

Gemeente Vught

Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022

Eindrapport | Vught, 7 februari 2013

Samenvatting Parkeerbeleid 2013-2022

In de Nota Parkeerbeleid 2006 is opgenomen dat monitoring van de parkeersituatie ten minste elke vijf jaar plaats moet vinden. Op basis van een evaluatie is het geactualiseerde parkeerbeleidsplan opgesteld voor de periode 2013-2022. Het parkeerbeleid in dit parkeerbeleidsplan geeft richting aan de wijze waarop de (beperkte) parkeerruimte in de gemeente Vught te verdelen is en de wijze waarop in de parkeerbehoefte (auto en fiets) te voorzien is. Daarbij wordt rekening gehouden met leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Op basis van de gevoerde gesprekken, nieuwe ontwikkelingen, nieuwe vraagstukken en inzichten en het parkeeronderzoek 2010 is beoordeeld of er aanpassingen en/of uitbreidingen van het parkeerbeleid nodig zijn. Voor het parkeren in het centrumgebied verandert het fundamenteel niet. Wel was er aanleiding om in beeld te brengen wanneer uitbreiding van de parkeerregulering gewenst is en onder welke omstandigheden parkeeronthefingen voor bewoners van het reguleringsgebied verstrekt kunnen worden.

In 2012 zijn er nieuwe parkeerkengetallen door het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) gepubliceerd. Dat was tevens aanleiding om de parkeernormen te actualiseren. Dat geldt eveneens voor de wijze waarop de parkeerplaatsverplichting voor het centrumgebied wordt uitgevoerd. Naast de verplichting van het parkeren op eigen terrein, is voor het centrumgebied de optie geïntroduceerd om bij te dragen aan het realiseren van openbare

uitwisselbare parkeerplaatsen (efficiënt ruimtegebruik, kwaliteit openbare ruimte en financiële efficiency).

Omdat de nieuwe parkeernota betrekking heeft op de gehele gemeente zijn er nieuwe thema's in opgenomen:

- Parkeerbeleid per type gebied: woonwijken, buurtwinkelcentra, station en OV-haltes, de IJzeren Man.
- Parkeerbeleid per doelgroep: vrachtwagens en grote voertuigen, gehandicapten, deelauto's, elektrische auto's en evenementen.
- Handhaving.
- Fietsparkeren.

In deel 1 van dit parkeerbeleidsplan is het geactualiseerde beleid beschreven. Aan het einde van ieder hoofdstuk is het beleid, dat hoort bij de verschillende thema's, opgesomd. Alle beleidsvoorstellen en maatregelen samen zijn terug te vinden in bijlage 1. In deel 2 is een toelichting op de beleidspunten opgenomen.



Inhoudsopgave

Deel 1: Het parkeerbeleid

1.	Een nieuw parkeerbeleidsplan	9
1.1	Waarom een nieuw parkeerbeleidsplan?	9
1.2	De beleidsthema's	9
1.3	De opbouw van het parkeerbeleidsplan	10
2.	Gebieden	11
2.1	Centrum	11
2.2	Woonwijken	14
2.3	Buurtwinkelcentra	15
2.4	Station en OV-haltes	17
2.5	IJzeren Man	18
3.	Gebruikersgroepen	19
3.1	Vrachtwagens en grote voertuigen	19
3.2	Gehandicapten	19
3.3	Deelauto's	21
3.4	Elektrische auto's	21
3.5	Evenementen	22
4.	Handhaving	23
4.1	Wensbeeld	23
4.2	Uitrittenbeleid	24
5.	Parkeernormen en parkeerplaatsverplichting	27
5.1	Wijzigingen Parkeernota 2005	27
5.2	Parkeerkencijfers Vught	27
5.3	Dubbelgebruik in het centrum	27
5.4	'Oud voor nieuw'	28
5.5	Verschillende typen horeca	28
5.6	Parkeren op eigen terrein	29
5.7	Maximale loopafstanden (streefwaarden)	29
5.8	Parkeerbeleid	29
6.	Fietsparkeren	31
6.1	Kwaliteit fietsparkeren	31
6.2	Aanbod fietsparkeren	31
6.3	Fietsparkeernormen (kwantiteit)	32
7.	Actieplan	35

Deel 2: Toelichtingen

8.	Proces en onderzoek	39
8.1	Het proces en de werkwijze	39
8.2	Cijfers parkeeronderzoek 2010	39
9.	Centrumgebied en parkeerregulering	45
9.1	Parkeergarage Centrum-west	45
9.2	Ontwikkeling diverse centrumlocaties	45
9.3	Uitbreidingscriterium parkeerregulering	46
9.4	Ontheffingencriterium parkeerregulering	46
9.5	Mogelijke wijzigingen parkeerdruk centrum	47
9.6	Parkeerschijfzone in de toekomst houdbaar?	48
9.7	Parkeerverwijzing	50
10.	Gebieden, gebruikers, handhaving	51
10.1	Toetsingskader parkeerdruk woonwijken	51
10.2	Buurtwinkelcentra	55
10.3	Vrachtwagens en grote voertuigen	55
10.4	Gehandicapten	56
10.5	Uitrittenbeleid	56
11.	Parkeernormen	57
11.1	De bouwverordening en parkeernormen	59
11.2	Parkeernormen en aanwezigheidspercentages	59
11.3	Fietsparkeren	62
11.4	Fiets en openbaar vervoer	63
12.	Actieplan en programmabegroting	65
12.1	Totaal overzicht actieplan	65
12.2	Programmabegroting verkeer	69



DEEL 1

HET PARKEERBELEID





1. Een nieuw parkeerbeleidsplan

1.1 Waarom een nieuw parkeerbeleidsplan?

De nota Parkeerbeleid en de Parkeernota van de gemeente Vught dateren uit februari 2006. In de nota Parkeerbeleid 2006 is de visie van de gemeente op het parkeerbeleid opgenomen. Deze visie was opgesteld op basis van de uitgangssituatie in 2006 en is thematisch vertaald in concreet beleid. Het parkeerbeleid van 2006 gaat hoofdzakelijk over het centrumgebied. In de Parkeernota 2006 is de regeling parkeerplaatsverplichting opgenomen en de wijze waarop bouwplannen beoordeeld worden. Tevens zijn parkeernormen in de Parkeernota 2006 opgenomen.

In de Nota Parkeerbeleid 2006 is opgenomen dat monitoring van de parkeersituatie ten minste elke vijf jaar plaats moet vinden. In 2010 is voor het centrumgebied een parkeeronderzoek uitgevoerd. Vóór het vernieuwen van het parkeerbeleid heeft een evaluatie plaatsgevonden. De evaluatie bestond uit:

- Terugkijken: beoordelen wat goed en wat minder goed gefunctioneerd heeft.
- Vooruitkijken: in beeld brengen van nieuwe ontwikkelingen en inzichten die vragen om een bijsturing van het parkeerbeleid.

De evaluatie heeft plaatsgevonden op basis van het parkeeronderzoek en overleggen met gemeentelijke deskundigen en extern belanghebbenden (zie 8.1). Op basis van de evaluatie is het geactualiseerde parkeerbeleidsplan opgesteld voor de periode 2013-2022. Het parkeerbe-

leid geeft richting aan de wijze waarop de (beperkte) parkeerruimte in de gemeente Vught te verdelen is en de wijze waarop in de parkeerbehoefte (auto en fiets) te voorzien is. Daarbij wordt rekening gehouden met leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

1.2 De beleidsthema's

Op basis van de gevoerde gesprekken, nieuwe ontwikkelingen, nieuwe vraagstukken en inzichten en het parkeeronderzoek 2010 is beoordeeld of er aanpassingen en/of uitbreidingen van het parkeerbeleid nodig zijn.

Voor het parkeren in het centrumgebied verandert het fundament niet. Wel was er aanleiding om in beeld te brengen wanneer uitbreiding van de parkeerregulering gewenst is en onder welke omstandigheden parkeerontheffingen voor bewoners van het reguleringsgebied verstrekt kunnen worden.

In 2012 zijn er nieuwe parkeerkengetallen door het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) gepubliceerd. Dat was tevens aanleiding om de parkeernormen te actualiseren. Dat geldt eveneens voor de wijze waarop de parkeerplaatsverplichting voor het centrumgebied wordt uitgevoerd. Naast de verplichting van het parkeren op eigen terrein, is voor het centrumgebied de optie geïntroduceerd om bij te dragen aan het realiseren van openbare uitwisselbare parkeerplaatsen (efficiënt ruimtegebruik, kwaliteit openbare ruimte en financiële efficiency).

Omdat de nieuwe parkeernota betrekking heeft op de gehele gemeente zijn er nieuwe thema's in opgenomen:

- Parkeerbeleid per type gebied: woonwijken, buurtwinkelcentra, station en OV-haltes, de IJzeren Man.
- Parkeerbeleid per doelgroep: vrachtwagens en grote voertuigen, gehandicapten, deelauto's, elektrische auto's en evenementen.
- Handhaving.
- Fietsparkeren.

1.3 De opbouw van het parkeerbeleidsplan

Deel 1: De beleidsvoorstellen voor de komende jaren

- In *hoofdstuk 2* komen de verschillende *gebieden* aan de orde: centrum (parkeerregulering), woonwijken (parkeerdruk en parkeeroverlast), buurtwinkelcentra (parkeerdruk), station en OV-haltes (parkeerdruk, ketenmobiliteit), IJzeren Man (publiekstrekker).
- In *hoofdstuk 3* staan diverse *gebruikersgroepen* centraal: vrachtwagens en grote voertuigen (overlast), gehandicapten (voorzieningenniveau), deelauto's (parkeerruimte), elektrische auto's (parkeerruimte en opladen), evenementen (parkeerdruk).
- In *hoofdstuk 4* is het wensbeeld voor de benodigde *handhaving* weergegeven.
- In *hoofdstuk 5* zijn de *parkeernormen* opgenomen die toegepast gaan worden bij het toetsen van bouwaanvragen.
- In *hoofdstuk 6* komt het *fietsparkeren* aan de orde.
- In *hoofdstuk 7* is het *actieplan* opgenomen waarin de acties staan die nodig zijn om het beleid te realiseren.

Deel 2: De toelichtingen bij de beleidsvoorstellen

Deel 2 is het bijlagendeel. Indien dat van toepassing is, wordt vanuit deel 1 verwezen naar toelichtingen in deel 2.

- In *hoofdstuk 8* is de toelichting op het *proces* opgenomen.
- In *hoofdstuk 9* zijn de resultaten van het *parkeeronderzoek 2010* opgenomen. Tevens zijn de uitwerkingen zoals het uitbreidingscriterium en ontheffingencriterium beschreven.
- In *hoofdstuk 10* is het *toetsingskader* voor parkeerdruk in woonwijken opgenomen alsmede aanvullende *informatie* voor verschillende locaties en doelgroepen.
- In *hoofdstuk 11* zijn de *parkeernormen* en *fietsparkeernormen* te vinden.
- In *hoofdstuk 12* is een totaal overzicht van het *actieplan* en de *programmabegroting* opgenomen.

2. Gebieden

2.1 Centrum

Ontwikkeling: centrumgebied verandert

Het centrumgebied¹ gaat ingrijpend veranderen:

- Het tijdelijke parkeerterrein tegenover het gemeentehuis is inmiddels opgeheven (145 parkeerplaatsen). Op deze locatie is gestart met de uitvoering van een bouwplan voor nieuwe koop- en huurappartementen, een supermarkt (1.500 m²), winkels, horeca en een ondergrondse parkeergarage (zie 9.1).
- In de structuurvisie centrumgebied is tevens een herontwikkeling van het oostelijk deel van het centrumgebied opgenomen: herontwikkeling van de Marktveldpassage en het bebouwen van het parkeerterrein Ploegveld met winkels en appartementen. De gekoppelde parkeergarages (west en oost) zouden ruim 400 parkeerplaatsen (in één laag) kunnen omvatten. Voor de herontwikkeling van Centrum-oost zijn echter thans nog geen realisatieafspraken vastgelegd. Wel is er een vastgesteld bestemmingsplan dat voorziet in de herontwikkeling van de Marktveldpassage.
- Volgens de structuurvisie centrumgebied komen delen van het centrumgebied in de toekomst in aanmerking om parkeervrij te worden. Het doel is om de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte voor de winkel- en horecabezoekers te verbeteren.
- Diverse bouwplannen (zie 9.2).

¹ Gebied binnen de ring (as van de weg) Secretaris van Rooijstraat, Dr. Hillenlaan, Buxtelseweg, Taalstraat, Helvoirtseweg en Kapellaan.

Opgave en uitgangspunten: parkeerruimte verdelen (zie 8.2, 9.1, 9.5)

Voor de parkeergarage is een vorm van parkeerregulering nodig. Zonder parkeerregulering worden de parkeerplaatsen door langparkeerders ingenomen, zoals dat in het verleden op tijdelijke bovengrondse parkeerterrein gebeurde. Dat kan leiden tot een tekort aan parkeerplaatsen voor de bezoekers van het nieuwe centrumgebied. Dit leidt tot ongewenst zoekverkeer in de omgeving en in de parkeergarage zelf.

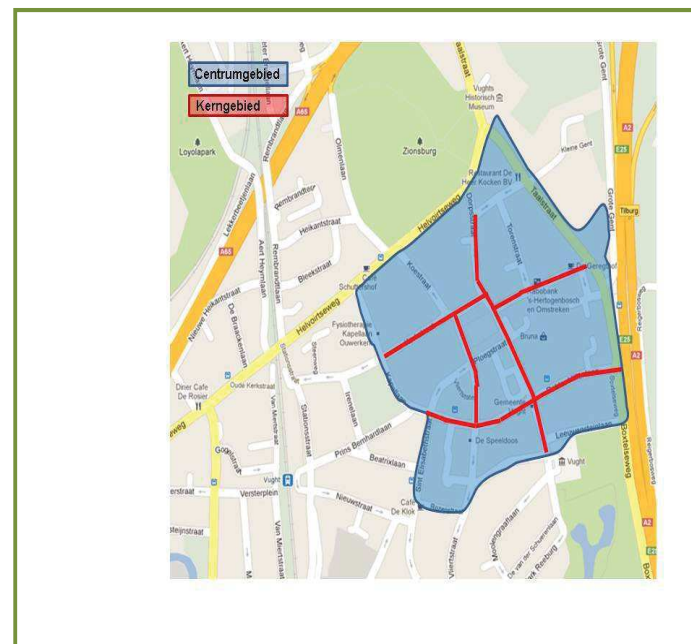
Het aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders in de nieuwe parkeergarage Centrum-west is kleiner dan het aantal langparkeerders dat geconstateerd is op het opgeheven bovengrondse parkeerterrein. Daardoor zal de parkeerdruk in de omliggende woonwijken toenemen.

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerschijfzone niet goed functioneert. Ten gevolge van een te beperkte handhaving wordt de parkeerschijfzone ook door langparkeerders gebruikt. Dat gaat ten koste van de parkeerruimte voor bezoekers van het centrumgebied.

Bewoners van de parkeerschijfzone moeten hun auto tijdens de reguleringsuren buiten de parkeerschijfzone parkeren. Zij hebben als wens om over een ontheffing voor de parkeerschijfzone te kunnen beschikken.

Voor het centrumgebied worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De nieuwe parkeergarage Centrum-west is primair bedoeld voor de bezoekers van het centrumgebied, de bewoners van de koopappartementen en de gemeente als huurder van parkeerplaatsen conform de overeenkomst die daartoe met de ontwikkelaar is gesloten. De parkeergarage wordt vrijgehouden van andere langparkeerders.
2. De parkeercapaciteit op maaiveld in het kerngebied van het centrum is tijdens de winkeluren primair bedoeld voor de bezoekers van het centrumgebied.
3. De parkeercapaciteit in de straten rondom het kerngebied is primair bedoeld voor de bewoners van deze buurten.
4. Werknemers in het centrumgebied parkeren tijdens de winkeluren buiten het reguleringsgebied.
5. Zoekverkeer naar parkeerplaatsen wordt vermeden.
6. De wijze van parkeerregulering moet aansluiten bij de economische functie van het centrumgebied en van de verblijfsduur van de bezoekers.



Kerngebied: Secretaris van Rooijstraat, Dr. Hillenlaan, Raadhuisstraat, Heuvel, Marktveld. De grens van het centrumgebied ligt op de as van de weg.

Parkeerbeleid

1. In de nieuwe parkeergarage Centrum-west wordt een vorm van parkeerregulering in gevoerd. De principe-afspraken die daarover reeds met de ontwikkelaar gemaakt zijn, worden verder uitgewerkt.
2. Als de parkeerdruk ten gevolge van het parkeren door werknemers rondom het reguleringsgebied te hoog wordt voor de bewoners, kan dat aanleiding zijn om de parkeerregulering uit te breiden. Voor de beoordeling wordt een uitbreidingscriterium toegepast (zie 9.3 en 9.5). Toetsing kan periodiek plaatsvinden en in ieder geval nar ingrijpende veranderingen in het parkeeraanbod (bijvoorbeeld na het in gebruik nemen van de parkeergarage Centrum of het parkeervrij maken van het delen van het centrumgebied).
3. De uitbreiding van de parkeerregulering wordt kostenneutraal ingevoerd. Dit betekent dat er altijd beoordeeld wordt wat de meest efficiënte (qua doelstelling en financiën) vorm van parkeerregulering is en op welke wijze de kosten worden gedekt. Af te wegen vormen van parkeerregulering zijn: de parkeerschijfzone, parkeren voor vergunninghouders en betaald parkeren.
4. Als er genoeg parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bezoekers van het centrumgebied, worden ontheffingen aan bewoners van het kerngebied uitgegeven. Indien de parkeerdruk tijdens de winkeluren hoog is, kan het nodig zijn om met een wachtlijst te werken of een ontheffing te verstrekken voor een iets verder weg gelegen straat. Voor de beoordeling wordt het ontheffingencriterium toegepast (zie 9.4).
5. In nieuwe reguleringsgebieden krijgen de bewoners een ontheffing (het ontheffingencriterium wordt uitsluitend ingezet voor de bestaande parkeerschijfzone). Voor een nieuw reguleringsgebied wordt uitgegaan van een maximale uitgifte van gemiddeld

1,2 ontheffingen per woning. Als het parkeeraanbod kleiner is dan gemiddeld 1,2 parkeerplaats per woning wordt de maximale uitgifte daarop aangepast. Iedere woning kan in ieder geval beschikken over één ontheffing en afhankelijk van de parkeercapaciteit een aantal woningen over een tweede ontheffing (maximaal 20%). Het gemiddeld autobezit over de gehele gemeente ligt op ongeveer 1,0 auto per woning². Indien (in de toekomst) het maximum aantal ontheffingen zou zijn uitgegeven, wordt op dat moment beoordeeld of aanpassingen van het uitgiftebeleid tot de mogelijkheden behoort dan wel of het noodzakelijk is om met een wachtlijst te werken.

