. De gemeente gaat zich actiever inzetten om grip te krijgen op het gebruik en beheer van de private parkeerterreinen.

Voor specifieke doelgroepen worden keuzes gemaakt om deze te faciliteren. Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn al aanwezig of worden gerealiseerd bij openbare gebouwen. Dit zijn algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en worden (in principe) niet toegewezen aan een kenteken. Het vrachtautoverbod is, op basis van de APV, van kracht met een heldere verwijzing naar de vrachtautoparkeerplaats op de Muggenberg. Het laden en lossen is in Heeze op dit moment geregeld. Bij het centrumplan Leende wordt dit concept nog onderzocht.

In de ontwerpfases van RO-plannen moet veel meer rekening worden gehouden met de parkeeroplossingen. Niet gedefinieerde stroken langs de weg moeten worden voorkomen, dan wel specifiek worden benoemd als niet-parkeerlocaties. Ook moet worden voorkomen dat in nieuwe bouwplannen regulerende maatregelen (zoals parkeerverboden) worden opgenomen. Daarbij wordt aangesloten op de principes van duurzaam veilig.

Voor de huidige parkeerverboden geldt dat deze opnieuw moeten worden beoordeeld op functionaliteit, handhaafbaarheid en juridische onderbouwing.

Voor de langere termijn kan het instellen van een parkeerregulering een goede maatregel zijn, als aangetoond is dat bij de groei in parkeerbehoefte er geen mogelijkheden zijn voor uitbreiding van capaciteit of er sprake is van een scheve parkeerbalans (bijvoorbeeld werknemers staan op de plaatsen voor bezoekers). Een andere reden kan zijn om de inzet van geconcentreerde gebouwde parkeervoorzieningen mede te financieren.

5.2

AANBEVELINGEN

Aanbevolen wordt om meerdere aspecten van de visie uit te werken in een uitwerkingsnotitie. Punten die hierin verder moeten worden uitgewerkt zijn:

Parkeerregelingen

- Een check van de huidige parkeerbebording en -markering, de noodzaak, de juridische onderbouwing en handhaafbaarheid.
- Onderzoek naar noodzaak en mogelijkheden van inzet parkeerfonds.

Aanpak vanuit knelpunten

- Een onderzoek naar een statisch parkeerbewegwijzingssysteem voor het centrum van Heeze, Leende, eventueel gekoppeld aan de recreatieve poorten en startplaatsen van loop-/fietsroutes (ook voor Sterksel en Leenderstrijp).
- Het starten van een onderzoek naar beheer- en gebruiksovereenkomsten van private parkeerterreinen en eventueel aankopen van terreinen (centrum Leende en Heeze).
- Een onderzoek starten naar de optimalisatie van de indeling van bestaande parkeerlocaties (centrum Heeze en Leende) in combinatie met lopende plannen. Dit zou ook kunnen gelden voor het parkeren rondom het NS-station Heeze.
- Het opnemen van heldere richtlijnen wat betreft locatie, inrichting parkeerterreinen en bewegwijzing naar de recreatieve poorten in de startnotitie recreatieve infrastructuur Heeze-Leende (van de gemeente Heeze-Leende).
- Onderzoek naar noodzaak aanvullende vrachtautoparkeerplaatsen in de gemeente.
- Onderzoek opstarten voor parkeren rondom NS-station Heeze.

Aanpak handhaving

- Weginrichting en bebording op elkaar afstemmen en waar nodig actualiseren om handhaving goed mogelijk te maken.
- Structuur opzetten politie en gemeente voor handhaving bestaande en nieuwe parkeersituaties.

Aanpak communicatie

- Parkeren en parkeervraagstukken vragen om een goede communicatie. Dit betreft communicatie over welke parkeerplaatsen waar zijn gelegen, maar ook over het gewenste parkeergedrag. Hiermee kunnen werknemers bijvoorbeeld worden gestimuleerd **niet** te parkeren op plaatsen die voor bezoekers (winkelend publiek) zijn bedoeld. Door een goede communicatie kan ook een deel van de regulering worden voorkomen.

