

Parkeernota Landgraaf 2008

4 december 2007



Landgraaf, 4 december 2007

Uitgevoerd door: Gemeente Landgraaf
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 31000
6370 AA Landgraaf
☎ 045-5695222
📧 gemeente@landgraaf.nl

INHOUDSOPGAVE

	pagina
SAMENVATTING	5
1. INLEIDING	7
2. PARKEERASPECTEN BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	8
2.1 Parkeernormen	8
2.1.1 Toepassen parkeernormen in bestaande projecten.....	9
2.2 Parkeerbalans.....	9
2.2.1 Dubbelgebruik.....	9
2.2.2 Bestaande situaties	10
2.2.3 Parkeren bij woningen (reductiefactor).....	10
2.3 Bouwverordening	11
2.3.1 Plangrens.....	12
2.3.2 Meeliften met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.....	12
2.4 Binnenterreinen en privé-parkeerplaatsen	13
2.4.1 Parkeergarages/particuliere parkeerterreinen.....	13
2.5 Bezettingsgraad winkelcentra	14
2.6 Situering en maatvoering.....	14
2.6.1 Opname algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	15
3. AANPAK PARKEERPROBLEMATIEK	17
3.1 Parkeerklachten	17
3.2 Uitbreiding parkeercapaciteit	18
3.2.1 Trottoirparkeren	18
3.3 Parkeerregulering	19
3.3.1 Betaald parkeren	20
3.3.2 Parkeervergunningen	21
3.3.3 Parkeerschijfzone	23
4. PARKEERSITUATIE IN DE DRIE CENTRA.....	25
4.1 Waubach.....	25
4.2 Schaesberg	27
4.2.1 Situatie anno 2005.....	27
4.2.2 Toekomstige situatie.....	29
4.3 Op de Kamp.....	32
5. OVERIGE PARKEERGERELATEERDE ASPECTEN.....	35
5.1 Uitwegvergunningen	35
5.2 Laden en lossen.....	35
5.3 Handhaving – Wet Bestuurlijke Boete	35
5.4 Individuele gehandicaptenparkeerplaats	36
5.5 Flankerend beleid	37
5.6 Verordeningen en ontheffingen	38
5.6.1 Parkeerexcessen.....	38
5.6.2 Wegsleepegeling	38
5.6.3 Ontheffingen	39
BIJLAGE 1 PARKEERNORMEN	41

BIJLAGE 2 BEZETTINGSGRAADMETING WAUBACH.....	43
BIJLAGE 3 BEZETTINGSGRAADMETING SCHAESBERG	45
BIJLAGE 4 BEZETTINGSGRAADMETING OP DE KAMP.....	46
BIJLAGE 5 EVALUATIE PARKEERSCHIJFZONE OP DE KAMP	50

SAMENVATTING

Deze samenvatting bevat een opsomming van de belangrijkste beleidsuitgangspunten, doelstellingen en actiepunten zoals deze in deze nota staan opgenomen. In de tekst zijn deze punten omkaderd en vetgedrukt zodat deze gemakkelijk zijn terug te vinden. Het nummer verwijst naar het paginanummer waar de punten zijn opgenomen.

Parkeeroverlast dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.....	7
Om te kunnen bepalen hoe groot de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal zijn, en dus het aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van het CROW zoals verwoord in publicatienummer 182 of de ASVV 2004.....	8
Het parkeerbeleid is vraagvolgend: de parkeervraag wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd en moet dus op elk moment opgevangen kunnen worden.	8
In bijlage 1 staan voor verschillende gebruiksfuncties de voor Landgraaf geldende parkeernormen aangegeven. De parkeernorm geeft het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen aan bij ruimtelijke ontwikkelingen.	8
Parkeerplaatsen die worden gerealiseerd voor bezoekers dienen altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk te zijn.	9
Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening, wanneer op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien. De bevoegdheid om ontheffing te verlenen bij overwegende bezwaren wegens bijzondere omstandigheden zonder dat op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien, mag enkel met grote terughoudendheid worden toegepast...	11
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bouwplannen) mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in de directe omgeving. Ze dienen hun parkeerbehoefte binnen de plangrenzen op te vangen....	12
Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen in hun planvorming rekening te houden met het oplossen van mogelijke reeds bestaande parkeercapaciteitsproblemen, door het realiseren van extra parkeerplaatsen.....	12
De bezettingsgraad in winkelcentra bedraagt maximaal 90%, uitgaande van de gewone piekmomenten zoals de vrijdagmiddag, koopavond en zaterdagmiddag.	14
Parkeerplaatsen worden daar gerealiseerd waar de daadwerkelijke behoefte is.....	14
▪ Probeer parkeerklachten te concretiseren door middel van onderzoek; ▪ Er worden alleen maatregelen getroffen als er sprake is van een parkeerprobleem; ▪ De noodzaak tot het invoeren van een nieuwe parkeermaatregel zal altijd door middel van onderzoek moeten worden aangetoond.....	17
ACTIE: Er zal een inventarisatie worden uitgevoerd naar de problematiek van het onrechtmatige gebruik van het trottoir door motorvoertuigen, zowel stilstaand als rijdend. Op basis hiervan zullen de vervolgstappen worden bepaald.	19
Het invoeren van parkeerregulering wordt zoveel mogelijk voorkomen. Er wordt pas tot het invoeren van parkeerregulering overgegaan als alle alternatieven zijn onderzocht en er geen andere oplossing mogelijk is.	20

In Landgraaf wordt geen betaald parkeren ingevoerd.	21
Parkeervergunningen worden in Landgraaf niet ingevoerd. Alleen als zich in de toekomst problemen voordoen in woonstraten in de vorm van overlast van kortparkeerders van een centrumgebied, dan kan het invoeren van parkeervergunningen een oplossing zijn.	22
Een parkeerschijfzone wordt alleen ingevoerd als er sprake is van een ongewenste menging van lang en kortparkeerders en waar de langparkeerders moeten worden geweerd.....	24
Bij het invoeren van een parkeerschijfzone moet voorkomen worden dat de langparkeerders uitwijken naar omliggende woonstraten.	24
Een parkeerschijfzone kan ook worden ingevoerd in woonstraten waar overlast aanwezig is van langparkeerders van een centrumgebied. Bewoners krijgen een ontheffing.	24
In het centrum van Waubach zijn voldoende parkeermogelijkheden aanwezig, er doen zich geen parkeerproblemen voor. Er is geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.	26
ACTIE: Onderzoeken of het instellen van éénrichtingsverkeer in de Hovenstraat tussen de Schoolstraat en Kerkstraat een oplossing is voor de huidige passeerbaarheidsproblemen.	27
In de situatie anno 2005 zijn er in het centrum van Schaesberg voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Er doen zich geen parkeerproblemen voor.	29
Na de voltooiing van het Centrumplan Schaesberg zullen nieuwe parkeertellingen worden uitgevoerd op basis waarvan zal worden bepaald of het treffen van aanvullende parkeermaatregelen noodzakelijk is.	30
ACTIE: Bij winkelcentrum Op de Kamp moeten de mogelijkheden worden onderzocht om de parkeercapaciteit uit te breiden.	33
ACTIE: Onderzoek uitvoeren naar de knelpunten en mogelijke oplossingen met betrekking tot het laad- en losgedrag op ontsluitingswegen.	35
De handhaving op parkeerovertredingen door gemeentelijke boa's dient verder te worden uitgebreid.	36
ACTIE: Verbeteren van de parkeermogelijkheden bij het NS-station.	37
ACTIE: Verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor fietsers in de drie winkelcentra.	38

1. INLEIDING

De gemeenteraad in Landgraaf heeft in december 2004 het Mobiliteitsplan Landgraaf vastgesteld. Hierin wordt op hoofdlijnen ingegaan op de beleidskaders voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Voor het thema parkeren wordt geconcludeerd dat behoefte is aan het opstellen van een integrale gemeentelijke parkeernota. In het uitvoeringsprogramma staat dan ook opgenomen het opstellen van een gemeentelijk parkeerbeleidsplan. In dit plan dient te worden ingegaan op de integrale parkeerproblematiek waarbij aandacht zou worden besteed aan de problematiek in zowel de woonbuurten alsook in de drie winkelcentra Waubach, Schaesberg en Op de Kamp. Een dergelijk plan was in Landgraaf tot op heden niet aanwezig. De Parkeernota Landgraaf 2008 is de uitwerking van deze opdracht.

Er zijn drie hoofdoorzaken waarom er behoefte is aan een Landgraafse parkeernota:

1. parkeeraspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen: bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt er soms te vaak, te laat en te weinig rekening gehouden met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Dit komt onder andere door het ontbreken van duidelijk beleid over de wijze waarop in nieuwe bouwplannen met parkeren rekening moet worden gehouden.
2. parkeerproblematiek buiten de centra: het aantal klachten omtrent parkeren neemt toe. Vaak hebben deze betrekking op een tekort aan parkeerplaatsen in een bepaalde straat of buurt. Duidelijke afspraken over hoe om te gaan met dergelijke klachten ontbreken;
3. parkeerproblematiek binnen de centra: het ontbreekt aan duidelijke standpunten over hoe er moet worden omgegaan met de parkeerproblematiek in de drie winkelcentra. Belangrijke vraag hierbij is of het treffen van parkeerregulerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Deze drie onderwerpen vormen de kerninhoud van deze parkeernota. Door het vastleggen van enkele parkeerbeleidsregels biedt de nota een basis voor het voorkomen en oplossen van lokale parkeerproblemen. Er is geen inventarisatie uitgevoerd naar alle parkeerproblemen in Landgraaf en hoe deze moeten worden opgelost. De nota moet worden beschouwd als een hulpmiddel bij het vinden van een oplossing voor deze problemen. Dit geldt ook voor de parkeerklachten zoals deze uit de wijkontwikkelingsplannen naar voren zijn gekomen.

Als algemene doelstelling voor de gemeente Landgraaf op het gebied van parkeren geldt:

<i>Parkeerverlast dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.</i>

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op parkeeraspecten waarmee bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening dient te worden gehouden. Hierbij worden tevens de parkeernormen vastgesteld en wordt ingegaan op de relatie met de bouwverordening. Hoofdstuk 3 gaat over parkeerproblemen en de wijze waarop deze dienen te worden aangepakt en de mogelijkheden om deze problemen op te lossen. In hoofdstuk 4 wordt de parkeersituatie in de drie centra, Waubach, Schaesberg en Op de Kamp, inzichtelijk gemaakt. In het laatste hoofdstuk worden overige parkeergegerelateerde aspecten behandeld zoals individuele gehandicaptenparkeerplaatsen en verordeningen en ontheffingen omtrent parkeren.

2. PARKEERASPECTEN BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Een eerste vereiste ter voorkoming van parkeeroverlast in de toekomst, is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Om te kunnen bepalen hoe groot de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal zijn, en dus het aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van het CROW zoals verwoord in publicatienummer 182¹ of de ASVV 2004.

In deze richtlijnen staan voor verschillende gebruiksfuncties parkeerkencijfers opgenomen met een beschrijving van hoe deze moeten worden toegepast. Deze kencijfers geven een indicatie van de grootte van de parkeerbehoefte van een bepaalde voorziening (gebruiksfunctie). In dit hoofdstuk worden deze kencijfers omgezet in een Landgraafse parkeernorm, worden de belangrijkste onderdelen uit deze richtlijnen beschreven en worden enkele uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld die specifiek voor de Landgraafse situatie van belang zijn.

2.1 Parkeernormen

Sociaal economische functies (wonen, werken en recreëren) trekken verkeer aan. Parkeernormen worden opgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bestemmingsplan, bouwplan) te kunnen bepalen. Hiermee wordt geprobeerd te voorkomen, dat een tekort aan parkeercapaciteit bij dergelijke bouwprojecten een negatief effect heeft op de omgeving. Met behulp van parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er bij ruimtelijke ontwikkelingen minimaal moeten worden gerealiseerd.

Het parkeerbeleid is vraagvolgend: de parkeervraag wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd en moet dus op elk moment opgevangen kunnen worden.

De Landgraafse parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Het CROW maakt bij de kencijfers gebruik van verschillende differentiaties. Landgraaf valt qua stedelijkheidsgraad² in de categorie 'matig stedelijk' en voor de stedelijke zone in 'schil/overloopgebied' en 'rest bebouwde kom'. Om maximale duidelijkheid te creëren ten aanzien van de te hanteren normen zijn de CROW-cijfers waar mogelijk geconcretiseerd en toegespitst op de landgraafse situatie. Hierbij is voor elke gebruiksfunctie één parkeernorm vastgesteld. .

In bijlage 1 staan voor verschillende gebruiksfuncties de voor Landgraaf geldende parkeernormen aangegeven. De parkeernorm geeft het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen aan bij ruimtelijke ontwikkelingen.

¹ Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering, CROW 2003

² Publicatie 'Kencijfers wijken en buurten 2001', gewijzigd op 17 februari 2005, CBS

Bij de parkeernormen staat ook het aandeel bezoekers vermeld. Het aandeel bezoekers is in de parkeernorm verwerkt. De reden waarom dit aandeel staat genoemd is omdat dit aandeel van de parkeernorm altijd voor eenieder toegankelijk moet zijn. Steeds vaker worden bepaalde parkeergelegenheden op een eigen privéterrein gerealiseerd die alleen voor bijvoorbeeld bewoners toegankelijk zijn. Omdat ook voor bezoekers altijd een parkeermogelijkheid aanwezig dient te zijn, zal hun aandeel in de parkeerbehoefte altijd toegankelijk moeten zijn.

Voorbeeld: bij grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 1,7 waarvan 0,3 voor bezoekers. Het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen op een eigen privéterrein bedraagt hiermee 1,4.

Parkeerplaatsen die worden gerealiseerd voor bezoekers dienen altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk te zijn.

2.1.1 Toepassen parkeernormen in bestaande projecten

Tot op heden golden er in Landgraaf nog geen officieel vastgestelde parkeernormen. In het in 2004 vastgestelde Mobiliteitsplan Landgraaf is aangegeven dat ten aanzien van parkeernormen de richtlijnen van het CROW dienen te worden gehanteerd. Voor woningen wordt geadviseerd een parkeernorm van 1.5 per woning toe te passen. Dit is echter niet als echte parkeernorm vastgesteld waardoor het toegestaan was hiervan af te wijken.

Door het ontbreken van vastgestelde parkeernormen werd per project een parkeernorm vastgelegd waarbij als richtlijn dus de landelijke parkeerkentallen van het CROW werden gehanteerd. Het kan hierdoor voorkomen dat in huidige bestaande projecten een andere parkeernorm wordt toegepast dan wat in deze parkeernota staat aangegeven. Voor projecten waarbij in het verleden al afspraken zijn gemaakt over de toe te passen parkeernormen zal deze parkeernota met bijbehorende parkeernormen niet gaan gelden. Alleen voor nieuwe projecten of voor bestaande projecten waarbij nog geen afspraken zijn gemaakt over de toe te passen parkeernormen, zal deze parkeernota gaan gelden.

2.2 Parkeerbalans

Door middel van het opstellen van een parkeerbalans worden vraag en aanbod van parkeerplaatsen binnen een bepaald gebied inzichtelijk gemaakt en met elkaar in verband gebracht, verdeeld naar gebruiksfunctie. Vraag en aanbod dienen hierbij in evenwicht te zijn. Het parkeeraanbod bestaat uit alle parkeerplaatsen die in een gebied beschikbaar zijn, dus ook de parkeerplaatsen bij bedrijven en woningen. De parkeervraag wordt gevormd door de behoefte aan parkeerplaatsen door alle gebruiksfuncties. Met name bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen is het opstellen van een parkeerbalans van groot belang.

2.2.1 Dubbelgebruik

De parkeervraag van bepaalde functies vallen in de tijd niet altijd samen waardoor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen soms mogelijk is. Hierdoor is het niet noodzakelijk om in een gebied de hele som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel daarvan. Dit hangt echter wel af van bijvoorbeeld de mate van openbaarheid en de loopafstanden naar de bestemmingen. In de richtlijnen van het CROW worden deze aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik genoemd.

2.2.2 Bestaande situaties

Bij het bepalen van het te realiseren aantal parkeerplaatsen van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, dient rekening te worden gehouden met bestaande situaties. Als alle bestaande gebruiksfuncties gehandhaafd blijven, kunnen reeds bestaande parkeerplaatsen niet als parkeeraanbod van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden gebruikt.

Voorbeeld: er wordt een nieuw bouwplan gerealiseerd aan een bestaande weg zonder aparte parkeerstroken. Er is echter geen parkeerverbod aanwezig waardoor er wel op de rijbaan wordt geparkeerd. Ten gevolge van het nieuwe bouwplan wil men naast de rijbaan parkeerstroken gaan realiseren en deze optellen als parkeeraanbod voor het nieuwe bouwplan. Dit is dan niet correct, omdat de bestaande parkeermogelijkheid op de rijbaan hierdoor wordt opgeheven. Er is dus geen sprake van een toename van parkeerplaatsen.

Als er ten behoeve van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bepaalde bestaande gebruiksfuncties worden opgeheven (sloop van een gebouw) dan is er dus ook sprake van een afname van de parkeerbehoefte. Het opstellen van een parkeerbalans is dan uitermate belangrijk. Hierin zal moeten worden aangegeven welke gebruiksfuncties met bijbehorende oppervlaktes in de nieuwe situatie afwijken van de bestaande. Door hierop de parkeernormen toe te passen, kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling er extra gerealiseerd moet worden ten opzichte van de bestaande situatie.

Bij een enkel bouwplan, bijvoorbeeld een woning met eigen oprit, dient rekening worden gehouden met het feit dat voor een oprit niet mag worden geparkeerd. Als in de bestaande situatie ter plaatse van de nieuwe inrit wel geparkeerd mocht worden, is er dus sprake van een afname van de parkeermogelijkheid.

2.2.3 Parkeren bij woningen (reductiefactor)

Privé-parkeerplaatsen bij woningen kunnen worden meegerekend bij het parkeeraanbod. Hierbij moet echter in ogenschouw worden genomen dat niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein als volwaardige parkeerplaats mogen worden beschouwd. Veel mensen gebruiken hun garage bijvoorbeeld als opslagplaats en niet als autoparkeerplaats. En een oprit waarop twee auto's achter elkaar kunnen staan wordt lang niet altijd in praktijk door twee auto's gebruikt. Daarom heeft het CROW aangegeven hoe in de praktijk met het theoretische aantal parkeerplaatsen moet worden gerekend. De volgende tabel geeft de verschillen tussen het praktische en het theoretische aantal parkeerplaatsen weer.

Tabel 2.1: Theoretisch en berekeningsaantal privé-parkeerplaatsen bij woningen

	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Voorwaarde
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	Oprit minimaal 4,5 m breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 5 m diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	
			Oprit minimaal 4,5 m breed

2.3 Bouwverordening

Op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30 van de geldende Bouwverordening, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op, onder of rond het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. De parkeerbehoefte moet dus op eigen terrein worden opgevangen.

Burgemeester en wethouders kunnen in twee gevallen ontheffing verlenen van deze bepaling:

1. het voldoen aan deze bepaling stuit door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren;
2. er wordt op andere wijze in de benodigde parkeerruimte voorzien.

Omdat deze algemene bepaling geen concrete normstelling bevat, bestaat er thans een grote mate van beleidsvrijheid. In het belang van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid worden de in deze beleidsnota vastgelegde beleidsuitgangspunten en parkeernormen (bijlage 1) gehanteerd in relatie tot de ontheffingsbepaling in de Bouwverordening.