6. Voor de parkeerschijfzone wordt een effectieve handhaving ingezet zodat de parkeercapaciteit zoveel mogelijk gebruikt wordt volgens de opgestelde uitgangspunten (zie 2.1). Als kwaliteitsmaat wordt gehanteerd dat minimaal 95% van de auto's correct zijn geparkeerd.
7. De maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone bedraagt 1,5 uur. Voor supermarktbezoek en boodschappen doen is dat voldoende. Indien de verblijfsduur toeneemt, omdat het centrumgebied meer te bieden heeft en bezoekers langer willen blijven, is een uitbreiding naar bijvoorbeeld maximaal twee uur gewenst (zie 9.6).
8. Indien de parkeerregulering wordt uitgebreid in de vorm van een parkeerschijfzone wordt de aanvangstijd voor de regulering verschoven naar 10.00 uur. Dit biedt meer flexibiliteit voor de 'vroegere' bezoekers (op dat moment is de parkeerdruk nog niet hoog) en verlaagt het aantal handhavingsuren. Met een verschuiving naar

² Bron: *Leefbaarheid: feiten in beeld, Verkeer en Mobiliteit, nummer 13, september 2010, PON/Provincie Noord-Brabant.*

een begintijdstip van 10.00 uur blijft het gewenste effect om lang-parkeerders te weren in stand.

9. Voor het centrumgebied kan er (in de toekomst) aanleiding zijn om de wijze van parkeerregulering te heroverwegen. Mogelijke aanleidingen zijn: een verdere toename van de verblijfsduur (de parkeerschijfzone past niet meer bij het parkeergedrag), de handhavingskosten die nodig zijn om de parkeerschijfzone goed te laten functioneren en de samenhang met de ontwikkeling van Centrum-oost (zie 9.6). Bij het eventueel uitbreiden van de parkeerregulering wordt steeds beoordeeld of een parkeerschijfzone het juiste middel blijft. Daarbij wordt tevens de parkeerbehoefte en het parkeergedrag in het uitbreidingsgebied betrokken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de sociaal-culturele functies en activiteiten (zoals Theater de Speeldoos, de accommodaties Rozenoord/Vlierthouk en de Petruskerk).
10. Parkeerverwijzing is een middel om zoekverkeer te voorkomen.

2.2 Woonwijken

Ontwikkeling: toenemende parkeerdruk

Woonwijken zijn in een bepaalde periode ontworpen en aangelegd met een bepaalde parkeercapaciteit. De parkeervoorzieningen zijn vaak verdeeld over de openbare weg en de private erven. Het autobezit per huishouden is toegenomen (2^{de} auto of kinderen die langer thuis wonen en over een eigen auto beschikken). De parkeercapaciteit wordt niet altijd volledig benut. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt doordat de eigen parkeervoorzieningen niet worden gebruikt of dat men (illegaal) voor de eigen deur wil parkeren en niet 50 of 100 meter verderop. Straten die schots en scheef vol staan met geparkeerde auto's geven een rommelig straatbeeld, kunnen verkeersonveilig zijn en zijn niet of slecht toegankelijk voor grote voertuigen van de hulpdiensten (brandweer) en minder-validen (beschikbaar trottoir).

Opgave en uitgangspunten: uniformiteit in de aanpak

De roep om meer parkeerplaatsen is snel gedaan, maar de vraag is wel of dat altijd terecht is en of iedereen blij is met meer parkeerplaatsen in zijn omgeving ten koste van andere functies in de openbare ruimte. Om deze reden wordt een toetsingskader geïntroduceerd. Dit is een werkwijze die tot een antwoord leidt of en hoe een parkeerprobleem kan worden opgelost. In het toetsingskader is opgenomen of een hoge parkeerdruk eigenlijk wel altijd het probleem van de overheid is. Het is immers niet vanzelfsprekend dat een toename van privébezit altijd moet leiden tot publieke investeringen. Met het toetsingskader objectificeert de gemeente de parkeerdruk in de wijken, hanteert overal een gelijke werkwijze en stelt duidelijke prioriteiten.



Foto 1: Parkeerdruk overdag geen probleem, wel in avond- en nachturen?

Een parkeerprobleem in een woonwijk wordt pas aangepakt als de beschikbare parkeerruimte binnen een acceptabele loopafstand (100 m) voldoende wordt benut en het parkeeraanbod minder dan 1,2 (centrum) of 1,6 (buiten centrum) parkeerplaatsen per woning bedraagt en de bezetting hoger dan 95% (zie 10.1). Deze grenswaarden komen overeen met de parkeerkengetallen van het CROW (publicatie 317) voor eengezinswoningen (ondergrens bandbreedte exclusief bezoekersparkeren). Indien er sprake is van een parkeerprobleem volgens het toetsingskader wil dat nog niet zeggen dat de oplossing alleen maar bestaat uit het aanleggen van meer parkeerplaatsen (als dat al mogelijk is). Ook het beter benutten van bestaande (privé-) parkeerplaatsen en bijvoorbeeld meer gebruik van deelauto's kunnen bijdragen aan het oplossen van een parkeerprobleem.

Parkeerbeleid

1. Voor de beoordeling van parkeerproblemen in woonbuurten wordt het toetsingskader gehanteerd (zie 10.1). Op basis van de parkeerdruk, het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit, een maximale loopafstand van 100 m tot de woning en het aanwezige aanbod wordt bepaald of er sprake is van een parkeerprobleem, wat de urgentie is ten opzichte van andere buurten en welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn.
2. Als de parkeerdruk in een woonwijk kan worden verminderd door het beter benutten van private parkeerplaatsen, neemt de gemeente de rol van parkeermakelaar op zich (zie 10.1).
3. De gemeente werkt actief mee aan het faciliteren van parkeerplaatsen voor deelauto's (zie 3.3).

2.3 Buurtwinkelcentra

Ontwikkeling: toenemende parkeerdruk

Thans zijn er al parkeerschijfzones ingesteld op de buurtwinkelcentra (Moleneindplein en bij de Lidl aan de Rouppe van der Voortlaan). Deze parkeermaatregelen hebben als doel om de parkeerruimte vrij te houden voor de winkelbezoekers door langparkeerders (bewoners en werknemers) te weren. Ook voor deze parkeerschijfzones geldt dat het effect bepaald wordt door een goede handhaving en een juist gebruik van de parkeerschijf (niet 'doordraaien').



In mei 2012 is een parkeeronderzoek op en rondom het Moleneindplein uitgevoerd (zie paragraaf 10.2). Tijdens de markt is de parkeerdruk hoog. Op andere momenten tijdens werkdagen is dat niet het geval maar bedraagt het aantal foutparkeerders 20% (parkeren langer dan de toegestane parkeerduur). De parkeerschijfzone kan beter functioneren door een betere handhaving. In de directe omgeving is de parkeerdruk op bepaalde momenten hoog. Er is echter (nog) geen aanleiding om daar parkeerregulering in te stellen. Het is wel te overwegen om enkele parkeerverboden, die niet gelden tijdens de markturen, structureel in te trekken. Dit wordt beoordeeld op basis van parkeeronderzoek en overleg met de direct betrokkenen.



Foto 2: Parkeren in de Moleneindstraat

Voor het beoordelen van het functioneren van de parkeerschijfzone bij het buurtwinkelcentrum Lldl is een parkeeronderzoek nodig.

Opgave en uitgangspunten: parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners

Net als voor het centrumgebied luidt de opgave voor de buurtwinkelcentra eveneens om de parkeerplaatsen zoveel mogelijk vrij te houden voor de bezoekers op het parkeerterrein van het winkelcentrum en voor de bewoners in de omliggende straten. Indien er parkeerregulering is of wordt ingesteld bij een buurtwinkelcentrum dient het effect van de handhaving zodanig te zijn dat minimaal 95% van de parkeerders op een juiste wijze parkeert.

Parkeerbeleid

1. Het thans geldende parkeerbeleid (parkeerschijfzone) blijft gehandhaafd.
2. Parkeerregulering in de directe omgeving van een buurtwinkelcentrum wordt overwogen indien voldaan wordt aan het uitbreidingscriterium (vraagvolgend, zie 9.3).
3. De beleidspunten 5. tot en met 9. die voor het centrumgebied zijn geformuleerd zijn eveneens van toepassing op de buurtwinkelcentra (zie bladzijde 13).

2.4 Station en OV-haltes

Ontwikkeling: toenemende parkeerdruk

De gemeente Vught ondersteunt het beleid om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Voor personen die wat verder van het station afwonen is de combinatie auto-trein handig. Gezien de bezetting van het parkeerterrein bij het station wordt daar ook goed gebruik van gemaakt. In het stationsgebied zijn circa 330 openbare parkeerplaatsen aanwezig.

Opgave en uitgangspunten: treinreizigers parkeren op de juiste plek

Bij het station komen ruim 100 parkeerplaatsen bij. Daardoor neemt de kans af dat treinreizigers in de omliggende straten gaan parkeren. Het is dan ook niet nodig om nu maatregelen in de vorm van parkeerregulering te overwegen. Zolang de bezetting van het P+R-terrein onder de 95% blijft, is er voldoende parkeeraanbod voor de treinreizigers. Indien de bezetting boven de 95% komt, is het van belang om in beeld te brengen wie naast de treinreizigers de gebruikers zijn van de P+R-voorzieningen. Dit kunnen bewoners, werknemers, supermarktbezoekers of ultralang parkeerders (meerdere dagen) zijn. Op basis van het verkregen inzicht kan een herverdeling worden overwogen. Daarvoor kunnen verschillende instrumenten ingezet worden, zoals een parkeerschijfzone gedurende een gedeelte van de ochtend met ontheffingen voor frequente treinreizigers of betaald parkeren (met slagboom) met een gereduceerd tarief voor P+R-gebruiker. In het laatste geval is parkeerregulering in de directe omgeving mogelijk noodzakelijk. Het P+R-terrein is eigendom van de NS. Na de uitbreiding zal een evaluatie moeten uitwijzen of aanvullende maatregelen nog nodig zijn en zal in

dat geval met de NS een gezamenlijke aanpak afgesproken gaan worden.

Omgekeerd is het niet gewenst dat in een niet-gereguleerde situatie treinreizigers, ondanks de capaciteitsuitbreiding, in de woonstraten gaan parkeren. Dit wordt eveneens na de capaciteitsuitbreiding in beeld gebracht. Er vindt een toetsing plaats volgens het uitbreidingscriterium (zie 9.3). Om onbedoeld parkeergedrag te voorkomen, komt er een ANWB-verwijssysteem naar de P+R-voorziening.

Parkeerbeleid

1. De gemeente zet in op scheiding van de verschillende type parkeerders (treinreizigers, bewoners, winkelen, werken).
2. In verband met de uitbreiding van de parkeercapaciteit wordt er geen parkeerregulering ingezet
3. Er vindt een tweejaarlijkse monitoring plaats (parkeerdruk en het gebruik van de parkeervoorzieningen door de verschillende type gebruikers).

2.5 IJzeren Man

Ontwikkeling: fout parkeren

De IJzeren Man is grote recreatieve publiekstrekker in Vught. Per seizoen (1 mei – 1 september) komen er 45.000 à 50.000 betalende bezoekers. Daarnaast zijn er ongeveer 1.000 abonneenthouders. De IJzeren Man beschikt over een groot parkeerterrein (ruim 800 parkeerplaatsen). Sommige bezoekers parkeren echter toch langs de toegangsweg de Boslaan ondanks een parkeerverbod en de wegsleepregeling die (in de gehele gemeente) van kracht is. Dit levert ongewenste situaties op voor bijvoorbeeld de hulpdiensten (toegankelijkheid), de

fietzers (veiligheid) en aantasting van de bermen en het groen. Dit ongewenste parkeergedrag kan uitsluitend worden tegengaan door een goede communicatie over de parkeerverboden en handhaving. Dageelijkse handhaving is niet nodig. Het probleem doet zich voor op een beperkt aantal topdagen.

Opgave en uitgangspunten: Boslaan vrijhouden van parkeerders

De belangrijkste opgave is het vrijhouden van de Boslaan en de parkeerders te concentreren op de daarvoor aangewezen parkeervoorzieningen.

Parkeerbeleid

1. Het reeds bestaande handhavingsbeleid wordt gecontinueerd. De parkeerders (auto en fiets) worden geleid naar de centrale parkeervoorzieningen en op de Boslaan wordt gehandhaafd.
2. De beheerder van de IJzeren Man maakt in een periodiek overleg met de parkeerhandhavers afspraken maken over de gewenste handhavingsmomenten.
3. Naast de handhaving zijn de volgende maatregelen in te zetten: fysieke maatregelen en herinrichting waardoor parkeren op ongewenste plekken niet mogelijk is, het inzetten van verkeersregelaars en parkeerverwijzing.

3. Gebruikersgroepen

3.1 Vrachtwagens en grote voertuigen

Ontwikkeling: overlast grote voertuigen

Daar waar grote voertuigen in woonstraten worden geparkeerd is er al snel sprake van een vorm van overlast. Deze overlast kan op verschillende manieren optreden: geluid, straatbeeld, belemmering uitzicht, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit leidt in de praktijk tot klachten over deze geparkeerde grote voertuigen.

Opgave en uitgangspunten: parkeeroverlast grote voertuigen vermijden

In de gemeente Vught is in de Artikel 5.1.7 van de APV (zie 10.3) opgenomen dat het college van B en W locaties kan aanwijzen waar het parkeren van voertuigen (lengte meer dan 6 meter of hoogte meer dan 2,4 meter) verboden is. In de gemeente Vught mogen tussen 08.00 en 18.00 uur overal vrachtwagens en grote voertuigen worden geparkeerd tenzij met een persoonlijke aanschrijving is aangegeven dat dit niet is toegestaan op een bepaalde locatie. Het stallen van vrachtwagens of grote voertuigen in de woonomgeving geeft echter overlast: er wordt parkeer capaciteit in beslag genomen, het uitzicht vanuit de woningen wordt weggenomen en het uitzicht op straat (overstekende voetgangers) wordt belemmerd. De gemeente Vught wil deze overlast (preventief) voorkomen.

Parkeerbeleid

1. Het beleid voor het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen wordt omgedraaid van 'overal toegestaan tenzij....' naar 'overal verboden behalve'.
2. De gemeente gaat een aantal locaties aanwijzen waar het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen wordt toegestaan. Voor het benoemen van de locaties wordt eerst geïnterviewd waar thans vrachtwagens en grote voertuigen geparkeerd worden en wordt in overleg met de betrokkenen naar passende oplossingen gezocht.
3. Gelijktijdig wordt in de APV opgenomen dat buiten deze locaties het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen niet is toegestaan.

3.2 Gehandicapten

Ontwikkeling: zorggemeente en vergrijzing

De gemeente Vught is een zorggemeente die met de werkgroep 'Toegankelijkheid' veel aandacht besteedt aan de toegankelijkheid van voorzieningen. In de komende decennia neemt het aantal 65-plussers met bijna 70% toe. De noodzaak van een goede toegankelijkheid zal dus alleen maar toenemen.

Opgave en uitgangspunten: beschikbaar en toegankelijk houden van gehandicaptenparkeerplaatsen

Er zijn drie soorten gehandicaptenparkeerkaarten: de bestuurderskaart, de passagierskaart en de gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen. Alleen de eerste twee soorten kunnen worden verstrekt aan personen.

- De bestuurderskaart is voor mensen met een handicap die zelf een motorvoertuig (auto of brommobiel) besturen.
- De passagierskaart is voor mensen met een handicap die niet zelf een motorvoertuig besturen maar die als passagier meereizen.
- De instellingskaart is voor instellingen voor gehandicapten, zodat zij met een taxibusje kunnen parkeren om cliënten in en uit te laten stappen.

Een persoon komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart wanneer deze voldoet aan de wettelijke voorwaarden, wat wordt onderzocht door een onafhankelijke en door de gemeente aangewezen arts.

Een voertuig met een gehandicaptenparkeerkaart mag parkeren op plaatsen waarvoor een parkeerverbod geldt (maximaal 3 uur) indien het de andere weggebruikers niet hindert. In een parkeerschijfzone mag met een gehandicaptenparkeerkaarthouder voor onbeperkte tijd worden geparkeerd.

Voor de gehandicapten is het essentieel dat er voldoende aanbod (aantal) is, dat de toegankelijkheid goed is (uitvoering en maatvoering) en dat de beschikbaarheid zo goed mogelijk wordt gegarandeerd (handhaving).

Voor het *aanbod* van gehandicaptenparkeerplaatsen (bord E6) wordt uitgegaan van de richtlijnen van het CROW (zie 10.4). Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart (bestuurderskaart of passagierskaart) op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren (verkeersbord E6). De 'Werkgroep Toegankelijkheid' heeft in de participatiegroep ingebracht dat het aantal aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen geen knelpunt is (het aanbod).

Er is in een aantal gevallen wel een probleem met de *beschikbaarheid en toegankelijkheid*. Een niet toegankelijke gehandicaptenparkeerplaats levert voor een houder van een gehandicaptenparkeerkaart een groot probleem op in het maatschappelijk functioneren. Soms zijn de parkeerplaatsen te krap en gehandicaptenparkeerplaatsen worden ook bezet door auto's zonder een gehandicaptenparkeerkaart. Alle aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen zijn doorgelicht op hun afmetingen. Ongeveer acht parkeerplaatsen komen voor aanpassing in aanmerking.

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (individuele parkeerplaats) is een parkeerplaats waar uitsluitend de auto van een gehandicapte met een bepaald kenteken mag parkeren. Gehandicapten zijn vaak slecht in staat om een grote afstand van hun auto naar hun woning te overbruggen. De voorwaarden voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (individuele parkeerplaats) zijn:

- De aanvrager is in bezit van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders.
- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein (oprit, carport).
- Er is sprake van een hoge parkeerdruk, waardoor er regelmatig geen parkeerplaats beschikbaar is binnen een afstand van 100 m tot de woning. Dit is per definitie het geval in buurten waar de parkeerdruk meer dan 85% bedraagt op bepaalde delen van de dag.

