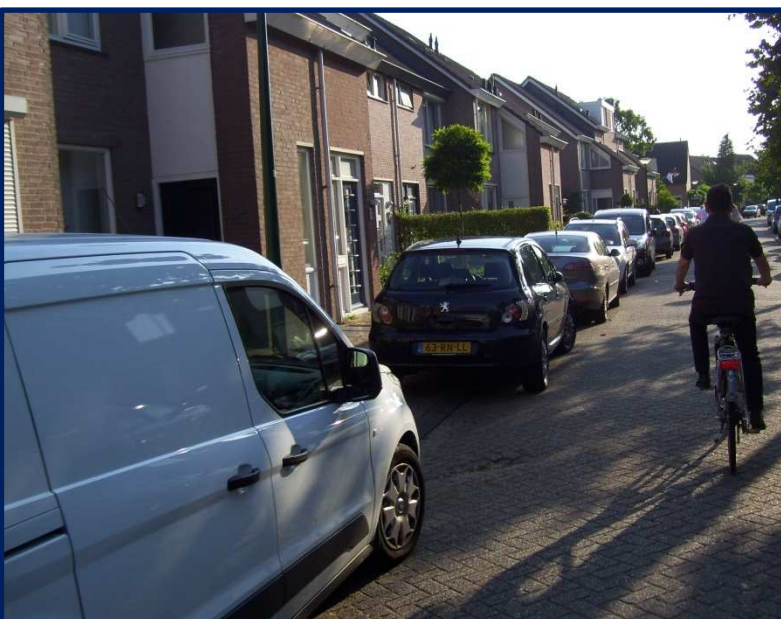


# Kaders Parkeerbeleid Loon op Zand



gemeente Loon op Zand





# Kaders Parkeerbeleid Loon op Zand

Vastgesteld op 14 juni 2016



# Inhoudsopgave

Inleiding	7
1. Woonomgeving	7
2. Centrum- en winkelgebieden	7
3. Bedrijvenlocaties	7
4. Fietsparkeren	7
5. Parkeernormen	8
6. Parkeergedrag en handhaving	8
7. Doelgroepen en voertuigen	8

Met “wij” en “ons” in de teksten wordt het college van B en W en de gemeenteraad bedoeld.



## Inleiding

Het parkeerbeleid van de gemeente Loon op Zand dateert van 2006 (waaronder de parkeernormen). Voor diverse ontwikkelingen en thema's zijn geen of gedaateerde kaders aanwezig. In acht jaar verandert er veel zoals:

- De parkeervraag (toename autobezit).
- Het parkeeraanbod (uitbreiding en vermindering van parkeervoorzieningen).
- Functies, ruimtelijke structuur en nieuwe ambities zoals leisure in de regio, uitbreiding en toename van het bezoek aan de Efteling, de ontwikkeling van het Bruisend Dorpshart Kaatsheuvel.
- Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals de deelauto en de elektrische auto.
- Het parkeerbeleid heeft onder andere een samenhang met de Structuurvisie, het leisure-beleid, de centrumontwikkelingen, het gebruik van de openbare ruimte en ruimtelijke ontwikkelingen.

Om deze redenen is het parkeerbeleid geactualiseerd, zodat de komende jaren met nieuwe kaders gewerkt kan worden.

## 1. Woonomgeving

1. Een hoge parkeerdruk in de woonomgeving betekent niet automatisch dat het aantal parkeerplaatsen door ons wordt uitgebreid. Wij hanteren een acceptabele loopafstand van 100 meter en zes 'urgentieklassen'. Alleen gebieden die liggen in de urgentieklassen 1 en 2 (laag aanbod, hoge bezetting) komen in aanmerking voor maatregelen indien een betere benutting van de parkeercapaciteit niet mogelijk is of onvoldoende effect oplevert. De uitbreidingen moeten tevens kostenefficiënt zijn en haalbaar (ruimtelijk, kwalitatief, planologisch, draagvlak). Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek in 2014 worden de urgentieklassen benoemd. Dit wordt iedere 3 of 4 jaar geactualiseerd.
2. Indien er parkeeroverlast optreedt ten gevolge van uitwijkgedrag van werknemers of bezoekers (bijvoorbeeld van De Efteling) naar een woonbuurt, behoort uitbreiding van de parkeerregulering tot de mogelijkheden. Van de bewoners verwachten wij dat ze eerst het draagvlak daarvoor vooraf aantonen. Wij beoordelen dan vervolgens objectief of er sprake is van uitwijkgedrag en of dit op een andere manier dan met parkeerregulering kan worden opgelost. Bij de draagvlakpeiling moet de informatie worden betrokken dat vanaf een derde vergunning (kenteken) en bij meer dan 1 mutatie per jaar er kosten in rekening gaan worden gebracht.