Concreet betekent dit, dat de parkeernorm zoals opgenomen in bijlage 1 maatgevend is voor het vaststellen van de parkeerbehoefte bij nieuwe (bouw)plannen. Uitgangspunt blijft dat de behoefte op het eigen terrein wordt opgelost. Wanneer eenvoudig op andere wijze in de parkeerbehoefte kan worden voorzien *kan* ontheffing worden verleend. Op grond van de Bouwverordening is het echter ook mogelijk om ontheffing te verlenen, zonder dat op andere wijze in de parkeerbehoefte is voorzien; dit kan aan de orde zijn in geval er bijzondere omstandigheden bestaan waardoor het voldoen aan de bepaling op overwegende bezwaren stuit. Voorgesteld wordt om deze bevoegdheid slechts met grote terughoudendheid toe te passen.

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening, wanneer op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien. De bevoegdheid om ontheffing te verlenen bij overwegende bezwaren wegens bijzondere omstandigheden zonder dat op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien, mag enkel met grote terughoudendheid worden toegepast.

Financiële voorwaarde

Het is mogelijk om standaard een financiële voorwaarde (afkoopsom) te stellen aan een eventuele vrijstelling van de parkeerplaatsverplichting. Dit wordt afkoopregeling genoemd. De hoogte van de afkoopsom is dan afhankelijk van het aantal af te kopen parkeerplaatsen en de afkoopsom wordt in een mobiliteitsfonds ondergebracht. Met behulp van de gelden in dit fonds kan de gemeente de aanleg van voldoende openbare parkeerplaatsen bekostigen, of andere maatregelen treffen waarmee de parkeerdruk wordt opgevangen. De afkoop van de verplichting om een bepaald aantal parkeerplaatsen te realiseren, kan worden geregeld in een parkeereiscontract. Na ondertekening van het contract kan de benodigde bouwvergunning worden verstrekt.

In deze parkeernota wordt geen aanzet gedaan om te komen tot een dergelijke afkoopregeling. De schaalgrootte van Landgraaf lijkt hiervoor te klein. Daarnaast kan het vertragend werken in de afhandeling van aanvragen en kunnen bepaalde bouwplannen hierdoor wellicht ongewenst financieel onhaalbaar worden.

Als de aanvrager van een bouwplan niet aan de parkeernorm kan voldoen, kunnen er altijd aparte onderlinge financiële afspraken worden gemaakt om zodoende toch ervoor te zorgen dat er in de omgeving van het bouwplan extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd en er daar geen overlast kan ontstaan.

2.3.1 Plangrens

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (bouwplannen) mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in de directe omgeving. Ze dienen hun parkeerbehoefte binnen de plangrenzen op te vangen.

De parkeerbehoefte wordt hierbij bepaald aan de hand van deze parkeernota. De bepaling van de plangrens dient in overleg met de gemeente plaats te vinden. Voor een individueel bouwplan van bijvoorbeeld één woning is de plangrens hetzelfde als de perceelgrens. Bij een groot bouwplan bestaande uit meerdere woningen en waarbij ook nieuwe openbare wegen worden gerealiseerd, is de plangrens meestal het hele gebied waarbinnen gebouwd gaat worden. Maar het kan ook zijn dat de plangrens groter is dan het gebied waar gebouwd gaat worden zoals in winkelgebieden. In deze gebieden is meestal sprake van verschillende gebundelde parkeermogelijkheden verspreid over het hele winkelgebied. Als er grote veranderingen plaatsvinden in dit winkelgebied moet dit hele gebied worden beschouwd (als voorbeeld kan hierbij worden genoemd het centrumplan Schaesberg). Er moet worden gekozen voor een logische afbakening van het gebied waarbij rekening wordt gehouden met uitwisselingsmogelijkheden tussen parkeerlocaties binnen dit gebied.

Naast parkeeroverlast mag een nieuw bouwplan ook geen overlast in de omgeving veroorzaken op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming.

2.3.2 Meeliften met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Naast bovengenoemde verplichting om de parkeerbehoefte van een nieuw bouwplan op te vangen binnen de plangrenzen van dit nieuwe plan, kan een bouwplan natuurlijk ook kansen bieden voor het oplossen van bestaande parkeerproblemen in de omgeving. Meestal is het namelijk veel goedkoper om een nieuw aan te leggen terrein of garage groter te maken, dan om een tweede terrein of garage te moeten realiseren. Uiteraard is het niet mogelijk om de ontwikkelaar te dwingen om extra parkeerplaatsen te realiseren en ook zelf voor de kosten op te draaien. De gemeente kan echter wel in overleg gaan met de ontwikkelaar en samen met hem bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het opnemen van extra parkeerplaatsen in het plan. De gemeente kan hiervoor dan een financiële bijdrage leveren. Hierbij is het uiteraard wel van belang dat goede afspraken gemaakt worden over eigendom, beheer en onderhoud van deze extra parkeerplaatsen en de gebruiksvoorwaarden.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen in hun planvorming rekening te houden met het oplossen van mogelijke reeds bestaande parkeercapaciteitsproblemen, door het realiseren van extra parkeerplaatsen.

2.4 Binnenterreinen en privé-parkeerplaatsen

Bij nieuwe bouwplannen worden regelmatig binnenterreinen gecreëerd die eigendom zijn van een particulier. Dit terrein mag dan alleen gebruikt worden door een beperkte groep gebruikers zoals bijvoorbeeld bewoners. Door het plaatsen van een bord 'eigen weg' geeft de eigenaar aan dat het terrein niet openbaar is in de zin van de Wegenwet maar dat hij wel het gebruik van de weg door buitenstaanders toestaat. Door het plaatsen van een bord 'Verboden voor onbevoegden conform art. 4.61 Wetboek van Strafrecht' wordt aangegeven dat buitenstaanders het terrein niet mogen betreden. De weg is dan niet voor iedereen toegankelijk. Echter, zolang het terrein verder niet door fysieke maatregelen wordt afgesloten (hekwerk of slagboom), blijft het terrein feitelijk voor het openbare verkeer openstaan. Hierdoor blijven de verkeersregels uit de Wegenverkeerswet gelden en is de gemeente verantwoordelijk voor het nemen van verkeersbesluiten zoals het instellen van een parkeerverbod of het aanwijzen van een invalideparkeerplaats. De eigenaar mag bijvoorbeeld dus niet zelf verkeersborden plaatsen. Daarnaast zal ook de politie in geval van ongenode gasten niet optreden omdat het terrein privé-eigendom is en de eigenaar door het plaatsen van een fysieke afsluiting er ook zelf voor kan zorgen dat ongenode gasten worden geweerd. Alleen als het terrein niet voor iedereen toegankelijk is en het terrein fysiek wordt afgesloten dan geldt de Wegenverkeerswet niet en kan de eigenaar zelf de regels op het terrein bepalen. Hij kan dan bijvoorbeeld elke parkeerplaats voorzien van een nummer en koppelen aan een huisnummer.

Ook worden regelmatig parkeerplaatsen direct langs de openbare weg gesitueerd die eigendom zijn van een private partij. Voor deze parkeerplaatsen geldt hetzelfde als de binnenterreinen en dienen ook met het onbevoegden-bord te worden aangeduid en fysiek te worden afgesloten door middel van een parkeerbeugel. Om het onderscheid tussen openbare parkeerplaatsen en privé-parkeerplaatsen dient het materiaalgebruik van de privé-parkeerplaats af te wijken van de openbare parkeerplaatsen (meestal in een 'luxere' uitvoering) en zijn de parkeerplaatsen gelegen achter het trottoir. Openbare parkeerplaatsen grenzen rechtstreeks aan de openbare weg waarbij het trottoir achter de parkeerplaats is gelegen.

Bij het realiseren van binnenterreinen of privé-parkeerplaatsen dient rekening worden gehouden met dat bezoekers geen gebruik kunnen maken van het binnenterrein. Hierdoor is dubbelgebruik niet mogelijk. Het aandeel in de parkeerbehoefte wat ontstaat als gevolg van bezoekers zal altijd voor eenieder toegankelijk moeten blijven. Bij woningen is dit minimaal 0.3 parkeerplaats per woning.

2.4.1 Parkeergarages/particuliere parkeerterreinen

Bij de realisatie van een parkeergarage of groot particulier parkeerterrein, dient met de ontwikkelaar c.q. eigenaar afspraken te worden gemaakt over de exploitatie en beheer en onderhoud. Afhankelijk van de eigendomsverhoudingen worden in de koop- dan wel huurovereenkomst en/of in het bestemmingsplan en/of bouwvergunning afspraken vastgelegd over beleid en uitvoering omtrent betaald parkeren, parkeerdurbeperkingen, verkoop of verhuur van parkeerplaatsen, het opheffen van parkeerplaatsen, beheer en onderhoud, et cetera. Hiermee wordt bewerkstelligd dat het gemeentelijke parkeerbeleid niet wordt ondermijnd, maar juist ook in de garage wordt uitgevoerd.

2.5 Bezettingsgraad winkelcentra

De aantrekkingskracht van winkelcentra wordt voor een groot deel bepaald door hun bereikbaarheid en dus de aanwezige parkeermogelijkheden. Bij hoge bezettingsgraden moeten bezoekers lang zoeken naar een vrije parkeerplaats hetgeen niet alleen een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid maar ook op de verkeersveiligheid. Een hoge mate van zoekgedrag moet dus worden voorkomen. Bij bezettingsgraden boven de 80% gaat er zoekverkeer ontstaan en vanaf 90% begint dit negatieve gevolgen te hebben voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Bezettingsgraden boven de 90% vormen geen probleem als het op enkele parkeerlocaties voorkomt en op andere locaties binnen het winkelgebied nog voldoende restcapaciteit aanwezig is. Als de bezettingsgraad in het totale winkelgebied boven de 90% ligt, is sprake van een overspannen parkeersituatie. In winkelcentra wordt een maximale bezettingsgraad geaccepteerd van 90%.

Één van de doelstelling in deze parkeernota is om de parkeervraag zoveel mogelijk te faciliteren. In winkelcentra kan de parkeerbehoefte echter sterk variëren. Uitgangspunt is dat de toekomstige parkeercapaciteit in winkelcentra wordt gebaseerd op de gewone piekmomenten zoals de koopavonden, vrijdagmiddagen en zaterdagen. In winkelcentra kunnen zich echter ook extreme pieksituaties voordoen zoals op marktdagen, bij evenementen of op koopavonden voor kerst. Het hierop afstemmen van de toekomstige parkeercapaciteit zou erg ondoelmatig zijn omdat de volledige parkeercapaciteit dan bijna nooit volledig benut zal worden. Voor deze piekmomenten dienen in goed overleg met alle betrokken partijen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

In winkelcentra is er overigens wel een aantal maatschappelijke ontwikkelingen die de parkeerpiek kunnen afvlakken. Verruimde winkelopeningstijden (tendens richting meer koopavonden), een toename van het aantal koopzondagen, meer vrije tijd voor consumenten, de vergrijzing en elektronisch winkelen zijn aspecten die hieraan bijdragen.

De bezettingsgraad in winkelcentra bedraagt maximaal 90%, uitgaande van de gewone piekmomenten zoals de vrijdagmiddag, koopavond en zaterdagmiddag.

Op parkeerterreinen die vooral door langparkeerders worden gebruikt, vormt een hoge bezettingsgraad geen probleem. Het aantal parkeerders dat op zoek is naar een parkeerplaats is hier vanwege de langere verblijfsduur kleiner. Ook in gewone woonstraten/-buurten is een bezettingsgraad van 100% geen probleem. (zie ook paragraaf 3.1)

2.6 Situering en maatvoering

Parkeerplaatsen worden daar gerealiseerd waar de daadwerkelijke behoefte is.

Mensen parkeren hun voertuig het liefst recht voor hun voordeur en laten zich niet graag dwingen hun auto ver van hun woning te parkeren. Het niet realiseren van een parkeermogelijkheid vlakbij de woning, kan leiden tot foutief of ongewenst parkeergedrag. Parkeerplaatsen dienen daarom altijd verspreid over het gebied gerealiseerd te worden.

Volgens de verkeersveiligheidseisen van Duurzaam Veilig is parkeren op de rijbaan van gebiedsontsluitingswegen (hoofdwegennet, 50km/uur) ongewenst, omdat de doorstroming niet mag worden belemmerd. Op locaties waar de parkeerbehoefte dusdanig groot is dat parkeren langs een gebiedsontsluitingsweg toch noodzakelijk is, dient dit te worden gefaciliteerd door middel van langspaarkeerstroken naast de rijbaan.

In principe kan op erftoegangswegen, oftewel de gewone woonstraten (30km/uur) ook op de rijbaan worden geparkeerd, maar deze parkeerplaatsen worden bij nieuwe bouwplannen niet meegeteld als zijnde parkeerplaatsen die dienen ter voldoening aan de parkeernorm. Alleen parkeerplaatsen die in stroken naast de rijbaan worden gesitueerd, worden meegeteld bij het aanwezige parkeeraanbod. Hiermee wordt optimale duidelijkheid verkregen over waar geparkeerd mag worden en tevens wordt voorkomen dat er problemen ontstaan met de passeerbaarheid. Als één zijde van een rijbaan volledig als parkeerstrook zou worden gebruikt, kan dit deel van de rijbaan in feite niet meer dienst doen als rijbaan en is het in feite een parkeerstrook. Als de rijbaanbreedte daar niet op is afgestemd blijft er te weinig ruimte over om tweerichtingenverkeer toe te staan.

Het parkeren op de rijbaan wordt beschouwd als extra parkeergelegenheid in geval van uitzonderlijke piekmomenten in de parkeervraag. Dit geldt dan niet indien aan beide zijden van de rijbaan langspaarkeerstroken aanwezig zijn, dan is parkeren op de rijbaan niet mogelijk. Parkeerstroken aan beide zijden van de rijbaan dienen daarom zoveel mogelijk te worden vermeden.

Maatvoeringen

In verband met de passeerbaarheid van tegemoetkomende auto's (met name ook rekening houdende met grotere voertuigen zoals vuilnisauto's e.d.) bedraagt de minimale wegbreedte van een tweerichtingen-erftoegangsweg altijd 5,00m. Zijn aan beide zijden aparte langspaarkeerstroken aanwezig, dan is de minimale wegbreedte 5,50m.

De maximale wegbreedte van een tweerichtingen-erftoegangsweg bedraagt bij het ontbreken van aparte langspaarkeerstroken 5,50m. Is aan één zijde of aan beide zijden een aparte langspaarkeerstrook aanwezig dan bedraagt de maximale wegbreedte 6,00m. Grotere wegbreedtes nodigen uit tot harder rijden.

De breedte van een éénrichtings-erftoegangsweg bedraagt minimaal 3,50m en maximaal 4,60m, afhankelijk van de intensiteit van het fietsverkeer.

Bij haakse parkeerstroken bedraagt de rijbaan ten behoeve van de noodzakelijke manoeuvreerruimte minimaal 5,50m. Bij haakse parkeerhavens mag niet aan de overzijde worden geparkeerd.

De breedte van langspaarkeerstroken op erftoegangswegen bedraagt bij voorkeur 2,00m, maar is minimaal 1,80m. Op ontsluitingswegen is de voorkeursbreedte 2,20m en de minimale breedte 2,00m.

Verdere richtlijnen zijn te vinden in de ASVV2004.

2.6.1 Opname algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Ten aanzien van het opnemen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd zowel qua aantal als qua maatvoering. Dat betekent dat bij publieke voorzieningen zoals bioscoop en bibliotheek minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moet zijn. Voor grote (openbare) parkeerterreinen en

garages geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder zijn dan 100 meter. Voor openbare gebouwen, voor bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en voor aangepaste woningen moet tenminste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn.

Parkeerplaatsen voor gehandicapten zijn qua afmeting groter dan gewone parkeerplaatsen: 3,50m breed en 6 of 7,5m lang, afhankelijk van of er achter wordt in- en uitgestapt.

Ten aanzien van parkeerplaatsen die uitsluitend bestemd zijn voor brommobielen zijn geen richtlijnen aanwezig. Voor brommobielen zijn de regels van motorvoertuigen van toepassing waardoor ook de regels op het gebied van parkeren hetzelfde zijn. De mogelijkheid tot het realiseren van parkeerplaatsen uitsluitend voor brommobielen moet qua bebording wel gerealiseerd kunnen worden. Als de behoefte hiertoe ergens zou bestaan, kan er nader onderzoek naar gedaan worden.

3. AANPAK PARKEERPROBLEMATIEK

3.1 Parkeerklachten

Door het toegenomen autobezit treden, met name in de oudere woonwijken, relatief vaak parkeerproblemen op. Vooral bij geschakelde woningen zijn vaak te weinig parkeerplaatsen aanwezig om aan alle auto's van bewoners plaats te bieden. Een tekort aan parkeerplaatsen is de meest voorkomende parkeerklacht. Andere parkeerklachten zijn daarnaast:

- dat op het trottoir wordt geparkeerd;
- dat als gevolg van geparkeerde voertuigen het in- en uitrijden van inritten bij woningen wordt belemmerd;
- dat als gevolg van geparkeerde voertuigen de passeerbaarheid slecht is;
- dat als gevolg van geparkeerde voertuigen de overzichtelijkheid slecht is, hetgeen met name een probleem is rondom scholen.

In het kader van deze parkeernota is geen inventarisatie gedaan van alle in Landgraaf voorkomende parkeerklachten en hoe deze moeten worden opgelost. Parkeerklachten worden individueel opgepakt waarbij deze parkeernota richtinggevend is ten aanzien van de te kiezen oplossing. Voor het kiezen van een oplossing is het belangrijk dat het probleem concreet in beeld wordt gebracht.

- wat wordt geconstateerd (bijvoorbeeld overlast of klachten);
- wie veroorzaakt het probleem (bezoekers, bewoners, werkers);
- wanneer doet het zich voor;
- waar doet het zich voor.

In het algemeen geldt:

- ***Probeer parkeerklachten te concretiseren door middel van onderzoek;***
- ***Er worden alleen maatregelen getroffen als er sprake is van een parkeerprobleem;***
- ***De noodzaak tot het invoeren van een nieuwe parkeermaatregel zal altijd door middel van onderzoek moeten worden aangetoond.***

Een locatiebezoek kan al voldoende zijn om de noodzaak van een parkeermaatregel aan te kunnen tonen, maar in sommige situaties kan een uitgebreider onderzoek noodzakelijk zijn.

In geval van een verondersteld parkeertekort, is het gebruik van parkeernormen geen juiste methode om vast te stellen of er al dan niet voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Het klakkeloos toepassen van de parkeernormen, geeft geen goed, en zeker geen volledig beeld van de problematiek. Parkeernormen worden alleen gebruikt ter bepaling van de toekomstige parkeerbehoeftes bij nieuwe bouwplannen. Of er in een woonstraat/buurt sprake is van een parkeertekort kan alleen worden aangetoond door middel van een locatiebezoek in combinatie met eventueel een bezettingsgraadonderzoek.

In gewone woonstraten/-buurten hoeft het geen probleem te zijn als alle parkeerplaatsen zijn bezet (bezettingsgraad is 100%). Er is hier pas sprake van een probleem als de bezetting hoger is dan 100%. Auto's staan dan geparkeerd op plaatsen waar dat feitelijk niet mag waardoor zich problemen voordoen als op het trottoir parkeren, een slechte passeerbaarheid, of

het parkeren voor uitritten. Als alle parkeerplaatsen zijn bezet maar er doen zich verder geen andere parkeerproblemen voor, dan is er geen sprake van een parkeertekort.