Parkeerbeleid

1. Bij openbare voorzieningen worden voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd. Richtinggevend zijn de richtlijnen, de specifieke vraag op locaties en de demografische ontwikkelingen.
2. De gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen aan de maatvoering conform de richtlijnen van het CROW.
3. Bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangepast indien de toegankelijkheid onvoldoende is.
4. De handhaving van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt één van de speerpunten (zie 4.1). Samen met de gebruikers wordt vastgesteld welke plaatsen prioriteit krijgen in de handhaving.

3.3 Deelauto's

Ontwikkeling: toename aantal deelauto's

In verschillende steden in Nederland neemt het gebruik van deelauto's fors toe. Door het gebruik van deelauto's neemt de parkeerdruk af.

Opgave en uitgangspunten: faciliteren

Voor deelauto's is een aparte parkeerplaats nodig. Anders is de deelauto voor een gebruiker onvindbaar. De gemeente wil meewerken aan het ter beschikking stellen van dergelijke parkeerplaatsen omdat de deelauto bijdraagt aan selectief autogebruik en een efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit.

Parkeerbeleid

1. De gemeente Vught faciliteert het gebruik van deelauto's door exclusieve parkeerplaatsen te bestemmen voor deelauto's. Verzoeken van aanbieders worden gehonoreerd in gebieden (ongeveer 100 x 100 m) waar de parkeerbezetting in de avonduren min-

der dan 95% bedraagt of het parkeeraanbod boven de grenswaarde (1,2 of 1,6) ligt.

2. In andere gevallen wordt nauwkeurig de meest geschikte locatie in beeld gebracht of vindt (indien mogelijk) een compensatie van parkeercapaciteit plaats.

3.4 Elektrische auto's

Ontwikkeling: toename aantal elektrische auto's

De elektrische auto is in opkomst. De elektrische auto heeft geen emissie uit het voertuig en over de hele energieketen gezien is de CO²-uitstoot aanzienlijk lager dan van een benzine- of dieselauto. Tevens zijn elektrische auto's zuiniger in het energieverbruik dan auto's die gebruikmaken van fossiele brandstoffen. Elektrisch rijden, maar ook rijden op aardgas (of groengas), is milieuvriendelijk en vormt een schakel op weg naar duurzame mobiliteit. Op deze manier wil de gemeente bijdragen aan een schonere leefomgeving.

Opgave en uitgangspunten: faciliteren

De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om op een aantal centrale locaties openbare laadpalen te plaatsen. Daarbij valt te denken aan het centrum en bij het buurtwinkelcentrum Moleneindplein.

Daarnaast kunnen eigenaren van een elektrische auto, die niet over een eigen parkeerplaats beschikken, een laadpaal aanvragen. De gemeente beoordeelt of en waar deze aanvraag gehonoreerd kan worden. Daarbij staat centraal dat de gemeente wil bijdragen aan het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit. Indien de aanvrager een parkeergelegenheid op eigen terrein heeft, dan verleent de gemeente geen medewerking aan een aanvraag in de openbare ruimte.

Daar waar de omstandigheden het toelaten kan de laadpaal zo dicht mogelijk bij de woning van de aanvrager geplaatst worden, in principe binnen 200 meter (loopafstand) van de woning. De gemeente geeft daarbij de voorkeur aan een locatie op een parkeerterrein met 10 parkeerplaatsen of meer. Daar waar een dergelijke voorziening niet beschikbaar is, wordt de situatie per aanvraag beoordeeld. Bij de toekenning van de laadpalen streeft de gemeente naar een evenwichtige spreiding binnen de bebouwde kommen. Ten behoeve van een eenduidig straatbeeld gaat de voorkeur uit naar toepassing van een en dezelfde type laadpaal.

Bovenstaande wordt nader uitgewerkt in een regeling laadpalen elektrisch vervoer. De regeling laadpalen wordt na een periode van 2 jaar gehalveerd en daar waar nodig aangepast.

Parkeerbeleid

1. De gemeente werkt mee aan het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen met een oplaadpaal voor elektrische auto's.
2. De gemeente stelt hiervoor een "Regeling laadpalen elektrisch vervoer" op met daarin nadere voorwaarden en beleidsuitgangspunten.
3. Kosten voor plaatsing, beheer en onderhoud en verbruik komen voor rekening van gebruikers en/of (energie)leveranciers van laadpalen.
4. Bij het beschikbaar stellen van een parkeerplaats voor elektrische auto's wordt dezelfde beoordelingssystematiek toegepast als voor deelauto's.

3.5 Evenementen

Ontwikkeling: meer aandacht voor bereikbaarheid en voorkomen overlast

Grote evenementen zorgen voor grote verkeersstromen en een hoge parkeervraag. Voor evenementen zijn vergunningen nodig. Bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en parkeervoorzieningen (auto en fiets) worden meer en meer een toetsingscriterium voor het verlenen van de vergunning.

Opgave en uitgangspunten: parkeren goed regelen bij grote evenementen

In de gemeente Vught wordt jaarlijks een aantal evenementen georganiseerd zoals: diverse hardloopwedstrijden, de Boerenkoolkranslegging, de Carnavalsoptocht, Vrijmarkt, braderie/jaarmarkt en de kermis. Bij grote evenementen is het belangrijk om het parkeren van auto's en fietsen goed te regelen. Daarmee wordt overlast en zoekverkeer vermeden.

Parkeerbeleid

1. Voor een evenement is een vergunning nodig waar voorwaarden aan kunnen worden verbonden. Op het gebied van parkeren van auto's en fietsen worden voorwaarden gesteld als er meer dan 100 auto's en/of fietsgebruikers verwacht worden. Er is dan een parkeerplan nodig, dat inzicht geeft in de parkeerlocaties (auto en fiets), het informeren en geleiden naar de parkeerlocaties, de handhaving en de wijze waarop het gebruik van andere vervoerwijzen wordt gestimuleerd (bijvoorbeeld OV-arrangementen, pendeldiensten, mobiele fietsenstallingen).

4. Handhaving

4.1 Wensbeeld

Ontwikkeling: handhaving essentieel voor parkeerordening

Parkeerregulering vraagt om voldoende handhaving. Dat geldt ook voor het parkeergedrag in het algemeen. Indien de handhaving onder de maat is, verliest de parkeerregulering en ordening zijn beoogde effect. Parkeerders weten immers goed in te schatten dat de pakkans nihil is en overtreden dan de regels zoals: het negeren van parkeerverboden, het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen, parkeren voor uitritten, overschrijding van de toegestane parkeerduur en het bijdraaien van de parkeerschijf. Met de handhaving zijn kosten gemoeid voor de gemeente. Het is dan ook altijd een afweging hoeveel geld er aan uit gegeven wordt en hoe dit ingezet wordt. Het is in ieder geval zaak om handhaving in te zetten op de vraagstukken waar dit het meeste effect oplevert.

Voor gebieden met parkeerregulering wordt er naar gestreefd dat meer dan 95% van de parkeerders op een correcte wijze parkeert.

Voor parkeerexcessen is in Vught een wegsleepregeling van kracht. Op grond van de verordening 'Wegsleepverordening gemeente Vught 2011' kan de gemeente voertuigen verwijderen van wegen of weggedeelten om deze vrij te houden. Hieronder vallen onder meer laad- en loshavens, parkeerplaatsen voor vergunninghouders, voetgangersgebieden, evenementen- en marktterreinen en gehandicaptenparkeerplaatsen.

Opgave en uitgangspunten: wensbeeld handhaving

Voor het opsporen van parkeerovertredingen is de gemeente Vught een BOA (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar) beschikbaar, die van de 400 handhavingsuren ongeveer 150 uren kan besteden aan de parkeerhandhaving. Voor het areaal aan parkeerplaatsen gelegen in de parkeerschijfzone in het Centrumgebied zijn globaal 400 handhavingsuren nodig (gemiddeld 8 per week) met eventueel, indien nodig, een intensivering naar maximaal 600 handhavingsuren. Een hoger niveau heeft in een parkeerschijfzone geen zin omdat het bijdraaien van de parkeerschijf eenvoudig mogelijk blijft. Met een eventuele uitbreiding van de parkeerregulering in de nieuwe parkeergarage komen hier nog 100 tot 125 uur bij. En dan is er nog handhaving nodig op de parkeerexcessen: gevaarlijke situaties, belemmeren doorgang voetgangers en hulpdiensten, parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen en voor uitritten. Totaal gaat het om ongeveer 1.000 benodigde handhavingsuren als wensbeeld (inclusief een eventuele uitbreiding van de parkeerschijfzone).

Een gedeelte van de handhavingskosten wordt gedekt uit de bijdragen door het Ministerie aan een parkeerbon (€ 25,- per bon, in 2011 was dat ongeveer € 3.500, dat is ongeveer 10% van de handhavingskosten bij een gewenste inzet van 1.000 uur). Op dit moment wordt het wensbeeld niet gehaald, waardoor veel klachten binnenkomen, ergernis ontstaat en parkeerchaos gemakkelijk kan ontstaan. Rekening houdend met een toename van de parkeerboetes ten gevolge van extra handhaving is ruim € 30.000,- extra nodig om de handhaving op het gewenste peil te brengen.

Inmiddels biedt de techniek nieuwe mogelijkheden om de handhaving zo efficiënt mogelijk in te zetten. Daarvoor zijn investeringen nodig in

detectie- en communicatieapparatuur. Handhaving wordt dan op pad gestuurd als er daadwerkelijk overtredingen worden geconstateerd. Tevens geeft de detectie van het parkeergedrag managementinformatie en kan bijvoorbeeld de monitoring en toetsing van de parkeerduur geautomatiseerd worden. De handhaving kan eventueel als dienstverlening worden uitbesteed. Het is zeker de moeite waard, in het kader van efficiency, om een kosten-batenafweging te maken tussen een traditionele handhavingsmethodiek en een moderne monitoringsysteem met inzet van handhaving op het moment dat het echt nuttig is.

Parkeerbeleid

1. De parkeerhandhaving wordt geïntensiveerd waarbij het wensbeeld is een inzet van 800 handhavingsuren per jaar (bij een benodigde extra inzet in de parkeerschijfzone is het wensbeeld 1.000 handhavingsuren per jaar). Daarbij wordt nog beoordeeld op welke wijze met een monitoringsysteem een efficiëncyslag mogelijk is.
2. Buiten de parkeerschijfzone worden per kwartaal de belangrijkste speerpunten geselecteerd binnen de categorieën gehandicapten-parkeerplaatsen, uitritten, gevaarlijke situaties, doorgang voetgangers en hulpdiensten.

4.2 Uitrittenbeleid

Ontwikkeling: Parkeerdruk en handhaving spelen een rol bij een uitrit

Voor uitritten van private terreinen naar de openbare weg spelen twee zaken: de toetsingscriteria voor het verstrekken van een omgevingsvergunning voor een uitweg en het vermijden van het blokkeren van uitritten. Bij het beoordelen van een aanvraag van een omgevingsvergunning voor een uitweg hanteert de gemeente artikel 2.1.5.3. van de

APV (zie 10.5). De toetsingscriteria in de APV zijn vrij algemeen en houden slecht indirect rekening met de parkeerdruk ('de bruikbaarheid' van de weg).

Indien een bedrijf of een bewoner beschikt over een uitrit naar de openbare weg is het een praktisch probleem als deze uitrit (regelmatig) wordt geblokkeerd door een geparkeerd voertuig. Dit kan leiden tot forse irritaties en zelfs conflicten. Vooral in gebieden met een hoge parkeerdruk is de neiging om voor een uitrit te parkeren aanwezig.

Wettelijk is het niet toegestaan om voor een uitrit te parkeren. Echter in iedere straat voortdurend handhaven is niet mogelijk. En formeel is een specifieke markering (bijvoorbeeld in de vorm van een kruis), overbodig en een ongewenste aantasting van het straatbeeld.

Omgekeerd is het probleem van de uitrithouder niet te onderschatten. Dit kan zelfs leiden tot het zo weinig mogelijk gebruiken van de eigen parkeerplaatsen en het parkeren voor de eigen uitrit, wat paradoxaal genoeg kan leiden tot een boete. Immers de eigenaar van de uitrit heeft evenmin het recht om voor zijn uitrit te parkeren. Toch vragen deze kleine ergernissen met grote praktische gevolgen om een oplossing.

Opgave en uitgangspunten: wensbeeld handhaving

Het is wenselijk om bij toepassing van het bestaande APV artikel meer nadruk te leggen op de parkeerdruk in de omgeving. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de specifieke situatie waarbij de realisatie van een uitrit leidt tot verlies van een openbaar uitwisselbare parkeerplaats. Indien er een nieuwe omgevingsvergunning voor een uitrit wordt verstrekt, kan het namelijk zo zijn dat een openbare uitwisselbare par-

keerplaats wordt omgezet in een private exclusieve parkeerplaats. In woonwijken leidt dit overdag meestal niet tot extra parkeerproblemen. In de avonden kan dit echter wel tot extra parkeerdruk leiden, als er tevens bezoek van bewoners gebruik wil maken van de openbare parkeerplaatsen. Dat kan leiden tot het uitgangspunt dat bij een hoge parkeerdruk een nieuwe uitrit niet wenselijk is. Anderzijds is het de vraag of een weigering moet plaatsvinden als het autobezit hoog is. Immers de individuele burger ondervindt de negatieve gevolgen van het collectief gedrag. Een en ander wordt per aanvraag beoordeeld.

Parkeerbeleid

1. Aanvullend op de APV worden aanvragen voor een omgevingsvergunning voor een uitrit beoordeeld op het aspect parkeeraanbod (voor richtlijn zie 10.5).
2. Indien een omgevingsvergunning voor een uitrit wordt verstrekt, wordt de aanvrager erop gewezen dat in het geval van het invoeren van parkeerregulering er geen recht zal zijn op een parkeervergunning of parkeerontheffing voor de eerste auto in het reguleringsgebied.
3. Bij het selecteren van speerpunten voor de handhaving worden de klachten over de uitritten betrokken. Op de probleemgevallen wordt extra gehandhaafd. Pas als regelmatige handhaving niet tot een oplossing leidt wordt in het uiterste geval beoordeeld of inrichtingsmaatregelen (bij voorkeur met eenvoudige en lichte markeringen) een oplossing kunnen bieden.



5. Parkeernormen en parkeerplaatsverplichting

5.1 Wijzigingen Parkeernota 2005

De gemeente Vught stelt eisen aan de aanleg van parkeervoorzieningen³ bij het aanvragen van een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning). Op grond van de bouwverordening (artikel 2.5.30) worden parkeereisen gesteld (voldoende en afgestemd op de aanwezigheid van openbaar vervoer). De parkeernormen zijn vastgelegd de Parkeernota 2005⁴. Nieuwe ontwikkelingen en inzichten voor het stellen van parkeereisen zijn aanleiding voor enkele aanpassingen. Zo zijn onlangs de geactualiseerde kencijfers van het CROW gepubliceerd. De wijzigingen zijn in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk opgenomen.

5.2 Parkeerkencijfers Vught

In 2012 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De parkeernormen voor Vught zijn daarop eveneens geactualiseerd voor de volgende punten:

- Per functie is het aandeel bezoekers opgenomen. Voor bezoekers zijn in het algemeen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gewenst.

³ Fietsparkeernormen worden behandeld in paragraaf 6.1.

⁴ Voor de samenhang met de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening wordt verwezen naar 11.1.

- De eenheid is voor een aantal functies gewijzigd. Zo wordt bij onderwijs niet meer gerekend met aantallen leslokalen maar met aantallen leerlingen of studenten.
- Voor woningen en detailhandel is de indeling aangepast aan de rubricering van het CROW.
- Voor een aantal functies is de waarde van de parkeernorm aangepast aan de nieuwe parkeerkengetallen. Dit is uitsluitend gebeurd indien de oude parkeernorm buiten de range van de nieuwe parkeerkengetallen viel. Er is gekozen voor een nieuwe waarde die het dichtst bij de oude parkeernorm ligt.
- In de tabel (zie 11.2) zijn alleen de meest gangbare functies opgenomen. Voor de overige functies, wordt in voorkomende gevallen, gebruikt gemaakt van de parkeerkengetallen CROW 2012.

5.3 Dubbelgebruik in het centrum

Vooraf in centrum is het (ruimtelijke en financieel) efficiënt zijn om parkeerplaatsen uit te wisselen (dubbelgebruik). Dit principe is van belang in het kader van de herontwikkeling van het centrumgebied. Praktisch betekent dit het volgende:

- Voor het totale bouwplan (zodra daar zicht op is) Centrum-oost, wordt één parkeerbalans opgesteld waarbij uitgegaan wordt van één collectieve parkeervoorziening (garage) met de mogelijkheid van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.
- Voor bouwplannen in de directe omgeving van Centrum-oost wordt, als er daadwerkelijk zicht is op de ontwikkeling van een parkeergarage, getoetst in welke mate de parkeerplaatsverplichting kan worden ondergebracht in de nieuwe parkeergarage. Daar wordt een financiële afdracht aan gekoppeld. De hoogte van de financiële afdracht hangt af van de mate waarin het bouwplan bij-

draagt aan het verhogen van de benodigde capaciteit van de parkeergarage (zie tabel 3) en de eventuele parkeeropbrengsten die de nieuwe functie genereert (over de totale exploitatieperiode met een risicomarge en verminderd met de exploitatiekosten). In het centrumgebied wordt het basisbedrag gebaseerd op gebouwde voorzieningen. De financiële afdracht is nooit hoger dan de kosten die gemaakt zouden moeten worden als het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Het is mogelijk dat de extra claim op de capaciteit van de openbare parkeerplaatsen nul bedraagt. Dat zou leiden tot een financiële afdracht van € 0,-. Echter, wanneer dat achtereenvolgens geldt voor het indienen van verschillende bouwplannen, is er op een zeker moment geen restcapaciteit meer. De 'vroege' aanvragers worden dan onevenredig bevoordeeld ten opzichte van de 'latere' aanvragers, terwijl de 'vroege' aanvragers evengoed een bijdrage leveren aan het verhogen van de parkeerdruk. Daarom wordt er altijd een minimum financiële compensatie geëist volgens onderstaande tabel.

