



Parkeerkaders

Gemeente Weert

Februari 2025

SPARK

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Weert

Titel
Parkeerkaders

Versie
4

Datum
20 februari 2025

Projectteam opdrachtgever
Ralph van den Waardenberg

Projectteam Spark

[REDACTED]
[REDACTED]

Projectleider Spark

[REDACTED]

Inhoudsopgave

1. Nieuwe kaders voor fiets- en autoparkeren in Weert	5
1.1	Waarom nieuwe kaders?
1.2	De rol van parkeren
1.3	Proces tot nieuwe parkeerkaders
1.4	Hoe dit document is opgebouwd
2. De huidige situatie	10
2.1	Weert in de regio
2.2	Weert in cijfers (demografie en andere kenmerken)
2.3	Autoparkeren in Weert
2.4	Fietsparkeren
3. Trends, ontwikkelingen en ambities	23
3.1	Openbare ruimte
3.2	Mobiliteit en parkeren
3.3	Recreatie en toerisme
3.4	De ambities van Weert
4. Koers voor parkeren	28
4.1	Parkeerstrategie: stapsgewijze transitie
4.2	Mobiliteitstransitie
4.3	Openbare ruimte
4.4	Inclusiviteit
4.5	Economie
5. De gebiedsgerichte aanpak	31
5.1	Gebiedsindeling
5.2	Binnenstad
5.3	Stationsomgeving
5.4	Woonwijken
5.5	Bedrijventerreinen
5.6	Dorpskernen
5.7	Buiten- en natuurgebied
5.8	Criteria voor nieuw gereguleerd gebied (of uitbreiding)
5.9	Proces tot invoering
6. Vervolgstappen	47
6.1	Maatregelenprogramma en financiële uitwerking
6.2	De Nota parkeernormen
6.3	De juridische uitwerking: parkeerverordening
6.4	Het monitoren van het parkeren en evaluatie van het parkeerbeleid
6.5	Het uitvoeringsprogramma

Bijlage 1 Lijst ambtelijke werkgroep	49
Bijlage 2 Gebiedsindeling	51

1. Nieuwe kaders voor fiets- en autoparkeren in Weert

Weert is de afgelopen decennia sterk gegroeid en heeft de komende jaren een grote woningbouwopgave. Wij hebben grote ambities voor de toekomst op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit en de leefomgeving. Deze zijn vastgesteld in onze Omgevingsvisie en ons Mobiliteitsplan 2030. Fiets- en autoparkeren moeten meebewegen, de gewenste mobiliteitstransitie ondersteunen en invulling geven aan de gemeentelijke ambities.

1.1 Waarom nieuwe kaders?

De hogere doelen en ambities van Weert zijn vastgesteld in visie- en ambitiedocumenten zoals de Omgevingsvisie, de Strategische Visie Weert 2030, de ruimtelijke ontwikkelstrategie en het Mobiliteitsplan 2030. Deze plannen anticiperen op toekomstig beleid, hoe Weert omgaat met de inrichting van de openbare ruimte en de stap naar meer actieve mobiliteit (lopen en fietsen). Het huidige parkeerbeleid, vastgesteld in 2006, is gedateerd. Kaders voor een nieuw parkeerbeleid, met onder andere een herziening van de parkeernormen, zijn daarom noodzakelijk.

De druk op de openbare ruimte is groot. Anders gezegd is de openbare ruimte beperkt beschikbaar en moeten keuzes gemaakt worden hoe we met deze beperkte ruimte omgaan. Mobiliteit gerelateerde ruimte in relatie tot groen en blauw.

In de openbare ruimte is de auto op veel plaatsen aanwezig. Op basis van de visie- en ambitiedocumenten vraagt ook parkeren aandacht. Het vraagt om nieuwe spelregels en prioritering. Het parkeerbeleid moet hierop worden aangepast. Door parkeren anders op te lossen (op afstand, geclusterd et cetera) kan het parkeren efficiënter worden ingezet en parkeren daar waar mogelijk op maaiveld worden afgeschaald.

