

Zienswijze tabel Verkeersbesluit Instellen parkeerverbod Wouwerstraat te Hilvarenbeek

	Zienswijzen Wouwerstraat,Hilvarenbeek van M.G. Ligtvoet, R.P. Post en A. Westerhuis d.d. 29 april 2016 (registratienummer 16INK03070)		
	Zienswijze	Genoemde argumenten	Overweging
1.1.a	Het verzoek om het parkeerverbod niet in te stellen. Tevens de voorkeur om éénrichtingsverkeer in te stellen in de Wouwerstraat richting het Vrijthof.	Omdat de St. Sebastiaanstraat, Van Hoornstraat en Petershemstraat de belasting als gevolg van instellen éénrichtingsverkeer kunnen verwerken.	Aanleiding voor het besluit om een parkeerverbod in te stellen, is de overlast en onveiligheid die ervaren wordt doordat voertuigen geparkeerd staan op de fietssuggestiestrook of op het trottoir. Dit leidt er toe dat verkeer 'uit moet wijken' naar het gedeelte van de rijbaan die bedoeld is voor verkeer in de tegengestelde richting, dat voetgangers onnodig moeten oversteken of hun weg moeten vervolgen via de rijbaan. Deze problematiek is in gesprekken met inwoners t.b.v. het opstellen van het Gemeentelijk Verkeersplan (GVP) en in een schriftelijke enquête onder inwoners ten behoeve van het Parkeerbeleidsplan meerdere keren genoemd. Vandaar dat de gemeente een onderzoek heeft ingesteld naar het oplossen van deze problematiek. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht om deze overlast en onveiligheid te verminderen. Eén van de onderzochte varianten is het instellen van eenrichtingsverkeer. Een onafhankelijk adviesbureau (Royal HaskoningDHV) is gevraagd het instellen van eenrichtingsverkeer te onderzoeken. Zij concluderen dat het instellen van een eenrichtingsverkeer leidt tot een toename van het verkeer in de omliggende straten. Er wordt daarbij rekening gehouden met een toename van 800 a 1000 voertuigen per etmaal. De genoemde omliggende straten zijn erftoegangswegen type II – 30 km/u in het vastgestelde beleid van het GVP. Dat wil zeggen dat het

			‘woonstraten’ zijn en we deze zo min als mogelijk belasten. De Wouwerstraat is daarentegen een erftoegangsweg type I – 30 km/u en dus een weg met een toegekende verkeersfunctie. De Wouwerstraat is dus bedoeld voor het afwikkelen van verkeer, waarbij de verblijfsfunctie niet uit het oog verloren mag worden. Op dit moment maken ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Wouwerstraat. Gelet op de autonome ontwikkelingen (en inclusief een <i>mogelijke</i> verharding van de Roover) loopt het aantal voertuigbewegingen in 2030 op naar zo’n 1800 motorvoertuigen per etmaal in de Wouwerstraat. Deze intensiteit past bij het type weg (erftoegangsweg type 1) dat de Wouwerstraat is. Het wordt daarom onwenselijk geacht een deel van het verkeer uit de Wouwerstraat af te wentelen op omliggende straten. Desalniettemin wil de gemeente wel wat doen aan de ervaren overlast en verkeersonveiligheid in relatie met parkeren.
1.1.b		Omdat de verkeersonveiligheid in de Wouwerstraat als gevolg van de smalle straat, smalle voetpaden, de flauwe bocht en de smalle fietsstrook zal toenemen door de verharding van de Roover.	Het besluit een parkeerverbod in te stellen in de Wouwerstraat staat los van eventuele verharding van de Roover. Aanleiding van de maatregel is de overlast en verkeersonveiligheid die ervaren wordt doordat voertuigen parkeren op de fietssuggestiestroken en het trottoir. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen en een parkeerverbod aan beide zijden blijkt in de brede belangenafweging de beste maatregel te zijn. Door een parkeerverbod in te stellen willen we ervoor zorgen dat er verkeer niet meer hoeft uit te wijken naar het gedeelte van de