Aanpak monitoring

- Parkeersituaties veranderen, evenals de functies waar deze parkeerplaatsen ooit voor zijn gerealiseerd. Dit betekent dat de gemeente met enige regelmaat zal moeten onderzoeken in hoeverre vraag en aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht met elkaar is.

Voorgesteld wordt om 1 keer per 5 jaar een parkeeronderzoek in de centrumgebieden te realiseren om op die plaatsen waar de parkeerdruk (vraag) het hoogst is, goed zicht te hebben op de eventuele knelpunten. Voor andere gebieden is monitoring wel wenselijk, echter dit kan ook plaatsvinden op basis van een klachtenregistratie.

Alleen voor die locaties waar sprake is van veel klachten, wordt voorgesteld om een parkeeronderzoek uit te voeren, om grip te krijgen op het daadwerkelijke knelpunt.

- Op verschillende locaties zijn knelpunten geconstateerd. Veelal zijn het subjectieve knelpunten, soms is het objectieve knelpunt niet recent aangetoond, waardoor het niet als knelpunt naar voren komt. In het kader van de monitoring zou voor de locatiegerichte knelpunten een concreet parkeeronderzoek moeten worden uitgevoerd om zicht te krijgen op de ernst van de knelpunten.

BIJLAGE 1

Parkeernormen gemeente Heeze-Leende

De parkeernormen voor de gemeente Heeze-Leende zijn gebaseerd op CROW-publicatie Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering (publicatie nr. 182, september 2008).

Indien een nieuwe versie van deze publicatie verschijnt, dient een vertaalslag te worden gemaakt van die cijfers naar de gemeentelijke normen, waarbij geldt dat voor de centrumgebieden de maximale kencijfers als norm gelden en voor de schil en overige gebieden de gemiddelde kencijfers als norm gelden.

Tabel 1

Parkeernormen gemeente Heeze-Leende.

De gebiedsindeling staat in de afbeeldingen 3 en 4 weergegeven. De kernen Sterksel en Leenderstrijp vallen onder overig gebied.

	Centrum (maximale parkeerkencijfers)	Schil (gemiddelde parkeerkencijfers)	Overig gebied (gemiddelde parkeerkencijfers)
<i>Wonen</i>			
Kamer verhuur	0,6	0,4	0,4
Serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	0,4
Woning duur	1,7	1,85	2,1
Woning goedkoop	1,3	1,4	1,55
Woning midden	1,5	1,7	1,85
Zorgvoorzieningen	0,6	0,45	0,45
<i>Voorzieningen</i>			
Apotheek	2,7	2,2	2,2
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	0,6	0,65	0,85
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	1,7	1,95	2,65
Arts/maatschap/kruisgebouw/ therapeut	2,0	1,75	1,75
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,25	1,25
Bioscoop/theater/schouwburg	0,3	0,25	0,35
Bouwmart/tuincentrum/kringloopwinkel		2,45	2,45
Café/bar/discotheek/ cafetaria	7,0	6,0	7,0
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,5	3,05	3,05
Cultureel centrum/ wijkgebouw	4,0	3,0	3,0
Dansstudio/sportschool	4,0	3,5	4,5
Grootchalige detailhandel	8,5	7,5	7,5
Kantoren (kantoren zonder balie functie)	2,0	1,9	2,1
Museum/bibliotheek	0,7	0,8	1,1
Restaurant	12,0	11,0	15,0
Showroom	1,2	1,3	1,7
Sportveld (buiten)	27,0	20,0	20,0
(Week)markt	0,27	0,23	0,23
Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	4,5	3,75	3,75