Bezettingsgraad maatgevende periode (voor bouwplan) volgens parkeerbalans inclusief bouw aanvraag	Financiële compensatie: toe te rekenen percentage van extra parkeervraag in de maatgevende periode
< 45%	25%
45 - 65 %	50%
65 - 85%	75%
> 85%	100%

Tabel 3: Minimale financiële compensatie indien de extra claim op de openbare parkeercapaciteit nul bedraagt

In paragraaf 11.2 is het gebruik van bovenstaande tabel met twee voorbeelden toegelicht.

5.4 'Oud voor nieuw'

Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. Indien de maatgevende extra parkeervraag twee of minder bedraagt is een standaardbedrag voor de financiële bijdrage (bijvoorbeeld € 5.000,-) van toepassing. Dat geldt in het geval dat de parkeerplaatsen redelijkerwijs niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd en er kan wel gebruik worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen. Indien daar aanleiding toe is wordt de financiële bijdrage nog verminderd met de eventuele extra opbrengsten op de bestaande parkeerplaatsen (netto contante waarde over een periode van 40 jaar).

5.5 Verschillende typen horeca

De aanwezigheidspercentages (zie paragraaf 11.2) voor de horecafunctie worden gedifferentieerd naar dag-, avond- en nachthoreca. Zonder differentiatie zou een te hoge benodigde parkeercapaciteit worden berekend omdat het effect van uitwisselbaarheid niet meegenomen wordt. Dat is ruimtelijk en financieel niet efficiënt.

5.6 Parkeren op eigen terrein

De rekenwaarden voor parkeergelegenheid op eigen terrein worden aangepast: een garage aan de woning krijgt de rekenwaarde van 0, een oprit van 1,0 en een dubbele oprit van 2,0. Door de garage, die vaak als bergruimte wordt gebruikt, niet meer mee te tellen als parkeer-ruimte hoeft niet meer te worden gewerkt met gemiddelden. Er wordt uitgegaan van de reële mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren met 1 of 2 auto's. In paragraaf 11.2 zijn de rekenwaarden voor de verschillende situaties in een tabel weergegeven.

5.7 Maximale loopafstanden (streefwaarden)

Voor de realisatie van de parkeervoorzieningen en het opstellen van de parkeerbalans worden de volgende maximale acceptabele loopafstanden gehanteerd: wonen 100 meter, supermarkt en boodschappen 150 meter, centrumbezoek 200-600 meter, werken 600 meter, ontspanning 100 meter, gezondheidszorg 100 meter en onderwijs 100 meter. Voor de laatste drie functies wordt in het centrumgebied uitgegaan van een maximale loopafstand van 200 meter.

5.8 Parkeerbeleid

1. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunningen (bouwaanvraag) worden de parkeernormen toegepast die zijn opgenomen in de tabel in paragraaf 11.2.
2. Voor de parkeernormen voor het parkeren van auto's is voor alle functies, op basis van een door de aanvrager, gemotiveerde afwijking van –15% mogelijk of kan de bovengrens van de parkeergetallen van CROW 2012 (publicatie 317) worden gehanteerd.
3. In het centrumgebied is een vrijstelling tot de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein mogelijk indien de extra parkeervraag kan worden gefaciliteerd in de reeds aanwezige parkeercapaciteit of (nieuwe) collectieve parkeervoorzieningen. De parkeerplaatsverplichting wordt dan omgezet in een financiële afdracht voor het aanleggen en/of exploiteren van parkeervoorzieningen.
4. Bij het opstellen van parkeerbalansen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, parkeren op eigen terrein en maximale loopafstanden.
5. Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag.



6. Fietsparkeren

6.1 Kwaliteit fietsparkeren

Ontwikkeling: stimuleren fietsgebruik volgens het VVP

De gemeente Vught wil het fietsgebruik stimuleren als hoofdvervoermiddel voor verplaatsingen op korte afstand en als onderdeel in ketenverplaatsingen op de langere afstand (VVP 2009-2015). Het fietsgebruik in Vught is in verhouding tot andere gemeente vrij hoog⁵. Bij een fietsvriendelijke gemeente horen goede stallingsvoorzieningen. Fietsdiefstal is namelijk een belemmering voor het fietsgebruik. De volgende diefstalcijfers zijn bekend (uitsluitend bij politie bekende gevallen) voor de jaren 2009-2011: 159, 181, 208.

Opgave en uitgangspunten: kwaliteitseisen

Er worden fietsparkeernormen en kwaliteitseisen voor parkeervoorzieningen voor de fiets gehanteerd. Deze waren in het VVP nog niet concreet benoemd.

Parkeerbeleid (fiets)

1. Kwaliteit: het toepassen van robuuste voorzieningen voor het fietsparkeren zo veel mogelijk met aanbindmogelijkheden.
2. Uniformiteit: het streven naar eenduidigheid van de voorzieningen voor het fietsparkeren die passen in het straatbeeld.
3. Maatwerk: concentreren van voorzieningen voor het fietsparkeren waar dat zinvol is en spreiding waar dat nodig is.
4. Kwantiteit: voldoende aanbod (zie volgende paragraaf).

⁵ Bron: Onderzoek Fietsberaad

6.2 Aanbod fietsparkeren

Ontwikkeling: tekort in het aanbod

Door de gemeente is in samenwerking met de Fietzersbond een uitgebreide inventarisatie gemaakt van vraag en aanbod. Een tekort wordt geconstateerd op acht locaties in het centrum:

- Raadhuisstraat ingang passage;
- Rabobank (centrum);
- Dokter Hillenlaan/P-terrein ingang Passage;
- Kloosterstraat, Kerkstraat Stomerij;
- Heuvel tegenover kerk en hoek Marktveld/Dopsstraat;
- Maurickzicht (horeca);
- Marktveld (diverse horeca);
- De Slimmerick (horeca).

Tevens is er een tekort geconstateerd op twee locaties buiten het centrum:

- Lidl (Roupe van de Voortlaan);
- De Vughtse heide (horeca).

Opgave en uitgangspunten: uitvoeringsplan centrum en vraagvolgend aanvullen

Als onderdeel van het parkeerbeleid wordt een uitvoeringsplan centrum opgesteld waarbij rekening wordt gehouden met:

- De uitgangspunten kwaliteit, uniformiteit en straatbeeld.
- Kwaliteitseisen volgens FietsParkeur (van de Fietzersbond) waarbij wordt gelet op: gebruikersgemak, letselkans bij gebruik of passage, schadekans en kraakbestendigheid en duurzaamheid.
- De geconstateerde tekorten.

- Concentraties van voorzieningen bij de ingangen van de Markveldpassage, de bibliotheek, het theater, de Petruskerk en winkelvoorzieningen.
- Daarbuiten spreiding van voorzieningen in de buurt van de winkels.
- Aanbindmogelijkheden en oplaadpunten voor elektrische fietsen op locaties waar de parkeerduur wat langer is (anders dan boodschappen doen). Dit uitgangspunt geldt ook voor voorzieningen buiten het centrumgebied.

In het algemeen wordt zoveel mogelijk ingespeeld op tekorten en dus vraagvolgend gewerkt. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan het centrumgebied, winkelcentra, zorgvoorzieningen, sportvoorzieningen en haltes van het openbaar vervoer. Leidend in de aanpak zijn de fietsparkeernormen en feitelijk geconstateerde tekorten.

Parkeerbeleid (fiets)

1. Er wordt uitvoering gegeven aan een (nog op te stellen) uitvoeringsplan fietsparkeren centrum.
2. Tekorten aan fietsparkeerplaatsen buiten het centrum worden vraagvolgend aangepakt.

6.3 Fietsparkeernormen (kwantiteit)

Ontwikkeling: bouwbesluit

In het Bouwbesluit 1992 waren fietsparkeernormen vastgelegd voor woningen en utilitaire gebouwen (kantoren, winkelcentra, scholen). De eis voor een fietsenberging bij woningen uit het Bouwbesluit 2003 is in het verleden geschrapt. De fietsenberging is inmiddels weer opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Tegelijkertijd zijn de voorschriften vervallen voor stallingsruimte voor fietsen bij utilitaire functies. Ze staan niet meer in de 2012-versie van het Bouwbesluit.

Opgave en uitgangspunten: systematiek auto en fiets worden gelijk geschakeld

Voor fietsen kan dezelfde systematiek worden gevolgd als voor het parkeren van auto's en dus geregeld in de bestemmingsplanvoorschriften. Als een regeling in het bestemmingsplan is opgenomen, kan ook worden voorzien in een mogelijkheid om af te wijken van de gestelde parkeereis via een omgevingsvergunning. Een dergelijke 'binnenplanse afwijkingsmogelijkheid' kan men bijvoorbeeld toestaan als de parkeerbehoefte (beter) buiten eigen terrein is op te vangen. Dit biedt, net zoals voor auto parkeren, de mogelijkheid om de financiële bijdragen te regelen voor de fietsparkeervoorzieningen.

Parkeerbeleid (fiets)

1. De werkwijze voor het toepassen van de parkeernormen voor het fietsparkeren wordt gelijk aan het toepassen van parkeernormen voor het parkeren van auto's (zie hoofdstuk 5).
2. Voor fietsparkeernormen zijn geen afwijkingen naar beneden mogelijk maar wel 'onbeperkt' naar boven.
3. Buiten het centrumgebied worden dezelfde waarden gebruikt als voor het parkeren van auto's. Dat betekent dat er voor fietsers minimaal evenveel stallingsplaatsen aanwezig moeten zijn als parkeerplaatsen voor auto's. De stallingsplaatsen dienen ook als zodanig te zijn ingericht (fietsenrekken, aanbindrekken, gebouwde stallingen).
4. In het centrumgebied is de norm voor winkelen, werken en horeca voor de fiets 50% hoger dan voor het parkeren van auto's. Voor het motief werken is de norm 75% hoger.
5. Voor scholen zijn apart gedefinieerde normen van toepassing. (zie paragraaf 11.3).



7. Actieplan

Centrum

1. Afspraken maken over het invoeren van parkeerregulering in de parkeergarage Centrum-west.
2. Opstellen beleidsregels voor het ontheffingenbeleid voor bewoners in de parkeerschijfzone (gebied 2012) en het formaliseren van deze regels door het college van B en W.
3. Bij een eventuele uitbreiding van de parkeerregulering de aanvangstijd wijzigen in 10.00 uur.
4. Parkeerscenario's voor het centrumgebied ontwikkelen zodra er zicht komt op de ontwikkeling van Centrum-oost.

Woonwijken

5. Toepassen toetsingskader parkeerdruk woonwijken.

Buurtwinkelcentra

6. Onderzoek naar wenselijkheid om tijdsafhankelijke parkeerverboden rondom het Moleneindplein op te heffen.

Station

7. Aanbrengen ANWB-verwijzing naar P+R-voorziening.

Vrachtwagens en grote voertuigen

8. De APV voor grote voertuigen aanpassen en in overleg met gebruikers locaties aanwijzen voor het parkeren van grote voertuigen.

Gehandicapten

9. De maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen in overeenstemming met de richtlijnen brengen.

Elektrische auto's

10. Nader uitwerken en evalueren regeling laadpunten, elektrische voertuigen en locatie-onderzoek.

Evenementen

11. Toetsing omgevingsvergunning voor evenementen uitbreiden met eis voor parkeerplan.

Handhaving

12. Handhavingsniveau bestaande reguleringsgebieden verhogen.
13. Handhavingsniveau aanpassen aan eventuele uitbreiding van reguleringsgebieden.
14. Periodiek (per kwartaal) speerpunten parkeerhandhaving benoemen en uitvoeren.
15. Aanvragen omgevingsvergunning uitritten mede beoordelen op parkeerdruk in omgeving.

Fietsparkeren

16. Opstellen en uitvoeren van een plan fietsparkeren voor het centrumgebied.
17. Toepassen van fietsparkeernormen bij aanvragen omgevingsvergunning voor bouwplannen.
18. Stallingsvoorzieningen bij voorzieningen (vraagvolgend) verbeteren en uitbreiden.

Monitoring

19. Na de ingebruikname van de parkeergarage Centrum-west de parkeerdruk in het centrumgebied in beeld brengen en toetsen op het uitbreidingscriterium parkeerregulering.
20. Eén maal per jaar het functioneren van de parkeerschijfzones toetsen: minimaal 95% juist parkeren en maximale toegestane parkeerduur desgewenst uitbreiden tot 2 uur. In het kader van efficiënt monitoren en handhaven wordt beoordeeld of het investeren in een detectie- en monitoringsysteem kostenvoordeel oplevert.
21. Eén maal per jaar de bezetting van het P+R-terrein in beeld brengen alsmede de parkeerdruk rondom het station en toetsen op het uitbreidingscriterium parkeerregulering.
22. Evalueren en actualiseren parkeerbeleid 2013-2022.

In paragraaf 12.1 is een totaaloverzicht inclusief financiën en planning opgenomen.

DEEL 2

TOELICHTINGEN





Parkeeraanbod

Naast de overleggen zijn tevens de resultaten van diverse onderzoeken gebruikt. In mei 2010 is in en rond het centrumgebied een parkeeronderzoek uitgevoerd op donderdag, vrijdag en zaterdag. De volgende gegevens zijn verzameld: de parkeercapaciteit, de parkeerbezetting, de parkeerduur, het parkeermotief (indicatief) en de mate van fout parkeren.



Per gebied

Parkeercapaciteit

Maximale bezetting donderdag – zaterdag

% geparkeerde werknemers op moment van maximale bezetting

In het centrumgebied zijn circa 900 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. De grootse parkeercapaciteit in het centrumgebied wordt geboden in gebied 4 (woonstraten rondom Kapellaan, Stationsstraat), gebied 13 (parkeerterrein aan de Dokter Hillenlaan/achter de Marktveldpassage) en gebied 14 (parkeerterrein tegenover het gemeentehuis). Het parkeerterrein tegenover het gemeentehuis was een tijdelijke voorziening en wordt inmiddels bebouwd (ontwikkeling Centrum-west) en voorzien van een parkeergarage.

Parkeerschijfzone

In het centrumgebied is een parkeerschijfzone ingevoerd met een maximum toegestane parkeerduur van 1,5 uur in de gebieden 5, 9 en 13 (ongeveer 300 parkeerplaatsen). De parkeerschijfzone is van kracht op maandag tot en met zaterdag van 08.00 tot 18.00 uur en op koopavond. Buiten deze regulerings tijden kan er vrij worden geparkeerd. Het doel van de parkeerschijfzone is om parkeerplaatsen vrij te houden voor de centrumbezoekers. Bewoners en werknemers beschikken niet over een ontheffing om in de parkeerschijfzone te parkeren. Bewoners hebben wel aangegeven daarover te willen beschikken. Bewoners en werknemers worden, tijdens de regulerings tijden, geacht buiten de parkeerschijfzone te parkeren. Daardoor neemt de parkeerdruk toe in de gebieden rondom de parkeerschijfzone. In die gebieden kan namelijk vrij geparkeerd worden.

In de totale parkeerschijfzone ligt het aantal geparkeerde auto's met het motief 'werk' op werkdagen onder de 10%. In gebied 5 en 9 ligt dit op vrijdag en zaterdag hoger: tussen de 10 en 15%. Dit duidt op een onvoldoende handhavingsniveau. Dit gaat ten koste van de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen voor de centrumbezoekers.

Buiten parkeerschijfzone

Zie tabellen op volgende pagina.



Deel- gebied	Capa- citeit	Maximale bezetting donderdag			% werknemers
		Aantal	%	Drukste tijdstip	
4	105	90	86%	9:00	26%
6	64	54	84%	15:00	43%
7	15	15	100%	11:30	47%
8	56	48	86%	11:30	23%
10	31	26	84%	11:30	50%
11	16	14	88%	15:00	57%
12	22	7	32%	11:30	0
14	145	157	108%	11:30	59%
15	68	42	62%	15:00	33%
16	88	87	99%	15:00	18%
Totaal	610	540	89%		36%

Drukste moment op vrijdag in centrumgebied buiten de parkeerschijfzone (gebieden met bezetting >95% of meer dan 10% werknemers zijn gekleurd), parkeeronderzoek 2010, het totaal is van **alle** gebieden in het centrumgebied, parkeeronderzoek 2010

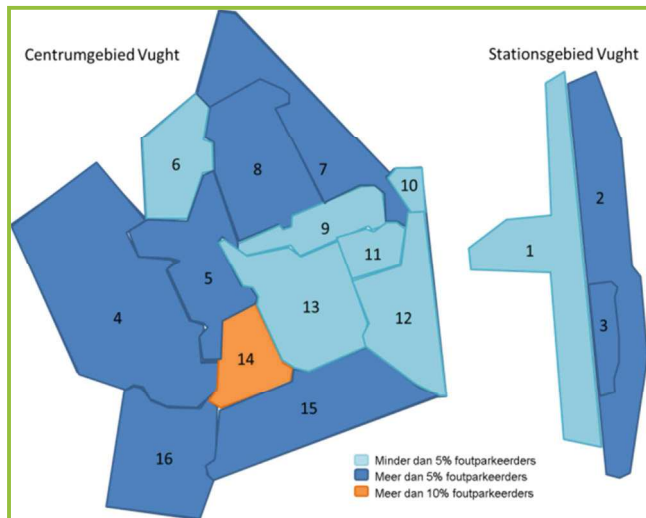
Deel- gebied	Capa- citeit	Maximale bezetting vrijdag			% werknemers
		Aantal	%	Drukste tijdstip	
4	105	90	86%	15:00	24%
6	64	64	100%	15:00	38%
7	15	17	113%	15:00	35%
8	56	48	86%	20:00	8%
10	31	33	106%	15:00	48%
11	16	16	100%	15:00	31%
12	22	7	32%	15:00	29%
14	145	100	69%	14:00	53%
15	68	33	49%	14:00	30%
16	88	63	72%	15:00	25%
Totaal	610	471	77%		32%

Drukste moment op donderdag in centrumgebied buiten de parkeerschijfzone (gebieden met bezetting >95% of meer dan 10% werknemers zijn gekleurd), het totaal is van **alle** gebieden in het centrumgebied, parkeeronderzoek 2010

Foutparkeren

In het totale gebied van de parkeerschijfzone parkeert circa 10% langer dan anderhalf uur. Vooral in een deel van gebied 5 (parkeerterrein achter Dorpsstraat) is het aandeel dat langer dan anderhalf uur parkeert hoog (op vrijdag meer dan 20%). Dit gegeven duidt op een onvoldoende handhaving en/of 'misbruik' van de parkeerschijf ('doordraaien'). Dit gaat ten koste van de beschikbaarheid voor centrumbezoekers. De beschikbare parkeercapaciteit is 30 parkeerplaatsen minder dan in het geval van een juist gebruik van de parkeerschijfzone. Dit probleem treedt vooral op in gebied 5 (op vrijdag maximale bezetting 93%), gebied 9 (alle dagen maximale bezetting >100%) en in gebied 13 (op zaterdag maximale bezetting 98%). Buiten de parkeerschijfzone is er nog voldoende ruimte beschikbaar voor de waargenomen langparkeerders in de parkeerschijfzone.

