

## **PARKEERPLAN GEMEENTE BOXMEER 2014**

GEMEENTE BOXMEER

13 mei 2014

077700360:0.1 - Definitief

B01064.000133.2700





# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Doelstelling.....	3
1.3	Uitgangspunten parkeerplan .....	3
1.4	Werkwijze.....	4
1.5	Leeswijzer .....	6
<b>2</b>	<b>Huidige situatie</b> .....	<b>7</b>
2.1	Auto parkeren .....	7
2.1.1	Vigerend beleid .....	7
2.1.2	Klachten ten aanzien van parkeren .....	14
2.1.3	Resultaten parkeeronderzoek kern Boxmeer .....	15
2.2	Conclusies parkeerbeeld auto's huidige situatie .....	17
2.3	Fietsparkeren.....	23
2.3.1	Vigerend beleid .....	23
2.3.2	Resultaten fietsparkeeronderzoek .....	23
2.3.3	Conclusies parkeerbeeld fietsers huidige situatie .....	24
<b>3</b>	<b>Beleidsomgeving en ontwikkelingen</b> .....	<b>26</b>
3.1	Trends.....	26
3.2	Wro en Grex .....	28
3.2.1	Wro .....	28
3.2.2	Grex .....	29
3.3	Gemeentelijk beleid .....	31
<b>4</b>	<b>Parkeervisie</b> .....	<b>33</b>
4.1	Visie en ambities .....	33
4.2	Doelen van het parkeerbeleid .....	36
4.3	Afweging betaald parkeren.....	38
<b>5</b>	<b>Instrumentarium autoparkeren</b> .....	<b>41</b>
5.1	Parkeercapaciteit.....	41
5.2	parkeerregulering.....	44
5.3	parkeernormering.....	47
5.4	doelgroepen.....	47
5.5	parkeerbijdrageregeling.....	47
5.6	Parkeerverwijssysteem.....	47
5.7	Communicatie .....	48
<b>6</b>	<b>Instrumentarium fietsparkeren</b> .....	<b>49</b>
6.1	Parkeercapaciteit.....	49
6.2	Parkeernormering.....	51
6.3	Doelgroepen .....	51

<b>7</b>	<b>Maatregelenplan .....</b>	<b>52</b>
7.1	Maatregelen korte termijn .....	52
7.2	Maatregelen lange termijn.....	54
7.3	Monitoringskader .....	55
<b>Bijlage 1</b>	<b>Resultaten parkeeronderzoek .....</b>	<b>56</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Loopafstanden in relatie tot parkeervoorzieningen.....</b>	<b>62</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Toelichting resultaatberekening parkeervoorzieningen .....</b>	<b>63</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Juridisch kader.....</b>	<b>68</b>
<b>Colofon.....</b>		<b>69</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 AANLEIDING

De vigerende parkeernota van de gemeente Boxmeer is door de gemeenteraad vastgesteld in 2005. Als gevolg van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in onder andere het centrum van Boxmeer is de parkeerbehoefte mogelijk gewijzigd. Ook het parkeerinstrumentarium, zowel de toe te passen parkeernormen als de parkeerverordening, vraagt om een actualisatie. Voorts is gebleken dat op een aantal locaties signalen komen van een verhoogde parkeerdruk, waar mogelijk ook maatregelen moeten komen. De bestaande blauwe zone moet worden geëvalueerd. Ook moet de afweging om al dan niet over te gaan tot betaald parkeren onderdeel zijn van het Parkeerplan 2014. Het parkeerbeleid moet een kader vormen om de komende jaren het parkeren structureel goed te organiseren. Hierbij gaat het niet alleen om het centrum van de kern Boxmeer, maar om het hele gebied dat binnen de gemeente Boxmeer valt.

## 1.2 DOELSTELLING

Doel van dit Parkeerplan is om voor de komende jaren een afgewogen pakket aan maatregelen te formuleren die ervoor zorgen dat de parkeerbalans op orde is en in de pas loopt met de voorgestane ontwikkelingen die in de structuurvisie zijn omschreven.

De parkeerbalans groeit mee met de ontwikkelingen. Er zijn twee manieren om te sturen op de parkeerbalans:

- Het (bouw)programma;
- Het parkeerinstrumentarium.

In het Parkeerplan wordt een set van parkeerinstrumenten aangereikt, die het bouwprogramma mogelijk moet maken en tegelijkertijd recht doet aan de visie ten aanzien van parkeren.

## 1.3 UITGANGSPUNTEN PARKEERPLAN

Het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) is een integraal plan, waarin de netwerken van de verschillende modaliteiten goed zijn afgestemd. De doelstellingen van het te voeren beleid evenals de monitoring zijn voor de verschillende modaliteiten uiteengezet. Omdat parkeren een sturingsinstrument voor de mobiliteit is en een belangrijke randvoorwaarde is voor het functioneren van het centrumgebied, is er een separaat parkeerplan opgesteld. Het Meerjaren uitvoeringsprogramma sluit aan op het GVVP, maar is een onderdeel dat los van het GVVP moet worden opgesteld.

Dit Meerjaren uitvoeringsprogramma sluit ook aan op de Structuurvisie, waarbij op de uitvoeringskaart verkeer en vervoer specifieke verkeersprojecten worden aangegeven.



Figuur 1 Het parkeerplan is onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Het Parkeerplan 2014 betreft een herijking van de parkeernota 2005. Het is van belang aan te sluiten op het GVVP, de Structuurvisie Centrum en de Structuurvisie Boxmeer. Met name op het gebied van doelgroeparkeren, bijvoorbeeld menging van bewonersparkeren en zakelijk parkeren (werknemers en winkelend publiek) is het van belang aansluiting te zoeken bij ruimtelijke plannen. De toekomstige parkeerbalans wordt hoofdzakelijk bepaald door ruimtelijke ontwikkelingen, de groei van het autobezit en het aantal parkeerplaatsen.

## 1.4 WERKWIJZE

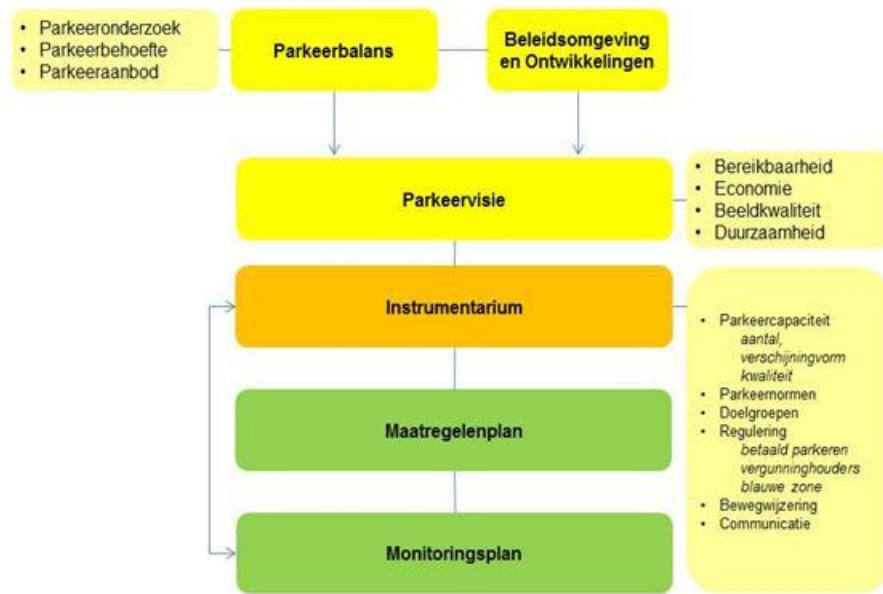
Dit parkeerplan reikt een set instrumenten aan die ervoor zorgt dat:

- De parkeerbalans meegroeit met de ontwikkelingen uit de structuurvisie.
- De visie ten aanzien van parkeren wordt verwezenlijkt.

Aan de hand van een parkeeronderzoek is gekeken naar de huidige parkeerbalans, waarbij is gekeken naar de parkeerbezetting van openbare en privé parkeerplaatsen en de parkeerduur op de openbare parkeerplaatsen.

De parkeervisie fungeert als richtinggevend kompas voor de uitwerking van parkeerbeleid. De parkeervisie is aan de hand van een workshop met verschillende disciplines tot stand gekomen.

Op basis van de voorgaande activiteiten is het instrumentarium bepaald. Om te zorgen dat de parkeerbalans op orde blijft en in de pas loopt met de voorgestane ontwikkelingen, is het noodzakelijk om regelmatig te monitoren. Daartoe is een monitoringplan nodig. Om het in te zetten instrumentarium daadwerkelijk te kunnen uitvoeren is niet alleen een maatregelenplan nodig, maar ook een juridisch kader.



Figuur 2 Werkwijze opzet Parkeerplan

De hierboven genoemde hoofdactiviteiten zijn hieronder zijn globaal omschreven.

### 1. *Parkeeronderzoek*

Op 17, 20 en 21 april 2012 is in de kern Boxmeer de parkeerdruk voor auto's en fietsen gemeten en de parkeerduur voor auto's gemeten. De focus ligt hier op het centrumgebied van Boxmeer. Doel van het onderzoek is om de bezetting en de parkeerduur te meten. In april 2013 heeft een aanvullend parkeeronderzoek plaatsgevonden in de omgeving van het station en het onderwijsplein. De parkeerbalans aldaar was gewijzigd als gevolg van de realisatie van een aantal bouwplannen en de herinrichting van het stationsplein en het onderwijsplein.

### 2. *Inventariseren beleidsomgeving en ontwikkelingen*

De beleidskaders zoals Structuurvisie Boxmeer, Structuurvisie Centrum en GVVP zijn geïnventariseerd. Ook is gekeken naar de landelijke en regionale beleidskaders. Ten slotte zijn conclusies van relevante onderzoeken over parkeren uiteengezet.

### 3. *Parkeervisie*

Via een workshop zijn ambities geformuleerd die aansluiten op het gemeentelijke beleidskader en andere relevante kaders. De visie gaat in op de volgende thema's:

- Bereikbaarheid
- Economie
- Beeldkwaliteit
- Duurzaamheid

### 4. *Formuleren instrumentarium*

Opstellen sturingsmaatregelen parkeren. Het gaat om een uitwerking van de ambitie in parkeerbeleidsinstrumenten: hiervoor hebben interviews plaatsgevonden met de politie en de gemeentelijke afdeling bestuursondersteuning en communicatie.

De volgende beleidsinstrumenten zijn geformuleerd:

- Parkeernormen en parkeerdoelgroepen
- Parkeercapaciteit (aantal, locatie en verschijningsvorm)
- Handhaving en regulering (afweging betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren en blauwe zone)
- Parkeerverwijzing en communicatie

#### 5. *Opstellen juridisch kader: Nota parkeernormen, Beleidsregels en Parkeerverordening*

In verband met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden de parkeernormen in een separate nota vastgelegd. De beleidsregels zijn regels die de gemeente hanteert bij de uitleg van de bepalingen van de verordening en bij de afweging van belangen ten aanzien van het al dan niet verlenen van een vergunning of ontheffing (zogenoeten aanwijzingsbesluiten of verkeersbesluiten). In de parkeerverordening zijn de algemeen verbindende voorschriften omtrent het gebruik van de openbare parkeerplaatsen opgenomen.

#### 6. *Opstellen Maatregelenplan inclusief monitoringsprogramma*

De maatregelen die moeten worden uitgevoerd, zijn gekoppeld aan een planning op hoofdlijnen. Zonodig kan het instrumentarium worden bijgesteld als doelen niet worden gehaald.

## 1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie beschreven. Onderscheid is gemaakt tussen de situatie met betrekking tot parkeren autoverkeer en parkeren fietsverkeer. Het huidige instrumentarium aan parkeerbeleidsinstrumenten is uiteengezet. Daarnaast zijn de resultaten van het parkeeronderzoek naar auto's en fietsen beschreven.

In hoofdstuk 3 zijn de toekomstige ontwikkelingen uiteengezet. Het gaat om landelijke trends, gemeentelijke ontwikkelingen waarbij de structuurvisie en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) belangrijke kaders zijn. Voorts gaan we in op de juridische consequenties van de wijzigingen in de Wro en de Grex.

De ontwikkelingen zoals beschreven in de Structuurvisie Boxmeer centrum en het GVVP zijn onderdeel van de ambities voor het parkeerplan. De ambities zijn omschreven in hoofdstuk 4 van dit plan. Het gaat hier om ambities ten aanzien van autoparkeren en fietsparkeren. Voorts is de afweging ten aanzien van al dan niet betaald parkeren gemaakt.

In hoofdstuk 5 zijn de parkeerbeleidsinstrumenten voor autoparkeren op een rij gezet. Hierbij komen instrumenten aan de orde als parkeercapaciteit, parkeernormering, parkeerlocaties, parkeerdoelgroepen, parkeerregulering, parkeerverwijssystem en communicatie.

In hoofdstuk 6 zijn de beleidsinstrumenten voor fietsverkeer op een rij gezet. Hierbij komen instrumenten aan de orde als parkeercapaciteit, parkeernormering, parkeerdoelgroepen en communicatie.

In hoofdstuk 7 is het maatregelenplan aangereikt. Hierin is ook het monitoringsprogramma opgenomen.



# 2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk is het huidige beleid met betrekking tot parkeren omschreven. Onderscheid is gemaakt tussen autoparkeren (paragraaf 2.1) en fietsparkeren (paragraaf 2.4). Per modaliteit is het huidige beleid ten aanzien van parkeren omschreven, is het huidige gebruik van de verschillende parkeerlocaties uiteengezet aan de hand van telresultaten en zijn ten slotte knelpunten en probleemlocaties benoemd.

## 2.1 AUTO PARKEREN

In deze paragraaf is het huidige parkeerbeleid voor autoparkeren uiteengezet. Het huidige parkeerbeleid is neergelegd in de parkeernota uit 2005. Kerndoel van het vigerende parkeerbeleid is om niet-noodzakelijk autoverkeer te verminderen en daarmee de bereikbaarheid van de kern Boxmeer als economisch centrum te waarborgen en te verbeteren. Daarnaast geldt een doelstelling om de leefbaarheid in de gemeente Boxmeer te verbeteren. Dit geldt voor alle kernen

### 2.1.1 VIGEREND BELEID

#### *Doelgroepen*

Voor twee doelgroepen is beleid geformuleerd:

- Vrachtwagen parkeren
- Invalideparkeren

Op het NS station in de kern Boxmeer zijn een aantal taxistandplaatsen en Kiss 'n Ride plaatsen gerealiseerd. De NS heeft voor de hoeveelheid taxistandplaatsen en Kiss 'n Ride plaatsen richtlijnen opgesteld in relatie tot aantallen reizigers. Voorts zijn langs een aantal basisscholen Kiss 'n Ride plaatsen aangegeven.

#### *Vrachtwagenparkeren*

In de APV is opgenomen dat het verboden is in een aantal kernen grote voertuigen<sup>1</sup> binnen de komgrens te parkeren. Dit is aangegeven met een algehele parkeerverbodszone bij de komgrens. In de volgende kernen is een parkeerverbodszone voor grote voertuigen van kracht:

- Boxmeer (m.u.v. de bedrijventerreinen Saxe Gotha, Valendries en 't Leucker)
- Overloon
- Vierlingsbeek (m.u.v. Soetendaal nabij NS-station)
- Sambeek
- Beugen
- Oeffelt
- Rijkevoort

<sup>1</sup> Voertuigen die met inbegrip van de lading langer zijn dan 6,00 meter of hoger dan 2,4 meter.

Omwille van uniformiteit in de regelgeving wordt voorgesteld om in alle kernen binnen de komgrens een parkeerverbodszone in te stellen. Dat betekent dat de parkeerverbodszone wordt uitgebreid met de kernen Maashees, Holthees en Groeningen en Vortum Mullum.



Afbeelding 1 Aanduiding parkeerverbodszone bij de komgrens van de kern Beugen



Afbeelding 2 De kernen binnen de gemeente Boxmeer zijn aangeduid met een rood bolletje

### *Invalide parkeren*

Momenteel zijn er ongeveer 60 invalideparkeerplaatsen in de hele gemeente. Er is onderscheid gemaakt tussen openbare invalideparkeerplaatsen bij voorzieningen en persoonsgebonden invalideparkeerplaatsen (op kenteken).

Om in aanmerking te komen voor een persoonsgebonden invalide parkeerplaats zijn beleidsregels geformuleerd. Zo moet de aanvrager in bezit zijn van een bestuurderskaart en geen parkeergelegenheid op eigen terrein bezitten. Ten aanzien van de normering en afstand van openbare invalidenparkeerplaatsen, sluit het beleid aan op de CROW richtlijnen.

### *Huidige Parkeernormen*

In de huidige parkeernormering is onderscheid gemaakt naar normen in woongebieden, werkgebieden en winkelgebieden. Deze normen sluiten gedeeltelijk aan op de CROW Publicatie 182 (Parkeercijfers-Basis voor parkeernormering). Voor de berekening van de parkeerbehoefte voor nieuwe ontwikkelingen wordt niet alleen uitgegaan van vastgestelde normen, maar ook van aanwezigheidspercentages. Deze percentages wijken gedeeltelijk af van de gehanteerde percentages van de CROW Publicatie 182.

### *Parkeerlocaties*

Er zijn drie typen parkeerlocaties onderscheiden:

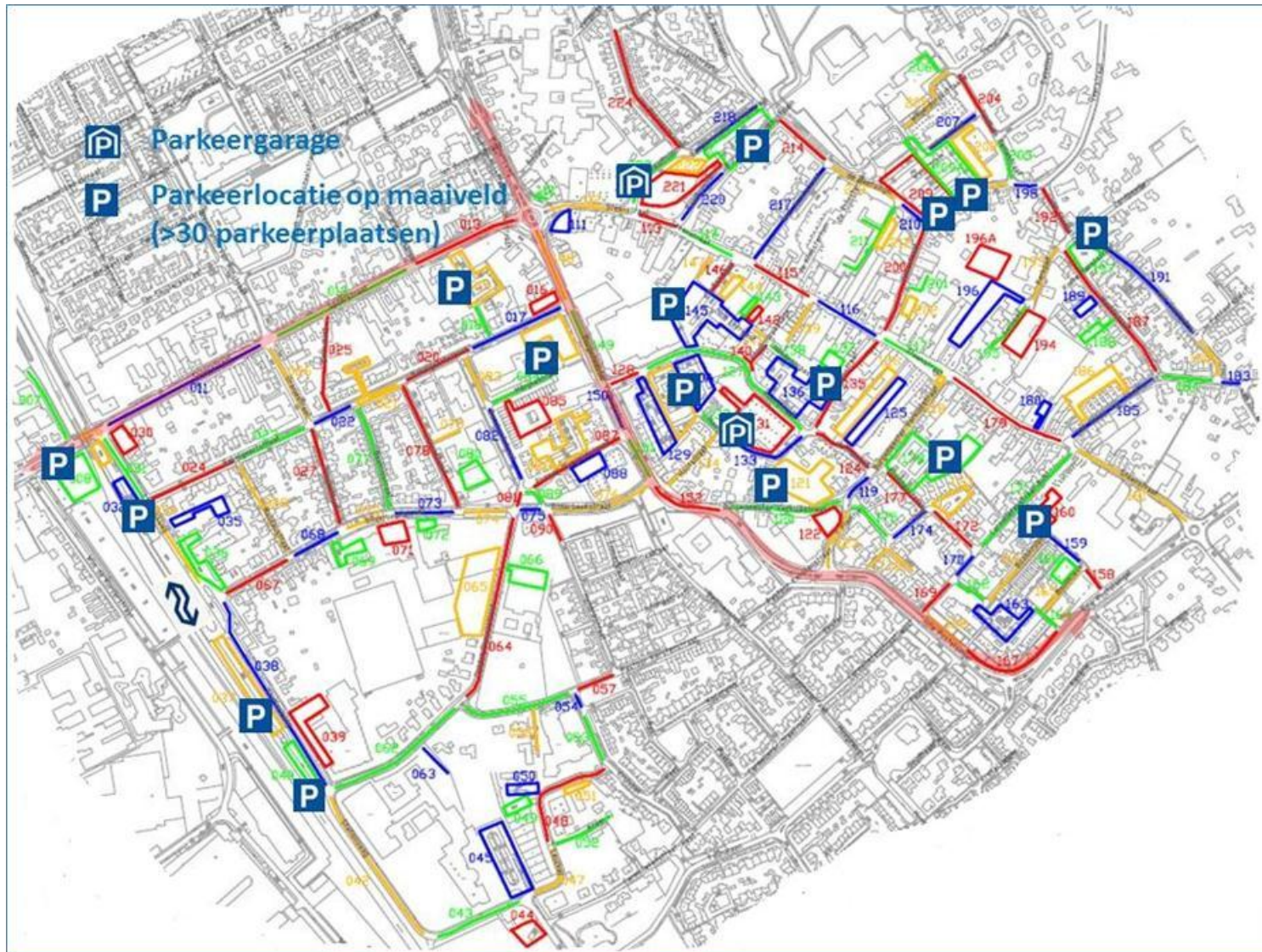
- Parkeren nabij de bestemmingen;
- Parkeren op enige loopafstand van de bestemming;
- Parkeren op afstand van de bestemming waarbij natransport noodzakelijk is.

In Boxmeer is hoofdzakelijk sprake van parkeren nabij de bestemmingen. Er is geen parkeerlocatie op afstand. Er zijn verschillende verschijningsvormen van openbaar toegankelijke parkeercapaciteit. Zie onderstaande figuur.



Afbeelding 3 Verschijningsvormen (bron: Rekenen op parkeren, E. van Savooyen, 2011)

In de kern van Boxmeer zijn twee openbare parkeergarages aanwezig. De parkeergarage Hoogkoor heeft een capaciteit van 89 plaatsen. De parkeergarage is opengesteld van maandag tot en met zaterdag van 8.30 uur tot 20.00 uur. De parkeergarage aan het Raadhuisplein onder het gemeentehuis heeft een capaciteit van 82 parkeerplaatsen. De garage is dagelijks opengesteld tussen 07:00 uur en 23:00 uur. Op werkdagen is de garage Raadhuisplein tussen 08.00 uur en 16.00 uur gereserveerd voor personeel en bezoekers van de gemeente Boxmeer. Op afbeelding 4 op de volgende pagina zijn de parkeergarages aangegeven. Verder zijn de parkeerlocaties op maaiveld aangegeven die een capaciteit hebben van meer dan 30 parkeerplaatsen (geconcentreerd). In het centrum van de kern Boxmeer is een parkeeronderzoek uitgevoerd, dat in paragraaf 2.1.2 aan de orde komt. De nummers sluiten aan op de secties uit dit onderzoek.



Afbeelding 4 Parkeerlocaties

### *Parkeerregulering*

Op het vlak van parkeerregulering zijn er op hoofdlijnen drie vormen te onderscheiden:

- Blauwe zone (parkeerschijfzone)
- Vergunninghoudersparkeren
- Betaald parkeren

#### *Blauwe Zone*

In de kern Boxmeer zijn op enkele locaties blauwe zones ingesteld: bij het station, op het stationsplein en op een deel van de Bilderbeekstraat bij de GGZ. De grootste blauwe zone ligt ten oosten van de Beugenseweg in het centrumgebied, zie afbeelding 5 voor het reguleringsgebied.

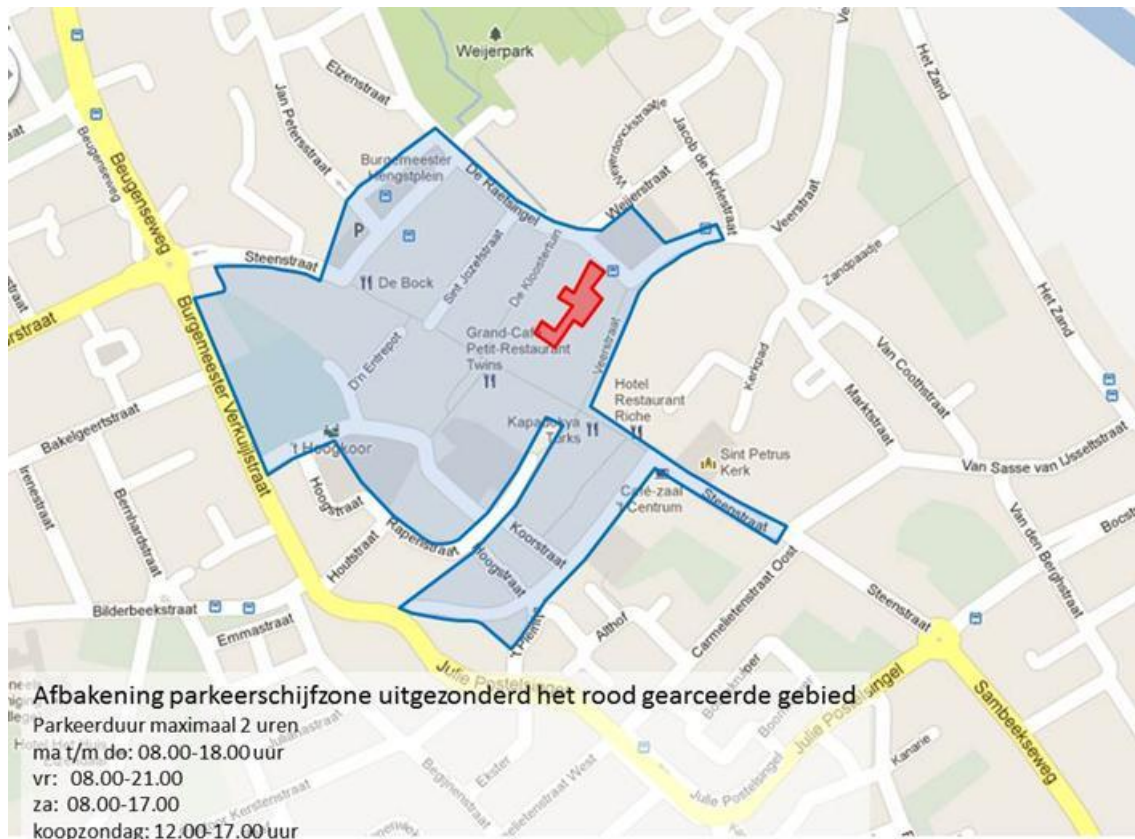
In de blauwe zone kunnen bewoners en werkenden in aanmerking komen voor een ontheffing van de blauwe zone. Met deze ontheffing kunnen zij langer dan 2 uur parkeren binnen de blauwe zone. De ontheffingsgronden zijn opgenomen in de Parkeerverordening gemeente Boxmeer 2005. De ontheffingsgronden moeten worden geactualiseerd en worden geïntegreerd in een nieuwe parkeerverordening. Handhaving van de blauwe zone valt onder de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wet Mulder).