Zoals in paragraaf 2.5 is genoemd, gelden voor parkeerterreinen bij winkelcentra overigens andere grenzen. In deze gebieden is gesteld dat er sprake is van een parkeerprobleem als de bezettingsgraad op gewone piekmomenten groter is dan 90%.

Parkeerproblemen kunnen op verschillende manieren worden opgelost. Naast de 'gewone' oplossingen zoals:

- Het instellen van parkeer-/stilstaanverboden;
 - Het aanbrengen van fysieke belemmeringen; of
 - Het uitbreiden van de parkeercapaciteit,
- is er tevens de mogelijkheid tot:
- Het invoeren van parkeerregulering, zoals:
 - De parkeerschijfzone;
 - De parkeervergunning; of
 - Betaald parkeren.

In de volgende paragrafen zal nader worden ingegaan op de mogelijkheden tot uitbreiding van de parkeercapaciteit en het invoeren van parkeerregulering.

3.2 Uitbreiding parkeercapaciteit

De eenvoudigste manier om een tekort aan parkeerplaatsen op te lossen, is het uitbreiden van de parkeercapaciteit. Mogelijkheden hiervoor zijn:

- het instellen van éénrichtingsverkeer (onderzoek naar de verkeerscirculatie is noodzakelijk);
- het versmallen van het trottoir waarbij minimaal een trottoirbreedte van 1,50m over dient te blijven in verband met rolstoelgebruikers, kinderwagens en dergelijke;
- het opheffen groenvoorzieningen. Hiermee dient echter terughoudend te worden omgesprongen aangezien het groenbeleid van de gemeente er op is gericht om het groengehalte in de fysieke woonomgeving juist te vergroten. Daarom in beginsel geen opoffering van groen tenzij zwaarwegende belangen dit noodzakelijk maken;
- het legaliseren van het parkeren op het trottoir (alleen als tijdelijke maatregel, zie paragraaf 3.2.1);
- het aankopen van particuliere gronden of in bruikleen nemen hiervan;
- het revitaliseren van woongebieden door de sloop van bestaande bebouwing.

De keuze om te komen tot één of meerdere goede oplossingen is niet te vatten in een richtlijn. Elke situatie is anders en moet apart bekeken en beoordeeld worden. Van belang is dat eventuele extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd daar waar ze ook het hardste nodig zijn. Mensen parkeren hun auto het liefste recht voor de deur, en elke meter lopen is er eigenlijk een te veel.

3.2.1 Trottoirparkeren

Parkeren op het trottoir is volgens de normale verkeersregels verboden. Deze regel wordt op veel plaatsen echter overtreden met name op plaatsen waar sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Er wordt dan geheel of gedeeltelijk (met 2 wielen) op het trottoir geparkeerd.

Door de grote schaal waarop dit plaatsvindt, vindt handhaving momenteel alleen plaats als burgers erover klagen of als er zich problemen voordoen op het gebied van verkeersveiligheid, passeerbaarheid en/of overzichtelijkheid. De politie stelt qua handhaving helaas niet altijd de hoogste prioriteit aan deze problematiek. Het trottoirparkeren wordt in veel gevallen dus gedoogd waarvan het de vraag is of dit een wenselijke situatie moet zijn.

In sommige woonstraten/-wijken zijn de rijbaanbreedtes te smal (kleiner dan 5meter, zie paragraaf 2.6) waardoor er niet op geparkeerd kan worden. Omdat er geen aparte parkeerstroken aanwezig zijn, wordt gedeeltelijk op het trottoir geparkeerd zodat de resterende rijbaanbreedte toch voldoende breed is en er toch een parkeermogelijkheid aanwezig is. Als er op zulke te smalle wegen toch op de rijbaan wordt geparkeerd, moeten passerende voertuigen gebruik maken van tegenover gelegen trottoirs of groenstroken. Het handhaven op zulke wegen zou betekenen dat er helemaal geen parkeermogelijkheid meer is. De andere oplossing, het verbreden van de rijbaan, is niet overal mogelijk en zeer kostbaar.

ACTIE:

Er zal een inventarisatie worden uitgevoerd naar de problematiek van het onrechtmatig gebruik van het trottoir door motorvoertuigen, zowel stilstaand als rijdend. Op basis hiervan zullen de vervolgstappen worden bepaald.

Het parkeren met 2 wielen op het trottoir kan volgens het RVV1990 overigens wel worden gelegaliseerd. De parkeerplaatsen worden dan met markering en bord E08b uit het RVV aangeduid. Er dient hierbij altijd voldoende ruimte voor de voetgangers over te blijven (minimaal 1.50m). Deze maatregel moet echter alleen worden gezien als een tijdelijke maatregel. Als de ruimte het toelaat om het met 2 wielen op het trottoir parkeren toe te staan, is er ook voldoende ruimte om het wegprofiel te herstructureren waarbij het trottoir wordt versmald en aparte parkeerplaatsen worden gecreëerd. Hiernaar zal altijd gestreefd moeten worden.

3.3 Parkeerregulering

Met het invoeren van parkeerregulering kan worden bereikt dat de aanwezige parkeervoorzieningen worden gebruikt door die categorieën parkeerders waarvoor ze bestemd zijn. Parkeerregulering maakt gebruik van het verschil in parkeerduur. Er zijn twee soorten parkeerders: langparkeerders en kortparkeerders. Het liefst parkeert iedereen zijn auto zo dicht mogelijk bij hun bestemming en als de mogelijkheid hiertoe aanwezig is, zal men dat ook niet laten. Niet voor elke parkeerder is het belang of de behoefte hiertoe echter even groot. Langparkeerders (werkers) accepteren in het algemeen een grotere loopafstand dan kortparkeerders. Maar er zijn ook langparkeerders die geen grote loopafstand accepteren zoals bewoners, zakelijk belanghebbenden en ondernemers. Voor kortparkeerders, zoals bezoekers, is de maximaal geaccepteerde afstand afhankelijk van het bezoekmotief: mensen die recreatief gaan winkelen accepteren grotere afstanden dan mensen die doelgericht boodschappen gaan doen.

Parkeerregulering wordt voornamelijk alleen toegepast in centrumgebieden. Door de aanwezigheid van zowel 'wonen, werken en winkelen' is hier altijd sprake van een menging van lang en kort parkeerders. In deze gebieden is niet altijd de ruimte aanwezig om voldoende parkeerplaatsen te realiseren en in de woonstraten rondom de centrumgebieden (schilgebied) kan overlast ontstaan van parkeerders van het centrumgebied. Om het centrum bereikbaar te

houden en parkeerders in omliggende woonstraten te kunnen weren, kan het invoeren van parkeerregulering noodzakelijk zijn. Buiten de centrumgebieden, oftewel in gewone woonstraten, is hoofdzakelijk alleen sprake van 'wonen' waardoor er normaal gesproken geen menging voorkomt tussen verschillende categorieën parkeerders. Het invoeren van parkeerregulering in gewone woonstraten betekent meestal slechts een verplaatsing van het probleem. Met de gewone parkeermaatregelen, zoals parkeerverboden of het aanbrengen van fysieke belemmeringen, kunnen de problemen meestal ook worden verholpen.

De belangrijkste concrete maatregelen voor het invoeren van parkeerregulering zijn de parkeerschijfzone, parkeervergunningen en betaald parkeren.

Uitgangspunt ten aanzien van de invoering van parkeerregulering is:

Het invoeren van parkeerregulering wordt zoveel mogelijk voorkomen. Er wordt pas tot het invoeren van parkeerregulering overgegaan als alle alternatieven zijn onderzocht en er geen andere oplossing mogelijk is.

Waarom voorkomen?

Invoering van parkeerregulering veroorzaakt een flinke administratieve belasting met name bij parkeervergunningen en betaald parkeren. Voor deze twee is ook een door de Raad vastgestelde Parkeerverordening en Verordening Parkeerbelasting noodzakelijk. Daarnaast dient de gemeente ook zelf voor de handhaving van deze maatregelen te zorgen. Zonder handhaving zullen deze maatregelen niet functioneren. Als problemen ook met gewone parkeermaatregelen (parkeerverboden, fysieke maatregelen, uitbreiden parkeercapaciteit) zijn op te lossen heeft dat de voorkeur.

Parkeerregulering wordt voornamelijk alleen toegepast in en rondom centrumgebieden. Door de aanwezigheid van zowel 'wonen, werken en winkelen' is in centrumgebieden altijd sprake van een menging van lang en kort parkeerders. In deze gebieden is niet altijd de ruimte aanwezig om voldoende parkeerplaatsen te realiseren en in de woonstraten rondom de centrumgebieden (schilgebied) kan overlast ontstaan van parkeerders van het centrumgebied. Om het centrum bereikbaar te houden en parkeerders in omliggende woonstraten te kunnen weren, kan het invoeren van parkeerregulering noodzakelijk zijn.

Buiten de centrumgebieden, oftewel in gewone woonstraten, is hoofdzakelijk alleen sprake van 'wonen' waardoor er normaal gesproken geen menging voorkomt tussen verschillende categorieën parkeerders. Het invoeren van parkeerregulering in gewone woonstraten betekent meestal slechts een verplaatsing van het probleem. Met de gewone parkeermaatregelen kunnen de problemen meestal ook worden verholpen.

In de navolgende paragrafen zal bovenstaande doelstelling nader worden verrijkt, toegelicht en gespecificeerd met concrete voorbeelden.

3.3.1 Betaald parkeren

Betaald parkeren is een maatregel die betrekking heeft op de centrumgebieden. Momenteel is hier geen betaald parkeren aanwezig en uit de uitgevoerde tellingen (zie hoofdstuk 4) blijkt dat er ook nog geen noodzaak is om hiertoe over te gaan.

Met betaald parkeren kunnen voor de gemeente extra inkomsten worden gegenereerd, maar dit mag niet enige reden zijn om betaald parkeren te willen invoeren. Betaald parkeren kan alleen succesvol zijn als er sprake is van een parkeer-, bereikbaarheids- of leefbaarheidsprobleem. Indien er geen heldere doelstellingen met de invoering van betaald parkeren worden aangegeven, zal het draagvlak bij de burgers (ook winkeliers) voor de maatregel ontbreken en zal de invoering op vele bezwaren gaan stuiten met lange juridische procedures tot gevolg.



Een ander voordeel van betaald parkeren is dat hiermee het gebruik van andere vervoerswijzen wordt gestimuleerd zoals het gebruik van de fiets. Maar de centra van landgraaf worden ook veel bezocht door bezoekers van buiten landgraaf, juist omdat het parkeren gratis is. Voor hen is vanwege de grotere afstand de fiets geen alternatief. Als deze moeten gaan betalen voor het parkeren, bestaat de kans dat deze elders hun boodschappen zullen gaan doen. Of ze kiezen een locatie waar het parkeren wel nog gratis is, of ze gaan naar een locatie waar ze ook moeten betalen maar waar het winkelaanbod veel groter is, zoals in Heerlen.

Het uitgangspunt ten aanzien van betaald parkeren is:

In Landgraaf wordt geen betaald parkeren ingevoerd.

Opgemerkt wordt dat parkeerterreinen die eigendom zijn van een particulier op eigen initiatief betaald parkeren kunnen invoeren. Voor het invoeren van betaald parkeren is namelijk geen verkeersbesluit nodig. Als je als gemeente invloed wilt uitoefenen over het wel of niet invoeren van betaald parkeren en bijvoorbeeld over de tarifiering op particuliere parkeerterreinen, dan dienen hierover afspraken te worden vastgelegd in koop- dan wel huurovereenkomst en/of in het bestemmingsplan en/of bouwvergunning. Op dit moment is alleen op het particuliere parkeerterrein van Mondo Verde betaald parkeren ingevoerd.

3.3.2 Parkeervergunningen

In een gebied dat is aangeduid als vergunninghouderszone (bord E9 uit het RVV1990) mag alleen worden geparkeerd door voertuigen waarin duidelijk zichtbaar een parkeervergunning voor de betreffende zone is aangebracht (gekoppeld aan vergunninghouder of aan kenteken). Parkeervergunningen worden voornamelijk ingevoerd ter bevrediging van de parkeerbehoefte van bewoners. Meestal worden parkeervergunningen ingevoerd als aanvullende maatregel op een betaald parkeerzone in een centrumgebied om de zogenaamde overloop van parkeerders naar omliggende woonstraten te voorkomen. Parkeerders proberen zo de betaald parkeerzone te ontwijken. Mede door het ontbreken van betaald parkeren (behalve bij Mondo Verde, maar dat veroorzaakt geen overlast in omliggende woonwijken), zijn er in Landgraaf tot op heden geen parkeervergunningen ingevoerd.

Overloop in omliggende woonstraten van een centrumgebied kan echter ook ontstaan zonder dat er sprake is van betaald parkeren waardoor toch de behoefte aanwezig kan zijn tot het invoeren van parkeervergunningen. Deze overloop kan ontstaan als in een centrumgebied te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn of als deze minder aantrekkelijk zijn om te gaan parkeren

door bijvoorbeeld de ligging, slechte bereikbaarheid, slechte verlichting of sociale onveiligheid. Voordat tot het invoeren van vergunningen wordt overgegaan zal eerst worden onderzocht of aan deze oorzaken van de overloop iets gedaan kan worden. Als dat niet mogelijk is en de overloop blijft aanwezig, dan kan eventueel tot het invoeren van vergunningen worden besloten. De feitelijke invoering hiervan zal afhangen van de mate waarin de bewoners de problemen als hinderlijk ervaren, zodat er ook daadwerkelijk draagvlak is voor de invoering van parkeervergunningen. Alleen als deze overlast wordt veroorzaakt door kortparkeerders (bezoekers) dan kan het invoeren van een parkeergunning hiervoor een oplossing zijn. Overlast van eventuele langparkeerders kunnen namelijk worden geweerd door middel van een parkeerschijfzone (zie paragraaf 3.3.3). Op dit moment doen zich in de centrumgebieden geen dergelijke problemen met kortparkeerders voor (zie hoofdstuk 4) waardoor parkeervergunningen hier niet zullen worden ingevoerd.

Er worden ook regelmatig verzoeken gedaan voor het invoeren van parkeervergunningen om lokale parkeerproblemen buiten de centrumgebieden, dus in de gewone woonstraten, op te kunnen lossen. Voor dergelijke problemen zullen parkeervergunningen niet worden toegepast. Dit veroorzaakt meestal slechts een verschuiving van het probleem naar andere woonstraten. De problemen dienen met de gewone parkeermaatregelen (parkeerverboden, fysieke maatregelen, uitbreiden parkeercapaciteit) te worden verholpen.

Samengevat kan als uitgangspunt voor de invoering van parkeervergunningen worden gesteld:

Parkeervergunningen worden in Landgraaf niet ingevoerd. Alleen als zich in de toekomst problemen voordoen in woonstraten in de vorm van overlast van kortparkeerders van een centrumgebied, dan kan het invoeren van parkeervergunningen een oplossing zijn.

Hieronder volgen enkele voorbeelden van verzoeken waarvoor parkeervergunningen niet zullen worden toegepast:

Parkeertekort in gewone woonstraat

In een woonstraat kan sprake zijn van een te hoge parkeerdruk zonder dat er sprake is van wijkvreemd verkeer afkomstig van bijvoorbeeld een centrumgebied. De parkeerdruk wordt dan veroorzaakt door de bewoners zelf. Een dergelijke situatie doet zich met name voor in een straat met rijtjeswoningen zonder eigen oprit en waar enkele huishoudens meer dan 1, 2 of zelfs meer dan 2 auto's bezitten. Omdat bewoners hun auto het liefst voor de eigen voordeur parkeren, of in ieder geval op zeer korte loopafstand, ontstaat er onenigheid tussen deze huishoudens en de huishoudens die slechts 1 auto bezitten. Als oplossing voor dit probleem wordt de parkeervergunning gezien. Met het invoeren van een parkeervergunningsstelsel kan het aanwezige parkeeraanbod wel eerlijk over alle bewoners worden verdeeld, maar het probleem van een tekort aan parkeerplaatsen wordt hiermee niet opgelost. Het probleem wordt alleen maar verplaatst naar andere omliggende straten waardoor er een grote kans op olievlekwerking gaat ontstaan. Ook wordt de onenigheid onder de bewoners niet weggenomen. In dergelijke situaties zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden.

Overlast van parkeerders van in woonwijk gelegen bedrijf

Soms wordt een hoge parkeerdruk in een gewone woonstraat veroorzaakt door een nabijgelegen bedrijf. In dergelijke gevallen zal samen met dit bedrijf naar een oplossing moeten worden gezocht, want in feite moet een bedrijf zijn parkeerbehoefte op eigen terrein opvangen. Als dit niets zou opleveren, kunnen de normale parkeermaatregelen een oplossing bieden, zoals een parkeerverbod of uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Creëren van een privéparkeerterrein

Er worden regelmatig verzoeken gedaan om parkeervergunningen in te voeren zodat bepaalde parkeerterreinen uitsluitend voor bepaalde groep bewoners kunnen worden gereserveerd (bijvoorbeeld bij ouderenwoningen). Reden hiervoor is het bieden van comfort aan de bewoners. Met name bij de realisatie van bepaalde bouwplannen bestaat deze wens zodat de aantrekkelijkheid van het plan wordt bevorderd. Een vergunningsstelsel is hiervoor echter niet de juiste oplossing, mede omdat de parkeerplaatsen dan ook niet meer gebruikt kunnen worden voor bijvoorbeeld bezoekers van de woningen.

De oplossing voor dergelijke gevallen is het privatiseren van de betreffende parkeerlocatie, waarbij de gemeente eventueel de grond verkoopt en onttrekt aan de openbaarheid. De eigenaar wordt dan zelf verantwoordelijk voor het weren van parkeerders die er volgens hem niet mogen staan. De eigenaar zal wel moeten zorgen voor een fysieke afsluitende maatregel, zoals een hek of een slagboom die alleen door bewoners kan worden geopend. En hij zal het terrein met het bord 'verboden voor onbevoegden conform artikel 4.61 Wetboek van Strafrecht' moeten aanduiden. Wordt dit niet gedaan dan blijft de weg voor iedereen toegankelijk en gelden de gewone verkeersregels uit de Wegenverkeerswet 1994 en is de gemeente verantwoordelijk voor het nemen van verkeersbesluiten zoals een parkeerverbod of een gehandicaptenparkeerplaats.

Opgelet dien te worden aan het feit dat de geprivatiseerde parkeerplaatsen dan dus niet meer voor het openbare verkeer toegankelijk zijn en dus niet gebruikt kunnen worden door bijvoorbeeld bezoekers. Het parkeeraanbod zal wel aan de behoefte moeten blijven voldoen. In bestaande situaties kan dit betekenen dat er elders openbare parkeerplaatsen bijgemaakt moeten worden indien een dergelijke maatregel wordt getroffen. Zie ook paragraaf 2.1 en 2.4.

3.3.3 Parkeerschijfzone

Met het instellen van een parkeerschijfzone (ook blauwe zone genoemd, bord E10/E11 uit het RVV1990) wordt een maximum gesteld aan de toegestane parkeerduur. Hierdoor kunnen langparkeerders (werkers en bewoners) van een bepaalde parkeergelegenheid worden geweerd waardoor er extra ruimte ontstaat voor kortparkeerders (bezoekers). Deze maatregel heeft alleen zin als er sprake is van een ongewenste menging van lang- en kortparkeerders, dus daar waar langparkeerders parkeerplaatsen bezetten die bedoeld zijn voor de kortparkeerders. Dergelijke situaties doen zich voornamelijk voor bij winkelgebieden.