Het nieuwe parkeerbeleid krijgt in eerste instantie vorm door de parkeerkaders zoals verwoord in dit document en wordt daarna, binnen deze kaders, uitgewerkt naar actuele parkeeroplossingen.



De kaders voor parkeren dragen bij aan het bereiken van de vastgestelde doelen. Tegelijkertijd leggen ze daarmee de basis voor het gemeentelijke parkeerbeleid, de parkeernormen en het uitvoeringsprogramma. In de parkeerkaders bepalen we de richting van wat Weert met parkeren wil. Denk hierbij aan de juiste parkeerder die op de juiste plek parkeert, het voorkomen van parkeeroverlast en een sturing van autobezit en autogebruik. Bovendien helpen de kaders om met parkeren een bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie. In het beleidskader is het van belang om beleidsinstrumenten per gebied in te zetten om het gewenste parkeergedrag van parkeerders te bereiken.

Het belang van parkeren

Parkeren is van belang om diverse activiteiten (winkelen, werken, onderwijs) in Weert, op een juiste manier te kunnen laten verlopen en te laten functioneren. Door keuzes te maken over wie we waar, wanneer en in welke omvang laten parkeren, leveren we een bijdrage aan hogere doelen, zoals:

- de economische vitaliteit van de stad;
- de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van woonlocaties;
- de bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende gebieden;
- de inclusiviteit en toegankelijkheid van Weert;
- het realiseren van de woningbouwopgave.

Ook zijn duurzaamheidsambities een belangrijke voorwaarde voor hoe we het parkeren organiseren. Denk aan ruimte die nodig is voor waterberging en meer groen om hittestress tegen te gaan. Het nieuwe parkeerbeleid is één van de ruimtelijke kaders, waarbinnen ontwikkelingen mogelijk zijn. Zie hiervoor hoofdstuk 3 voor de verdere uitwerking van de ambities van Weert.

1.2 De rol van parkeren

Parkeren draagt bij aan de ambities

Parkeren is nooit een doel op zich, maar altijd ondersteunend aan een hoger doel. Denk hierbij aan de economische vitaliteit van een centrum, de leefbaarheid en veiligheid van een woonwijk, de ketenmobiliteit nabij een ov-knooppunt of de aantrekkelijkheid van een vestigingslocatie op een bedrijventerrein.

Trends, ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en economie beïnvloeden de balans tussen vraag en aanbod van parkeren. Een toenemende keuze voor de fiets of het openbaar vervoer kan op termijn leiden tot een verminderde behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's. Tegelijkertijd blijft het belangrijk om rekening te houden met de blijvende behoefte aan autoparkeren, waardoor een evenwichtige mix van vervoersmodaliteiten ontstaat. Parkeren kan hierbij actief ingezet worden als sturend instrument om bredere ambities te ondersteunen. Door bijvoorbeeld lagere parkeernormen te hanteren in de nabijheid van ov-locaties wordt een mobiliteitstransitie gestimuleerd en ontstaan er kansen voor woningbouw in combinatie met een duurzamere inrichting van de openbare ruimte.

Vraagstukken en keuzes

De nieuwe parkeerkaders moeten in lijn zijn met en bijdragen aan de gemeentelijke ambities. Bij het vormgeven van de openbare ruimte en de transitie naar meer duurzame vormen van mobiliteit komen onherroepelijk dilemma's en vraagstukken naar boven hoe om te gaan met parkeren. Dit zijn de

vraagstukken waar de gemeente de komende jaren mee om moet gaan en oplossingen voor moet vinden:

- Gaat de gemeente parkeren actief inzetten om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen? En op welke locaties?
- Zet de gemeente vraagvolgend of vraagsturend parkeerbeleid in bij nieuwe ontwikkelingen? En is dit nog per kern of locatie verschillend?
- Gaat de gemeente de komende jaren proactief of reactief parkeerbeleid voeren om parkeren beheersbaar te houden? En op welke locaties moet de gemeente op parkeren gaan sturen en op welke manier?
- Hoe gaat de gemeente om met parkeren in bestaande woonwijken? Welke instrumenten zet de gemeente in om parkeeroverlast op te lossen en te voorkomen?
- Hoe gaat de gemeente om met fietsparkeren? Wat is er nodig om met fietsparkeren het fietsen aantrekkelijker te maken?
- Hoe zorgt Weert ervoor dat de P+R zo optimaal mogelijk gebruikt worden?
- Wat is het belang van de auto voor de economische aantrekkelijkheid van Weert ten opzichte van de ambities van een mobiliteitstransitie?
- Hoe gaat de gemeente om met het aanbieden van autoparkeervoorzieningen?
- In hoeverre gaat de gemeente parkeren inzetten als sturingsinstrument om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en daarmee te zorgen voor een gezonde leefomgeving?
- Hoe faciliteert de gemeente elektrisch rijden en welke keuzes maakt de gemeente op het gebied van parkeren en bereikbaarheid?

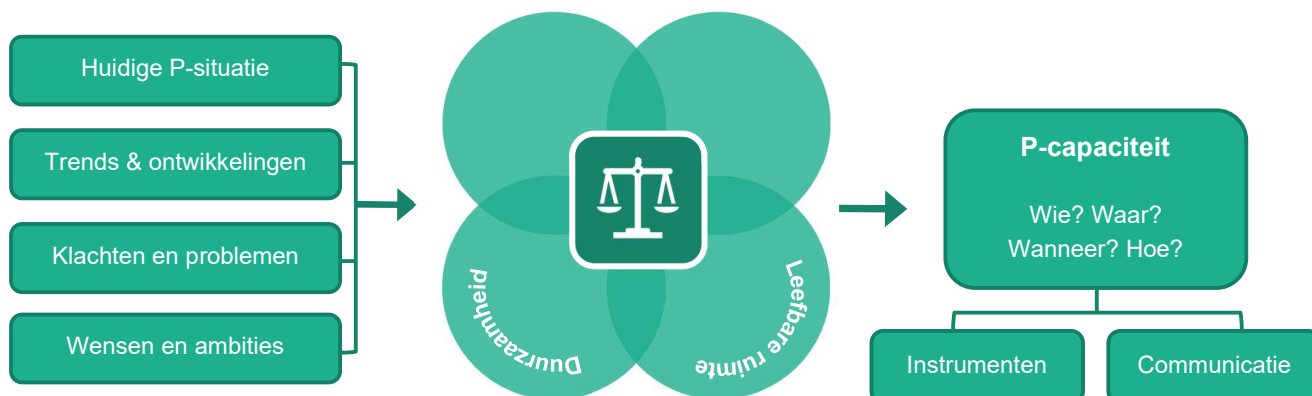
Met deze vraagstukken in het achterhoofd moet de gemeente keuzes maken: welke rol krijgt parkeren en hoe en waar wordt parkeren als (sturend) instrument ingezet? Dit parkeerbeleidsplan geeft de koers en kaders om tot de juiste integrale keuzes te komen.

De basis voor de parkeerkaders

De basis voor de voorliggende parkeerkaders is gebaseerd op vier beschouwingen:

1. De huidige parkeersituatie: over welke parkeervoorzieningen beschikt de gemeente Weert en wat is de huidige status van deze voorzieningen (gebruik en dergelijke)?
2. Wat zijn de demografische en economische trends en wat zijn de geplande ontwikkelingen binnen de gemeente?
3. Welke klachten en problemen komen voor met betrekking tot parkeren van auto's en fietsen in Weert?
4. De visie en ambitie van de gemeente Weert op het gebied van leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid enz. zoals deze benoemd zijn in het bovengenoemde beleid.

