

Fractie VVD Weert

t.a.v. mevrouw van Grimbergen

Weert, 26 maart 2025

Onderwerp: Reactie op vragen inzake Parkeerkaders en Nota Parkeernormen

Beste mevrouw van Grimbergen,

Voor agendapunt 10 van de commissievergadering van 26 maart 2025 heeft u enkele vragen gesteld over de Parkeerkaders en de Nota Parkeernormen. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Vraag 1:

In het centrum wordt een lagere parkeernorm gehanteerd om andere vervoersmiddelen te stimuleren. Is onderzocht of dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van winkels en horeca?

Antwoord vraag 1:

In Weert werken we met gebiedsgerichte parkeernormen. Voor dezelfde functie geldt in het centrum een lagere norm dan in bijvoorbeeld het buitengebied. Dit volgt rechtstreeks uit de systematiek van CROW, waarbij nabijheid van voorzieningen en alternatieve vervoersmogelijkheden bepalend zijn. In het centrum liggen andere modaliteiten – zoals lopen, fietsen en OV – meer voor de hand. Zo houden we de stad bereikbaar én leefbaar binnen de beperkte ruimte die er is.

Vraag 2:

Wordt de binnenstad nog steeds goed bereikbaar met de auto, zonder dat bezoekers afhaken door parkeerproblemen?

Antwoord vraag 2:

Ja, de binnenstad blijft goed bereikbaar met de auto. Uit de analyse in de parkeerkaders blijkt dat er zelfs op het drukste moment (zaterdagmiddag) nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Wel is de verdeling van de parkeervraag niet overal evenwichtig, waardoor in bepaalde delen van het centrum parkeerdruk ontstaat.

Om dit aan te pakken én te voorkomen, hanteren we de vier B's:

- Beïnvloeden van parkeergedrag (bijvoorbeeld stimuleren van fietsen of deelmobiliteit),
- Benutten van bestaande capaciteit (zoals garages),
- Beheersen van de parkeerdruk (onder andere via regulering en vergunningen),
- en als laatste pas Bouwen van extra parkeerplaatsen, als andere opties niet volstaan.

Regulering speelt hierin een belangrijke rol: door het parkeerbeleid slimmer in te richten en te sturen op doelgroepen, zorgen we ervoor dat de juiste parkeerder op de juiste plek terechtkomt. Daarnaast wordt actief ingezet op doorverwijzing naar beschikbare plekken, bijvoorbeeld met een parkeerverwijssysteem richting parkeergarages. Hiermee borgen we de bereikbaarheid én het gebruiksgemak voor bezoekers.

Vraag 3:

Hoe voorkomt de gemeente dat strengere parkeermaatregelen leiden tot minder bezoekers en een negatieve impact op de binnenstad?

Antwoord vraag 3:

De gemeente kiest niet voor strengere maatregelen, maar voor gerichtere sturing. Met de parkeerkaders pakken we parkeerproblemen gebiedsgericht aan, volgens de vier B's: Beïnvloeden, Benutten, Beheersen en pas als laatste Bouwen.

Juist om de binnenstad aantrekkelijk en bereikbaar te houden, zetten we actief in op slimme parkeeroplossingen, goede doorstroming en het optimaal gebruik van bestaande capaciteit. Zo voorkomen we overlast én zorgen we ervoor dat bezoekers de binnenstad goed kunnen blijven bereiken.

Vraag 4:

Hoe wordt voorkomen dat strengere parkeermaatregelen leiden tot ongewenste uitwijk naar omliggende woonwijken, waardoor parkeeroverlast daar toeneemt?

Antwoord vraag 4:

Weert kiest voor een gebiedsgerichte aanpak om parkeeroverlast in omliggende woonwijken te voorkomen. Het uitgangspunt is en blijft dat initiatiefnemers de volledige parkeervraag op eigen terrein oplossen. Daarmee wordt voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen druk uitoefenen op de bestaande openbare ruimte.

Mocht het toch voorkomen dat parkeerdruk zich verplaatst – bijvoorbeeld door uitwijkgedrag vanuit gereguleerde gebieden – dan monitoren we dit structureel. Wanneer sprake is van een aantoonbaar waterbedeffect, wordt per gebied bekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals uitbreiding van regulering. Dit gebeurt altijd zorgvuldig en niet op straatniveau. Een GROEP-status (Geen Recht Op Parkeervergunning) kan worden toegepast wanneer parkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost én wanneer dit juridisch geborgd moet worden om overbelasting van de openbare ruimte te voorkomen. Dit is een uiterste maatregel, geen standaard werkwijze. Zo behouden we de balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, ook in de omliggende woonwijken.

Vraag 5:

Als parkeernormen te laag worden, leidt dat ertoe dat bewoners uitwijken naar omliggende straten. Is er gekeken naar voldoende realistische alternatieven, daar waar de parkeernormen omlaag gaan?

