



Discussienota Parkeerbeleidsplan Bladel

Inleiding

Eén van de acties uit de Verkeersvisie is het opstellen van parkeerbeleid. We informeerden u hierover op de informatieavond van 26 maart 2024. Het parkeerbeleid is een uitwerking van de verkeersvisie op het onderdeel parkeren. De verkeersvisie zet in op de mobiliteitstransitie en minder auto-afhankelijk zijn. Het parkeerbeleid is daar weer een nadere uitwerking van en een instrument voor.

Naast het geven van invulling aan de mobiliteitstransitie, formuleerden wij ambtelijk de doelstelling dat het parkeerbeleid maatwerk mogelijk moet maken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Maatwerk moet ervoor zorgen dat ontwikkelingen makkelijk(er) doorgang vinden. Ook als de parkeerbehoefte niet volledig kan worden ingevuld.

Deze discussienota helpt u met het innemen van standpunten, op basis waarvan wij het beleid vervolgens verder uitwerken. Overkoepelende vraag is hoe sturend uw gemeenteraad wil zijn in de mobiliteitstransitie en het parkeerbeleid. En hoever u bereid bent te gaan in maatwerk mogelijkheden om ontwikkelingen mogelijk te maken.

De commissie Grondgebied bevragen wij hiermee vanuit uw rol als voorbereidend en adviserend orgaan voor de gemeenteraad.

Beoogd effect

Op basis van deze discussienota willen wij inzicht krijgen in uw standpunten ten aanzien van het instrument parkeren op de onderwerpen mobiliteitstransitie en maatwerk bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Discussiepunten

Deze discussienota geeft richting aan het parkeerbeleid, op basis waarvan wij vervolgens het beleid zelf en een 'Nota Parkeernormen' uitwerken. Het beleid krijgt in de Nota Parkeernormen een concrete uitwerking en doorvertaling. De input voor het parkeerbeleid en dus de besprekpunten zijn:

1. kaders voor parkeerbeleid
2. bijdrage mobiliteitstransitie
3. maatwerk bij ruimtelijke ontwikkelingen
4. parkeerregulering

ad 1. Kaders voor parkeerbeleid

1.1 Gebiedsindelingen kernen

Om de parkeerbehoefte van een ontwikkeling te bepalen moet rekening worden gehouden met de locatie van het planvoornemen. Voor het parkeerbeleid wordt daarvoor onderscheid gemaakt tussen de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de gebiedsindeling. De stedelijkheidsgraad van de gemeente Bladel is 'weinig stedelijk'.

Om de parkeerbehoefte van een planvoornemen te bepalen maken de landelijke kencijfers onderscheidt in vier gebiedsindelingen; centrum, schil-centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. De kencijfers van centrum en schil-centrum zijn over het algemeen lager dan die van de rest-bebouwde kom en het buitengebied. Reden hiervoor is dat in deze gebieden het autogebruik over het algemeen ook lager is dan in de rest van de bebouwde kom.

Kijkend naar het voorzieningenniveau van de kernen binnen de gemeente is het voorstel om voor de bebouwde kom van Bladel en Hapert de gebiedsindelingen; centrum, schil-centrum en rest bebouwde kom te hanteren en voor de overige kernen alleen rest bebouwde kom.

Discussiepunt 1.1:

Hoe denkt u over de gebiedsindeling van de verschillende kernen in de gemeente?

1.2 Bandbreedte parkeernormen:

De te hanteren parkeernormen zijn, net als de gebiedsindeling, afgeleid van de landelijke kencijfers van het CROW. Het CROW biedt per voorziening/functie en stedelijkheidsgraad een bandbreedte voor de parkeerbehoefte. Als gemeente kunnen we bepalen of we juist laag of hoog op deze bandbreedte willen zitten.