Deze beschouwingen gebruiken we om een overweging uit te voeren tussen vier gebieden: economische aantrekkelijkheid, de behoefte aan mobiliteit en bereikbaarheid, leefbaarheid van de openbare ruimte, en duurzaamheid. Hieruit stellen we de parkeerkaders op waarmee we schetsen een beeld hoe we de komende tien jaar omgaan met het parkeren in Weert.



De juiste doelgroep op de juiste plaats

We moeten een balans bereiken tussen de parkeervraag (van verschillende doelgroepen) en het parkeeraanbod (capaciteit). Als basis voor het uitwerken hiervan moeten we bedenken aan welke voorwaarden men moet voldoen om te kunnen parkeren en onder welke omstandigheden. Om inzichtelijk te maken in welke mate we het auto- en fietsparkeren voor verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers) faciliteren, staan zes vragen centraal:

1. Wie moet kunnen parkeren?
2. Op welke locatie?
3. Op welk moment?
4. In welke omvang?
5. In/op welke voorzieningen?
6. Met welke kwaliteit?

Om de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren, moeten we bepalen welke instrumenten gebruikt moeten worden. Dit moeten we vervolgens goed communiceren zodat:

- een huidige bewoner stap voor stap wordt meegenomen richting het toekomstige parkeren in Weert. Zodat hij/zij weet wat in de toekomst van hem/haar verwacht wordt en welke parkeeralternatieven geboden worden;
- een toekomstige bewoner vooraf weet of de nieuwe woning die hij/zij huurt of koopt, voorzien is van een autoparkeerplaats en/of onder welke voorwaarden hij/zij aanspraak kan maken op een parkeerplaats in de openbare ruimte (bijv. een parkeervergunning) of een andersoortig parkeerrecht;
- een bezoeker weet of, en zo ja waar, hij/zij de auto op straat kan parkeren en voor hoe lang;
- een werkgever weet wat de beste manier is voor zijn/haar personeel om zich binnen en naar Weert te verplaatsen;
- een werknemer weet of, en hoeveel, parkeerplaatsen zijn/haar werkgever bij het bedrijf zelf heeft, of elders geregeld heeft.

Deze duidelijkheid geeft de inwoners, bezoekers, ondernemers en werknemers de mogelijkheid te kunnen kiezen tussen vervoermiddelen (auto, ov, fiets) of om simpelweg te voet te gaan als dat mogelijk is.

1.3 Proces tot nieuwe parkeerkaders

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1 zijn de toekomstige doelen en ambities van Weert vastgesteld in visie- en ambitiedocumenten. Deze moeten nog worden vertaald naar parkeerkaders die bepalen hoe de gemeente de komende jaren met parkeren moet omgaan. Om te komen tot integrale, breed gedragen parkeerkaders is een zorgvuldig proces doorlopen. Naast het halen van doelen en ambities uit het huidige beleid is de integraliteit geborgd door het inzetten van een ambtelijke werkgroep (zie Bijlage 1 voor de lijst van deelnemers) waarin alle, bij parkeren betrokken, vakdisciplines zijn aangesloten. Met deze projectgroep zijn de volgende stappen doorlopen:

- inventarisatie van huidige situatie;
- duiding van bovenliggend, overkoepelend beleid;
- visievorming;
- gebiedsgerichte uitwerking;
- bestuurlijke afstemming.

1.4 Hoe dit document is opgebouwd

De basis voor dit document is de beschouwing van de huidige situatie. Hoe is gemeente Weert gesitueerd en wat heeft dit voor invloed op de mobiliteits- en parkeersituatie? En hoe vertaalt zich dit naar de verschillende gebieden, zoals centra, woonwijken en bedrijventerreinen. Ook is een analyse gemaakt van het fietsparkeren binnen de gemeente. Dit alles is beschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de trends en ontwikkelingen die op Weert afkomen, aangevuld met de gemeentelijke ambities op het gebied van mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en economie. Deze ambities zijn in hoofdstuk 4 vertaald naar een strategie, kaders en visie op parkeren. Hoe dit per gebied uitpakt in gebiedsgewijze doelstellingen en maatregelen is verwoord in hoofdstuk 5. Het afsluitende hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** van dit plan geeft een doorkijk naar de verder uitwerking naar onder andere de nog op te stellen Nota Parkeernormen en het uitvoeringsprogramma.