Antwoord vraag 5:

In Weert zijn de parkeernormen gebiedsgericht vastgesteld. Dat betekent dat de norm voor dezelfde functie in het centrum lager kan liggen dan bijvoorbeeld in het buitengebied. Dit is een bewuste keuze, gebaseerd op de systematiek van CROW: in gebieden met een hogere stedelijkheidsgraad is de nabijheid van voorzieningen, deelmobiliteit en openbaar vervoer beter, waardoor de parkeerbehoefte daadwerkelijk lager is.

Deze lagere normen zijn geen willekeurige verlaging, maar gebaseerd op realistische en onderbouwde uitgangspunten. Alleen als blijkt dat er aantoonbaar voldoende alternatieven zijn – zoals een robuust deelmobiliteitsconcept of een goede fiets- en OV-ontsluiting – wordt zo'n lagere norm toegepast. Daarmee zorgen we ervoor dat de norm past bij de locatie, zonder uitwijkgedrag te veroorzaken.

Vraag 6:

Hoe wordt voorkomen dat te lage parkeernormen bij nieuwbouwprojecten leiden tot parkeerproblemen in de bestaande wijken?

Antwoord vraag 6:

De gemeente voorkomt parkeerproblemen in bestaande wijken door nieuwbouwprojecten te verplichten de volledige parkeervraag op eigen terrein op te lossen. Onze parkeernormen zijn gebaseerd op de actuele CROW-kencijfers, die regelmatig worden geactualiseerd en aansluiten bij het werkelijke autobezit in Weert.

Als parkeren op eigen terrein niet volledig mogelijk is, doorlopen initiatiefnemers een vaste volgorde: eerst moet gekeken worden of parkeeroplossingen binnen acceptabele loopafstand op eigen of private gronden gerealiseerd kunnen worden. Alleen als dat niet lukt én de parkeerdruk in de omgeving aantoonbaar onder de 85% blijft, mag (gedeeltelijk) gebruik worden gemaakt van de bestaande openbare ruimte.

In situaties waar de parkeernorm niet volledig wordt ingevuld, kan een GROF-status worden toegepast. Dit betekent dat bewoners van die ontwikkeling geen recht op een parkeervergunning krijgen. Eventuele inzet van deelmobiliteit moet robuust zijn en voor minimaal vijf jaar contractueel geborgd. Zo borgen we dat nieuwbouw geen druk legt op bestaande wijken.

Vraag 7:

Is er onderzocht of de invoering van GROF kan leiden tot een verschuiving van parkeeroverlast naar ongereguleerde gebieden net buiten de stadsgrenzen?

Antwoord vraag 7:

Er is in deze fase geen specifiek onderzoek gedaan naar mogelijke verschuiving van parkeeroverlast naar ongereguleerde gebieden buiten de gemeentegrens door de toepassing van GROF. Wel wordt binnen de gemeentegebiedsgericht gestuurd op het voorkomen van ongewenst uitwijkgedrag.

GROF wordt alleen toegepast bij ontwikkelingen die minimaal 400 meter van ongereguleerd gebied liggen. Daarnaast wordt bij iedere ontwikkeling getoetst of de parkeerdruk in de directe omgeving onder de grens van 85% blijft. Wanneer in een gebied signalen ontstaan van overlast of overloop, kan de gemeente gericht ingrijpen, bijvoorbeeld door uitbreiding van regulering. Dit gebeurt niet ad hoc per straat, maar altijd vanuit een gebiedsgerichte benadering.

Vraag 8:

Hoe wordt deelmobiliteit (zoals deelauto's) concreet gestimuleerd, en welke rol speelt de gemeente hierin?

Antwoord vraag 8:

Deelmobiliteit wordt op dit moment nog niet actief gestimuleerd. Na vaststelling van de parkeerkaders en nota parkeernormen is het voor ontwikkelaars mogelijk om te rekenen met deelmobiliteit. De rol van de gemeente is faciliterend.

Vraag 9:

Hoe voorkomt de gemeente dat gedeelde mobiliteitsoplossingen (zoals deelauto's) slechts tijdelijk beschikbaar zijn, waardoor bewoners later alsnog een auto aanschaffen en parkeren in de openbare ruimte?

Antwoord vraag 9:

Om te voorkomen dat gedeelde mobiliteitsoplossingen tijdelijk zijn en later alsnog leiden tot parkeerdruk, stelt de gemeente strikte voorwaarden. Deelmobiliteit moet contractueel voor minimaal vijf jaar worden gegarandeerd, inclusief een vangnet voor als de aanbieder wegvalt. Daarnaast geldt in dergelijke gevallen een GROEP-status (Geen Recht Op Parkeervergunning), zodat bewoners ook op termijn geen aanspraak kunnen maken op parkeerrechten in de openbare ruimte.

Mocht de situatie na vijf jaar veranderen, dan blijft het uitgangspunt ongewijzigd: de initiatiefnemer blijft verantwoordelijk voor een structurele parkeeroplossing op eigen terrein of binnen de ontwikkeling zelf. Zo borgen we langdurige parkeerbalans én beperken we druk op de openbare ruimte.