Door toepassing van lagere parkeernormen zorgen we ervoor dat ontwikkelingen eerder door kunnen gaan, maar ook dat de parkeerdruk toeneemt. Door hogere parkeernormen te hanteren zorgen we dat de parkeerdruk minder/niet toeneemt maar ontwikkelingen minder snel door kunnen gaan.

We adviseren in te zetten op een vaste waarde en niet te werken met een bandbreedte, want dat levert discussie op. Meer aan de onderkant, het midden of de bovenkant van de bandbreedte kiezen kan ook per gebiedstype. Zo kunnen we ervoor kiezen om in dichter bebouwde gebieden (centra) met meer functies laag op de bandbreedte in te zetten en in de overige gebieden het midden van de bandbreedte te hanteren. Hier zit een spanningsveld met de wens van ondernemers, die vaak inzetten op beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

Discussiepunt 1.2:

Wilt u hoog, laag of op het midden van de bandbreedte van de parkeernormen zitten? En zou u onderscheidt willen maken door bijvoorbeeld in en rond het centrum laag op de bandbreedte te zitten en in de overige gebieden in het midden?

ad 2. Bijdrage mobiliteitstransitie

2.1 Toepassing STOMP-principe

De verkeersvisie van de gemeente Bladel richt zich op het minder auto-afhankelijk worden. Daarom zet de verkeersvisie in op het beschikbaar krijgen van alternatieve vervoerswijzen. Met het parkeerbeleidsplan als sturingsinstrument kan de gemeente Bladel haar ambities op het gebied van de mobiliteitstransitie verder vormgeven.

Binnen de mobiliteitstransitie is het STOMP-principe een belangrijk landelijk gehanteerd vertrekpunt. Met het STOMP-principe geven we prioriteit aan meer actieve en duurzame vormen van mobiliteit en minder prioriteit aan de auto. Het STOMP-principe geeft een prioritering aan de invulling van de openbare ruimte en is als volgt:

- 1 Stappen (lopen)
- 2 Trappen (fietsen)
- 3 Openbaar vervoer
- 4 Mobility as a Service (deelmobiliteit en mobiliteitshubs)
- 5 Privéauto

Om meer ruimte te kunnen maken voor lopen en fietsen, kan fysieke ruimte die nu voor de auto gereserveerd is anders worden ingezet. Bijvoorbeeld opheffen van (langs-)parkeren om bredere trottoirs of fietspaden te kunnen maken. Als dan makkelijker gelopen en gefietst kan worden, is de (tweede) auto en dus die parkeerplaats minder snel nodig.

Bij woningen en in het centrum zetten we daarnaast in op voldoende goede (en overdekte) fietsenstallingen. De afstand binnen de kernen en van de kleinere kernen naar Bladel en Hapert is een prima fietsafstand.

Discussiepunt 2.1:

Graag willen we weten hoe u denkt over de toepassing van het STOMP-principe op de inrichting van de openbare ruimte? En in welke mate wilt u sturen, stimuleren of ontmoedigen?

2.2 Fietsparkeernormen

Het is gebruikelijk dat we bij ruimtelijke ontwikkelingen werken met parkeernormen voor de auto. Door naast parkeernormen voor de auto ook parkeernormen voor de fiets op te nemen, zorgen we ervoor dat het wegzetten of stallen van de fiets, zowel bij de woning als bij bestemmingen, geen belemmering vormt. Bovendien dragen goede fietsparkeervoorzieningen bij aan het stimuleren van de fiets als duurzaam vervoersmiddel in het kader van de mobiliteitstransitie.

Goede stallingsvoorzieningen maken het mogelijk de fiets goed vast te zetten. Bij voorkeur zijn de stallingen overdekt. Ook bij sportaccommodaties, in het centrum en bij maatschappelijke voorzieningen. We kunnen zover gaan dat we op drukke plekken waar veel fietsers komen, bijvoorbeeld in het centrum van Bladel, er een bewaakte stalling gerealiseerd wordt. Passend binnen het STOMP-principe kunnen we parkeerplaatsen voor de auto omvormen tot (overdekte) fietsparkeerplaats.

