

ParkeerVisie Heeze-Leende



Naam Opsteller: Michiel Tromp (beleid)

Afdeling: Ruimtelijk Domein

Datum: April 2019

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 – INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 – HUIDIGE SITUATIE EN BELEIDSKADERS	7
2.1 Parkeervoorzieningen	7
2.2 Knelpunten	9
2.3 Landelijk, provinciaal en regionaal beleid	10
HOOFDSTUK 3 – TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN	11
3.1 Gemeentelijke ontwikkelingen	11
3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen	12
HOOFDSTUK 4 – VISIE PARKEREN	13
HOOFDSTUK 5 –AUTOPARKEREN	15
5.1 Uitgangspunten van de visie	15
5.1.1 Parkeernormen	15
5.1.2 Parkeren bedrijven en bedrijfsmatige activiteiten	19
5.1.3 Bijzondere Doelgroepen	19
5.1.4 Parkeerregulering	21
5.1.5 Weginrichting	22
5.1.6 Verwijssystemen	23
5.1.7 Duurzame mobiliteit	24
HOOFDSTUK 6 – FIETSPARKEREN	25
6.1 Uitgangspunten van de visie	25
OVERZICHT BIJLAGEN	27
BIJLAGE 1 - PARKEERNORMEN GEMEENTE HEEZE-LEENDE	29
Tabel 1: CROW Parkeerkencijfers auto	29
Tabel 2: CROW Parkeerkencijfers fiets	31
Tabel 3: acceptabele loopafstanden tot parkeerplaatsen	33
Afbeelding 14: overzicht gebiedsindeling Kern Heeze	34
Afbeelding 15: overzicht gebiedsindeling Kern Leende	34
BIJLAGE 2 – PARKEERBALANS	37
Tabel 4: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen	38
Tabel 5: aanwezigheidspercentages	39
BIJLAGE 3 – PARKEERREGULERING	41
Afbeelding 16: Schema parkeerregulering	
BIJLAGE 4 – PARKEERONDERZOEK	43
Afbeelding 17: overzichtskaart parkeeronderzoek Heeze	43
Tabel 6: de gemiddelde bezettingsgraad van dinsdag en donderdag	44
Tabel 7: de gemiddelde bezettingsgraad van de koopavond en de zaterdagmiddag	45
Tabel 8: de gemiddelde bezettingsgraad in het onderzoeksgebied en in het centrum	46
Tabel 9: overzicht kentekenonderzoek	47

HOOFDSTUK 1 – INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Onze huidige parkeervisie is vastgesteld in 2010. Door het gewijzigde aanbod, de gewijzigde inzichten en eisen omtrent parkeren is deze parkeervisie verouderd en toe aan een actualisatie. Het doel van de actualisatie is om aan te sluiten bij de huidige visie en richting geven ten aanzien van parkeerkeuzes bij (nieuwe) ontwikkelingen voor de komende jaren. Hieronder valt ook het vaststellen van de parkeernorm voor zowel auto als fiets. Dit document is dynamisch en biedt voor verschillende parkeervraagstukken, uitgangspunten en handvatten.



Afbeelding 1: kaart gemeente Heeze-Leende. Bron: Planviewer

1.2 Leeswijzer

Om tot een geactualiseerde parkeervisie te komen, heeft zowel intern (verschillende beleidsvelden) als extern (verkeerscommissie) een evaluatie plaatsgevonden van de vorige parkeervisie uit 2010. Tijdens deze evaluatie zijn de belangrijkste aandachtspunten uit die visie besproken en meegenomen. In de parkeervisie wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande parkeervoorzieningen, de locatiegerichte knelpunten en welk landelijke, provinciale en regionale beleidskaders mede bepalend zijn voor deze parkeervisie. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de gemeentelijke en maatschappelijke ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op het parkeren. Daarna is in hoofdstuk 4 een visie op parkeren voor de komende jaren opgesteld die passend is voor de gemeente Heeze-Leende. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten van de visie uitgewerkt autoparkeren. Hierin is onder andere het bepalen van de parkeernorm beschreven. Om fietsgebruik te stimuleren worden in hoofdstuk 6 de uitgangspunten van de visie beschreven voor fietsparkeren. Nieuw is het bepalen van de parkeernorm bij voorzieningen.

In de bijlagen wordt ingegaan op:

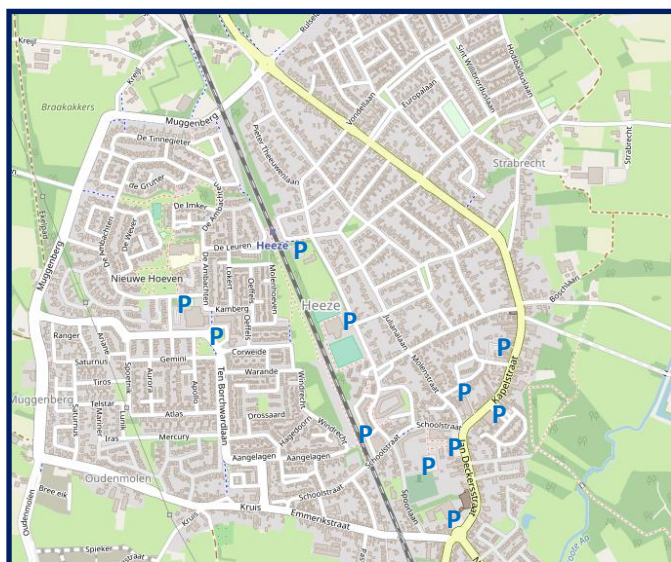
- De CROW¹-parkeernormen gemeente Heeze-Leende voor auto en fiets.
- Het opstellen van een parkeerbalans.
- De parkeerregulering.
- Het parkeeronderzoek uitgevoerd in (zomer) 2016.

¹ CROW is een non-profit kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus. De kennisproducten zoals de richtlijnen van CROW bieden houvast en zekerheid en zijn de maatstaf in het vakgebied, al decennia lang. Ze maken kennis direct toepasbaar.

HOOFDSTUK 2 – HUIDIGE SITUATIE EN BELEIDSKADERS

Dit hoofdstuk beschrijft welke parkeervoorzieningen aanwezig zijn, de locatie gerichte knelpunten en welk landelijke, provinciale en regionale beleidskaders mede bepalend zijn voor deze parkeervisie.

2.1 PARKEERVOORZIENINGEN

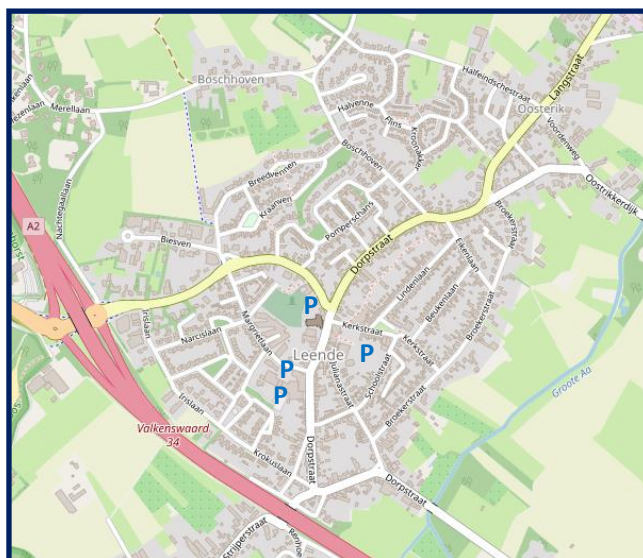


Afbeelding 2: overzicht parkeerterreinen binnen Heeze.
Bron: Openstreetmap.nl

In de gemeente Heeze-Leende zijn meerdere parkeerterreinen bij voorzieningen aanwezig. In de kern van Sterksel liggen een aantal parkeerterreinen in de wijk Kloostervelden en in de kern van Leenderstrip bij de gymzaal en de supermarkt. In de kern van Heeze liggen in het centrum parkeerterreinen in de Kapelstraat en de Jan Deckersstraat, achter de Rabobank, de Action, Albert Heijn, voor en achter het gemeentehuis en voor d'n Toversnest. In de woonwijk Weibossen liggen parkeerterreinen bij het NS station Heeze, Sportpark Weibossen en dorps huis 't Perron. In de woonwijk Nieuwe Hoeven liggen twee parkeerterreinen bij het buurtcentrum Ten Borchwardplein en sporthal De Pompenmaker.

In de kern van Leende liggen in het centrum parkeerterreinen bij het winkelcentrum, de kerk en gemeenschapshuis de Meent. Het parkeerterrein bij het voormalige pand van Piet Kerkhof is niet in eigendom van de gemeente en niet toegankelijk voor bezoekers.

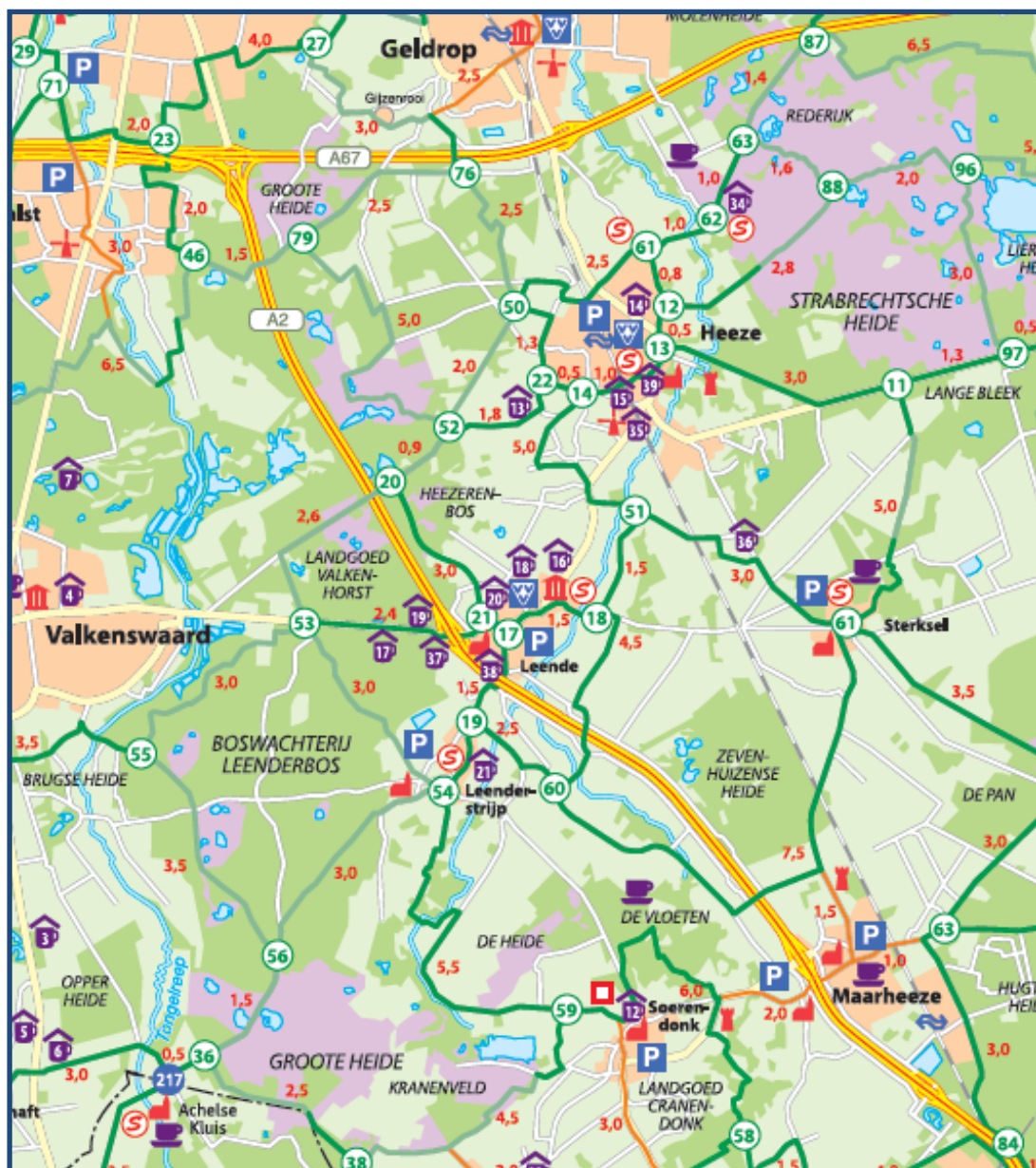
In de gemeente Heeze-Leende liggen twee carpoolplaatsen. Deze liggen nabij de afrit A67 Geldrop (Zegge) en afrit A2 Valkenswaard (hotel Jagershorst)



Afbeelding 3: overzicht parkeerterreinen binnen Leende.
Bron: Openstreetmap.nl

Natuurpoorten en startpunten

Nabij de Plaetse en de Achelse Kluis zijn twee natuurpoorten aangelegd, met grote parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Aan de rand van de kernen en in het buitengebied liggen ook diverse parkeerterreinen. Deze hebben geen hoge capaciteit en zijn gericht op de startplaatsen van de fiets- en wandelroutes. Gemeente Heeze-Leende profileert zich als recreatieve gemeente. De parkeerplaatsen zijn een belangrijke voorziening voor recreanten.