#### *Vergunninghouders parkeren*

In de Parkeerverordening 2005 is het instrument vergunninghoudersparkeren vastgelegd. In de praktijk worden parkeervergunningzones vaak gecombineerd met betaald parkeren. In de gemeente Boxmeer zijn momenteel 6 vergunninghoudersparkeerplaatsen: 5 op het parkeerdek naast het gemeentehuis (sectie 222 parkeeronderzoek) en 1 parkeerplaats in de parkeergarage onder het gemeentehuis (sectie 221 parkeeronderzoek). De parkeerplaatsen zijn bestemd voor de bode, het gemeentebestuur en de toezichthouders van de gemeente Boxmeer. Handhaving van zones waar sprake is van vergunninghoudersparkeren valt niet onder de Wet Mulder; dat betekent dat de gemeente zelf moet zorgen voor de inning van de boete door het invoeren van de Bestuurlijke Boete.

#### *Betaald parkeren*

In 2005 is een quickscan gedaan naar de financiële effecten van betaald parkeren. Hieruit bleek dat de kosten voor handhaving, kapitaallasten, administratie en onderhoud hoger zijn dan de opbrengsten. Ook ontbrak het maatschappelijk draagvlak om betaald parkeren in te voeren. In hoofdstuk 4 van dit Parkeerplan is de haalbaarheid voor betaald parkeren opnieuw afgewogen.



Abbeelding 5 Kaartje blauwe zone met uitzonderingsgebied zoals opgenomen in het verkeersbesluit van september 2007

### *Parkeerbijdrageregeling*

In 2005 is een Parkeerbijdrageregeling voor het centrumgebied vastgesteld. Deze is op 18 juni 2008 gewijzigd. In de afbeelding 6 is het toepassingsgebied van de regeling weergegeven. De juridische basis om een overeenkomst af te sluiten tot het storten van een bijdrage in het parkeerfonds bestond tot 1 juli 2008 uit het artikel 2.5.30 uit de bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de basis voor het sluiten van overeenkomsten aangaande een storting in het parkeerfonds vanaf 1 juli 2008 terug te vinden in de Wro. Echter, zo lang het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) nog niet is herzien, blijft de juridische basis in de bouwverordening gehandhaafd. In artikel 2.5.30 van de bouwverordening is geregeld dat bij bouwontwikkelingen de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, dan kan worden overgegaan tot het storten van een bijdrage in het parkeerfonds. Dit kan gaan om nieuwbouw of om uitbreiding van bestaande panden in bestaande bebouwing. Het doel van het parkeerfonds is om het totale parkeerareaal in het centrum van de kern van Boxmeer in evenwicht te houden. De termijn waarop de gemeente zich verplicht om de voorziening te realiseren is op 5 jaar gesteld. De hoogte van deze bijdrage bedroeg op 1 januari 2007 €6.000,- per parkeerplaats en wordt jaarlijks verhoogd op basis van het Consumenten Prijs Indexcijfer-alle huishoudens.

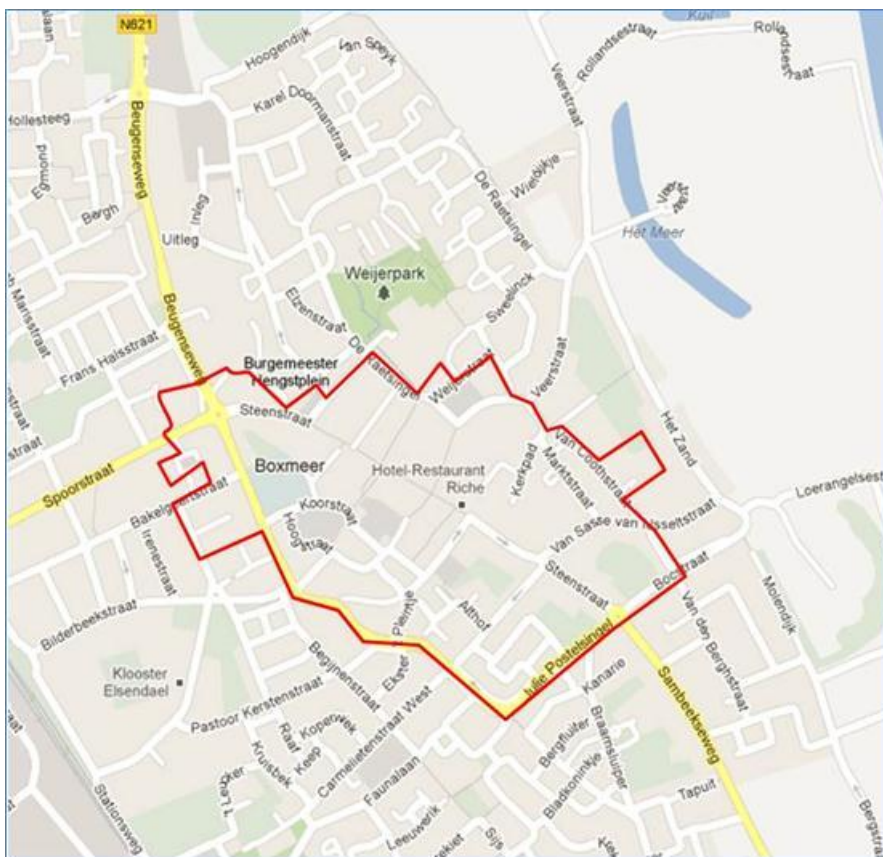
### *Evaluatie van de regeling*

De regeling bestaat nu 9 jaar. Sinds de vaststelling van de parkeerbijdrageregeling is er nog weinig gebruik gemaakt. Het aantal stortingen is gering. Op 1 januari 2014 zat er ongeveer € 19.000,- in het fonds. In situaties dat de ontwikkelaar niet op eigen terrein in de parkeerbehoefte kan voorzien is veelal vrijstelling verleend door het college van B&W op grond van artikel 2b van de Parkeerbijdrageregeling.

Eveneens blijkt dat veel ontwikkelaars in combinatie met de economische recessie die sinds de tweede helft van 2008 in gang is gezet, de exploitatie lastig rondkrijgen. Om leegstand te voorkomen en bouwontwikkelingen toch door te laten gaan, is in een aantal gevallen door het College van B&W besloten af te zien van een storting in het fonds door de ontwikkelaar.

Het blijkt dat de regeling onvoldoende is ingebed in het afstemmingsproces met ontwikkelaars. Er is onvoldoende sprake van eenduidige toepassing van de regeling. De inkomsten en uitgaven in het fonds worden onvoldoende gemonitord.

Het parkeerfonds is wel een effectief drukmiddel gebleken om ontwikkelaars aan te zetten tot het nadenken over een parkeeroplossing. In een aantal gevallen waarbij sprake is van onvoldoende ruimte om op eigen terrein te parkeren is een beroep gedaan op het parkeerfonds of is de omvang van de ontwikkeling kleiner geworden, zodat de parkeerbehoefte afneemt.



Abbeelding 6 Toepassingsgebied waar de parkeerbijdrageregeling is ingesteld

### ***Parkeerverwijssystem***

Een parkeerverwijssystem geeft de automobilist informatie over de mogelijkheid tot parkeren, zodat deze sneller op de juiste plek is en de overlast van zoekverkeer in een gebied afneemt. Er zijn statische en dynamische verwijssystemen.

Een statisch systeem leidt het parkeerverkeer naar de verschillende terreinen en garages zonder rekening te houden met het aantal vrije plaatsen. Bij dynamische verwijzing gebeurt dat wel, waardoor een optimale benutting van de capaciteit wordt verkregen en zoekverkeer wordt beperkt. In het centrum van Boxmeer is het zinvol een goed parkeerverwijssystem te realiseren.



Afbeelding 7 Huidige parkeerwijzingen

### *Wegslepregeling*

Op basis van de verkeerswetgeving kan een gemeentelijk besluit genomen worden over de toepassing van een wegslepregeling. In de huidige wetgeving kan er weggesleept worden in het kader van doorstroming, verkeersveiligheid en bij invalidenparkeerplaatsen. Het voordeel van een wegslepregeling is dat er door de gemeente exact kan worden aangegeven wanneer er weggesleept kan worden en op welke locaties.

In Boxmeer is een wegslepregeling van kracht. Dit is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV Boxmeer). Het wegslepen van een voertuig is een vorm van bestuursdwang en een bevoegdheid van het College van B&W.

## 2.1.2 KLACHTEN TEN AANZIEN VAN PARKEREN

Naar schatting gaan jaarlijks 80 klachten over parkeren. Deze klachten komen binnen via het gemeentelijke klachtenmeldpunt.

Een paar klachten die opvallen:

- De parkeerduur wordt overschreden in de blauwe zone. De wijkraad geeft aan dat werknemers de parkeerschijf meermaals per dag verzetten. Het is bijna onmogelijk om hier op te handhaven.
- Op 't Hoogkoor is sprake van overlast van laad- en los verkeer.
- Op het Weijerplein is sprake van een blauwe zone. Op het Weijerplein is echter ook sprake van een witte zone (langparkeren, hier geldt geen maximale parkeerduur en gebruik van de parkeerschijf). De uitzondering witte zone binnen de blauwe zone, is niet voor iedereen duidelijk.
- Voor bezoekers van buiten is niet altijd duidelijk dat er sprake is van een blauwe zone. Op de terreinen zelf staan geen borden meer, ook is de belijning niet altijd duidelijk zichtbaar. Hierdoor worden onnodige boetes geschreven aan bezoekers die zich niet bewust zijn van de beperking in de parkeerduur.



### 2.1.3 RESULTATEN PARKEERONDERZOEK KERN BOXMEER

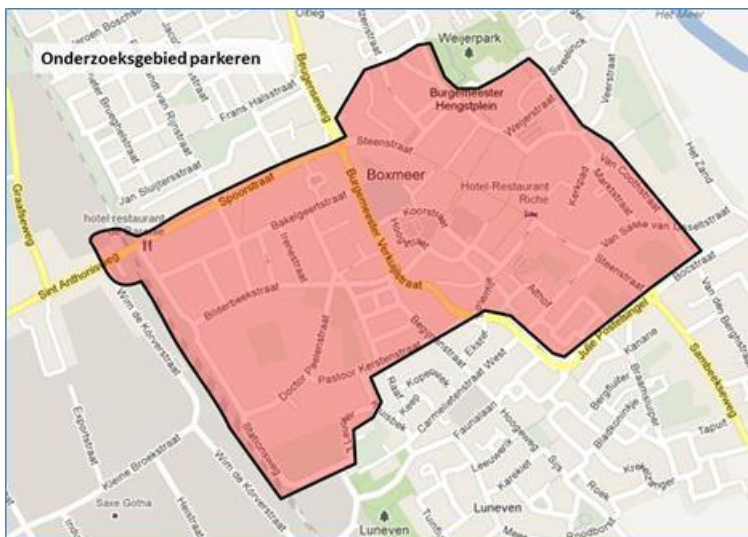
Op dinsdag 17 april, vrijdag 20 april en zaterdag 21 april 2012<sup>2</sup> heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden. In het onderzoeksgebied (zie afbeelding 8) zijn alle auto- en fietsparkeerplaatsen geteld. In de analyse van het parkeeronderzoek beginnen we met een toelichting op de meting en de algemene conclusies die van toepassing zijn op het hele onderzoeksgebied. Voorts is specifiek gekeken naar locaties waar sprake is van overbezetting en locaties die structureel onderbezet zijn. Tot slot zijn twee verschillende piekmomenten onderzocht:

- Dinsdagmiddag van 13.00 uur-15.00 uur. De gemiddelde bezetting in het hele gebied bedraagt 66%, maar te zien is dat er sprake is van overbezetting nabij het station, de onderwijslocatie en een aantal locaties rond het winkelgebied.
- Zaterdagmiddag van 14.00 uur-16.00 uur. De gemiddelde bezetting in het hele gebied bedraagt 55%, maar te zien is dat er sprake is van overbezetting rond het winkelgebied en nabij de supermarkten.

#### Metingen

De metingen zijn uitgevoerd in registratierondes van twee uur, met uitzondering van de nachtelijke registratie. In de nachtperiode heeft er één ronde plaatsgevonden tussen 1.00 uur en 6.00 uur. Er is onderzoek uitgevoerd gedurende de volgende perioden:

- Dinsdag 17 april 01:00-06:00 uur en 09:00-19:00 uur
- Vrijdag 20 april 15:00-21:00 uur
- Zaterdag 21 april 12:00-18:00 uur
- Hierbij is onderscheid gemaakt naar openbare parkeerplaatsen (voor iedereen toegankelijk) en niet-openbare parkeerplaatsen (privéterreinen). De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn terreinen bij bedrijven of woningen (appartementencomplexen) en opritten. Parkeerplaatsen in eventuele garages op privéterrein zijn buiten beschouwing gelaten. Voor alle parkeerplaatsen is de bezetting gemeten. Bij de openbare parkeerplaatsen is specifiek gekeken naar de parkeerduur.



Afbeelding 8 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek

<sup>2</sup> Sinds het parkeeronderzoek in april 2012 hebben een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden die invloed hebben op het parkeerbeeld. Het gaat om de volgende ontwikkelingen: Herinrichting van het stationsgebied, herinrichting van het onderwijsplein, vestiging van het GGZ aan de Bilderbeekstraat en de supermarkt Jumbo is verhuisd van de Spoorstraat naar de Burg. Verkuijlststraat. In april 2013 is aanvullend parkeeronderzoek gedaan in de omgeving van het station en het onderwijsplein.

**Capaciteit****Openbare parkeerplaatsen**

Het openbare parkeeraanbod in het bovenstaande onderzoeksgebied bestaat uit 2.255 parkeerplaatsen, waarvan 170 plaatsen langsparkeren, 1.730 parkeervakken en 355 parkeerhavens. Verder bevinden zich 48 invalideparkeerplaatsen in het gebied.

**Niet openbare parkeerplaatsen**

In het gebied zijn 472 opritten langs woningen aanwezig, 711 parkeerplaatsen op privéterreinen en 6 gehandicaptenparkeerplaatsen.

**Algemene resultaten parkeeronderzoek**

- De gemiddelde bezetting levert geen problemen op. Deze ligt te allen tijde onder de 70%.
- Er zijn locaties waar de parkeerbezetting gedurende meting af en toe boven de 100% ligt.
- Er zijn locaties die onderbezet zijn. Gedurende de meting is de bezetting op deze locaties altijd onder de 70% gebleven.
- Er is sprake van een structurele overschrijding van de parkeerduur in de blauwe zone. Zie onderstaande tabel 1. Op dinsdag is de parkeerduur het langst. Op dinsdag staan 81 voertuigen in de blauwe zone langer dan 10 uur op dezelfde parkeerplaats. Dat wil niet zeggen dat er sprake is van een overtreding; er zijn ook ontheffingen in omloop van de blauwe zone.
- Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar parkeermotief of doelgroep. Aangenomen is dat de geparkeerde auto's in de nachtelijke uren (01.00-06.00 uur) van bewoners zijn. In de Nassaustraat, Bilderbeekstraat, Markstraat en Jan Petersstraat ligt de bezettingsgraad 's nachts boven de 85%.
- De grootste overschrijding van de parkeerduur in de blauwe zone vindt plaats in sectie 221. Dit is de parkeergarage Raadhuisplein. Uit de meting blijkt dat op de werkdag 35 voertuigen 8 uren hebben geparkeerd, en 24 voertuigen 10 uren. Andere locaties waar sprake is van een overschrijding van de parkeerduur: Hoogstraat (sectie 131), Hoogkoorpassage (sectie 136), d'n Entrepot (secties 145 en 146), Steenstraat (sectie 179), Burg. Hengstplein (sectie 219) en Raadhuisplein (sectie 222). Dit sluit aan op het klachtenbeeld van de wijkraad. Zoals eerder is aangegeven wil dit niet zeggen dat er sprake is van overtreding; er zijn ook ontheffingen in omloop van de blauwe zone.

In bijlage 1 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek uitgebreider uiteengezet.

**Bezetting algemeen**

Overdag ligt de gemiddelde bezetting tussen de 51% en de 66% in het onderzoeksgebied. In de nachtperiode ligt de bezetting op 22%. Zie onderstaande grafiek. De hoogste bezetting is op de dinsdagmiddag. In bijlage 3 is een kaartje opgenomen van de bezetting van de individuele parkeerlocaties. Te zien is dat een aantal locaties een hoge bezetting kennen, maar dat daar tegenover staat dat er locaties zijn die veel lagere bezetting kennen.



Figuur 3 Gemiddelde bezetting per ronde in het onderzoeksgebied

## 2.2 CONCLUSIES PARKEERBEELD AUTO'S HUIDIGE SITUATIE

### Parkeerduur

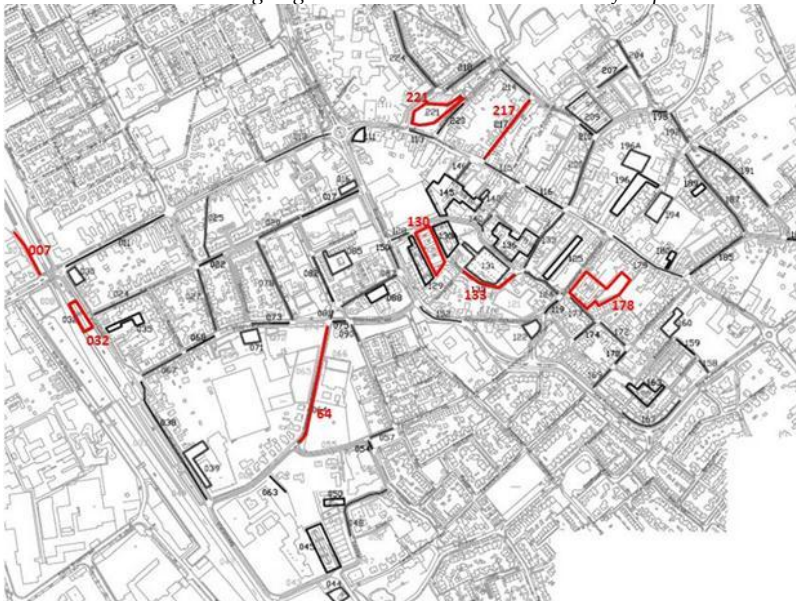
Regimes	Dinsdag 09.00-19.00u	Vrijdag 15.00-21.00u	Zaterdag 12.00-18.00u
Blauwe zone	3 uren	2,3 uren	2,4 uren
Vrij parkeren	5,2 uren	3,2 uren	3,5 uren
<b>Geheel onderzoeksgebied</b>	<b>4,2 uren</b>	<b>2,8 uren</b>	<b>2,9 uren</b>

Tabel 1 Gemiddelde parkeerduur openbare parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied

### Parkeerbezetting

Hieronder is de parkeerbezetting bekeken van verschillende locaties. Er is gekeken naar locaties waar sprake is van overbezetting en onderbezetting. Onderbenutte locaties kunnen mogelijk overloopruimte bieden aan locaties waar sprake is van overbezetting, mits ze op korte afstand liggen. Specifiek is gekeken naar de parkeerbezetting tijdens 2 piekmomenten (dinsdagmiddag tussen 13.00 uur -15.00 uur en zaterdagmiddag tussen 14.00 uur- 16.00 uur).

### Probleemlocaties: bezetting hoger dan 100% in combinatie met foutparkeerders



Afbeelding 9 De rood gearceerde locaties hebben gedurende de meting één of meerdere momenten een bezetting >100%

In de parkeerbalans is gekeken naar parkeerlocaties waar sprake is van overbezetting (bezetting >100%) in combinatie met foutparkeren. Daarbij zijn de volgende de uitgangspunten gehanteerd:

- Parkeerlocaties met een capaciteit kleiner dan 10 parkeerplaatsen zijn niet meegewogen in de bezetting. Bij een kleinere parkeercapaciteit is het percentage overbezetting meteen vrij hoog als er sprake is van overschrijding van de parkeercapaciteit. Dit beïnvloedt de parkeerbalans (te) negatief.
- In het gebied waar geen sprake is van regulering (gebied buiten de blauwe zone) is parkeren buiten de vakken in de vorm van parkeren langs de rijbaan toegestaan. In het parkeeronderzoek zijn enkel de parkeerhavens meegeteld als parkeercapaciteit, waardoor deze soms lager uitkomt dan in de praktijk het geval is. Op parkeerterreinen is wel uitgegaan van de parkeercapaciteit in de vakken.
- In het gebied binnen de blauwe zone, is uitgegaan van de parkeercapaciteit in de vakken. Dit geldt voor de parkeerterreinen als voor de parkeervakken langs de rijbaan.
- Voor het hele gebied geldt dat voor de locaties met 10 parkeerplaatsen of meer, waar sprake is van overbezetting gedurende 1 of meer meetmomenten, er sprake moet zijn foutparkeren in de vorm van: parkeren op de stoep, parkeren in het gras, parkeren op het fietspad, dubbel parkeren of parkeren voor een uitrit.

De locatie met het grootste aantal foutparkeerders is de Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 178). Hier is geen sprake van parkeerregulering. Op dit terrein, bestaande uit 93 vakken, is tijdens de meetperiode 41 keer een voertuig buiten de vakken geteld.

Met de bovenstaande uitgangspunten, zijn acht parkeerlocaties als overbezette aan te merken gedurende één of meerdere momenten in de meetperiode. Zie eveneens afbeelding 9.

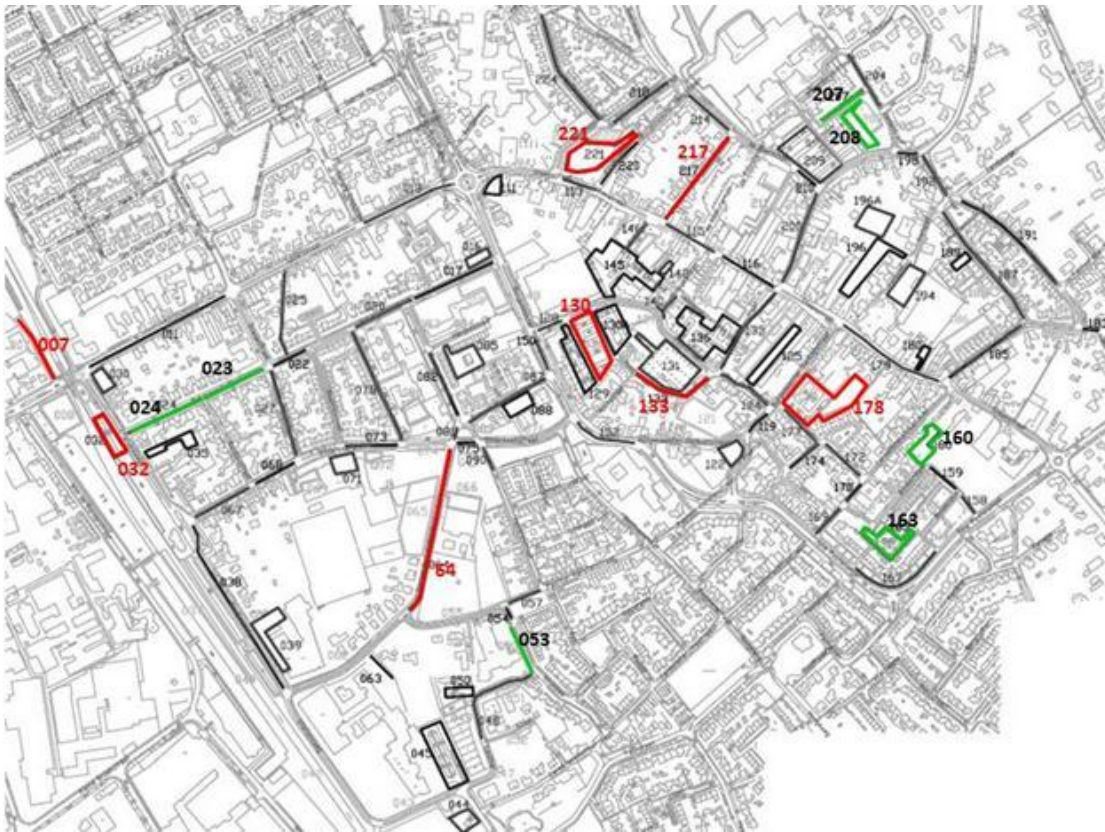
Sectie	Locatie	capaciteit	Piek overbezetting	tijdstip
7 (V)	St. Anthonisweg	11	4	Dinsdag 15-17 Zaterdag 14-16
32 (V)	Stationsweg (station)	31	1	Dinsdag 13-15
64 (V)	Dr. Peelenstraat	40	1	Vrijdag 15-17
130 (V)	Hoogstraat (Jan Linders)	54	4	Dinsdag 15-17
133 (V)	Hoogstraat	11	4	Dinsdag 11-17
136 (B)	Hoogkoorpassage (Jan Linders)	114	2	Zaterdag 14-16
178 (V)	Burg. Verkuijlstraat (Em-Té)	93	3	Zaterdag 12-14
217 (B)	St. Jozefstraat	34	2	Dinsdag 15-17
221 (B)	Raadhuisplein (gemeentehuis)	82	3	Dinsdag 9-11

Tabel 2 Overbezetting per sectie

Het tekort aan parkeerplaatsen is in absolute zin beperkt.