Een parkeerschijfzone wordt alleen ingevoerd als er sprake is van een ongewenste menging van lang en kortparkeerders en waar de langparkeerders moeten worden geweerd.

Met het instellen van een parkeerschijfzone neemt het aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders af terwijl het aantal langparkeerders gelijk blijft. Als de parkeerschijfzone rondom een winkelgebied te groot wordt ingevoerd, gaan de langparkeerders (werkers) uitwijken naar omliggende woonstraten en worden de langparkeerders, en dus de overlast, verschoven naar de woongebieden. Deze overloop dient voorkomen te worden. De leefbaarheid in de woongebieden dient altijd te worden beschermd. In een winkelgebied zullen voor de langparkeerders (werkers) daarom altijd enkele locaties zonder parkeerduurbepanking beschikbaar moeten zijn. Door het uitvoeren van een kentekenonderzoek kan van tevoren worden bepaald hoe groot het aandeel langparkeerders is. Op basis daarvan kunnen dan de parkeerlocaties worden uitgekozen die bestemd zijn voor de langparkeerder en waar dus geen parkeerduurbepanking wordt ingesteld.

Bij het invoeren van een parkeerschijfzone moet voorkomen worden dat de langparkeerders uitwijken naar omliggende woonstraten.

Zoals ook in de vorige paragraaf over de parkeervergunningen is vermeld, kan er ook sprake zijn van overloop van parkeerders in omliggende woonstraten ondanks dat er voldoende langparkeerplaatsen aanwezig zijn in het centrumgebied. Als de oorzaak van deze overloop niet weggenomen kan worden (ligging, bereikbaarheid, verlichting, sociale onveiligheid) en de normale parkeermaatregelen bieden geen oplossing dan is het mogelijk ook in deze woonstraten een parkeerschijfzone in te stellen. Dit heeft dan alleen zin als er sprake is van overlast van langparkeerders. Omdat bewoners ook langparkeerders zijn, kan aan hun een ontheffing worden verleend en worden beide langparkeerders van elkaar gescheiden.

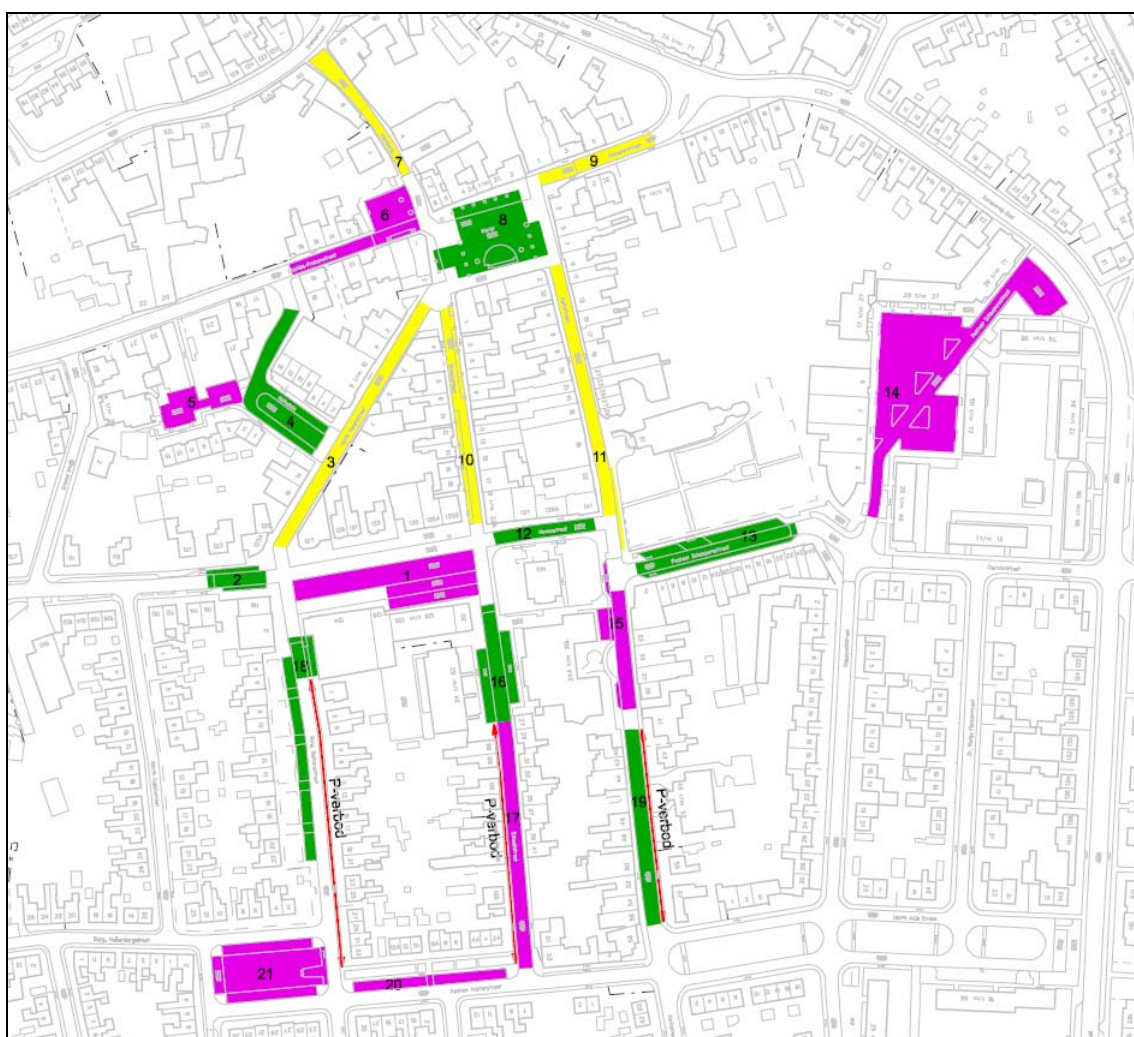
Een parkeerschijfzone kan ook worden ingevoerd in woonstraten waar overlast aanwezig is van langparkeerders van een centrumgebied. Bewoners krijgen een ontheffing.

In centrum Op de Kamp is in april 2006 een proef gedaan met het invoeren van parkeerschijfzone. Op het terrein aan de Dorpsstraat is een maximale parkeerduur ingesteld van 2,5uur. De ervaringen van deze proef zijn zeer positief. De langparkeerders op het terrein zijn geweerd waardoor de bereikbaarheid van het centrum voor kortparkeerders is bevorderd. De winkeliers zijn ook zeer tevreden over deze maatregel. Enig nadeel van de parkeerschijfzone zijn de hiermee gepaard gaande kosten voor aanleg, onderhoud en handhaving (zie ook paragraaf 4.3 en bijlage 5).

4. PARKEERSITUATIE IN DE DRIE CENTRA

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie in de drie centrumgebieden van Landgraaf: Waubach, Schaesberg en Op de Kamp. In 2005, 2006 en 2007 zijn in deze centra een aantal parkeertellingen uitgevoerd op basis waarvan uitspraken kunnen worden gedaan over de aanwezige parkeerdruk. Deze tellingen zijn in de bijlagen opgenomen. De locatienummers zoals deze bij deze tellingen zijn toegepast, komen overeen met de nummers in de situatietekeningen zoals deze voor elk centrum in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

4.1 Waubach



Afbeelding 4.1 Onderzoeksgebied Waubach

Het onderzoeksgebied in Waubach is opgedeeld in een winkelgebied en woongebied. In het woongebied mag in feite geen parkeeroverlast ontstaan als gevolg van parkeerders voor het winkelgebied.

In Waubach ligt de bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied op maximaal 62%. Deze bezettingsgraad wordt bereikt op vrijdagavond. Op andere momenten stijgt de bezettingsgraad niet boven de 60% uit.



Afbeelding 4.2 Markt bij de Edah en de Oude Markt

Als alleen de parkeerplaatsen in het winkelgebied in beschouwing worden genomen, blijkt dat de bezettingsgraad op deze parkeerplaatsen oploopt tot 74% op vrijdagavond. Op verschillende andere momenten in de week ligt de bezettingsgraad tussen de 60 en 70%. Dit is ver onder de nog acceptabele grens van 90%. Alleen in de Kerkstraat-noord (nr.11) stijgt de bezettingsgraad vaak tot rond de 100% maar dit veroorzaakt geen problemen omdat er elders in het winkelgebied nog voldoende parkeerruimte aanwezig is. In de omliggende woonstraten (woongebied) is ook geen sprake van parkeeroverlast. Bewoners en bezoekers vinden in Waubach altijd vrijwel direct een parkeerplaats.

In het centrum van Waubach zijn voldoende parkeermogelijkheden aanwezig, er doen zich geen parkeerproblemen voor. Er is geen noodzaak tot het treffen van maatregelen.



Afbeelding 4.3 Schoolstraat noord en Korte Hovenstraat bij C1000

Het enige probleem betreft de parkeerplaatsen in de Hovenstraat tussen de Schoolstraat en de Kerkstraat (nr.12). Vanwege het smalle wegprofiel ontstaan er hier regelmatig

passeerbaarheidsproblemen. Omdat de behoefte van de plaatselijke winkeliers/bewoners tot handhaving van deze parkeerplaatsen erg groot is, is de enige oplossing het instellen van éénrichtingsverkeer.

ACTIE:

Onderzoeken of het instellen van éénrichtingsverkeer in de Hovenstraat tussen de Schoolstraat en Kerkstraat een oplossing is voor de huidige passeerbaarheidsproblemen.

Er bestaan plannen om ter plaatse van de Markt over te gaan tot herstructurering/nieuwbouw, de zogenaamde winkelstrip Waubach. Door het bewonersparkeren op eigen terrein te laten plaatsvinden, kunnen er meer parkeerplaatsen op de Markt beschikbaar komen voor winkelend publiek.

4.2 Schaesberg

In 2007 is gestart met de realisatie van het nieuwbouwproject Centrumplan Schaesberg. Verschillende panden zijn inmiddels gesloopt zodat er ruimte vrijkomt voor de nieuwbouw. Het nieuwe Centrumplan bestaat uit circa 6.000 m² winkelruimte en 94 woningen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd met 244 parkeerplaatsen. Ook zal ook een groot deel van de openbare ruimte rondom het Centrumplan worden geherstructureerd, waaronder de Hoofdstraat en de markt.

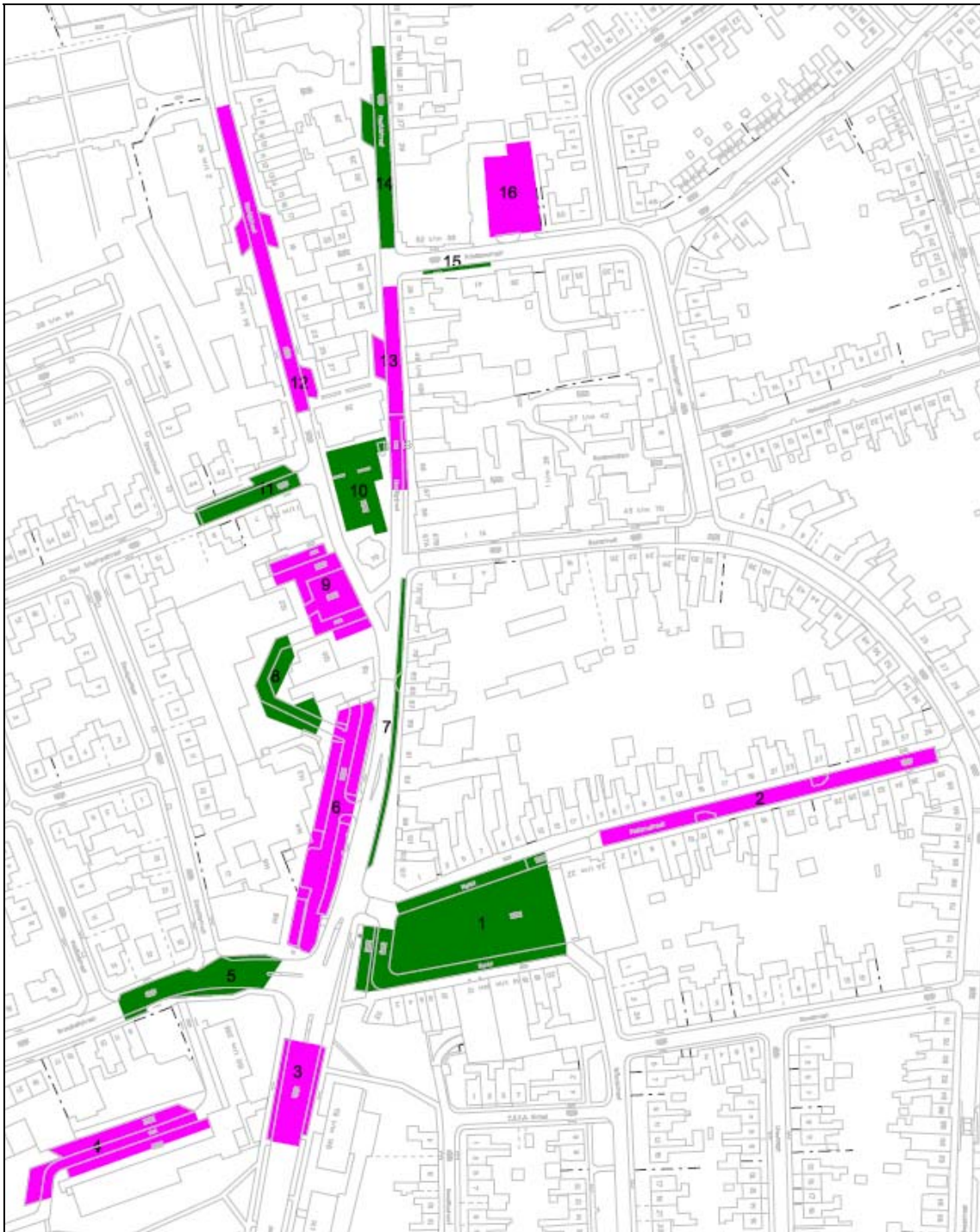
In deze paragraaf zal voor dit centrum zowel de huidige situatie worden beschouwd alsook de toekomstige situatie nadat het Centrumplan is gerealiseerd.

4.2.1 Situatie anno 2005

De tellingen die voor dit centrum zijn uitgevoerd, hebben plaatsgevonden in 2005. Toen was er nog sprake van een winkelgebied waar nog geen sloopwerkzaamheden hadden plaatsgevonden en waar nagenoeg alle winkels nog in bedrijf waren. Het onderzoeksgebied in Schaesberg is opgedeeld in een gebied wat binnen en buiten de invloedssfeer van het centrumplan valt.



Afbeelding 4.4 Markt en Hoofdstraat



Afbeelding 4.5 Onderzoeksgebied Schaesberg

De hoogste bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied is gemeten op zaterdagmiddag, 78%. Op donderdagavond wordt deze bezetting ook bijna gehaald. De maximaal geaccepteerde bezettingsgraad van 90% wordt dus lang niet gehaald. In een aantal straten en terreinen ligt de bezettingsgraad op verschillende momenten in de buurt van de 90 of zelfs 100%. Het betreft onder andere de terreinen Hoofdstraat-midden (nr.8), Hoofdstraat-noord (nr.9) en Hoofdstraat-oost tussen de Prinssenstraat en de Stationsstraat (nr.14). Dit veroorzaakt

echter geen problemen omdat er elders in het onderzoeksgebied nog voldoende parkeerruimte aanwezig is. In omliggende woonstraten is geen sprake van parkeeroverlast. Bewoners en bezoekers vinden in Schaesberg altijd vrijwel direct een parkeerplaats.

Het parkeerterrein Achterom Brandhofstraat (nr.4) wordt relatief weinig gebruikt (bezettingsgraad <70%). Dat komt mede door de onopvallende ligging en de minder goede bereikbaarheid (de toegangsweg is te smal voor tweerichtingenverkeer).



Afbeelding 4.6 Terrein Spie en terrein Hoofdstraat zuid

In Schaesberg is op alle momenten in de week voldoende parkeercapaciteit aanwezig. Wel zijn er enkele parkeerlocaties die veelal druk bezet zijn, maar in de omgeving zijn altijd nog enkele vrije parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerplaatsen die het dichtste bij de winkels liggen, hebben over het algemeen een hogere parkeerdruk dan de parkeerplaatsen die op wat grotere afstand liggen. De totale bezettingsgraad wordt naar beneden gebracht door deze wat verder weg liggende parkeerplaatsen.

De soms geuite klachten van bewoners van de Pieterstraat (nr.2) over de hoge parkeerdruk, worden door de tellingen niet onderbouwd. De geconstateerde bezettingsgraden liggen steeds onder de 70%.

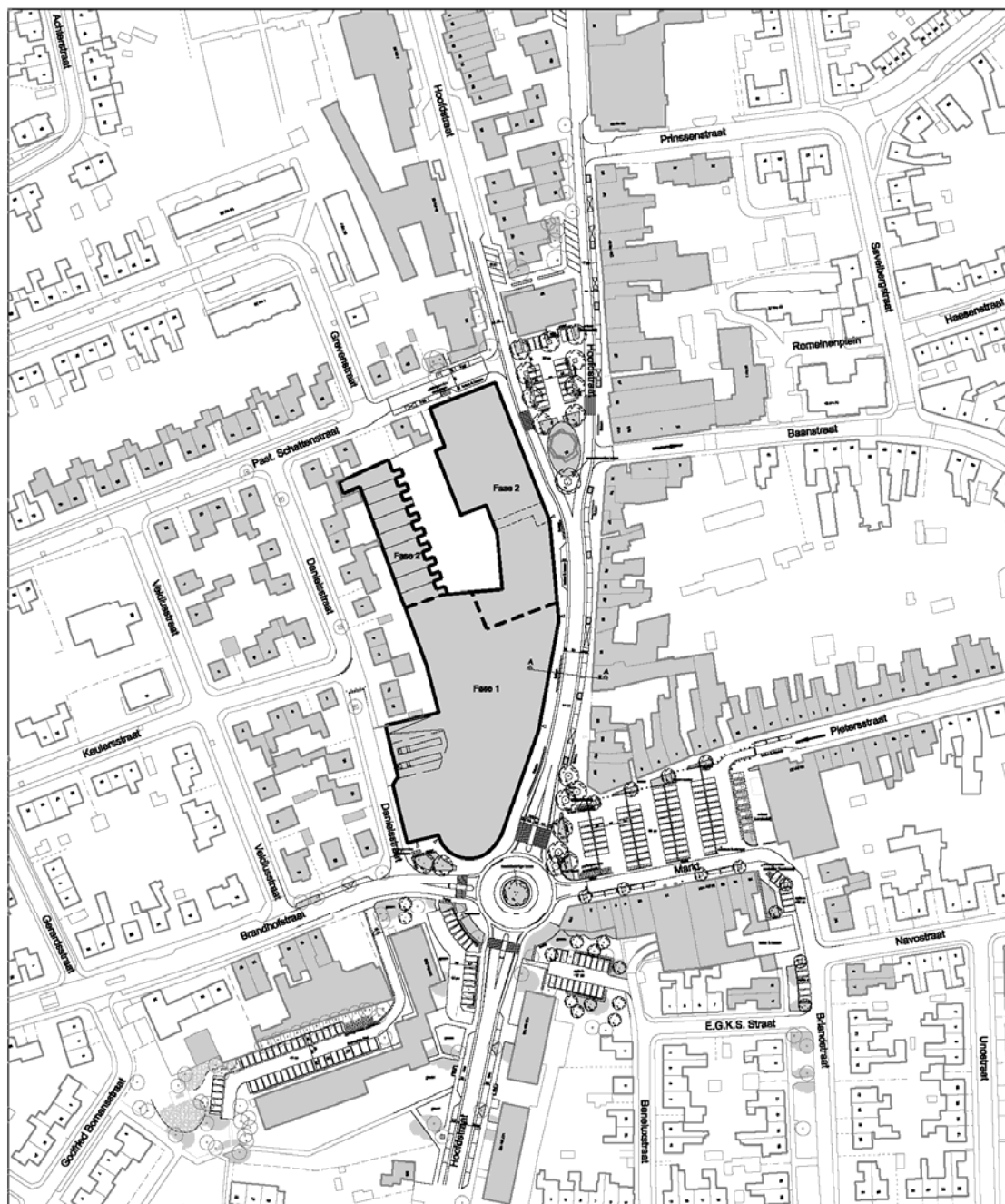
In de situatie anno 2005 zijn er in het centrum van Schaesberg voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Er doen zich geen parkeerproblemen voor.