Vraag 10:

In hoeverre heeft de gemeente al ervaring met deelmobiliteit en wat zijn de lessen uit andere vergelijkbare gemeenten?

Antwoord vraag 10:

Deelmobiliteit staat nog in de kinderschoenen in Weert. Op het Q-park terrein bij het station staat 1 deelauto. In de regio Midden-Limburg hebben de gemeenten Roermond, Roerdalen, Echt-Susteren, Maasgouw ervaring met deelmobiliteit. In de parkeerkaders wordt voorgesteld hier een pilot voor op te starten.

Vraag 11:

Hoe verhouden de voorgestelde parkeernormen zich tot de groeiambities van Weert en de behoefte aan nieuwe woningen en bedrijvigheid? Met welke groei is rekening gehouden?

Antwoord vraag 11:

De voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij de groeiambities van Weert en houden rekening met de behoefte aan nieuwe woningen en bedrijvigheid. Ze zijn gebaseerd op het actuele autobezit in Weert en liggen op het gemiddelde niveau binnen de bandbreedtes van de CROW-systematiek (publicatie 744). Deze systematiek wordt regelmatig geactualiseerd op basis van landelijke en regionale ontwikkelingen in autobezit en -gebruik.

Weert groeit gestaag, maar kent relatief laag autobezit vergeleken met andere gemeenten. Door parkeernormen te baseren op feitelijk autobezit – in plaats van op gevoel of historische aannames – ontstaat een goed onderbouwd, verdedigbaar en toekomstbestendig systeem. Dit helpt om ruimte-efficiënt te ontwikkelen én voorkomt onnodige kosten of overmaat aan parkeerplaatsen. De normen vormen daarmee een realistische basis voor nieuwe woningbouw- en bedrijfsontwikkelingen in een compacte, leefbare stad.

Vraag 12:

Wordt er nagedacht over slimme laadoplossingen zonder dat dit ten koste gaat van de reguliere parkeerplaatsen?

Antwoord vraag 12:

Ja, er wordt nagedacht over slimme laadoplossingen die de openbare ruimte zo min mogelijk belasten. In de huidige concessie met Vattenfall wordt vooral ingezet op stand-alone laadpalen. Innovaties zoals integratie van laadpunten in lichtmasten maken hier nog geen deel van uit, maar hebben zeker de aandacht.

We volgen technologische ontwikkelingen op dit gebied actief. Waar mogelijk zoeken we naar oplossingen die zowel ruimte-efficiënt zijn als bijdragen aan een overzichtelijk en opgeruimd straatbeeld. Zo streven we naar een goede balans tussen laadinfrastructuur en behoud van reguliere parkeerplaatsen.

Vraag 13:

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (bijv. overdag voor kantoren, s avonds voor woningen) kan efficiënt zijn. Is er onderzoek gedaan naar de haalbaarheid hiervan in Weert en is de parkeerdruk hierop berekend?

Antwoord vraag 13:

Hier moet een tweedeling worden aangebracht. In de huidige situatie is het frequent uitvoeren van een parkeeronderzoek het middel om te onderzoeken of er op diverse momenten voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. In nieuwbouw situaties c.q. herontwikkelingen wordt altijd rekening gehouden met dubbelgebruik.

Vraag 14:

Wie betaalt de kosten voor de strikte eisen aan laadinfrastructuur bij nieuwbouw die in de nota worden gesteld en hoe zorgen we ervoor dat dit niet ten koste gaat van de haalbaarheid van bouwprojecten?

Antwoord vraag 14:

Bij nieuwbouwprojecten is de ontwikkelaar verantwoordelijk voor de kosten van laadinfrastructuur. De eisen die in de nota zijn opgenomen, zijn gebaseerd op landelijk geldende regels uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en de systematiek van CROW. Deze zijn breed bekend en worden al in veel gemeenten toegepast.

Om de haalbaarheid van bouwprojecten niet onder druk te zetten, is gekozen voor een duidelijke, realistische lijn met voldoende voorspelbaarheid. De eisen zijn afgestemd op het type gebouw en de schaal van het project, en bieden daarmee ontwikkelaars ruimte om hier vroegtijdig in hun planvorming rekening mee te houden.

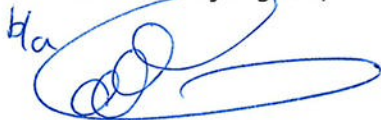
Vraag 15:

Is onderzocht in hoeverre het Q-park parkeerterrein bij het spoor aantrekkelijker kan worden gemaakt en beter kan worden benut?

Antwoord vraag 15:

We zien deze locatie als ontwikkelgebied. Hierover lopen op dit moment gesprekken met Q-Park, NS Vastgoed en ProRail.

Met vriendelijke groet,



Selma van Mensvoort

Afdelingshoofd Ruimte, Economie & Vastgoed