Afbeelding 4: overzicht parkeerterreinen buitengebied. Bron: Groote Heide

2.2 Knelpunten

Centrum Heeze

In het centrum van Heeze spelen een tweetal knelpunten:

1. Ruimtegebrek
2. Evenemententerrein achter het gemeentehuis

1. Ruimtegebrek

Het centrum van Heeze is nagenoeg volgebouwd waardoor hier weinig tot geen uitbreiding mogelijk is van parkeergelegenheid op maaiveld. Bij uitbreiding moet dan sneller worden gekeken naar ondergronds parkeren. De grootste problemen vinden hierdoor plaats op het parkeerterrein bij de Albert Heijn. Dit parkeerterrein heeft weinig ruimte voor voldoende parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat een hoge parkeerdruk. Voornamelijk in het weekend (zaterdagmiddag) staat deze helemaal vol. Uit kentekenonderzoek blijkt dat bezoekers niet langer geparkeerd staan dan 2 uur op dit parkeerterrein.

2. Evenemententerrein achter het gemeentehuis

Op het evenemententerrein achter het gemeentehuis zijn ongeveer 70 parkeerplaatsen beschikbaar voor onder andere werknemers, winkelend publiek, bezoekers gemeentehuis, bezoekers begraafplaats en halen en brengen schoolkinderen. Het terrein is niet efficiënt ingericht en ongeveer 10 weken per jaar is het terrein bezet in verband met een evenement. Tijdens deze bezetting is het parkeerterrein volledig onbruikbaar. Dit heeft gevolgen voor parkeerdruk in de omgeving, parkeerterrein voorzijde en omliggende woonstraten.

Parkeeronderzoek

Voor het centrum van Heeze en aangrenzende straten is in de zomer van 2016 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek maakte deel uit van een stageopdracht en is niet vastgesteld door het college van B&W. Het onderzoek brengt de parkeerdruk en het kort- en langparkeren in beeld. Het kentekenonderzoek is steekproefsgewijs uitgevoerd in de winkelstraat Jan Deckersstraat – Kapelstraat en de belangrijkste omliggende parkeerterreinen (Albert Heijn, Action en Zuidzorg). Dit zijn de parkeerplaatsen die het dichtst bij de voorzieningen in het centrum liggen.

Wanneer de uitkomsten van de metingen over het gehele onderzoeksgebied gemiddeld worden dan komt naar voren dat de parkeerdruk op de maatgevende dag (zaterdagmiddag) 59% is. Het CROW hanteert een acceptabele parkeerdruk van 85%, pas dan gaan bezoekers zoekgedrag vertonen waardoor dit ten nadele is van de bereikbaarheid. De parkeerdruk bij de parkeerplaats Albert Heijn is echter 100% dus zoekgedrag is dan wel aanwezig. Uit het kentekenonderzoek komt naar voren dat bij de Albert Heijn en Action voornamelijk kortparkeerders staan. In bijlage VI is het onderzoek te vinden met de bijbehorende kaarten van het onderzoeksgebied en de secties. Voor het verkrijgen van een algeheel beeld over de parkeerdruk en parkeerduur in het centrum moet uit onafhankelijk parkeeronderzoek blijken of de bovengenoemde cijfers ook stand houden buiten de zomerse periode en/of tijdens een evenement op het evenemententerrein.

Centrum Leende

In het kader van het centrumplan Leende is in 2016 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau RA Infra en hieruit komt naar voren dat er in de huidige situatie een te kort aan parkeerplaatsen is. Door de ontwikkeling van centrumplan wordt de parkeersituatie verbeterd door aanleg van de nieuwe parkeergelegenheid.

Meldingen

De afgelopen vijf jaar zijn een aantal meldingen binnengekomen. Deze gaan over:

- Tekort aan parkeerplaatsen in bestaande woonwijken. Het gaat vaak om extremen waarbij de buurman meerdere auto's parkeert en men de eigen auto dan niet voor de deur kwijt kan.
- In een aantal buurten in Heeze zijn de parkeerplaatsen bij aanleg te smal uitgevoerd of te kort.
- Aanvraag van een parkeerverbod.
- Foutparkeren (zoals in een bocht, voor oprit of op trottoir).
- Overlast parkeren nabij scholen Trumakkers/Merlebos in de Ambachten te Heeze.
- Aanvraag blauwe zone van een aantal parkeerplaatsen voor de slager in het centrum van Leende

2.3 LANDELIJK, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Omgevingswet

Door de invoering van de Omgevingswet (mogelijk per 1 januari 2021) wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten. De overheid bundelt namelijk de regels voor ruimtelijke projecten. Met deze wet worden de verschillende plannen van verkeer (waaronder parkeren), ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar afgestemd, worden duurzame projecten gestimuleerd en krijgen lagere overheden de ruimte om hun omgevingsbeleid af te stemmen op de eigen wensen.

Fiets

In de structuurvisie van de provincie komt duidelijk het stimuleren van de fiets naar voren, als hoofdvervoermiddel en als een schakel in de ketenverplaatsing. In 2015 constateerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat er 9% meer gefietst wordt dan in 2004, waarbij de E-bike (die niet langer het domein is van recreërende ouderen) een grote rol speelt. Het aandeel fiets neemt vooral in de stad / stedelijke gebieden toe, terwijl op het platteland het aandeel fiets met 9% daalde.

Mobiliteitsmanagement

Het landelijke beleid is meer gericht op het voeren van mobiliteitsmanagement: het stimuleren van andere vervoermiddelen zoals openbaar vervoer en de fiets. De fiets, zoals eerder aangegeven moet meer dienen als voor- en natransport, of als hoofdvervoermiddel.

Bereikbaarheidsagenda

In de regio Zuidoost-Brabant is een mobiliteitsstrategie opgesteld tot 2030.

Een agenda waar 'slim', 'samen' en 'co-modaal' uitgangspunten zijn en waarbij oplossingen ontstaan in co-creatie met de mensen en organisaties die het aangaat. De agenda bevat een integraal pakket maatregelen voor de periode 2017-2030. Regiobreed wordt ingezet op maatregelen op het gebied van fiets, OV(frequentieverhoging sprinters), auto, smart mobility en multimodaliteit/knooppunten. Dit betekent bijvoorbeeld dat fietsparkeren bij OV vervoersknooppunten aanwezig moet zijn en dat slimme technologie straks de auto naar een parkeerplaats toe leidt.



Afbeelding 6: OV fietsen station NS Bron: Cyclomedia



Afbeelding 7: fietsenstalling bushalte A2 Leende Bron: Cyclomedia

HOOFDSTUK 3 – TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gemeentelijke en maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de te ontwikkelen parkeervisie.

3.1 GEMEENTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Woningbouwlocaties

In de gemeentelijke woonvisie is het woningbouwprogramma opgenomen tot 2030. Dit programma bevat inbreidingsontwikkelingen en een aantal grotere uitbreidingswijken zoals Kloostervelden in Sterksel en de Bulders. De woonwijk Bulders wordt ontwikkeld ten zuiden van de kern Heeze en is de grootste uitbreidingswijk waarvan de bouw is gestart in 2018. Het plan voorziet in de ontwikkeling van 350 woningen in de komende 10 à 15 jaar. Rondom de woonwijk komt een randweg. De aanleg van de randweg vindt eerder plaats dan de bouw van de woningen. Deze randweg is naar verwachting eind 2019 af en moet de kern van Heeze ontlasten.



Afbeelding 8: locatie de Bulders. Bron: debulderswoningbouw.nl

Duurzaamheidsbeleid

In het kader van de energietransitie gaat de gemeente Heeze-Leende in 2019 een begin maken met het duurzaamheidsbeleid. Hiervan maakt duurzame mobiliteit deel uit. Hier moet gedacht worden aan bijvoorbeeld elektrisch autorijden / fietsen en autodelen.

Recreatie

De gemeente heeft 'het bevorderen van recreatie en toerisme' als speerpunt in haar beleid opgenomen. Onderdeel daarvan is het realiseren van natuurpoorten (ingang van een bos- of natuurgebied) en startpunten (ingang vanuit een dorpskern). De te ontwikkelen poorten en vertrekpunten hebben een verkeersaantrekkende werking. De infrastructuur en bijbehorende voorzieningen moeten daarop worden afgestemd. Dit is niet los te zien van andere speerpunten zoals duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Centrumontwikkeling Heeze

Het doel van de centrumontwikkeling is om in Heeze een bruisend dorpshart te krijgen dat publiek naar het dorp blijft trekken. Dit moet leiden tot een toekomstbestendig en levensvatbaar centrum. Parkeren is daarbij een belangrijk thema.

Bedrijven(terreinen), winkels en horeca

In het economisch beleidsplan van de gemeente Heeze-Leende is als doelstelling opgenomen dat Heeze-Leende aantrekkelijk is en blijft als vestigingsplaats voor bestaande en nieuwe bedrijven of instellingen ten einde economische groei en vitaliteit in de gemeente te bevorderen. Geen slaapgemeente, maar een gemeente met een aantrekkelijk 'leefklimaat', in goede balans met het buitengebied. Het economisch beleidsplan wordt in begin 2019 opgesteld. Wat betreft ontwikkelingen voor bedrijventerreinen heeft de Poortmannen nog ongeveer 2,5ha beschikbaar aan grond.

Gymzalen Heeze

De gemeente wil de gymzalen aan de Spoorlaan en strabrecht afbreken om één nieuwe gymzaal terug te bouwen op sportpark de Weibossen. De gemeente wil mogelijk het terrein van gymzaal Spoorlaan inrichten tot parkeerterrein, waarmee parkeeroverloop van de omgeving en centrumvoorzieningen opgevangen wordt.

Centrumplan Leende

De gemeente is bezig met de herontwikkeling van het centrum van Leende. In het centrum komt een multifunctionele accommodatie waar de nieuwe basisschool, de dagopvang, de buitenschoolse opvang en een dorps huis in komt. Hiervoor wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd.

3.2 MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN

Groeiend autobezit

Het autobezit in Nederland groeit nog steeds. De gemeente Heeze-Leende bestaat uit vier kernen en het blijkt dat 50 % van de huishoudens twee auto's heeft ². Uit een monitor van RTL nieuws³ van 2016 blijkt het autobezit per huishouden in Sterksel 2, in Leende 1,6 en in Heeze 1,3. Dit zijn hoge aantallen.

Afmetingen auto's

Een ontwikkeling van de laatste jaren is de verkoop van meer grotere auto's maar ook dat auto's in het algemeen groter worden. De toename van de afmetingen van auto's heeft invloed op de grootte van de parkeerplaatsen. Daarnaast komt het voor dat bewoners hun bedrijfsvoertuig mee naar huis neemt. Deze bedrijfsvoertuigen zijn echter niet gecategoriseerd als vrachtauto en kunnen hierdoor niet worden geweerd.