#### *Onderbenutte locaties als mogelijk alternatief voor de overbezette locaties*

De gemiddelde bezetting van het hele onderzoeksgebied is maximaal 66%. In de parkeerbalans zitten echter overbezette locaties en onderbenutte locaties. Deze locaties zijn naast elkaar gezet, om te kijken of er in de directe nabijheid van een overbezette locatie een alternatief is. Daarbij zijn de locaties met een capaciteit van minder dan 10 parkeerplaatsen niet meegenomen, zoals ook niet is gebeurd voor de locaties met overbezetting. De reden hiervoor is dat procentueel gezien een vertekend beeld ontstaat. Een kleine onderbezetting wordt in relatieve zin groot wanneer de capaciteit laag is. In groen zijn de locaties aangegeven waarbij te allen tijde de bezetting lager was dan 70%. Dit zijn geen probleemlocaties, maar wel de locaties waar de ruimte in de parkeerbalans gevonden kan worden.



Abbeelding 10 Verdeling locaties met een hoge en een lage bezetting

In de onderstaande tabel is weergegeven wat de restcapaciteit is van de locaties.

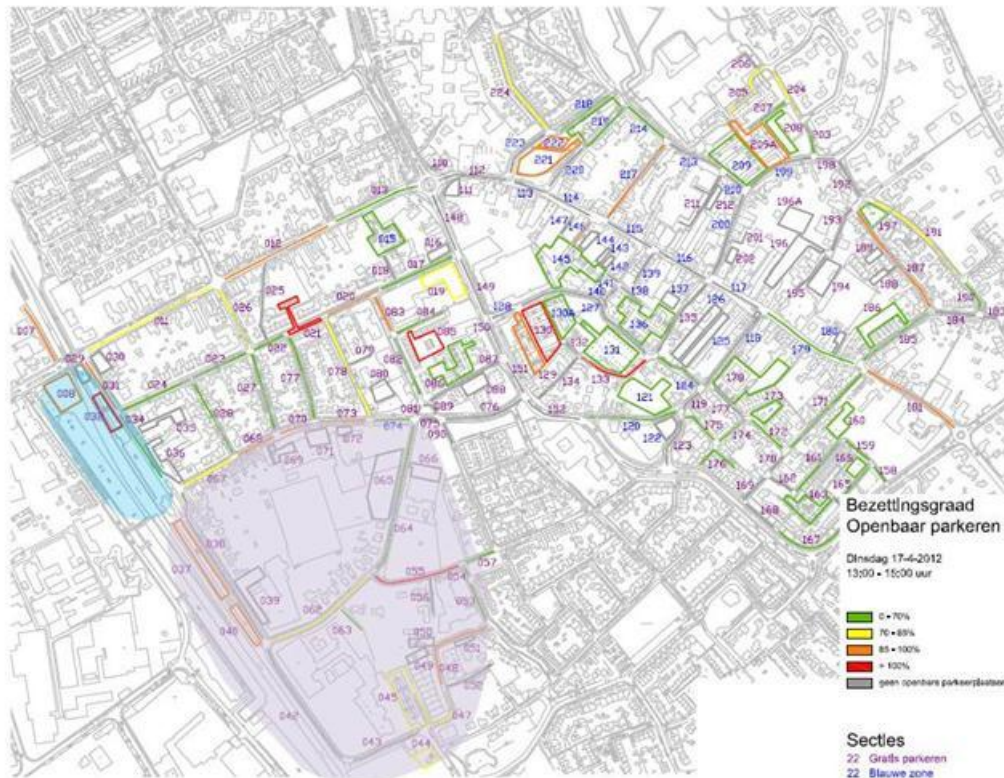
Sectie	Locatie	capaciteit	Minimale restcapaciteit
23 (V)	Bakelgeertstraat	18	11
24 (V)	Bakelgeertstraat	18	9
53 (V)	Kruisbek	13	4
77 (V)	Beatrixstraat	24	11
160 (V)	Boomkruiper	34	21
163 (V)	Boomkruiper	28	9
207 (V)	Weijerstraat	10	4
208 (V)	Weijerplein	30	11

Tabel 3 Onderbenutte locaties

De onderbenutte locaties liggen aan de rand van het centrum. Te zien is dat ze niet allemaal een geschikt alternatief vormen voor de overbenutte locaties. Secties 221 parkeergarage Raadhuisplein en sectie 217 hebben voor langparkeerders een alternatief op het Weijerplein (sectie 208). Maar de secties 023 en 024 zijn geen geschikt alternatief voor parkeerders in sectie 032 (Stationsstraat). Het is niet wenselijk dat treinreizigers op grote schaal in een woonstraat parkeren; dit zal om die reden niet gestimuleerd worden. Secties 130 en 178 worden veelal gebruikt door consumenten van supermarkten. De secties 160 en 163 liggen te ver weg voor kortparkeren en vormen daardoor geen geschikt alternatief.

*Parkeerbezetting op de dinsdagmiddag*

Er is sprake van een piekmoment op de dinsdagmiddag van 13.00 uur-15.00 uur. De gemiddelde bezetting in het hele gebied bedraagt 66%, maar te zien is dat er sprake is van overbezetting nabij het station, de onderwijslocatie en een aantal locaties rond het winkelgebied. In het onderstaande kaartje is het invloedsgebied voor het station (blauw) en de onderwijslocatie (paars) opgenomen



Afbeelding 11 Bezetting op de dinsdagmiddag

Op het stationsplein is sprake van overbezetting. Hierbij is uitsluitend gekeken naar de openbare parkeerplaatsen. In sectie 008 is de bezetting tussen de 85% en de 100% en in sectie 032 ligt de bezetting boven de 100%. Er is geen sprake van parkeerdruk in de omliggende straten nabij het station zoals de Bakelgeerstraat. Zoals uit de bovenstaande tabel 3 blijkt, hebben deze straten structureel capaciteit over.

De Bilderbeekstraat heeft wel een hogere bezetting, maar dat heeft te maken met de onderwijsvoorzieningen in de buurt. Sinds de meting in april 2012 hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden op het onderwijsplein, die van invloed zijn op de parkeerbalans. De onderwijslocatie heeft behalve openbare parkeerplaatsen ook een deel private parkeerterreinen, dat gebruikt wordt door personeel en bezoekers. Rondom de onderwijslocatie is behalve de bezetting van de openbare terreinen om die reden ook gekeken naar de bezetting van de niet-openbare terreinen.

Sectie	Locatie	capaciteit	bezetting	Toelichting
<b>Stationsomgeving</b>				
008 (V)	Sint Anthonisweg	34	32	
031 (V)	Stationsweg	9	8	
032 (V)	Stationsweg (station)	31	32	
<b>Onderwijslocatie</b>				
037 (V)	Stationsweg	65	63	
038 (privé)	Stationsweg	18	9	Opritten bewoners
039 (privé)	Stationsweg	16	20	
040 (V)	Stationsweg	26	24	
042	Stationsweg	gg <sup>3</sup>		Afgesloten
043	Stationsweg	gg		Afgesloten
048 (V)	't Leucker	6	6	Langsparkeren, meer capaciteit is beschikbaar
049 (privé)	't Leucker	11	4	
050 (privé)	't Leucker	15	6	
051 (privé)	't Leucker	10	3	
055 (V)	Past. Kerstenstraat	13	21	Langsparkeren, meer capaciteit is beschikbaar
065 (privé)	Dr. Peelenstraat	32	16	
066 (privé)	Dr. Peelenstraat	25	11	
069 (privé)	Bilderbeekstraat	11	9	
071 (privé)	Bilderbeekstraat	11	8	
072 (privé)	Bilderbeekstraat	8	5	

Tabel 4 bezetting locaties station en onderwijsplein op de dinsdagmiddag

De geel en rood gearceerde locaties zijn probleemlocaties. Locaties waar sprake is van langsparkeren in vakken, maar waar parkeren buiten de vakken is toegestaan, zijn niet als probleemlocatie aangeduid. Op dinsdag 9 april 2013 heeft een tweede parkeertelling plaats gevonden. Als gevolg van een aantal ontwikkelingen op de onderwijslocatie is de parkeerbalans gewijzigd. Er zijn locaties waar sprake is van overbezetting, daarentegen zijn er ook locaties die een lage bezetting hebben en restcapaciteit hebben. De parkeercapaciteit langs de Stationsweg is uitgebreid. In sectie 042 is restcapaciteit aanwezig voor langsparkeren voor treinreizigers.

**Te zien is dat er rondom het station een tekort is. Uitgaande van een restcapaciteit van 15% voor autoverkeer, zijn er in de omgeving van het station nog 8 openbare parkeerplaatsen nodig. In principe is deze capaciteit te vinden in de Bakelgeerstraat, maar het heeft niet de voorkeur om treinreizigers in een woonstraat te laten parkeren. In de meting van april 2013 is te zien dat op het onderwijsplein sprake is van locaties met een overbezetting, maar ook locaties waar sprake is van onderbezetting. In de meting van april 2013 is te zien dat in sectie 042 restcapaciteit aanwezig is. De restcapaciteit kan benut worden voor langsparkeren door treinreizigers.**

Te zien is dat aan de randen van het winkelgebied (Weijerplein, sectie 209) de parkeerlocaties waar geen sprake is van regulering in de vorm van een blauwe zone, de bezetting hoger is terwijl deze verder van het winkelgebied af liggen. Dit duidt op een behoefte aan langsparkeren.

<sup>3</sup> Geen gegevens

*Parkeerbezetting op de zaterdagmiddag*

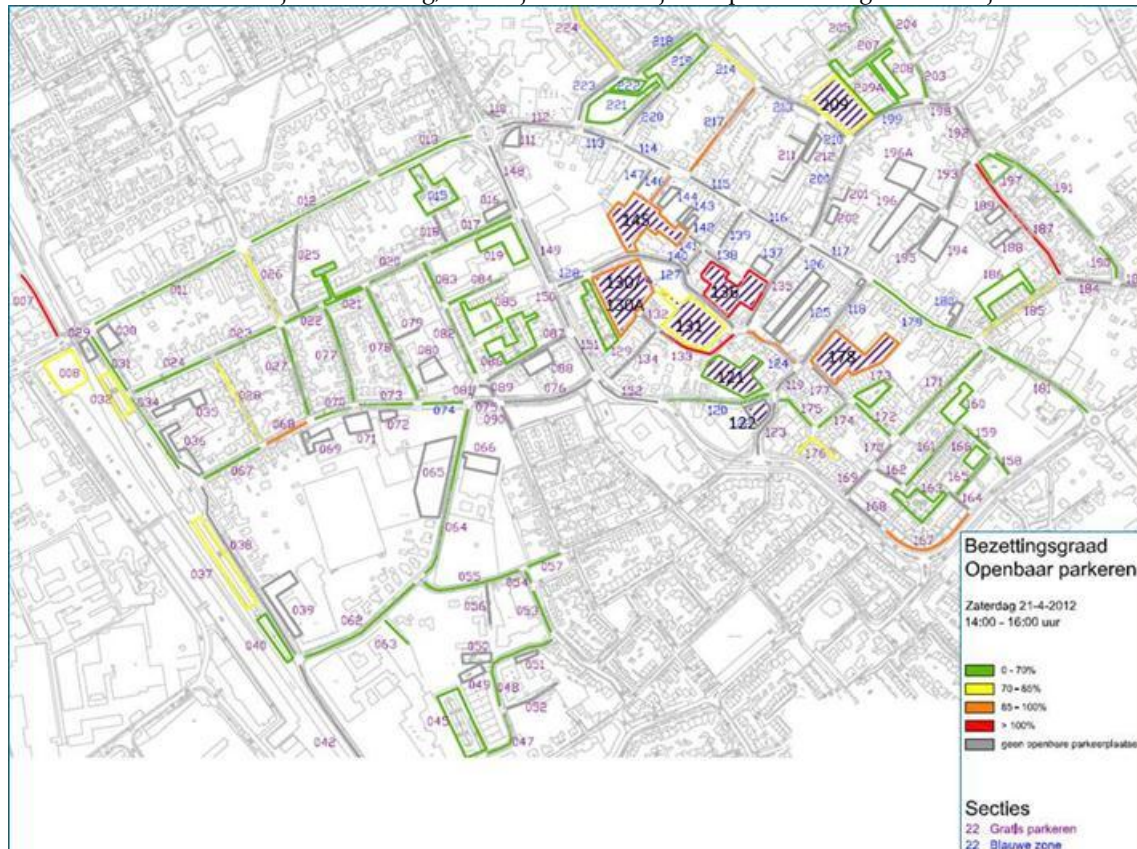
Er is sprake van een piekmoment op de zaterdagmiddag van 14.00 uur-16.00 uur. De gemiddelde bezetting in het hele gebied bedraagt 55%, maar te zien is dat er sprake is van overbezetting rond het winkelgebied en nabij de supermarkten.

De volgende secties worden gebruikt door consumenten van diverse supermarkten:

Sectie	Locatie	capaciteit	bezetting	Toelichting
209 (B)	Aldi Kloostertuin	96	69	
217 (B)	Aldi Kloostertuin	34	31	
121 (B)	Jumbo Verkuijistraat	52	10	De bezetting is laag omdat de Jumbo tijdens de meting nog niet was opengesteld
122 (B)	Jumbo Verkuijistraat	25	0	De bezetting is laag omdat de Jumbo tijdens de meting nog niet was opengesteld
178 (V)	EM-Té Verkuijistraat	93	90	
130 (V)	Jan Linders Koorstraat	54	53	
130A (B)	Jan Linders Koorstraat	55	52	
131 (B)	Jan Linders Koorstraat	89	66	
136 (B)	Jan Linders Koorstraat	114	116	
145 (B)	AH Steenstraat	100	87	
146 (B)	AH Steenstraat	8	7	
217 (B)	AH Steenstraat	34	31	

Tabel 5 bezetting supermarktlocaties op de zaterdagmiddag

In het onderstaande kaartje de bezetting, waarbij de secties bij de supermarkten gearceerd zijn.



Afbeelding 12 Bezetting supermarktlocaties op de zaterdagmiddagpiek



Er is sprake van een parkeertekort in de omgeving van de supermarkten tijdens de piek. Om zoekverkeer te voorkomen is een restcapaciteit van 15% wenselijk. Eerder en later op de middag is de bezetting lager, alhoewel de sectoren 130A en 136 dan nog steeds een bezetting hebben tussen de 85% en 100%.

Te zien is dat er parkeercapaciteit over is in de omgeving, daar veel locaties op dat moment een bezetting hebben beneden de 70%. Echter, vanwege het kortparkeren moeten de alternatieve parkeerlocaties op korte afstand liggen.

## 2.3 FIETSPARKEREN

In deze paragraaf is het huidige parkeerbeleid voor fietsparkeren uiteengezet. Het fietsparkeren is opgenomen in de parkeernota uit 2005. Kerndoel van het vigerende fietsparkeerbeleid is om het fietsgebruik te stimuleren. Als afgeleide neemt daardoor het autogebruik af.

### 2.3.1 VIGEREND BELEID

In de afgelopen jaren is het aantal stallingsplaatsen in de kern Boxmeer toegenomen. Bij de entrees van het winkelgebied, aan de rand van de voetgangerszone, zijn rekken bijgeplaatst. Tevens is de fietsenstalling bij het NS-station Boxmeer fors uitgebreid. Ook bij NS-station Vierlingsbeek is de fietsenstalling uitgebreid. Uitgangspunt in het beleid is twee stallingsplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO winkels voor bezoekers (Parkeernota 2005). Werkgebonden stallingsplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd.

#### *Parkeerlocaties*

De openbare stallingslocaties voor fietsers bevinden zich in de:

- Steenstraat (sectie 110, 112, 114, 117 & 149)
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 118)
- Koorstraat (sectie 124 & 127)
- Hoogkooypassage (sectie 138,140 & 141)
- d'n Entrepot (sectie 145,146 & 147)
- Veerstraat (sectie 200)
- De Raetsingel (sectie 213)
- Sint Jozefstraat (sectie 217)
- Burgemeester Hengstplein (sectie 219)
- Raadhuisplein (sectie 220, 222 & 223)

#### *Handhaving*

Vanuit toezicht en handhaving wordt regelmatig gemonitord wat probleemlocaties zijn ten aanzien van wildparkeren van fietsen (fietsen buiten de rekken). Handhaving bestaat uit het uitreiken van waarschuwingen. Er worden geen fietsen geruimd, tenzij dit een vooraf aangekondigde actie is. In het najaar van 2011 zijn na diverse waarschuwingen fietsen geruimd die buiten de rekken stonden.

### 2.3.2 RESULTATEN FIETSPARKEERONDERZOEK

#### *Capaciteit*

In totaal liggen er 555 fietsparkeerplaatsen in het onderzoeksgebied. De fietsenstalling bij het station is daarbij buiten beschouwing gelaten. De locaties d'n Entrepot (sectie 147), Hoogkooypassage (sectie 138), Veerstraat (sectie 200) en De Raetsingel (sectie 213) hebben allen een capaciteit die groter is dan 50 fietsparkeerplaatsen.

### Gebruik

De gemiddelde maximale bezetting van de fietsparkeerplaatsen bedraagt 39%. Deze bezetting wordt bereikt tussen 15.00 – 17.00 uur op een vrijdagmiddag. Het gebruik varieert gedurende de onderzochte periode tussen de 20% en de 38%. Over het algemeen kan gesteld worden dat in het centrum van Boxmeer voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Er zijn echter een aantal locaties waar gedurende de meetperiode een aantal fietsen buiten de rekken stonden (wildparkeren) of waar sprake is van capaciteitstekort (incidenteel en structureel). Ook zijn er locaties waar sprake is van onderbezetting. De bevindingen worden hieronder verder toegelicht.

### 2.3.3 CONCLUSIES PARKEERBEELD FIETSERS HUIDIGE SITUATIE

#### Wildparkeren

Onder wildparkeren worden die locaties verstaan waar gedurende drie aaneengesloten tijdsperioden sprake is van het parkeren van fietsen in de nabijheid van de stalling. Op basis van deze definitie is sprake van wildparkeren in:

- Steenstraat (sectie 112)
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 118)
- De Raetsingel (sectie 213)

In de Steenstraat is sprake van maximaal 2 wild geparkeerde fietsers. In De Raetsingel is dit aantal met 3 wildparkeerders iets groter. In de Burgemeester Verkuijlstraat is dit aantal met 6 wildparkeerders het grootst. Het wildparkeren heeft niet altijd te maken met capaciteitstekort.



Afbeelding 13 Fietsparkeren in de Steenstraat.

Hier staan meer wild geparkeerde fietsen dan uit het onderzoek blijkt. De telling is een momentopname. Weersomstandigheden zijn verder van invloed op het fietsgebruik.

- Naar schatting ontvangt de gemeente via het klachtenmeldpunt 80 klachten aangaande parkeren, deze klachten gaan over autoparkeren. Er komen geen klachten over fietsparkeren.
- Uit het parkeeronderzoek lijkt het wildparkeren mee te vallen. Vanuit toezicht en handhaving komt het signaal dat er sprake is van wildparkeren in de Steenstraat.
- Het wildparkeren is deels het gevolg van capaciteitstekorten in aanbindmogelijkheden langs het winkelgebied. Anderzijds kan er soms sprake zijn van gemakzucht.

#### *Capaciteitstekort*

Er is sprake van een capaciteitstekort op een locatie als er structureel sprake is van een bezetting van > 100% gedurende vier uur per dag. Op basis van deze definitie komen de onderstaande locaties als probleemlocatie naar voren:

- Steenstraat (sectie 114, 117 & 179)
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 118)
- Koorstraat (sectie 124)

Van de bovenstaande locaties is op de Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 118) sprake van een capaciteitstekort op alle onderzochte dagen. Met name in het weekend is sprake van een probleem aangezien de bezetting tussen de 129% en 243% ligt. De capaciteit van de fietsparkeerplaats is echter klein waardoor al snel sprake is van een hoge bezetting. Ook de Steenstraat kent een hoge bezetting. De secties 114, 117 en 179 kennen op zaterdag een maximale bezetting tussen de 100% en 108%. Echter in de Steenstraat secties 110 en 112 is sprake van een overschot aan fietsparkeerplaatsen. Dit overschot compenseert het tekort. Een zelfde situatie treedt op in de Koorstraat. Daar waar in sectie 124 sprake is van een tekort wordt dit tekort ruimschoots gecompenseerd door het overschot in sectie 127.

Verder blijkt uit de telling dat op incidentele momenten sprake is van overbezetting op de volgende locaties:

- Steenstraat (sectie 110)
- Koorstraat (sectie 127)
- Hoogkoorpassage (sectie 141)

Op alle andere locaties ligt de bezetting te allen tijde beneden de 80%.

#### *Niet gebruikte parkeerlocaties*

Uit de telling blijkt dat de locaties d'n Entrepot (sectie 145, 39 plaatsen) en Burg. Hengstplein (sectie 219, 20 plaatsen) niet worden gebruikt. Alle beschikbare plaatsen zijn gedurende de onderzoeksperiode niet gebruikt.

# 3

## Beleidsomgeving en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk zijn (toekomstige) ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op de parkeervisie die in hoofdstuk 4 is beschreven. Het gaat om trends op landelijk niveau maar ook op lokaal niveau.

Daarnaast is de wetgeving van belang, specifiek zijn genoemd de nieuwe Wro en Grondexploitatiewet (Grex). Tot slot zijn nieuwe beleidskaders zoals de Structuurvisie Centrum en het GVVP van belang.

### 3.1 TRENDS

#### *Landelijke trends*

##### *Groei autobezit: toename parkeerdruk*

Landelijk is een groei van het autobezit te zien. Tussen 2007 en 2012 groeide het autobezit per inwoner met ruim 6% (bron: CBS). Het fietsbezit bleef vrij stabiel. Tussen 2000 en 2010 schommelde het fietsbezit tussen 81% en 82% (lees: gemiddeld genomen heeft 81% á 82% van alle inwoners in Nederland een fiets). De verwachting is dat het autobezit de komende jaren toeneemt. Kijkend naar het gebruik, is er sprake van een lichte afname van het autogebruik. In feite betekent dit dat voertuigen langer stilstaan en de druk om te parkeren toeneemt.

##### *Geen tariefdifferentiatie naar uitstoot voertuigen*

In lid 8 van artikel 225 Gemeentewet is bepaald dat een gemeente parkeertarieven kan differentiëren op basis van:

- Tijdstip van parkeren
- Parkeerduur
- Locatie van de parkeerplaats
- Omvang van het voertuig

Begin 2010 zou een experiment gestart worden om parkeertarieven te differentiëren naar uitstoot. Dat betekent dat gebruikers van schonere voertuigen een lager parkeertarief betalen en gebruikers van vervuilendere voertuigen juist een hoger tarief betalen. Om dit mogelijk te maken, moet de gemeentewet aangepast worden. Iets wat tot op heden nog niet is gebeurd. Eind 2011 heeft de ministerraad besloten het experiment niet mogelijk te maken. Volgens het kabinet treft deze belasting juist de mensen die niet de draagkracht hebben om een schonere auto aan te schaffen.