Het functioneren van de parkeerschijfzone valt en staat met de handhaving. Zonder goede handhaving is de parkeerschijfzone een papieren maatregel. Als bekend is dat de handhaving onvoldoende is, wordt er steeds meer lang geparkeerd door bewoners of werknemers in de parkeerschijfzone (zonder parkeerschijf, niet juist instellen parkeerschijf of doordraaien van de parkeerschijf). De handhaving is pas vanaf april 2010 daadwerkelijk ingezet en met een startperiode van drie maanden waarin uitsluitend waarschuwingen zijn gegeven.



Foutparkeren in het centrumgebied en het stationsgebied in Vught



9. Centrumgebied en parkeerregulering

9.1 Parkeergarage Centrum-west

De 145 parkeerplaatsen op maaiveld zijn sinds mei 2012 vervallen. Deze parkeerplaatsen worden vervangen door een ondergrondse parkeergarage (één laag). De nieuwe parkeergarage krijgt een capaciteit van 208 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 34 parkeerplaatsen exclusief bestemd voor de bewoners van de nieuwe koopappartementen. Voor de 17 huurappartementen worden geen parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage opgenomen. De bewoners van deze appartementen hebben recht op één ontheffing per appartement indien er een parkeerschijfzone wordt gerealiseerd in een gebied van 100 meter rondom het plangebied Centrum-west.

Over het gebruik en de beschikbaarheid van 174 parkeerplaatsen zijn in het verleden afspraken vastgelegd. Een aantal parkeerplaatsen wordt door de gemeente gehuurd voor de werknemers. In de ochtenduren op werkdagen zijn 95 parkeerplaatsen voor hen beschikbaar en na 12.00 uur 75 parkeerplaatsen (het oude gemeentehuis had 60 parkeerplaatsen op eigen terrein). Dit betekent dat er in de ochtenduren (op werkdagen) maximaal 79 parkeerplaatsen en in de middaguren (werkdagen) maximaal 99 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor andere parkeerders. Op zaterdag en zondag is de volledige capaciteit van 174 parkeerplaatsen voor andere parkeerders beschikbaar. De eigenaar van de parkeergarage dient te zorgen voor een beheerssysteem dat alle gemaakte afspraken waarborgt. De parkeergarage Centrum-

west wordt in de toekomst mogelijk gekoppeld aan een nieuwe parkeergarage Centrum-oost.

Volgens het parkeeronderzoek van 2010 stonden er op het drukste moment (rond 11.30 uur) 94 langparkeerders op locatie 14. Waarschijnlijk zijn dit voor het grootste deel werknemers van het gemeentehuis. Deze zullen in de ochtenduren gebruik maken van de parkeerplaatsen die door de gemeente gehuurd gaan worden. Andere parkeerders gaan, zonder reguleringssysteem, niet-verhuurde parkeerplaatsen in de parkeergarage innemen. Dat geldt mogelijk ook voor een deel van de werknemers van het gemeentehuis die in de middaguren niet over een verhuurde parkeerplaats beschikken. De parkeergarage zal ook nog andere gebruikers aantrekken: stallen van auto's, bewoners en werknemers uit de omgeving. Een reguleringssysteem in de garage is dan ook noodzakelijk.

9.2 Ontwikkeling diverse centrumlocaties

Op de locatie Tuinbouwwakhschool worden 50 woningen waarvan 46 aanleunwoningen (Irenelaan grenst aan centrumgebied, gereed 2014) gerealiseerd. Voor bezoekers, werknemers en de vier 4 woningen worden de vastgestelde parkeernormen toegepast. Voor de 46 aanleunwoningen wordt een beperkte parkeervraag verwacht. Indien nodig wordt aanvullend de parkeercapaciteit in de directe omgeving flexibel gebruikt.

Er zijn bouwplannen voor de locaties Denissen en Broeders aan de Taalstraat. Deze worden voorzien van eigen parkeerplaatsen. De plannen voor een nieuwe invulling van de bibliotheek aan de Dorps-

straat met mogelijk wonen, detailhandel (geen supermarkt) en kantoor zijn thans nog niet voldoende concreet.

Mogelijke bestemmingen voor de Petruskerk (Heuvel) zijn de muziekschool, het Vughts museum of de bibliotheek. In feite gaat het hier om het verplaatsen van bestaande functies en daarmee een herverdeling van de parkeervraag. De locatie Petruskerk voorziet niet in een eigen parkeercapaciteit.

9.3 Uitbreidingscriterium parkeerregulering

Indien er parkeerregulering wordt ingevoerd in een gebied, met als doel om parkeerruimte vrij te houden voor (centrum) bezoekers, zoeken langparkeerders (werknemers) een parkeerplaats in de directe omgeving. Door uitwijkgedrag neemt tijdens de reguleringsuren de parkeerdruk in omliggende (woon)buurten toe. Uitbreiding van de parkeerregulering is dan een optie. In het uitbreidingscriterium wordt gedefinieerd wanneer uitbreiding van parkeerregulering wordt overwogen.

Het uitbreidingscriterium, dat de gemeente Vught hanteert luidt als volgt: een straat of gebied komt voor parkeerregulering in aanmerking indien:

1. Op minimaal twee dagen van de week (09.00 – 18.00 uur en tijdens de koopavond) de parkeerbezetting gedurende minimaal 2 uren van de dag hoger is dan 95%.
2. Gedurende de uren, waarin de parkeerbezetting minimaal 95% bedraagt, minimaal 15% van de parkeercapaciteit in beslag wordt genomen door langparkeerders (werknemers) en/of (winkel)bezoekers van het omliggende gebied.

3. Minimaal 60% van de respondenten uit de straat of het gebied aangeeft dat zij daadwerkelijk parkeerregulering (met ontheffingen voor de bewoners) wensen in hun straat of gebied.

Bij de invoering of uitbreiding van de parkeerregulering speelt nog een aantal factoren:

- Er moet sprake zijn of blijven van een logisch aaneengesloten reguleringsgebied. Een lappendeken van losse straten met parkeerregulering is niet duidelijk en lastig te beheren.
- Er zijn mogelijk ook andere oplossingen dan parkeerregulering mogelijk zoals: benutten van private parkeerruimte (afspraken maken), bevorderen van het gebruik van de fiets, mobiliteitsmanagement en afspraken met werkgevers en werknemers over het gebruiken van specifieke parkeerplaatsen. In de praktijk kunnen deze maatregelen voldoende effecten opleveren maar vaak is parkeerregulering de extra stimulans om deze maatregelen in te voeren. Het komt het maar zelden voor dat de hier genoemde oplossingen structureel stand houden en parkeerregulering daarmee overbodig maken.

Het uitbreidingscriterium kan in de gehele gemeente worden toegepast.

9.4 Ontheffingencriterium parkeerregulering

Voor de bestaande parkeerschijfzone zijn geen ontheffingen (voor bewoners) uitgegeven. De bewoners moeten tijdens de reguleringsstijden buiten de parkeerschijfzone parkeren. Als het reguleringsgebied wordt uitgebreid, wordt de loopafstand te groot worden voor de bewoners

In de toekomst worden de volgende criteria gehanteerd voor het verstrekken van ontheffingen aan bewoners:

1. Voor woningen in de parkeerschijfzone (situatie 2012) wordt, voor zover de beschikbaarheid van parkeerruimte dat toelaat, een parkeeronthefing voor de parkeerschijfzone uitgegeven. Dat geldt voor woningen waarvan de loopafstand naar een vrije parkeerplaats meer dan 100 meter bedraagt. De ontheffingen voor de woningen worden zoveel mogelijk toegekend voor locaties buiten het kerngebied.

De ontheffing wordt beperkt tot een specifieke straat indien dat nodig is om de parkeerdruk te spreiden. Het aantal uit te geven parkeeronthefingen wordt bepaald op basis van het parkeeronderzoek 2010 of recentere onderzoeken indien deze beschikbaar zijn. Het aantal ontheffingen voor een straat of gebied bedraagt: $0.85 \times \text{de parkeercapaciteit} - (\text{de maximaal waargenomen parkeerbezetting} - \text{het aantal waargenomen langparkeerders})$. Met andere woorden de beschikbare parkeercapaciteit wordt tot maximaal 85% opgevuld met ontheffinghouders. Zo blijft er ook altijd voldoende ruimte beschikbaar voor het economisch functioneren van het centrumgebied. Indien er toch een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat, wordt een aparte parkeerlocatie voor de bewoners overwogen. Dit kan pas goed worden beoordeeld nadat de regeling is uitgevoerd.

Voor het verstrekken van een parkeeronthefing worden legeskosten in rekening gebracht. Deze bedragen maximaal € 25,- per jaar. Zodra het ontheffingenbeleid is vastgesteld kunnen bewoners van de parkeerschijfzone een ontheffing aanvragen en wordt hun aanvraag beoordeeld.

2. Indien het reguleringsgebied wordt uitgebreid komen bewoners van die gebieden per definitie in aanmerking voor een ontheffing of parkeervergunning. Immers de uitbreiding vindt plaats om voor hen parkeerruimte vrij te houden.

9.5 Mogelijke wijzigingen parkeerdruk centrum

De veranderingen in het centrumgebied (west) en het toepassen van het uitbreidingscriterium en het ontheffingencriterium leiden tot de volgende aanpak:

1. In de nieuwe parkeergarage komt een vorm van parkeerregulering. De parkeerregulering is zodanig van opzet dat de te verhuren parkeerplaatsen voor de gemeente beschikbaar zijn en dat er buiten dit aantal parkeerplaatsen niet geparkeerd wordt door langparkeerders. De niet-verhuurde parkeerplaatsen dienen volledig benut kunnen worden door de centrumbezoekers.
2. In de bestaande parkeerschijfzone komen ongeveer 50 woonadressen, op basis van het ontheffingencriterium, in aanmerking voor een ontheffing in de parkeerschijfzone (zie figuur). De meeste van deze woningen liggen in de kern van het winkelgebied.



Woningen (geel gearceerd) die een loopafstand hebben van meer dan 100 meter naar een vrije parkeerplaats (parkeerschijfzone 2012)

3. Op basis van het parkeeronderzoek 2010 kan worden geconcludeerd dat gebied 7 in ieder geval aan het uitbreidingscriterium voldoet (zie tabel 1 en tabel 2 op bladzijde 10). Dit geldt mogelijk ook voor de gebieden 6, 10, 11, 14 (komt te vervallen) en 16. In deze gebieden wordt in ieder geval op één onderzoeksdag voldaan aan het uitbreidingscriterium.
4. De parkeerdruk in de overige niet-gereguleerde gebieden neemt toe ten gevolge van een aantal factoren:
 - het vervallen van locatie 14;
 - de eventuele parkeerregulering in de vervangende parkeergarage;
 - de bouw van 17 huurappartementen die niet over een parkeerplaats in de nieuwe parkeergarage kunnen beschikken;
 - het verstrekken van ontheffingen voor bewoners;
 - extra parkeervraag ten gevolge van de uitbreiding van winkels en horeca;
 - een effectieve handhaving waardoor lang parkeren in de parkeerschijfzone niet meer voor zal komen.

Ten gevolge van deze ontwikkelingen gaan de gebieden 8 en 15 ook voldoen aan het uitbreidingscriterium en is de kans aanwezig dat dit ook zal gelden voor de gebieden 4, 6 en 12.

Voor de praktische aanpak zijn er twee mogelijkheden:

1. Eerst de parkeergarage realiseren, de handhaving op voldoende niveau brengen, ontheffingen voor bewoners verstrekken en dan beoordelen of er inderdaad een situatie optreedt die voldoet aan het uitbreidingscriterium.
2. Preventief de parkeerregulering uitbreiden in het gehele onderzoeksgebied met uitzondering van de gebieden 10 en 16.

Er wordt gekozen voor optie 1. De uitbreiding van de parkeerregulering vindt pas plaats als het echt nodig is gebleken. De kans dat dit optreedt is vrij groot. Na ongeveer zes maanden na de invoering van de wijzigingen, wordt de nieuwe situatie geëvalueerd en getoetst. Als de parkeerschijfzone wordt uitgebreid, wordt de flexibiliteit vergroot door de reguleringstijden iets in te korten. De parkeerschijfzone gaat dan gelden van 10.00 uur 's-ochtends tot de sluitingstijd van de winkels.

9.6 Parkeerschijfzone in de toekomst houdbaar?

Typen parkeerregulering

In het centrumgebied is een parkeerschijfzone van kracht. Ook voor de mogelijke uitbreiding wordt nog uitgegaan van een parkeerschijfzone. De parkeerschijfzone heeft als voordeel dat gebruikers (met uitzondering van de legeskosten voor de ontheffingen) niet hoeven te betalen voor het parkeren. De parkeerschijfzone heeft ook nadelen: gebruikers worden beperkt in de parkeerduur, 'misbruik' is simpel (waardoor het gewenste effect niet of onvoldoende wordt bereikt), de beperkte juridische bewijslast (doordraaien) en de beheerskosten (vooral de handhavingskosten) kunnen te groot worden.

Andere type parkeerreguleringen die kunnen worden toegepast zijn:

- Parkeren voor vergunninghouders: deze vorm heeft als nadeel dat de parkeerruimte niet door bezoekers kan worden gebruikt tenzij er een aparte bezoekersregeling wordt ingesteld. Tevens kunnen de beheerskosten te hoog worden.
- Betaald parkeren: deze vorm heeft als voordeel dat er geen parkeerduurbepanking is, het een sterk regulerend effect heeft (beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers) en dat het structureel in stand kan blijven als kosten en opbrengsten in

evenwicht zijn. De parkeeropbrengsten maken het tevens mogelijk om kwaliteits- en capaciteitsverbeteringen in de vorm van parkeer voorzieningen mogelijk te maken. Het betalen voor parkeren wordt door ondernemers en gebruikers nooit als positief gewaardeerd ten opzichte van gratis parkeren. Betaald parkeren is dan ook alleen een optie als dit duidelijk voordelen biedt voor de kwaliteit van het centrumgebied en plaatsgarantie biedt voor de bezoekers.

Voor het centrumgebied kunnen er (in de toekomst) aanleidingen zijn om de wijze van parkeerregulering te heroverwegen. Deze aanleidingen zijn de maximale parkeerduur, de handhavingskosten, het verkeerde gebruik en de samenhang met de ontwikkeling van Centrum-oost. Een zo groot mogelijke uniformiteit is gewenst, maar als uitbreiding van regulering plaatsvindt is differentiatie tevens een optie.

Parkeerduur

Uitbreiding van de maximaal toegestane parkeerduur wordt overwogen op het moment dat meer dan 10% van de bezoekers, die hun parkeerschijf correct gebruiken, op een dagdeel langer parkeert dan 80% van de maximaal toegestane parkeerduur (op basis van een kentekenwaarneming met een kleine interval). Dus voor de huidige situatie betekent dat in het geval dat 10% langer parkeert dan 70 minuten. Dezelfde toets wordt uitgevoerd voor het geval de maximale parkeerduur uitgebreid zou zijn naar twee uur (grenswaarde is dan 95 minuten). Daarna wordt echter wel een grens bereikt. Immers als de maximale parkeerduur toeneemt, wordt het steeds eenvoudig om met één keer 'bijdraaien' een gehele dag te kunnen parkeren. Als 10% van de parkeerders langer parkeert dan 95 minuten is er aanleiding om een ander type parkeerregulering te overwegen. In dit geval moet dan een afweging gemaakt worden voor betaald parkeren en of een splitsing tussen betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders.

Voor de nieuwe parkeergarage Centrum-west wordt beoordeeld hoe vaak een bezetting van 95% of meer optreedt. In dat geval is er blijkbaar onvoldoende parkeerruimte voor de winkelbezoekers en dat leidt tot ongewenst zoekverkeer. Indien de bezetting regelmatig (bijvoorbeeld minimaal op 3 werkdagen per week) de 95% overschrijdt, is dat aanleiding om in de toekomst een herverdeling tussen kort en lang parkeren in de parkeergarage te heroverwegen.

Functioneren parkeerschijfzone

Als kwaliteitsmaat wordt gedefinieerd dat minimaal 95% van de parkeerders in de parkeerschijfzone op een juiste wijze parkeert (korter dan de maximum toegestane parkeerduur) bij een maximaal handhavingsinzet van gemiddeld 2 uur per parkeerplaats per jaar. Als bij dit handavingsniveau de parkeerschijfzone onvoldoende functioneert, heeft verhoging van het aantal handhavingsuren geen zin. Het effect is gering en de handhavingskosten nemen toe. Als deze situatie zich voordoet is een heroverweging van de parkeerschijfzone eveneens aan de orde.

Herontwikkeling Centrum-oost

Indien Centrum-oost herontwikkeld wordt, ontstaat er een nieuwe situatie. De parkeerbalans (verhouding aanbod – vraag) zal opnieuw voor het gehele centrumgebied opgesteld en beoordeeld moeten worden. De structuurvisie centrumgebied voorziet in een parkeergarage voor Centrum-oost. Deze wordt eventueel verbonden met de parkeergarage Centrum-west. Deze parkeergarage voor het centrumgebied is voor meerdere gebruikers van belang: bezoekers centrumgebied, bewoners en werknemers. Tevens draagt deze parkeergarage bij aan een kwaliteitsslag voor het centrumgebied. Juist in dit centrumgebied zou het in-

efficiënt zijn om al het parkeren op eigen terrein van afzonderlijke functies te realiseren. Het ligt dan voor de hand om de stichtings- en beheerskosten van een nieuwe parkeergarage te dekken uit één of meerdere van de volgende bijdragen:

- Opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling.
- Eventuele subsidies (bijvoorbeeld economische stimulering).
- Jaarlijkse bijdragen van de ondernemers als onderdeel van de huur.
- Gebruikersbijdragen (in geval van betaald parkeren).