4.2.2 Toekomstige situatie

In de Ruimtelijke Onderbouwing Schaesberg Centrum d.d. 29 november 2007 is een parkeerbalans voor de nieuwe situatie opgesteld. Deze parkeerbalans geeft inzicht in de toekomstige verhouding tussen het parkeeraanbod (de capaciteit) en de parkeervraag (de bezetting). Uit de parkeerbalans blijkt dat op piekmomenten (koopavond en zaterdagmiddag) enkele parkeerplaatsen (15 stuks) te weinig aanwezig zijn. Op een totaal van ca. 500 aanwezige parkeerplaatsen is dit een acceptabel verschil. In de herstructureringsplannen van de openbare ruimte rondom het Centrumplan zal dit tekort van 15 parkeerplaatsen overigens worden opgevangen. In de bouwvergunning voor het Centrumplan wordt hiervoor ook vrijstelling verleend van de Bouwverordening ex artikel 2.5.30 lid 4 sub b.

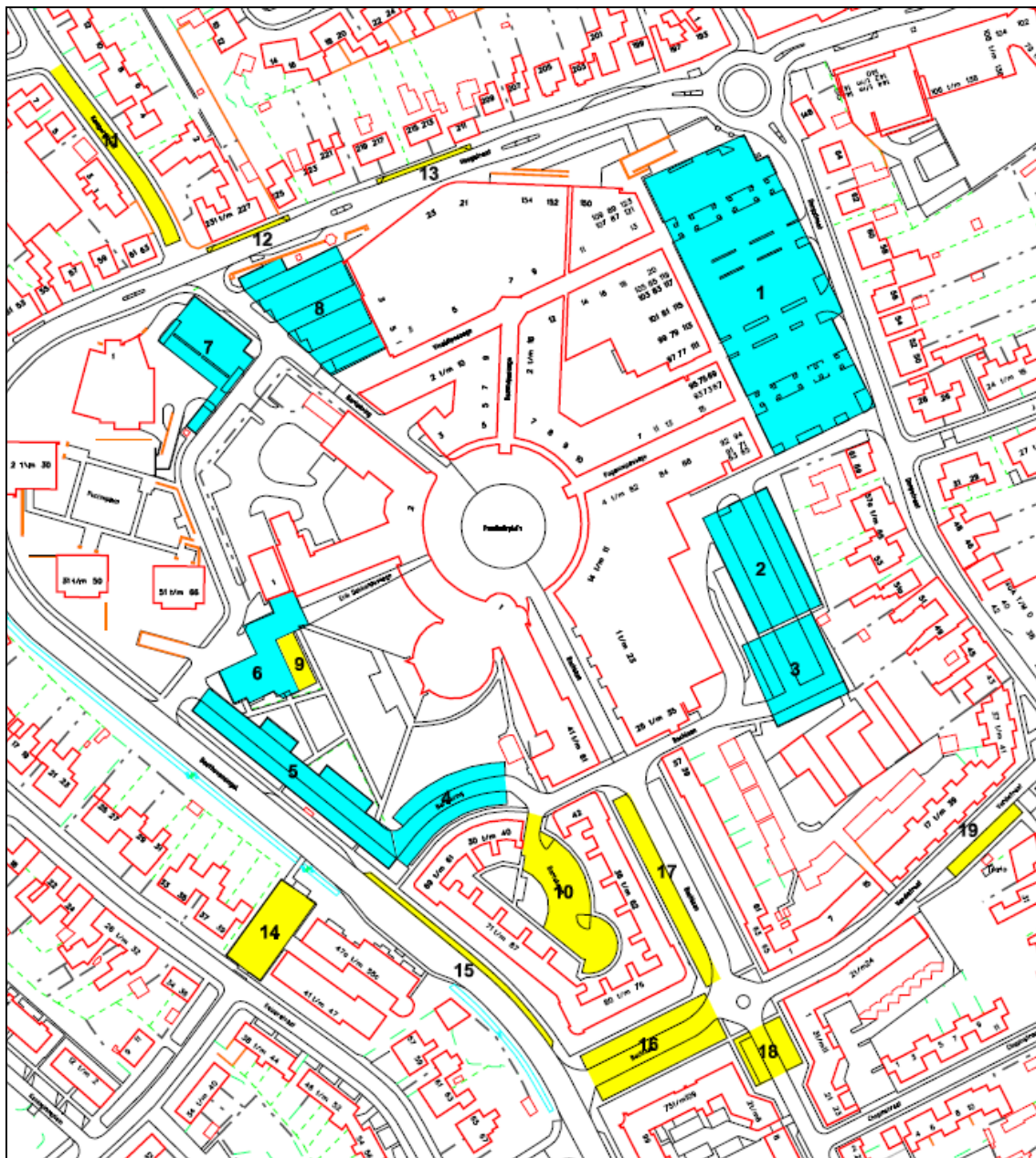
Op piekmomenten zal er in de toekomst dus een bezettingsgraad van ongeveer 90% aanwezig zijn, waardoor een bepaalde mate van zoekgedrag aanwezig kan zijn. Omdat het toepassen van parkeernormen geen garantie geeft over de toekomstige parkeerbehoefte maar slechts een indicatie geeft, zal na de realisatie van het Centrumplan de parkeersituatie opnieuw moeten worden onderzocht om te kunnen bepalen of de parkeercapaciteit inderdaad voldoende is en of er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Naar verwachting zal het invoeren van een parkeerschijfzone in de parkeergarage en op de markt wenselijk zijn.

Na de voltooiing van het Centrumplan Schaesberg zullen nieuwe parkeertellingen worden uitgevoerd op basis waarvan zal worden bepaald of het treffen van aanvullende parkeermaatregelen noodzakelijk is.



Afbeelding 4.7 Centrumplan Schaesberg

4.3 Op de Kamp



Afbeelding 4.8 Onderzoeksgebied Op de Kamp

Het onderzoeksgebied in van Op de Kamp is net als in Waubach opgedeeld in een winkelgebied en woongebied. In het woongebied mag in feite geen parkeerverlast ontstaan als gevolg van parkeerders voor het winkelgebied.

In het totale onderzoeksgebied loopt de bezettingsgraad op werkdagen 's middags op tot rond de 80%. Als alleen wordt gekeken naar het echte winkelgebied, blijkt dat de bezettingsgraad

aldaar rond de 90% ligt, hetgeen inhoudt dat zoekverkeer gaat ontstaan. De parkeerplaatsen worden daarom als vol beschouwd.

Op zaterdagen blijkt de bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied iets lager te liggen. Dit komt doordat het aantal werkers op zaterdag lager ligt dan doordeweeks. In het winkelgebied ligt de parkeerbezetting op zaterdagen rond de 80%. Het belangrijkste en grootste terrein Op de Kamp (nr.1) is echter wel volledig vol.



Afbeelding 4.9 Terrein Op de Kamp en Bachlaan

In april 2006 is op het terrein Op de Kamp (nr.1, aan de Dorpsstraat) een parkeerschijfzone ingesteld, waarmee de maximale parkeerduur is beperkt tot 2,5 uur. Langparkeerders worden hierdoor geweerd waardoor de parkeerplaatsen die het dichtst bij de winkels zijn gelegen alleen door kortparkeerders kunnen worden gebruikt. De bereikbaarheid van het winkelgebied is hiermee bevorderd. In bijlage 5 is een evaluatie van deze parkeerschijfzone opgenomen.

In 2007 is ook op het terrein bij de C1000 een parkeerschijfzone ingevoerd omdat het aandeel langparkeerders door de invoering van de parkeerschijf bij Op de Kamp was gestegen. Het terrein bij de Rabobank is vrijgehouden van een parkeerschijf omdat anders te weinig parkeermogelijkheid zou zijn voor de langparkeerders binnen het winkelgebied waardoor zij zouden uitwijken naar omliggende woonstraten.

De ingevoerde parkeerschijfzones hebben geen invloed gehad op het totaal aantal parkeerders. Rond winkelcentrum Op de Kamp is nog steeds sprake van een overspannen parkeersituatie. Vrijwel dagelijks lopen de bezettingsgraden op tot boven de 90%. Bezoekers hebben daardoor moeite met het vinden van een vrije parkeerplaats. De problemen zijn echter niet dusdanig groot dat direct ingrijpen in de vorm van betaald parkeren noodzakelijk is. Zowel op het gebied van verkeerveiligheid als op het gebied van de doorstroming op de omliggende wegen doen zich namelijk geen problemen voor. Er treedt geen filevorming op bij de ingangen van de parkeerterreinen. Toch dient elke mogelijkheid om enige verlichting te kunnen bieden in de hoge parkeerdruk te worden aangegrepen.

ACTIE:

Bij winkelcentrum Op de Kamp moeten de mogelijkheden worden onderzocht om de parkeercapaciteit uit te breiden.

Op de terreinen Bartok-Raadh-Oost (nr.4), Bartok-bewoners (nr.10) en Kamperstraat-zuid (nr.11) wordt door bewoners soms geklaagd over de hoge parkeerdruk. De telcijfers laten zien

dat op deze locaties de bezetting vooral op werkdagen inderdaad kan oplopen tot tegen en boven de 90%. Ook in de Voortstraat wordt soms geklaagd over overloop van parkeerders uit het winkelcentrum.

Voor de Bachlaan is momenteel een herinrichtingsplan opgesteld welke op korte termijn zal worden uitgevoerd. In de Bachlaan worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Voor de terreinen 4 en 10 zou dit enige verlichting kunnen bieden.

Daarnaast vindt momenteel ook planvorming plaats omtrent het toevoegen van enkele functies in de buurt van de Rabobank. Naast het realiseren van parkeerplaatsen om de extra parkeerbehoefte van deze functies op te vangen, moet worden geprobeerd om zo veel mogelijk extra parkeercapaciteit toe te voegen aan het bestaande parkeerareaal zodat de parkeerdruk in het winkelgebied kan worden teruggebracht. Hiermee kan dan tevens de overlast in de Kamperstraat (nr.11) worden weggenomen.



Afbeelding 4.10 Terrein bij de C1000

5. OVERIGE PARKEERGERELATEERDE ASPECTEN

5.1 Uitwegvergunningen

Vaak vragen bewoners een uitwegvergunning aan, zodat ze op eigen terrein (in de voortuin) kunnen parkeren. Daarmee reserveren ze als het ware een parkeerplaats voor zichzelf, maar het daadwerkelijke probleem (het tekort aan parkeerplaatsen) wordt niet kleiner. De parkeerplaats langs de kant van de weg, komt namelijk te vervallen; parkeren voor een inrit is immers verboden. Sterker nog, doordat dubbelgebruik niet langer mogelijk is (een andere auto kan geen gebruik maken van een privé-parkeerplaats wanneer deze niet bezet is) neemt het tekort aan parkeerplaatsen alleen maar toe.

De ruimte in de voortuin dient in ieder geval minimaal 6 meter diep te zijn zodat een auto volledig op eigen terrein geparkeerd kan worden en niet gedeeltelijk op het trottoir staat. In de nieuwste bestemmingsplannen is met het probleem van voortuin parkeren rekening gehouden en is parkeren alleen nog toegestaan op gedeeltes voor een garage of carport.

Over het onderwerp uitwegvergunningen worden momenteel door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling aparte beleidsregels opgesteld.

5.2 Laden en lossen

Op verschillende ontsluitingswegen (hoofdverkeersweg), waaronder met name de Hoogstraat, wordt de doorstroming regelmatig belemmerd als gevolg van laden en lossen. Tijdens de spitsperiodes kan dit probleem worden opgelost door het instellen van venstertijden maar eigenlijk zou het laden en lossen nooit op de rijbaan van een ontsluitingsweg mogen plaatsvinden.

ACTIE:

Onderzoek uitvoeren naar de knelpunten en mogelijke oplossingen met betrekking tot het laad- en losgedrag op ontsluitingswegen.

5.3 Handhaving – Wet Bestuurlijke Boete

Handhaving is een belangrijk middel om ervoor te zorgen dat alles wat zich op de openbare weg afspeelt in goede banen wordt geleidt. Niet alle problemen kunnen immers worden voorkomen door het op de juiste manier inrichten van de openbare ruimte. Daarnaast is handhaving essentieel in het laten slagen van parkeermaatregelen zoals een parkeerverbod of met name een parkeerschijfzone. Zonder handhaving hebben deze maatregelen geen nut.

Als gevolg van capaciteitsgebrek en prioriteitsstelling treedt de politie op het gebied van parkeren vaak niet handhavend op. De gemeente heeft daarom boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) in dienst die door Justitie zijn bevoegd om handhavend op te treden tegen overtredingen ten aanzien van de Wegenverkeerswet 1994 en het hierop beruste Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Hieronder vallen ook parkeerovertradingen.

Het laatste jaar is de inzet van de boa's in Landgraaf geïntensiveerd, met name ten behoeve van de handhaving op de parkeerschijfzone bij winkelcentrum Op de Kamp en ook op de

verkeerssituatie rondom scholen. De handhaving op andere parkeerovertredingen is echter nog niet optimaal.

De handhaving op parkeerovertredingen door gemeentelijke boa's dient verder te worden uitgebreid.

Naar verwachting wordt begin 2008 in Nederland de Wet Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan ingevoerd. Hiermee worden gemeenten zelf verantwoordelijk voor de handhaving op parkeerovertredingen en de volledige afwikkeling daarvan. Dat betekent dat de gemeente ook verantwoordelijk wordt voor de bezwaar- en beroepsprocedure en voor de inning van de boetes. Daar staat tegenover dat de opbrengsten van de boetes dan ook naar de gemeentekas vloeien. Dit biedt voor de gemeente dus mogelijkheden tot het vergroten van de inzet van boa's voor een betere handhaving.

5.4 Individuele gehandicaptenparkeerplaats

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW is de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart opgenomen. Aanvragen voor een gehandicaptenparkeerkaart worden afgehandeld door de sector Inwoners afdeling Team WVG. Diegenen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen hun voertuig parkeren op plaatsen die zijn aangeduid als *algemene* gehandicaptenparkeerplaats door middel van bord E6 conform bijlage 1 van het RW 1990 (zie ook art. 26 RW 1990 en paragraaf 2.6.1).

Tevens kunnen deze in aanmerking komen voor een *individuele* gehandicaptenparkeerplaats bij hun woning. Hierbij wordt een parkeerplaats dat is voorzien van bord E6 voorzien van een onderbord waarop het kentekennummer staat genoteerd van het voertuig dat als enige gebruik mag maken van die betreffende parkeerplaats. Het Rijk stelt geen nadere regels voor het aanwijzen van dergelijke plaatsen waardoor gemeenten vrij zijn in het bepalen van de regels hieromtrent. Voor de aanwijzing van zowel algemene als individuele gehandicaptenparkeerplaatsen dient een verkeersbesluit te worden genomen zoals bedoeld in artikel 12 van het BABW (Besluit Administratieve Bepalingen voor de Wegbeheerder). Aanvragen voor individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden door de sector Grondgebied afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling in behandeling genomen.

Er wordt een stijgende lijn geconstateerd in de aanvragen voor gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen. Gezien de vergrijzing ligt een toenemende vraag in de lijn der verwachting. In het verleden zijn aanvragen voor een gehandicaptenparkeerplaats getoetst aan de "Beleidsnotitie inzake toewijzing gehandicaptenparkeerplaats", d.d. 25-3-2003. Om het beleid voor de doelgroep evenals de uitvoerende ambtelijke dienst tastbaarder te maken, is een update van dit beleid wenselijk.

Ten aanzien van het toekennen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats worden de volgende criteria gehanteerd:

- a. De aanvrager is in het bezit van een Gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders. De urgentie bij een passagierskaart kan lager worden gesteld, omdat de chauffeur zijn voertuig kan voorrijden om de gehandicapte passagier te laten in- of uitstappen. Indien de aanvrager

kan motiveren dat een gereserveerde parkeerplaats ook op basis van een passagierskaart noodzakelijk is, is dit aanleiding voor een nadere overweging.

- b. De aanvrager beschikt niet over een parkeermogelijkheid op eigen terrein dan wel heeft geen mogelijkheid dit op eigen terrein te creëren. Te denken valt hierbij aan een oprit en/of garage. Ook het huren van bijvoorbeeld een garagebox binnen een straal van 100 meter vanaf de woning valt hieronder. Indien er wel een mogelijkheid is een parkeergelegenheid te creëren op eigen terrein, maar de aanvrager is geen eigenaar, dan betekent dit niet dat automatisch de aanleg hiervoor ten laste dient te komen van de huurder. Hiervoor dient de aanvrager afspraken te maken met de verhuurder. Hiernaast kunnen zich situaties voordoen, waarbij de parkeerruimte op eigen terrein wel aanwezig is, maar dat deze door de aard van de handicap onbruikbaar en ook niet aanpasbaar is. Dan vormt dit grond voor een nadere overweging, hetgeen expliciet in het verkeersbesluit wordt vermeld.
- c. Er moet in de directe omgeving van de aanvrager sprake zijn van een hoge parkeerdruk. Indien dit niet zo is en er is altijd een parkeergelegenheid binnen een straal van 100 meter aanwezig, dan wordt geen invalidenparkeerplaats op kenteken toegekend.

Beoordelingskader.

Indien voldaan wordt aan het gestelde onder punt a, b en c, wordt binnen een straal van 100 meter vanaf de woning een parkeerplaats aangewezen. Dit gebeurt in overleg met de aanvrager. Het beoordelingskader voor de aanwijzing wordt gevormd door de aanwezigheid van reguliere parkeerplaatsen, waaronder aangelegde parkeerhavens en het volgens de wegenverkeerswetgeving toegestane straatparkeren verstaan worden. Bij voorkeur wordt een reguliere parkeerplaats in de directe nabijheid van de woning aangewezen. Verkeersveiligheid en de doorstroming van verkeer dienen in alle gevallen gewaarborgd te blijven. In uitzonderlijke gevallen kan het, in relatie tot de aard van de handicap, wenselijk zijn van dit beoordelingskader af te wijken. De overwegingen worden dan in het verkeersbesluit vermeld. Toewijzing van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats wordt met het verkeersbesluit openbaar gemaakt, daarna wordt de parkeerplaats daadwerkelijk ingericht.

5.5 Flankerend beleid

Behalve het treffen van maatregelen om de toenemende automobilititeit en de daarmee samenhangende parkeerbehoefte te faciliteren of te reguleren, is het ook mogelijk om de groei af te vlakken en op te vangen door het treffen van flankerende maatregelen. Het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer bieden hiervoor de belangrijkste mogelijkheden. Niet voor niets is dit ook één van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Landgraaf.

