

Afdeling	: R&E - Algemeen	B&W-voorstel:
Naam opsteller voorstel	: Ralph van den Waardenberg	DJ-2804988
Portefeuillehouder	: R.vanden.Waardenberg@weert.nl, 0495-575683	Zaaknummer:
		2787372
		Publicatie:
		Openbaar

Onderwerp

Parkeerkaders en Nota Parkeernormen Weert.

Voorstel

Aan de raad voor te stellen:

1. De Parkeerkaders Weert vast te stellen;
2. De Nota Parkeernormen 2025 vast te stellen.

Inleiding

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Weert dateert uit 2006 en is sterk verouderd. Sindsdien zijn de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de stad ingrijpend veranderd. De toenemende concurrentie om de schaarse openbare ruimte dwingt ons om bewuste keuzes te maken in de inrichting ervan. Dit vraagt om een herziening van het parkeerbeleid, waarbij we een balans zoeken tussen de groeiende woningbouwopgave, een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid en de behoefte aan een prettige, leefbare omgeving.

Met de vaststelling van de Parkeerkaders 2025 en de Nota Parkeernormen 2025 wordt een nieuw, toekomstbestendig kader neergezet. Dit draagt bij aan een gemeente waarin parkeren beter wordt gereguleerd, ruimte efficiënter wordt benut en de mobiliteitstransitie wordt ondersteund.

De Parkeerkaders 2025 geven richting aan hoe de gemeente omgaat met parkeren, zowel in bestaande situaties als bij nieuwe ontwikkelingen. Dit document schetst de visie op parkeerbeleid en legt de basis voor thema's zoals tariefdifferentiatie, doelgroepenbeleid en regulering van parkeervergunningen en ontheffingen.

De Nota Parkeernormen 2025 vertaalt deze kaders naar concrete parkeereisen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit document bevat normen voor auto- en fietsparkeren en is juridisch verankerd in het omgevingsbeleid. Het biedt duidelijkheid voor initiatiefnemers en zorgt ervoor dat parkeren op een transparante en efficiënte wijze wordt geregeld.

Beide documenten sluiten aan bij bestaand mobiliteitsbeleid en de ambities van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en een goed functionerend parkeersysteem. Ze ondersteunen de woningbouwopgave door duidelijke richtlijnen te bieden voor parkeervoorzieningen bij nieuwe projecten. Daarnaast zorgen ze voor een efficiëntere inrichting van de openbare ruimte door slimmer om te gaan met parkeercapaciteit en rekening te houden met alternatieve mobiliteitsvormen zoals fietsen en deelmobiliteit.

In te vullen door het B&W secretariaat:

- ☐ Akkoord
☒ Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder
☐ Anders, nl.:

- ☐ Niet akkoord
☐ Gewijzigde versie

Beslissing d.d.: 25-02-2025

Nummer: 23

De secretaris,

Met dit voorstel wordt gevraagd om de Parkeerkaders 2025 en de Nota Parkeernormen 2025 vast te stellen, zodat deze kunnen worden toegepast bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en het parkeerbeleid van Weert eenduidig en toekomstbestendig wordt vormgegeven.

Doel(en)

Het doel van dit voorstel is om nieuwe parkeerkaders en de Nota Parkeernormen vast te stellen als basis voor een toekomstbestendig en effectief parkeerbeleid in Weert.

Resultaten

- Duidelijke parkeerkaders en uniforme parkeernormen, afgestemd op CROW-richtlijnen en autobezit in Weert.
- Betere sturing op parkeerdruk en ruimtelijke kwaliteit.
- Versnelling en verduidelijking van besluitvorming, met verbeterde interne afstemming tussen disciplines.
- Ondersteuning van woningbouw en mobiliteitstransitie, door parkeereisen te combineren met alternatieve mobiliteitsoplossingen.
- Juridische borging en transparantie, met integratie in omgevingsbeleid en publicatie van normen.

Activiteiten

- Vaststellen van de Nota Parkeernormen en parkeerkaders als beleidskader.
- Ontwikkeling van een digitale rekentool voor ontwikkelaars.
- Publicatie van parkeernormen op de gemeentelijke website.
- Voorbereiding en uitwerking van de parkeerverordening op basis van de kaders.
- Informatievoorziening en participatie, waaronder presentaties voor de gemeenteraad en belanghebbenden.