Zodra de ontwikkeling van Centrum-oost concreter wordt, worden verschillende scenario's opgesteld (vraag, aanbod, dubbelgebruik, financiële dekking in samenhang met de rest van het functioneren van het centrumgebied) en worden nieuwe keuzes voor het parkeersysteem van de toekomst gemaakt. Het is belangrijk om na het gereedkomen van de parkeergarage Centrum-west een eventuele uitbreiding van de parkeerregulering de nieuwe parkeersituatie (aanbod, gebruik) op-nieuw goed in beeld te brengen zodat een complete parkeerbalans voor het gehele centrumgebied (inclusief de ontwikkeling van Centrum-oost) kan worden opgesteld.

9.7 Parkeerverwijzing

De nieuwe parkeergarage in Centrum-west ligt op een aantrekkelijke locatie. De kans dat de parkeergarage regelmatig vol staat is groot. Dat is mooi, want daarvoor wordt deze ook gemaakt. Maar als de parkeergarage vol staat leidt dat tot wachtrijen en/of zoekverkeer. Dat is voor het verblijfsklimaat en voor het overige verkeer onnodig hinderlijk. Daarom wordt op de toevoerwegen vóór de ingang van de parkeerschijfzone, waarbij rekening wordt gehouden met een mogelijke uitbreiding van het reguleringsgebied, een vol/vrij-signalering aangebracht. In de toekomst wordt dit ook toegepast op de routes naar de oostelijke ingang van de parkeergarage.

10. Gebieden, gebruikers, handhaving

10.1 Toetsingskader parkeerdruk woonwijken

Wat is het toetsingskader?

Naar aanleiding van klachten wordt een 'probleemsituatie' met het toetsingskader beoordeeld. Dit leidt tot een conclusie of er aanleiding is voor het wel of niet nemen van maatregelen.

Het toetsingskader is een hulpmiddel en is naast een rekenmodel een communicatiekader. Met de betrokken bewoners kunnen de resultaten worden uitgewisseld voor de stappen 1 tot en met 5 (is er een probleem?), de stappen 6 en 7 (zijn er oplossingen?), stappen 8 en 9 (willen en kunnen we de oplossingen uitvoeren?).

Hoe werkt het toetsingskader parkeerdruk woonwijken?

1. Als eerste wordt de parkeercapaciteit in beeld gebracht in segmenten van ongeveer 100 x 100 meter (maximaal 100 meter is een aanvaardbare loopafstand tot de woning). Onder parkeercapaciteit wordt verstaan de legale openbare parkeerplaatsen vermeerderd met de private parkeerplaatsen. Garages aan woningen worden niet meegerekend omdat deze ruimtes vaak te klein zijn voor het stallen van een auto in combinatie met meerdere fietsen. Een oprijgdeelte vóór een garage wordt echter wel meegerekend indien deze minimaal een lengte heeft van 6 meter. Een oprit die een breedte heeft van minimaal 5 meter wordt meegerekend als twee parkeerplaatsen. Er wordt consequent gebruik gemaakt van de feitelijke mogelijkheden die het parkeren op eigen terrein biedt (buiten de garage aan de woning). Volgens de hiervoor genoemde

maten is dat bij een voldoende grote eigen oprit dus 1 of 2 auto's per woning (ongeacht de aanwezigheid van een garage).

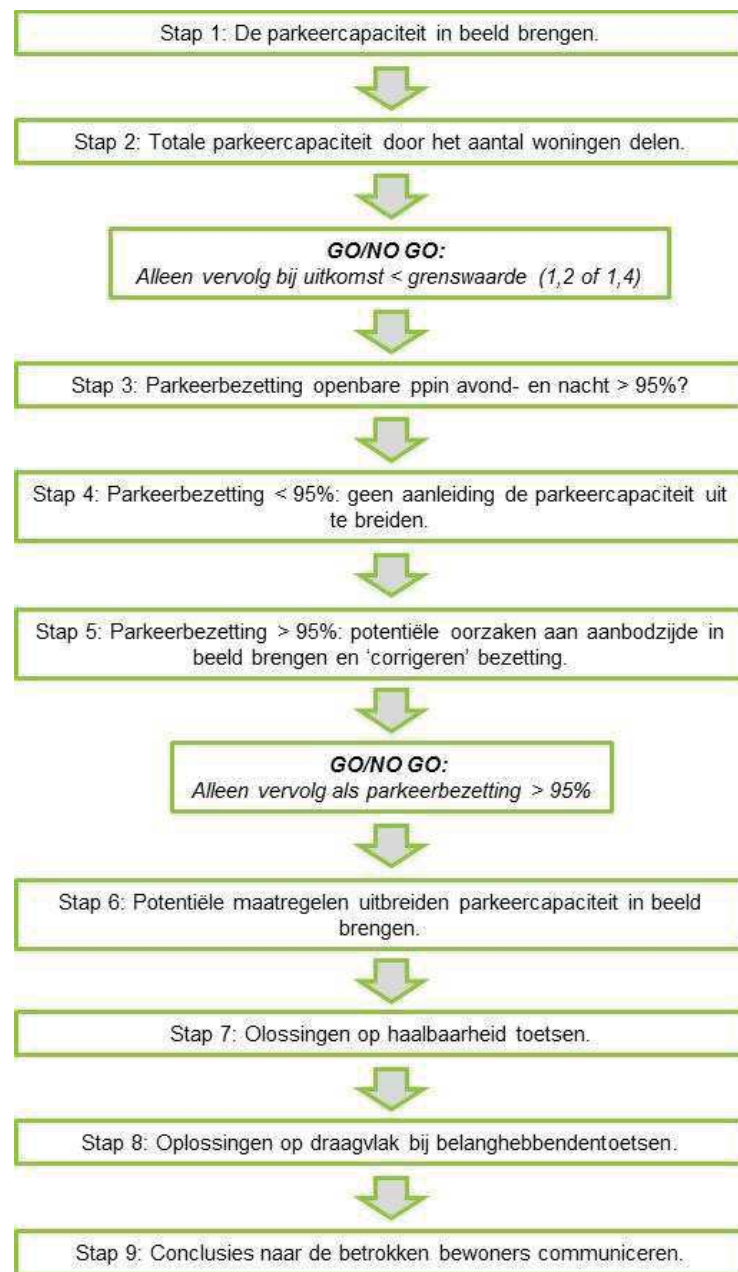
2. Vervolgens wordt de totale parkeercapaciteit gedeeld door het aantal woningen. Indien het resultaat kleiner is dan 1,2 (in het centrumgebied) of 1,6 (buiten het centrumgebied) volgt verder onderzoek. Deze grenswaarden komen overeen met de parkeerkencijfers van het CROW verhoogd met 10%. Bij een parkeeraanbod van 1,2 parkeerplaatsen per woning kan 20% van de huishoudens een tweede auto parkeren en bij een parkeeraanbod van 1,6 is dat 60%. In de gemeente Vught heeft gemiddeld minder dan 10% van de huishoudens een tweede auto (bron: Verkeer en Mobiliteit 2010, Provincie Noord-Brabant). Als het aanbod groter is dan 1,2 respectievelijk 1,6 parkeerplaats per woning, zit de buurt feitelijk ruim in de parkeercapaciteit. De gemeente geeft dan geen prioriteit aan het uitbreiden van de parkeercapaciteit. De gemeente wil in dat geval wel bemiddelen in het tot stand brengen van oplossingen die door de bewoners worden (aan)gedragen. Daarbij worden de vervolgstappen van het toetsingskader eveneens doorlopen. De gemeente investeert in deze gevallen niet zelf in uitbreiding van parkeervoorzieningen. De buurten met de laagste uitkomst voor het aantal parkeerplaatsen per woning ($< 1,6$) krijgen de hoogste prioriteit in de vervolgaanpak. Toepassing van deze werkwijze wordt vraagvolgend (probleemsituaties) ingezet.
3. Er wordt in beeld gebracht of de parkeerbezetting in de avond- of nachtelijke uren (tussen 22.00 en 06.00 uur) meer dan 95% bedraagt in de segmenten van ongeveer 100 x 100 meter. Er wordt een hoge grenswaarde gehanteerd omdat het geen zin heeft om de parkeercapaciteit uit te breiden als er nog (enige) ruimte aan-

wezig is. Vanuit een oogpunt van efficiency is het prima als tijdens de piekvraag in de nachturen het parkeeraanbod nagenoeg volledig wordt gebruikt. De parkeerbezetting wordt berekend ten opzichte van het aantal legale openbare parkeerplaatsen. Er wordt tevens in beeld gebracht waar fout wordt geparkeerd en hoe: op het trottoir, dubbel parkeren, voor uitritten, in bochten, et cetera. Tevens wordt in beeld gebracht of het fout parkeren de doorgang van voetgangers, rolstoelgebruikers, scootmobielen en de hulpdiensten (brandweer) belemmert.

4. Als de parkeerbezetting < 95% blijkt te zijn in een segment van 100 x 100 meter is er geen aanleiding om de parkeercapaciteit uit te breiden. In dat geval is er voldoende parkeerruimte voor de bewoners. De kans dat men op een acceptabele loopafstand tot de woning een vrije parkeerplaats vindt is dan erg groot. Er is wel aanleiding om, na een periode van vooraankondiging, strenger te handhaven op parkeerovertredingen en parkeerexcessen.
5. Indien de parkeerdruk > 95% blijkt te zijn worden potentiële oorzaken aan de aanbodzijde in beeld gebracht zoals het niet volledig benutten van de private parkeerplaatsen, het langdurig stallen van wijkvreemde voertuigen (aanhangers, caravans, koopauto's, containers, vrachtwagen, bedrijfswagens) of een structurele leegstand van gehandicaptenparkeerplaatsen. Vervolgens wordt bepaald of na het weghalen van deze oorzaken de parkeerdruk nog steeds > 95% is (opnieuw afgezet tegen het aantal legale openbare parkeerplaatsen). Tevens dient te worden bepaald of en hoe de parkeerdruk van wijkvreemde voertuigen kan worden vermindert.
6. Indien na stap 5 blijkt dat de parkeerdruk nog steeds de 95% overschrijdt worden potentiële maatregelen in beeld gebracht voor

het uitbreiden van de parkeercapaciteit. De parkeercapaciteit wordt uitgebreid tot 10% boven de waargenomen maximum bezetting (met aftrek van de oorzaken genoemd bij punt 5) met een maximum van 1,2 of 1,6 parkeerplaats per woning (respectievelijk binnen en buiten het centrumgebied). Potentiële maatregelen zijn onder andere:

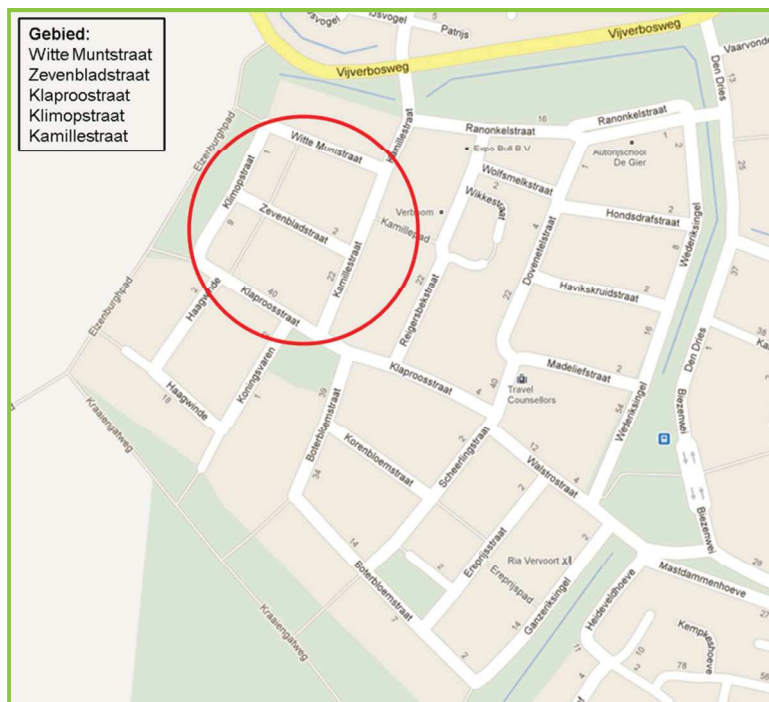
- efficiëntere indeling van de verkeers- en parkeerruimte;
 - meer verlichting op 'afgelegen' parkeerplaatsen;
 - eenrichtingsverkeer;
 - schuin of dwars parkeren (niet op hoofdwegen);
 - (gedeeltelijk) op het trottoir parkeren (mits doorgang voetgangers, invaliden, scootmobielen gegarandeerd blijft);
 - gebruikmaken van restgroen;
 - medegebruik van private voorzieningen, waarbij de gemeente een makelaarsrol kan vervullen gericht op het maken van onderlinge afspraken en het wijzigen van het parkeergedrag;
 - parkeerregulering met als doel om de beschikbare parkeerruimte eerlijk te verdelen (in de avonduren).
7. Toetsen van de oplossingen op haalbaarheid (bestemmingsplan, kosten en dekking, realiseringstermijn, straatbeeld).
 8. Toetsen van de oplossingen op draagvlak in het betreffende segment, maar ook bij belanghebbenden die te maken krijgen met de wijzigingen ten gevolge van de beoogde oplossing.
 9. Communiceren van de conclusies naar de betrokken bewoners inclusief de daaraan gekoppelde handhaving (uitritten, belemmeren doorgang voetgangers en hulpdiensten).



Figuur 5: Toetsingskader schematisch

Een praktijkvoorbeeld van het toepassen van het toetsingskader

Voor de buurt rond de Witte Muntstraat, Zevenbladstraat, Klaproosstraat, Klimopstraat en Kamillestraat is het toetsingskader toegepast.



Figuur 6: Locaties parkeeronderzoek parkeerdruk woonomgeving

In en direct rond dit gebied zijn 72 woningen aanwezig. De parkeercapaciteit bedraagt 127 parkeerplaatsen (95 op straat en 32 op eigen terrein). De totale bezetting bedraagt 99 en dus 80%. Het gemiddelde parkeeraanbod bedraagt 1,76 parkeerplaats per woning. Gemiddeld is de parkeerbezetting zeer acceptabel, er is ruimte in het gebied en het parkeeraanbod is hoog. Er is daarom voor de gemeente geen aanleiding om de parkeercapaciteit uit te breiden. Er wordt in dit gebied half op het trottoir geparkeerd. Gezien de parkeercapaciteit is dat niet nodig. Parkeerterreintjes aan het einde van de Zevenbladstraat kunnen beter benut worden. Ook daar kan de verlichting worden verbeterd indien de bewoners daar dan ook daadwerkelijk willen parkeren. Het parkeren op het trottoir is aanleiding om daar meer op te handhaven.

‘Parkeermakelaar’: benutten van parkeercapaciteit

In specifieke gevallen neemt de gemeente de rol van parkeermakelaar op zich. Dit geldt bijvoorbeeld voor parkeerproblemen zoals die geconstateerd worden bij de Molenakker (Huize Theresia) waar bezoekers veelal de parkeervoorzieningen van het appartementencomplex Vijververhof gebruiken. In principe is de totale parkeercapaciteit voldoende maar komen de parkeerders niet op de juiste plek terecht. In het uiterste geval wordt een vorm van parkeerregulering ingezet. Maar eerst wordt beoordeeld of een duidelijke parkeerverwijzing en onderlinge afspraken afdoende (blijven) werken. Een ander voorbeeld voor nadere analyse is de parkeercapaciteit en het parkeergedrag bij sportcentra zoals het Laco sportcentrum Ouwerkerk.

Voor wijken met een hoge parkeerdruk is het interessant dat aanbieders de deelauto meer promoten.

10.2 Buurtwinkelcentra

In mei 2012 is een parkeeronderzoek op en rondom het Moleneindplein uitgevoerd. Voor de onderzoeksdagen zijn de dinsdag en de donderdag (marktdag) genomen. Op het Moleneindplein is een parkeerschijfzone met een maximum parkeerduur van 1,5 uur van kracht. Binnen de parkeerschijfzone liggen 125 parkeerplaatsen. Op donderdag is er markt en zijn er slechts 37 parkeerplaatsen beschikbaar. Uit het parkeeronderzoek valt het volgende te concluderen:

- Buiten de markturen bedraagt, tijdens het onderzoek, de bezetting van de parkeerschijfzone maximaal 63%.
- Op dinsdag is om 10.00 uur is het hoogste aantal foutparkeerders geconstateerd. Van de 65 aanwezige auto's stonden 13 auto's (20%) langer geparkeerd dan de toegestane maximale parkeerduur. Dat is aanzienlijk meer dan de streefwaarde van maximaal 5%.
- Op dinsdag bedraagt de parkeerdruk in de directe omgeving (deel Moleneindplein, Willibordstaat, Antoniusstraat, parkeerplaats gymzaal, deel Lidwinastraat) maximaal 90,1%. Deze bezetting is geen aanleiding om de parkeerregulering uit te breiden (grenswaarde 95%) waarbij de kanttekening moet worden gemaakt dat er extra parkeerdruk ontstaat in de omgeving als de parkeerschijfzone op het Moleneindplein juist wordt gebruikt (geen langparkeerders). In dat geval neemt de parkeerdruk in de omliggende straten licht toe met 3 auto's. Al met al geven de cijfers niet overtuigend aan dat uitbreiding van de parkeerregulering noodzakelijk is.
- Op donderdag is de parkeerdruk in de omgeving procentueel lager. De absolute parkeerdruk (89) is wel wat hoger dan op dinsdag (82), maar er zijn op donderdag meer parkeerplaatsen beschik-

baar omdat er enkele parkeerverboden dan niet van kracht zijn. Het is te overwegen om deze parkeerverboden structureel in te trekken.

10.3 Vrachtwagens en grote voertuigen

In de gemeente Vught is in de Artikel 5.1.7 van de APV het volgende opgenomen over het parkeren van grote of uitzicht belemmerende 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:*
 - a. *op een plaats, nadat het college bij persoonlijke aanschrijving heeft medegedeeld dat dit naar haar oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente;*
 - b. *op een weg, nadat het college bij persoonlijke aanschrijving heeft medegedeeld dat dit parkeren naar haar oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte;*
 - c. *op de weg bij een voor bewoning of ander voor dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.*
2. *Het college kan van de in het eerste lid, onder a en b, gestelde verboden ontheffing verlenen.*
3. *Het in het eerste lid, onder b, gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 uur tot 18.00 uur.*

4. *Het in het eerste lid, onder c, gestelde verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.*

10.4 Gehandicapten

De richtlijnen van het CROW voor het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen zijn:

- Bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw te liggen (altijd minder dan 100 meter en bij voorkeur minimaal één op minder dan 50 meter).
- Voor de overige openbare parkeerplaatsen minimaal één gehandicaptenparkeerplaats per 50 parkeerplaatsen.
- Maatwerk naar behoefte bij speciale voorzieningen zoals ziekenhuizen, medische en maatschappelijke voorzieningen.