## 2. Centrum- en winkelgebieden

3. Als in een centrum- of winkelgebied de parkeerplaatsen te veel worden ingenomen door werknemers, wordt in samenwerking met de ondernemers ingezet op: meer fietsgebruik, het gebruiken van andere parkeerlocaties door de werknemers en, als het niet anders kan, invoeren van een parkeerschijfzone.
4. Voor het Bruisend Dorpshart Kaatsheuvel beoordelen we of deze aanpak nodig is op basis van onderzoekscijfers die wij in beeld brengen als het centrumgebied (nagenoeg) gereed is.

## 3. Bedrijvenlocaties

5. Parkeerproblemen (hoge parkeerdruk) op bedrijventerreinen kunnen door bedrijven zelf opgelost worden door het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer of door het optimaal benutten van de totale parkeercapaciteit (openbaar en privaat).
6. Het uitbreiden van parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen komt voor rekening van de bedrijven. De bedrijven kunnen zelf een afweging kunnen maken op basis van de noodzaak en de kosten. Indien gekozen wordt voor uitbreiding van de parkeercapaciteit, beoordelen wij of dit ook daadwerkelijk ruimtelijk (inclusief beeldkwaliteit), verkeerskundig en planologisch haalbaar is.

## 4. Fietsparkeren

7. Goede stallingsvoorzieningen horen bij het stimuleren van het fietsgebruik. Onze speerpunten (in samenwerking met ondernemers) voor het aanbieden van goede en voldoende stallingsvoorzieningen zijn: centrum- en winkelgebieden (bezoekers en werknemers), openbare voorzieningen, haltes van het openbaar vervoer, publiekstrekkingen en bedrijvenlocaties (werknemers).
8. Voor de centrumgebieden wordt een fietsparkeerplan opgesteld. Voor een evenwichtige verdeling van fietsparkeerplaatsen en autoparkeerplaatsen kan een herverdeling op specifieke locaties nodig zijn, waarbij enkele parkeerplaatsen voor auto's worden omgezet in fietsparkeerplaatsen.
9. Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning of een evenementenvergunning worden (net als voor de auto) eisen gesteld aan het fietsparkeren.

## 5. Parkeernormen

10. Het opstellen van de parkeereis voor een omgevingsvergunning wordt flexibeler zonder dat dit tot een te grote parkeerdruk leidt. We bieden meer mogelijkheden voor het benutten van restcapaciteit, voor een (gedeeltelijke) aanleg van de parkeereis in de openbare ruimte en vergroten de haalbaarheid van kleine plannen en bedrijfsinitiatieven.
11. Voor de centrumgebieden wordt een parkeerbalans voor auto's en fietsen gehanteerd. Voor een evenwichtige verdeling van fietsparkeerplaatsen en autoparkeerplaatsen kan een herverdeling op specifieke locaties nodig zijn, waarbij enkele parkeerplaatsen voor auto's worden omgezet in fietsparkeerplaatsen.
12. Voor omgevingsvergunningen gaat ook een parkeereis voor fietsen gelden.
20. Voor elektrische auto's werken wij mee aan het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte.
21. Voor deelauto's werken wij mee aan het reserveren van parkeerplaatsen.
22. Voor brommobielen (maximaal 45 km/uur) is, mogelijk in de toekomst, aanvullend beleid nodig indien deze te veel overlast op trottoirs opleveren.

## 6. Parkeergedrag en handhaving

13. Voor de basisscholen streven we naar een schoolomgeving die vrij is van parkeer- en verkeerschaos.
14. De parkeervoorziening bij de Roestelberg wordt uitgebreid. Op topdagen is een gastvrije benadering nodig voor het juiste parkeergedrag in combinatie met handhaving waar dat noodzakelijk is.
15. Voor het afgeven van een evenementenvergunning kunnen eisen worden gesteld aan het parkeren van auto's en fietsen.
16. Periodiek benoemen we speerpunten voor de inzet van de (beperkte) handhaving.

## 7. Doelgroepen en voertuigen

17. Voor personen met een beperking is maatwerk mogelijk in de vorm van een (gratis) gereserveerde parkeerplaatsen en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.
18. Overlast van geparkeerde vrachtwagens wordt tegengegaan door bepalingen in de APV.
19. In overleg met de belanghebbenden en de eigenaren willen we overlast van bedrijfsbusjes voorkomen.





