

# Module parkeren

## Inleiding

### Modulaire opbouw GVVP

Het Astense GVVP kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De visie in de kop zet in op duurzame mobiliteit, behoudt van het groene karakter van de gemeente en een duidelijke wegenstructuur. Uitwerking vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

### Parkeren

Het thema Parkeren heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Het beleid voor parkeren is geactualiseerd en uitgebreid. Parkeertellingen hebben inzicht gegeven in de laatste stand van zaken. Ook hebben nieuwe ontwikkelingen, zoals parkeren voor elektrische voertuigen, een plek gekregen.

## Situatiebeschrijving

### Parkeerklachten

In de huidige situatie wordt veel geklaagd over parkeren. Het merendeel van de klachten, vragen, meldingen en verzoeken, ongeveer een derde van het totaal, gaan over parkeren, parkeeroverlast, blauwe zone en andere parkeergerelateerde zaken.

### Parkeerdrukmeting

In september 2015 is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het centrum van Asten<sup>1</sup>. Hierbij is de bezetting van de verschillende parkeerplaatsen gemeten, binnen de blauwe zone en in het schilgebied daar omheen, op vier verschillende momenten. Er is geteld op een woensdagochtend tijdens de tweewekelijkse markt, op donderdagmiddag en –avond en op zaterdagmiddag. Uitgangspunt voor de analyse is dat een parkeerbezetting van  $\geq 85\%$  betekent dat het lastig is om een vrije parkeerplaats te vinden.

---

<sup>1</sup> Bron: Rapportage 'Parkeerdrukmeting centrum Asten', september 2015

### *Blauwe zone*

Op zaterdagmiddag wordt de hoogste parkeerdruk gemeten in de blauwe zone, de bezettingsgraad in de zone als geheel is dan 64%. Op dat moment zijn 466 van de 784 blauwe zone parkeerplaatsen bezet. Hoewel er nog meer dan voldoende parkeerplaatsen vrij zijn in de blauwe, wordt op diverse secties een bezettingsgraad van 100% of meer gemeten. Deze secties betreffen echter parkeergelegenheden met maximaal 15 parkeerplaatsen. Met uitzondering van het Burgemeester Ruttenplein met een bezettingsgraad van 94%, wordt op geen van de grote parkeerterreinen op zaterdag een te hoge bezettingsgraad geconstateerd.

Op donderdagavond is de bezettingsgraad in de blauwe zone het laagst met 31%.

### *Schilgebied*

De parkeerdruk in het centrum net buiten de blauwe zone is het hoogst op woensdagochtend. Op dat moment wordt een bezettingsgraad gemeten van 48%. In totaal zijn er op dit piekmoment 6 secties waar een te hoge bezettingsgraad gemeten wordt ( $\geq 85\%$ ), namelijk in de Tulpstraat, Asterstraat, Rechtestraat, Driehoekstraat, Wilhelminastraat en 1<sup>e</sup> St. Jozefstraat. Alleen in de Driehoekstraat en de Wilhelminastraat wordt ook een te hoge parkeerdruk geconstateerd op donderdagmiddag. Deze locaties grenzen direct aan de blauwe zone.

Buiten het piekmoment op woensdagmiddag varieert de bezettingsgraad buiten de blauwe zone niet veel, de laagst gemeten bezettingsgraad is 39%.

### *Conclusie*

De parkeerdrukmeting wijst uit dat er zich geen grote parkeerproblemen voordoen in de blauwe zone en in het schilgebied daarbuiten. De gemiddelde bezettingsgraden zijn zelfs op piekmomenten aan de lage kant en daarmee zeer acceptabel.

Het centrum van Asten kent op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen dan ook geen capaciteitsprobleem. Er zijn altijd ruim voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Er kunnen wel een aantal parkeersecties worden onderscheiden waar zich knelpunten voordoen, onder andere bij het Burgemeester Ruttenplein in de blauwe zone en in de Driehoekstraat en Wilhelminastraat net buiten de blauwe zone. Over het algemeen geldt voor het centrum van Asten dat op sommige locaties sprake is van een verdeelprobleem, dit in tegenstelling tot een capaciteitsprobleem.