Voor de inrichting van een gehandicaptenparkeerplaats worden de CROW-richtlijnen gehanteerd: 3,50 x 5,00 m bij haaksparkeren en 3,50 x 6,00 m (7,5 m als achter wordt in- en uitgestapt) bij langsparkeren. Bij schuin parkeren neemt bedraagt de lengte 4,20 tot 5,15 m tussen 30° en 60°. Indien deze maat niet inpasbaar is op een bepaalde locatie, wordt daarover overlegd met de werkgroep Toegankelijkheid.

10.5 Uitrittenbeleid

Voor uitritten van private terreinen naar de openbare weg spelen twee zaken: de toetsingscriteria voor het verstrekken van een omgevingsvergunning voor een uitweg en het blokkeren van uitritten.

Bij het beoordelen van een aanvraag van een omgevingsvergunning voor een uitweg hanteert de gemeente een aantal vaste criteria. Allereerst wordt artikel 2.1.5.3. van de APV gehanteerd.

Artikel 2.1.5.3 Maken, veranderen van een uitweg

1. *Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag:*
 - a. *een uitweg te maken naar de weg;*
 - b. *van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;*
 - c. *verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.*
2. *In dit artikel wordt verstaan onder:*
 - a. *weg: alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten.*
 - b. *uitweg: een verbinding tussen particulier terrein en de openbare weg die geschikt is voor gebruik door gemotoriseerd verkeer.*
3. *Een vergunning als bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd in het belang van:*
 - a. *de bruikbaarheid van de weg;*
 - b. *het veilig en doelmatig gebruik van de weg;*
 - c. *de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;*
 - d. *de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente.*

Richtlijn toetsing parkeerdruk voor omgevingsvergunning uitrit

Er is een negatieve beoordeling voor een omgevingsvergunning uitrit indien het gemiddeld aantal parkeerplaatsen (openbaar plus privaat) in een gebied van ongeveer 100 x 100 meter minder bedraagt dan de grenswaarde van 1,2 of 1,6 per woning en de parkeerdruk meer dan 95% bedraagt (zie 10.1). Als dat het geval is, wil dat nog niet zeggen dat de aanvraag per definitie afgewezen wordt, want er kunnen andere doorslaggevende argumenten zijn om een aanvraag wel te honoreren.





11. Parkeernormen

11.1 De bouwverordening en parkeernormen

De gemeente Vught stelt eisen aan de aanleg van parkeervoorzieningen bij het aanvragen van een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning). Op grond van de bouwverordening (artikel 2.5.30) worden parkeereisen gesteld (voldoende en afgestemd op de aanwezigheid van openbaar vervoer). De parkeernormen zijn vastgelegd in de Parkeernota 2005, waarbij is gekozen voor specifieke Vughtse normen.

Volgens de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) moeten parkeernormen in bestemmingsplannen staan. Gemeenten krijgen de mogelijkheid om een 'voorwaardelijke verplichting' (de plicht om bij een bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen) in de regels van het bestemmingsplan op te nemen. Beleidsplannen, zoals een parkeerbeleidsplan, mogen geen normen meer bevatten. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook geen parkeernormen.

Zolang het Besluit Ruimtelijke Ordening niet is vastgesteld geldt een overgangsregeling. De parkeereis kan geregeld worden via het bestemmingsplan (onder andere met een voorwaardelijke verplichting) maar ook de bouwverordening (vanuit de Woningwet) kan tot nader order worden toegepast. Pas als het regelen van parkeervoorschriften via de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bestemmingsplannen wettelijk is vastgelegd, wordt de oude werkwijze via de bouwverordening beëindigd na een overgangsperiode van vijf jaar. Voor beide gevallen blijft het hanteren van een vastgestelde Parkeernota (normen, par-

keerplaatsverplichting) het handigst. Bij dit parkeerbeleidsplan is een geactualiseerde Parkeernota 2013 toegevoegd. In nieuwe/herziene bestemmingsplannen worden parkeereisen voor fiets en auto als 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Daarmee wordt voorgesorteerd op de nieuwe situatie waarin parkeervoorschriften worden geregeld in bestemmingsplannen met als basis een vastgestelde Parkeernota.

11.2 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

De parkeernormen worden gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor bouwplannen en voor het opstellen van parkeerbalansen. Bij dubbelgebruik (centrumgebied) en het opstellen van parkeerbalansen wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages en eventueel met een verdere differentiatie van periodes (bijvoorbeeld vroege avond, late avond, nacht). Als basis voor de parkeernormen zijn de parkeerkengetallen van het CROW gehanteerd. In verband met de kwaliteit van de leefbaarheid en de bereikbaarheid is het gemiddelde van het minimum en maximum kengetal als norm gehanteerd.

Voor het toepassen van parkeernormen wordt onderscheidt gemaakt naar de volgende gebieden:

1. De kern Vught als matig stedelijk gebied die onderverdeeld is in het centrumgebied en de rest van de bebouwde kom.
2. De kern Cromvoirt en de buitengebieden als niet-stedelijk gebied.

Parkeernormen autoparkeren					
	Vught centrum	Vught rest bebouwde kom	Cromvoirt en buitengebieden	Aandeel bezoek	Eenheid
Wonen					
Koop, vrijstaand	1,5	1,9	2,0	0,3	woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,4	1,8	1,9	0,3	woning
Koop, tussen- en hoek	1,2	1,6	1,7	0,3	woning
Koop, etage, goedkoop	1,0	1,3	1,3	0,3	woning
Koop, etage, midden	1,1	1,5	1,6	0,3	woning
Koop, etage, duur	1,3	1,7	1,8	0,3	woning
Huur, etage, goedkoop	0,8	1,1	1,1	0,3	woning
Huur, etage, midden	0,8	1,1	1,1	0,3	woning
Huur, etage, duur	1,1	1,5	1,6	0,3	woning
Sociale huurwoning	1,0	1,3	1,3	0,3	woning
Huurhuis, vrije sector	1,2	1,6	1,7	0,3	woning
Serviceflat, aanleunwoning	0,8	0,9	0,9	0,3	woning
Detailhandel					
Wijkcentrum klein		4,5	5,0	76%	100 m ² b.v.o.
Wijkcentrum gemiddeld		5,1	5,6	79%	100 m ² b.v.o.
Wijkcentrum groot		5,7	6,2	81%	100 m ² b.v.o.
Centrum	2,9			82%	100 m ² b.v.o.
Werken					
Kantoor zonder baliefunctie	1,5	2,1	2,5	5%	100 m ² b.v.o.
Kantoor met baliefunctie	2,0	2,8	3,5	20%	100 m ² b.v.o.
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	1,5	2,3	2,3	5%	100 m ² b.v.o.
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	0,6	1,0	1,0	5%	100 m ² b.v.o.
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	1,8	1,9	Var.	100 m ² b.v.o.
Horeca					
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%	100 m ² b.v.o.
Café, bar, cafetaria	5,0	6,0	7,0	90%	100 m ² b.v.o. Incl. terras
Restaurant	9,0	13,0	15,0	80%	100 m ² b.v.o. Incl. terras

Centrumgebied: Gebied binnen de ring Secretaris van Rooijstraat, Dr. Hillenlaan, Buxtelseweg, Taalstraat, Helvoirtseweg en Kapellaan

Bandbreedte parkeernormen

Voor de parkeernormen voor het parkeren van auto's is voor alle functies, op basis van een door de aanvrager, gemotiveerde afwijking van – 15% mogelijk of kan de bovengrens van de parkeerkengetallen van CROW 2012 (publicatie 317) worden gehanteerd.

Aanwezigheidspercentages

Voor het gebruik van aanwezigheidspercentage voor het opstellen van een parkeerbalans en het verlenen van vrijstellingen worden de per-

centages volgens de richtlijnen van het CROW (publicatie 317) gehanteerd met de volgende aanvullingen:

- Voor horeca wordt onderscheid gemaakt tussen daghoreca, avondhoreca en nachthoreca.
- Voor daghoreca wordt onderscheid gemaakt tussen solitaire ligging en centrumligging.
- Voor functies met een maximale parkeervraag in de avonduren wordt onderscheid gemaakt naar vroege avond, late avond en nacht.

Aanwezigheidspercentage (parkeerbalans en toetsing financiële bijdrage bij vrijstelling aanlegplicht op eigen terrein)								
Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoor, bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0
Grootchalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	0
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Bioscoop, theater, podium	5	25	90	90	0	40	100	40
Arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg en verzorgingstehuis/flat, aanleunwoning	50	50	100	100	25	100	100	100
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60	100	60	60	5	60	60	60
Ziekenhuis medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0

Rekenwaarden parkeren eigen terrein (zie paragraaf 5.6)

Situatiebeschrijving parkeren eigen terrein	Rekenwaarde parkeer-capaciteit
Enkele oprit zonder garage	1,0
Lange oprit zonder garage of carport	2,0
Dubbele oprit (> 4,5 m breed) zonder garage	2,0
Garage aan woning zonder oprit	0,0
Garage met enkele oprit	1,0
Garage met lange oprit	2,0
Garage met dubbele oprit	2,0

Voorbeeld van vrijstelling parkeerplaatsverplichting voor bouwplan in het centrumgebied:

Er wordt een bouwaanvraag ingediend voor een restaurant in het centrumgebied. In de volgende tabel is de parkeerbehoefte van dit restaurant volgens de parkeernormen en het aanwezigheidspercentage weergegeven bedraagt voor de verschillende momenten van de week. Tevens is aangegeven wat de resterende parkeercapaciteit is in het omliggende openbaar gebied inclusief de parkeergarage na toevoeging van de nieuwe functie (binnen een loopafstand van 200 m).

Tijdstip	Parkeervraag restaurant	Rest parkeer-capaciteit	Bezetting na toevoegen restaurant
Werkdagochtend	4	200	60%
Werkdagmiddag	12	150	70%
Werkdagavond	16	200	60%
Zaterdagmiddag	12	100	80%
Zaterdagavond	20	150	70%

Uit de tabel blijkt dat zonder toevoeging van parkeerplaatsen kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van het nieuwe restaurant. Er kan

vrijstelling worden verleend voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Wel is er een financiële bijdrage nodig voor het exploiteren van de aanwezige parkeerplaatsen of als reservering voor toekomstige uitbreidingen. Zaterdagmiddag is in dit voorbeeld de maatgevende situatie. Volgens de tabel (zie paragraaf 5.3) wordt 75% van de extra parkeervraag toegerekend aan het bouwplan. In dit geval is dat 75% van 12 parkeerplaatsen is 9 parkeerplaatsen. De financiële afdracht bedraagt dan 9 maal het eenheidsbedrag voor een parkeerplaats in het centrumgebied (bijvoorbeeld 9 maal € 15.000 is € 135.000,-). Bij het bepalen van het eenheidsbedrag wordt rekening gehouden met de exploitatiekosten en de eventuele opbrengsten over de exploitatieperiode indien er sprake is van betaald parkeren.

11.3 Fietsparkeren

1. Centrum: conform autoparkeren + 75% voor het motief werken en 50% voor de overige motieven en bestemmingen.
2. Schilgebied en overig, detailhandel, werken, horeca: conform autoparkeren.
3. Basisscholen: 5 per 10 leerlingen voor de leerlingen en 0,5 per 10 leerlingen voor medewerkers.
4. Middelbare scholen: 14 per 100 m² b.v.o. voor de leerlingen en 0,5 per 100 m² b.v.o. voor de leerlingen en 0,5 per 100 m² b.v.o. voor medewerkers.
5. ROC: 12 per 100 m² b.v.o. voor de leerlingen en 0,5 per 100 m² b.v.o. voor de leerlingen en 0,9 per 100 m² b.v.o. voor medewerkers.

Voor fietsparkeernormen zijn geen afwijkingen naar beneden mogelijk maar wel 'onbepikt' naar boven.

11.4 Fiets en openbaar vervoer

De fiets is het belangrijkste voortransportmiddel voor de trein. Bij het station is een groot tekort aan stallingsplaatsen voor de fiets. In het kader van project 'Ruimte voor de Fiets' zijn in het najaar van 2012 350 extra stallingsplaatsen aangelegd.

Bushaltes in Vught hebben een regionale functie. Daar kan de combinatie met de fiets eveneens van belang zijn. Daarom worden alle bushaltes van lijnbussen voorzien van minimaal 5 stallingsplaatsen met aanbindmogelijkheid. Voor de uitvoering worden de prioriteiten nog bepaald op basis van waargenomen behoefte en functie van de halte gebruik, (ligging/bereik, aantal lijnen en frequentie).

De vijf drukst gebruikte (aantal instappers) ov-haltes zijn: Taalstraat, Helvoirtseweg, Moleneindplein, Hertoglaan, Brabantlaan. Een buurt-bushalte komt ook in aanmerking voor stallingsvoorzieningen indien er al een aantoonbaar gebruik of behoefte aanwezig is. Periodiek wordt het gebruik gecheckt en indien de stallingsplaatsen volledig worden benut, wordt het aantal uitgebreid.



Foto 3 en 4: Het aantal stallingsplaatsen bij het station is uitgebreid



12. Actieplan en programmabegroting

12.1 Totaal overzicht actieplan

Nr	Actie	Jaar van uitvoering
01	Afspraken ontwikkelaar centrumplan West inzake parkeerregulering	2012/2013
02	Vaststellen en uitvoeren ontheffingsbeleid	Doorlopend
03	Wijzigen aanvangstijd parkeerregulering naar 10.00 uur	Bij uitbreiding van parkeerregulering
04	Opstellen parkeerscenario's	Na zicht op ontwikkelingen Centrumplan-Oost
05	Toepassen toetsingskader	Doorlopend
06	Onderzoeken tijdsafhankelijke parkeerverboden Moleneindplein e.o.	2013
07	ANWB-bewegwijzering P+R voorzieningen station Vught	2013
08	Opstellen parkeerregulering parkeren vrachtwagen en grote voertuigen	2014
09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	2013-2014-2015
10	Nadere uitwerking beleidsuitgangspunten elektrische voertuigen/laadpalen	2013
11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	Doorlopend
12	Handhaving	Doorlopend
13	Handhaving aanpassen aan evt. uitbreiding parkeerregulering	Bij uitbreiding van parkeerregulering
14	Periodiek benoemen speerpunten handhaving	Doorlopend
15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	Doorlopend
16	Opstellen plan fietsparkeren centrum	2013
17	Toepassen fietsparkeernormen	Doorlopend
18	Verbeteren stallingsvoorzieningen Openbaar vervoer halten	2014-2015-2016
19	Monitoring parkeersituatie centrum	2015
20	Monitoren parkeerschijfzone (inclusief beoordeling efficiency monitoringsysteem)	2015
21	Monitoren parkeersituatie Station en omgeving	2014
22	Evaluatie en actualisatie Parkeerbeleid 2013-2022	2022

TOTAALOVERZICHT 2013				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
2013	01	Afspraken ontwikkelaar centrumplan West inzake parkeerregulering	0,-	
2013	02	Vaststellen en uitvoeren ontheffingenbeleid	0,-	
2013	05	Toepassen toetsingskader	0,-	
2013	06	Onderzoeken tijdsafhankelijke parkeerverboden Moleneindplein e.o.	0,-	
2013	07	ANWB-bewegwijzering P+R voorzieningen station Vught	8.000,-	
2013	09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	15.000,-	
2013	10	Opstellen nota beleidsuitgangspunten elektrische voertuigen	2.500,-	
2013	11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	0,-	
2013	12	Handhaving	5.000,-	
2013	14	Periodiek benoemen speerpunten parkeerexcessen	0,-	
2013	15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	0,-	
2013	16	Plan fietsparkeren centrum	0,-	
2013	17	Toepassen fietsparkeernormen	0,-	
2013		TOTAAL		€ 30.500,-

TOTAALOVERZICHT 2014				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
2014	02	Uitvoeren ontheffingenbeleid	0,-	
2014	05	Toepassen toetsingskader	0,-	
2014	08	Opstellen parkeerregulering Vrachtwagenparkeren	0,-	
2014	09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	15.000,-	
2014	11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	0,-	
2014	12	Handhaving	10.000,-	
2014	14	Periodiek benoemen speerpunten parkeerexcessen	0,-	
2014	15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	0,-	
2014	17	Toepassen fietsparkeernormen	0,-	
2014	18	Verbeteren stallingsvoorzieningen Openbaar vervoer halten	7.500,-	
2014	21	Monitoren parkeersituatie Station en omgeving	5.000,-	
2014		TOTAAL		€ 37.500,-



TOTAALOVERZICHT 2015				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
2015	02	Uitvoeren ontheffingenbeleid	0,-	
2015	05	Toepassen toetsingskader	0,-	
2015	09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	15.000,-	
2015	11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	0,-	
2015	12	Handhaving	15.000,-	
2015	14	Periodiek benoemen speerpunten parkeerexcessen	0,-	
2015	15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	0,-	
2015	17	Toepassen fietsparkeernormen	0,-	
2015	18	Verbeteren stallingsvoorzieningen Openbaar vervoer halten	7.500,-	
2015	19	Monitoren parkeersituatie centrum	15.000,-	
2015	20	Monitoren parkeerschijfzone	Zie 19	
2015		TOTAAL		€ 52.500,-

TOTAALOVERZICHT 2016				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
2016	02	Uitvoeren ontheffingenbeleid	0,-	
2016	05	Toepassen toetsingskader	0,-	
2016	09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	7.500,-	
2016	11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	0,-	
2016	12	Handhaving	30.000,-	
2016	14	Periodiek benoemen speerpunten parkeerexcessen	0,-	
2016	15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	0,-	
2016	17	Toepassen fietsparkeernormen	0,-	
2016	18	Verbeteren stallingsvoorzieningen Openbaar vervoer halten	7.500,-	
2016		TOTAAL		€ 45.000,-



TOTAALOVERZICHT 2017				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
2017	02	Uitvoeren ontheffingenbeleid	0,-	
2017	05	Toepassen toetsingskader	0,-	
2017	09	Aanpassen maatvoering bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen	7.500,-	
2017	11	Toetsing evenementenvergunning uitbreiden met parkeerplan	0,-	
2017	12	Handhaving	30.000,-	
2017	14	Periodiek benoemen speerpunten parkeerexcessen	0,-	
2017	15	Aanvragen omgevingsvergunning uitweg beoordelen op parkeercapaciteit	0,-	
2017	17	Toepassen fietsparkeernormen	0,-	
2017		TOTAAL		€ 37.500,-

TOTAALOVERZICHT PM ACTIES				
Jaar	Nr	Actie	Kosten (€)	Totaal/jaar
PM	03	Wijzigen aanvangstijd parkeerregulering naar 10.00uur	€ 3.000,-	
PM	04	Opstellen parkeerscenario's	€ 12.500,-	
PM	13	Handhavingsniveau aanpassen aan evt. uitbreiding parkeerregulering	€ 50,-/p-plaats /jaar	
2022	22	Evaluatie en actualisatie Parkeerbeleid	25.000,-	
		TOTAAL		€ 40.500,- + € PM



12.2 Programmabegroting verkeer

Gemeentelijke kaders

- Verkeer- en vervoerplan 2009 (actualisatie 2013).
- Parkeerbeleid en parkeernota 2006.