Duurzame mobiliteit

Een andere ontwikkeling op autogebied is de groei van duurzame mobiliteit in de vorm van de elektrische auto en autodelen. Omdat er momenteel, onder meer door zonnepanelen op particuliere woningen, veel extra energie wordt opgewekt, is de elektrische auto een van de aantrekkelijke mogelijkheden voor de opslag ervan maar ook terugwinning om huishoudelijke apparaten te voorzien van stroom zoals een wasmachine. Verder zie je een landelijke trend dat een landelijke dekking gaat ontstaan voor autodelen. Met als doel minder auto's en parkeerplaatsen. Op het gebied van autodelen is in de gemeente Heeze-Leende nog niet veel bekend. Auto's staan ongeveer 90% van de tijd stil. Bedrijven zijn bezig om auto's beschikbaar te stellen in combinatie met een abonnement maar je kunt ook zelf je auto beschikbaar stellen.

Online winkelen

Online winkelen is steeds populairder geworden. Ondanks de stijging van online winkelen is binnen de gemeente Heeze-Leende geen bijzondere afname te zien van bezoekersaantallen in de centrumgebieden. Doordat pakketjes worden opgehaald in het centrum wordt dit gecombineerd met een bezoek aan andere winkels. De parkeerbehoefte blijft hiermee dus gelijk.

Vergrijzing

De vergrijzing is gaande en gaat de komende jaren toenemen en hierdoor is het mogelijk dat de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen groter wordt. Het aanvragen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gaat jaarlijks in golfbewegingen. De aanvragen van gehandicaptenparkeerkaarten stijgt wel.

² De Dorpenmonitor. Ontwikkelingen in de leefsituatie van Dorpsbewoners

³ [Http://www.rtlnieuws.nl/buurtfacts/verkeer/autobezit/noord-brabant/heeze-leende](http://www.rtlnieuws.nl/buurtfacts/verkeer/autobezit/noord-brabant/heeze-leende)

HOOFDSTUK 4 – VISIE PARKEREN

De gemeente Heeze-Leende wil met haar parkeerbeleid aansluiten op de huidige visie maar anticiperen op de toekomst. Een integraal beleid waarbij niet alleen meer wordt gekeken naar het benodigde parkeeraanbod per functie, maar naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeerplaatsen: meervoudig gebruik waar mogelijk, exclusief gebruik waar nodig.

De parkeervisie levert handvatten en een bijdrage aan duidelijke doelstellingen voor het parkeren in de gemeente Heeze-Leende. Deze doelen zijn:

- Het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare, duurzame en veilige gemeente.
- Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen, voor zowel auto als fiets zonder dat dit ten koste moet gaan van nieuwe ontwikkelingen. Dit door middel van het vastleggen van parkeernormen voor zowel auto als fiets.
- Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerplaatsen.

Er zijn verschillende belangen tussen deze doelen en de visie is er op gericht hier richting aan te geven.

De gemeente Heeze-Leende is een landelijk aantrekkelijke gastvrije gemeente om te wonen, werken en te recreëren. Het autobezit en -gebruik is hoog omdat veel bewoners werkzaam zijn buiten Heeze en de afstanden tussen (de) kernen relatief groot zijn. Hierdoor ligt het fietsgebruik in de gemeente Heeze-Leende laag. Om het fietsgebruik te bevorderen wordt aandacht gegeven aan andere alternatieven voor de auto, zoals kwalitatief goede en voldoende fietsverbindingen met fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen zoals bij de nabijheid van een openbaarvervoerhalte. Daarnaast bepaald de ambitie voor het nog op te stellen duurzaamheidsbeleid ook hoe duurzaam onze kernen worden en hoe om te gaan met duurzame mobiliteit. Door slimmer om te gaan met autogebruik moeten de kernen duurzaam, beter bereikbaar en leefbaar worden. De gemeente Heeze-Leende wil de uitstraling van een gastvrije gemeente blijven behouden en de verantwoordelijkheid aan de gebruiker zelf te geven.

HOOFDSTUK 5 – AUTOPARKEREN

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van onze visie op parkeren beschreven. Hierin komen verschillende onderdelen aan bod zoals de parkeernormen, loopafstanden, parkeerregulering, de specifieke doelgroepen en de weginrichting.

5.1 UITGANGSPUNTEN VAN DE VISIE

5.1.1 Parkeernormen

In het kader van het parkeerbeleid en de focus op bereikbaarheid is het noodzakelijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis te bepalen. Dit wordt gedaan met behulp van parkeernormen. Hiermee wordt het totaal aan parkeerplaatsen bepaald die de aanvrager moet realiseren.

De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie november 2018. Parkeerkencijfers zijn een richtlijn om het benodigde parkeeraanbod bij een functie te bepalen. Ze zijn ontwikkeld om een orde van grootte te bepalen en kennen een bandbreedte. Een parkeernorm is echter geen richtlijn, het is de gemeentelijke minimale eis voor het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling moet worden gerealiseerd. Dit betekent dat het berekend aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Meer mag, maar minder parkeerplaatsen aanleggen wordt doorgaans niet zomaar toegestaan.

De vastgestelde parkeernormen zijn niet bedoeld voor reeds bestaande bouwwerken en functies. Indien bestaande situaties worden gewijzigd of uitgebreid, dan kunnen deze parkeernormen wel worden toegepast. De parkeernorm geldt dan alleen voor het te wijzigen of uit te breiden deel.

Uitgangspunt is een integraal parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag maar waarbij sturing ook een mogelijkheid is om de kernen leefbaar te houden. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk problemen kan gezamenlijk opgepakt worden met de initiatiefnemer.

Het bepalen van de parkeernorm

De gemeente Heeze-Leende hanteert de parkeerkencijfers van het CROW.

De kencijfers maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. De gemeente Heeze-Leende valt in de categorie "niet stedelijke gemeenten". De parkeerkencijfers geven met een bandbreedte (minimaal-maximaal) de mogelijkheid om te differentiëren afhankelijk van de parkeerdruk in een gebied.

Per functie worden de parkeerkencijfers weergegeven:

Wonen	Horeca en (verblijfsrecreatie)
Werken	Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)
Winkelen en boodschappen	Onderwijs
Sport, cultuur en ontspanning	

Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen toegepast moet worden. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeerkencijfers.

Voor de kernen Heeze en Leende is een gebiedsindeling opgesteld die aangeeft welke gebieden vallen onder centrum, schil centrum, rest bebouwde kom. De kernen Sterksel en Leenderstrijp kennen geen centrumgebied. Heel Sterksel en Leenderstrijp vallen onder rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder overig gebied. Vanwege de schaal van de gemeente Heeze-Leende is er bijna geen onderscheid tussen autobezit in de gebieden. Voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente (of wijzigingen van bestaande voorzieningen) gelden daarom de gemiddelde kencijfers voor het centrum, de schil centrum, rest bebouwde kom en overig gebied.

Centrumgebied(en)

Voor het centrumgebied zijn uitzonderingen gemaakt. Deze zijn gemaakt omdat:

- in dit gebied een bezoeker meerdere bestemmingen heeft binnen loopafstand;
- niet alle voorzieningen gelijkwaardig bereikbaar zijn;
- er beperkte ruimte is;

Om meer ruimte voor de fietser en voetganger te geven en het voorkomen dat knelpunten bij nieuwe ontwikkelingen ontstaan, is in de centrumgebieden uitgegaan van een bandbreedte die aansluit bij huidige overige gebiedsindelingen. Dit betekent dat voor centrumgebieden ook de gemiddelde parkeernormen gaan gelden in plaats van de maximale parkeernorm. In het centrumgebied wordt ook een uitzondering gemaakt op de parkeerkencijfers van het CROW, indien er sprake is van een functiewijziging van winkel naar horeca, van commerciële dienstverlening naar winkel of van commerciële dienstverlening naar horeca. Bij een dergelijke functiewijziging worden de kencijfers voor de 'oude' functie gehanteerd in plaats van de kencijfers voor de beoogde nieuwe functie. Het beleid in het centrumgebied is er namelijk op gericht dat eenvoudig geschakeld kan worden tussen de functies commerciële dienstverlening, winkel, café en restaurant. Hierdoor blijft er sprake van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De parkeerdruk in het centrum wordt door dit beleidsuitgangspunt niet onredelijk beïnvloed. In het centrumgebied zijn voldoende openbare parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast ligt het maatgevend moment van de parkeerdruk bij horeca op een ander moment dan bij winkels en commerciële dienstverlening. In de centrumgebieden moet de gemeente Heeze-Leende bij nieuwe ontwikkelingen met een hoge impact de parkeerbehoefte in beeld hebben. Dit is mogelijk door middel van een parkeeronderzoek en/of referentieonderzoek. In het kader van centrumontwikkeling Heeze is parkeren één van de speerpunten. In Leende is voor centrumplan Leende een parkeeronderzoek uitgevoerd.

In bijlage I zijn beide centrumgebieden weergegeven in een schilkaart. Ook de kencijfers per functie zijn opgenomen in bijlage I.

Uitgangspunten bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen

De algemene stelregel voor alle nieuwe ontwikkelingen (op zowel in- als uitbreidingslocaties) en wijzigingen van bestemmingen is dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Er mag geen beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Alleen het College van B&W mag gemotiveerd afwijken van de regel dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. In de centrumgebieden van Heeze en Leende kan dit nodig zijn in verband met de beperkte ruimte. Bij woningbouwprojecten worden deze parkeerplaatsen vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. In tabel 4 in bijlage II zijn de rekenwaardes van het CROW opgenomen voor parkeervoorzieningen bij woningen.

Dubbelgebruik

Belangrijk is om zo efficiënt mogelijk met het ruimtegebruik om te gaan. Dit betekent dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen moet worden gestimuleerd. Dubbelgebruik wordt bereikt door functiemenging op openbare parkeergelegenheden toe te passen (verschillende typen gebruikers maken gebruik van het terrein, bijvoorbeeld bewoners en werknemers). Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week. Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Een oprit bij een woning wordt niet mee geteld voor dubbelgebruik. In tabel 5 in bijlage II zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

Bijzondere situaties

Indien de gemeente nieuw te ontwikkelen parkeervoorzieningen eveneens als openbare parkeerplaats wil gaan gebruiken, dient de gemeente in overleg te treden met de ontwikkelaar over de vormgeving, het aantal parkeerplaatsen en het beheer van de parkeervoorziening. De parkeernormen blijven dan wel gelijk, indien goed gemotiveerd, echter een deel van de voorziening komt in de openbare ruimte te liggen. Daar waar de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de richtlijnen toestaan, dient overleg met de gemeente plaats te vinden om te voorkomen dat de parkeerplaatsen ongewenste verkeersstromen gaan aantrekken of dat het ten koste gaat van kwalitatief openbaar groen of andere ontwikkelingen in de omgeving.

Afwijkingen

Het college heeft een afwijkingsbevoegdheid wanneer een belangrijke ontwikkeling niet binnen de parkeernorm valt. Om maatwerk mogelijk te maken worden hieronder voorwaarden omschreven.

- Initiatiefnemer/aanvrager kan aantonen dat er, hoewel er bij het bouwplan minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan door de gemeente wordt verlangd, in de directe omgeving van de bouwlocatie (op acceptabele loopafstand) ruim voldoende vrije openbare of private parkeerplaatsen beschikbaar zijn op die momenten dat de te realiseren functie haar piekvraag aan parkeerplaatsen heeft. Het realiseren van het bouwplan zal in de omgeving geen onacceptabele parkeersituatie tot gevolg hebben, zonder te voldoen aan de parkeereis.
- Er wordt op een andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte voorzien. Deze ontheffingsgrond wordt vaker aangevoerd. De initiatiefnemer/aanvrager kan aantonen dat parkeerruimte op een andere plaats wordt gerealiseerd, gehuurd of gekocht. Hierdoor wordt voldaan aan het op basis van de parkeernorm vereiste aantal parkeerplaatsen. Het college van burgemeester en wethouders kan dan ontheffing verlenen op de eis om de parkeergelegenheid aan te brengen in, op of onder het gebouw of op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
- Het voldoen aan de parkeernormen stuit door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren. Mogelijke bijzondere omstandigheden zijn:
 - o Een meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers.
 - o Een meer dan gemiddeld aantal bezoekers.
 - o De bestemming van het gebouw is een parkeergarage of garagebedrijf.
 - o De werkgever/-nemers van het gebouw gaan meedoen aan een goedgekeurd vervoersplan.
 - o Er worden meer fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in combinatie met een bedrijfsfietsregeling en al dan niet in combinatie met actief beleid om werknemers zo dicht mogelijk bij het werk te laten wonen.
 - o Het realiseren van het aantal parkeerplaatsen is technisch lastig, wat onevenredige kosten met zich mee brengt. Bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen waarvoor ontheffing wordt aangevraagd is alleen toe te voegen door een extra ondergrondse parkeerlaag aan te leggen.