2. De huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we de bestaande situatie van gemeente Weert met betrekking tot het parkeerareaal en het gebruik daarvan. Hier maken we inzichtelijk hoe het fiets- en autoparkeren in de gemeente Weert is vormgegeven en functioneert.

2.1 Weert in de regio

Weert heeft een centrumfunctie voor inwoners van omliggende gemeenten in Limburg, Brabant en België en is belangrijk als regionale en internationale netwerkstad en vestigingslocatie. Weert heeft ook een nauwe relatie met Brainport (Eindhoven) en maakt ook deel uit van het dagelijkse mobiliteitssysteem.

Naast de maatschappelijke voorzieningen kent Weert ook strategische voorzieningen voor zijn centrumfunctie, zoals de binnenstad, het Munttheater, de Weerter boulevard, het St. Jans Gasthuis (ziekenhuis), MBO-opleidingen en zwembad De IJzeren Man. Deze worden ook gebruikt door inwoners uit de regio.

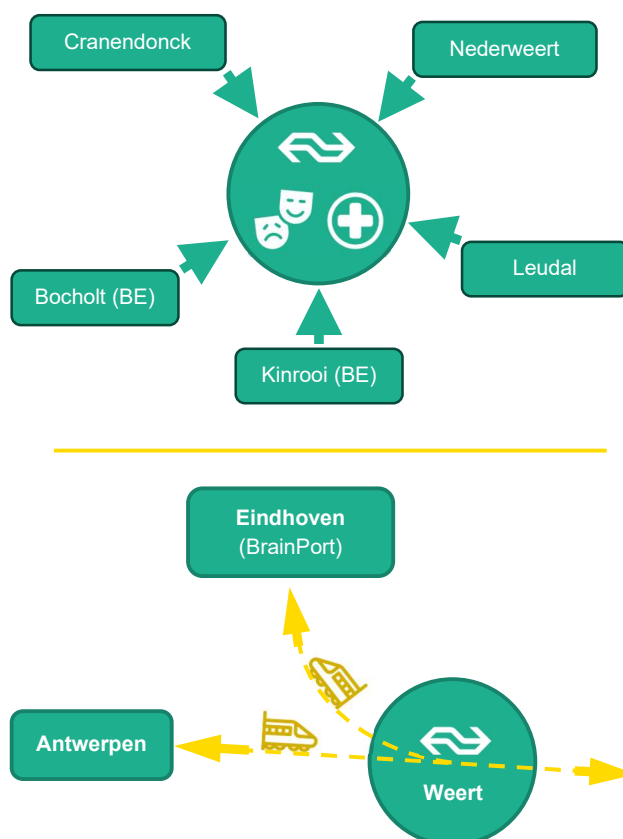
Regionale bereikbaarheid is daarom heel belangrijk voor Weert. Er zijn kansen voor Weert als regionale mobiliteitshub, maar ook voor de Weertse markt van wonen, bedrijvigheid en arbeid. Dit betekent dat

Weert een (zeer) aangename stad moet blijven, met eigen karakter en met publieke en private voorzieningen voor zijn inwoners en bezoekers.