Op het parkeerterrein bij het NS-station aan de Stationsstraat blijkt de parkeerdruk zeer hoog te zijn. Naast treinreizigers wordt dit terrein ook gebruikt door omwonenden en ouders die hun schoolgaande kinderen met de auto naar Basisschool Schaesberg brengen. Ook wordt er door bewoners van de wijk Dormigveld geklaagd over overlast van parkeerders van OV-gebruikers.

ACTIE:

Verbeteren van de parkeermogelijkheden bij het NS-station.

Lopen kan worden gestimuleerd door het verbeteren van de looproutes en fietsen kan worden gestimuleerd door het bieden van veilige, directe, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes en het bieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden. Op dit laatste terrein kan in ieder geval bij winkelcentrum Op de Kamp nog flinke vooruitgang geboekt worden aangezien het aantal en de kwaliteit van de fietsenstallingen op dit moment te wensen over laat.

ACTIE:

Verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor fietsers in de drie winkelcentra.

Voor mobiliteitsmanagement is de Landgraafse schaalgrootte te gering. Werknemers laten zich moeilijk beïnvloeden omdat de bereikbaarheid per auto altijd wel is gegarandeerd. Ook de bedrijventerreinen zijn te beperkt van omvang om mobiliteitsmanagement succesvol te kunnen laten zijn. Uiteraard worden bedrijven en verenigingen die een actief mobiliteitsmanagement willen voeren, waar mogelijk, gestimuleerd en ondersteund.

5.6 Verordeningen en ontheffingen

5.6.1 Parkeerexcessen

In de algemene plaatselijke verordening (APV) van de gemeente Landgraaf zijn in hoofdstuk 5, afdeling 1, regels opgenomen met betrekking tot parkeerexcessen. Het betreft regels omtrent:

- parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d.;
- te koop aanbieden van voertuigen;
- defecte voertuigen;
- voertuigwrakken en achtergelaten voertuigen;
- caravans e.d.;
- parkeren van reclamevoertuigen,
- parkeren van grote voertuigen;
- parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen;
- parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen;
- aantasting groenvoorzieningen door voertuigen.

Voor de inhoud van de regels met betrekking tot deze aspecten wordt verwezen naar de APV.

5.6.2 Wegsleepregeling

In de Wegenverkeerswet is het kader aangegeven waarbinnen het college van burgemeester en wethouders gebruik kan maken van zijn bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen. Hoewel de bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen in de wet is neergelegd, kan het college eerst pas van deze bevoegdheid gebruik maken, wanneer de gemeenteraad in een verordening nadere regels heeft gesteld over de toepassing van deze bevoegdheid. Deze nadere regels hebben betrekking op:

- de aanwijzing van de plaatsen waar de weggesleepte voertuigen worden bewaard;
- de berekening van de kosten verbonden aan de uitvoering van het wegslepen en bewaren van voertuigen;
- de aanwijzing van wegen en weggedeelten, waar voertuigen mogen worden weggesleept.

Op grond van de Wegenverkeerswet mogen op de weg staande voertuigen dan worden weggesleept indien met dat voertuig een overtreding werd gepleegd én daarnaast de verwijdering van het voertuig noodzakelijk is in verband met het belang van:

- a. veiligheid op de weg;
- b. de vrijheid van het verkeer;
- c. het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen;
- d. het vrijhouden van nader door de gemeente aangewezen wegen en weggedeelten.

Er is vastgesteld dat wegslepen een zodanige sterke toepassing van bestuursdwang is dat zowel vaststelling als uitvoering van het wegslepen vanuit het oogpunt van uniformiteit, zorgvuldigheid en duidelijkheid, centraal dienen te worden geregeld.

In Landgraaf is een wegsleepregeling van kracht. Voor de inhoud hiervan wordt verwezen naar de wegsleepverordening van 13-12-2001 en het uitvoeringsbesluit van 1-1-2002.

5.6.3 Ontheffingen

In artikel 87 van het RVV 1990 is opgenomen voor welke gedragingen en verkeerstekens het college van B&W ontheffing kan verlenen. Binnen de gemeente Landgraaf worden ontheffingen verleend door de Staf Diensten, Afdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken.

Bijlagen

BIJLAGE 1 PARKEERNORMEN

Functie	CROW	Land- graaf	eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
Grondgebonden woning	1,5-1,9	1,7	woning	0,3pp per woning	
Appartement	-	1,5	woning	0,3pp per woning	
Seniorenwoning	-	1,3	woning	0,3pp per woning	
Serviceflat/ aanleunwoning	0,3-0,6	0,6	woning	0,3pp per woning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gehand.pp)
Kamer verhuur	0,2-0,6	0,5	kamer	0,2pp per woning	
Verpleeg/ verzorgingstehuis	0,5-0,7	0,5	wooneenheid	60%	Niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen; inclusief personeel
Ziekenhuis	1,5-1,7	1,5	bed		Bij vaste bezoektijden norm = 1,7
Dagverzorging gehandicapten		0,2	opvangplaats		
Arts/ maatschap/ kruisgebouw/ therapeut	1,5-2,0	2,0	behandelkamer	65%	Met een minimum van 3,0pp per praktijkhuisartsenpost, ook in avond
Apotheek	1,7-2,7	2,3	100 m ² bvo		
Supermarkt	-	3,8	100 m ² bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Winkel, dagelijkse artikelen	-	2,8	100 m ² bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Winkel, niet-dagelijkse artikelen	-	1,8	100 m ² bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Grootschalige detailhandel	5,5-8,0	7,0	100 m ² bvo	85%	(boven)regionale functie, grote publ.trekker (Ikea/Outlet); 1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Standaard bouwmarkt, tuincentrum	2,2-2,7	2,5	100 m ² bvo	85%	Lokale functie; 1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
(week)markt	0,15- 0,24	0,18	1 m ² marktkraam	85%	1 m ² mk= 6 m ² bvo (indien geen parkeren achter kraam: + 1,0 pp per standhouder extra)
(commerciële) dienstverlening/ kantoor met baliefunctie	2,3-3,3	2,5	100 m ² bvo	20%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Kantoor zonder baliefunctie	1,2-2,0	1,5	100 m ² bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	0,6-0,9	0,6	100 m ² bvo	5%	Loods, opslag, groothandel, transportbedrijf etc. 1 arbeidsplaats = 30-50 m ² bvo
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	1,7-2,8	1,7	100 m ² bvo	5%	Industrie, werkplaats, garagebedrijf, laboratorium, etc. 1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Arbeidsextensieve/ bezoekersintensieve bedrijven	1,2-1,8	1,6	100 m ² bvo	35%	Showroom; 1 arbeidsplaats = 30-50 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8-1,7	1,5	100 m ² bvo	10%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
Café/ bar/ discotheek/ cafetaria	4,0-7,0	5,0	100 m ² bvo	90%	
Restaurant	8,0- 14,0	10,0	100 m ² bvo	80%	
Bibliotheek	0,7-1,2	0,7	100 m ² bvo	95%	
Museum	0,7-1,2	1,0	100 m ² bvo	95%	
Bioscoop/ theater/ schouwburg	0,2-0,4	0,2	Zitplaats		
Sportthal (binnen)	2,0-3,0	2,3	100 m ² bvo	95%	Bij wedstrijdfunctie: + 0,1 tot 0,2 per bezoekersplaats extra
Gymlokaal	2,0-3,0	2,3	100 m ² bvo	95%	Gymlokalen zonder avondfunctie parkeervraag = 0
Sportveld (buiten)	13,0- 27,0	25,0	ha. netto terrein	95%	Netto terrein = oppervlak van de sportvelden, dus geen kleedruimtes, toiletten, trapveldje ed

Dansstudio/ sportschool	3,0-4,0	3,5	100 m² bvo	95%	
Squashhal	1,0-2,0	1,5	baan	90%	
Tennisbanen	2,0-3,0	3,0	baan	90%	
Golfbaan	6,0-8,0	7,0	hole	95%	
Bowlingcentrum/ biljartzaal	1,5-2,5	1,5	baan/ tafel	95%	
Zwembad	9,0-12,0	10,0	100 m² opp. bassin	90%	
Manege	0,3-0,5	0,4	box	90%	
Evenementenhal/beursgebouwcongresgebouw	5,0-11,0	8,0	100 m² bvo	99%	
Themapark/pretpark	4,0-12,0	10,0	ha netto terrein	99%	
Overdekte speeltuin	3,0-12,0	10,0	100 m² bvo	90%	
Sociaal cultureel centrum/ wijkverenigingsgebouw	1,0-3,0	2,2	100 m² bvo	90%	
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	20	20	collegezaal		Collegezaal = ca 150 zitplaatsen Totale parkeervraag = collegezalen+leslokaal
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	5,0-7,0	6,0	leslokaal		Leslokaal = circa 30 zitplaatsen Totale parkeervraag = collegezalen+leslokaal
Voorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	0,5-1,0	1,0	leslokaal		Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
Avondonderwijs	0,5-1,0	0,7	student		
Basisonderwijs	0,5-1,0	0,8	leslokaal		Exclusief kiss & ride; Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
Crèche/ peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf	0,6-0,8	0,7	arbeidsplaats		Exclusief kiss & ride; arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezige aantal werknemers
Hotel	0,5-1,5	1,0	kamer		
Volkstuin	0,3	0,3	perceel		
Religiegebouw	0,1-0,2	0,1	zitplaats		Kerk, moskee, etc
Begraafplaats/ crematorium	15,0-30,0	30,0	gelijktijdige begrafenis/ crematie		

- het aandeel bezoekers is al in de norm verwerkt (zie paragraaf 2.1).
- Indien de exacte functie niet is terug te vinden in deze tabel, kan de gebruiksfunctie worden toegepast die het dichtst in de buurt komt van een wel opgenomen gebruiksfunctie. Beter is echter om de norm af te stemmen op ervaringscijfers van reeds bestaande identieke gebruiksfuncties, bij voorkeur in de nabije omgeving (referenties). De ontwikkelaar dient deze gegevens zelf boven water te halen. Uitgangspunt is in ieder geval dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen parkeeroverlast mag veroorzaken in de omgeving. In dergelijke situaties wordt te allen tijde overleg gevoerd met de verkeerskundig medewerker van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling.
- Bij veel van de normen wordt uitgegaan van het bruto vloeroppervlak (bvo). Dit is het vloeroppervlak binnen de grenzen van het gebouw; dus inclusief algemene ruimtes (gangen, trappen, toiletten, etc.). Het netto vloeroppervlak of (bij winkels) verkoop vloeroppervlak is het gedeelte dat daadwerkelijk wordt gebruikt als werk- of winkelruimte. Het verkoop (netto) vloeroppervlak komt over het algemeen overeen met 60% à 80% van het bruto vloeroppervlak.

BIJLAGE 2 BEZETTINGSGRAADMETING WAUBACH

ONDERZOEK BEZETTINGSGRAAD

CENTRUM WAUBACH

november 2007

Winkelgebied

bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	p-behoefte								gemidd.
			di 20-11-07 13.15		wo 21-11-07 14.00		do 22-11-07 14.10				
			aantal	%	aantal	%	aantal	%			
1	markt Edam/Plus	70	37	53	40	57	40	57	56		
2	Hovenstraat west	7	5	71	2	29	4	57	52		
3	Korte Hovenstraat	14	8	57	12	86	5	36	60		
4	terrein C1000	22	7	32	18	82	5	23	45		
6	Charles Frehenstr west	20	14	70	7	35	13	65	57		
8	oude markt	34	20	59	13	38	16	47	48		
10	Schoolstraat noord	17	15	88	14	82	7	41	71		
11	Kerkstraat noord	21	21	100	18	86	21	100	95		
12	Hovenstraat oost	4	3	75	4	100	4	100	92		
13	Past Scheeperstraat	23	13	57	13	57	20	87	67		
15	Kerkstraat midden	17	17	100	7	41	17	100	80		
16	Schoolstraat midden	28	14	50	20	71	16	57	60		
18	Burg Beckerstraat	38	20	53	17	45	19	50	49		
	totaal/gemiddeld	315	194	62	185	59	187	59	60		
Woongebied											
5	Hofweide	16	10	63	11	69	7	44	58		
7	Kerkberg	0	0		1		2				
9	Kloosterstraat	0	0		0		0				
14	terrein An d'r Put	96	45	47	31	32	31	32	37		
17	Schoolstraat zuid	14	12	86	5	36	12	86	69		
19	Kerkstraat zuid	12	9	75	8	67	12	100	81		
20	Past Welterstraat	24	10	42	8	33	8	33	36		
21	plein P. Erenstraat	36	22	61	7	19	10	28	36		
	totaal/gemiddeld	198	108	55	71	36	82	41	44		
Winkel+Woon											
	totaal/gemiddeld	513	302	59	256	50	269	52	54		

ad 7 en 9: op rijbaan zijn geen vakken aangebracht waardoor p-aanbod is gesteld op 0. Hier kan echter wel eventueel geparkeerd worden

ad 4 en 19: exclusief de prive parkeerplaatsen

ad 17 en 19: op rijbaan zijn geen vakken aangebracht maar is wel meegeteld als zijnde parkeerplaats

Gehandicapten- en taxiparkeerplaatsen zijn overal inbegrepen. Overzicht van de locaties:

10+15+16+18: 1 gehandicaptenparkeerplaats

8: 2 gehandicaptenparkeerplaatsen

13: 2 gehandicaptenparkeerplaatsen en 1 taxiplaats

OnderzBezettingWauNov07.xls

ONDERZOEK BEZETTINGSGRAAD

CENTRUM WAUBACH

september 2005

Winkelgebied

bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	p-behoefte										gemid.	
			wo 28-9-05 16.00		do 10-11-05 14.00		di 15-11-05 14.00 het regende		do 17-11-05 11.30		vr 11-11-05 18.45 tot 19.00 was markt		za 19-11-05 12.00	
			aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
1	markt Edah/PLUS	70	43	61	36	51	37	53	46	66	59	84	61	87
2	Hovenstraat west	7	3	43	4	57	3	43	4	57	4	57	3	43
3	Korte Hovenstraat	14	12	86	11	79	11	79	11	79	11	79	13	93
4	terrein C1000	22	16	73	12	55	7	32	9	41	19	86	17	77
6	Charles Frehenstr west	20	6	30	9	45	7	35	10	50	5	25	8	40
8	oude markt	34	22	65	10	29	12	35	26	76	30	88	31	91
10	Schoolstraat noord	17	15	88	13	76	10	59	8	47	16	94	11	65
11	Kerkstraat noord	21	19	90	17	81	18	86	25	119	21	100	18	86
12	Hovenstraat oost	4	3	75	3	75	2	50	3	75	4	100	4	100
13	Past Scheepstraat	23	16	70	16	70	19	83	16	70	11	48	12	52
15	Kerkstraat midden	17	10	59	15	88	14	82	17	100	9	53	7	41
16	Schoolstraat midden	28	24	86	18	64	15	54	23	82	26	93	20	71
18	Burg Beckerstraat	38	17	45	15	39	13	34	16	42	19	50	13	34
	totaal/gemiddeld	315	206	65	179	57	168	53	214	68	234	74	218	69
Woongebied														
5	Hofweide	16	12	75	9	56	7	44	6	38	11	69	9	56
7	Kerkberg	0	0		1		3		0		0		0	
9	Kloosterstraat	0	0		1		0		0		0		0	
14	terrein An d'r Put	96	35	36	53	55	58	60	36	38	23	24	18	19
17	Schoolstraat zuid	14	4	29	6	43	9	64	7	50	11	79	9	64
19	Kerkstraat zuid	12	7	58	5	42	10	83	5	42	9	75	11	92
20	Past Welterstraat	24	17	71	8	33	11	46	6	25	20	83	19	79
21	plein P. Erenstraat	36	14	39	11	31	10	28	9	25	11	31	10	28
	totaal/gemiddeld	198	89	45	94	47	108	55	69	35	85	43	76	38
Winkel+Woon														
	totaal/gemiddeld	513	295	58	273	53	276	54	283	55	319	62	294	57

ad 7 en 9: op rijbaan zijn geen vakken aangebracht waardoor p-aanbod is gesteld op 0. Hier kan echter wel eventueel geparkeerd worden

ad 4 en 19: exclusief de prive parkeerplaatsen

ad 17 en 19: op rijbaan zijn geen vakken aangebracht maar is wel meegeteld als zijnde parkeerplaats

Gehandicapten- en taxiparkeerplaatsen zijn overal inbegrepen. Overzicht van de locaties:

10+15+16+18: 1 gehandicaptenparkeerplaats

8: 2 gehandicaptenparkeerplaatsen

13: 2 gehandicaptenparkeerplaatsen en 1 taxiplaats

onderzoekBEZETTINGSGRAADWaubachCentrumSep2005.xls

1
3-12-2007

BIJLAGE 3 BEZETTINGSGRAADMETING SCHAESBERG

versie 121107

ONDERZOEK BEZETTINGSGRAAD

CENTRUM SCHAESBERG

september - november 2005

bezettingsgraad >90%

binnen beïnvloedsgebied Centrumplan

nr.	locatie	p-aanbod	p-behoefte										gemid.	
			wo 28-9-05 14.30		do 10-11-05 14.30		di 15-11-05 14.30 het regende		do 17-11-05 13.30		do 10-11 18.30 tot 18.00 was markt			za 19-11 13.30 1 was gedeelt. markt
			aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
1	markt	101	53	52	44	44	51	50	62	61	83	82	91	90
3	Hoofdstraat zuid	9	3	33	1	11	3	33	2	22	7	78	6	67
4	achterom Brandhofstr	36	7	19	25	69	10	28	14	39	9	25	9	25
5	Brandhofstraat	9	0	0	4	44	5	56	4	44	3	33	4	44
6	terrein Hoofdstr zuid	62	33	53	33	53	29	47	32	52	40	65	43	69
	Hoofdstraat oost tussen markt-Baanstraat	19	11	58	14	74	11	58	11	58	16	84	15	79
8	terrein Hoofdstr midden	11	12	109	11	100	11	100	13	118	11	100	9	82
9	terrein Hoofdstr noord	27	22	81	19	70	21	78	24	89	23	85	25	93
10	terrein spie	32	20	63	25	78	20	63	23	72	25	78	21	66
11	Past. Schattenstraat	8	4	50	1	13	4	50	7	88	6	75	6	75
	Hoofdstraat west tussen Past. Schattenstr-Spoorstr	28	22	79	23	82	24	86	24	86	25	89	25	89
13	Hoofdstraat oost tussen Baanstr - Prinssenstr	19	15	79	16	84	13	68	16	84	17	89	19	100
	totaal/gemiddeld	361	202	56	216	60	202	56	232	64	265	73	273	76
buiten beïnvloedsgebied Centrumplan														
2	Pietersstraat	31	15	48	20	65	18	58	16	52	19	61	21	68
	Hoofdstraat oost tussen Prinssenstr - Stationsstr	20	18	90	9	45	19	95	13	65	19	95	20	100
15	Prinssenstraat	6	5	83	4	67	5	83	5	83	5	83	5	83
16	terrein C1000	43	19	44	22	51	26	60	19	44	41	95	39	91
	totaal/gemiddeld	100	57	57	55	55	68	68	53	53	84	84	85	85
totale gebied														
	totaal/gemiddeld	461	259	56	271	59	270	59	285	62	349	76	358	78

ad 1: p-aanbod is incl 5 pp voor bewoners

ad 7: 2 plaatsen zijn tbv laden/lossen

ad 13: 4 plaatsen zijn tbv laden/lossen

ad 16: exclusief de 7 priveparkeerplaatsen

1 gehandicaptenparkeerplaats: 1+2+6+9+10+12+14

2 gehandicaptenparkeerplaatsen: 16

4 gehandicaptenparkeerplaatsen: 4

1 taxiparkeerplaats: 12

1
12-11-2007

onderzoekBEZETTINGSGRAADSchaesbergCentrumJan2006.xls

BIJLAGE 4 BEZETTINGSGRAADMETING OP DE KAMP

Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp november 2007

tellingen zijn inclusief algemene invalidepp, exclusief invalidepp op naam bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	wo 7-11 14,00 (motregen)		wo 14-11 14,00		gemiddelde
			aantal	%	aantal	%	
nr 1 t/m 8 behoren tot het winkelgebied							
1	op de kamp**	170	153	90	159	94	92
2	edah (PLUS) noord	68	67	99	57	84	91
3	edah (PLUS) zuid	40	34	85	29	73	79
4	bartok raadh oost	36	35	97	35	97	97
5	bartok raad west	53	53	100	53	100	100
6	bartok raadh	21	21	100	20	95	98
7	rabobank	37	37	100	36	97	99
8	c1000	42	31	74	36	86	80
1t/m8	totaal	467	431	92	425	91	92
nr 9 t/m 19 behoren tot het woongebied							
9	bartok raadh B&W	8	8	100	2	25	63
10	bartok bewoners	29	24	83	23	79	81
11	kamperstraat zuid	10	8	80	8	80	80
12	hoogstraat west	4	3	75	3	75	75
13	hoogstraat oost	4	3	75	3	75	75
14	keizerstraat	24	9	38	17	71	54
15	beethovensingel*	16	6	38	12	75	56
16	bachlaan west**	34	3	9	3	9	9
17	bachlaan noord schuin**	22	16	73	13	59	66
18	bachlaan zuid	14	11	79	8	57	68
19	verdistraat	17	15	88	15	88	88
9t/m19	totaal	182	106	58	107	59	59
hele onderzoeksgebied							
1t/m19	totaal	649	537	83	532	82	82