*Stijging parkeertarieven*

De parkeertarieven voor straat parkeren zijn de afgelopen 4 jaar met 15% gestegen (bron: Consumentenbond, juli 2012) in de 30 grootste steden van Nederland. Dat is jaarlijks het dubbele van het inflatiecijfer. Uit onderzoek blijkt dat de grootste ergernissen van consumenten zijn:

- De hoogte van de parkeertarieven
- Afrekenen per uur
- Krappe parkeerplaatsen
- Te weinig parkeerplaatsen (zoeken)
- Betalen voor parkeren

Het vaststellen van parkeertarieven is een gemeentelijke bevoegdheid.

*ICT Ontwikkelingen*

Technologische ontwikkelingen vergemakkelijken het parkeren voor consumenten. De betaalmogelijkheden worden steeds uitgebreider: chipknip, creditcard, PIN en per telefoon. Navigatiesystemen informeren bezoekers over de verschillende parkeerlocaties. In feite maakt dit een parkeerverwijssysteem overbodig. Er zijn navigatiediensten die realtime parkeerinformatie verschaffen. In de toekomst zullen steeds meer navigatiediensten deze service bieden. Deze service levert dezelfde informatie als het dynamische parkeerverwijssysteem.

*Boxmeer*

Positieve beleving parkeersituatie consumenten

In mei 2011 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de commerciële voorzieningen in Boxmeer (Onderzoek commerciële voorzieningen Boxmeer, Seinpost mei 2011). Onder ondernemers, passanten en consumenten is een enquête afgenomen. Onderstaande rapportcijfers geven een indicatie van de beleving van de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden in het centrum van Boxmeer.

Aspect	Passanten	Consumenten	Ondernemers
Bereikbaarheid	7,7	7,7	7,3
Parkeermogelijkheden maandag-woensdag	7,5	7,6	7,4
Parkeermogelijkheden donderdag-zaterdag	7,2	6,9	6,8
Fietsenstallingsmogelijkheden	6,7	7,0	6,8

Tabel 6 Gemiddelde rapportcijfers

Uit de resultaten blijkt dat de consumenten vergeleken met andere winkelcentra in Nederland relatief positief zijn over de parkeersituatie en de bereikbaarheid<sup>4</sup>.

*Toename aantal geregistreerde voertuigen in Boxmeer*

Het aantal voertuigen in Boxmeer is de afgelopen jaren licht gestegen. Tussen 1 januari 2008 en 1 januari 2012 is het aantal voertuigen met bijna 1400 voertuigen gestegen op een totaal van ruim 20.300 voertuigen. Zie tabel 21 in bijlage 5 (Bron: Statonline 2012).

<sup>4</sup> Onderzoek commerciële voorzieningen Boxmeer, Seinpost mei 2011, pag 32

### Onderzoeksresultaten

#### *Parkeertarieven en capaciteit hebben geen invloed op omzet winkelgebied*

Uit een publicatie in Vexpansie (september 2008) blijkt dat de invloed van de parkeertarieven en de parkeercapaciteit geen aantoonbare invloed hebben op de omzet van de winkelgebieden. Het succes van een winkelgebied is vooral gebaseerd op de aantrekkelijkheid. Het gaat daarbij om het aanbod van winkels (kwaliteit, variëteit en aantal verkooppunten) en de leefbaarheid binnen het gebied. Wel kan gesteld worden dat een groot deel van de omzet per auto komt. In een publicatie van Shopping Centre News (juni 2011) is parkeren als basisvoorwaarde omschreven. Onderzoek maakt duidelijk dat parkeren onderdeel is van een totaal pakket aan service voor de klant. De klant komt als bezoeker naar het centrum. Het centrumbezoek is het primaire doel. De klant komt niet om te parkeren. Parkeren is, evenals bereikbaarheid, geen attractiefactor van het centrum, maar wel een belangrijke randvoorwaarde. Het valt op dat het verlagen van parkeertarieven als marketing om mensen aan te trekken geen aantoonbaar effect lijkt te hebben op de prestaties van het winkelgebied.

#### *Acceptabele loopafstand in relatie tot verblijfsduur*

In bijlage 2 is het verband tussen de verblijfsduur en de acceptabele verblijfsduur weergegeven. Uit onderzoek naar de effecten van parkeren op binnenstadsstructuur en verplaatsingspatronen (bron: Stienstra Adviesbureau Stedelijk verkeer en Parkconsult Grontmij, 2010) is gebleken dat de acceptabele loopafstand maximaal 400 meter bedraagt. In grotere centra is men bereid verder te lopen naar de parkeerlocatie dan in kleinere centra. Dit heeft te maken met de omvang en kwaliteit van de voorzieningen. In kleinere centra zoals Boxmeer bedraagt de maximale acceptabele loopafstand 300 meter bij een bezoek van 200 minuten. Bij bezoeken van een uur of korter is de acceptabele loopafstand 200 meter.

## 3.2 WRO EN GREX

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet gewijzigd. Voor de bouwverordening, die gebaseerd is op de Woningwet, heeft dit op het onderdeel parkeren grote gevolgen. In paragraaf 3.2.1 zijn de consequenties hiervan uiteengezet. Tegelijkertijd is de nieuwe Grondexploitatiewet (GreX) in werking getreden. Dit heeft consequenties voor het parkeerfonds. Dit is in 3.2.2 uiteengezet.

### 3.2.1 WRO

#### Consequenties wetswijzigingen

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen niet langer normen bevatten. Dit parkeerplan mag dus geen normen bevatten.
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten. Dus ook geen voorschriften over parkeren.

Ten aanzien van punt 1 hebben veel gemeenten inmiddels een aparte Nota Parkeernormen opgesteld. In bestemmingsplannen kan dan verwezen worden naar deze Nota Parkeernormen, waardoor ze niet apart in elk bestemmingsplan hoeven te worden opgenomen.

Indien de parkeernormen of parkeervoorschriften zijn opgenomen in het bestemmingsplan, zijn gemeenten minder flexibel als het gaat om bijstellen van normen of ontheffingen. Ontheffingen en wijzigingen in de normen kunnen daardoor minder snel worden geregeld, daar de procedure voor het wijzigingen van een bestemmingsplan langer en complexer is dan een wijziging in de bouwverordening of een ontheffing van de bouwverordening.

Om die reden is de wijziging onder punt 2 nog niet doorgevoerd in de Woningwet en kunnen voorschriften over parkeren nog steeds in de bouwverordening geregeld worden.

Tot nu toe werken de meeste gemeenten met een aparte Nota Parkeernormen naast het Parkeerbeleidsplan. Tot op heden en in elk geval in de komende vijf jaren is het mogelijk om de parkeervoorschriften via de bouwverordening te regelen. Veel gemeenten verwijzen in de bouwverordening naar de Nota Parkeernormen en hebben het parkeren niet geregeld via het bestemmingsplan vanwege de inflexibiliteit.

#### ***Verwachte aanpassingen aan de regels rond parkeren rond Wro***

Er wordt gewerkt aan een herziening van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Gemeenten krijgen de mogelijkheid om een zogeheten “voorwaardelijke verplichting<sup>5</sup>” in de regels van het bestemmingsplan op te nemen. Door deze mogelijkheid en de mogelijkheden voor wijzigingen en ontheffing in het bestemmingsplan op te nemen, is het mogelijk om via het bestemmingsplan net zo flexibel met bijstellingen van parkeernormen en ontheffingen om te gaan als via de bouwverordening (Bron: KpVV Bericht, nummer 114 juni 2012)

#### *Overgangperiode van 5 jaar*

Zolang de nieuwe regels van het Bro nog niet zijn vastgesteld, blijft het mogelijk om naast het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan, de oude weg via de Bouwverordening te bewandelen. De overgangperiode is gesteld op 5 jaar na het van kracht worden van het nieuwe Bro.

**Om voor te sorteren op het nieuwe Bro, zullen bij bestemmingsplannen die de komende 5 jaar worden herzien of bij nieuwe bestemmingsplannen parkeereisen worden opgenomen als voorwaardelijke verplichting. Daarnaast worden de parkeernormen in een separate Nota parkeernormen opgenomen.**

### **3.2.2 GREX**

Voor het verbeteren van het instrumentarium voor kostenverhaal en verevening bij faciliterend grondbeleid heeft de regering de Grondexploitatiewet opgesteld. Deze wet maakt deel uit van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en is per 1 juli 2008 in werking getreden. De wet maakt het verhalen van bepaalde kosten bij particuliere grondexploitaties verplicht (bron: kenniscentrum grondbeleid).

Tot 1 juli 2008 bestond de basis om een overeenkomst af te sluiten aangaande een storting in het parkeerfonds uit het artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Wro is de basis voor het sluiten van overeenkomsten aangaande een storting in het parkeerfonds mede terug te vinden in de Wro. Uitgangspunt blijft, zoals dat ook voor 1 juli 2008 het geval was, een vrijwillige samenwerking. Het gaat hier om zogeheten anterieure overeenkomsten, een vrijwillige privaatrechtelijke overeenkomst met de initiatiefnemer.

De gemeente Boxmeer en de initiatiefnemer kunnen op basis van de parkeerbijdrageregeling een privaatrechtelijke overeenkomst sluiten waarin onder meer wordt bepaald dat de initiatiefnemer een bijdrage ad € 6.000, = per te compenseren parkeerplaats betaalt. In het kader van toetsing aan de omgevingsvergunning wordt verwezen naar de anterieure overeenkomst waarin het kostenverhaal en de nadere eisen en regels zijn vastgesteld.

<sup>5</sup> De plicht om bij bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen. In dit geval dus parkeervoorzieningen.

Aandachtspunt is wel dat de voorziening binnen redelijke termijn wordt gerealiseerd. Volgens de huidige parkeerbijdrageregeling kan de initiatiefnemer mogelijk de bijdrage terugvorderen als onverschuldigd betaald indien de voorziening niet binnen 5 jaar is gerealiseerd.

Het parkeerfonds kan worden aangemerkt als administratief hulpmiddel. De Wro sluit het instandhouden van een administratief hulpmiddel niet uit. Het huidige parkeerfonds kan dus gehandhaafd blijven. Aan de regeling dienen echter wel een aantal zaken gewijzigd te worden. Een belangrijke toevoeging is dat de inhoudelijke argumentatie voor de realisatie van de voorzieningen en het verhaal van de kosten transparant moet zijn. Daarbij moet voldaan worden aan 3 criteria: profijt, toerekeningsvatbaarheid en proportionaliteit. Het is belangrijk dat deze criteria worden geconcretiseerd en verantwoord. Aan de regeling moet eveneens worden toegevoegd dat de grondslag in de Wro ligt. Het kostenverhaal gaat in eerste instantie uit van een anterieure overeenkomst (privaatrechtelijk).

Publiekrechtelijk kostenverhaal is enkel mogelijk als er sprake is van een bouwplan met opbrengsten. Daartoe moet de gemeente een grondexploitatieplan opstellen. Tevens kan de gemeente voorschriften verbinden aan de omgevingsvergunning voor bouwen. Door de invoering van de grondexploitatie is het kostenverhaal verbeterd maar dat betekent niet dat alle kosten verhaalbaar zijn. Hieronder een aantal aandachtspunten welke van toepassing zijn op het publiekrechtelijk kostenverhaal:

- Er moet sprake zijn van een bouwplan zoals opgenomen in artikel 6.2.1 Wro.
- In de wet is limitatief opgenomen welke kosten verhaald kunnen worden. Het gaat veelal om kosten die betrekking hebben op openbare voorzieningen. Deze voorzieningen mogen niet betaald worden vanuit heffingen, zoals betaald parkeren.
- Er moet worden gekeken of de locatie de kosten kan dragen. Het kostenverhaal is beperkt tot de opbrengsten. Als het plan (conserverend bestemmingsplan) geen opbrengsten (extra bouw mogelijkheden) kent, is er geen publiekrechtelijke basis voor kostenverhaal. Als de (grond) opbrengsten lager zijn dan de kosten, dan is het kostenverhaal beperkt tot de (grond)opbrengsten. Dit is de zogenaamde marco-aftopping. (artikel 6.16 Wro).
- Kosten inzake beheer en onvoorzien behoren tot de kosten welke niet verhaalbaar zijn.
- De te verhalen kosten moeten voldoen aan de drie in de wet opgenomen cumulatieve toetsingscriteria: profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Dit kan tot veel discussie leiden.
- Kostenverhaal is gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Wordt er dus geen vergunning verleend, dan is er geen basis voor kostenverhaal.
- De kosten tot het opstellen exploitatieplan en de verplichte jaarlijkse herziening leiden tot behoorlijke administratieve kosten.

Daarnaast kan de gemeente in het kader van de zogenaamde “kruimelgevallen” afzien van kostenverhaal. (artikel 6.2.1a Bro) Dit gebeurt vanuit economische overwegingen. Wanneer de kosten hoger of bijna gelijk aan de opbrengsten.

**Samenvattend wordt gesteld dat het kostenverhaal via een anterieure overeenkomst de voorkeur heeft. Het publiekrechtelijk kostenverhaal is enkel mogelijk indien er sprake is van een bouwplan met opbrengsten. De kanttekeningen zoals hierboven omschreven moeten daarbij in ogenschouw worden gehouden: bezint eer ge begint aan publiekrechtelijk kostenverhaal.**

Als de gemeente besluit om de parkeernormen te verscherpen en dit op te nemen in het bestemmingsplan dan gelden de nieuwe normen in geval van nieuwe ontwikkelingen.

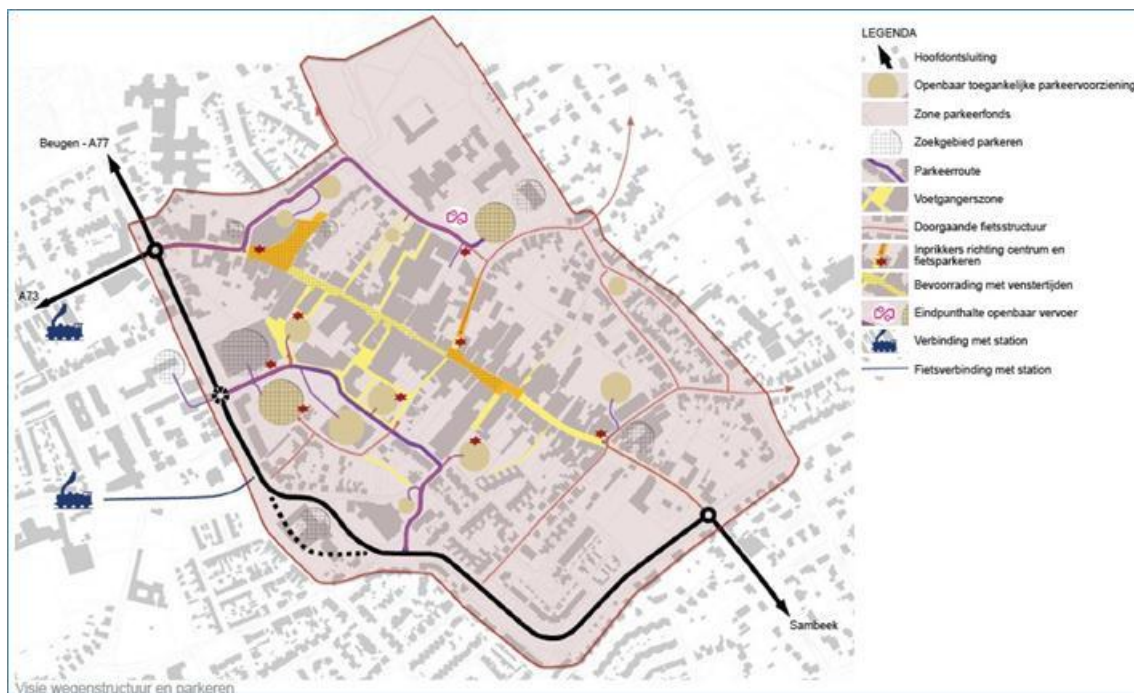


Het huidige parkeerfonds kan in het licht van de vernieuwde regelgeving in de Wro en de Grex gehandhaafd blijven, maar moet dan op 3 punten worden aangepast:

- de basis ligt in de nieuwe Wro
- transparantie naar profijt, toerekeningsvatbaarheid en proportionaliteit
- de voorkeur gaat uit naar een anterieure overeenkomst. Indien dit niet lukt dan is de gemeente bevoegd om het kostenverhaal publiekrechtelijk af te dwingen.

### 3.3 GEMEENTELIJK BELEID

Boxmeer is een goed functionerend winkeldorp, goed toegankelijk, veilig en een multifunctioneel kwaliteitscentrum voor de regio. Het centrumgebied straalt eenheid en saamhorigheid uit en alle functies zijn in een compact gebied bij en door elkaar gelegen. De ambitie is om in te zetten op het versterken van Boxmeer als regionaal voorzieningencentrum met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor bezoekers en inwoners, de gastvrijheid en de bovendorpse uitstraling. Leidend daarbij is de middeleeuwse structuur.



Abbeelding 14 Visiekaart wegenstructuur en parkeren. Aan de noordelijke parkeerroute liggen 352 openbare parkeerplaatsen op terreinen met een omvang van meer dan 30 parkeerplaatsen. Aan de zuidelijke parkeerroute liggen 591 openbare parkeerplaatsen op terreinen met een omvang van meer dan 30 parkeerplaatsen

Het centrum van de kern Boxmeer moet bereikbaar en leefbaar zijn. Dat betekent dat het voor verschillende modaliteiten bereikbaar moet zijn, maar dat het ook begaanbaar moet zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, voetgangers en minder validen. De inrichting van de openbare ruimte moet uitnodigend zijn en prettig zijn om in te verblijven. Het thema wegenstructuur en parkeren vormen uitgangspunten voor het GVVP. Specifiek voor het Parkeerplan geldt:

- Parkeren dichtbij voorzieningen, zowel voor auto's als fietsers
- Beschikbaarheid parkeerplaatsen moet op peil blijven

## GVVP

In het GVVP zijn 4 ambities beschreven:

- Ruimte voor ontwikkelingen
- Bereikbare kernen
- Bereikbare economische zwaartepunten en concentraties van voorzieningen
- Een bereikbaar en leefbaar centrum voor de kern Boxmeer

De bovenstaande ambities zijn vertaald in richtinggevende doelen. Hieronder zijn de doelen opgenomen die specifiek betrekking hebben op het aspect parkeren:

- In een straal van 200 meter<sup>6</sup> liggen voldoende parkeerplaatsen voor auto's vanaf de randen van het winkelgebied (entree voetgangersgebied).
- Aan het eind van de radiale fietsroutes naar het centrum (de zogeheten inprikkers) liggen nabij de entrees van het voetgangersgebied voldoende parkeerplaatsen voor fietsers.
- De bezetting van de parkeerlocaties bedraagt maximaal 85% voor zowel auto's als fietsen om zoekverkeer te voorkomen.
- Economische zwaartepunten en concentraties van voorzieningen bereikbaar. Het gaat hierbij om de volgende concentraties:
  - Bedrijventerrein Sterckwijk
  - Bedrijven terrein Saxe Gotha
  - Overloon: recreatieve poort voor de regio
  - Onderwijsplein Boxmeer
  - Winkelgebied Boxmeer

Deze concentraties moet goed bewegwijzerd worden, waarbij ook de parkeerlocaties bij het ziekenhuis, de recreatieve voorzieningen bij Overloon en het winkelgebied van de kern Boxmeer verwezen worden.

## Huidig juridisch kader

De regelgeving omtrent parkeren is vastgesteld in een aantal documenten:

- Parkeernota Boxmeer 2005
  - Regelgeving invalideparkeren
  - Voorwaarden ontheffing parkeerschijfzone. De omvang van de Blauwe Zone is vastgesteld middels een verkeersbesluit.
- APV 2013
  - Parkeren grote voertuigen. Middels verkeersbesluiten is aangegeven dat binnen een aantal kernen binnen de kom sprake is van een parkeerverbodszone voor grote voertuigen.
- Parkeerverordening 2005
  - Regels met betrekking tot vergunninghoudersparkeren
  - Ontheffing (van parkeerduur Blauwe Zone) is alleen in artikel 1 Definities en begripsomschrijving opgenomen, maar verder niet uitgewerkt.
- Parkeerbijdrageregeling 2008
  - Beleidsregels voor de toepassing van artikel 2.5.30 van de bouwverordening Boxmeer.
- Verkeersbesluiten
  - Verkeersbesluit Blauwe zone september 2007
  - Verkeersbesluit Vergunninghouders parkeren april 2013
- De wegsleepregeling ligt vast in de APV

<sup>6</sup> 200 meter hemelsbreed, betekent veelal iets langere loopafstanden. De maximale acceptabele loopafstand is 300 meter.

# 4 Parkeervisie

In dit hoofdstuk is de visie neergelegd die bepalend is voor de koers ten aanzien van parkeren voor de komende jaren. Deze visie is in samenspraak met diverse sleutelpersonen binnen de ambtelijke organisatie tot stand gekomen aan de hand van een aantal workshops. De visie is vertaald in een aantal ambities die richtinggevend zijn voor de uiteindelijke doelen van het beleid. In paragraaf 4.1 zijn de visie en ambities uiteengezet. Paragraaf 4.2 gaat in op de parkeerdoelen per thema.

## 4.1 VISIE EN AMBITIES

De ambitie is bepalend voor de koers en speerpunten ten aanzien van parkeren. Parkeerbeleid geeft sturing aan de parkeerbalans, en moet tegelijkertijd een bijdrage leveren aan de geformuleerde ambities ten aanzien van aspecten als de woonkwaliteit en het winkelklimaat. Het is belangrijk dat de ambitie ten aanzien van parkeren aansluit op de ambities die geformuleerd zijn in andere plannen.

Parkeren is een sturingsmiddel om de doelen uit de Structuurvisie en het GVVP te verwezenlijken. Daarbij ligt de focus op het faciliteren van ontwikkelingen en niet op het genereren van opbrengsten. Het parkeerbeleid moet een positieve bijdrage leveren aan het functioneren van het centrum van Boxmeer, wat is uitgesplitst in vier thema's:

1. **BEREIKBAARHEID**
2. **ECONOMIE**
3. **BEELDKWALITEIT**
4. **DUURZAAMHEID**

### *Bereikbaarheid*

Hierbij gaat het om de bereikbaarheid van het centrum van Boxmeer. In het GVVP is het onderstaande kaartje opgenomen met economische zwaartepunten. Het parkeren bij deze locaties is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Uitgangspunt is een vraagvolgend parkeerbeleid voor autoverkeer en fietsverkeer voor verschillende doelgroepen, niet zijnde bewoners. Anderzijds is de mate van faciliteren in de behoefte niet grenzeloos als andere ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid in het gedrag komen. Ook moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners. Indien er knelpunten ontstaan, zal de gemeente sturen in het aanbod.

**Uitgangspunt is een vraagvolgend parkeerbeleid. Dit vertaalt zich in eerste instantie tot het faciliteren van de parkeerbehoefte, al is dit niet onbeperkt. Zo kan gestuurd worden op het parkeeraanbod om knelpunten op te lossen.**

Hierbij moet rekening worden gehouden met de gebruikersgroep in relatie tot de parkeerduur:

- **Bedrijventerrein:**
  - Personeel: langparkeren<sup>7</sup>
  - Leveranciers: kort parkeren
  - Bezoekers en patiënten health campus: kortparkeren (hoge turnover)
- **Recreatieterrein:**
  - Personeel: langparkeren
  - Bezoekers: langparkeren
- **Winkelgebied :**
  - Bezoekers: kortparkeren en langparkeren
  - Personeel: langparkeren
  - - Leveranciers: kort parkeren
- **Onderwijsplein:**
  - Personeel: langparkeren
  - Studenten: langparkeren



Afbeelding 15 Economische zwaartepunten

Per economisch zwaartepunt de doelgroepen en parkeerduur bepalen en het aanbod hier op afstemmen:

- langparkeren (> 2 uur)
- kortparkeren of laden en lossen

<sup>7</sup> Er is onderscheid gemaakt naar kortparkeren (korter dan 2 uur) en lang parkeren (langer dan 2 uren). De duur van 2 uur is gekozen in verband met maximale parkeerduur van 2 uur in de blauwe zone. Bij kort parkeren gaat het veelal om runshoppers en laden en lossen van goederen. Langparkeren gaat vaak om personeel of bezoekers met langer verblijf.

## *Economie*

### *Verblijfsduur centrum*

Eerder is verwezen naar het onderzoek naar de commerciële voorzieningen in Boxmeer (Onderzoek commerciële voorzieningen Boxmeer, Seinpost mei 2011). Uit dit onderzoek is gebleken dat de meeste bezoekers (48%) minder dan één uur in het centrum verblijven. Slechts zo'n 15% brengt meer dan 2 uur door in het centrum. De wens is om de verblijfsduur van bezoekers in het centrum te verlengen.