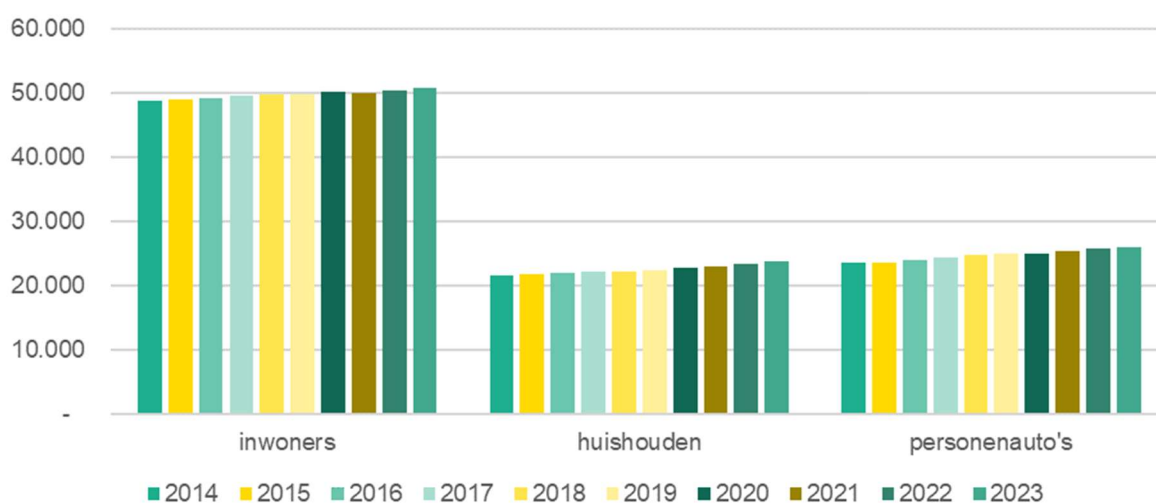
Weert is goed ontsloten en verweven en heeft een hoge regionale bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het station van Weert wordt bediend door Intercity treinen die een belangrijk regionale rol spelen. Zoals aangegeven in de Omgevingsvisie groeit het gebruik daarvan van circa 8.500 unieke reizigers per etmaal naar 10.000 in- en uitstappers per etmaal. De bereikbaarheid met de auto is ook goed, met de rijksweg A2 langs de oost- en noordgrenzen van de gemeente. Echter neemt de filedruk op de A2 richting Eindhoven toe. Weert blijft inzetten op de verbreding van de A2.

2.2 Weert in cijfers (demografie en andere kenmerken)

Weert is de afgelopen decennia sterk gegroeid waardoor het de grens van 50 duizend inwoners in 2020 is gepasseerd. 80% van de inwoners woont in de kern Weert en de andere inwoners wonen in het buitengebied of in één van de vijf kernen: Altweeterheide, Laar, Stramproy, Swartboek, Tungalroy.



De groei van inwoners was de afgelopen tien jaar in Weert boven 4%, maar het aantal personenauto's is 10% toegenomen, wat resulteert in een toename van 5% in autobezit per inwoners. De toename van het aantal particuliere huishoudens is gelijk aan die van de personenauto's waardoor de verhouding personenauto's per huishouden stabiel is gebleven, ongeveer 1,10 auto's per huishouden (zie Tabel 1).

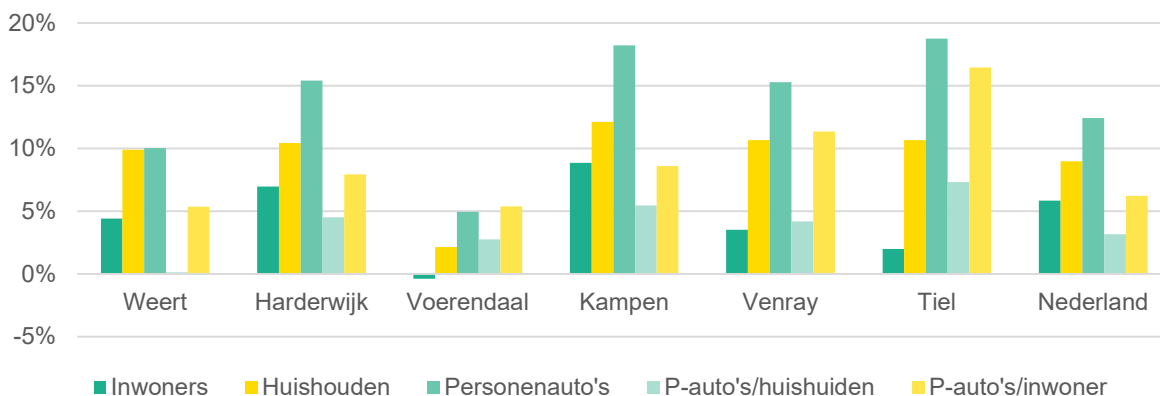


Grafiek 1: Aantal inwoners, huishouden en personenauto's sinds 2014

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1,09	1,08	1,09	1,10	1,11	1,12	1,10	1,11	1,11	1,10