Argumenten

1.1 *Het huidige parkeerbeleid is verouderd en sluit niet meer aan op de groei en ontwikkelingen in Weert.*

Het huidige parkeerbeleid stamt uit 2006 en is sindsdien beperkt aangepast. De stad is gegroeid, het aantal inwoners en voertuigen is toegenomen, en de druk op de beschikbare parkeerruimte is verder toegenomen. Dit vraagt om duidelijke regelgeving en een goede afstemming binnen de openbare ruimte. De bestaande regels bieden onvoldoende handvatten om effectief te sturen op parkeerdruk en ruimtelijke kwaliteit. Met de vaststelling van de parkeerkaders leggen we een nieuw fundament onder het parkeerbeleid, dat beter aansluit bij de ontwikkelingen in de stad en de behoeften van inwoners en ondernemers.

1.2 *De parkeerkaders geven handvatten om parkeerproblemen aan te pakken en te reguleren.*

Momenteel ontbreekt een duidelijk kader om parkeerdruk in bepaalde gebieden effectief te beheren. Het uitbreiden van vergunninghouderszone is omslachtig en kent een reactief karakter. De parkeerkaders geven concrete richtlijnen voor hoe parkeerproblemen aangepakt kunnen worden en hoe parkeerbeleid op een efficiëntere manier kan worden ingericht. Dit betekent dat de gemeente actief kan sturen op wie waar parkeert, welke regels voor vergunningen gelden en hoe parkeeroverlast in woonwijken wordt aangepakt.

1.3 *Het evenwicht tussen parkeerruimte, leefbaarheid en vergroening wordt verbeterd.*

In sommige gebieden, vooral in het centrum, is de parkeerdruk ongelijk verdeeld. Sommige straten staan vol met auto's, terwijl andere parkeervoorzieningen minder worden gebruikt.

Dit zorgt niet alleen voor overlast, maar maakt de stad ook minder leefbaar. Met de parkeerkaders sturen we op een betere verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Dit doen we door bestaande parkeerplaatsen slimmer te benutten en alternatieven zoals fietsen en openbaar vervoer te stimuleren. Hierdoor blijft er voldoende ruimte voor groen, voetgangers en ontmoetingsplekken, zonder dat parkeren in de stad onmogelijk wordt.

1.4 De parkeerkaders voorzien ook in meer ruimte voor fietsparkeervoorzieningen.

De parkeerkaders zorgen ervoor dat niet alleen auto's, maar ook fietsen een volwaardige plek krijgen in het parkeerbeleid van Weert. In veel gebieden is de ruimte beperkt en is het belangrijk om een goede balans te vinden tussen parkeren en andere vormen van mobiliteit. Door te sturen op goede fietsparkeervoorzieningen en voldoende capaciteit bij belangrijke bestemmingen, zoals het centrum en stations, wordt de fiets een aantrekkelijker alternatief. Dit helpt om de parkeerdruk van auto's te verlagen, draagt bij aan een duurzame en gezonde stad en maakt het aantrekkelijker om korte afstanden per fiets af te leggen.

1.5 Iedereen moet in Weert kunnen meedoen en parkeren draagt bij aan een inclusieve stad.

De gemeente Weert streeft naar een toegankelijke en inclusieve stad, waarin parkeren voor iedereen beschikbaar en toegankelijk is. Dit betekent dat parkeerplaatsen binnen een redelijke loopafstand bereikbaar moeten zijn en dat voorzieningen goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, ouderen en gezinnen. Daarnaast is het belangrijk dat stoepen en looproutes vrij blijven van geparkeerde voertuigen, zodat iedereen – ook met een rolstoel, kinderwagen of rollator – zich veilig en comfortabel door de stad kan verplaatsen. In lijn met deze ambitie heeft de gemeenteraad op 29 januari 2025 een motie vreemd aan de orde van de dag aangenomen, waarin wordt benadrukt dat bij de inrichting van de openbare ruimte het belang van gebruikers voorop moet staan. Hierbij is specifiek aandacht gevraagd voor de uitstaptegels, een voorziening die het veilig in- en uitstappen van voertuigen vergemakkelijkt. Met het parkeerbeleid wordt geborgd dat mobiliteit en parkeervoorzieningen betaalbaar en goed geregeld blijven, zodat iedereen in Weert kan meedoen.

1.6 Met de parkeerkaders behouden we regie over het parkeerbeleid en wordt willekeur voorkomen.

Zonder duidelijke kaders bestaat het risico dat parkeerbesluiten ad hoc en reactief worden genomen, wat leidt tot onduidelijkheid en ongelijkheid tussen verschillende gebieden en gebruikers. De parkeerkaders zorgen voor een gestructureerde en transparante aanpak, waarbij heldere richtlijnen bepalen welke maatregelen in welke situaties worden toegepast. Dit geeft bewoners en ondernemers duidelijkheid en voorspelbaarheid over parkeerbeleid.