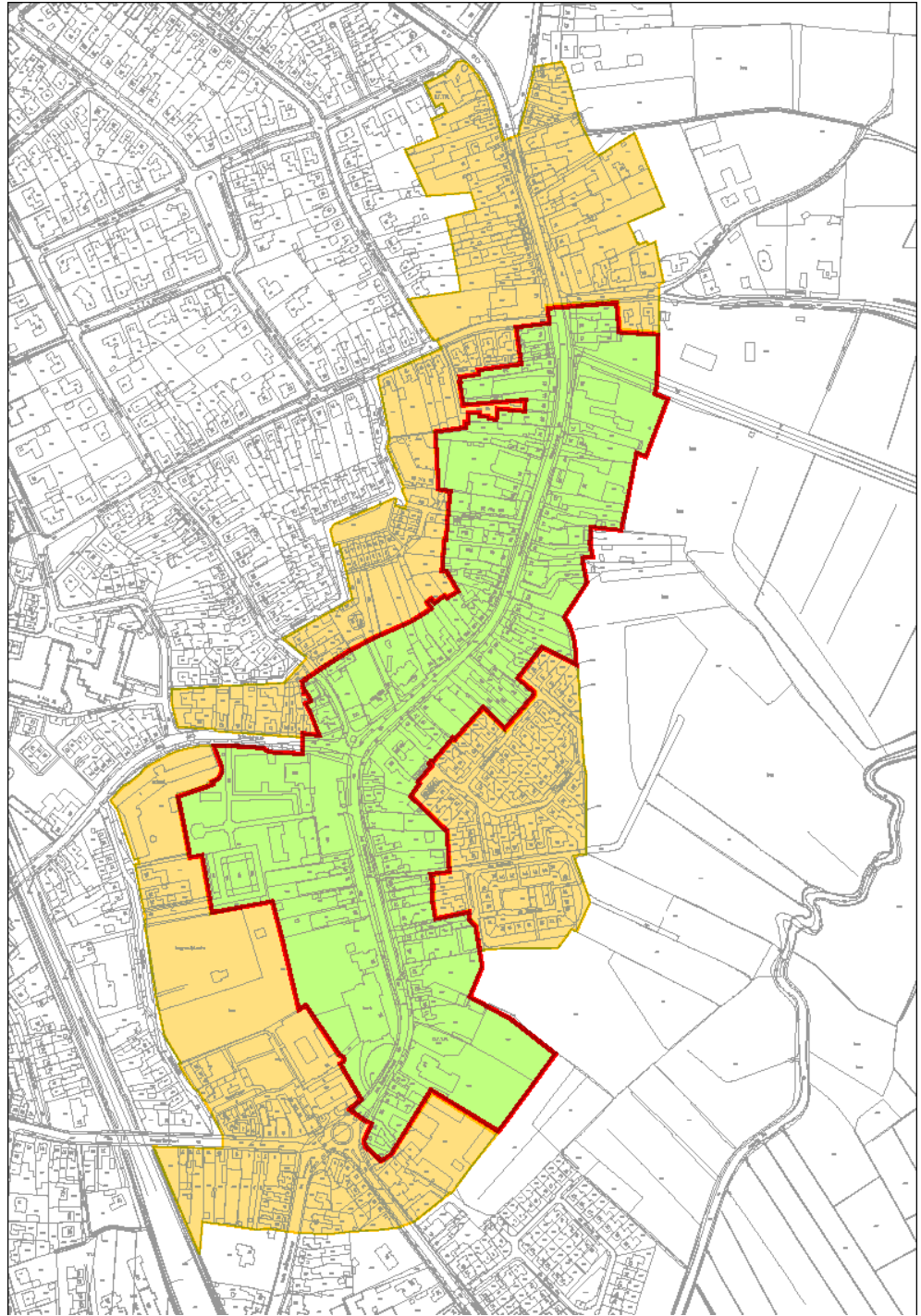
Afbeelding 3

Overzicht gebiedsindeling
parkeernormering kern Heeze:

Groen: centrum

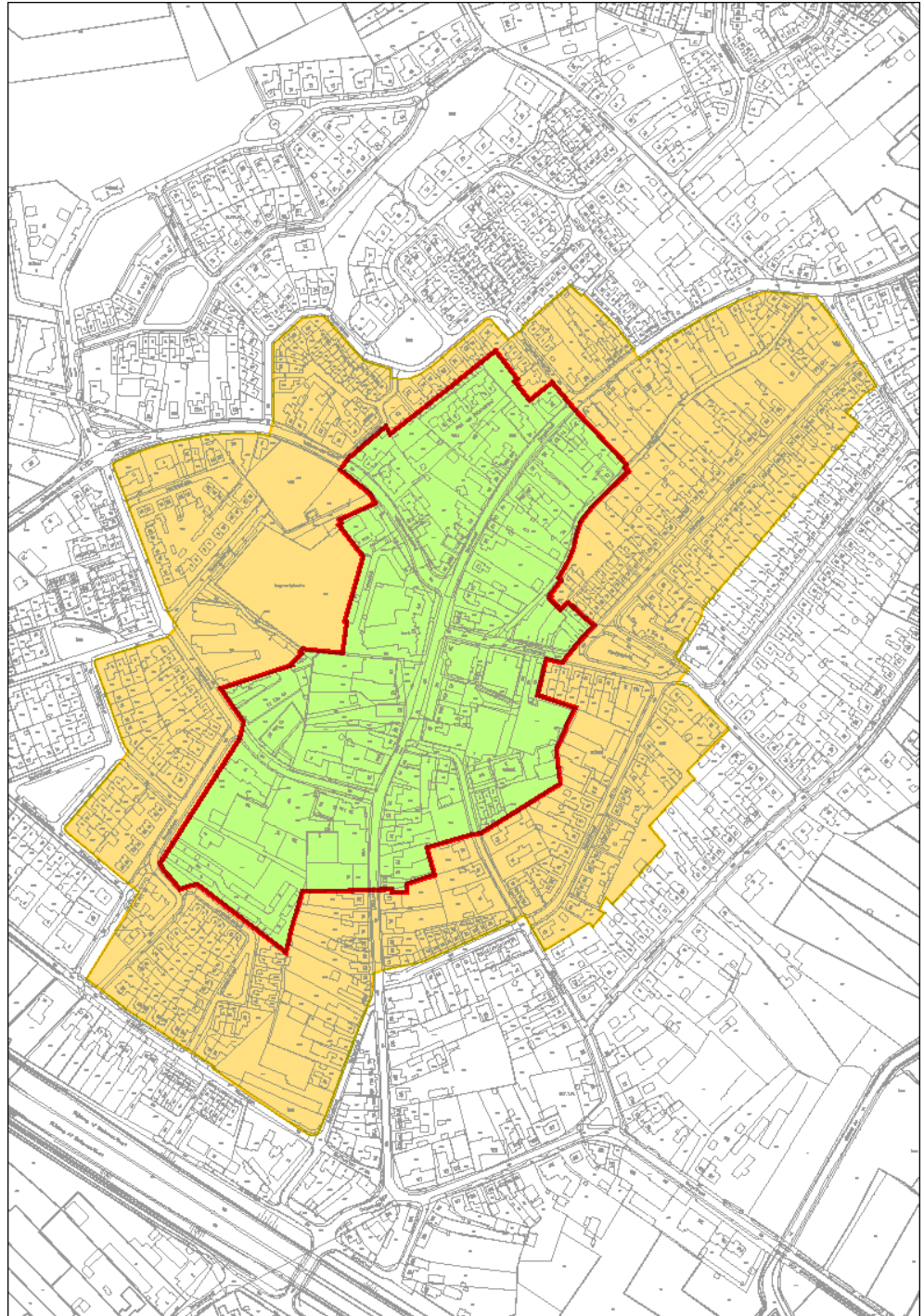
Geel: schil

Rest is overig gebied



Afbeelding 4

Overzicht gebiedsindeling
parkeernormering kern Leende:
Groen: centrum
Geel: schil
Rest is overig gebied

**Toelichting kaarten met afbakening straten:****Centrum Leende:**

- Dorpstraat - oneven en even huisnrs. van Postkantoorstraatje tot en met huisnrs. 70/85.
- Valkenswaardseweg - oneven en even huisnrs. van Dorpstraat tot 1e zijstraat Pomperschans (1 t/m 7 en tot en met huisnr. 6).
- Torenplein - geheel (exclusief begraafplaats).
- Margrietlaan - oneven en even huisnrs. tot Fresialaan.
- Fresialaan - oneven huisnrs. 1 en 3 (tot Lavendellaan).