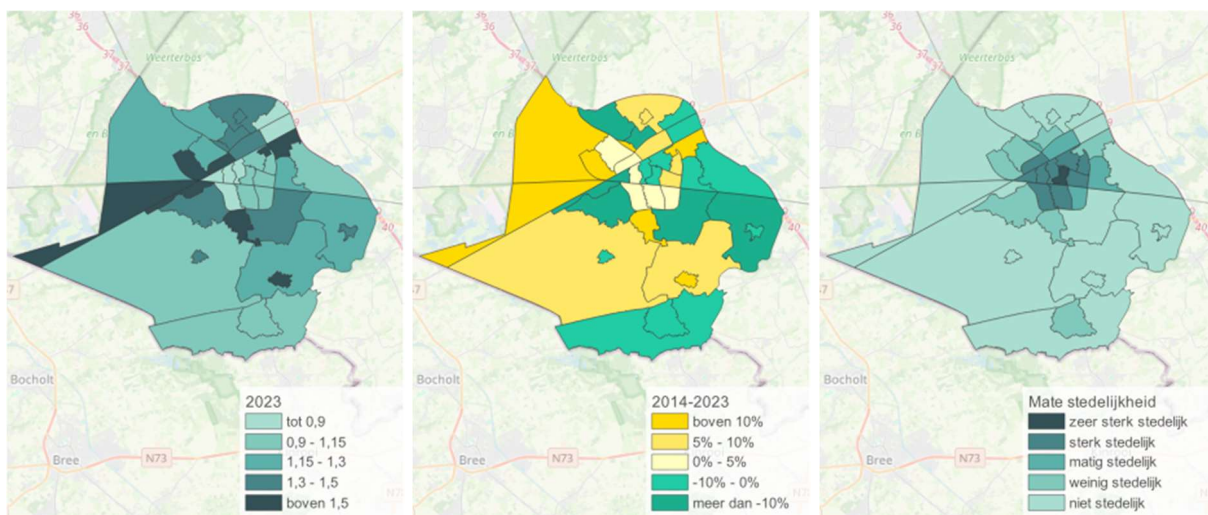
Tabel 1: Autobezit sinds 2014

In grafiek 2 is Weert vergeleken met andere gemeenten (Harderwijk, Kampen, Venray en Tiel) en met Nederland. Deze gemeenten zijn ook gebruikt voor de benchmark over tarieven van parkeerproducten (18-01-2021). Deze gemeenten zijn vergelijkbaar met Weert qua omvang en met het stedelijk karakter in Nederland. Bij de referentiegemeenten is het aantal personenauto's sterker toegenomen dan het aantal huishoudens in dezelfde periode, terwijl in Weert de toename voor beide ongeveer hetzelfde was (Grafiek 2). De toename van personenauto's per huishouden tussen 2014 en 2023 was in de meeste referentiegemeenten boven de 5% (in Nederland was het 3%). Ook was de toename in autobezit per inwoners in Weert (5%) het laagste. Uit CBS data blijkt dat de trend van het autobezit in Weert lager is dan in andere gemeenten. Uit bovenstaande cijfers blijkt dat lopen en fietsen al veel wordt toegepast in Weert. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de lijn die in het Mobiliteitsplan Weert 2030 staat beschreven in de cijfers tot uiting komt.