**De parkeerregulering moet een verblijf van langer dan 2 uren in het centrum niet in de weg staan. Dit om het verlengen van de verblijfsduur te bevorderen.**

### *Geen invloed van parkeertarieven en parkeercapaciteit op de omzet van een winkelgebied*

In de regio zijn de kernen Venray en Cuijk concurrenten. In het onderzoek zijn bezoekers gevraagd hoe zij de plaats waar zij het meeste winkelen beoordelen. Boxmeer scoort relatief goed op bereikbaarheid, kwaliteit winkels en veiligheid. Maar minder goed op uiterlijk panden, inrichting van de straat en evenementen aanbod. De parkeermogelijkheden voor auto's zijn beoordeeld op een 7,0. Cuijk scoort hoger met een 7,4. De fietsenstallingsmogelijkheden in Boxmeer zijn beoordeeld op een 7,7. Dit is de hoogste score, die overigens gelijk ligt met Venray. Er lijkt misschien aanleiding om in te zetten op de verbetering van de parkeermogelijkheden voor met name auto's in Boxmeer. Echter, uit een publicatie in Vexpansie (september 2008) is gebleken dat de invloed van de parkeertarieven en de parkeercapaciteit geen aantoonbare invloed heeft op de omzet van de winkelgebieden.

**Parkeren is geen attractiefactor van het centrum maar een belangrijke randvoorwaarde voor bezoekers.**

### *Parkeerfonds belemmert soms investeringen*

De algemene stelregel voor alle nieuwe ontwikkelingen (op zowel in- als uitbreidingslocaties) en wijzigingen van bestemmingen is dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Alleen het College van B&W mag gemotiveerd afwijken van deze regel. Indien op eigen terrein geen of onvoldoende parkeerruimte beschikbaar is, bestaat de mogelijkheid om de parkeervraag af te kopen via het parkeerfonds.

Momenteel is sprake van leegstand in het centrum. Uit gesprekken blijkt dat deze leegstand mede het gevolg is van de economische crisis. De lege etalages laten een ongezellige indruk achter en dit scoort negatief op de beleving van Boxmeer als winkelplaats. De gemeente wil het wonen boven winkels stimuleren om meer levendigheid in het centrum te creëren. Tevens blijkt dat ondernemers tegen hoge kosten aanlopen in geval van verbouw van een pand of verhuizing. Een deel van deze kosten is terug te voeren op de storting in het parkeerfonds. Uitbreiding van de winkeloppervlakte en meer woningen boven winkels leidt tot een hogere parkeervraag, die vaak niet opgelost kan worden op eigen terrein. Een ondernemer kan de parkeerbehoefte afkopen middels een storting in het parkeerfonds, zoals eerder aan de orde is gesteld. In de huidige marktomstandigheden is deze storting in sommige gevallen een probleem. Het parkeerfonds is een instrument om de parkeerbalans op orde te houden. Echter het parkeerfonds mag niet leiden tot verminderde investeringen in winkels of tot leegstand.

**Het parkeerfonds is een instrument om de parkeerbalans op lange termijn op orde te houden. Het parkeerfonds mag investeringen in winkels en wonen boven winkels niet in de weg staan. Juist deze investeringen verbeteren de kwaliteit van het centrum.**

**Beeldkwaliteit**

De gemeente wil de beleving van het centrum van Boxmeer veraangenamen door de groenstructuur te verbeteren. In een aantal gevallen leidt dit tot vergroening van de parkeerruimte. Dit gaat ten koste van parkeercapaciteit.

**Vergroening van parkeerruimte mag niet leiden tot knelpunten in de parkeerbalans.****Duurzaamheid**

De gemeente heeft de ambitie om meer winkelbezoekers op de fiets te krijgen. Dit wil zij bereiken door onder andere de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen te verbeteren. In geval van capaciteitstekorten moeten er meer voorzieningen gerealiseerd worden. Het gaat hierbij om een vraaggericht stallingsbeleid. Ook moet ingespeeld worden op de komst van de E-bike door oplaadpunten te realiseren.

**Meer bezoekers op de fiets naar het centrum: investeren in capaciteit en kwaliteit.**

Om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen als elektrische voertuigen te stimuleren, moet geïnvesteerd worden in laadpunten voor elektrische voertuigen. Ook het faciliteren van parkeerplaatsen voor deelauto's past in een duurzaam mobiliteitsgebruik.

Stimuleren duurzaam mobiliteitsgebruik.

**4.2 DOELEN VAN HET PARKEERBELEID****Bereikbaarheid***Bezetting*

- Gestreefd wordt naar een bezetting van maximaal 85% voor zowel auto's als fietsen. Dit om zoekverkeer te voorkomen.
- De bezetting van een parkeerlocatie moet niet te laag zijn (structureel lager dan 70%). Een te lage bezetting betekent dat er onvoldoende behoefte is, de ligging verkeerd is of dat de regulering niet past bij de behoefte van de doelgroep.

*Loopafstanden*

- De bezoekduur bepaalt de geaccepteerde looptijd, en daarmee ook de acceptabele loopafstand.
- Kortparkeren vindt over het algemeen plaats op relatief korte afstand van de bestemming. Als acceptabele loopafstand wordt door deze groep parkeerders over het algemeen niet meer dan 200 meter aangehouden.
- De (middel-)langparkeerders benutten ook parkeerplaatsen die op een iets grotere loopafstand van hun (primaire) bestemming liggen. Bij een kleiner centrum als Boxmeer moet de loopafstand niet groter zijn dan 300 meter tot aan de rand van het winkelgebied. In bijlage 4 is het verband tussen de verblijfsduur en de acceptabele verblijfsduur weergegeven.
- De genoemde loopafstanden voor kortparkeren (< 2 uren) zijn als volgt vertaald: binnen een straal van 200 meter hemelsbreed vanaf de rand van het centrum ligt voldoende parkeercapaciteit voor auto's vanaf de randen van het winkelgebied (entree voetgangersgebied).
- Voor langparkeren (> 2 uren) zijn langere loopafstanden acceptabel en is een straal van 400 meter hemelsbreed vanaf de rand van het centrum acceptabel.
- De parkeerlocaties voor de supermarkten liggen zo dicht mogelijk (bij voorkeur naast/onder) bij de supermarkt.

### *Ligging*

- De parkeerlocaties moeten via een logische en sluitende route verwezen worden. De parkeerroutes sluiten aan op de gebiedsontsluitingsstructuur.
- Aan het eind van de radiale fietsroutes naar het centrum (de zogeheten inprikkers) liggen nabij de entrees van het voetgangersgebied voldoende parkeerplaatsen voor fietsers.
- **Gestreefd wordt naar een bezetting van >70 % en <85% .**
- **Parkeerplaatsen voor kortparkeren (< 2uur) hemelsbreed binnen 200 m afstand vanaf de rand van het winkelgebied.**
- **Nabij supermarkten parkeren op zo kort mogelijke afstand.**
- **Parkeerplaatsen voor langparkeren (> 2uur) hemelsbreed binnen 400 m afstand vanaf de rand van het winkelgebied.**
- **Logische en sluitende parkeerroute voor autoverkeer.**
- **Fiets aanbindvoorzieningen nabij entrees winkelgebied aan het eind van de radiale fietsroutes.**

### *Economie*

Eerder is aangegeven dat de gemeente bezoekers langer wil vasthouden in het centrum. Op dit moment is sprake van een blauwe zone in het centrum, waarbij de parkeerduur twee uren bedraagt. Hierdoor wordt juist het kort verblijf gestimuleerd. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat er behoefte is aan langparkeren rondom het winkelgebied.

**Ruimte scheppen voor lang parkeren binnen een straal van 400 m vanaf de rand van het winkelgebied.**

### *Beeldkwaliteit*

Op locaties waar de bezetting tijdens de pieken 85% of meer bedraagt, kan de parkeercapaciteit feitelijk niet verlaagd worden. Indien het wenselijk is om op deze locaties omwille van de beeldkwaliteit een parkeerplaats op te heffen (groen voor grijs), dan moet deze parkeerplaats gecompenseerd worden. Er moet sprake zijn van compensatie op korte afstand (<200 meter).

**Compensatie verlies parkeerruimte daar waar de bezetting >85% is.**

### *Duurzaamheid*

Om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren, moet gekeken worden naar de haalbaarheid van een overdekte stalling, al dan niet bewaakt. In de afgelopen jaren is de belangstelling voor de fiets met elektrische trapbekrachtiging aanzienlijk gestegen. Van 2% aandeel in de totale fietsverkoop in 2006 nam de verkoop van de E-bike toe naar een aandeel van 15% in 2011. Verwacht wordt dat de groei in de verkoop van deze E-bikes de komende jaren nog verder zal stijgen. Naast de stadsfiets komen leveranciers ook steeds meer in de andere segmenten met een E-Bike uitvoering, waaronder hybride en MTB (Bron: RAI-vereniging). Het gebruik van de e-bike wordt aantrekkelijker als er laadpunten geboden worden op diverse locaties. Dit geldt ook voor het gebruik van elektrische voertuigen. Om het gebruik van deelauto's te stimuleren, is het gewenst om hier een vraaggericht beleid op te voeren.

- **Haalbaarheidsonderzoek naar een overdekte stallingsvoorziening voor fietsers.**
- **Aanbieden oplaadpunten e-bikes op fietsparkeerlocaties nabij entrees winkelgebied en de andere economische zwaartepunten voor bezoekers.**
- **Aanbieden oplaadpunten elektrische voertuigen op de economische zwaartepunten.**
- **Vraaggericht aanbieden van parkeerplaatsen voor deelauto's**

### 4.3 AFWEGING BETAALD PARKEREN

Het primaire doel van parkeermaatregelen is het reguleren van (de lokatie van) de parkeervraag van verschillende doelgroepen, om daarmee een evenwichtige ruimtelijke verdeling van de parkeerdruk te bewerkstelligen. Betaald parkeren is een vorm van parkeerregulering. In paragraaf 5.2 worden verschillende maatregelen in de vorm van parkeerregulering uiteengezet. Hieronder is specifiek gekeken naar de opbrengsten en de kosten die gepaard gaan met de invoering en instandhouding van betaald parkeren.

#### *Meerwaarde van betaald parkeren*

Betaald parkeren biedt sturingsmogelijkheden die andere reguleringsvormen niet of niet voldoende hebben. Door differentiatie naar tarief, differentiatie naar doelgroep en differentiatie naar tijd kan de maatregel heel specifiek worden ingezet. Ook is het een vorm van parkeerregulering met financiële opbrengsten. In het algemeen geldt dat betaald parkeren wordt ingevoerd als parkeerregulering door hoge parkeerdruk onvermijdelijk is geworden en een vorm van parkeerregulering gewenst is die opbrengsten met zich brengt, dan wel zichzelf bedruipt (Betaald parkeren in kleine gemeenten, KpVV 2007).

**De knelpunten in de huidige parkeersituatie hebben betrekking op overbezetting rondom het station en de supermarkten op een aantal momenten en op de behoefte aan langparkeren rondom het kernwinkelgebied. Het heeft de voorkeur om deze knelpunten op te lossen door te sturen in de parkeerdruk (wel/geen blauwe zones) en bepaalde doelgroepen wel of niet te faciliteren (vergunninghoudersparkeren en ontheffingen blauwe zone). Pas als deze instrumenten niet werken, zijn capaciteitsuitbreiding of betaald parkeren een mogelijkheid.**

#### *Functionele waarde van het centrum*

In de afgelopen jaren is betaald parkeren als reguleringsinstrument steeds meer gemeengoed geworden. In kleinere kernen ziet men steeds vaker betaald parkeren. Veelal gaat het om kernen rond de 20.000 inwoners, terwijl Boxmeer bijna 13.000 inwoners telt. Tegelijkertijd is er een trend waarneembaar waarbij het betaald parkeren bij kleinere kernen wordt afgeschaft, omdat de investeringen in apparatuur en handhaving groter zijn dan de parkeeropbrengsten. Bij de afweging voor het invoeren van betaald parkeren in kleinere centra hoort de belevingswaarde van een centrum ook te worden meegenomen. Kleinere centra, zoals het winkelgebied in Boxmeer, zijn vooral op het boodschappen doen gericht, een activiteit die een hogere frequentie en een lagere toegevoegde waarde kent dan “winkelen”. De maatschappelijke weerstand om te betalen voor parkeren wordt dan groter en de alternatieven om elders boodschappen te doen zijn vaak nabij. Invoering van parkeerregulering zal altijd rekening moeten houden met de functionele positie van het centrumgebied (Parkeerbeleid op middellangetermijn, KpVV 2008).

**Het genereren van opbrengsten is geen primair doel van de invoering van betaald parkeren.**

#### *Kosten versus opbrengsten*

Aan de regulering aan de hand van blauwe zones zijn geen opbrengsten verbonden. Wel zijn er kosten voor aanleg, onderhoud, handhaving en vergunning- of ontheffingsuitgifte. Het systeem van blauwe zones is daarmee niet kostendekkend te maken. In bijlage 4 zijn de kosten en opbrengsten uiteengezet van (betaalde) parkeervoorzieningen.



Parkeren kan opbrengsten genereren door de invoering van betaald parkeren. Het gaat hier om opbrengstenposten als parkeerbelasting, vergunningen en naheffingsaanslagen. Echter, in lang niet alle gevallen is betaald parkeren kostendekkend. Om de vraag te beantwoorden of betaald parkeren als geheel kostendekkend is, is een resultaatberekening van de parkeerexploitatie noodzakelijk. In bijlage 3 zijn de kosten en opbrengsten op hoofdlijnen uiteengezet.

#### Verhouding opbrengsten en kosten

Opbrengsten per jaar	Kosten per jaar
€1.683.000	€ 679.700,- functionele kosten
	€ 47.000,- investeringskosten
<b>€1.683.000,-</b>	<b>€ 726.700,-</b>

Tabel 7 Opbrengsten en kosten betaald parkeren per jaar

Er is geen rekening gehouden met het verdringingseffect van betaald parkeren (keuze voor alternatieve vervoerswijzen of overloop naar gebieden waar geen betaald parkeren is ingesteld). Het is wel reëel dat er een bepaalde mate van verdringing optreedt. Het is echter niet te zeggen hoe groot deze zal zijn. Naar verwachting zullen de opbrengsten daardoor lager uitvallen. Bij de kostenkant is geen rekening gehouden met verzekeringen, instandhoudingsonderhoud en vervangingsonderhoud van de voorzieningen (wel de apparatuur). Dat betekent dat de kosten en de opbrengsten dicht bij elkaar zullen uitkomen.

#### Effecten betaald parkeren

- Het komt vaker voor dat direct na de invoering van grootschalige parkeermaatregelen de omzet vrijwel direct te lijden heeft (bron: Effecten van parkeermaatregelen, CROW september 2001). Echter op langere termijn, na heroriëntatie van het mobiliteitsgedrag, kunnen omzetten zich weer herstellen blijkt uit een onderzoek van professor Buit naar de effecten van de verkeersmaatregelen in de binnenstad van Groningen (Onderzoek naar de effecten van verkeersmaatregelen op de omzet van winkels, S. Stienstra, oktober 2012).
- Betaald parkeren leidt tot een heroriëntatie op mobiliteitsgedrag. Het kan leiden tot andere vervoerswijzen zoals gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dit geldt met name voor woon-werk verkeer (bron: Effecten van parkeermaatregelen, CROW september 2001).
- Invoering van betaald parkeren gaat gepaard met overloop van parkeerdruk naar de gebieden waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd. ( bron: Effecten van parkeermaatregelen, CROW september 2001). De verwachting is dat in geval van het invoeren van betaald parkeren in de kern van Boxmeer, de parkeerdruk in de omliggende (woon)wijken toeneemt.

Op microniveau is het lastig om de effecten van betaald parkeren uiteen te zetten. In de literatuur en in onderzoeken worden zeer algemene uitspraken gedaan over de economische effecten van betaald parkeren. De lokale situatie is echter van doorslaggevend belang. (bron: Effecten van parkeermaatregelen, CROW september 2001). Er bestaat een grote variatie in variabelen (aard van de verkeersmaatregelen, functie van het winkelgebied, structuur van het winkelgebied, samenstelling van de klantenpopulatie, et cetera, et cetera) waardoor geen situatie hetzelfde zal zijn en resultaten van elders verrichte onderzoeken geen maatstaf kunnen vormen voor het voorspellen van omzeteffecten van een verkeersmaatregel. Naast verschillen in lokale situaties, speelt ook de regionale context een rol en is het begrip 'economische effecten' te divers. Onderzoeksresultaten zijn dan ook niet generaliseerbaar, in de zin van 'verkeersmaatregel A leidt tot een omzeteffect van x%'. Iedere situatie is specifiek, en vereist ook specifiek onderzoek. (Onderzoek naar de effecten van verkeersmaatregelen op de omzet van winkels, S. Stienstra, oktober 2012).

**Het invoeren van betaald parkeren lijkt aan de opbrengsten kant te leiden tot een positief resultaat. Echter, het verdringingseffect is niet meegenomen. Kosten en opbrengsten zullen naar verwachting dicht bij elkaar liggen. De economische effecten van de invoering van betaald parkeren zijn onzeker. Er zijn andere instrumenten beschikbaar om te sturen op de parkeerbalans door maatregelen in de parkeerduur en bepaalde doelgroepen wel of niet te faciliteren. Geadviseerd wordt om geen betaald parkeren in te stellen.**

# 5

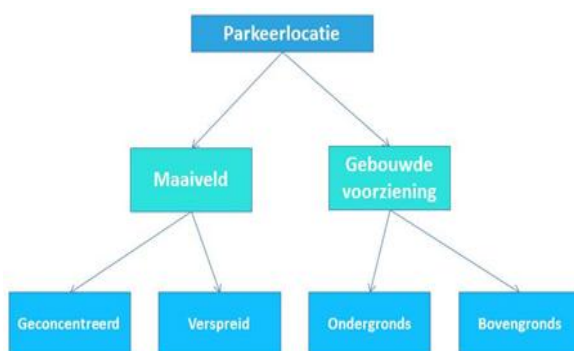
## Instrumentarium autoparkeren

In dit hoofdstuk is het instrumentarium uiteengezet. Dit zijn in feite de knoppen waar je aan draait om de parkeerbeleidsdoelstellingen te halen of vast te houden. In paragraaf 4.3 zijn deze doelen per thema (bereikbaarheid, economie, beeldkwaliteit en duurzaamheid) uiteengezet. Het instrumentarium moet zorgen voor een evenwichtige parkeerbalans, die in de pas loopt met de voorgestane ontwikkelingen. Uitwerking van het parkeerbeleid vindt plaats in de volgende beleidsinstrumenten:

- Parkeercapaciteit (aantal, locatie en verschijningsvorm)
- Parkeerregulering (blauwe zone, vergunninghouders parkeren en betaald parkeren)
- Parkeernormen (voor diverse functies in centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied)
- Parkeerdoelgroepen (vrachtwagenparkeren, invaliden, kiss 'n ride, taxi's, deelauto's, elektrische auto's)
- Parkeerbijdrageregeling (parkeerbonds)
- Parkeerverwijssysteem (statisch of dynamisch parkeerverwijssysteem)
- Communicatie (voor bewoners, ondernemers en bezoekers)

### 5.1 PARKEERCAPACITEIT

In deze paragraaf is specifiek ingegaan op de parkeerlocaties in relatie tot de economische zwaartepunten, zoals die in paragraaf 4.1 zijn opgenomen.

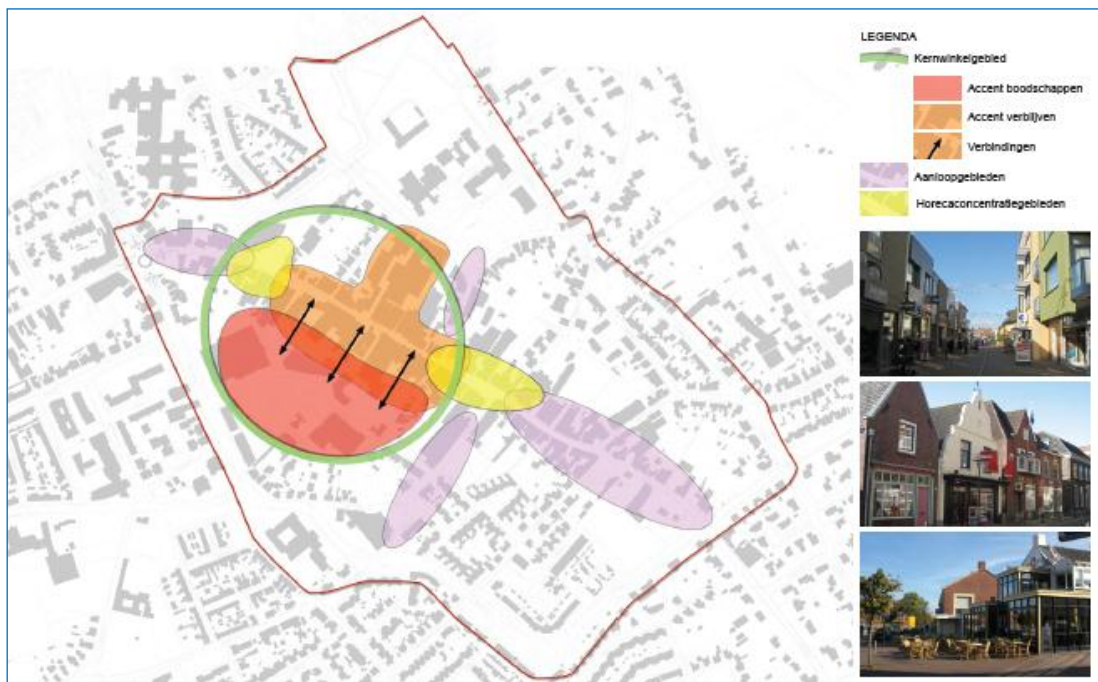


Afbeelding 16 verschijningsvormen

Per economisch zwaartepunt is gekeken naar de bezetting van de parkeerlocaties. In paragraaf 2.2 zijn de conclusies ten aanzien van het huidige parkeerbeeld uiteengezet, waarbij is gekeken naar de overbezette locaties en de onderbenutte locaties. Daar waar sprake is van overbezetting is gezocht naar reële compensatieruimte (op korte afstand). De bezetting en de loopafstand zijn belangrijke aspecten binnen het thema bereikbaarheid.

### Winkelgebied

Bij het zoeken naar een potentiële parkeerlocatie is niet alleen de beschikbaarheid van de locatie van belang, maar vooral ook de ligging van de locatie in relatie tot de behoefte. In afbeelding 17 is uitgegaan van de maatgevende bezetting op de supermarktoctaties. De omvang van het kernwinkelgebied en het horecaconcentratie gebied sluit aan op de structuurvisie Centrum. De rode lijn is een indicatie van de straal van 200 meter om het kernwinkelgebied. Idealiter liggen hier de meeste parkeerplaatsen bedoeld voor winkelend publiek.

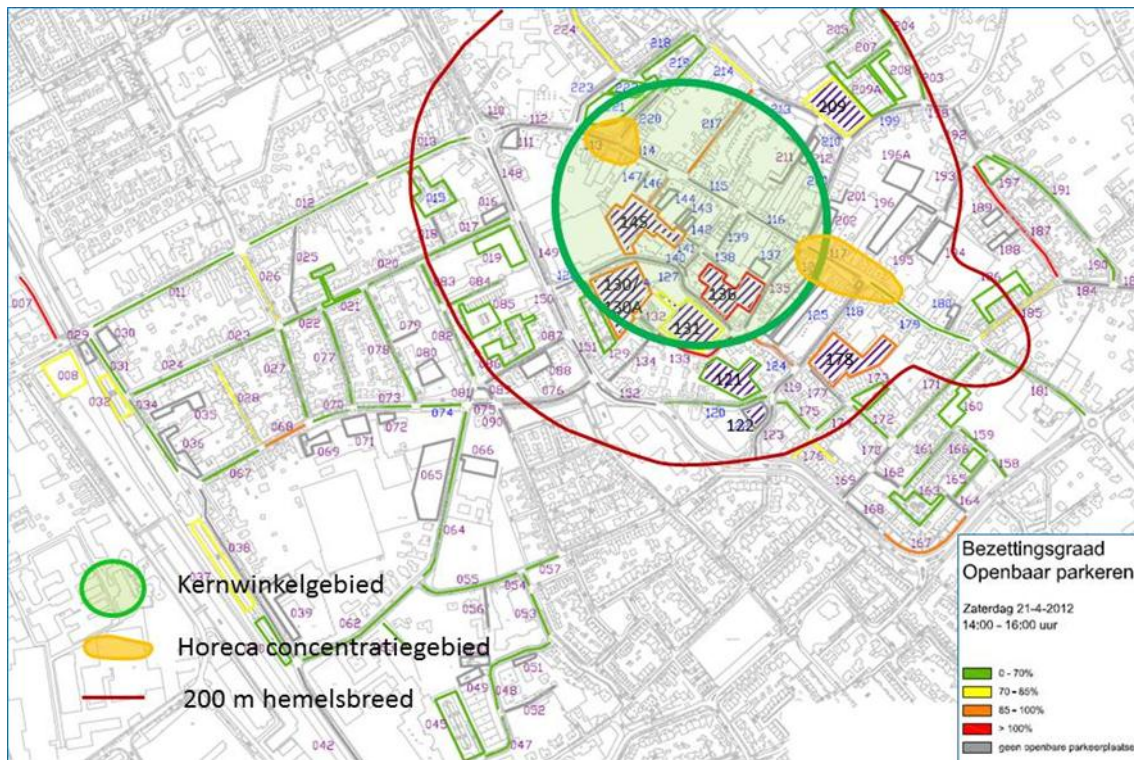


Afbeelding 17 Commerciële visie Structuurvisie Centrum Boxmeer

De oplossing voor parkeerlocaties waar een tekort is, ligt in de volgende instrumenten:

- Alternatieven voor kortparkeren in de onderbenutte locaties die binnen de rode grens liggen
- Alternatieven voor langparkeren in de onderbenutte locaties buiten de rode grens. Het is van belang eveneens te kijken naar de regulering van een locatie.
- Extra parkeer capaciteit realiseren wanneer er geen geschikte alternatieven zijn.