Loopafstanden

Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges, evenals de kencijfers. Deze marges worden onder andere bepaald door:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven.

De acceptabele loopafstanden voor de gemeente Heeze-Leende zijn opgenomen in bijlage 1, tabel 3.

Uitgangspunten:

- De parkeerkencijfers van het CROW (317) hanteren we als parkeernorm. Dit betekent de minimale parkeereis bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.
- Gebiedsindeling:
 - o Sterksel en Leenderstrijp: rest bebouwde kom.
 - o Heeze en Leende: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom.
 - o Buiten de bebouwde kom: overig gebied.
- Bandbreedte per gebied (minimaal-maximaal):
 - o Sterksel en Leenderstrijp: rest bebouwde kom (gemiddeld).
 - o Heeze en Leende: schil centrum, rest bebouwde kom (gemiddeld);
 - o Heeze en Leende: centrum (gemiddeld).
 - o Buiten de bebouwde kom: overig gebied (gemiddeld).
- In bijlage I zijn beide centrumgebieden weergegeven in een schilkaart. Ook de kencijfers per functie zijn opgenomen in bijlage I.
- In het centrumgebied wordt ook een uitzondering gemaakt op de parkeerkencijfers van het CROW, indien er sprake is van een functiewijziging van winkel naar horeca, van commerciële dienstverlening naar winkel of van commerciële dienstverlening naar horeca.
- In de centrumgebieden moet een parkeeronderzoek plaatsvinden wanneer één of meer ontwikkelingen met grote impact gepland staat. (Dit geldt ook voor centrumontwikkeling Heeze)
- De algemene stelregel voor alle nieuwe ontwikkelingen (op zowel in- als uitbreidingslocaties) en wijzigingen van bestemmingen is dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Er mag geen beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Alleen het College van B&W mag gemotiveerd afwijken van de regel dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden.
- Voor parkeerbalans en dubbelgebruik zijn de berekeningsmethoden van het CROW te vinden in bijlage II.
- Efficiënt met de ruimte omgaan, moet zorgen dat nieuw aangelegde parkeerplaatsen voor iedereen toegankelijk zijn.
- Het college heeft een afwijkingsbevoegdheid wanneer een belangrijke ontwikkeling niet binnen de parkeernorm valt. Hier worden wel voorwaarden voor omschreven.
- Acceptabele loopafstanden voor de gemeente Heeze-Leende zijn opgenomen in bijlage 1, tabel 3.

5.1.2 PARKEREN BEDRIJVEN EN BEDRIJFSMATIGE ACTIVITEITEN

Bedrijven(terreinen)

Heeze beschikt over een vrachtwagenparkeerterrein bij de Muggenberg. Op grond van de APV is het verboden om binnen de gemeente grenzen voertuigen langer dan zes meter of hoger dan 2,4 meter te parkeren⁴. Dit geldt ook voor voertuigen met dezelfde afmetingen die op het oog te veel beschikbare parkeerruimte innemen. Voor bedrijven geldt dat parkeren/stallen moet plaatsvinden op eigen terrein.

Laden en lossen

Voor het centrumgebied van Heeze is een regeling vastgesteld voor het laden en lossen⁵. Deze regeling is aangenomen om de doorstroming voor het overige verkeer en de verkeersveiligheid te verbeteren in het centrumgebied en houdt in dat er in de Jan Deckersstraat en de Kapelstraat acht specifieke plaatsen zijn voor het laden en lossen. Het laden en lossen zorgt anders voor te veel congestie in de Kapelstraat – Jan Deckersstraat. De laad- en losplaatsen dienen functioneel, efficiënt en herkenbaar ingericht te zijn zodat men hier eenvoudig gebruik van kan maken.

In de Kapelstraat is aan één laad- en losplaats een tijd verbonden.

Deze parkeerplaats kan hiermee dubbel worden gebruikt.

Voor Leende bestaat geen laad- en losregeling.

Een andere mogelijkheid om het laden en lossen te regelen is te werken met venstertijden.



Afbeelding 9: laden en lossen met venstertijden Bron: H. van Leeuwen

Uitgangspunten:

- Op grond van de APV gebeurt vrachtwagenparkeren op eigen terrein of op de daar aangewezen parkeerterrein(en).
- In Heeze is één regeling vastgesteld voor laden en lossen door middel van een venstertijd. Wanneer een verzoek voor het aanpassen van een dergelijke regeling aangevraagd wordt dient hiervoor draagvlak worden gezocht bij belanghebbenden. Het aanpassen van een dergelijke regeling hoort thuis in de APV.

5.1.3 BIJZONDERE DOELGROEPEN

Treinreizigers

In 2013 is de parkeercapaciteit op het parkeer- en reisterrein (P+R) bij station Heeze vergroot naar 90 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein is gratis en maakt het voor automobilisten mogelijk om over te stappen op de trein in de richting van Eindhoven en Weert. Mogelijk wordt de capaciteit in 2019 verder uitgebreid. In 2013 is de fietsparkeercapaciteit ook verdubbelt en zijn er 6 OVfietsboxen bijgekomen.

Mensen met een beperking

Mensen met een beperking komen in aanmerking voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft hen enkele bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Ze mogen met deze kaart parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Voor een bestuurder met een gehandicaptenparkeerkaart is het ook mogelijk om een algemene gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen. Om dubbelgebruik te bevorderen hanteert de gemeente Heeze-Leende geen parkeren op kenteken. In de aanvraag zijn kaders geformuleerd om hiervoor in aanmerking te komen.

In het CROW (conform Publicatie 317, ASVV 2012 en Normblad NEN 1814 en 2443) staan voorschriften voor maatvoering beschreven en dat minimaal vijf procent van de parkeerplaatsen bij publieke voorzieningen beschikbaar moeten zijn voor mensen met een beperking. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk te liggen bij de ingang van het gebouw waarin de functie is gehuisvest. De afstand tussen parkeerplaats en ingang moet zo klein mogelijk zijn en minder dan 100 meter.

⁴ APV 2016

⁵ Collegevoorstel 17-2-2009 en verkeersbesluit 25-2-2009.

Die afstand heeft te maken met de norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart, namelijk 'niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen'. De ASVV 2012 geeft als toepassing zelfs ten minste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter van openbare gebouwen, van bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en van aangepaste woningen. Dit is wat de gemeente Heeze-Leende wil nastreven. Dit is alleen haalbaar wanneer de ingang binnen 50 meter bereikbaar is. Daarnaast geeft de ASVV 2012 voor grote (openbare) parkeerterreinen en -garages een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op vijftig gewone parkeerplaatsen. Bij een parkeerterrein (voorziening) kan er gezien de maatvoering voor gekozen worden om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor kan de terreinindeling gehandhaafd blijven. Parkeren met gehandicaptenvoertuigen (scootmobielen) bij voorzieningen blijft maatwerk omdat hier geen richtlijnen voor zijn. Advisering bij maatwerkoplossingen vindt in overleg en afstemming plaats met de gemeentelijke adviesraad sociaal Domein.

Halen en brengen bij scholen

Het CROW heeft een berekeningsmethodiek opgesteld op basis van het aantal leerlingen en de verdeling over de groepen. Om onduidelijkheid en complexe regelgeving tegen te gaan, is gekozen om binnen de gemeente Heeze-Leende te werken met deze berekeningsmethode. Daarbij wordt er van uitgegaan dat haal- en brengplaatsen in principe gewone parkeerplaatsen zijn.

Recreatie

Bij recreatieve poorten dient voldoende parkeergelegenheid te zijn voor bezoekers om de auto en fiets te parkeren. Naast voldoende parkeergelegenheid moet ook gekeken worden naar de realisatie van oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's en fietsen.

Evenementen

De organisator zorgt voor voldoende parkeergelegenheid van bezoekers/deelnemers. Het aantal geschatte bezoekers bepaalt hoeveel parkeergelegenheid gecreëerd moet worden. De parkeerplaatsen (zowel auto als fiets) dienen goed en duidelijk te worden aangegeven. Ook moeten hulpdiensten vrije doorgang hebben. De gemeente heeft de mogelijkheid om de organisatie te vragen naar een parkeerplan.

Uitgangspunten:

Treinreizigers: De capaciteit van het parkeerterrein wordt mogelijk in 2019 uitgebreid.

Mensen met een beperking:

- Aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats is via een formulier alleen mogelijk voor een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Hieronder de criteria:
 - Bestuurder is in bezit van een gehandicaptenparkeerkaart.
 - Bestuurder kan maximaal 100 meter lopen en er kan niet binnen deze afstand geparkeerd worden.
 - Aanvrager heeft geen beschikking over parkeergelegenheid op eigen terrein,
 - De parkeerdruk binnen 100 meter van de woning hoger is dan 80%.
- Aangepaste parkeervoorziening ligt op 50 meter loopafstand bij de ingang van een woning of voorziening.
- Parkeerplaatsen voldoen volgens conform CROW Publicatie 317, ASVV 2012 en Normblad NEN 1814 en 2443.
- 1/20 is een gehandicaptenparkeerplaats bij publieke voorzieningen.
- 1/50 is een gehandicaptenparkeerplaats op een grote (openbare) parkeerterrein.
- Advisering over parkeermaatwerkoplossingen vindt plaats bij het gemeentelijk Adviesraad Sociaal Domein.

Halen en brengen: Uitgegaan wordt van gewone parkeerplaatsen en CROW berekeningsmethoden.

Recreatie:

- Ambitieniveau aanleg parkeergelegenheid afstemmen met uitvoeringsplan Economische zaken.
- Ambitieniveau en financiële mogelijkheden bepalen in Duurzaamheidsbeleid voor plaatsen laadpaalinfrastructuur.

Evenementen: Zie hiervoor het evenementenbeleid parkeren.

5.1.4 PARKEERREGULERING

Momenteel kent de gemeente Heeze-Leende op enkele lokale situaties na, geen parkeerregulering in het beleid en is hier terughoudend in. Het toepassen van regulering valt niet binnen de gedachte om een gastvrije gemeente te willen zijn en meer verantwoordelijkheid bij de weggebruiker te leggen. De resultaten uit eerdere parkeeronderzoeken van bijvoorbeeld in het centrum van Heeze geven ook geen aanleiding voor het instellen van een dergelijke regulering. Ook spelen administratieve, organisatorische, infrastructurele gevolgen, de noodzaak tot handhaving en beheer en onderhoud een rol. Het niet regelen door gebruik te maken van een blauwe zone, betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren/parkeerbeugel vormt een belangrijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de kernen.

Wanneer de wens voor het instellen van een parkeerregulering er is, moet hierbij worden aangetoond dat hiervoor draagvlak is, huidige parkeerdruk- en duurmetering, bij de groei in parkeerbehoefte geen mogelijkheden is voor uitbreiding van capaciteit of sprake is van een scheve parkeerbalans (bijvoorbeeld werknemers staan op de plaatsen voor bezoekers). Een andere reden kan zijn om de inzet van geconcentreerde gebouwde parkeervoorzieningen mede te financieren. In bijlage 3 wordt uitgebreid ingegaan op het fenomeen parkeerregulering.