1.7 Er heeft nog geen participatie plaatsgevonden, dat volgt na vaststelling van de kaders.

Om een effectief participatietraject te voeren, is het belangrijk dat er eerst duidelijke uitgangspunten liggen. Door nu kaders vast te stellen, zorgen we ervoor dat inwoners en ondernemers worden betrokken op basis van realistische verwachtingen, in plaats van vrijblijvende suggesties die later niet haalbaar blijken.

1.8 De gemeenteraad stelt de parkeerkaders vast als kaderstellend document, waarna verdere uitwerking volgt in het uitvoeringsprogramma.

De parkeerkaders bepalen de hoofdlijnen van het beleid, maar de daadwerkelijke uitwerking volgt in een apart uitvoeringsprogramma. Hierin wordt concreet gemaakt hoe vergunningen worden verleend, welke tarieven gelden en hoe handhaving wordt ingericht. Dit uitvoeringsprogramma zal aan de gemeenteraad worden voorgelegd voor wensen en bedenkingen, zodat de raad betrokken blijft bij de uitvoering.

1.9 De parkeerkaders houden rekening met toegankelijkheid.

De gemeenteraad heeft via de motie van 29 januari 2025 aangegeven dat parkeerplaatsen toegankelijk moeten blijven voor mindervaliden en dat bij toekomstige herinrichtingen hiermee rekening moet worden gehouden. Dit betekent dat in het uitvoeringsprogramma aandacht moet worden besteed aan toegankelijkheidseisen, looproutes en parkeervoorzieningen voor specifieke doelgroepen.

2.1 De Nota Parkeernormen zorgt voor eenduidige parkeereisen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De Nota Parkeernormen zorgt voor eenduidige parkeereisen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en biedt een helder en voorspelbaar kader voor zowel initiatiefnemers als de gemeente. Hierdoor wordt bij nieuwbouwprojecten vanaf de start rekening gehouden met de parkeerbehoefte, wat voorkomt dat later parkeerproblemen ontstaan. De nota bevat niet alleen normen voor auto's, maar stelt ook duidelijke eisen aan fietsparkeervoorzieningen, zodat nieuwe woningen, kantoren en winkels voldoende ruimte reserveren voor fietsparkeren en overlast op straat wordt voorkomen. Door fietsparkeren structureel op te nemen in de parkeernormen, wordt de fiets een volwaardig en gelijkwaardig vervoermiddel naast de auto. Dit draagt bij aan de mobiliteitstransitie en sluit aan bij de gemeentelijke ambitie om duurzame en gezonde mobiliteit te stimuleren.

2.2 De parkeernormen sluiten aan bij landelijke richtlijnen en objectieve data.

De normen zijn gebaseerd op de nieuwste CROW-richtlijnen en autobezitcijfers in Weert. Dit voorkomt willekeur en maakt het beleid juridisch houdbaar. Omdat de normen aansluiten bij landelijke standaarden, wordt ook voorkomen dat Weert een eigen normensysteem moet ontwikkelen dat afwijkt van beproefde methoden uit de praktijk.

2.3 De Nota Parkeernormen is een juridisch toetsingskader dat wordt verankerd in het omgevingsbeleid.

Met de vaststelling van de Nota Parkeernormen wordt een duidelijke juridische basis gelegd voor parkeereisen bij nieuwe projecten. Dit voorkomt discussie bij vergunningverlening en maakt de beoordeling van nieuwbouwplannen sneller en objectiever.

2.4 Door duidelijke normen te hanteren, voorkomen we parkeerproblemen bij nieuwbouwprojecten.

Door vooraf vast te leggen hoeveel parkeerplaatsen vereist zijn, wordt voorkomen dat ontwikkelaars te weinig parkeervoorzieningen aanleggen op eigen terrein, waardoor omliggende wijken later met extra parkeerdruk worden geconfronteerd.

2.5 De gemeenteraad stelt de Nota Parkeernormen vast als beleidsdocument, waarna verdere details in het uitvoeringsprogramma worden uitgewerkt.

Deze Nota biedt een basishandhaving, maar de uitwerking van specifieke beleidsmaatregelen, zoals vergunningen en parkeerregulering, volgt later in het uitvoeringsprogramma.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Onbedoelde verschuiving van parkeerdruk.

Striktere regulering in bepaalde gebieden kan leiden tot uitwijkgedrag naar omliggende wijken waar geen regulering geldt. Dit kan resulteren in nieuwe knelpunten en extra druk op de openbare ruimte. Door frequent parkeerdrukmetingen uit te voeren, worden deze mogelijke verschuivingen in beeld gebracht.

1.2 Financiële consequenties en uitvoerbaarheid.

Hoewel dit voorstel nog geen directe financiële gevolgen heeft, zullen financiële consequenties volgen bij de uitwerking van de parkeerverordening en het uitvoeringsprogramma. Het is van belang dat de financiële haalbaarheid goed wordt gewaarborgd. Deze financiële haalbaarheid kent twee kanten; enerzijds moet het voor de klant betaalbaar blijven en aantrekkelijk blijven, anderzijds is het wenselijk een sluitende parkeerbegroting te hebben.