In tabel 5 is per locatie, waar sprake is van overbezetting, gekeken of er een geschikte alternatieve locatie is. Hierbij is vergeleken met de onderbenutte locaties op korte afstand. In geval van langparkeren is het acceptabel om iets langere loopafstanden te accepteren en over de grens van de 200 m heen te kijken.



Afbeelding 18 bezetting parkeerlocaties rondom het kernwinkelgebied en horecaconcentratiegebied. De locaties 121 en 122 zijn nu drukker bezet.

De rode lijn geeft de afstand van 200 m hemelsbreed om het kernwinkelgebied en het horeca concentratiegebied aan. Voor winkelend publiek is er parkeercapaciteit beschikbaar in sectie 221 (parkeergarage Raadhuisplein), sectie 015 (voormalige locatie Jumbo) en sectie 019 (voormalige locatie Gemeentehuis). Op de voormalige locatie Jumbo zal zich echter een nieuwe supermarkt vestigen en op de voormalige locatie van het gemeentehuis is woningbouw voorzien (plan herontwikkeling Bakelgeert). In geval van supermarkten is de geaccepteerde loopafstand korter dan 200 m. In geval van supermarkten is de geaccepteerde loopafstand nog korter. Parkeren moet direct nabij de supermarktlocatie kunnen plaatsvinden. In de bovenstaande afbeelding is te zien dat voor de druk bezette supermarktlocaties geen openbare alternatieve locaties zijn op korte afstand. Enkel de secties 125 (parkeercapaciteit 15 parkeerplaatsen) en 126 (capaciteit 45 parkeerplaatsen) liggen op korte afstand en zijn onderbenut. Momenteel zijn deze terreinen in handen van een particulier en niet openbaar toegankelijk. Structureel zijn er 44 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit biedt kansen voor parkeren voor bezoekers van supermarkten. Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven is de piek eerder en later op de zaterdagmiddag iets lager, echter de bezetting blijft hoog (tussen de 85% en 100%) in verschillende secties.

- Extra parkeercapaciteit nabij supermarktlocaties is te vinden in secties 125 en 126.
- Onderhandelen met private partij over mogelijke huur of overname van de parkeersecties 125 en 126
- Sectie 221 biedt ruimte aan winkelend publiek. In het weekend is de garage opengesteld voor publiek. Ondernemers en bezoekers moeten hierover duidelijk worden geïnformeerd.

In geval van realisatie van een nieuwe functie, die een extra parkeervraag genereert, die niet op eigen terrein wordt opgelost, is het van belang onderzoek te doen naar:

- De van de omvang benodigde parkeercapaciteit
- De gebruikersgroep in relatie tot de parkeerduur
- De maximale (loop)afstand van de parkeervoorziening tot aan de functie.

- In de structuurvisie zijn een aantal zoeklocaties voor parkeercapaciteit vastgesteld. De potentie en haalbaarheid van elke locatie moet worden onderzocht.

#### ***Station en Onderwijsplein***

De bezetting op korte afstand van het station is hoog. Er is echter geen sprake van parkeerdruk in de woonstraten. Er is in de directe omgeving van het station ruimte in sectie 042.

Een groot deel van de parkeercapaciteit van de onderwijslocaties ligt op eigen terrein, zoals in tabel 5 is te zien. Uit een meting van april 2013 blijkt dat er restcapaciteit is in sectie 062 in de Dr. Peelstraat.

**Parkeercapaciteit voor treinreizigers (langparkeren) is te vinden in de Stationsstraat in sectie 042.**

#### ***Bedrijventerrein***

Op de bedrijventerreinen Saxe Gotha en Sterkwijk met de toekomstige healthcampus heeft geen parkeeronderzoek plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen dat hier knelpunten zijn in de parkeerbalans. Op korte termijn is uitbreiding van parkeercapaciteit hier niet nodig. Op de bedrijventerreinen en de nieuw te ontwikkelen Healthcampus geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost.

#### ***Recreatieterrein***

Op het recreatieterrein Poort van Overloon heeft geen parkeeronderzoek plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen dat hier knelpunten zijn in de parkeerbalans. Op korte termijn is uitbreiding van parkeren hier niet nodig. Er zijn in dit gebied wel ontwikkelingen gepland waardoor de parkeerbehoefte toeneemt. Deze parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.

## **5.2 PARKEERREGULERING**

Op het vlak van parkeerregulering zijn er op hoofdlijnen drie vormen te onderscheiden:

- Blauwe zone (parkeerschijfzone)
- Vergunninghoudersparkeren
- Betaald parkeren

Hieronder wordt per vorm aangegeven wat de gewenste aanpassingen in de regulering zijn.

#### ***Blauwe zone***

Er zijn twee aanpassingen op de regelgeving mogelijk:

- Aanpassen omvang blauwe zone
- Aanpassen maximale parkeerduur

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er behoefte is aan langparkeren rondom het winkelgebied. Op het Weijerplein is sprake van een hogere bezetting van het gedeelte buiten de blauwe zone, ondanks dat deze op grotere loopafstand van het centrum ligt. Voorgesteld wordt om een gedeelte van het Weijerplein buiten de blauwe zone te halen en de parkeerduur hier onbeperkt te laten zijn. Dit moet afgestemd worden aan de parkeerbehoefte van de Aldi (kortparkeren). Een deel van het bezoek aan de Aldi parkeert op het Weijerplein.



Op werkdagen is de parkeergarage Raadhuisplein voornamelijk in gebruik door werknemers en bezoekers aan het gemeentekantoor. De parkeergarage valt onder de blauwe zone, echter veel werknemers hebben een parkeeronthefing. De garage ligt op gunstige afstand van het winkelgebied. Op zaterdagen en koopzondagen kan de garage een functie vervullen voor het winkelend publiek. De garage wordt op weekenddagen onderbenut. Overwogen is om deze garage op weekenddagen buiten de blauwe zone te laten vallen. Nadeel is dat er dan een uitzondering op de regelgeving van de blauwe zone ontstaat, die naar de gebruiker toe onduidelijk is.

Afbeelding 19 Parkeerbebording entree garage Raadhuisplein

Voorgesteld wordt om deze garage uit de blauwe zone te halen en vergunninghouders parkeren in te stellen in de garage Raadhuisplein voor personeel van de gemeente Boxmeer tussen 8:00 uur en 17:00 uur op werkdagen. Na 17.00 uur tot 23.00 uur en op feestdagen en in het weekend is sprake van vrij parkeren. Tussen 23.00 uur en 07.00 uur is de garage gesloten. Eventueel kunnen bezoekers hun auto daar een nacht laten staan en de volgende de dag voor 8.00 uur weer ophalen. De garage is dan toegankelijk voor iedereen. Er geldt geen beperking in de parkeerduur. Een nader te onderzoeken optie is om de parkeergarage tussen 8:00 uur en 17:00 uur geen openbare functie te geven. De garage is dan enkel toegankelijk voor personeel van de gemeente middels een slagboom. Na 17.00 uur tot 23.00 uur en in de weekenden is de garage wel toegankelijk voor niet personeelsleden.

Overwogen is om de parkeerduur in sectie 130 te verkorten (parkeerterrein Hoogkooor), door dit terrein of een gedeelte ervan in de blauwe zone te laten vallen. Momenteel valt dit terrein onder langparkeren. De bezetting van dit terrein op de dinsdag is hoog (evenals de naastgelegen sectie 129), terwijl de naastgelegen sectie 130a een lagere bezetting heeft vanwege de blauwe zone. Op zaterdagmiddag heeft sectie 130a (kortparkeren) een net zo hoge bezetting als sectie 130 (langparkeren). Geadviseerd wordt om sectie 130 onder langparkeren te laten vallen en de parkeersituatie te houden zoals deze is, aangezien daar behoefte aan langparkeren is. De behoefte aan kortparkeren is er alleen op de zaterdagmiddag. Het is niet gewenst om de parkeerduur in algemene zin in de blauwe zone te verlengen, omdat dit het kortparkeren voor supermarkten in de weg staat. Door een duidelijk onderscheid tussen kortparkeren nabij het centrum en langparkeren waarbij langere loopafstanden acceptabel zijn, worden parkeerlocaties op iets grotere afstand ook benut. Hierdoor ontstaat een evenwichtige parkeerbalans. Verwacht wordt dat met het verkleinen van de blauwe zone voldoende alternatieven zijn voor langparkeren nabij het centrum, waardoor de verblijfsduur in het winkelgebied gestimuleerd wordt.

- Instellen langparkeren op een gedeelte van het Weijerplein (gedeeltelijk vervallen blauwe zone).
- Instellen vergunninghouders parkeren in de parkeergarage Raadhuisplein op werkdagen tussen 8:00 uur en 17:00 uur.
- Opheffen blauwe zone in parkeergarage Raadhuisplein. In de weekenden, feestdagen en in de avonden is sprake van vrij parkeren.
- Handhaven huidige parkeerduur van 2 uur in de blauwe zone.

**Betaald parkeren**

In paragraaf 4.3 is aangegeven voorlopig geen betaald parkeren in te voeren. De parkeerbalans is momenteel op orde. Om de parkeerbeleidsdoelstellingen te halen is inzet van dit instrument momenteel niet noodzakelijk.

**Geen instellen betaald parkeren**

**Vergunninghoudersparkeren**

Er bestaat geen aanleiding om deze regeling te wijzigen. Voorgesteld wordt om in de beleidsregels nader te omschrijven wie onder welke omstandigheden in aanmerking komt voor een parkeervergunning. Hier valt ook personeel van de gemeente Boxmeer onder dat parkeert in de parkeergarage Raadhuisplein.

Om aan te sluiten op de ambities op het gebied van duurzaamheid moet er ruimte worden geschept voor initiatieven op het gebied van elektrisch rijden en deelauto's. Hiervoor wordt beleid ontwikkeld. Zie ook paragraaf 5.4 doelgroepen.

**Aanbieden van vergunninghouders plaatsen voor elektrische voertuigen en deelauto's. Dit beleid is momenteel in ontwikkeling.**

In de onderstaande tabel is aangegeven wat er per reguleringsvorm aan maatregelen moet worden uitgevoerd.

Blauwe Zone	Betaald parkeren	Ontheffinghouders parkeren blauwe zone	Vergunninghouders parkeren
Verkleinen van de blauwe zone	Geen invoering betaald parkeren	In de gebieden waar sprake is van een blauwe zone.	Op sommige locaties is parkeren voor specifieke doelgroepen gewenst
Weijerplein Parkeergarage Raadhuisplein		Ontheffingen worden verleend aan kentekenhouders die wonen en werken in gebied-> zie paragraaf 4.2.6 parkeernota Boxmeer.	Uitbreiding van vergunninghoudersplekken voor deelauto's en elektrische voertuigen Vergunninghoudersparkeren parkeergarage Raadhuisplein
Nieuw verkeersbesluit		Handhaven regeling ontheffinghouders parkeren blauwe zone en dit opnemen in de beleidsregels en de verordening.	Regeling vergunninghouders parkeren opnemen in de beleidsregels en de verordening.

Tabel 8 Maatregelen per reguleringsvorm

In bijlage 4 is het volledige juridische kader omschreven dat betrekking heeft op dit parkeerplan.



### 5.3 PARKEERNORMERING

In de Nota parkeernormen 2014 worden parkeernormen aangereikt. De normering sluit aan op de vigerende parkeerrichtlijnen van het CROW. Door de parkeernormen in een afzonderlijke nota op te nemen, kan de gemeente later de normen actualiseren, zonder het hele parkeerbeleid aan te passen.

### 5.4 DOELGROEPEN

In de kommen is een parkeerverbodzone voor grote voertuigen van kracht, uitgezonderd de kommen Maashees, Holthees en Groeningen en Vortum Mullem. Aangegeven is dat omwille van eenduidigheid in de regelgeving ook in deze kernen een parkeerverbodzone gewenst is.

In de Parkeernota 2005 zijn toetsingscriteria aangereikt voor een invalideparkeerplaats op kenteken. Er bestaat geen aanleiding om deze regeling te wijzigen. Geadviseerd wordt om de regels omtrent de invalideparkeerplaats vast te leggen in de Beleidsregels Parkeren Boxmeer 2014.

In de Nota Parkeernormen 2014 worden voor een aantal ontwikkelingen parkeernormen aangereikt. Als onderdeel van de parkeernormen voor onderwijsinstellingen, moet de kiss 'n ride bij basisscholen worden meegenomen.

Naast specifieke parkeerplaatsen voor invaliden, taxi's en grote voertuigen, moeten plekken gerealiseerd worden voor deelauto's en het opladen van elektrische voertuigen. Bij elke economisch zwaartepunt inclusief de stations Boxmeer en Vierlingsbeek is een oplaadpunt gewenst. De parkeerplaatsen zijn te gebruiken voor elektrische voertuigen die aan het laadpunt verbonden zijn. Indien de elektrische voertuigen niet hoeven te laden, dienen ze gebruik te maken van de reguliere parkeerplaatsen. In verband met de laadduur moeten de plekken verbonden zijn met langparkeren. Specifieke parkeerplaatsen voor deelauto's kunnen aangewezen worden op aanvraag van aanbieders van deelauto's als Greenwheels of ConnectCar..

### 5.5 PARKEERBIJDRAGEREGELING

In paragraaf 3.2 is aangegeven dat het parkeerfonds gehandhaafd kan blijven, maar dat de parkeerbijdrageregeling dan moet worden aangepast. De parkeerbijdrageregeling wordt echter in zeldzame gevallen toegepast. Om die reden wordt geadviseerd de huidige parkeerbijdrageregeling in te trekken.

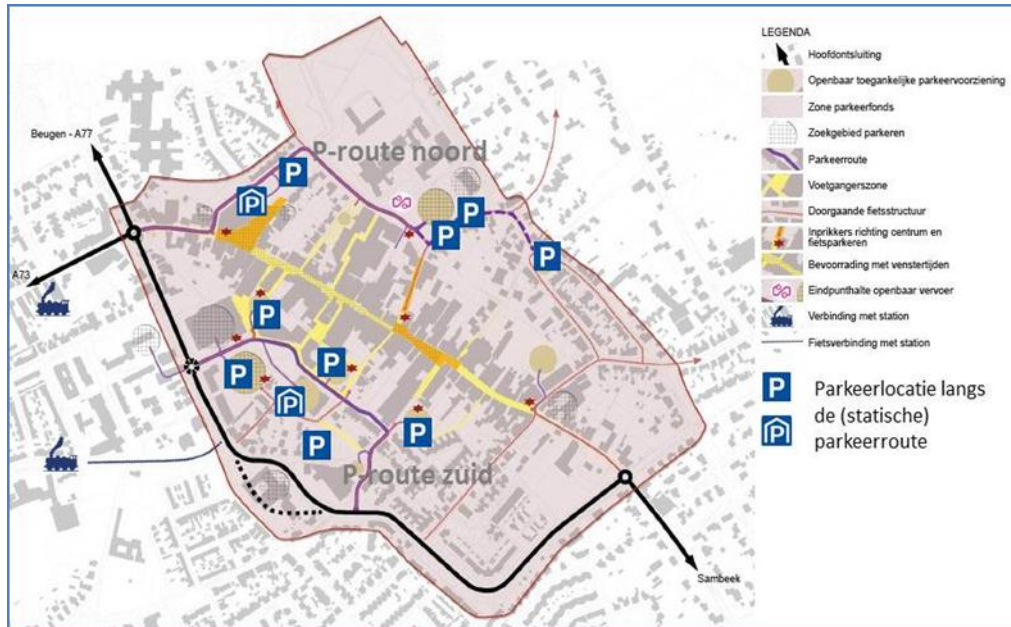
### 5.6 PARKEERVERWIJSSYSTEEM

Parkeerlocaties voor bezoekers worden intensiever gebruikt als deze vanaf de hoofdstructuur eenvoudig en snel te bereiken zijn. Dat begint met een duidelijke en sluitende parkeerroute. Een parkeerroute kan zowel statisch als dynamisch worden uitgevoerd. Bij een dynamische parkeerroute worden de vrije parkeerplaatsen van de verschillende parkeerlocaties aangegeven.



Parkeren is een randvoorwaarde, maar niet bepalend voor de attractiviteit van een winkelgebied. Vanwege de beperkte omvang van de kern Boxmeer bestaande uit twee parkeerroutes zou een statisch parkeerroutesysteem voldoende moeten zijn.

Het voorstel is om alle openbare parkeerterreinen langs de route te verwijzen met een capaciteit van meer dan 30 plaatsen. De routing sluit aan op de visiekaart wegenstructuur en parkeren uit de structuurvisie Centrum.



Abbeelding 20 parkeerroutes noord en zuid

## 5.7 COMMUNICATIE

De informatie over parkeren moet gericht zijn op twee verschillende gebruikers: bewoners en bezoekers. De informatie over de parkeersituatie in de gemeente kan verbeterd worden door op de gemeentelijke website uitgebreidere informatie te verschaffen. Er dient ten minste een kaartje te worden opgenomen met het gebied waar de blauwe zone van kracht is en de parkeerlocaties die zijn opgenomen in de parkeerroutes.

Bezoekers dienen middels bebording op de hoogte te worden gesteld van de beperkte parkeerduur. Via zone borden en markering op de weg is de blauwe zone aangeven. Op de statische parkeerbebording kan eveneens gemeld worden of de parkeerlocatie een beperking in de parkeerduur kent. Als gastvrij gebaar kunnen bezoekers verwezen worden naar een parkeerplaats buiten de blauwe zone, indien ze langer willen verblijven.

Om te zorgen dat aanbieders van navigatiesystemen de parkeerlocaties opnemen in hun kaartmateriaal is het noodzakelijk dat de gemeente Boxmeer contact opneemt met leveranciers van navigatiekaarten zoals Navteq en Tele-atlas.

# 6

## Instrumentarium fietsparkeren

In dit hoofdstuk is het instrumentarium ten aanzien van fietsparkeren uiteengezet. Het instrumentarium moet zorgen voor een evenwichtige parkeerbalans, die in de pas loopt met de voorgestane ontwikkelingen. Belangrijk daarbij is de ambitie om meer winkelbezoekers op de fiets te krijgen. Daarbij is uitgegaan van een vraaggericht fietsparkeerbeleid: voldoende capaciteit aanbieden waar de bezoeker om vraagt. Uitwerking van het parkeerbeleid vindt plaats in de volgende beleidsinstrumenten:

1. Parkeercapaciteit (aantal, locatie en verschijningsvorm)
2. Parkeernormen ( voor diverse functies in centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied)
3. Parkeerdoelgroepen (e-bikes)

### 6.1 PARKEERCAPACITEIT

In deze paragraaf is ingegaan op de parkeerlocaties in relatie tot de economische zwaartepunten, zoals die in paragraaf 4.1 zijn opgenomen. Het parkeeronderzoek is specifiek gericht op de openbare fietsparkeerplaatsen in het winkelgebied. Voor de andere economische zwaartepunten (onderwijslocatie, bedrijventerrein en recreatieterrein) heeft geen onderzoek plaatsgevonden.

#### *Winkelgebied*

In paragraaf 4.2 zijn de resultaten van het fietsparkeeronderzoek uiteengezet. Daar kwamen 3 locaties naar voren waar sprake is van een structureel capaciteitstekort.

- Steenstraat (secties 114, 117 & 179)
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 118)
- Koorstraat (sectie 124)

Op de onderstaande locaties is sprake van een incidenteel tekort:

- Steenstraat (sectie 110)
- Koorstraat (sectie 127)
- Hoogkooypassage (sectie 141)

Op bovenstaande locaties zou de parkeercapaciteit uitgebreid moeten worden, mede om het vraaggericht beleid. Eerder hebben we in de ambities gesteld dat er bij voorkeur 15% restcapaciteit met zijn.

Locatie	Beschikbare capaciteit	Max. bezetting	Benodigde capaciteit (afgerond)
Steenstraat (sectie 114)	25	33	40
Steenstraat (sectie 117)	2	2	3
Steenstraat (sectie 179)	3	8	10
Burg. Verkuijlstraat (sectie 118)	7	17	20
Koorstraat (sectie 124)	5	9	11
Steenstraat (sectie 110)	7	9	11
Koorstraat (sectie 127)	25	34	41
Hoogkooypassage (sectie 141)	9	9	11

Tabel 9 Benodigde parkeercapaciteit in relatie tot gebruik en 15% restcapaciteit

Bekeken moet worden of de ligging van de fietsparkeerlocaties d'n Entrepot (sectie 145, 39 plaatsen) en Burg. Hengstplein (sectie 219, 20 plaatsen) juist is. Alle beschikbare plaatsen zijn gedurende de onderzoeksperiode nooit bezet geweest.

Gesteld kan worden dat de ligging van de parkeerlocaties over het algemeen goed is: aan de rand van het winkelgebied, aansluitend op de centrumgerichte fietsroutes.

- **Op 8 locaties is uitbreiding van de capaciteit gewenst.**
- **Op 2 locaties moet onderzocht worden of de ligging juist is in verband met onderbezetting.**
- **Over het algemeen liggen de fietsparkeerlocaties juist ten opzichte van de bestemming en de centrumgerichte fietsroutes.**

#### *Onderzoek naar mogelijkheden overdekte fietsenstalling*

Om het fietsgebruik te stimuleren is een overdekte stalling een mogelijkheid. De gemeente Apeldoorn heeft onderzoek gedaan naar de effecten van het gratis maken van bewaakte stellingen. Het gratis kunnen stallen in een bewaakte stalling heeft een positief effect op:

- Het gebruik van de stalling (hogere bezetting )
- De modalsplit (meer bezoekers lieten de auto staan)
- Afname van de diefstal van fietsen.

De kern Boxmeer is kleiner dan Apeldoorn. Om een goede bezetting van de overdekte fietsenstalling te verkrijgen wordt het volgende geadviseerd:

- Gratis overdekte stalling
- Locatie tegen het winkelgebied aan
- Openingstijden ruimer dan de winkelopeningstijden
- Ondernemers betrekken in de communicatie over de overdekte fietsenstalling.

#### *Onderwijslocatie*

Het fietsparkeeronderzoek is gericht op de openbare fietsparkeervoorzieningen. De fietsvoorzieningen bij scholen zijn niet openbaar, hier heeft geen onderzoek plaatsgevonden. Er zijn geen klachten op het gebied van wildparkeren, daarmee kan worden aangenomen dat de capaciteit voldoende is. Desalniettemin wordt geadviseerd om op een aantal doordeweekse dagen ter plekke te gaan kijken om vast te stellen of de capaciteit voldoende is. Het gaat om fietsparkeerplaatsen voor personeel en bezoekers.

### *Bedrijventerrein*

Op de bedrijventerreinen Saxe Gotha en Sterkwijck met de toekomstige Healthcampus heeft geen parkeeronderzoek plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen dat hier knelpunten zijn in de parkeerbalans. Op de bedrijventerreinen en de nieuw te ontwikkelen Healthcampus geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Het is van belang rekening te houden met fietsparkeerplaatsen voor personeel en bezoekers aan de faciliteiten van de Healthcampus.

### *Recreatieterrein*

Op het recreatiegebied Poort van Overloon heeft geen parkeeronderzoek plaatsgevonden. Er zijn geen aanwijzingen dat hier knelpunten zijn in de parkeerbalans. Er zijn in dit gebied wel ontwikkelingen gepland waardoor de fietsparkeerbehoefte voor bezoekers toeneemt. Ook moet rekening worden gehouden met fietsparkeerplaatsen voor personeel. Deze parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.

## **6.2 PARKEERNORMERING**

In de CROW-richtlijnen zijn parkeerkerncijfers voor fietsers opgenomen. Deze worden verankerd in de Nota parkeernormen 2014.

## **6.3 DOELGROEPEN**

Uit oogpunt van duurzaamheid is het gewenst om op verschillende plekken voor bezoekers laadpunten voor e-bikes te realiseren. Bij elke economisch zwaartepunt inclusief de stations Boxmeer en Vierlingsbeek is een oplaadpunt gewenst. Prioriteit hierbij zijn het winkelgebied en het recreatieterrein Poort van Overloon.