			rijbaan voor verkeer in de tegengestelde richting en voetgangers gebruik kunnen maken van het trottoir. Hierdoor stijgt de verkeersveiligheid in de straat. De smalle rijbaan zorgt ervoor dat snelheden na invoering van het verbod naar verwachting laag zullen blijven. Dit gaan we monitoren en indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen. Het is echter de verwachting dat aanvullende maatregelen niet nodig zijn.
1.1.c		Omdat er voor de aanwonenden van de Wouwerstraat onvoldoende parkeergelegenheid is.	Parkeren op de rijbaan in de Wouwerstraat is straks inderdaad niet meer mogelijk. Voor een aantal woningen is er ook geen parkeergelegenheid op eigen terrein. Aanwonenden moeten gaan parkeren in de omliggende straten. Er is gekeken naar de parkeermogelijkheden voor bewoners in de omliggende straten. We hanteren daarbij als beleidsregel een loopafstand van 100 meter en een bovengrens van de parkeerdruk van 85% (=85% van de parkeerplaatsen zijn op een gegeven tijdstip bezet). Deze beleidsregel staat nader toegelicht in het Parkeerbeleidsplan. Geconcludeerd is dat de parkeerdruk in de omliggende straten niet boven de 85% gaat uitkomen met uitzondering van op de zaterdagen. Het College heeft daarom besloten om op Plein 40-45 extra parkeervakken aan te leggen, zodat op alle tijdstippen de parkeerdruk onder de 85% blijft. In de eigen straat parkeren is straks dus niet meer mogelijk, binnen korte afstand van de woning wel. We vinden het belang van het verbeteren van de verkeersveiligheid zwaarder wegen dan het belang van aanwonenden om in de eigen straat te parkeren.

Zienswijze van A.C.M Franken d.d. 17 april 2016 (registratienummer 16INK02826)			
	Zienswijze	Genoemde argumenten	Overweging
2.1.a	Stelt voor geen parkeerverbod in de Wouwerstraat in te stellen, maar éénrichtingsverkeer en parkeren toe te staan aan één zijde.	Omdat de snelheid van het autoverkeer in de Wouwerstraat als gevolg van het parkeerverbod zal toenemen.	Zie reactie bij 1.1.b en 1.1.a.
2.1.b		Omdat de extra verkeersdruk in omliggende straten acceptabel is. De functie van de wegen Petershemstraat en Sebastiaanstraat kunnen gewijzigd worden naar erftoegangsweg type 1.	Zie reactie bij 1a. Het wijzigen van de functie van omliggende wegen van erftoegangswegtype 2 naar type 1 is ongewenst en ook geen onderwerp van dit besluit. De wegategorisering is vastgesteld beleid in het GVP om het verkeer in de gehele gemeente goed te laten functioneren.
2.1.c		Omdat door parkeren aan één zijde de aanwonenden minder overlast zullen ondervinden.	We nemen de maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een parkeerverbod aan één zijde biedt echter geen of nauwelijks een verbetering van de verkeersveiligheid. Het parkeren concentreert zich dan aan één zijde van de rijbaan, waardoor het verkeer er nog steeds gehinderd wordt. Voor fietsers blijft het even onveilig of wordt het zelfs onveiliger.
2.2.a	Voorstel om nog geen extra parkeerplaatsen aan te leggen op Plein 40-45.	Omdat eerst gemonitord kan worden hoeveel vraag naar parkeerplaatsen er is.	Het instellen van een parkeerverbod in de Wouwerstraat betekent voor de aanwonenden, zonder eigen parkeerterrein, dat zij niet langer in de eigen straat kunnen parkeren. Het is niet meer dan reëel dat de gemeente hen een alternatief aanbiedt op acceptabele loopafstand van de woning. In het parkeerbeleidsplan is vastgesteld dat acceptabele loopafstand voor de functie 'wonen' circa 100 meter is en dat een acceptabele