- Julianastraat - oneven en even huisnrs. 2, 4 en 6 en 1 t/m 9.
- Kerkstraat - oneven en even huisnrs. tot huis 4 (tot Lindelaan).
- Marijkeplein - oneven huisnrs. (tot Lindenlaan).

Schil Leende:

- Dorpstraat noordzijde - even huisnrs. tot en met huisnr. 18 (St. Cath en St. Barbarastraat) en oneven tot en met huisnr. 3 (Boschhoven).
- Valkenswaardseweg - even huisnrs. tot en met huisnr. 16 (2e zijstraat Pompereschans) en oneven huisnrs. tot en met 11 (Margrietlaan).
- Ranonkelstraat - even en oneven huisnrs.
- Margrietlaan - even huisnrs. tot 36 en oneven huisnrs. tot 25.
- Orchideestraat - even huisnrs.
- Anjerstraat - oneven huisnrs.
- Fresialaan - even en oneven huisnrs.
- Lavendellaan - even en oneven huisnrs.
- Kattestraat – gedeelte Krokuslaan-Dorpsstraat
- Krokuslaan - even huisnrs.
- Dorpstraat zuidzijde - even huisnrs. tot en met 84 (Kattenlaan) en oneven tot en met 97 (Schoolstraat).
- Julianastraat - even en oneven tot aan Schoolstraat.
- Schoolstraat - alleen oneven huisnrs. (foutje op kaart).
- Marijkeplein - even huisnrs.
- Lindenlaan - oneven en even huisnrs.
- Kerkpad - oneven en even huisnrs.

Centrum Heeze:

- Jan Deckersstraat - volledig.
- Kapelstraat - even en oneven tot Boschlaan (tot en met huisnrs. 50 en 21).
- Molenstraat - huisnrs. 1 en 2.

Schil Heeze:

- Kapelstraat - even tot en met 4 en oneven tot 1 (Strabrecht).
- St. Nicasijsstraat - 1 t/m 19 (oneven) tot binnenhof).
- Binnenhof - even huisnrs.
- Molenstraat - huisnrs. 6 t/m 14 (tot binnenhof).
- Schoolstraat - huisnrs. 4 t/m 22 (Ds. Kremerstraat).
- Spoorlaan - even huisnrs.
- Emmerikstraat - even tot en met 10 en oneven huisnrs. tot en met 21 (tot spoor).
- Oude Stationsstraat - 2 t/m 12 en 1 t/m 5.
- Nieuwendijk - 6 t/m 22 en 1 t/m 9.
- De Beemden - volledig.
- Vullingspark - volledig.
- Gedeelte Kasteelgebied.
- Boschlaan - even en oneven tot en met huisnr. 11.
- Strabrecht - oneven 39 tot en met 51.

BIJLAGE 2

Parkeerregulering

Regulering werkt alleen als sprake is van structurele parkeerproblemen. Daarbij vraagt regulering een behoorlijke inzet binnen de eigen organisatie en draagvlak bij de gebruikers.

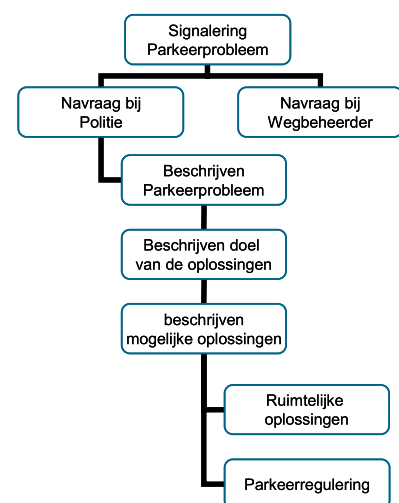
Wanneer de parkeerdruk in een gebied echter te groot wordt kan de gemeente besluiten een vorm van regulering in te stellen (zie afweging invoeren regulering). Hierbij geldt dat parkeerregulering niet op zichzelf staat, maar effecten heeft op zowel de omgeving als op verschillende doelgroepen. In verschillende situaties is bijvoorbeeld na instellen van parkeerregulering 'overloop' (overlast in nabijgelegen gebieden) opgetreden. Het systeem werkt alleen als de gebruiker zich gedraagt zoals bedoeld.