* = bepaling parkeeraanbod op basis van schatting

** = terrein Op de Kamp (1) telt in totaal 8 algemene invalidepp van de in totaal aanwezige 170 pp

3-12-2007

Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp Zaterdag april 2007

tellingen zijn inclusief algemene invalidepp, exclusief invalidepp op naam

bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	parkeerbehoefte											
			14-4-07 ochtend				14-4-07 middag				21-4-07 ochtend			
			aantal	%			aantal	%			aantal	%		
nr 1 t/m 8 behoren tot het winkelgebied														
1	op de kamp**	170	157	92		165	97		160	94	165	97	167	98
2	edah (PLUS) noord	68	61	90		55	81		64	94	60	88	68	100
3	edah (PLUS) zuid	40	36	90		34	85		30	75	36	90	39	98
4	bartok raadh oost	36	12	33		13	36		30	83	9	25	14	39
5	bartok raadh west	53	11	21		18	34		20	38	22	42	20	38
6	bartok raadh	21	14	67		17	81		20	95	16	76	17	81
7	rabobank	37	33	89		30	81		37	100	37	100	36	97
8	c1000	42	40	95		41	98		42	100	41	98	37	88
11/m8	totaal	467	364	78		373	80		403	86	386	83	398	85
nr 9 t/m 19 behoren tot het woongebied														
9	bartok raadh B&W	8	6	75		1	13		6	75	4	50	1	13
10	bartok bewoners	29	19	66		17	59		22	76	10	34	13	45
11	kamperstraat zuid	10	7	70		6	60		10	100	10	100	2	20
12	hoogstraat west	4	2	50		3	75		4	100	4	100	4	100
13	hoogstraat oost	4	3	75		3	75		4	100	4	100	1	25
14	keizerstraat	24	5	21		7	29		20	83	18	75	20	83
15	beethovensingel*	16	5	31		4	25		15	94	4	25	11	69
16	bachlaan west**	34	4	12		4	12		14	41	10	29	30	88
17	bachlaan noord schuin*	22	20	91		15	68		18	82	16	73	4	18
18	bachlaan zuid	14	12	86		13	93		11	79	8	57	10	71
19	verdistraat	17	14	82		16	94		10	59	11	65	16	94
9t/m19	totaal	182	97	53		89	49		134	74	99	54	116	64
totaal onderzoeksgebied														
11/m19	totaal	649	461	71		462	71		537	83	485	75	472	73

* = bepaling parkeeraanbod op basis van schatting

** = terrein Op de Kamp (1) telt in totaal 8 algemene invalidepp van de in totaal aanwezige 170 pp

12-11-2007

Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp juni 2006

tellingen zijn inclusief algemene invalidepp, exclusief invalidepp op naam bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	parkeerbehoefte					
			wo 14-6 14.15 (30°C)		do 22-6 14.15		vr 23-6 14.30	
			aantal	%	aantal	%	aantal	%
nr 1 t/m 8 behoren tot het winkelgebied								
1	op de kamp**	170	150	88	161	95	157	92
2	edah (PLUS) noord	68	62	91	64	94	57	84
3	edah (PLUS) zuid	40	24	60	22	55	12	30
4	bartok raadh oost	36	32	89	30	83	27	75
5	bartok raad west	53	53	100	53	100	42	79
6	bartok raadh	21	18	86	21	100	19	90
7	rabobank	37	36	97	36	97	36	97
8	c1000	42	44	105	42	100	40	95
1t/m8	totaal	467	419	90	429	92	390	84
nr 9 t/m 19 behoren tot het woongebied								
9	bartok raadh B&W	8	6	75	6	75	3	38
10	bartok bewoners	29	21	72	24	83	20	69
11	kamperstraat zuid	10	9	90	11	110	7	70
12	hoogstraat west	4	2	50	2	50	4	100
13	hoogstraat oost	4	4	100	3	75	3	75
14	keizerstraat	24	9	38	17	71	19	79
15	beethovensingel*	16	7	44	6	38	5	31
16	bachlaan west*	34	5	15	6	18	6	18
17	bachlaan noord schuin*	22	21	95	21	95	17	77
18	bachlaan zuid	14	4	29	5	36	9	64
19	verdistraat	17	11	65	5	29	14	82
9t/m19	totaal	182	99	54	106	58	107	59
hele onderzoeksgebied								
1t/m19	totaal	649	518	80	535	82	497	77
1t/m19	totaal							

* = bepaling parkeeraanbod op basis van schatting

** = terrein Op de Kamp (1) telt in totaal 8 algemene invalidepp van de in totaal aanwezige 170 pp

Conclusies op basis van vergelijking met 'Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp februari 2004':

De parkeerschijfzone heeft rond de middaguren nagenoeg geen effect gehad op de bezetting van de verschillende parkeergelegenheden rondom het winkelgebied. Alleen de bezetting op het terrein achter de Edah (PLUS) is licht gestegen. De terreinen die het dichtst bij de winkels zijn gelegen blijven bezettingsgraden vertonen van ver boven de 90%. Alleen het zuidelijk gedeelte van het terrein achter De Edah (PLUS) heeft net als in 2004 een lage bezetting. Dit terrein wordt als gevolg van de parkeerschijf dus wel iets vaker gebruikt dan voorheen maar dit kan nog meer zijn. Voor het winkeland publiek blijft het rond het middaguur zeer moeilijk om een parkeerplaats te vinden.

12-11-2007

Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp feb 2004

tellingen zijn inclusief algemene invalidepp. exclusief invalidepp op naam bezettingsgraad >90%

nr.	locatie	p-aanbod	parkeerbehoefte						gemiddelde
			wo 11-2 14.30		do 12-2 14.00		vr 13-2 14.30		
			aantal	%	aantal	%	aantal	%	
nr 1 t/m 8 behoren tot het winkelgebied									
1	op de kamp**	170	164	96	161	95	163	96	96
2	edah (PLUS) noord	68	54	79	53	78	67	99	85
3	edah (PLUS) zuid	40	17	43	23	58	39	98	66
4	bartok raadh oost	36	36	100	34	94	33	92	95
5	bartok raad west	53	52	98	52	98	49	92	96
6	bartok raadh	21	19	90	24	114	22	105	103
7	rabobank	37	37	100	37	100	37	100	100
8	c1000	42	42	100	37	88	38	90	93
1t/m8	totaal	467	421	90	421	90	448	96	92
nr 9 t/m 19 behoren tot het woongebied									
9	bartok raadh B&W	8	3	38	4	50	1	13	33
10	bartok bewoners	29	21	72	29	100	27	93	89
11	kamperstraat zuid	10	4	40	7	70	10	100	70
12	hoogstraat west	4	4	100	4	100	3	75	92
13	hoogstraat oost	4	3	75	3	75	3	75	75
14	keizerstraat	24	6	25	7	29	6	25	26
15	beethovensingel*	16	8	50	13	81	9	56	63
16	bachlaan west*	34	4	12	8	24	4	12	16
17	bachlaan noord schuin*	22	22	100	21	95	18	82	92
18	bachlaan zuid	14	6	43	8	57	9	64	55
19	verdistraat	17	11	65	7	41	14	82	63
9t/m19	totaal	182	92	51	111	61	104	57	56
totaal onderzoeksgebied									
1t/m19	totaal	649	513	79	532	82	552	85	82

* = bepaling parkeeraanbod op basis van schatting

** = terrein Op de Kamp (1) telt in totaal 8 algemene invalidepp van de in totaal aanwezige 170 pp

12-11-2007

BIJLAGE 5 EVALUATIE PARKEERSCHIJFZONE OP DE KAMP

Evaluatie Parkeerschijfzone Op de Kamp Dorpsstraat

Datum: Juli 2006

Doel van de maatregel was het weren van langparkeerders op het parkeerterrein aan de Dorpsstraat zodat er meer ruimte zou ontstaan voor de kortparkeerders zijnde de winkelbezoekers. De bereikbaarheid van het winkelcentrum zou hiermee worden bevorderd.

Vanaf dinsdag 4 april 2006 is de maatregel in werking getreden waarbij tot 1 mei 2006 door de boa's waarschuwingskaartjes zijn uitgedeeld aan foutief geparkeerde voertuigen. Vanaf 1 mei 2006 worden er door de boa's bekeuringen uitgedeeld. De maximum parkeerduur binnen de parkeerschijfzone bedraagt 2.5uur en de dagen en tijdstippen waarop het gebruik van de parkeerschijf verplicht is, is beperkt tot:

- Maandag tot en met zaterdag: van 9.00 tot 17.00 uur;
- Koopzondagen van 10.00 tot 17.00 uur;
- Koopavonden tot 19.00 uur.

Ten behoeve van de evaluatie zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en hebben enkele gesprekken plaatsgevonden. De uitkomsten met hun eventuele conclusies hiervan zijn in afzonderlijke notities samengevat (zie bijlage) waarnaar voor het verkrijgen van een volledig beeld van de effecten van de maatregel wordt verwezen. Het gaat hierbij om de volgende onderzoeken/overlegsituaties:

- Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp feb 2004 (wo11, do12 en vr13 februari 2004) ±14.00uur, hele centrum;
- Globaal parkeeronderzoek Op de Kamp juni 2006 (wo14, do22, vr23 juni 2006) ±14.00uur, hele centrum;
- Kentekenonderzoek Op de Kamp d.d. di9 november 2004;
- Kentekenonderzoek Op de Kamp d.d. di27 juni 2006;
- Verslag Overleg inzake evaluatie parkeerschijfzone Op de Kamp d.d. 13 juni 2006.

De algehele conclusie van bovenstaande notities is dat de maatregel het juiste effect heeft gehad. Er heeft een sterke verplaatsing opgetreden van langparkeerders naar het terrein achter de PLUS waardoor er op het terrein aan de Dorpsstraat meer ruimte is ontstaan voor de kortparkeerders. De bereikbaarheid van het winkelcentrum is hierdoor verbeterd. Negatieve neveneffecten, zoals problemen in omliggende woonstraten, zijn niet geconstateerd.

Een belangrijke nevenconclusie is wel dat de totale parkeerdruk rondom het winkelcentrum nog steeds zeer hoog is. Een parkeerschijfzone heeft geen invloed op de parkeerbehoefte, het zorgt slechts voor een betere verdeling van het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen onder de lang- en kortparkeerders. Aangezien de gemiddelde bezettingsgraad tegen de 90% ligt (gemiddeld

88% in 2006) is er dus sprake van veel zoekgedrag hetgeen weer een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Ook op het terrein aan de Dorpsstraat is de bezettingsgraad, net als voor de maatregel, nog steeds gedurende een groot deel van de dag hoger dan 90% en is er dus sprake van ongewenst zoekgedrag.

Handhaving van de maatregel is een van de belangrijkste voorwaarden om een dergelijke maatregel te kunnen laten slagen en dat is uitstekend opgepakt door de Beleidsgroep Handhaving, afdeling OR en de drie boa's. Uit hun ervaring is wel gebleken dat het aantal overtredingen constant heel hoog blijft. In de maand mei werden 300 en in de maand juni 375 bekeuringen uitgedeeld. Dit betekent dat de maatregel nog steeds niet bij iedereen is doorgedrongen ondanks de vele inspanningen die hiervoor zijn gedaan (aandacht in de pers en het uitdelen van waarschuwingen aan overtreders in de eerste maand). Op de gemeentepagina in de Landgraaf Koerier zal hier binnenkort nogmaals aandacht aan worden geschonken.

PARKEERSCHIJFZONE C1000–TERREIN

Ten behoeve van het verzoek van de winkeliersvereniging om tevens het terrein bij de C1000 aan te wijzen als parkeerschijfzone zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd (als bijlage toegevoegd):

- Kentekenonderzoek Op de Kamp C1000 en Rabobankterrein d.d. di14 juni 2005;
- Kentekenonderzoek Op de Kamp C1000 d.d. di23 mei en di27 juni 2006;
- Schouw C1000–terrein d.d. vr23 juni 2006 en di 27 juni 2006 (in vroege ochtend).

Sinds de invoering van de parkeerschijfzone aan de Dorpsstraat is het aantal langparkeerders op het terrein bij de C1000 licht toegenomen. Van de beschikbare 42 parkeerplaatsen wordt gemiddeld 40–45% door langparkeerders bezet terwijl voorheen dit 33% betrof. In aantallen betreft dit een toename van 3–5 langparkeerders.

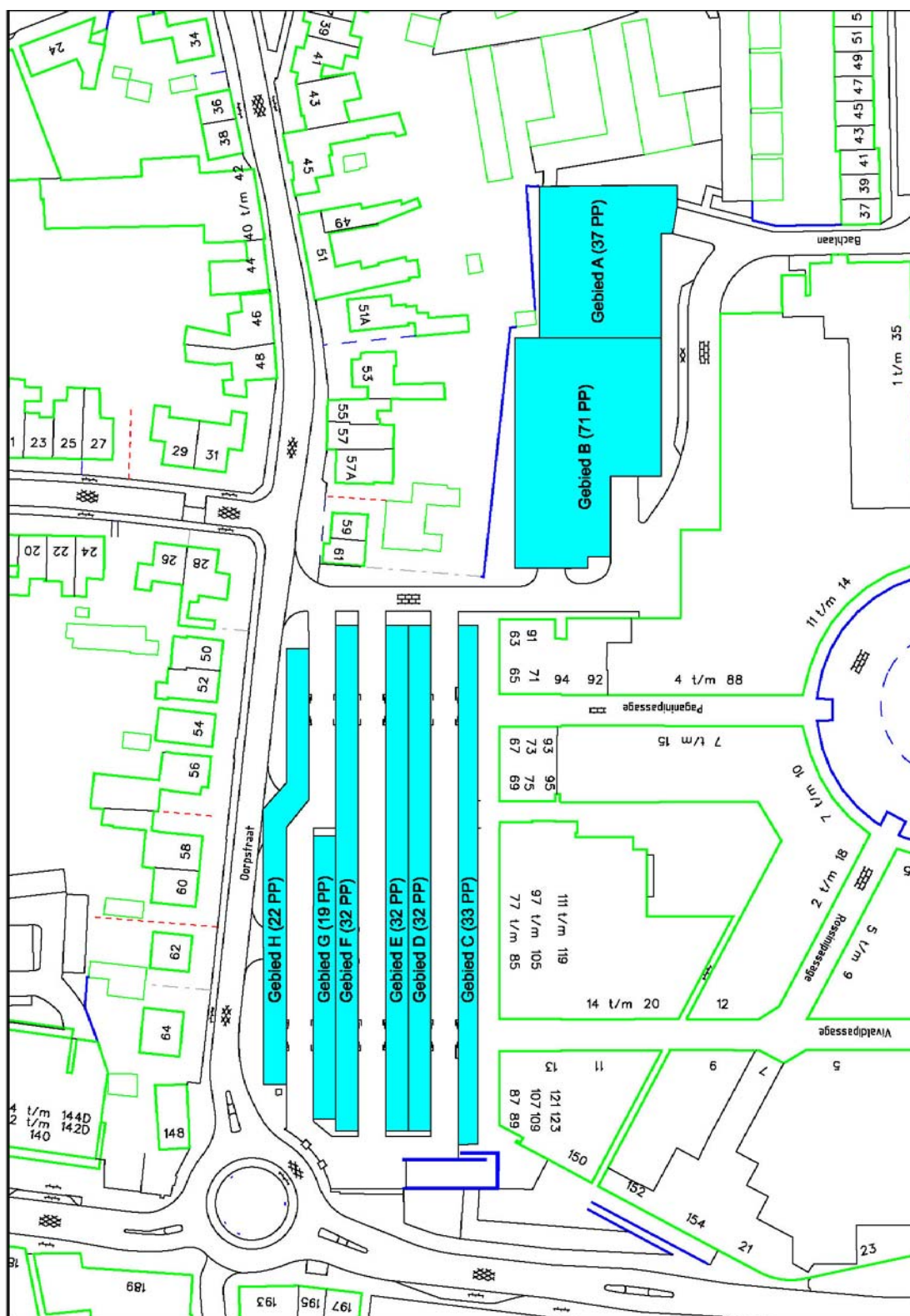
Het gevaar van het aanduiden van een parkeerschijfzone op dit terrein is dat de huidige langparkeerders op dit terrein zich gaan verplaatsen naar de tegenover gelegen woonbuurt. Het nabijgelegen terrein voor de Rabobank wordt immers reeds voor 100% door langparkeerders gebruikt en de andere parkeerterreinen rondom het centrum zijn geen geschikt alternatief omdat deze te ver weg zijn gelegen.

In tegenstelling tot het terrein aan de Dorpsstraat, alwaar het terrein achter de Edah het alternatief was voor de langparkeerders, is er voor de huidige langparkeerders bij de C1000 geen alternatief aanwezig. Daarnaast blijkt dat de bezetting van het terrein bij de C1000 alsook bij de Rabobank nagenoeg de gehele dag tegen, of zelfs over, de 100% ligt hetgeen tot veel zoekgedrag leidt. Klaarblijkelijk leidt dit in de huidige situatie reeds tot uitwijkgedrag naar de omliggende woonstraat de Kamperstraat. Het invoeren van een parkeerschijf op dit terrein zal naar verwachting geen oplossing bieden voor deze grote parkeerdruk en het hierdoor ontstane zoekgedrag. Daarnaast zal het uitwijkgedrag naar woonstraten verder worden versterkt.

Het is begrijpelijk dat de winkeliers ook graag dit terrein aangeduid zien als parkeerschijfzone omdat ook dit terrein is gelegen aan een belangrijke ingang van het winkelcentrum. Het gaat hierbij dus om het weren van ongeveer 20 langparkeerders. Om uitwijkgedrag naar woonstraten te kunnen voorkomen, zal er voor deze 20 een geschikt alternatief geboden moeten worden. Ruimte voor het creëren van extra parkeerplaatsen in de nabije omgeving is er niet.