### **Blauwe zone**

In het centrum van Asten geldt een parkeerschijfzone, oftewel een blauwe zone. De blauwe zone geldt van maandag tot en met zaterdag van 8.00 – 19.00 uur. Met een parkeerschijf mag maximaal twee uur geparkeerd worden. In het directe centrumgebied geldt een blauwe zone waar maximaal 30 minuten geparkeerd mag worden.

Het algemene beeld van de blauwe zone is dat deze goed functioneert. Kernpunt is dat de belangrijkste doelgroepen, bezoekers en bewoners van het centrum, een goede parkeerplaats kunnen vinden. Dat is het geval.

#### *Ontheffingen bewoners*

Het systeem van ontheffingen voor bewoners functioneert goed. Bewoners moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen om in aanmerking te komen voor één of twee ontheffingen.

Aandachtspunt zijn locaties waar bewoners met een ontheffing niet mogen parkeren binnen de blauwe zone. Op dit moment mag door bewoners met een ontheffing niet geparkeerd worden in het heringerichte centrum waar maximaal 30 minuten geparkeerd mag worden, op het Burgemeester Ruttenplein en op het gemeentelijke parkeerterrein aan de Tuinstraat. Gezien de hoge parkeerdruk op het Burgemeester Ruttenplein en op de heringerichte centrumparkeerplaatsen is het logisch deze parkeerplaatsen alleen beschikbaar te houden voor bezoekers. Het gemeentelijke parkeerterrein aan de Tuinstraat kent echter een lage bezettingsgraad (maximaal 48% op zaterdag). Parkeren door bewoners is op deze locatie geen bezwaar.

#### *Langparkeren buiten blauwe zone*

De langparkeerders zijn veelal aangewezen op parkeervoorzieningen buiten het centrum. Die zijn goed bereikbaar en liggen op maximaal 400 tot 500 meter afstand. Soms leveren langparkeerders aan de randen van de blauwe zone problemen op. Dat wil zeggen dat bewoners of bezoekers van voorzieningen aan die rand lastig een parkeerplaats kunnen vinden. De gemeente heeft in het verleden bij dergelijke gevallen een peiling gehouden bij direct belanghebbenden of uitbreiding van de blauwe zone in dat gebied wenselijk is en daartoe besloten indien daar voldoende draagvlak voor bleek.

#### *Tijdelijke ontheffingen*

Voor bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden is het mogelijk een tijdelijke ontheffing aan te vragen.

#### **Parkeren grote voertuigen**

Het is voor grote voertuigen niet toegestaan om in de kernen Asten, Heusden en Ommel te parkeren. Vervangende parkeerruimte waar dat wel is toegestaan, is ook aangewezen. Op het Vorstermansplein en de parkeervoorziening bij De Schop is parkeerruimte beschikbaar voor autobussen. Grote voertuigen mogen parkeren op industrieterrein 't Hoogveld, industrieterrein Molenakkers, industrieterrein Hazeldonk en industrieterrein Nobis. Het is tussen 22.00 en 6.00 uur, vanwege de overlast, niet toegestaan om op de industrieterreinen te parkeren. Voor vrachtverkeer is 's nachts (betaalde) parkeerruimte beschikbaar bij de Truckstop Nobis aan de Nobisweg. Chauffeurs lijken zich aan deze regeling te houden, er zijn geen klachten meer ontvangen.

### Handhaving

In Asten wordt gehandhaafd op parkeren door de gemeentelijke bijzondere opsporingsambtenaar (BOA) en door de politie. Dit betreft veelal handhaving op de parkeerduur binnen de blauwe zone, maar ook handhavingsverzoeken buiten de blauwe zone komen voor. In de huidige situatie komt het vaak voor dat de blauwe zone niet juist gebruikt wordt. Daarbij wordt de parkeerschijf niet goed gebruikt of wordt deze tussentijds verzet. Ook komt het voor dat geparkeerd wordt buiten de parkeervakken in de blauwe zone. Buiten de blauwe zone gaat het vaak om overlast door fout geparkeerde voertuigen voor inritten of bij scholen.

In de huidige situatie is het vanwege de beperkte formatie niet mogelijk om alle handhavingsverzoeken uit te voeren en daarnaast actief te handhaven in de blauwe zone. De gemeentelijke BOA heeft naast parkeren nog andere handhavingstaken. Randvoorwaarden voor handhaving op overlast door parkeren is een te hoge parkeerdruk (> 85%) en structureel foutparkeren.