De overstap naar een gereguleerd systeem heeft voor de eigen organisatie, de handhaving en de inwoners grote gevolgen. Qua gemeentelijke organisatie zal een parkeerverordening moeten worden opgesteld en er zullen specifieke ambtenaren moeten worden belast met de administratieve afhandeling van ontheffingen, overtredingen en bezwaren. Daarnaast moet er een organisatie rondom de financiën worden opgetuigd. Ook werkt regulering alleen indien de weginrichting dusdanig is afgestemd, dat handhaving mogelijk is. Handhavers komen in gemeentelijke dienst of worden ingehuurd. Bij de administratieve afhandeling is sprake van zowel de afdeling verkeer, juridische zaken als financiële zaken. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de gemeentelijke organisatie en handhaving.

Om te kunnen handhaven worden eisen gesteld aan de onderliggende juridische kaders (verordening, verkeersbesluit of beleidsregels) en de uitvoering op straat (verkeersmaatregelen als markering en bebording).

Afweging invoeren regulering

Wanneer signalen bij de gemeente binnenkomen over een te hoge parkeerdruk in een bepaald gebied, kan de gemeente een parkeeronderzoek instellen. Klachten van bewoners of bedrijven kunnen eerst geverifieerd worden bij de politie. Deze heeft vaak inzicht in de parkeerproblematiek in een gebied door de klachten over verkeersonveilige situaties en parkeerhinder. Ook de wegbeheerder kan als klankbord dienen om parkeerproblemen in kaart te brengen. Na het in kaart brengen van de parkeerproblemen kan onderzocht worden welke methoden voorhanden zijn om deze problemen op te lossen. Lukt het niet om met een inrichtingsvariant de problemen op te lossen, kan de gemeente kiezen voor een vorm van regulering.



Mogelijkheden parkeerregulering

Een gemeente kan parkeren op verschillende manieren reguleren.

BLAUWE ZONE

Het toepassen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) is een vorm van onbetaalde parkeerregulering. Hier geldt dat men voor slechts een bepaalde periode van een parkeerplaats gebruik mag maken. Nadeel van deze vorm van regulering is dat het geen opbrengsten genereert, maar wel geld kost voor onderhoud en handhaving. Ook vraagt deze vorm van regulering een behoorlijke administratieve belasting. Deze vorm is effectief om onderscheid te maken tussen kort- en langparkeerders. Daarbij wordt meestal een grens van 1 of 2 uur parkeerduur gehanteerd.

VERGUNNINGEN

Een andere vorm van regulering is het instellen van 'parkeren uitsluitend voor vergunninghouders'. Dit kan voor zowel afzonderlijke parkeerplaatsen als voor een gehele zone. Groot voordeel van het verlenen van vergunningen is dat een goede plaatsgarantie te geven is. Nadeel is dat dubbelgebruik van deze parkeerplekken minder mogelijk is waardoor extra parkeercapaciteit nodig is. Ook vraagt deze vorm van regulering een stevige inzet van de ambtelijke organisatie qua opstellen regelingen, uitgifte vergunningen, beroep en bezwaarmogelijkheden, vaststellen tarieven/belastingen en handhaving. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de benodigde capaciteit van de gemeentelijke organisatie en handhaving.

BETAALD PARKEREN

Een andere mogelijkheid van regulering is het invoeren van betaald parkeren. Een gebruiker betaalt hier voor het gebruik van de schaarse parkeerruimte. Er kan gekozen worden voor het invoeren van een vlak tarief, progressief tarief, degressief tarief of een minimum of maximum inworp. Welk tarief wordt ingevoerd, is een keuze van de gemeente en dient gebaseerd te worden op het effect dat de gemeente beoogd. Ook vraagt deze vorm van regulering een stevige inzet van de ambtelijke organisatie qua opstellen regelingen, uitgifte vergunningen, beroep en bezwaarmogelijkheden, vaststellen tarieven/belastingen en handhaving. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de benodigde capaciteit van de gemeentelijke organisatie en handhaving.