			parkeerdruk max 85% mag bedragen. Uit parkeeronderzoek blijkt reeds dat op zaterdag de parkeerdruk boven de 85% ligt. De parkeerplaatsen aan Plein 40-45 zijn dan ook nodig om te voldoen aan de normen uit het eigen parkeerbeleid.
2.2.b		Omdat er geen extra parkeervoorzieningen nodig zijn met uitzondering van enkele momenten op zaterdag. Er zijn voldoende parkeerplaatsen elders in het centrum.	zie argumenten onder 2.2.a. Voor bezoekers van het centrum zijn inderdaad voldoende parkeerplaatsen elders in het centrum. Bewoners van de Wouwerstraat moeten hun auto echter ook op een acceptabele afstand kunnen blijven parkeren.
2.3.a	Het is niet gewenst om extra parkeergelegenheden in het groen aan te leggen.	Omdat Plein 40-45 in het bestemmingsplan een groenbestemming heeft. Parkeerplaatsen zorgen voor minder groen, terwijl meer groen in het centrum is gewenst o.a. voor de gezondheid van de inwoners. De hoeveelheid beschikbaar openbaar groen is ook benoemd met kencijfers die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hiervoor hanteert.	De wens voor behoud van het groen is begrijpelijk. Ook de kencijfers van het Ministerie bieden een extra argument, toch is in een brede afweging van belangen door het college van B&W besloten de parkeerplaatsen aan te leggen. Hierdoor verdwijnt inderdaad en helaas een stukje groen in het centrum. Binnen de ruimtelijke kaders, zoals het bestemmingsplan is aanleg van de parkeerplaatsen overigens mogelijk. Omwonenden van Plein 40-45 ontvangen nog een voorstel met een ontwerptekening voor de inpassing van de parkeerplaatsen. Dit plan is opgesteld om het groene karakter van het plein zo weinig mogelijk te schaden.
2.3.b		Omdat de parkeerdruk gaat toenemen door andere nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.	Eventuele nieuwe bouwontwikkelingen aan of in de omgeving van het de Wouwerstraat of Plein 40-45 worden altijd verplicht een parkeerbalans op te stellen. Mocht parkeren op eigen terrein niet mogelijk zijn, dan moet aangetoond worden dat er nog voldoende parkeerplaatsen vrij zijn in de openbare ruimte.

2.4.a	Geen extra parkeerplaatsen op Plein 40-45, want alternatieve locaties zijn mogelijk.	Omdat parkeren op eigen terrein of in de Holstraat ook mogelijk is.	Parkeren in de Holstraat of op eigen terrein is inderdaad een mogelijkheid voor een aantal, maar niet alle aanwonenden. We willen voorkomen dat de parkeerdruk in de directe omgeving boven de 85% uitkomt (norm uit Parkeerbeleidsplan) en voorkomen dat bewoners van de Wouwerstraat onacceptabel ver moeten lopen voor een parkeerplaats. We leggen daarom de parkeerplaatsen aan.
2.4.b		Omdat aanleg van parkeerplaatsen in de Van Spreuwelstraat een alternatief is.	We kiezen voor het Plein 40-45, omdat deze locatie dichterbij de Wouwerstraat is gelegen en daarmee een beter alternatief biedt voor de bewoners van de Wouwerstraat. De Van Spreuwelstraat komt als tweede locatie in aanmerking als blijkt dat de parkeerdruk toch te hoog wordt.
2.4.c		Omdat spreiden van de nieuwe parkeerplaatsen gewenst is vanwege de verkeersveiligheid.	De aanleg van extra parkeerplaatsen in het groen op Plein 40-45 heeft geen nadelig effect op de verkeersveiligheid. De parkeerplaatsen worden gelegd in het verlengde van de huidige rij parkeerplaatsen. Er komen er 4 tot 5 bij.
2.4.d		Omdat de aanleg aan de westzijde niet gewenst is vanwege de schoolroute daar.	Er is gekozen voor de aanleg van parkeerplaatsen aan de oostzijde van Plein 40-45.
2.4.e		Omdat parkeerverwijzingen zorgen voor meer spreiding en daarmee er minder noodzaak is om nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen.	Het is inderdaad de verwachting dat het nieuwe parkeerverwijssysteem zorgt voor een betere begeleiding van bezoekers naar beschikbare parkeerplaatsen in het centrum en dat hierdoor de grotere parkeerterreinen in de toekomst beter worden benut. Door het instellen van het parkeerverbod in de Wouwerstraat gaan circa 15 plaatsen verloren. Dit zijn plaatsen die ook door centrumbezoekers worden gebruikt, met name op zaterdag. De parkeerplaatsen worden echter ook door aanwonenden gebruikt. We willen hen de mogelijkheid blijven bieden om in de nabijheid van de eigen woning te kunnen parkeren. We leggen daarom 4 tot 5 plaatsen aan op het groen bij Plein 40-45.