## 7

## Maatregelenplan

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen uiteengezet om de gestelde doelen ten aanzien van bereikbaarheid, economie, beeldkwaliteit en duurzaamheid te bereiken. De maatregelen zijn vooral gericht op het instrumentarium uit hoofdstuk 6. Onderscheid is gemaakt naar maatregelen voor de korte termijn en maatregelen voor de lange termijn, waarbij ook het juridische kader is aangegeven. Tevens is het monitoringskader aangereikt.

## 7.1 MAATREGELEN KORTE TERMIJN

Instrumentarium	Auto	Fiets
Parkeercapaciteit (supermarktlocaties en kernwinkelgebied)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventariseren van de parkeermogelijkheden in secties 125 en 126. Hierover moet worden overlegd met de eigenaar van de terreinen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op een aantal locaties in het winkelgebied meer fietsaanbindmogelijkheden bieden. Zie tabel 11.</li> <li>Haalbaarheidsonderzoek uitvoeren naar een overdekte fietsenstalling nabij het winkelgebied (financiële haalbaarheid en potentiële locaties onderzoeken)</li> </ul>
Parkeerregulering	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlengen parkeerduur Weijerplein (sectie 209) door de blauwe zone daar gedeeltelijk op te heffen.</li> <li>Ondernemers en bezoekers informeren over de beschikbare parkeerruimte in sectie 221 (Parkeergarage Raadhuisplein)</li> <li>Verkennen mogelijkheid tot instellen vergunninghouders parkeren in sectie 221 (Parkeergarage Raadhuisplein) op werkdagen tussen 08:00 en 17.00 uur</li> <li>Optie onderzoeken om sectie 221 (parkeergarage Raadhuisplein) op werkdagen tussen 08.00 uur en 17:00 uur niet als openbare garage te bestempelen.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instellen parkeerverbodszone voor grote voertuigen in de kernen Maashees, Holthees, Groeningen en Vortum Mullem. Onderzoek doen naar de behoefte naar parkeerlocaties voor grote voertuigen binnen deze kernen.</li> </ul>	
Parkeernormen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vaststellen nieuwe normen.</li> </ul>	
Parkeerdoelgroepen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aanbieden parkeerplaatsen voor elektrische auto's met laadpunt. Bij elk economisch zwaartepunt inclusief de stations Boxmeer en Vierlingsbeek is een oplaadpunt gewenst (6 locaties).</li> <li>▪ Faciliteren parkeerplaatsen voor deelauto's als de markt daar om vraagt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aanbieden laadpunten voor e-bikes op de locaties: winkelgebied, recreatieterrein Poort van Overloon en de stations Boxmeer en Vierlingsbeek (4 locaties).</li> </ul>
Parkeerbijdrageregeling	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vigerende regeling intrekken.</li> </ul>	
Parkeerverwijssystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbeteren en uitbreiden statisch parkeerverwijssystem bestaande uit de parkeerroutes Noord en Zuid. Zie afbeelding 19.</li> </ul>	
Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informatie aangaande parkeren op internet verbeteren voor bewoners en bezoekers</li> <li>▪ Actief informeren leveranciers navigatiesystemen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bezoekers en bewoners informeren over de laadpunten via internet.</li> </ul>

Tabel 10 maatregelen instrumentarium voor de korte termijn

De regels met betrekking tot het parkeren worden vervat in "Beleidsregels Parkeren" (bestaande uit beleidsregels) en een "Parkeerverordening" (bestaande uit algemeen verbindende voorschriften). De bestaande regelgeving wordt geactualiseerd en opgenomen in één van beide documenten. Daarnaast worden de parkeernormen geactualiseerd op basis van de laatste kencijfers en opgenomen in een separate nota, waarbij in de bouwverordening verwezen wordt naar deze Nota Parkeernormen.

Juridisch kader	Auto	Fiets
Vaststellen Nota parkeernormen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualiseren van de normen</li> <li>In nieuwe bestemmingsplannen verwijzen naar de Nota Parkeernormen als zijnde een voorwaardelijke verplichting.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualiseren van de normen</li> </ul>
Vaststellen beleidsregels parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opnemen regels voor verschillende doelgroepen (vergunninghouders parkeren)</li> <li>Opnemen regels voor ontheffinghouders Blauwe Zone</li> <li>Verwijzing naar Nota parkeernormen 2014</li> <li>Verwijzing naar Verordening Parkeren Boxmeer</li> </ul>	
Vaststellen verordening parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opnemen algemeen verbindende voorschriften met betrekking tot de vergunninghouders parkeren.</li> </ul>	
Verkeersbesluit blauwe zone	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualiseren verkeersbesluit Blauwe Zone</li> </ul>	
Verkeersbesluit parkeerverbodszone	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersbesluit parkeerverbodszone uitbreiden met de kernen Maashees, Holthees en Groeningen en Vortum Mullem</li> </ul>	

Tabel 11 maatregelen juridisch kader (zie ook bijlage 4)

Locatie	Beschikbare capaciteit	Max. bezetting	Benodigde capaciteit
Steenstraat (sectie 114)	25	33	40
Steenstraat (sectie 117)	2	2	3
Steenstraat (sectie 179)	3	8	10
Burg. Verkuijlstraat (sectie 118)	7	17	20
Koorstraat (sectie 124)	5	9	11
Steenstraat (sectie 110)	7	9	11
Koorstraat (sectie 127)	25	34	41
Hoogkoorpassage (sectie 141)	9	9	11

Tabel 12 uitbreiden capaciteit fietsparkeren

## 7.2 MAATREGELEN LANGE TERMIJN

Het is noodzakelijk om onderzoek te doen naar potentiële uitbreidingslocaties van autoparkeercapaciteit, om verschillende redenen:



- Dergelijke locaties liggen niet voor het oprapen. Indien blijkt dat de parkeerbalans scheef groeit en uiteindelijk enkel capaciteitsuitbreiding als optie overblijft, moet er zicht zijn op de potenties van verschillende locaties. In de structuurvisie zijn al potentiële locaties aangewezen.
- Voor eventuele grotere capaciteitsuitbreiding moet rekening worden gehouden met proceduretijd. Het is goed om hier alvast zicht op te hebben.

### 7.3 MONITORINGSKADER

#### *Autoparkeren en fietsparkeren*

Om goed te kunnen (bij)sturen aan de hand van de hiervoor genoemde instrumentarium en bijbehorende maatregelen is het van belang periodiek onderzoek te doen. Daarbij is vooral van belang inzicht te hebben in het functioneren van en parkeersysteem op de economische zwaartepunten en de parkeerbalans. Hieronder is het monitoringskader uiteengezet.

Economisch zwaartepunt	Parkeertelling	Signalen en klachten	Observatie ter plaatse
Winkelgebied Boxmeer	Om de 5 jaar	jaarlijks	jaarlijks
Bedrijventerrein		jaarlijks	jaarlijks
Onderwijslocatie en stationsomgeving Boxmeer	Om de 5 jaar	jaarlijks	jaarlijks
Recreatief terrein		jaarlijks	jaarlijks

Tabel 13 monitoringskader

Om de 5 jaar is een parkeertelling gewenst. Dit is een objectieve methode om vast te stellen of de parkeerbalans op orde is. Jaarlijks is het van belang om alle binnen gekomen klachten en signalen uiteen te zetten. De bevindingen van de afdeling handhaving en toezicht zijn hierbij van belang. Ook is het nuttig om in overleg te blijven met verschillende sleutelpersonen en klankbordgroepen die zicht hebben op het dagelijks functioneren van een locatie, zoals schoolbesturen en ondernemersverenigingen. Het is belangrijk dat met deze sleutelpersonen en klankbordgroepen goede afspraken zijn gemaakt over de verantwoordelijkheden omtrent parkeren. De gemeente gaat over het openbare parkeeraanbod. De gemeente kan schoolbesturen en ondernemers helpen met het opstellen van de parkeerbalans en oplossingsrichtingen aanreiken. Echter, de parkeerbehoefte moet veelal op eigen terrein worden opgelost. Bij knelpunten in de parkeerbalans is een actieve houding van de gebruiker noodzakelijk. Door jaarlijks op een goed gekozen ijkpunt ter plaatse de parkeersituatie te bekijken, ontstaat inzicht in het gebruik van een locatie.

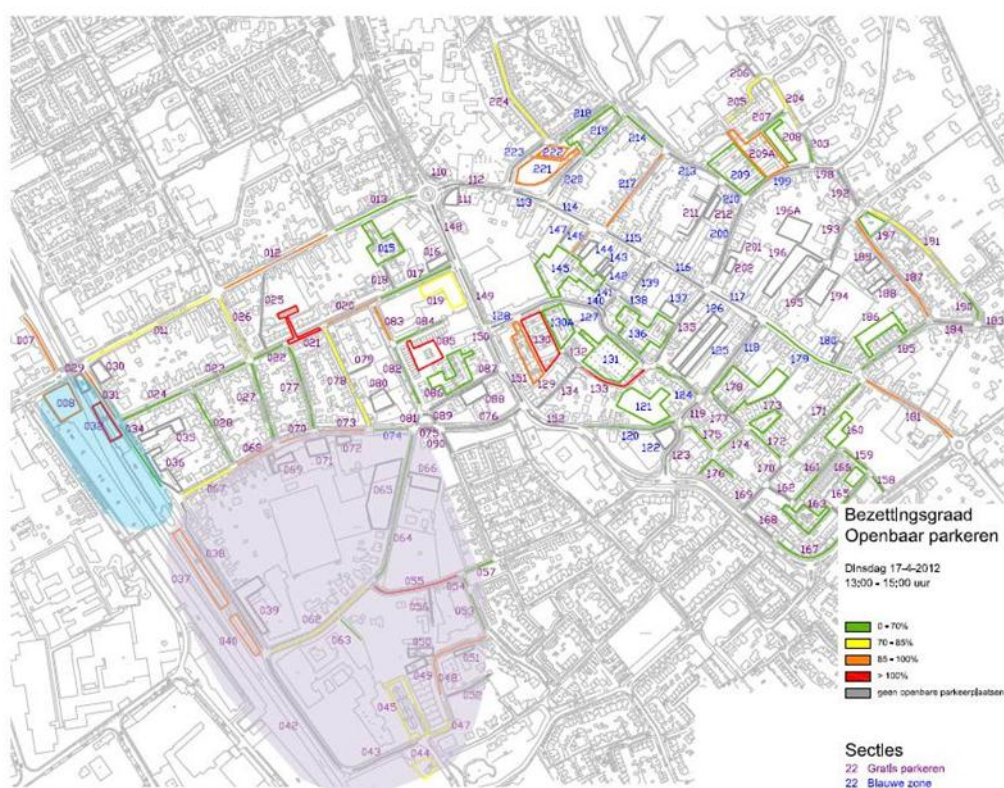
# Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek

## Bezetting van de parkeerplaatsen

### Openbare parkeerplaatsen

De gemiddelde bezettingsgraad bij de openbare parkeerplaatsen in het totale onderzoeksgebied is overdag (09.00-19.00 uur) op dinsdag 17 april 2012 gelijk aan 60%. Op vrijdag 20 april 2012 en zaterdag 21 april 2012 is de gemiddelde bezettingsgraad respectievelijk 52% en 53%.

De hoogst gemeten bezettingsgraad is op dinsdag 17 april 2012 tussen 13:00 uur en 15:00 (66%). Het laagste bezettingspercentage voor het gehele gebied is 22% gemeten tijdens de nachtronde tussen 01:00 uur en 06:00 uur met 22%.



Afbeelding 21 Bezetting secties openbare parkeerplaatsen onderzoeksgebied op dinsdagmiddag

Zoals op de bovenstaande afbeelding is te zien, zijn er een aantal secties, waar sprake is van een overbezetting. Echter, niet in alle gevallen is een overbezette locatie een probleemlocatie. Bij de bepaling van de parkeercapaciteit per straat, is 6 meter aangehouden voor langspaarkeerruimte. In de praktijk wordt er krapp(er) geparkeerd. Er is gekeken naar parkeerlocaties waar sprake is van overbezetting in combinatie met foutparkeren. Daarbij zijn de volgenden de uitgangspunten gehanteerd:

- Parkeerlocaties met een capaciteit kleiner dan 10 parkeerplaatsen zijn niet meegewogen in de bezetting. Bij een kleinere parkeercapaciteit is het percentage overbezetting meteen vrij hoog als er sprake is van overschrijding van de parkeercapaciteit. Dit beïnvloedt de parkeerbalans (te) negatief.

- In het gebied waar geen sprake is van regulering (gebied buiten de blauwe zone) is parkeren buiten de vakken in de vorm van parkeren langs de rijbaan toegestaan. In het parkeeronderzoek zijn in sommige gevallen enkel de parkeerhavens meegeteld als parkeercapaciteit, waardoor deze soms lager uitkomt dan in de praktijk het geval is. Op parkeerterreinen is wel uitgegaan van de parkeercapaciteit in de vakken.
- In het gebied binnen de blauwe zone, is uitgegaan van de parkeercapaciteit in de vakken. Dit geldt voor de parkeerterreinen als voor de parkeervakken langs de rijbaan.

Voor het hele gebied geldt dat voor de locaties met 10 parkeerplaatsen of meer, waar sprake is van overbezetting gedurende 1 of meer meetmomenten, er sprake moet zijn foutparkeren in de vorm van: parkeren op de stoep, parkeren in het gras, parkeren op het fietspad, dubbel parkeren of parkeren voor een uitrit. De parkeerbezetting is hier groter dan het aanbod, dat betekent dat er voertuigen buiten de vakken geparkeerd staan (foutparkeerders). Op de volgende secties gedurende het onderzoek is één of meerdere ronden sprake van overbezetting in combinatie met foutparkeren (> 100%):

Sectie	Locatie	capaciteit	Piek overbezetting	tijdstip
7 (V)	St. Anthonisweg	11	4	Dinsdag 15-17 Zaterdag 14-16
32 (V)	Stationsweg	31	1	Dinsdag 13-15
64 (V)	Dr. Peelenstraat	40	1	Vrijdag 15-17
130 (V)	Hoogstraat	54	4	Dinsdag 15-17
133 (V)	Hoogstraat	11	4	Dinsdag 11-17
136 (B)	Hoogkoorpassage	114	2	Zaterdag 14-16
178 (V)	Burg. Verkuijlstraat	93	3	Zaterdag 12-14
217 (B)	St. Jozefstraat	34	2	Dinsdag 15-17
221 (B)	Raadhuisplein	82	3	Dinsdag 9-11

Op de volgende secties is sprake van een lagere bezetting. De hoogste bezetting in deze secties ligt gedurende alle ronden onder de 70%:

- Sectie 17, 19, 23 en 24: Bakelgeertstraat (geen regulering)
- Sectie 53 en 54: Kruisbek (geen regulering)
- Sectie 57: Pastoor Kerstenstraat (geen regulering)
- Sectie 77: Beatrixstraat (geen regulering)
- Sectie 159, 160 en 163: Boomkruiper (geen regulering)
- Sectie 172, 173, 174 en 175: Althof (geen regulering)
- Sectie 190: Van Coothstraat (geen regulering)
- Sectie 203: Jacob de Kerlestraat (geen regulering)
- Sectie 207: Weijerstraat (geen regulering)
- Sectie 208: Weijerplein (geen regulering)
- Sectie 218: Burgemeester Hengstplein (blauwe zone).

Sectie	Locatie	capaciteit	Minimale restcapaciteit
23 (V)	Bakelgeertstraat	18	11
24 (V)	Bakelgeertstraat	18	9
53 (V)	Kruisbek	13	4
54 (V)	Kruisbek	4	3
57 (V)	Past. Kerstenstraat	6	3
77 (V)	Beatrixstraat	24	11
159 (V)	Boomkruiper	7	3
160 (V)	Boomkruiper	34	21
163 (V)	Boomkruiper	28	9
172 (V)	Althof	5	2
173 (V)	Althof	7	4
174 (V)	Althof	6	4
175 (V)	Althof	6	2
190 (V)	Van Coothstraat	6	2
203 (V)	J. de Kerlestraat	5	2
207 (V)	Weijerstraat	10	4
208 (V)	Weijerplein	30	11
218 (B)	Burg. Hengstplein	9	3

Parkeerlocaties met een capaciteit kleiner dan 10 parkeerplaatsen zijn niet meegewogen in de bezetting. Bij een kleinere parkeercapaciteit is het percentage onderbezetting meteen vrij hoog. Dit beïnvloedt de parkeerbalans (te) positief. De blauwe cellen zijn uiteindelijk meegerekend in de balans ten aanzien van overbezetting en onderbenutting.

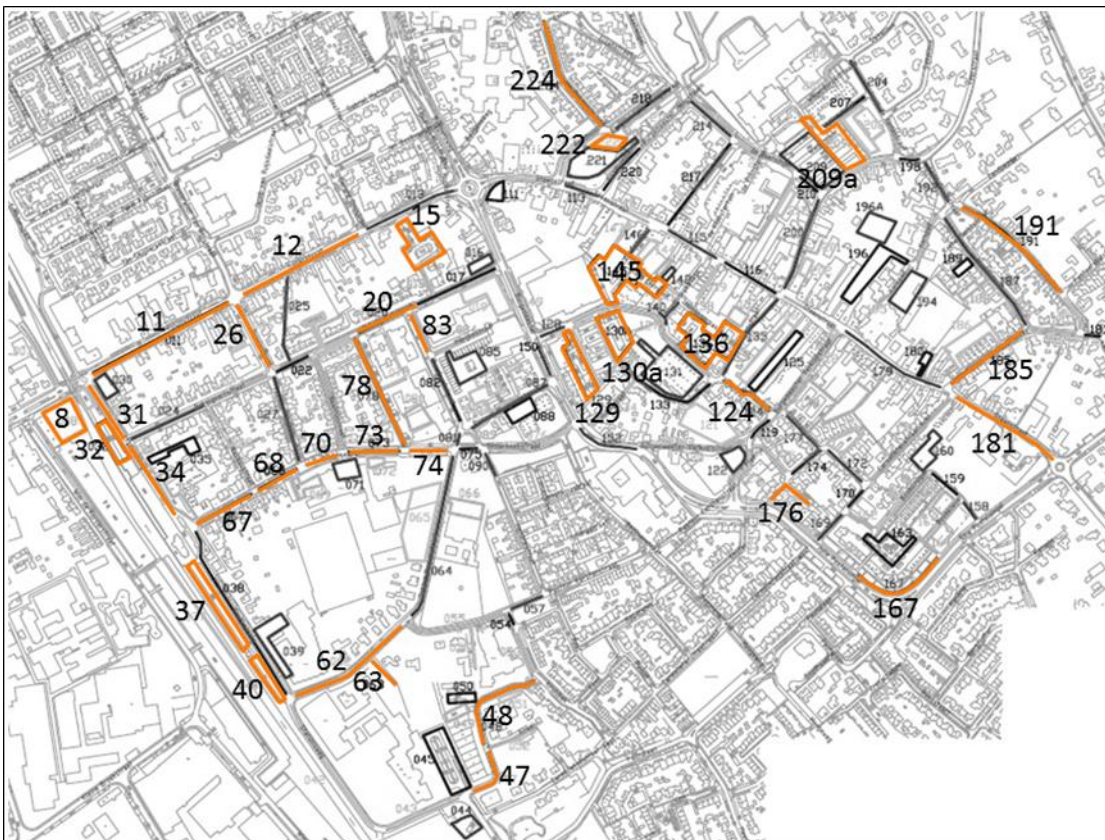
De bezetting van de parkeerplaatsen in de vrije zone (geen parkeerregulering) ligt hoger op de dinsdagen. Terwijl op vrijdag en zaterdag de bezetting van de parkeerplaatsen in de blauwe zone hoger ligt.

*Parkeerlocaties met een bezetting tussen de 85% en 100% gedurende één meetmoment in de onderzoeksperiode*

Ten slotte zijn er nog parkeerlocaties waar de bezetting tussen de 85% en 100% ligt. Deze parkeerlocaties worden goed benut, en het is aannemelijk dat zoekverkeer ontstaat. Echter, er is nog geen tekort aan parkeerplaatsen. Het gaat om de volgende locaties (zie ook afbeelding 21):

- Sectie: 8: Sint Anthonisweg (geen regulering)
- Sectie 11, 12: Spoorstraat (geen regulering)
- Sectie 15: Spoorstraat (blauwe zone)
- Sectie 20: Bakelgeertstraat (geen regulering)
- Sectie 26: Oranjestraat (geen regulering)
- Sectie 31, 32, 34, 37 en 40: Stationsweg (geen regulering)
- Sectie 47, 48: 't Leucker (geen regulering)
- Sectie 62, 63: Doctor Peelenstraat (geen regulering)
- Sectie 67, 68, 70 en 73: Bilderbeekstraat (geen regulering)
- Sectie 74: Bilderbeekstraat (blauwe zone)
- Sectie 78: Irenestraat (geen regulering)
- Sectie 83: Bernhardstraat (geen regulering)
- Sectie 124: Koorstraat (blauwe zone)

- Sectie 129: Hoogstraat (geen regulering)
- Sectie 130a: Hoogstraat (blauwe zone)
- Sectie 136: Hoogkoorpassage (blauwe zone)
- Sectie 145: D'n Entrepot (blauwe zone)
- Sectie 167: Carmelietenstraat-Oost (geen regulering)
- Sectie 176: Althof (geen regulering)
- Sectie 181: Steenstraat (geen regulering)
- Sectie 185: Van Sasse van IJsseltstraat (geen regulering)
- Sectie 191: Van Coothstraat (geen regulering)
- Sectie 209a: Weijerplein (geen regulering)
- Sectie 222: Raadhuisplein (blauwe zone)
- Sectie 224: Jan Petersstraat (geen regulering)



Afbeelding 22: De oranje gearceerde locaties hebben gedurende de meting één of meerdere momenten een bezetting tussen 85% en 100%

#### *Niet openbare parkeerplaatsen*

De bezetting van niet openbare parkeerplaatsen ligt doorgaans lager dan de openbare parkeerplaatsen. Op dinsdag is overdag gemiddeld 37% van de beschikbare privé parkeerplaatsen bezet. Op vrijdag ligt dit percentage op 34% en op zaterdag is het bezettingspercentage gelijk aan 27%. Alleen in sectie 39 (Stationsweg) is de privé-parkeer capaciteit tijdens enkele ronden niet toereikend. Tijdens deze ronden wordt door enkele voertuigen fout geparkeerd.

### Parkeerduur algemeen

De parkeerduur is gemeten voor de openbare parkeerplaatsen. Dinsdag overdag is sprake van de langst gemiddelde parkeerduur van 4,2 uur.

Op vrijdag is de gemiddelde parkeerduur 2,9 uren en op zaterdag 2,8 uren. Wat opvalt, is dat er sprake is van een overschrijding van de gemiddelde parkeerduur in de blauwe zone op alle dagen.

Op dinsdag overdag bedraagt de gemiddelde parkeerduur in de blauwe zone 3 uren. Op vrijdag gaat het om een gemiddelde parkeerduur van 2,3 uren en op zaterdag om 2,4 uren. Op dinsdag staan 81 voertuigen in de blauwe zone langer dan 10 uur op dezelfde parkeerplaats.

Regimes	Dinsdag 09.00-19.00	Vrijdag 15.00-21.00	Zaterdag 12.00-18.00
Blauwe zone	3 uren	2,3 uren	2,4 uren
Vrij parkeren	5,2 uren	3,2 uren	3,5 uren
<b>Totaal</b>	<b>4,2 uren</b>	<b>2,8 uren</b>	<b>2,9 uren</b>

Tabel 14: gemiddelde parkeerduur openbare parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied

### Specifieke locaties of doelgroepen

#### Centrum Noord

Verderop in hoofdstuk 3 is de structuurvisie Boxmeer Centrum aan de orde gesteld. Hierin komt ook de parkeerroutering aan bod. Vanaf de Burgemeester Verkuijlstraat lopen 2 parkeerroutes naar het centrum. De noordelijke en zuidelijke parkeerroute.

Aan de noordelijke parkeerroute liggen de volgende parkeerlocaties (>30 pp):

- Weijerplein (secties 209, 209A en 208) met 221 parkeerplaatsen gedeeltelijk blauwe zone en gedeeltelijk geen regulering
- Burg. Hengstplein (sectie 219) met 49 parkeerplaatsen in de blauwe zone
- Parkeergarage onder gemeentehuis (sectie 221) met 82 parkeerplaatsen in de blauwe zone

In totaal liggen er 352 parkeerplaatsen langs deze route die opgenomen zijn in de parkeerroute.

De parkeergarage onder het gemeentehuis is op werkdagen tussen 23.00 – 07.00 uur gesloten. De overige locaties kennen in de nachtelijke uren een bezetting onder de 70%. De parkeergarage loopt op werkdagen vanaf 9.00 uur 's morgens vol. Na 17.00 uur ontstaat weer capaciteit. Op vrijdagmiddag en in het weekend is de bezetting van de garage onder de 70%. De garage wordt hoofdzakelijk gebruikt door personeel en bezoekers aan het gemeentehuis. De gemiddelde parkeerduur op deze locatie is langer dan 5 uren, ondanks dat de garage onder een blauwe zone valt. Dit komt omdat personeel van de gemeente ontheffing heeft van de blauwe zone in de parkeergarage Raadhuisplein.