PARKEERFONDS

Een zeer specifieke vorm van parkeerregulering is het werken met een parkeerfonds. Bij ontwikkelingen waar er op korte termijn geen mogelijkheden zijn op eigen terrein, kan door middel van het storten van een bedrag per parkeerplaats in een fonds toch tot een realisatie op lange termijn worden overgegaan. In de overeenkomst wordt ook vastgelegd binnen welke vastgesteld termijn de gemeente de parkeervoorziening moet realiseren. Een parkeerfonds kan als middel worden ingezet om ruimtelijke ontwikkelingen op de korte termijn mogelijk te maken, waarbij de kosten voor een parkeervoorziening voor meerdere ontwikkelingen kan worden gefinancierd uit het parkeerfonds. Belangrijke aandachtspunten zijn dat helder en juridisch goed moet worden vastgelegd in welke gevallen een parkeerfonds mag worden ingezet en voor welke situaties uit het parkeerfonds mag worden geput. Ook moeten de afspraken die worden gemaakt wel realistisch en realiseerbaar zijn. Aandachtspunt hierbij is dat ook de benodigde capaciteit binnen de gemeentelijke organisatie moet zijn voor het adequaat beheren van het fonds.

WRO EN GREX

De wetgever heeft in 2008 de WRO fors gewijzigd, waaronder de bepaling dat stedenbouwkundige eisen niet meer in de bouwverordening zouden mogen staan.

De bouwverordening zal op termijn geheel komen te vervallen. Deze bepaling heeft consequenties voor de werking van artikel 2.5.30 (verplichting om parkeren op eigen terrein te realiseren tenzij dit omwille van zwaarwegende omstandigheden niet mogelijk is, en vrijstelling werd verleend). Op basis van dit artikel hebben binnen diverse gemeenten stortingen in het parkeerfonds plaatsgevonden. Door de komst van de nieuwe WRO zouden de stedenbouwkundige eisen voortaan gehangen moeten worden aan het bestemmingsplan, maar daar zijn geen financiële voorwaarden aan te verbinden. De link naar de bestaande parkeerfondsen bestaat niet meer, waardoor de werking van het parkeerfonds op de tocht staat. De structuurvisie in combinatie met de grondexploitatiewet biedt wel de mogelijkheid om kosten te verhalen bij nieuwe ontwikkelingen. Dit kan via een grondexploitatieplan of het vooraf sluiten van een overeenkomst met de ontwikkelingspartijen.

De wetgever vond deze consequentie te ver gaan en heeft dit hersteld. Dat betekent dat de bouwverordening nog steeds stedenbouwkundige eisen mag bevatten en dat artikel 2.5.30, zoals die in de modelverordening van het VNG is opgenomen, van kracht blijft. Een parkeerfonds kan in zijn huidige vorm blijven bestaan.

Het doel van de grondexploitatiewet als onderdeel van de nieuwe wet WRO is transparantie te creëren ten aanzien van het kostenverhaal en de regie van gemeenten te versterken bij locatieontwikkelingen. Het past in de context van de grondexploitatiewet om de regelgeving van een parkeerfonds op te nemen in een integrale structuurvisie. Maar dit is wettelijk niet verplicht. Omdat er geen wettelijke verplichting is tot het opnemen van regelgeving ten aanzien van een parkeerfonds in een structuurvisie, kan dit ook in een ander beleidskader als een parkeernota of parkeervisie worden opgenomen. Het ligt aan de gemeente in hoeverre zij beleid integraal willen hebben vastgelegd in een structuurvisie.

COLOFON

PARKEERVISIE GEMEENTE HEEZE-LEENDE

OPDRACHTGEVER:

GEMEENTE HEEZE-LEENDE

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

R.P.I. Groenhof

GECONTROLEERD DOOR:

M. Zantingh

VRIJGEGEVEN DOOR:

R.P.I. Groenhof

24 november 2009

074145231:0.21!

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens
uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder
schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit
dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar
worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale
reproductie of anderszins.