Discussiepunt 2.2:

Hoe kijkt u aan tegen het toepassen van fietsparkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen? Vindt u dat we extra moeten inzetten op fietsparkeren in het openbare gebied? En vindt u dat het realiseren van (extra) fietsparkeren ten koste mag gaan van autoparkeren?

Ad 3. Maatwerk bij ruimtelijke ontwikkelingen

3.1 Inbreiden op parkeeraanbod

De landelijke parkeerkencijfers zijn een hulpmiddel om de parkeervraag van (nieuwe) ontwikkelingen te kunnen bepalen. Parkeren vraagt veel ruimte. Bij de woning moet er geparkeerd kunnen worden, bij de winkels, bij werk en bij (sport) voorzieningen. Voor iedere auto in Nederland zijn er zo'n drie parkeerplaatsen beschikbaar. Lang is hier vraagvolgend op gereageerd en zijn parkeerplaatsen aangelegd waar daar behoefte aan is.

Door meer dubbelgebruik na te streven, worden parkeerplaatsen efficiënter gebruikt en zijn er dan minder nodig. De vrijkomende ruimte kan anders worden ingericht (groen / spelen / terras / waterberging). Parkeren op eigen terrein is bijvoorbeeld minder geschikt om dubbelgebruik mogelijk te maken. Ook gebouwde voorzieningen kunnen minder efficiënt zijn, omdat niet iedereen hier toegang tot heeft of krijgt.

Het is niet meer van deze tijd om volledig vraagvolgend parkeerplaatsen te realiseren. Dat geeft ook geen sturing aan de mobiliteitstransitie. Een hogere bezettingsgraad zorgt ervoor dat parkeren minder ruimte nodig heeft. Maar het vinden van een parkeerplaats wordt wel iets minder gemakkelijk. Ook bestaat het risico dat over de parkeerdruk eerder klachten en meldingen worden ontvangen.

Discussiepunt 3.1:

Hoe staat u tegenover het accepteren van een verhoogde bezettingsgraad van 90% in plaats van de gebruikelijke 85%?

3.2 Inzet van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de benodigde parkeerbehoefte te verlagen heeft de gemeente aangegeven te willen inzetten op 'slimme' en innovatieve parkeeroplossingen. Mogelijkheden om anders om te gaan met parkeren zijn het aanbieden van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen en daarmee verlagen van de parkeervraag. Bijvoorbeeld een hub met deelauto's en (elektrische) bakfietsen en e-bikes biedt de kans anders te reizen en minder gebruik van de (tweede) auto. Eventueel kan dit standaard (verplicht) worden gemaakt bij ruimtelijke ontwikkelingen om zo de mobiliteitstransitie op gang te brengen.

Discussiepunt 3.2:

Ziet u kansen en meerwaarde voor de inzet van deelmobiliteit als alternatief voor autobezit en minder parkeerbehoefte?

3.3 Mobiliteitsfonds

In sommige gevallen kan een ontwikkeling niet volledig voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Aan ontwikkelaars kan de mogelijkheid geboden worden om een te maximeren aantal parkeerplaatsen af te kopen. Het bedrag voor de afkoop wordt dan gestort in een fonds. Voorheen sprak men over een parkeerfonds. Daarmee nam de gemeente de verplichting over om de afgekochte parkeerplaatsen elders te realiseren. Omdat ook de gemeente vaak geen ruimte heeft om parkeerplaatsen aan te leggen, was instellen van een parkeerfonds niet gewenst. Er kon immers niet aan de verplichting tot realisatie worden voldaan.