### Parkeerbewegwijzering

Op de ring rond het centrum van Asten is een duidelijke parkeerroute bewegwijzerd. Vanaf die route zijn de belangrijkste parkeervoorzieningen, inclusief die voor langparkeerders, aangegeven. Deze bewegwijzering functioneert prima.

### Parkeren elektrische voertuigen

Op dit moment zijn er twee oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen op openbaar terrein: Koningsplein en Floraplein. De plaatsen zijn regelmatig in gebruik. Op dit moment is geen behoefte aan uitbreiding.

### Gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemeen uitgangspunt is dat er voor elke 50 parkeerplaatsen één gehandicaptenparkeerplaats is. Afmetingen zijn niet altijd conform CROW richtlijnen, vooral de breedte voldoet in diverse gevallen niet aan de voorwaarden. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn gesitueerd op een voor de doelgroep gunstige locatie. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart – in uitzondering op de algemene regel – kunnen een gereserveerde plaats aanvragen. Hiervoor wordt een duidelijk aanvraagformulier gebruikt met de voorwaarden, bijvoorbeeld dat men zelf geen eigen parkeergelegenheid heeft en er sprake is van parkeerdruk in de directe omgeving.

## Beleid

### Sturend parkeerbeleid

Het centrum van Asten vervult een bovenlokale functie. In het centrumgebied komen wonen, werken en winkelen samen. Voor het economisch functioneren van het centrum en het behouden van de concurrentiepositie wordt ingezet op datgene waar Asten sterk in is: (dagelijkse) boodschappen doen, aangevuld met een aantal kwalitatief goede winkels. Het parkeerbeleid dient hierop aan te sluiten. Dit betekent dat in het centrumgebied de prioriteit ligt bij bezoekers die vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Deze parkeerplaatsen voor bezoekers moeten gratis beschikbaar zijn om zo te kunnen concurreren met omliggende centra. Ook parkeergelegenheid in het centrum voor bewoners is belangrijk, parkeren heeft een sterke invloed op de ervaren woonkwaliteit in het centrum. Als gevolg van dit uitgangspunt zullen langparkeerders, met name ondernemers en werknemers, soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.

Het onderscheid in doelgroepen en het prioriteren daarin zorgt ervoor dat de gemeente kan sturen op het moment dat doelgroepen met elkaar botsen.

### Blaauwe zone

De huidige situatie geeft op dit moment geen aanleiding tot aanpassing van de blauwe zone of het herzien van de nut/noodzaak ervan. Het toepassen van de blauwe zone is een systeem dat goed aansluit op de Astense situatie. Voor het ontstaan van knelpunten door langparkeerders aan de randen van de blauwe zone werkt de aanpak van een peiling onder direct belanghebbenden succesvol, deze kan worden voortgezet. Uitgangspunt hierbij is dat parkerende bezoekers en bewoners prioriteit hebben ten opzichte van langparkeerders. Belangrijk hierbij is om goed inzicht te hebben in het gebruik van parkeren in de blauwe zone en daarbuiten. Deze informatie is essentieel voor het nemen van keuzes ten aanzien van het sturen van de verschillende doelgroepen.

### *Metten is weten*

De parkeerdrukmeting uit 2015 geeft inzicht in parkeercapaciteit en parkeerbezetting. De conclusies van deze parkeerdrukmeting leiden niet tot aanpassing van het bestaande beleid. Dit onderzoek biedt echter geen informatie over parkeerduur en de verschillende doelgroepen. Het laatste grootschalige parkeeronderzoek is in 2007 gehouden. Het is wenselijk dat onderzoek nogmaals uit te voeren, om zo een actueel overzicht te krijgen over: de parkeerbezetting, de parkeerduur en hoe de doelgroepen de blauwe zone beleven. De te onderscheiden doelgroepen zijn: bezoekers, bewoners en langparkeerders. Dit brengt de feiten nog eens goed in beeld en vult een ambtelijke behoefte in voor beleidsmatige en operationele parkeervraagstukken.

Gezien de forse wijzigingen in en rond het centrum van afgelopen jaren ligt het voor de hand de vraagstelling niet te beperken tot de blauwe zone, maar te laten gaan over de bereikbaarheid van het centrum, waar het parkeren een belangrijk onderdeel van uitmaakt. Dit kan het best plaatsvinden na het afronden van de wegwerkzaamheden in de Burgemeester Wijnenstraat.