Uit de schouw van het C1000-terrein (zie bijlage) is gebleken dat de langparkeerders nagenoeg allemaal werknemers zijn van winkels uit het winkelcentrum. Van de 13 ondervraagden langparkeerders waren er 2 werkzaam bij onze eigen gemeente (nu parkeren deze inmiddels elders) en 11 bij verschillende winkels in het centrum. Het terrein voor de Rabobank wordt voor 100% gebruikt door langparkeerders waarvan een groot deel door werknemers van de Rabobank zelf.

Het invoeren van een parkeerschijfzone op het terrein bij de C1000 is dus wel mogelijk, maar het zal, net als op het terrein aan de Dorpsstraat, geen oplossing bieden voor de grote parkeerdruk die momenteel op dit terrein en op dat voor de Rabobank aanwezig is. Daarnaast levert het voor de gemeente extra kosten op in de vorm van voorbereiding, materiaal(borden) en handhaving. Gelet op de gesprekken die zowel ambtelijk alsook door enkele bestuurders reeds zijn gevoerd met de winkeliersvereniging en de sterke wens van de winkeliersvereniging om ook dit terrein aangeduid te zien als parkeerschijfzone, wordt voorgesteld aan hun verzoek tegemoet te komen.



Verslag

Betreft: Overleg inzake evaluatie parkeerschijfzone Op de Kamp

Datum: 13-6-2006

Aanwezig: W. Weertz (WW, boa), E. Eggen (EE, wijkcoördinator midden), E. Claessen (EC, accountmanager E.Z.B.), I. Brabants (IB, beleidsmedewerker Verkeer)

ACTIE

- Dit overleg is bedoeld om de ervaringen over de ingevoerde parkeerschijfzone aan de Dorpsstraat uit te wisselen zodat dit gebruikt kan worden bij de evaluatie;
- Werkzaamheden in het kader van de handhaving wordt door EE gecoördineerd. Over de intensiteit heeft EE met wethouder Janssen afgestemd. Gaan voorlopig op zelfde voet voort. Iedereen vindt overigens wel dat intensiteit naar beneden zou kunnen. 2x per dag is erg veel;
- WW:
 - Het aantal bekeuringen per dag is zeer hoog en blijft steeds gelijk (300 in de maand mei). Men is hardleers.
 - Verzoekt nogmaals een publicatie te doen over de parkeerschijfzone omdat veel mensen ondanks de bebording en markering nog steeds niet schijnen te weten dat deze maatregel is ingevoerd;
 - Boa's worden veel aangesproken door mensen met algemene vragen maar ook vragen over een pas verkregen bekeuring. Boa's zijn lang op het terrein bezig waardoor mensen hun bij een gekregen bekeuring nog zien lopen en naar hun toe gaan. Uitleggen wat/waarom kost erg veel tijd. Mensen zijn wel positief over het feit dat er op het terrein aan de Dorpsstraat meer ruimte is ontstaan;
 - Mensen zijn overwegend positief over de maatregel
 - Op het terrein aan de Dorpsstraat is meer ruimte ontstaan en achter de Edah is het drukker geworden en staat het regelmatig helemaal vol;
 - Overlast in omliggende woonstraten is niet geconstateerd;
 - Er is nog niets geregeld ten aanzien van ontheffingen. Ontheffingen dienen geregeld te worden voor mensen die bv aan de weg moeten werken. Ook voor de CZ-bus dient een actuele ontheffing te worden gemaakt. De huidige houdt geen rekening met de parkeerschijfzone;
- Algemene indruk is dat de maatregel een positief effect heeft gehad op de bereikbaarheid van het winkelcentrum voor winkelbezoekers;
- IB en EC hebben recent een kort overleg gehad met de heer Haga, vertegenwoordiger van de winkeliersvereniging. Deze gaf aan zeer tevreden te zijn over de maatregel maar is van mening dat deze maatregel ook ingevoerd dient te worden op het terrein bij de C1000 omdat ook dit een ingang is van het winkelcentrum en de daar aanwezige winkels veel hinder ondervinden van langparkeerders;
- IB geeft aan dat op basis van een op 23 mei 2006 gehouden kentekenonderzoek op het C1000-terrein, blijkt dat het aantal langparkeerders hier ligt is gestegen. Momenteel wordt bekeken of het mogelijk is ook hier de parkeerschijf in te gaan stellen;
- IB zal een collegevoorstel maken waarin is opgenomen:
 - De algemene evaluatie van de parkeerschijfzone aan de Dorpsstraat;
 - Een voorstel omtrent het verzoek tot uitbreiding van de parkeerschijfzone met het terrein bij de C1000. WW geeft hierbij aan de invoering hiervan pas te doen nadat men bij Op de Kamp aan de maatregel is gewend en het aantal bekeuringen nog maar beperkt is.

IB

Kentekenonderzoek Op De Kamp

Datum: di 27 juni 2006 bezettingsgraad >90%

gebied	p-aanbod	BEZETTINGSGRADEN											
		p-behoefte											
		7.30uur		9uur		11uur		13uur		15uur		17uur	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
A	37	3	8	12	32	25	68	30	81	20	54	15	41
B	71	6	8	42	59	68	96	70	99	56	79	48	68
totaalA+B	108	9	8	54	50	93	86	100	93	76	70	63	58
dorpstraat	170	4	2	73	43	151	89	162	95	152	89	121	71
totaal	278	13	5	127	46	244	88	262	94	228	82	184	66

onderzoek van 9 november 2004:

A	37	x	x	14	38	30	81	18	49	11	30	5	14
B	71	x	x	32	45	60	85	62	87	53	75	34	48
totaalA+B	108	x	x	46	43	90	83	80	74	64	59	39	36
dorpstraat	170	x	x	105	62	161	95	155	91	153	90	117	69
totaal	278	x	x	151	54	251	90	235	85	217	78	156	56

NB: het terrein achter de PLUS is opgesplitst in een zuidelijk deel A (in ander onderzoek is dit 3) en een noordelijk deel B (in ander onderzoek is dit 2)

Conclusie:

De invoering van de parkeerschijf op het terrein aan de Dorpsstraat heeft geen noemenswaardige invloed gehad op de verdeling van de bezettingsgraden op de terreinen aan de Dorpsstraat en achter de PLUS. Op het zuidelijke deel van het terrein achter de PLUS blijft de bezettingsgraad het kleinste en is hier alleen rond het middaguur sprake van een licht zoekgedrag.

30-11-2007

Kentekenonderzoek Op De Kamp

Datum: di 27 juni 2006

		% LANGPARKERERS																	
		p-behoefte																	
gebied	p-aanbod	9uur			11uur			13uur			15uur			17uur			alle uren		
		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal	
		totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%
A	37	12	11	30	25	18	49	30	18	49	20	15	41	15	10	27	102	72	39
B	71	42	33	46	68	45	63	70	45	63	56	40	56	48	33	46	284	196	31
totaal A+B	108	54	44	41	93	63	58	100	63	58	76	55	51	63	43	40	386	268	50

onderzoek van 9 november 2004:

A	37	14	7	19	30	13	35	18	10	27	11	8	22	5	0	0	78	38
B	71	32	13	18	60	16	23	62	21	30	53	22	31	34	15	21	241	87
totaal A+B	108	46	20	19	90	29	27	80	31	29	64	30	28	39	15	14	319	125
C/mH	170	105	39	23	161	51	30	155	49	29	153	49	29	117	38	22	691	226
totaal	278	151	59	21	251	80	29	235	80	29	217	79	28	156	53	19	1010	351

NB: het terrein achter de PLUS is opgesplitst in een zuidelijk deel A (in ander onderzoek is dit 3) en een noordelijk deel B (in ander onderzoek is dit 2)

De genoemde % zijn ten opzichte van het totale p-aanbod

Conclusie:

Het aantal langparkeerders op het terrein achter de PLUS is meer dan verdubbeld, van 125 naar 268 voor de 5 telmomenten tezamen, en op het maatgevende uur van 29 naar 63. Uit de tabel blijkt ook dat de voormalige langparkeerders op de Dorpsstraat niet allemaal naar de PLUS zijn verhuisd. Het totaal aantal langparkeerders op de terreinen Dorpsstraat en Edah tezamen bedroeg in 2004 351 langparkeerders voor de 5 telmomenten tezamen, anno 2006 zijn dit er 268. Op het maatgevende uur waren er in 2004 in totaal 80 langparkeerders, anno 2006 zijn dit er 63. Wellicht zijn deze langparkeerders naar andere parkeerterreinen verhuisd of ze zijn gewoon op de Dorpsstraat blijven staan. Dit laatste kan worden onderbouwd door het feit dat er in de maand mei 300 en in de maand juni 375 bekeuringen zijn uitgedeeld aan foutparkeerders.

Maximaal 58% van de beschikbare parkeerplaatsen achter de PLUS wordt door langparkeerders gebruikt. Er is dus nog ruimte over voor de opvang van extra langparkeerders.

Opmerking: Het % dat langer staat geparkeerd dan 2uur is in werkelijkheid nog groter maar hoeveel is niet met dit onderzoek aantoonbaar (dit komt vanwege het ruime onderzoeksinterval van 2uur; een voertuig dat 1x staat gendeed, kan minimaal 1 minuut aanwezig zijn geweest en maximaal 3uur en 59 minuten).

30-11-2007

Kentekenonderzoek Op De Kamp

Datum: 9 november 2004

bezettingsgraad >90%

gebied	p-aanbod	BEZETTINGSGRADEN											
		p-behoefte											
		9uur		11uur		13uur		15uur		17uur			
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
A	37	14	38	30	81	18	49	11	30	5	14		
B	71	32	45	60	85	62	87	53	75	34	48		
C	33	27	82	31	94	27	82	26	79	21	64		
D	32	32	100	29	91	32	100	26	81	25	78		
E	32	19	59	31	97	29	91	30	94	22	69		
F	32	18	56	30	94	31	97	31	97	20	63		
G	19	2	11	18	95	17	89	18	95	13	68		
H	22	7	32	22	100	19	86	22	100	16	73		
totaal	278	151	54	251	90	235	85	217	78	156	56		

Conclusie:

De piek in de bezettingsgraad is over een grote lengte van de dag verspreid. Het terrein aan de Dorpsstraat (C/mH) heeft hogere en langere pieken dan het terrein achter de PLUS (A en B). Met name het zuidelijk deel van het PLUS-terrein (B) heeft een lage en korte piek: - de gemiddelde bezettingsgraad van het onderzoeksgebied is op 11 en 13 uur groter dan de maximale waarde van 80% namelijk 90 resp 85% - op 15 uur is op het terrein aan de Dorpsstraat (C t/m H) de bezettingsgraad nog steeds veel groter dan 80% - op de eerste twee rijen van het terrein aan de Dorpsstraat (C en D), geteld vanuit de kant van het winkelcentrum, is ook op 9 uur de bezettingsgraad reeds groter dan 80% (82 resp 100%) - op het terrein achter de PLUS (A en B) is de parkeerdruk in het algemeen geringer dan het terrein aan de Dorpsstraat (C t/m H). - het zuidelijk deel van het PLUS-terrein (A) heeft alleen om 11 uur een hoge bezettingsgraad, daarbuiten is deze relatief laag.

30-11-2007

Kentekenonderzoek Op De Kamp

Datum: 9 november 2004

		% LANGPARKKEERDERS																	
		p-behoefte																	
gebied	p-aanbod	9uur			11uur			13uur			15uur			17uur			alle uren		
		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal	
		totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%
A	37	14	7	19	30	13	35	18	10	27	11	8	22	5	0	0	78	38	21
B	71	32	13	18	60	16	23	62	21	30	53	22	31	34	15	21	241	87	25
C	33	27	11	33	31	12	36	27	10	30	26	9	27	21	6	18	132	48	29
D	32	32	10	31	29	10	31	32	9	28	26	9	28	25	5	16	144	43	27
E	32	19	5	16	31	6	19	29	7	22	30	7	22	22	6	19	131	31	19
F	32	18	6	19	30	9	28	31	7	22	31	8	25	20	7	22	130	37	23
G	19	2	2	11	18	6	32	17	8	42	18	7	37	13	5	26	68	28	29
H	22	7	5	23	22	8	36	19	8	36	22	9	41	16	9	41	86	39	35
totaal	278	151	59	21	251	80	29	235	80	29	217	79	28	156	53	19	1010	351	25

NB: De genoemde % zijn ten opzichte van het totale p-aanbod

Conclusie:

Op het p-terrein aan de Dorpsstraat en achter de Edah/PLUS is het aandeel langparkeerders groot. Het aandeel langparkeerders is over deze terreinen gelijkmatig verdeeld:

- gemiddeld 25% en maximaal 29% van alle beschikbare parkeerplaatsen zijn bezet door parkeerders die er in ieder geval langer staan dan 2uur.
- het aandeel langparkeerders is over alle gebieden rondom het terrein aan de Dorpsstraat en achter de Edah gelijkmatig verdeeld.
- het maximaal aantal langparkeerders bedraagt in ieder geval 80

Opmerking: Het % dat langer staat geparkeerd dan 2uur is in werkelijkheid nog groter maar hoeveel is niet met dit onderzoek aantoonbaar (dit komt vanwege het ruime onderzoeksinterval van 2uur; een voertuig dat 1x staat genoteerd, kan minimaal 1 minuut aanwezig zijn geweest en maximaal 3uur en 59 minuten).

Kentekenonderzoek Op De Kamp C1000

Datum: di 23-5-2006 en di 27-6-2006 bezettingsgraad >90%

BEZETTINGSGRADEN C1000													
datum	p-aanbod	p-behoefte											
		7.30uur		9uur		11uur		13uur		15uur		17uur	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
270606	42	5	12	40	95	40	95	42	100	42	100	41	98
230506	42	x	x	38	90	41	98	39	93	38	90	41	98

onderzoek van 14 juni 2005:

140605	42	x	x	33	79	41	98	41	98	40	95	26	62
--------	----	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

BEZETTINGSGRADEN Rabobankterrein													
datum	p-aanbod	p-behoefte											
		7.30uur		9.00uur		11uur		13uur		15uur		17uur	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
270606	37	3	8	36	97	39	105	40	108	39	105	38	103

onderzoek van 14 juni 2005:

140605	37	x	x	37	100	37	100	37	100	30	81	26	70
--------	----	---	---	----	-----	----	-----	----	-----	----	----	----	----

BEZETTINGSGRADEN Kamperstraat													
datum	p-aanbod	p-behoefte											
		7.30uur		9.00uur		11uur		13uur		15uur		17uur	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
270606	10	1	10	3	30	7	70	8	80	7	70	9	90

Conclusie:

De bezettingsgraden op de terreinen bij de C1000 en de Rabobank zijn sinds de invoering van de parkeerschijf aan de Dorpsstraat daar waar het nog mogelijk was, nog iets toegenomen. De bezettingsgraad op beide terreinen liggen bijna de gehele dag tegen de 100% of zelfs erboven. De hoge bezettingsgraad wordt nu eerder bereikt en duurt langer. Er was en is hierdoor sprake van veel zoekgedrag.

30-11-2007

Kentekenonderzoek Op De Kamp C1000

Datum: di 23-5-2006 en di 27-6-2006

		% LANGPARKEREDERS C1000																	
		p-behoefte																	
datum	p-aanbod	9uur			11uur			13uur			15uur			17uur			alle uren		
		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal		aantal	aantal	
		totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%	totaal	pp bezet	%
270606	42	40	19	45	40	22	52	42	19	45	42	14	33	41	11	26	205	85	40
230506	42	38	20	48	41	21	50	39	20	48	38	20	48	41	13	31	197	94	45

onderzoek van 14 juni 2005

140605	42	33	16	38	41	18	43	41	16	38	40	13	31	26	6	14	181	69
--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	-----	----

NB: De genoemde % zijn ten opzichte van het totale p-aanbod

Conclusie:

De parkeerschijfzone bij de Dorpsstraat heeft een kleine toename veroorzaakt in het aantal langparkeerders op het terrein bij de C1000. Het percentage langparkeerders (t.o.v. parkeeraanbod) op het terrein bij de C1000 is van 33% gestegen naar 40-45%. Het gaat hierbij om ongeveer 3 tot 5 extra langparkeerders. Opmerking: Het % dat langer staat geparkeerd dan 2uur is in werkelijkheid nog groter maar hoeveel is niet met dit onderzoek aantoonbaar (dit komt vanwege het ruime onderzoeksinterval van 2uur; een voertuig dat 1x staat geparkeerd, kan minimaal 1 minuut aanwezig zijn geweest en maximaal 3uur en 59 minuten).

30-11-2007

Kentekenonderzoek Op De Kamp: C1000 en Rabobankterrein

Datum: 14-6-2005 bezettingsgraad >90%

BEZETTINGSGRADEN											
gebied	p-aanbod	p-behoefte									
		9uur		11uur		13uur		15uur		17uur	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
c1000	42	33	79	41	98	41	98	40	95	26	62
Rabobank	37	37	100	37	100	37	100	30	81	26	70
totaal	79	70	89	78	99	78	99	70	89	52	66

Conclusie:

De bezettingsgraden op beide terreinen zijn zeer hoog en worden over de volle lengte van de dag verspreid. Alleen om 17uur zijn de bezettingsgraden lager.

Kentekenonderzoek Op De Kamp: C1000 en Rabobankterrein

Datum: 14-6-2005

		% LANGPARKERERS																	
		p-behoefte																	
gebied	p-aanbod	9uur			11uur			13uur			15uur			17uur			alle uren		
		aantal	aantal	pp bezet >2uur	aantal	aantal	pp bezet >2uur	aantal	aantal	pp bezet >2uur	aantal	aantal	pp bezet >2uur	aantal	aantal	pp bezet >2uur	aantal	aantal	pp bezet >2uur
		bezetten	bezetten	%	bezetten	bezetten	%	bezetten	bezetten	%	bezetten	bezetten	%	bezetten	bezetten	%	bezetten	bezetten	%
C1000	42	33	16	38	41	18	43	41	16	38	40	13	31	26	6	14	181	69	33
Rabo	37	37	35	95	37	36	97	37	35	95	30	25	68	26	18	49	167	149	81
totaal	79	70	51	65	78	54	68	78	51	65	70	38	48	52	24	30	348	218	55

NB: De genoemde % zijn ten opzichte van het totale p-aanbod

NB: De genoemde % zijn ten opzichte van het totale p-aanbod

Conclusie:

Het aandeel langparkeerders op beide terreinen tezamen is groot, gemiddeld ongeveer 55%. Het Rabobankterrein wordt voor een groot deel van de dag zelfs voor bijna 100% bezet door langparkeerders. Het instellen van een parkeerduurbeperking op het C1000-terrein zal betekenen dat de omstreeks 16 langparkeerders op dit terrein niet op het Rabobankterrein terecht zouden kunnen. Deze zullen moeten uitwijken naar parkeerplaatsen elders in de omgeving waarbij het gevaar bestaat dat deze in de woonwijken terecht gaan komen.

- 63% van alle bezette parkeerplaatsen zijn bezet door parkeerders die er in ieder geval langer staan dan 2uur
- het maximaal aantal langparkeerders bedraagt in ieder geval 54

Opmerking: Het % dat langer staat geparkeerd dan 2uur is in werkelijkheid nog groter maar hoeveel is niet met dit onderzoek aantoonbaar (dit komt vanwege het ruime onderzoeksinterval van 2uur; een voertuig dat 1x staat geparkeerd, kan minimaal 1 minuut aanwezig zijn geweest en maximaal 3uur en 59 minuten).

30-11-2007