Bestaande regulering

Blauwe zone: In de kern Leende is rondom een klein winkelcentrum sprake van een blauwe zone (maximaal twee uur parkeren). Dit parkeerterrein is niet in eigendom van de gemeente. Het instellen van deze blauwe zone heeft plaatsgevonden in overleg tussen de gemeente en de eigenaar van de grond. De huurders en eigenaren van het terrein hebben een ontheffing ontvangen om 24uur te mogen parkeren in de blauwe zone.

Vergunninghoudersparkeren/parkeerbeugel: In de kern Leende zijn zes parkeerplaatsen voorzien van het bord "vergunninghoudersparkeren" inclusief een parkeerbeugel. Rondom d'n Toversnest zijn parkeerplaatsen in eigendom van de ontwikkelaar deze zijn voorzien van een parkeerbeugel.

Uitgangspunten:

- In bijlage 3 wordt ingegaan op parkeerregulering.
- Toepassen van parkeerregulering past niet binnen de gedachte om een gastvrije gemeente te willen zijn en verantwoordelijkheid bij de weggebruiker te leggen.
- Parkeervergunningen worden niet verleend in de openbare ruimte.
- Resultaten uit eerdere onderzoeken geven geen aanleiding tot instellen van dergelijke regelingen.
- (Dubbel) gebruik van openbare parkeerplaatsen wordt in een aantal gevallen onmogelijk met het instellen van dergelijke regelingen (dit kan effect hebben op de parkeerbalans).
- Wanneer een wens en/of aanvraag voor het instellen van parkeerregulering geldt, moet de aanvrager/initiatiefnemer/projectleider door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek het volgende aantonen:
 - o Draagvlak ondernemers en aanwonenden waar de zone voor wordt ingesteld.
 - o Nut en noodzaak (parkeerdruk – en duurmetering).
 - o Sprake is van een scheve parkeerbalans (werknemers staan op de plaatsen voor bezoekers).
 - o Bij groei parkeerbehoefte geen mogelijkheid is tot uitbreiden van capaciteit.

5.1.5 WEGINRICHTING

Ontwerp en (her-)inrichting en reconstructie

Op verschillende locaties binnen de bebouwde kom (waaronder Valkenswaardseweg, Beukenlaan en Pastoor P. Thijssenlaan) liggen langs de rijbaan rabatstroken, ongedefinieerde verhardingsstroken en resthoeken. Ook worden bij zeer smalle straten de trottoirs gebruikt als parkeerplaatsen. Dit leidt vaak tot onoverzichtelijke, ongewenste en onveilige verkeer- en parkeersituaties, waarvan het niet duidelijk is of deze mogen worden gebruikt als parkeerstroken, fiets- of wandelstroken.

Voor bestaande situaties geldt dat ze moeten worden aangepakt en een bepaalde verkeersfunctie moeten krijgen. Hiervoor is draagvlak van aanwonenden van belang. Daarbij ligt de prioriteit op die locaties waar daadwerkelijk sprake is van onveiligheid en op die situaties waar groot onderhoud in de openbare ruimte plaatsvindt.

Bij nieuwe ontwerpvoorstellen vraagt dit om een integrale ontwerpkeuring (mede ook op basis van duurzaam veilig principes), waardoor in het ontwerp en na realisatie geen parkeerreguleringsmaatregelen nodig zijn. In enkele straten geldt een speciale regeling waarbij auto's deels op het trottoir mogen parkeren (voorbeeld: Julianastraat, Leende). In enkele straten geldt een parkeerverbod, waarbij halverwege de maand het parkeren van wegzijde wisselt (Beukenlaan, Leende). Beide regelingen zijn opgesteld in verband met de geringe beschikbare ruimte.

Bij reconstructies van wegen dienen minimaal de aanwezige parkeerplaatsen weer terug gelegd worden. Bij aanleg van meer parkeerplaatsen moet dit niet ten kosten gaan van kwalitatief openbaar groen en andere ontwikkelingen.

Indeling bestaande parkeerplaatsen/terreinen

Alle (bestaande) parkeerplaatsen/terreinen dienen zo functioneel, efficiënt en herkenbaar ingericht te worden dat de gebruikers hier eenvoudig gebruik van kunnen maken. De parkeerterreinen voor en achter het gemeentehuis zijn een voorbeeld van een niet efficiënte parkeerplaats. De parkeerplaatsen moeten voldoen aan de CROW-richtlijnen van het ASVV 2012 (NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'). Wanneer bewoners ervaren dat de haakparkeerplaatsen in het woongebied te smal zijn, kunnen ze een verzoek indienen om deze te laten verbreden.

Het verlengen van langspareervakken is moeilijk te realiseren in verband met de ruimte. Voor een dergelijke aanvraag moet draagvlak in de omgeving zijn.

Parkeer- en stopverboden

De gemeente is terughoudend om parkeer- of stopverboden in te stellen. Wettelijk gezien moet terughoudend worden omgegaan met borden en het past goed binnen de visie om niet te reguleren en de bestuurder eigen verantwoordelijk te geven. Hierin worden de CROW-richtlijnen gehanteerd.

Parkeerverboden zijn er zo weinig mogelijk binnen de gehele gemeente. Een voorbeeld van een parkeerverbod ligt op de route tussen het station en het dorpscentrum van Heeze. Deze moet worden vrijgehouden voor de (buurt)busroute en voor hulpdiensten.

Uitgangspunten:

- Parkeerplaatsen/terreinen dienen functioneel, efficiënt en herkenbaar ingericht te worden
- Het ontwerp en maatvoering van een parkeerplaats/terrein moet bij een nieuwe ontwikkeling, een herinrichting of reconstructie voldoen aan CROW richtlijnen
- Rabatstroken hebben geen bestaansrecht en moeten een verkeersfunctie krijgen.
- De bestaande aanwezige parkeerplaatsen moeten bij een herinrichting of reconstructie minimaal terug worden gelegd. Bij de aanleg van meer parkeerplaatsen moet wel rekening worden gehouden met kwalitatief openbaar groen en andere ontwikkelingen.
- Bij het instellen van parkeer- of stopverboden is de gemeente terughoudend tenzij de weg in verband met wegprofiel en veiligheid moet worden vrijgehouden voor de (buurt) busroute en voor hulpdiensten.

5.1.6 VERWIJSSYSTEMEN

De gemeente beschikt niet over een parkeerroutesysteem. De meeste parkeergelegenheden zijn bekend en liggen langs de hoofdstructuur. Om de bereikbaarheid in de gemeente te verbeteren is het mogelijk om gebruik te maken van een statisch bewegwijzeringssysteem. Deze geeft de parkeerterreinen aan die niet duidelijk zichtbaar zijn vanaf de hoofdstructuur, zoals een aantal dat ver achter bepaalde voorzieningen is gelegen. Daarnaast kan recreatief (lang)parkeren hiermee worden opgevangen. Het zoekverkeer wordt hiermee tegengegaan en de benutting van de parkeermogelijkheden verbeterd. Een aantal van deze parkeerterreinen, zoals achter het gemeentehuis, bij het Perron en het station, wordt door middel van borden aangegeven. Bij het parkeerterrein achter het gemeentehuis is op borden het aantal parkeerplaatsen aangegeven. Echter of dit effect heeft is niet waarneembaar en vanuit gebruikers komen geen meldingen dat de parkeerplaatsen niet vindbaar zijn.



Afbeelding 10: parkeerverwijssysteem gemeentehuis
Bron: H. van Leeuwen



Afbeelding 11: parkeerverwijssysteem station
Bron: H. van Leeuwen

Uitgangspunten:

- Een parkeerterrein goed aangeven en een parkeerroutesysteem mogelijk toepassen om (langparkeeders) (recreatie / werknemers) op te vangen en verwijzen naar parkeerterreinen die geschikt hiervoor zijn.
- Aansluiting vinden met beleid voor gemeentelijk toeristisch-recreatieve bewegwijzering.

5.1.7 DUURZAME MOBILITEIT

Elektrisch rijden

Om elektrisch autorijden en fietsen te bevorderen is beleid voor laadpaalinfrastructuur nodig. De gemeente Heeze-Leende heeft nu geen beleid hierover. In 2014 heeft de gemeente meegedaan aan een landelijke tranche voor het plaatsen van elektrische laadpalen voor auto's. De stichting e-laad plaatste destijds deze op openbare parkeerplaatsen waar iedereen gebruik van kan maken. Particulieren konden en kunnen deze zelf aanschaffen mits op eigen terrein en anders op een centrale plek in de openbare ruimte. In de gemeente Heeze-Leende zijn op een aantal locaties laadpalen geplaatst en geschikt voor het opladen van 1 auto. Deze zijn geplaatst bij voorzieningen zoals het station, het gemeentehuis en de carpoolplaats in Leende. Op het bedrijventerrein de Poortmannen in Heeze is naar aanleiding van een particulier initiatief een laadpaal geplaatst. Ditzelfde geldt voor een bedrijf aan de ten Borchwardplein in Heeze. In woonwijken en bij winkels zijn geen laadpalen geplaatst voor auto's. Voor elektrische fietsen is een aantal laadpunten geplaatst bij de natuurpoorten en startpunten.



Afbeelding 12: Laadpaalinfrastructuur
Bron: Cyclomedia

In de parkeerkencijfers 2018 van het CROW is het aandeel (doormiddel van een percentage) laadpunten opgenomen per voorziening. Dit zit in het kencijfer dus komt daar niet bovenop. Hiervoor is een bandbreedte gebruikt van terughoudend beleid naar actief beleid. De gemeente Heeze-Leende gaat het aantal laadpunten verhogen. Het aantal laadpalen en de locaties worden bepaald in het op te stellen duurzaamheidsbeleid.

Autodelen

Autodelen wordt nu voornamelijk in grote steden toegepast om zo min mogelijk parkeerplaatsen te hoeven aanleggen bij nieuwe ontwikkelingen. Echter komen er ontwikkelingen waarbij het ook toepasbaar wordt in landelijke gemeentes zoals Heeze-Leende. Daarnaast is het een middel om autobezit te verlagen.

Uitgangspunten:

- Ambitieniveau en financiële mogelijkheden bepalen in gemeentelijk duurzaamheidsbeleid voor laadpaalinfrastructuur.
- Mogelijkheid opnemen aandeel laadpunt in parkeernorm per voorziening na vaststelling gemeentelijk duurzaamheidsbeleid.
- Bepalen locatie laadpaalinfrastructuur: Particulier kan zelf een laadpaal aanschaffen. De locatie voor eigen gebruik is ook op eigen terrein of anders op een centrale plek in de openbare ruimte.
- Mogelijkheden autodelen en gevolgen voor parkeernorm meebepalen in gemeentelijk duurzaamheidsbeleid.

HOOFDSTUK 6 –FIETSPARKEREN

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van onze visie op parkeren beschreven voor de fiets. Hierin komen verschillende onderdelen aan bod zoals het fietsplan en fietsparkeernorm.

6.1 UITGANGSPUNTEN VAN DE VISIE

Fietsplan 2016

In 2016 is gemeentelijk fietsplan vastgesteld door gemeenteraad. In dit plan is aangegeven aandacht te geven voor fietsparkeren bij voorzieningen.

Fietsparkeernorm

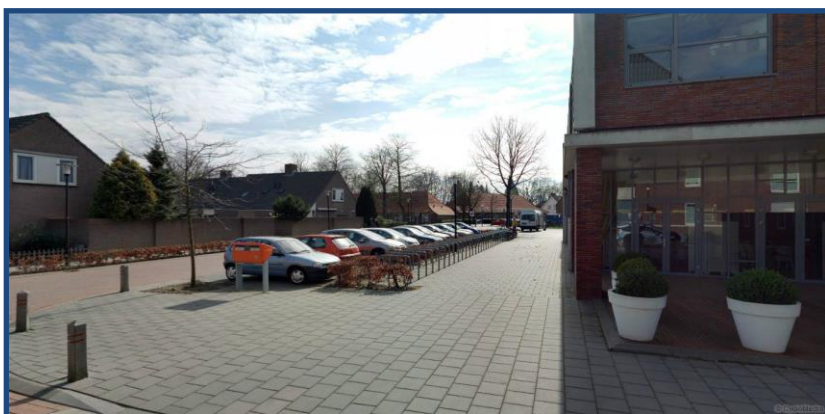
Voor afstanden tot 7,5 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. De gemeente Heeze-Leende hecht daarom veel waarde aan de fiets als duurzaam alternatief. Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen kunnen leiden tot minder autogebruik en dus tot een geringere behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's bij diverse bestemmingen.