Ontwikkelingen

In tegenstelling tot het parkeerbeleid 2006 (met name gericht op het centrum) wordt het parkeerbeleid 2013-2022 gemeentebreed geformuleerd. Omdat het parkeerbeleid de gehele gemeente betreft voegen we nieuwe thema's toe: parkeren per gebied (bijv. woonwijk of winkelcentra), per doelgroep (bijv. gehandicapten en elektrische auto's), handhaving en fietsparkeren. Verder passen we de parkeernorm aan op basis van meest recente parkeergetallen van de CROW (oktober 2012). Parkeerplaatsverplichting op eigen terrein passen we deels toe.

Wat willen we bereiken?

Vermijden van parkeeroverlast door richting te geven aan de wijze waarop de (beperkte) parkeerruimte in de gemeente Vught te verdelen is en de wijze waarop we in de parkeerbehoefte (auto en fiets) voorzien. Daarbij rekening houdend met leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

Effectindicatoren	Streefcijfers				
	2013	2014	2015	2016	2017
Tevredenheid over parkeren ⁶	6,8	6,9	7,0	7,1	7,2
Prestatie-indicatoren	Streefcijfers				
	2013	2014	2015	2016	2017
Aanpassen gehandicaptenparkeerplaatsen	5 st.	5 st.	5 st.	5 st.	5 st.
Verbeteren stallingsvoorzieningen haltes openbaar vervoer	50 st. ⁷	50 st.	50 st.	50 st.	50 st.

Wat gaan we doen?

Activiteiten	Toelichting	Maand
Bovenstaande doelstellingen en uitgangspunten zijn voor de periode van dit beleidsplan (2013-2022) benoemd in hoofdstuk 7 en paragraaf 12.1	Hiermee krijgt u voor de periode 2013-2022 inzicht in de activiteiten die u van ons kunt verwachten. Jaarlijks verwerken wij de voorgenomen activiteiten in de programmabegroting	2013-2022

⁶ Ontleend aan benchmark 'Waar staat je gemeente'

⁷ Het streefcijfer richt zich op het aantal fietsvoorzieningen bij haltes met als uitgangspunt 5 stallingsplaatsen per halte. Uitgaande van ongeveer 65 bushaltes betekent dit dat over een periode van ongeveer 4 tot 5 jaar alle haltes zijn voorzien van stallingsvoorzieningen (een aantal is reeds in 2011-2012 voorzien).



Bijlage 1: Overzicht van alle beleidspunten uit het parkeerbeleid 2013-2022

Centrum

1. In de nieuwe parkeergarage Centrum-west wordt een vorm van parkeerregulering in gevoerd. De principe-afspraken die daarover reeds met de ontwikkelaar gemaakt zijn, worden verder uitgewerkt.
2. Als de parkeerdruk ten gevolge van het parkeren door werknemers rondom het reguleringsgebied te hoog wordt voor de bewoners, kan dat aanleiding zijn om de parkeerregulering uit te breiden. Voor de beoordeling wordt een uitbreidingscriterium toegepast (zie 9.3 en 9.5). Toetsing kan periodiek plaatsvinden en in ieder geval naar ingrijpende veranderingen in het parkeeraanbod (bijvoorbeeld na het in gebruik nemen van de parkeergarage Centrum of het parkeervrij maken van het delen van het centrumgebied).
3. De uitbreiding van de parkeerregulering wordt kostenneutraal ingevoerd. Dit betekent dat er altijd beoordeeld wordt wat de meest efficiënte (qua doelstelling en financiën) vorm van parkeerregulering is en op welke wijze de kosten worden gedekt. Af te wegen vormen van parkeerregulering zijn: de parkeerschijfzone, parkeren voor vergunninghouders en betaald parkeren.
4. Als er genoeg parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bezoekers van het centrumgebied, worden ontheffingen aan bewoners van het kerngebied uitgegeven. Indien de parkeerdruk tijdens de winkeluren hoog is, kan het nodig zijn om met een wachtlijst te werken of een ontheffing te verstrekken voor een iets verder weg gele-

gen straat. Voor de beoordeling wordt het ontheffingencriterium toegepast (zie 9.4).

5. In nieuwe reguleringsgebieden krijgen de bewoners een ontheffing (het ontheffingencriterium wordt uitsluitend ingezet voor de bestaande parkeerschijfzone). Voor een nieuwe reguleringsgebied wordt uitgegaan van een maximale uitgifte van gemiddeld 1,2 ontheffingen per woning. Als het parkeeraanbod kleiner is dan gemiddeld 1,2 parkeerplaats per woning wordt de maximale uitgifte daarop aangepast. Iedere woning kan in ieder geval beschikken over één ontheffing en afhankelijk van de parkeercapaciteit een aantal woningen over een tweede ontheffingen (maximaal 20%). Het gemiddeld autobezit over de gehele gemeente ligt op ongeveer 1,0 auto per woning⁸. Indien (in de toekomst) het maximum aantal ontheffingen zou zijn uitgegeven, wordt op dat moment beoordeeld of aanpassingen van het uitgiftebeleid tot de mogelijkheden behoort dan wel of het noodzakelijk is om met een wachtlijst te werken.
6. Voor de parkeerschijfzone wordt een effectieve handhaving ingezet zodat de parkeercapaciteit zoveel mogelijk gebruikt wordt volgens de opgestelde uitgangspunten (zie 2.1). Als kwaliteitsmaat wordt gehanteerd dat minimaal 95% van de auto's correct zijn geparkeerd.
7. De maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone bedraagt 1,5 uur. Voor supermarktbezoek en boodschappen doen is dat voldoende. Indien de verblijfsduur toeneemt, omdat het centrumgebied meer te bieden heeft en bezoekers langer willen blijven, is een uitbreiding naar bijvoorbeeld maximaal twee uur gewenst (zie 9.6).

⁸ Bron: *Leefbaarheid: feiten in beeld, Verkeer en Mobiliteit, nummer 13, september 2010, PON/Provincie Noord-Brabant.*

8. Indien de parkeerregulering wordt uitgebreid in de vorm van een parkeerschijfzone wordt de aanvangstijd voor de regulering verschoven naar 10.00 uur. Dit biedt meer flexibiliteit voor de 'vroege' bezoekers (op dat moment is de parkeerdruk nog niet hoog) en verlaagt het aantal handhavingsuren. Met een verschuiving naar een begintijdstip van 10.00 uur blijft het gewenste effect om lang-parkeerders te weren in stand.
9. Voor het centrumgebied kan er (in de toekomst) aanleiding zijn om de wijze van parkeerregulering te heroverwegen. Mogelijke aanleidingen zijn: een verdere toename van de verblijfsduur (de parkeerschijfzone past niet meer bij het parkeergedrag), de handhavingskosten die nodig zijn om de parkeerschijfzone goed te laten functioneren en de samenhang met de ontwikkeling van Centrum-oost (zie 9.6). Bij het eventueel uitbreiden van de parkeerregulering wordt steeds beoordeeld of een parkeerschijfzone het juiste middel blijft. Daarbij wordt tevens de parkeerbehoefte en het parkeergedrag functies in het uitbreidingsgebied betrokken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de sociaal-culturele functies en activiteiten (zoals Theater de Speeldoos, de accommodaties Rozenoord/Vlierthok en de Petruskerk).
10. Parkeerverwijzing is een middel om zoekverkeer te voorkomen.

Woonwijken

11. Voor de beoordeling van parkeerproblemen in woonbuurten wordt het toetsingskader gehanteerd (zie 10.1). Op basis van de parkeerdruk, het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit, een maximale loopafstand van 100 m tot de woning en het aanwezige aanbod wordt bepaald of er sprake is van een parkeerprobleem, wat de urgentie is ten opzichte van andere buurten en welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn.

12. Als de parkeerdruk in een woonwijk kan worden verminderd door het beter benutten van private parkeerplaatsen, neemt de gemeente de rol van parkeermakelaar op zich (zie 10.1).
13. De gemeente werkt actief mee aan het faciliteren van parkeerplaatsen voor deelauto's (zie 3.3).

Buurtwinkelcentra

14. Het thans geldende parkeerbeleid (parkeerschijfzone) blijft gehandhaafd.
15. Parkeerregulering in de directe omgeving van een buurtwinkelcentrum wordt overwogen indien voldaan wordt aan het uitbreidingscriterium (vraagvolgend, zie 9.3).
16. De beleidspunten 5. tot en met 9. die voor het centrumgebied zijn geformuleerd zijn eveneens van toepassing op de buurtwinkelcentra (zie bladzijde 13).

Station en OV-haltes

17. De gemeente zet in op scheiding van de verschillende type parkeerders (treinreizigers, bewoners, winkelen, werken).
18. In verband met de uitbreiding van de parkeercapaciteit wordt er wordt geen parkeerregulering ingezet
19. Er vindt een tweejaarlijkse monitoring plaats (parkeerdruk en het gebruik van de parkeervoorzieningen door de verschillende type gebruikers).

IJzeren Man

20. Het reeds bestaande handhavingsbeleid wordt gecontinueerd. De parkeerders (auto en fiets) worden geleid naar de centrale parkeervoorzieningen en op de Boslaan wordt gehandhaafd.
21. De beheerder van de IJzeren Man maakt in een periodiek overleg met de parkeerhandhavers afspraken maken over de gewenste handhavingsmomenten.
22. Naast de handhaving zijn de volgende maatregelen in te zetten: fysieke maatregelen en herinrichting waardoor parkeren op ongewenste plekken niet mogelijk is, het inzetten van verkeersregelaars en parkeerverwijzing.

Vrachtwagens en grote voertuigen

23. Het beleid voor het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen wordt omgedraaid van 'overal toegestaan tenzij....' naar 'overal verboden behalve'.
24. De gemeente gaat een aantal locaties aanwijzen waar het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen wordt toegestaan. Voor het benoemen van de locaties wordt eerst geïnventariseerd waar thans vrachtwagens en grote voertuigen geparkeerd worden en wordt in overleg met de betrokkenen naar passende oplossingen gezocht.
25. Gelijktijdig wordt in de APV opgenomen dat buiten deze locaties het parkeren van vrachtwagens en grote voertuigen niet is toegestaan.

Gehandicapten

26. Bij openbare voorzieningen worden voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd. Richtinggevend zijn de richtlijnen, de specifieke vraag op locaties en de demografische ontwikkelingen.
27. De gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen aan de maatvoering conform de richtlijnen van het CROW.
28. Bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangepast indien de toegankelijkheid onvoldoende is.
29. De handhaving van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt één van de speerpunten (zie 4.1). Samen met de gebruikers wordt vastgesteld welke plaatsen prioriteit krijgen in de handhaving.

Deelauto's

30. De gemeente Vught faciliteert het gebruik van deelauto's door exclusieve parkeerplaatsen te bestemmen voor deelauto's. Verzoeken van aanbieders worden gehonoreerd in gebieden (ongeveer 100 x 100 m) waar de parkeerbezetting in de avonduren minder dan 95% bedraagt of het parkeeraanbod boven de grenswaarde (1,2 of 1,6) ligt.
31. In andere gevallen wordt nauwkeurig de meeste geschikte locatie in beeld gebracht of vindt (indien mogelijk) een compensatie van parkeercapaciteit plaats.

Elektrische auto's

32. De gemeente werkt mee aan het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen met een oplaadpaal voor elektrische auto's.
33. De gemeente stelt hiervoor een "Regeling laadpalen elektrisch vervoer" op met daarin nadere voorwaarden en beleidsuitgangspunten.
34. Kosten voor plaatsing, beheer en onderhoud en verbruik komen voor rekening van gebruikers en/of (energie)leveranciers van laadpalen.
35. Bij het beschikbaar stellen van een parkeerplaats voor elektrische auto's wordt dezelfde beoordelingssystematiek toegepast als voor deelauto's.

Evenementen

36. Voor een evenement is een vergunning nodig waar voorwaarden aan kunnen worden verbonden. Op het gebied van parkeren van auto's en fietsen worden voorwaarden gesteld als er meer dan 100 auto's en/of fietsgebruikers verwacht worden. Er is dan een parkeerplan nodig, dat inzicht geeft in de parkeerlocaties (auto en fiets), het informeren en geleiden naar de parkeerlocaties, de handhaving en de wijze waarop het gebruik van andere vervoerwijzen wordt gestimuleerd (bijvoorbeeld OV-arrangementen, pendeldiensten, mobiele fietsenstallingen).

Handhaving

37. De parkeerhandhaving wordt geïntensiveerd waarbij het wensbeeld is een inzet van 800 handhavingsuren per jaar (bij een benodigde extra inzet in de parkeerschijfzone is het wensbeeld 1.000 handhavingsuren per jaar). Daarbij wordt nog beoordeeld op welke wijze met een monitoringsysteem een efficiëncyslag mogelijk is.

38. Buiten de parkeerschijfzone worden per kwartaal de belangrijkste speerpunten geselecteerd binnen de categorieën gehandicaptenparkeerplaatsen, uitritten, gevaarlijke situaties, doorgang voetgangers en hulpdiensten.

Uitritten

39. Aanvullend op de APV worden aanvragen voor een omgevingsvergunning voor een uitrit beoordeeld op het aspect parkeeraanbod (voor richtlijn zie 10.5).
40. Indien een omgevingsvergunning voor een uitrit wordt verstrekt, wordt de aanvrager erop gewezen dat in het geval van het invoeren van parkeerregulering er geen recht zal zijn op een parkeervergunning of parkeerontheffing voor de eerste auto in het reguleringsgebied.
41. Bij het selecteren van speerpunten voor de handhaving worden de klachten over de uitritten betrokken. Op de probleemgevallen wordt extra gehandhaafd. Pas als regelmatige handhaving niet tot een oplossing leidt wordt in het uiterste geval beoordeeld of inrichtingsmaatregelen (bij voorkeur met eenvoudige en lichte markeringen) een oplossing kunnen bieden.

Parkeernormen en parkeerplaatsverplichting

42. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunningen (bouwaanvraag) worden de parkeernormen toegepast die zijn opgenomen in de tabel in paragraaf 11.2.
43. Voor de parkeernormen voor het parkeren van auto's is voor alle functies, op basis van een door de aanvrager, gemotiveerde afwijking van -15% mogelijk of kan de bovengrens van de parkeergetallen van CROW 2012 (publicatie 317) worden gehanteerd.

- 44. In het centrumgebied is een vrijstelling tot de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein mogelijk indien de extra parkeervraag kan worden gefaciliteerd in de reeds aanwezige parkeercapaciteit of (nieuwe) collectieve parkeervoorzieningen. De parkeerplaatsverplichting wordt dan omgezet in een financiële afdracht voor het aanleggen en/of exploiteren van parkeervoorzieningen.
- 45. Bij het opstellen van parkeerbalansen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, parkeren op eigen terrein en maximale loopafstanden.
- 46. Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag.

Fietsparkeren

- 47. Kwaliteit: het toepassen van robuuste voorzieningen voor het fietsparkeren zo veel mogelijk met aanbindmogelijkheden.
- 48. Uniformiteit: het streven naar eenduidigheid van de voorzieningen voor het fietsparkeren die passen in het straatbeeld.
- 49. Maatwerk: concentreren van voorzieningen voor het fietsparkeren waar dat zinvol is en spreiding waar dat nodig is.
- 50. Kwantiteit: voldoende aanbod (zie volgende paragraaf).
- 51. Er wordt uitvoering gegeven aan een (nog op te stellen) uitvoeringsplan fietsparkeren centrum.
- 52. Tekorten aan fietsparkeerplaatsen buiten het centrum worden vraagvolgend aangepakt.
- 53. De werkwijze voor het toepassen van de parkeernormen voor het fietsparkeren wordt gelijk aan het toepassen van parkeernormen voor het parkeren van auto's (zie hoofdstuk 5).

- 54. Voor fietsparkeernormen zijn geen afwijkingen naar beneden mogelijk maar wel 'onbeperkt' naar boven.
- 55. Buiten het centrumgebied worden dezelfde waarden gebruikt als voor het parkeren van auto's. Dat betekent dat er voor fietsers minimaal evenveel stallingsplaatsen aanwezig moeten zijn als parkeerplaatsen voor auto's. De stallingsplaatsen dienen ook als zodanig te zijn ingericht (fietsenrekken, aanbindrekken, gebouwde stallingen).
- 56. In het centrumgebied is de norm voor winkelen, werken en horeca voor de fiets 50% hoger dan voor het parkeren van auto's. Voor het motief werken is de norm 75% hoger.
- 57. Voor scholen zijn apart gedefinieerde normen van toepassing. (zie paragraaf 11.1).



Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2012

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022 Vught Gemeente Vught
Samengesteld door	Ed Graumans ('Met Graumans')  Jasper de Vries (XTNT) Marco Cruijssen (Gemeente Vught)
Projectnaam	Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022 Vught
Projectnummer	317B
Datum	7 februari 2013
Bestandsnaam	M:\Projecten\2012\Opdrachten 2012\125-00 Vught (XTNT), Evaluatie en actualisatie parkeerbeleid\Rapportage\Concept parkeerbeleidsplan Vught.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitmuntende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.