Financiële, personele en juridische gevolgen

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen. De financiële aspecten worden op een later moment aan de gemeenteraad voorgelegd, met name bij de behandeling van de parkeerverordening en het uitvoeringsprogramma parkeren. In de parkeerverordening worden onder andere regels vastgelegd over betaald parkeren, vergunningstelsels, tariefdifferentiatie, handhaving en sancties, en de regulering van deelmobiliteit. De parkeerverordening en het uitvoeringsprogramma worden samen ontwikkeld en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

Overleg gevoerd met

Intern:

- Martijn de Leeuw – adviseur mobiliteit – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Jorn Kusters – adviseur parkeren – Openbaar Gebied
- Roy Thijssen – strategisch adviseur ruimte – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Paul Cuppen – stedenbouwkundige – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Werner Mentens – beleidsadviseur groen en landschap – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Pierre Heuts – senior beleidsadviseur economie – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Jeroen Veraa – beleidsadviseur wonen – Ruimte, Economie & Vastgoed
- Fenna Beeren – beleidsadviseur inclusiviteit – OCSW

Extern:

- [REDACTED] – Spark
- [REDACTED] – Spark

Participatie

Participatie speelt een belangrijke rol bij de uitwerking van de parkeerkaders en het opstellen van het uitvoeringsprogramma parkeren. In 2025 wordt per geïnventariseerd gebied onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de parkeerdruk te verlagen tot het gewenste niveau. Dit proces wordt in nauwe samenwerking met gebruikers, omwonenden en andere betrokkenen doorlopen. Door hen vroegtijdig te betrekken, creëren we draagvlak en zorgen we voor realistische en haalbare oplossingen. De uitkomsten van dit participatietraject worden verwerkt in het uitvoeringsprogramma, dat voor wensen en bedenkingen aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Communicatie

Na besluitvorming wordt de Nota Parkeernormen gepubliceerd op de gemeentelijke website, zodat deze voor alle ontwikkelaars toegankelijk is. Daarnaast werken we aan een digitale tool waarmee ontwikkelaars online hun parkeervraag kunnen berekenen. Hiervoor is reeds contact gelegd met een gespecialiseerd bureau. De implementatie van deze tool wordt voor het einde van 2025 verwacht en zal via de gemeentelijke website beschikbaar zijn.

Ter voorbereiding op de besluitvorming is op 5 februari jl. een presentatie gegeven in de raads werkgroep ruimte en is op 12 februari jl. een presentatie gehouden tijdens de informatieavond van de gemeenteraad.

Tijdens deze bijeenkomsten is de raad geïnformeerd over de verschillende producten binnen het parkeerbeleidsplan en hoe deze zich tot elkaar verhouden. Hiermee is inzicht gegeven in de samenhang tussen de Nota Parkeernormen, de parkeerkaders en het bredere parkeerbeleid van de gemeente.

Planning

Na vaststelling van de parkeerkaders wordt de Nota Parkeernormen direct in gebruik genomen voor nieuwe ontwikkelingen. De parkeerkaders vormen tevens de basis voor het nog op te stellen uitvoeringsprogramma Parkeren. Voor het opstellen van dit programma nemen we de tijd; het grootste deel van 2025 wordt hier zorgvuldig en participatief aan gewerkt.

Gedurende 2025 worden de geïnventariseerde gebieden uit de parkeerkaders nader onderzocht. In samenwerking met gebruikers en omwonenden wordt gezocht naar maatregelen om de parkeerdruk in deze gebieden te verlagen tot het gewenste niveau van gemiddeld 85% bezettingsgraad, zodat er voldoende capaciteit blijft voor incidentele pieken.

Het uitvoeringsprogramma parkeren wordt voor wensen en bedenkingen aan de gemeenteraad voorgelegd. De parkeerverordening wordt ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Voor beiden documenten koersen we uiterlijk Q4 2025.

Evaluatie

We evalueren beide stukken regelmatig. Indien het landelijke beleid rondom normering wijzigt of bijsturing op andere gronden nodig is, passen we deze waar nodig aan. In het uitvoeringsprogramma parkeren wordt een planning opgenomen.

Bijlage(n)

1. Raadsvoorstel
2. Managementsamenvatting
3. Parkeerkaders Weert
4. Nota Parkeernormen Weert
5. Presentatie Parkeren - Raadswerkgroep Ruimte – 5 februari 2025
6. Presentatie Parkeren – Raadsinformatieavond – 12 februari 2025