De normen die de gemeente Heeze-Leende stelt voor fietsparkeren bij nieuwe ontwikkelingen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW, zie bijlage I, tabel 2. Op basis van het document 'Fietsgebruik per gemeente' van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Heeze-Leende een gemeente met een laag fietsgebruik. De kencijfers worden hierop aangepast. Ook hier geldt dat dit het minimum parkeereis is. Voor de fiets wordt dezelfde gebiedsindeling gehanteerd als bij de parkeernormen voor de auto. De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Voor de volgende functies zijn cijfers beschikbaar: kantoren, scholen, winkelen en boodschappen, horeca, gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen, sport, cultuur en ontspanning, overstapplaatsen en wonen. Tevens is maatvoering van fietsparkeervoorzieningen belangrijk om de volgende drie redenen:

1. *Bieden van optimale kwaliteit*
2. *Zorgen voor een goede werking van de fietsparkeervoorziening*
3. *Voorkomen ruimteverspilling*

Uitgangspunten:

- Fietsparkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW op basis van document "Fietsgebruik per gemeente".
- Fietsparkeernormen gelden voor de berekening bij nieuwe ontwikkelingen. Bestaande voorzieningen worden bij voorkeur bepaald op basis van tellingen.
- Fietsparkeren kan zorgen voor een geringere behoefte aan parkeerplaatsen en heeft dus geen invloed op de berekening van de parkeereis voor auto's tenzij dit wordt aangetoond.
- Maatvoering fietsparkeervoorzieningen moet voldoen volgens CROW publicatie Leidraad fietsparkeren hoofdstuk 6.



Afbeelding 13: Fietsnietjes Perron Heeze
Bron: Cyclomedia

OVERZICHT BIJLAGEN

Bijlage 1 Parkeerkencijfers gemeente Heeze-Leende

Bijlage 2 Parkeerbilans

Bijlage 3 Parkeerregulering

Bijlage 4 Parkeeronderzoek

BIJLAGE I – PARKEERNORMEN GEMEENTE HEEZE-LEENDE

De parkeernormen van de gemeente Heeze-Leende zijn gebaseerd op CROW-publicatie 317. De laatste wijziging vond in november 2018 plaats. De gebiedsindeling van centrum Heeze en Leende staat in bijlage 1, afbeelding 13 en 14 weergegeven. De kernen Sterksel en Leenderstrip vallen onder overig gebied.

Autoparkeren

	Centrum (gemiddelde Parkeerkencijfers)	Schil centrum (gemiddelde parkeerkencijfers)	Rest bebouwde kom (gemiddelde parkeerkencijfers)	Overig gebied (gemiddelde parkeerkencijfers)
Wonen (per woning)				
Koop, vrijstaand	1,8	2,1	2,3	2,4
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2	2,2	2,2
Koop, tussen/hoek	1,5	1,8	2	2
Koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	2,1
Koop, etage, midden	1,4	1,7	1,9	1,9
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,8	2	2
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6
Huur, etage, duur	1,4	1,7	1,9	1,9
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	1,4
Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,1	1,2	1,2
Werken (per 100m2)				
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	2,4	2,6	2,6
Bedrijf arbeidsintensief	2,5	2	2,4	2,4
Bedrijf arbeidsextensief	1,6	0,9	1,1	1,1
Bedrijfsverzamelgebouw	0,7	1,8	1,9	1,9
Commerciële dienstverlening	1,4	2,9	3,6	3,6
Winkelen en boodschappen (per 100m2)				
Buurtsupermarkt	2,4	3,3	4,3	n.v.t.
Fullservice supermarkt	4,0	5,2	6,1	n.v.t.
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	1,9	2,3
Bouwmarkt	n.v.t.	1,9	2,5	2,5
Tuincentrum	n.v.t.	2,4	2,8	2,9
Buurt / Dorpcentrum /Winkel	2,9	3,4	4,1	n.v.t.
Sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4
Museum	0,6	0,8	1,2	1,4
Dansstudio	1,6	3,9	9,8	12,4
Sportschool (per 100m2)	1,4	3,4	4,8	6,5
Sportzaal	1,2	2	2,9	3,6
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2
Zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	13,3

Vervolg autoparkeren				
Sportveld (per hectare)	20	20	20	20
Indoorspeeltuin	3,1	3,9	4,7	5,1
Manege	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4
Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	1,5
Horeca en recreatie (per 100m2)				
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2
1* hotel	0,4	0,8	2,5	4,5
2* hotel	1,5	2,4	4,3	6,3
3* hotel	2,2	3,4	5,2	6,8
4* hotel	3,5	5,1	7,5	9
5* hotel	6,0	8,3	11	12,6
Café	6	6	7	n.v.t.
Restaurant	11	11	15	n.v.t.
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen (per voorziening)				
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,2	2,2
Apotheek	2,5	2,9	3,4	n.v.t.
Huisartsenpraktijk	2,3	2,8	3,3	3,3
Fysiotherapiepraktijk	1,4	1,7	2,0	1,9
Tandartsenpraktijk	1,8	2,2	2,6	2,7
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1
Verpleeg- en verzorgingstehuizen (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	n.v.t.
Onderwijs				
Kinderdagverblijf (per 100m2)	1,0	1,2	1,4	1,5
Basisschool (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8

Tabel 1: CROW parkeercijfers auto (niet compleet en gemiddelde van het gemiddelde)

Fietsparkeren

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening moet worden gehouden met grote aantallen fietsen.

Gemeenten hebben vaak behoefte aan een handreiking voor het bepalen van de benodigde capaciteit van fietsparkeervoorzieningen bij uiteenlopende functies. Het Fietsberaad heeft voor de meest voorkomende functies fietsparkeerkencijfers opgesteld.

Hoe om te gaan met de fietsparkeerkencijfers?

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week.

Bij het gebruik van de fietsparkeerkencijfers moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%;
- functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel studenten) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag;
- er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een 'normale' week;
- bij seizoensafhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een 'normale' week tijdens het maatgevende seizoen.

Algemene opmerkingen bij de tabel met fietsparkeerkencijfers

De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals binnensteden.

- Het drukste moment in de week of in het jaar is maatgevend voor het kencijfer. De tabel in paragraaf 5.3 met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geeft het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kan deze tabel gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabel staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.
- Standaard is een marge van +20% in de kencijfers verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst is, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.
- De kencijfers staan geheel los van de normen in het Bouwbesluit (of eventuele andere wettelijke bepalen in de toekomst). In het Bouwbesluit staan de minimale normen waaraan bij nieuwbouw of verbouwingen voldaan moet worden. Met de kencijfers kan het beleidsmatig gewenste aantal fietsparkeerplekken bepaald worden.
- Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers. Aan de fietsparkeerplekken voor werknemers worden hogere eisen gesteld (bij voorkeur inpandig).
- Treinstations zijn niet opgenomen in de kencijfers. De verschillen tussen de stations zijn te groot. ProRail heeft gedetailleerd inzicht in de behoefte per station.

Fietsparkeren

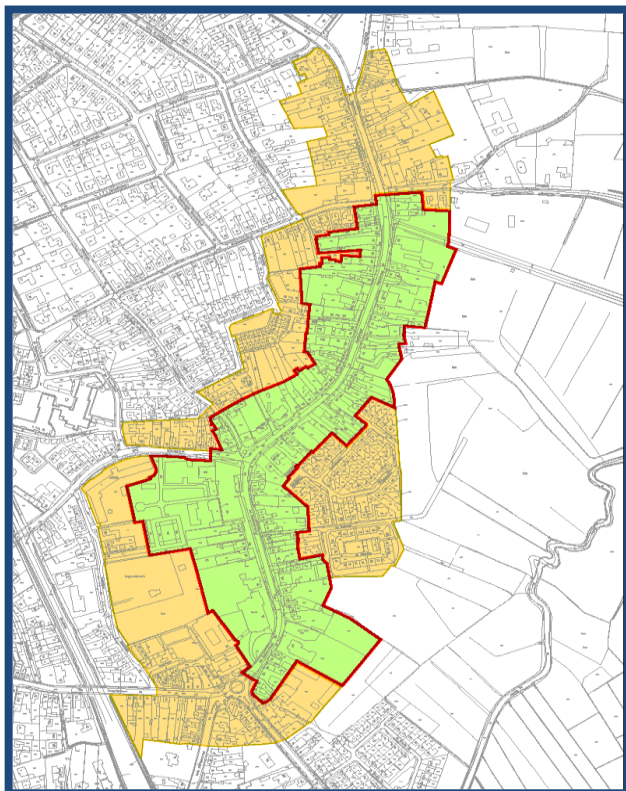
Kantoor	Locatie	Kencijfer	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,4	100 m2 bvo	
	Schil centrum	1,0	100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	1,0	100 m2 bvo	
Kantoor met balie (bezoekers)		4	Balie	Minimaal 10
Winkelen en boodschappen				
Supermarkt	Binnen bebouwde kom	2,3	100 m2 bvo	
Horeca				
Restaurant (eenvoudig)	Binnen bebouwde kom	14,4	100 m2 bvo	
	Buiten bebouwde kom	12	100 m2 bvo	
Restaurant (luxe)		3,2	100 m2 bvo	
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen				
Apotheek (bezoekers)		5,6	Locatie	
Apotheek (medewerkers)		3,2	Locatie	
Begraafplaats/crematorium		4		
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,0	100 m2	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,3	100 m2	
Kerk		32		
Sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek		2,4	100 m2 bvo	
Fitness	Centrum	4	100 m2 bvo	
	Schil centrum	3	100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	1,6	100 m2 bvo	
Sporthal		2	100 m2 bvo	
Sportveld		49	Hectare netto terrein	
Sportzaal		3,2	100 m2 bvo	
Theater	Centrum	19		
	Schil centrum	16,8		
	Rest bebouwde kom	14,4		
Zwembad (openlucht)		22,4	100m2 bassin	
Zwembad (overdekt)		16	100m2 bassin	
Overslagplaatsen				
Busstation	(schil) centrum	33,6		
Woningen				
Rij- en vrijstaande woning		0,8	Kamer	
Scholen	Schoolgrootte	Kencijfer	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	3,4	10 leerlingen	
	250 – 500	3,2	10 leerlingen	
	> 500 leerlingen	5	10 leerlingen	
Basisschool (medewerkers)		0,3	10 medewerkers	

Tabel 2: CROW parkeerkencijfers fiets

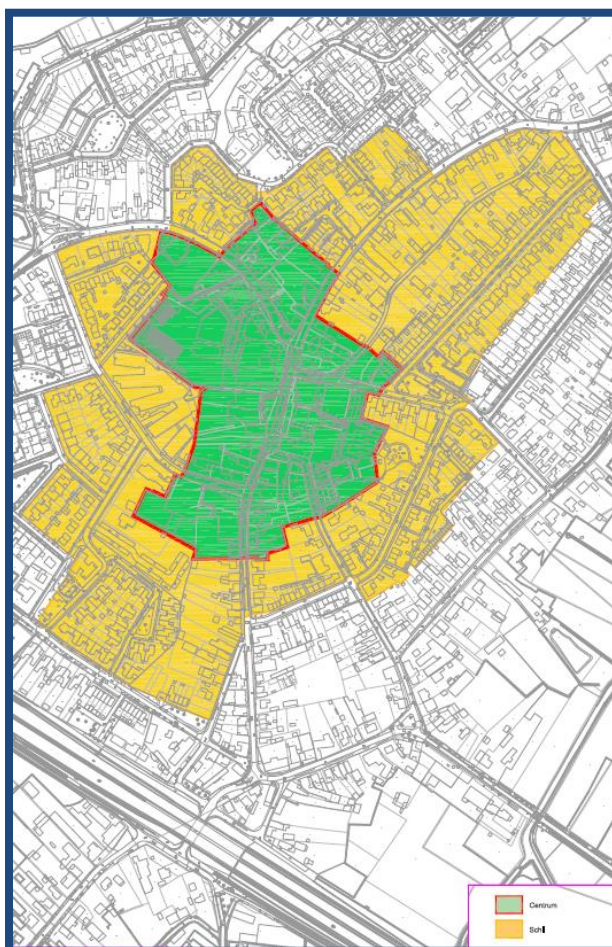
Loopafstanden voor parkeerplaatsen

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter
Gehandicaptenparkeerplaats	50 - 100 meter

Tabel 3: acceptabele loopafstanden tot parkeerplaatsen



Afbeelding 14: overzicht gebiedsindeling kern Heeze
Groen: centrum
Geel: schil



Afbeelding 15: overzicht gebiedsindeling kern Leende
Groen: centrum
Geel: schil

Toelichting kaarten met afbakening straten.