### Ontheffingen bewoners

Bewoners binnen de blauwe zone komen in aanmerking voor een ontheffing. De randvoorwaarden hiervoor blijven gehandhaafd. Hieronder zijn deze randvoorwaarden nader toegelicht.

#### *Voorwaarden*

Er worden per adres maximaal twee ontheffingen verleend. Een ontheffing geldt voor één of twee kentekens. Bewoners komen in aanmerking wanneer zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

- aanvrager woont binnen blauwe zone
- aanvrager beschikt over een auto
- aanvrager beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein (oprit, garage, carport)

Voor elke parkeergelegenheid op eigen terrein wordt één parkeeronthefing minder verleend. Iemand met één oprit waar één auto kan staan, komt dus in aanmerking voor één ontheffing, al dan niet voor twee kentekens. Iemand met een lange oprit waar twee auto's kunnen staan, komt niet in aanmerking. Dit geldt ook voor de combinatie inrit met garage. Het argument dat de garage niet gebruikt wordt voor het parkeren van de auto is hierbij in basis niet relevant.

De toetsing van de voorwaarden wordt gedaan door een medewerker van het klantcontactcentrum (KCC). Het is mogelijk om online de parkeeronthefing aan te vragen. De kosten voor een jaarlijkse parkeeronthefing staan vermeld in de meest actuele legesverordening.

Het voorgestelde parkeermotievenonderzoek geeft inzicht in het aandeel bewonersparkeren. Op basis daarvan kan een bijstelling van de ontheffingsvoorwaarden en –kosten overwogen worden.

#### *Parkeerlocaties bewoners*

Locaties waar bewoners met een ontheffing **niet** mogen parkeren zijn opnieuw gedefinieerd. De situatie is na de herinrichting van het centrum niet meer vergelijkbaar met hoe het eerder was. In bijlage 1 is ook de nieuwe plattegrond opgenomen, waarin de locaties staan aangegeven waar ontheffing houders niet mogen parkeren. Hierbij rekening is gehouden met de gewijzigde inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat bewoners binnen de blauwe zone overal mogen parkeren met een parkeeronthefing, met uitzondering van het Burgemeester Ruttenplein en de blauwe zone in het centrum waar een maximale parkeerduur van 30 minuten geldt.

### Ontheffingen ondernemers

In de huidige situatie is er restruimte binnen de blauwe zone en op sommige locaties in de schil is er sprake van drukte. Het realiseren van langparkeerplaatsen binnen de blauwe zone zou een mogelijke oplossing voor de drukte in de schilgebieden zijn. Hiervoor worden dan parkeerplaatsen aan de blauwe zone onttrokken. Echter, op parkeerterreinen binnen de blauwe zone in de nabijheid van de drukke schilgebieden laat de gemeten parkeerdruk langparkeren niet toe. Het advies is daarom geen parkeerplaatsen aan de blauwe zone te onttrekken.

Om de parkeerdruk in de schilgebieden, veroorzaakt door ondernemers en werknemers, te verlichten kan gedacht worden aan het uitgeven van ontheffingen voor die doelgroep. Daarmee wordt tevens de aantrekkingskracht van het centrum als vestigingslocatie vergroot.

De ontheffingen zijn dan alleen bruikbaar op specifieke plaatsen, waar restruimte beschikbaar is. Het advies is de mogelijkheden hiervoor nader uit te zoeken en indien gewenst nader uit te werken.

Geadviseerd wordt hiervoor een uitgebreid parkeeronderzoek uit te voeren, met parkeerduur en – motieven en deze informatie als vertrekpunt te gebruiken bij de uitwerking van dit aanvullende beleid.

Bij het opstellen van het ontheffingenbeleid moeten ondernemers vroegtijdig betrokken worden zodat wensen en behoeftes duidelijk zijn. Bepaalde belangrijke randvoorwaarden of uitgangspunten moeten vooraf duidelijk benoemd zijn, andere randvoorwaarden kunnen gedurende het inspraaktraject nader ingevuld worden. Mogelijke randvoorwaarden zijn het aantal ontheffingen per bedrijf, ontheffing op bedrijfsnaam of kenteken, ontheffing voor gehele blauwe zone of voor specifieke straten, ontheffing alleen wanneer parkeerdruk dit toelaat etc. Na het eerder voorgestelde parkeermotievenonderzoek en het formuleren van het nieuwe beleid dient de module parkeren opnieuw uitgewerkt te worden.