De Burgemeester Hengstplein heeft in de hele meetperiode overwegend een bezetting tot 70%. Op de dinsdagmiddag tussen 15.00 en 17.00 uur is de bezetting het hoogst met 78%. De parkeerduur op dit terrein bedraagt 3 á 4 uur.

Het Weijerplein bestaat uit een gedeelte dat onder de blauwe zone valt, en een gedeelte waar geen regulering is. Te zien is dat op de dinsdag het gedeelte waar geen regulering is een hogere bezetting heeft (maximaal 96%) dan het gedeelte waar een blauwe zone van kracht is (maximaal 45%). Op zaterdagmiddag is juist het gedeelte van het Weijerplein dat onder de blauwe zone valt, drukker bezet. De gemiddelde parkeerduur over de dag in de blauwe zone is op alle meetdagen tussen de 2 en 3 uur.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> De rondes hebben een interval van 2 uren. Het gaat om een gemiddelde parkeerduur van de rondes op een dag. Deze ligt tussen 1 ronde en 2 rondes.

### Centrum Zuid

Aan de zuidelijke parkeerroute liggen de volgende parkeerlocaties (>30 pp):

- Hoogstraat (secties 130 en 130A) met 109 parkeerplaatsen gedeeltelijk in de blauwe zone en de zone zonder regulering.
- D'n Entrepot (sectie 145) met 100 parkeerplaatsen in de blauwe zone.
- Hoogkooypassage (sectie 136) met 114 parkeerplaatsen in de blauwe zone.
- Parkeergarage Hoogstraat (sectie 131) met 89 parkeerplaatsen in de zone zonder regulering.
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 121) met 52 parkeerplaatsen in de blauwe zone.
- Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 178) met 93 parkeerplaatsen in de zone zonder regulering.

In totaal liggen er 591 parkeerplaatsen langs deze route die opgenomen zijn in de parkeerroute.

De locaties kennen in de nachtelijke uren een lage bezetting van minder dan 70%. Gedurende de werkdag periode is te zien dat met name locatie Hoogstraat een bezetting van meer dan 100% heeft. Het gaat daarbij om het gedeelte van de parkeerplaats in de zone zonder regulering. De parkeerduur op dit terrein bedraagt meer dan 5 uur. Het gedeelte van de parkeerplaats met regulering kent met maximaal 69% een veel lagere bezetting. Ook is met 2 tot 3 uur sprake van een korte parkeerduur. Geconstateerd kan worden dat de blauwe zone goed functioneert gezien de parkeerduur, maar dat er wel een behoefte is aan langparkeren. Voorts valt de parkeergarage Hoogstraat op. De parkeergarage kent een relatief lange parkeerduur van 4 tot 5 uur. De bezetting is met maximaal 35% echter een stuk lager. De overige terreinen kennen een parkeerduur van 2 tot 3 uur met een bezetting van maximaal 69%. De Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 121) kent de laagste bezettingsgraad met maximaal 15% (zie voetnoot).

Op de koopavond kent de Hoogkooypassage met maximaal 98% een hoge bezetting. De parkeerduur is met 2 tot 3 uur kort. De Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 178) en D'n Entrepot (sectie 145) kennen met een bezetting van 83% en 78% een hoge bezettingsgraad.

Op een zaterdag kennen de Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 178) en de Hoogkooypassage (sectie 136) een bezetting van meer dan 100%. Gezien de gemiddelde parkeerduur van 2 tot 3 uur gaat het hier om kort parkeren door winkelend publiek. De Burgemeester Verkuijlstraat (sectie 121) heeft een lage bezetting. Dit parkeerterrein is het enige terrein dat op een zaterdag een lage bezetting van maximaal 25% kent<sup>9</sup>. De overige terreinen kennen een bezetting van meer dan 74%.

### Supermarkten

- AH Steenstraat (sectie 145, 146)
- Jumbo Burg. Verkuijlstraat (sectie 121, 122)
- Aldi Kloostertuin (sectie 209, 217)
- Jan Linders Koorstraat (sectie 130, 130A, 131, 136)
- Em-Té Burg. Verkuijlstraat (178).

De hoogste bezetting op bovenstaande locaties is op zaterdagmiddag tussen 14.00 uur en 16.00 uur.

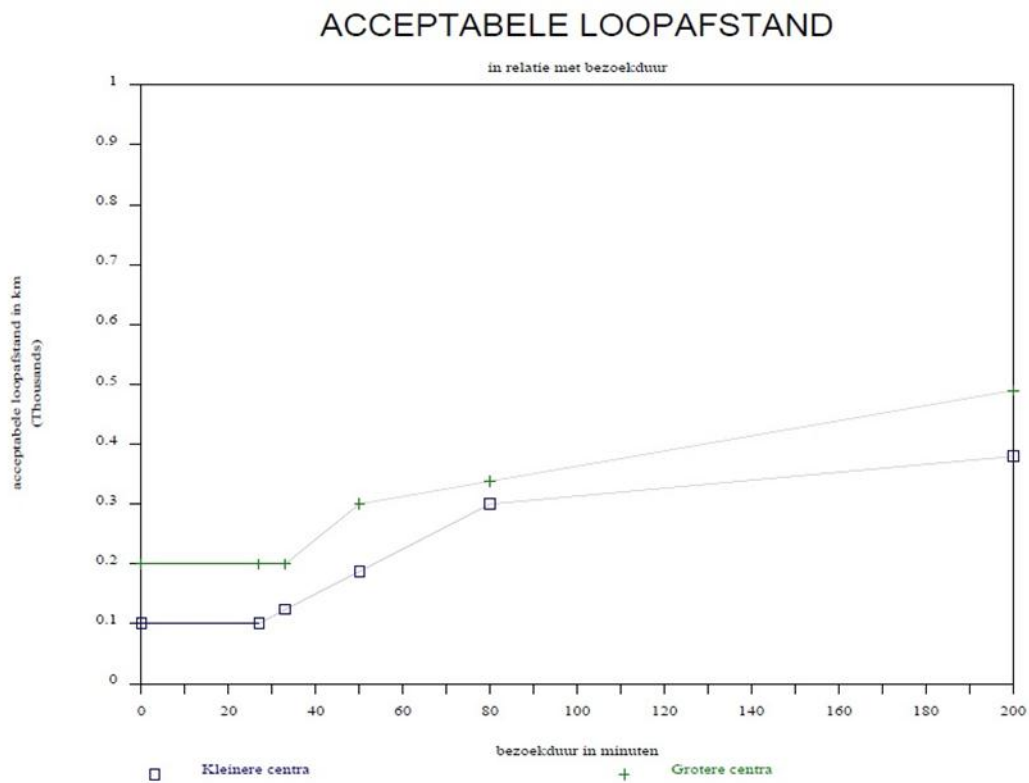
### Parkeerdruk bewoners

Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar parkeermotief of doelgroep. Aangenomen is dat de geparkeerde auto's in de nachtelijke uren (01.00-06.00 uur) van bewoners zijn. In de Nassastraat, Bilderbeekstraat, de Markstraat en de Jan Petersstraat ligt de bezettingsgraad 's nachts boven de 85%.

<sup>9</sup> De Jumbo supermarkt was ten tijden van het parkeeronderzoek nog niet geopend. Deze was toentertijd gevestigd aan de Spoorstraat, sectie 15. Momenteel is de bezetting in sectie 121 hoger.

## Bijlage 2 Loopafstanden in relatie tot parkeervoorzieningen

In de onderstaande grafiek is het (empirisch getoetste) verband tussen verblijfsduur en acceptabele loopafstand weergegeven (bron: effect van parkeren op binnenstadsstructuur en verplaatsingspatronen, Stienstra Adviesbureau Stedelijk verkeer en Parkconsult Grontmij, 2010).



Figuur 3 acceptabele loopafstand in relatie tot bezoekduur aan kleinere of grotere centra



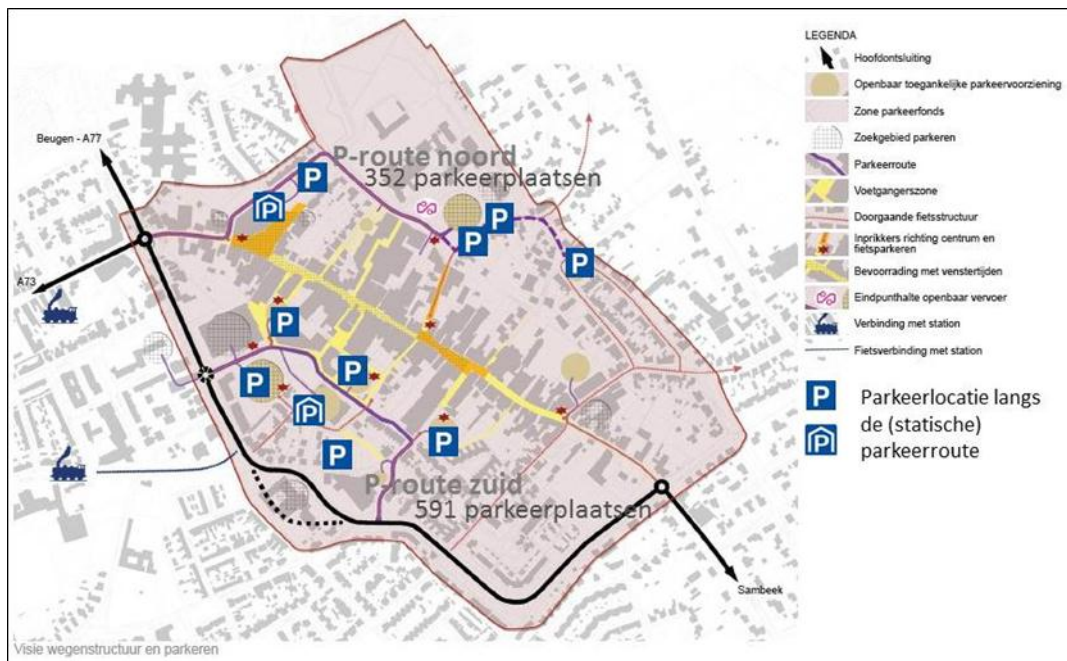
## Bijlage 3 Toelichting resultaatberekening parkeervoorzieningen

Hieronder brengen we de belangrijkste posten ten aanzien van de opbrengsten en de kosten in beeld van betaald parkeren. De kosten zijn gesplitst in functionele kosten en investeringskosten.

Ten aanzien van betaald parkeren zijn een aantal aannamen gedaan ten aanzien van de omvang, het tarief, het gebruik en het aantal parkeervergunningen. De genoemde bedragen per opbrengstenpost of kostenpost betreft een indicatie.

### Opbrengsten

Primaire opbrengsten hebben vooral betrekking op de inkomsten als gevolg van betaald parkeren. In de onderstaande berekeningen is uitgegaan van een uurtarief van €1, -. De tijdspanne van betaald parkeren is gesteld van 8.00 uur tot 18.00 uur (10 uren) op maandag tot en met zaterdag. Voor het gebied betaald parkeren is aansluiting gezocht met de zone parkeerfonds zoals opgenomen in de structuurvisie en zoals aangegeven op het onderstaande kaartje. Bij de berekening van kosten en opbrengsten is onderscheid gemaakt tussen de parkeergarages (2 stuks), de parkeerterreinen met meer dan 30 parkeerplaatsen en de overige parkeercapaciteit. De parkeerlocaties met meer dan 30 parkeerplaatsen zijn aangeduid met het blauwe pictogram. In het gebied liggen 1418 parkeerplaatsen.



### Opbrengstenposten:

- Parkeeruren (bezoekers).  
De bezetting van de openbare parkeerplaatsen overdag is gemiddeld 60%. De bezetting van de openbare parkeerplaatsen 's nachts is 22%. Aangenomen is dat 40% van de bezetting overdag bezoekers zijn, 22% is bewoners (vaste gebruiker) en 40% van de plekken staat leeg. De parkeercapaciteit bedraagt 1418 openbare parkeerplaatsen. Dat betekent dat 567 parkeerplaatsen in

gebruik zijn door bezoekers. Uitgaande van een uurtarief van €1,00 per uur tussen 8.00 uur tot 18.00 uur, zijn de opbrengsten: €1,- x 10 uren x 567= €5.600,- per dag, komt neer op €1.680.000 per jaar <sup>10</sup>

- Vergunningen en ontheffingen (vaste gebruikers). Uitgegaan is van 200 vergunningen voor werknemers en bewoners. De kosten van een parkeervergunning zijn gesteld op €15,- per maand. Dit komt neer op €3.000 per jaar.
- Abonnementen (vaste gebruikers)
- Naheffingsaanslagen en Mulderbonnen
- Wegsleepervergoeding

Overige opbrengsten:

- Bijdragen in het parkeerfonds. Momenteel zit er €18.000 in het fonds. Gezien de verplichting om binnen 10 jaar extra capaciteit te realiseren, zijn deze opbrengsten niet meegenomen in de resultaatberekening.

**De totale opbrengsten bedragen €1.683.000,- per jaar** (afgerond, exclusief naheffingsaanslagen en wegsleepervergoedingen). Opgemerkt moet worden dat het zou kunnen dat er als gevolg van de invoering van betaald parkeren een verdringingseffect optreedt: bezoekers parkeren buiten de zone betaald parkeren of ze kiezen een vervoersalternatief als de fiets. In dat geval dalen de parkeeropbrengsten. Als de parkeeruren met 20% dalen, dan komen de opbrengsten neer op €1.347.00,- per jaar.

#### *Functionele kosten*

De kosten ten aanzien van betaald parkeren verschilt per type parkeervoorziening. Dit is weergegeven in onderstaande tabel (bron: Rekenen op parkeren, Resultaatberekening, E. van Savooyen).

kostenposten	Straatparkeren	Parkeerterrein	Parkeergarage
Uitvoerend personeel	X	X	X
Directe beheerkosten	X	X	X
Geldgaring	X	X	X
Management en directievoering	X	X	X
Belastingen en heffingen (OZB)			X
Verzekeringen	X	X	X
Instandhoudingsonderhoud		X	X
Vervangingsonderhoud	X	X	X

Tabel 15 kostenposten betaalde parkeervoorzieningen

<sup>10</sup> Gerekend is met 300 dagen. Dit betreft een maximale opbrengst. Er is geen rekening gehouden met het verdringingseffect van betaald parkeren, waarbij bezoekers buiten de zone betaald parkeren gaan parkeren, een andere vervoerswijze kiezen of uiteindelijk elders heen gaan.

Kostenpost	Toelichting	Omvang
Uitvoerend personeel	Handhaving, bewaking en toezicht	<p>Afhankelijk van de te plegen inzet: uren x tarief. Uitgaande van 2 uur per dag handhaving en uurtarief van €50,- in teams van 2 personen, bedragen de kosten per jaar <u>€73.000,-</u></p> <p>Toezicht tijdens uren betaald parkeren: 10 uur per dag, uitgaande van een uurtarief van €50,- en 300 werkdagen, bedragen de kosten op jaarbasis: <u>€150.000</u></p>
Directe beheerkosten	<p>Schoonmaak, storingsonderhoud, verlichting, water, parkeertickets etc. Indien een parkeervoorziening is verbonden met een dynamisch parkeerverwijssysteem nemen de kosten toe.</p> <p>Aangenomen is dat de parkeerplaatsen langs de rijbaan meeliften met het onderhoud aan de weg. Hier is enkel een stelpost opgenomen voor oplossingen van storingen van betalingsapparatuur. Voor de kleinere parkeerlocaties is aangenomen dat de kosten aangaande schoonmaakkosten, materiaalkosten en oplossen storingen betalingsapparatuur de helft bedragen van de kosten van de grotere terreinen.</p>	<p>Kosten zijn afhankelijk van de verschijningsvorm en de gebruiksintensiteit. De beheerkosten voor gebouwde voorzieningen zijn het hoogst. Er zijn 2 parkeergarages en 9 parkeerlocaties met een capaciteit met meer dan 30 parkeerplaatsen. Voor een parkeergarage is uitgegaan van de volgende kosten op jaarbasis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ €5.700 schoonmaakkosten</li> <li>▪ €5.400,- technische inspectie</li> <li>▪ €3.700 oplossen storingen toegangsapparatuur</li> <li>▪ €1.000,- materiaalkosten</li> <li>▪ €15.000,- leverancierskosten (slagboom en installaties)</li> </ul> <p>Totaal: €30.800,- x2= <u>€61.600</u></p> <p>Voor een terrein (&gt;30 pp) is uitgegaan van de volgende kosten per jaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ €3.500,- schoonmaakkosten</li> <li>▪ €1.000,- materiaalkosten</li> <li>▪ € 3.100 oplossen storingen betalingsapparatuur<sup>11</sup></li> </ul> <p>Totaal: €7.600,- x 9= <u>€68.400,-</u></p> <p>Stelpost kleinere terreinen (7 terreinen &lt;30 pp):</p> <p>Totaal: 3.800 X 7= <u>€26.600,-</u></p> <p>Stelpost storingen betalingsapparatuur in woonstraten (25 betaalautomaten):</p> <p>Totaal: € 3.100,- x 25= <u>€77.500,-</u></p>

<sup>11</sup> Uitgegaan van 1 uur per week met een uurtarief van €60,-

		Vergunninguitgifte voor 200 passen (werknemers en bewoners): <u>€ 9.600,-</u> <sup>12</sup>
Geldgaring	Ledigen, transporteren en verwerken van de parkeergelden	Kosten zijn afhankelijk van de mate van concentratie van betaalpunten. Hoge concentratie van betaalpunten zorgen dat de kosten gemiddeld 1 á 2% van de geïncasseerde omzet zijn, en lopen op tot 3% bij verspreidere betaalpunten. ▪ € 67.100,- (afgerond) <sup>13</sup>
Management en directievoering	Kosten ten behoeve van de parkeerbeheerorganisatie: huisvesting, beleid, strategie, opleidingen, administratie, communicatie.	De kosten hangen af van de omvang van de organisatie en de omvang van de parkeervoorzieningen. ▪ € 1.300,- management en financieel beheer per locatie Totaal € 55.900,- per jaar
Belastingen en heffingen	Voor parkeren in gebouwde voorzieningen moet OZB betaald worden.	▪ € 45.000 per garage per jaar Totaal € 90.000,- per jaar
Verzekeringen	Aansprakelijkheid, vandalisme en opstal	Circa 2 promille van de bouwkosten
Instandhoudingsonderhoud	Vloeren, entrees en installaties	Circa 0,25% van de bouwkosten
Vervangingsonderhoud	Gedurende de exploitatieperiode van de voorziening moet dit vervangingsonderhoud op een aantal momenten plaatsvinden	Gerelateerd aan de stichtingskosten per jaar (0,5 % á 1,0%) of reservering in desbetreffend exploitatiejaar.

Tabel 16 kostensoorten en omvang

**De totale parkeerkosten bedragen €679.700,- per jaar** exclusief verzekeringen, instandhoudingsonderhoud en vervangingsonderhoud.

#### *Investeringskosten*

- De investeringskosten voor het invoeren van betaald parkeren is -naast de omvang van het gebied- voornamelijk afhankelijk van het soort betalingssysteem dat wordt gekozen en de eisen die aan de betalingsapparatuur worden gesteld. De afschrijftermijn van apparatuur bedraagt 10 jaar. Elke 10 jaar vindt volledige vervanging van apparatuur en toebehoren plaats.

<sup>12</sup> Cition berekent voor garageparkeerplaatsen per jaar 0,5 uur aan administratiekosten per pas en 0,3 uur per mutatie aan vaste kosten. Als uitgegaan wordt van 200 parkeerabbonementen, en een uurtarief van €60,-, dan gaat het om 160x€60,- = €9.600,-

<sup>13</sup> Uitgangspunt is 0,5 uur per locatie per week met een uurtarief van €60,-: 0,5 uurx43 locatiesx€60x52 weken=€67.080,-

*Investeringsposten:*

- Betalingsapparatuur. Uitgangspunt is een automaat van € 10.000,- Zoals hierboven aangegeven is de prijs van de apparatuur afhankelijk van de eisen die eraan gesteld worden. Uitgaande van 43 betaalautomaten, bedragen de kosten voor betalingsapparatuur: €430.000,-.
- Toegangssystemen. Parkeergarages zijn voorzien van een slagboom. Uitgangspunt is een slagboominstallatie van € 10.000,-. Er zijn 2 garages, wat neerkomt op € 20.000,-
- Bebording. Uitgangspunt is zoveel mogelijk zonale bebording. Er is een stelpost opgenomen van € 10.000,-
- Parkeerpassen 200 stuks. Er is een stelpost opgenomen van € 10.000,-

De totale investeringskosten bedragen € 470.000,-. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 10 jaar, komt dit neer op **€ 47.000,- per jaar**.

*Verhouding opbrengsten en kosten*

Opbrengsten per jaar	Kosten per jaar
€1.683.000	€ 679.700,- functionele kosten
	€ 47.000,- investeringskosten
<b>€1.683.000</b>	<b>€ 726.700,-</b>

Tabel 17 opbrengsten en kosten betaald parkeren per jaar

Zoals eerder opgemerkt is er geen rekening gehouden met het verdringingseffect van betaald parkeren, terwijl het wel reëel is dat deze optreedt. Naar verwachting zullen de opbrengsten daardoor lager uitvallen. Bij de kostenkant is geen rekening gehouden met verzekeringen, instandhoudingsonderhoud en vervangingsonderhoud van de voorzieningen (wel de apparatuur). Dat betekent dat de kosten en de opbrengsten dicht bij elkaar zullen uitkomen.

## Bijlage 4 Juridisch kader

De gemeente Boxmeer werkt aan een goed functionerend winkeldorp, een goed toegankelijk, een veilig en multifunctioneel kwaliteitscentrum voor de regio. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's. Het college zet dit instrument in om de bereikbaarheid en gastvrijheid voor bezoekers en inwoners te verbeteren en om een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de bovendorpse uitstraling van het centrum te leveren. Uitgangspunt hierbij is een goede balans tussen de vraag en het aanbod, die in de pas loopt met de ruimtelijke ontwikkeling.

Om te kunnen sturen in de parkeerbalans wordt de onderstaande regelgeving op het gebied van parkeren in de gemeente Boxmeer van kracht.

### Nota parkeernormen

De gemeente stelt voor een bouwontwikkeling eisen aan het aantal parkeerplaatsen voor fiets en auto. De autoparkeernormen geven aan hoeveel autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, wanneer iemand een gebouw wil neerzetten, uitbreiden of verbouwen voor een andere functie. De parkeernormen bestaan uit een tabel en een kaart. Deze geven samen aan waar de gemeente welke normen stelt voor de verschillende functies. Uitgangspunt is dat autoparkeren op eigen terrein opgelost moet worden.

### Beleidsregels parkeren

De beleidsregels zijn regels die de gemeente hanteert bij de uitleg van de bepalingen van de verordening parkeren (zie hieronder) en bij de afweging van belangen ten aanzien van het al dan niet verlenen van een vergunning of ontheffing (zogenoemde aanwijzingsbesluiten of verkeersbesluiten).

### Verordening Parkeren

In de verordening zijn de gemeentelijke regels omtrent het gebruik van de openbare parkeerplaatsen opgenomen. In de verordening parkeren zijn bijvoorbeeld regels opgenomen over vergunninghoudersparkeren.

### Aanwijzingsbesluiten (verkeersbesluiten)

In de aanwijzingsbesluiten worden twee soorten parkeerplaatsen aangewezen. Dit zijn parkeerplaatsen in de blauwe zone waar een tijdsbeperking geldt van 2 uren en parkeerplaatsen voor vergunninghouders (zogenaamde belanghebbendenparkeerplaatsen) waar alleen bepaalde vergunninghouders mogen parkeren. Het is mogelijk om ontheffing aan te vragen voor de blauwe zone. Een ontheffinghouder kan langer dan de aangeduide tijdsbeperking parkeren in de blauwe zone.

### Legesverordening

Met de term 'leges' worden de rechten bedoeld die de gemeente heft voor verstrekte diensten, zoals de uitgifte van vrijstellingen, afschriften van stukken, contracten, etc. In de Legesverordening staat genoemd over welke diensten het gaat en wat de verschillende tarieven zijn. Voor het aanvragen van een parkeervergunning of een ontheffing van de blauwe zone rekent de gemeente leges.

# Colofon

## PARKEERPLAN GEMEENTE BOXMEER 2014

### **OPDRACHTGEVER:**

Gemeente Boxmeer

### **STATUS:**

Definitief

### **AUTEUR:**

ing. N. Braan

### **GECONTROLEERD DOOR:**

ing. R.P.I. Groenhof

### **VRIJGEGEVEN DOOR:**

ing. N. Braan

13 mei 2014

077700360:0.1

ARCADIS NEDERLAND BV

Mercatorplein 1

Postbus 1018

5200 BA 's-Hertogenbosch

Tel 073 6809 211

Fax 073 6144 606

[www.arcadis.nl](http://www.arcadis.nl)

Handelsregister 09036504

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