Centrum Heeze:

- Jan Deckersstraat - volledig.
- Kapelstraat - even en oneven tot Boschlaan (tot en met huisnrs. 50 en 21).
- Molenstraat - huisnrs. 1 en 2.

Schil Heeze:

- Kapelstraat - even tot en met 4 en oneven tot 1 (Strabrecht).
- St. Nicasiusstraat - 1 t/m 19 (oneven, tot Binnenhof).
- Binnenhof - even huisnrs.
- Molenstraat - huisnrs. 6 t/m 14 (tot Binnenhof).
- Schoolstraat - huisnrs. 4 t/m 22 (Ds. Kremerstraat).
- Spoorlaan - even huisnrs.
- Emmerikstraat - even tot en met 10 en oneven huisnrs. tot en met 21 (tot spoor).
- Oude Stationsstraat - 2 t/m 12 en 1 t/m 5.
- Nieuwendijk - 6 t/m 22 en 1 t/m 9.
- De Beemden - volledig.
- Vullingspark - volledig.
- Gedeelte Kasteelgebied.
- Boschlaan - even en oneven tot en met huisnr. 11.
- Strabrecht - oneven 39 tot en met 51.

Centrum Leende:

- Dorpstraat - oneven en even huisnrs. van Postkantoorstraatje tot en met huisnrs. 70/85.
- Valkenswaardseweg - oneven en even huisnrs. van Dorpstraat tot 1e zijstraat
- Pomperich (1 t/m 7 en tot en met huisnr. 6).
- Torenpark - geheel (exclusief begraafplaats).
- Margrietlaan - oneven en even huisnrs. tot Fresialaan.
- Fresialaan - oneven huisnrs. 1 en 3 (tot Lavendellaan).
- Julianastraat - oneven en even huisnrs. 1 t/m 9 en 2, 4 en 6.
- Kerkstraat - oneven en even huisnrs. tot huis 4 (tot Lindelaan).
- Marijkeplein - oneven huisnrs. (tot Lindenlaan).

Schil Leende:

- Dorpstraat noordzijde - even huisnrs. tot en met huisnr. 18 (St. Catharina en St. Barbarastraat) en oneven tot en met huisnr. 3 (Boschhoven).
- Valkenswaardseweg - even huisnrs. tot en met huisnr. 16 (2e zijstraat Pomperich) en oneven huisnrs. tot en met 11 (Margrietlaan).
- Ranonkelstraat - even en oneven huisnrs.
- Margrietlaan - even huisnrs. tot 36 en oneven huisnrs. tot 25.
- Orchideestraat - even huisnrs.
- Anjerstraat - oneven huisnrs.
- Fresialaan - even en oneven huisnrs.
- Lavendellaan - even en oneven huisnrs.
- Kattestraat – gedeelte Krokuslaan-Dorpsstraat
- Krokuslaan - even huisnrs.
- Dorpstraat zuidzijde - even huisnrs. tot en met 84 (Kattestraat) en oneven tot en met 97 (Schoolstraat).
- Julianastraat - even en oneven tot aan Schoolstraat.
- Schoolstraat - alleen oneven huisnrs. (foutje op kaart).
- Marijkeplein - even huisnrs.
- Lindenlaan - oneven en even huisnrs.
- Kerkpad - oneven en even huisnrs.

BIJLAGE 2 PARKEERBALANS

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan. Het lokale beleid moet voor een dergelijke gebiedsgewijze benadering wel de ruimte geven. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming.

De opgenomen parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. De gebruiker dient zich daarom vooraf goed in te leven in de kenmerken van de functies en het gebied voordat hij de kencijfers en aanwezigheidspercentages toepast. Parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers. Hierna wordt in zes stappen uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt.

Stap 1: bepalen parkeerbeleid

Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt het parkeerbeleid van de betreffende gemeente het uitgangspunt. Zaken als geldende parkeernormen, parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghouders, gereserveerde parkeerplaatsen en dergelijke), aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden kunnen onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid en zijn van invloed op de parkeerbalans.

Stap 2: afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Is in het kader van de algemene beleidsvorming nog geen gebiedsindeling gemaakt, dan is het aan te raden te kiezen voor een indeling die uit het oogpunt van parkeren een eenheid vormt. Dit kunnen een park of de bebouwde komgrens zijn, of gebieden met een natuurlijke begrenzing zoals een spoorbaan, een kanaal of rivier. Een andere mogelijke gebiedsindeling is de functionele, zoals een woongebied, het centrumgebied, een scholencluster of een bedrijventerrein.

Stap 3: definiëren onderzoeksgebied

De stedelijkheidsgraad van de gemeente Heeze-Leende is “niet stedelijk”. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente zijn bepalend voor de keuze welke kencijfers toegepast moeten worden.

Stap 4: inventarisatie parkeervraag en -aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies en het parkeeraanbod, bestaande uit het huidig aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij het bepalen van het parkeeraanbod dient ook rekening te worden gehouden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen er zijn op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Vergunningplaatsen of parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen gedurende bepaalde perioden eventueel wel voor andere functies worden gebruikt.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie ‘wonen’ wordt bepaald, is erg verschillend per gemeente. Dit is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of halve parkeerplaats meetelt. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegeteld aan de aanbodzijde is een beleidskeuze. Hierover kan iedere gemeente zelf een besluit nemen. Het is mede bepalend of het kencijfer ruim wordt geïnterpreteerd of juist krap.

Het niet meetellen van parkeren op eigen terrein kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm. In tabel 4 is een voorbeeld opgenomen met de factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit is gebaseerd op de parkeerbehoefte van de gemeente Heeze-Leende. In een woonwijk met veel garages met dubbele opritten kunnen in theorie wel voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. In de praktijk zal blijken dat er een groot gedeelte van het optionele aanbod niet wordt gebruikt.

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

Tabel 4: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Stap 5: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeerkencijfers uit bijlage I en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in tabel 5. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100	60	80	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	70%	70%	0%	60%	100	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium /et cetera	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 5: Aanwezigheidspercentages

Stap 6: bepalen van (on)balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval, dan dient naar oplossingen gezocht te worden:

- opvangen parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met acceptabele loopafstanden;
- opvangen parkeervraag met behulp van parkeren op afstand (park & ride, transferia);
- instellen of aanscherpen parkeerregulering;
- creëren van meer parkeeraanbod door middel van intensiveren gecombineerd gebruik;
- creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen van parkeerplaatsen.

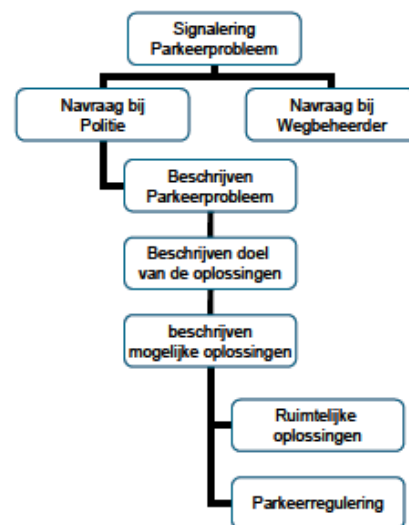
BIJLAGE 3 PARKEERREGULERING

Regulering werkt alleen als sprake is van structurele parkeerproblemen. Daarbij vraagt regulering een behoorlijke inzet binnen de eigen organisatie en draagvlak bij de gebruikers. Wanneer de parkeerdruk in een gebied echter te groot wordt kan de gemeente besluiten een vorm van regulering in te stellen (zie afweging invoeren regulering). Hierbij geldt dat parkeerregulering niet op zichzelf staat, maar effecten heeft op zowel de omgeving als op verschillende doelgroepen. In verschillende situaties is bijvoorbeeld na instellen van parkeerregulering 'overloop' (overlast in nabijgelegen gebieden) opgetreden. Het systeem werkt alleen als de gebruiker zich gedraagt zoals bedoeld.

De overstap naar een gereguleerd systeem heeft voor de eigen organisatie, de handhaving en de inwoners grote gevolgen. Qua gemeentelijke organisatie zal een parkeerverordening moeten worden opgesteld en er zullen specifieke ambtenaren moeten worden belast met de administratieve afhandeling van ontheffingen, overtredingen en bezwaren. Daarnaast moet er een organisatie rondom de financiën worden opgetuigd. Ook werkt regulering alleen indien de weginrichting dusdanig is afgestemd, dat handhaving mogelijk is. Handhavers komen in gemeentelijke dienst of worden ingehuurd. Bij de administratieve afhandeling is sprake van zowel de afdeling verkeer, juridische zaken als financiële zaken. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de gemeentelijke organisatie en handhaving. Om te kunnen handhaven worden eisen gesteld aan de onderliggende juridische kaders (verordening, verkeersbesluit of beleidsregels) en de uitvoering op straat (verkeersmaatregelen als markering en bebording).

Afweging invoering regulering

Wanneer signalen bij de gemeente binnenkomen over een te hoge parkeerdruk in een bepaald gebied, kan de gemeente een parkeeronderzoek instellen. Klachten van bewoners of bedrijven kunnen eerst geverifieerd worden bij de politie. Deze heeft vaak inzicht in de parkeerproblematiek in een gebied door de klachten over verkeersonveilige situaties en parkeerhinder. Ook de wegbeheerder kan als klankbord dienen om parkeerproblemen in kaart te brengen. Na het in kaart brengen van de parkeerproblemen kan onderzocht worden welke methoden voorhanden zijn om deze problemen op te lossen. Lukt het niet om met een inrichtingsvariant de problemen op te lossen, kan de gemeente kiezen voor een vorm van regulering.



Afbeelding 16: Schema parkeerregulering Bron: CROW

Mogelijkheden parkeerregulering

Blauwe zone

Het toepassen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) is een vorm van onbetaalde parkeerregulering. Hier geldt dat men voor slechts een bepaalde periode van een parkeerplaats gebruik mag maken. Nadeel van deze vorm van regulering is dat het geen opbrengsten genereert, maar wel geld kost voor onderhoud en handhaving. Ook vraagt deze vorm van regulering een behoorlijke administratieve belasting. Deze vorm is effectief om onderscheid te maken tussen kort- en langparkeerders. Daarbij wordt meestal een grens van 1 of 2 uur parkeerdur gehanteerd.

Vergunningen

Een andere vorm van regulering is het instellen van 'parkeren uitsluitend voor vergunninghouders'. Dit kan voor zowel afzonderlijke parkeerplaatsen als voor een gehele zone. Groot voordeel van het verlenen van vergunningen is dat een goede plaats garantie te geven is. Nadeel is dat dubbelgebruik van deze parkeerplekken minder mogelijk is waardoor extra parkeercapaciteit nodig is. Ook vraagt deze vorm van regulering een stevige inzet van de ambtelijke organisatie qua opstellen regelingen, uitgifte vergunningen, beroep en bezwaarmogelijkheden, vaststellen tarieven/belastingen en handhaving. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de benodigde capaciteit van de gemeentelijke organisatie en handhaving.