#### *Loopafstand*

Het is wenselijk beleidsmatig vast te leggen dat een maximale loopafstand van 500 meter, dit is vijf tot zeven minuten lopen, voor langparkeerders acceptabel is. Dichterbij is echter altijd wenselijker.

### Tijdelijke ontheffingen

De bestaande mogelijkheid voor het aanvragen van een tijdelijke ontheffing blijft behouden.

### Handhaving

De blauwe zone functioneert beter wanneer regelmatig gehandhaafd wordt. Om effectief te kunnen handhaven op parkeren in de blauwe zone, maar ook op foutparkeren in het algemeen, is de fulltime inzet van een BOA noodzakelijk. Extra inzet heeft op dit moment echter geen prioriteit. Daarom wordt gehandhaafd bij een parkeerdruk hoger dan 85%.

### Parkeren elektrische voertuigen

Het gebruik van elektrische voertuigen ontwikkelt zich snel. Daarom is het logisch om beleid te maken over het reserveren van openbare parkeervoorzieningen voor elektrische voertuigen. Dit kan zijn dat iemand een auto wil opladen vanuit een voorziening aan huis of vanaf een laadvoorziening die in de openbare ruimte staat. Gereserveerd gebruik van een parkeerplaats botst veelal met algemeen gebruik.

Voor toekomstige vragen over dit thema hanteert de gemeente voorlopig de volgende beleidslijn. De gemeente Asten heeft een positieve grondhouding en werkt in principe mee aan verzoeken, daarbij is een optimaal gebruik van parkeergelegenheid het uitgangspunt.

Afhankelijk van prioriteit toetst de gemeente of voorgaande beleidslijn om aanpassing of verdere uitwerking vraagt. Hierbij wordt rekening gehouden met de algemene ontwikkeling van elektrische voertuigen en ontwikkeling van de behoefte vanuit de gemeenschap.

### Gehandicaptenparkeerplaatsen

De huidige situatie functioneert goed en vraagt niet om aanvullend beleid.

### Beleidskeuzes

Parkeerderelateerde beleidskeuzes zijn:

- In het centrumgebied ligt de prioriteit bij bezoekers en bewoners die vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Als gevolg van dit uitgangspunt zullen langparkeerders, met name ondernemers en werknemers, soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.
- Een loopafstand van maximaal 500 meter wordt hiervoor als acceptabel aangehouden.
- Het blijft mogelijk een tijdelijke ontheffing aan te vragen, bijvoorbeeld voor bouwwerkzaamheden.
- Het functioneren van parkeren in het centrum en de schilgebieden wordt geëvalueerd, middels een breed parkeeronderzoek, als onderdeel van de bereikbaarheid van het centrum.
- Bewoners met een ontheffing voor de blauwe zone mogen niet parkeren in het centrumgebied waar de maximum parkeerduur 30 minuten is en het Burgemeester Ruttenplein. Daarmee wordt het gemeentelijke parkeerterrein aan de Tuinstraat toegevoegd aan het gebied waar bewoners met ontheffing kunnen parkeren.
- Ontheffing voor ondernemers biedt kansen om de parkeerdruk in de schilgebieden te verlichten. De mogelijkheden hiervoor moeten onderzocht worden met de resultaten van het parkeermotievenonderzoek als basis. Wanneer een ontheffingensysteem voor ondernemers mogelijk blijkt te zijn, wordt dit verder uitgewerkt in een beleidsregel en toegevoegd aan de module parkeren.
- Inzetten op handhaving van foutparkeren en gebruik van de parkeerschijf in de blauwe zone, bij een parkeerdruk van meer dan 85%.



- Vanuit een positieve grondhouding parkeren van elektrische voertuigen faciliteren door verzoeken positief te benaderen wanneer het algemene belang niet botst.
- Continueren van het beleid van parkeren van grote voertuigen en gehandicaptenparkeerplaatsen.

## Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeerlocaties bewoners met ontheffing

# Bijlage 1

Parkeerlocaties bewoners met ontheffing