Alternatief voor een parkeerfonds is het instellen van een mobiliteitsfonds. Wanneer een ontwikkelaar volgens de parkeereis meer parkeerplaatsen moet realiseren dan in ruimte beschikbaar, kan een aantal parkeerplaatsen worden afgekocht. De gemeente wordt in de gelegenheid gesteld om met de middelen uit het fonds te investeren op mobiliteitsmaatregelen. Dit kunnen nog steeds parkeerplaatsen zijn, maar denk ook aan andere maatregelen zoals het toepassen van deelmobiliteit, realisatie van hubs of bijvoorbeeld investeren in fietspaden en looproutes. Het is aan de gemeente om te bepalen waar de middelen voor worden ingezet.

Discussiepunt 3.3:

Wil u inzetten op het instellen van een mobiliteitsfonds waarbij het fonds gevuld wordt met afkoop van parkeerplaatsen en deze middelen besteden aan mobiliteitsmaatregelen zoals hubs? Moet er een maximum percentage af te kopen parkeerplaatsen zijn?

3.4 Vrijstelling voor kleine ontwikkelingen

Bij kleine ontwikkelingen, zoals het wijzigen van een functie, komt het regelmatig voor dat de parkeereis beperkt toeneemt en dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Denk daarbij aan een woningsplitsing of de transformatie van een winkel tot een woning. Om te voorkomen dat een planvoornemen hierdoor niet kan worden gerealiseerd is het mogelijk om een parkeereis tot een bepaald aantal parkeerplaatsen kwijt te schelden.

In veel gemeenten wordt er gekozen voor een vrijstelling van 1,5 parkeerplaats. Dit houdt in dat als de parkeereis met minder dan 1,5 parkeerplaats toeneemt en deze niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, de parkeereis wordt kwijtgescholden. Neemt de parkeereis met meer dan 1,5 parkeerplaats toe, ten opzichte van de huidige situatie, of kan deze worden ingericht op eigen terrein dan geldt de vrijstelling niet.

Discussiepunt 3.4:

Wilt u een vrijstelling voor kleine ontwikkelingen opnemen in het parkeerbeleid?

Ad 4. Parkeerregulering

4.1 Parkeerdruk

Momenteel zijn er parkeerdurbeperkingen ingesteld in Bladel en Hapert, in de vorm van blauwe zones. In Bladel is deze recent uitgebreid en in Hapert is de blauwe zone nieuw. Hiermee stuurt de gemeente op het gebruik van parkeerplaatsen en het beschikbaar houden ervan voor bezoekers van de winkels en voorzieningen.

Het effect van blauwe zones is dat langparkeerders aan de randen ervan gaan staan. Dit 'waterbedeffect' kan invloed hebben op de parkeerdruk aan de rand van de zone. Mogelijk leidt dit tot meldingen van parkeeroverlast of hinder. Bij gemengde gebieden is het belangrijk dat de parkeerplaatsen goed verdeeld worden tussen de doelgroepen bezoekers, winkeliers en hun personeel en bewoners.

Met veldwerkonderzoeken wordt de parkeerdruk van een gebied vastgesteld. Deze onderzoeken zijn relatief duur maar bieden wel inzicht in feitelijk parkeergedrag. Dat helpt in het maken van goed onderbouwde keuzes, in plaats van het werken met inschattingen/gevoelens. Met deze onderzoeken kunnen we daarnaast toetsen of de doelstellingen voor de spreiding van de parkeerdruk overeenkomstig zijn met de doelstellingen in het parkeerbeleid.

Parkeerdrukonderzoeken laten ook zien of er in de woonwijken hoge bezettingsgraden zijn en er dus een tekort aan parkeerplaatsen is. En of er op de bedrijventerreinen bijvoorbeeld niet op de rijbaan geparkeerd wordt.

Discussiepunt 4.1:

Vindt u dat we doelstellingen over parkeerdruk en verdeling van de parkeercapaciteit moeten opnemen in het beleid? Bent u van mening dat we daar structureel onderzoek naar moeten doen, denk aan een parkeerdrukmeting en/of parkeermotieven onderzoek in de centra (bijvoorbeeld elke vijf jaar)?