Betaald parkeren

Een andere mogelijkheid van regulering is het invoeren van betaald parkeren. Een gebruiker betaalt hier voor het gebruik van de schaarse parkeerruimte. Er kan gekozen worden voor het invoeren van een vlak tarief, progressief tarief, degressief tarief of een minimum of maximum inworp. Welk tarief wordt ingevoerd, is een keuze van de gemeente en dient gebaseerd te worden op het effect dat de gemeente beoogd. Ook vraagt deze vorm van regulering een stevige inzet van de ambtelijke organisatie qua opstellen regelingen, uitgifte vergunningen, beroep en bezwaarmogelijkheden, vaststellen tarieven/belastingen en handhaving. De haalbaarheid van het instellen van de regulering is sterk afhankelijk van het goed kunnen regelen van de benodigde capaciteit van de gemeentelijke organisatie en handhaving.

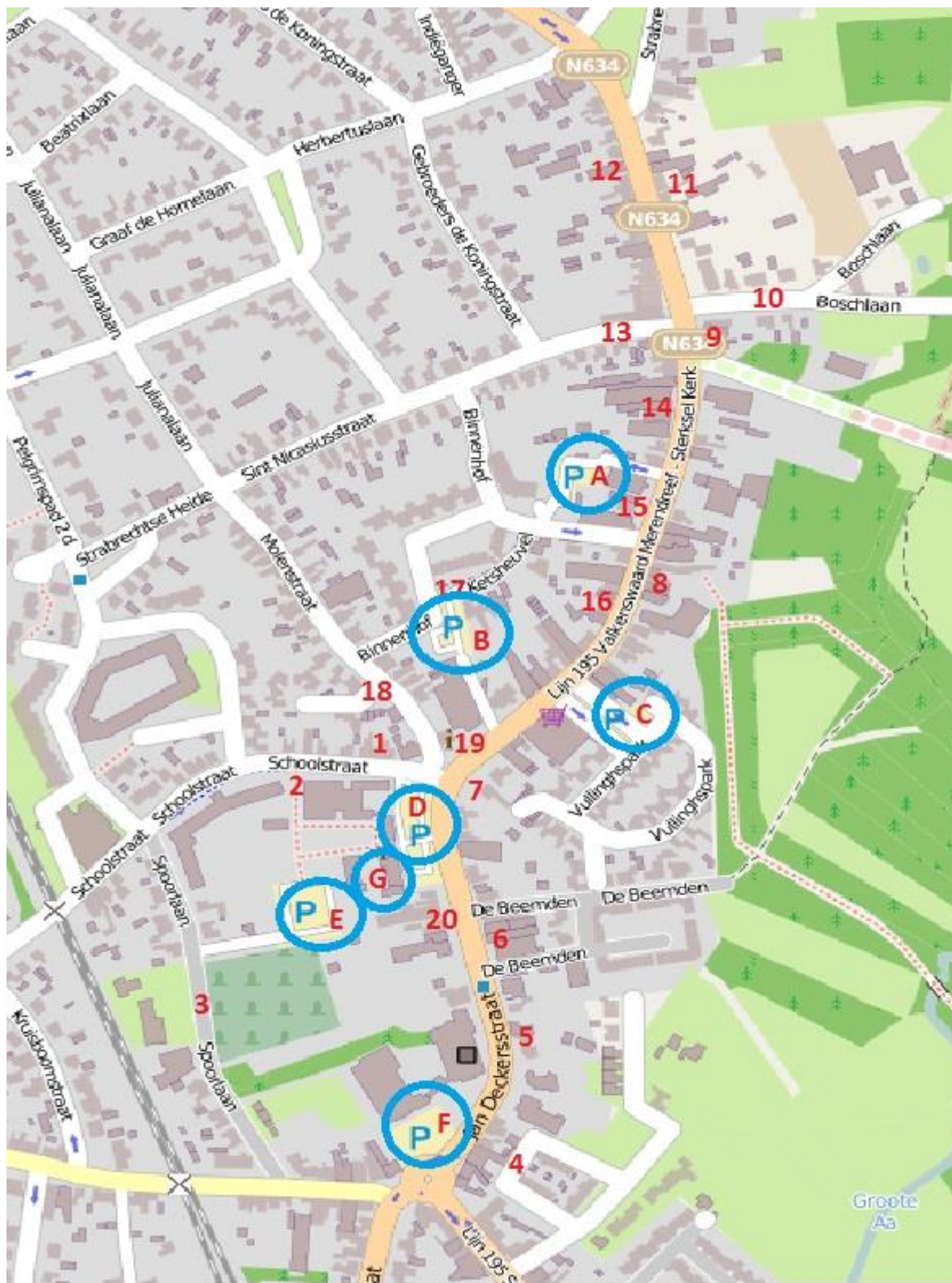
Overige regelingen

Naast de reguleringsvormen in de openbare ruimte, zoals in de vorige paragrafen aangeduid, komen ook in andere gebieden (bijvoorbeeld privaat) en vormen parkeerregelingen voor. Het gaat dan bijvoorbeeld om het parkeren op eigen terrein, om parkeerbeugels en het parkeren in parkeergarages of parkeerterreinen met achteraf betaald parkeren.

Parkeerbeugel

Naast de publieke regelingen op straat, wordt ook nog wel eens gebruikgemaakt van een parkeerbeugel. Met een parkeerbeugel kan een privéparkeerplaats langs de openbare weg of in een parkeergarage worden 'gereserveerd' voor een voertuig.

Overzichtskaart



Afbeelding 17: overzichtskaart parkeeronderzoek Heeze

Bezettingsonderzoek

Resultaat parkeertelling										
Sectie	Gebied / Straatnaam	Aantal Parkeerplaatsen	Dinsdag totaal gemiddelde				Donderdag totaal gemiddelde			
			goed	fout	Laden	%	goed	fout	Laden	%
1	Schoolstraat	8	3			32%	2			19%
2	Schoolstraat	4	2			61%	4			89%
3	Spoorlaan	47	33			70%	21			46%
4	Paul Weemeringstraat	32	11			35%	10			32%
5	Jan Deckersstraat	7	3			49%	5			68%
6	Jan Deckersstraat	2	2			100%	1			67%
7	Jan Deckersstraat	5	3			69%	4			78%
8	Kapelstraat	13	8			58%	8			62%
9	Kapelstraat	0	0			0%	0			22%
10	Boschlaan	26	9			33%	6			25%
11	Kapelstraat	14	9			67%	11			83%
12	Kapelstraat	11	6			53%	8			76%
13	Sint Nicasiusstraat	11	7			61%	4			39%
14	Kapelstraat	11	6			55%	7			67%
15	Kapelstraat	10	7			71%	6			64%
16	Kapelstraat	3	3			93%	2			52%
17	Ketsheuvel	24	12			52%	14			60%
18	Molenstraat	12	6			49%	6			46%
19	Kapelstraat	4	3			78%	3			78%
20	Jan Deckersstraat	12	6			47%	4			30%
A	Rabobank	27	5			18%	5			20%
B	Action	42	8			19%	8			18%
C	Albert Heijn	46	22			49%	22			47%
D	Zuidzorg	52	37			72%	31			60%
E	Gemeentehuis	81	25			30%	29			36%
F	Kerk	39	32			82%	29			73%
	Totaal	543	268	0	0	54%	250	0	0	52%

Tabel 6: De gemiddelde bezettingsgraad van dinsdag en donderdag

Resultaat parkeertelling																	
Sectie	Gebied / Straatnaam	Aantal	Koopavond					Vrijdag					Zaterdagmiddag				
		Parkeer- plaatsen	18:30		19:30		Laden	%	11:30		12:30		Laden	%			
			goed	fout	goed	fout			goed	fout							
1	Schoolstraat	8	2			25%			1			13%					
2	Schoolstraat	4	0			0%			1			25%					
3	Spoorlaan	47	19			40%			15			32%					
4	Paul Weemeringstraat	32	14			44%			18			56%					
5	Jan Deckersstraat	7	5			71%			4	1		71%					
6	Jan Deckersstraat	2	1			50%			2	1		150%					
7	Jan Deckersstraat	5	2			40%			5			100%					
8	Kapelstraat	13	7	1		62%			7			54%					
9	Kapelstraat	0	0			0%			0			0%					
10	Boschlaan	26	13			50%			13			50%					
11	Kapelstraat	14	12			86%			11	4		107%					
12	Kapelstraat	11	8	1		82%			8	2		91%					
13	Sint Nicasiusstraat	11	4		1	36%			5			45%					
14	Kapelstraat	11	7			64%			2			18%					
15	Kapelstraat	10	5			50%			6			60%					
16	Kapelstraat	3	1			33%			1		1	33%					
17	Ketsheuvel	24	10			42%			15			63%					
18	Molenstraat	12	5			42%			10			83%					
19	Kapelstraat	4	2			50%			4			100%					
20	Jan Deckersstraat	12	6			50%			8			67%					
A	Rabobank	27	2			7%			6			22%					
B	Action	42	7			17%			21			50%					
C	Albert Heijn	46	22			48%			46			100%					
D	Zuidzorg	52	18			35%			27	1	1	54%					
E	Gemeentehuis	81	2			2%			3			4%					
F	Kerk	39	30			77%			31			79%					
	Totaal	543	204	2	1	42%			270	9	2	59%					

Tabel 7: De gemiddelde bezettingsgraad van de koopavond en van de zaterdagmiddag

Resultaat parkeertelling				
Sectie	Gebied / Straatnaam	Aantal	Totaal onderzoeksgebied	Totaal centrum
		Parkeer- plaatsen		
			%	%
1	Schoolstraat	8	22%	22%
2	Schoolstraat	4	44%	44%
3	Spoorlaan	47	47%	
4	Paul Weemeringstraat	32	42%	
5	Jan Deckersstraat	7	65%	65%
6	Jan Deckersstraat	2	92%	92%
7	Jan Deckersstraat	5	72%	72%
8	Kapelstraat	13	59%	59%
9	Kapelstraat	0	6%	6%
10	Boschlaan	26	39%	39%
11	Kapelstraat	14	86%	
12	Kapelstraat	11	75%	
13	Sint Nicasiusstraat	11	45%	
14	Kapelstraat	11	51%	51%
15	Kapelstraat	10	61%	61%
16	Kapelstraat	3	53%	53%
17	Ketsheuvel	24	54%	
18	Molenstraat	12	55%	55%
19	Kapelstraat	4	76%	76%
20	Jan Deckersstraat	12	48%	48%
A	Rabobank	27	17%	17%
B	Action	42	26%	
C	Albert Heijn	46	61%	61%
D	Zuidzorg	52	55%	55%
E	Gemeentehuis	81	18%	18%
F	Kerk	39	78%	
	Totaal	543	52%	50%

Tabel 8: De gemiddelde bezettingsgraad in het onderzoeksgebied en in het centrum

Kentekenonderzoek

Overzicht kentekenonderzoek

De percentages geven aan hoeveel auto's er in verhouding het volgende uur nog stonden. Bij parkeertelling 3, 6, 9, 12, 15 en 18 is het verschil te zien van de auto's die twee uur lang staan geparkeerd.

Parkeertelling nummer	Gemiddeld percentage	Parkeertelling nummer	Gemiddeld percentage
1 (08:00 – 09:00)	62%	11 (08:00 – 09:00)	35%
2 (09:00– 10:00)	41%	12 (09:00– 10:00)	35%
3 (10:00 – 11:00)	34%	13 (10:00 – 11:00)	18%
4 (13:30 – 14:30)	34%	14 (13:30 – 14:30)	34%
5 (14:30 – 15:30)	42%	15 (14:30 – 15:30)	37%
6 (15:30 – 16:30)	26%	16 (15:30 – 16:30)	24%
7 (19:00– 20:00)	45%	17 (19:00– 20:00)	49%
8 (20:00 – 21:00)	54%	18 (20:00 – 21:00)	52%
9 (21:00 – 22:00)	46%	19 (21:00 – 22:00)	29%

Tabel 9: Overzicht kentekenonderzoek