Grafiek 2: Vergelijking met “referentiegemeenten” en Nederland wat betreft groei van inwoners, huishoudens, personenauto’s en autobezit tussen 2014 en 2023

In Weert is er ook een verschil tussen buurten wat betreft autobezit per huishouden, zoals aangegeven in onderstaand Figuur 1¹. Het autobezit is lager binnen de Ringbaan en ten zuiden van het kanaal. In de binnenstad en buurten ten oosten van Weert was er de afgelopen tien jaar een daling in autobezit, terwijl ten zuiden van het spoor een kleine toename in autobezit heeft plaatsgevonden (onder de 5%). De hoogste toename in autobezit vond in buitengebieden plaats, wat een relatie heeft met de stedelijkheid van elk gebied: een hogere stedelijkheid biedt een lagere afhankelijkheid van de auto.

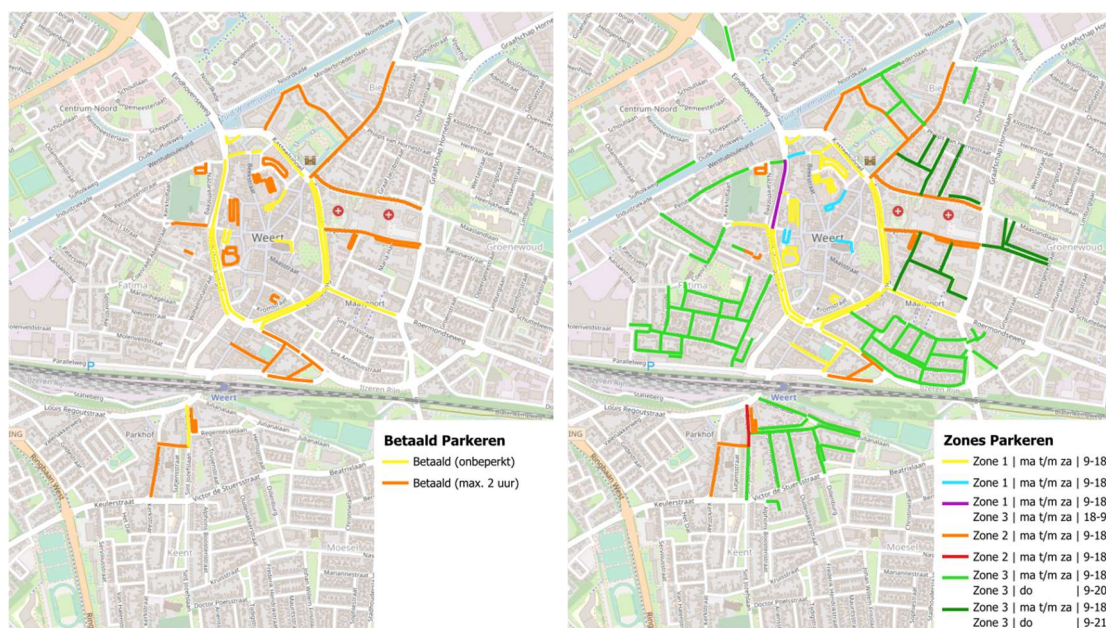


Figuur 1: Autobezit per huishouden in Weert in 2023 (links); verhouding van toename/daling tussen 2014 en 2023 (midden); en mate van stedelijkheid per buurt in 2023 (rechts)

2.3 Autoparkeren in Weert

In het centrum van Weert geldt betaald parkeren op straat. In de straten rondom het centrum geldt vergunningshoudersparkeren, zie Figuur 2. Daarnaast zijn verspreid over het centrum verschillende parkeergarages te vinden (zie pag. 18 t/m 21).

¹ In deze figuur is ook het autobezit op bedrijventerreinen meegenomen, vaak gekoppeld aan bedrijfsadressen. Dit geeft voor deze gebieden een vertekend beeld van het autobezit.



Figuur 2: Straten met betaald parkeren in Weert (links) en vergunninghouders zones in Weert (rechts)

2.3.1 Straatparkeren

In en rondom de binnenstad van Weert geldt betaald parkeren op straat van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur, behalve op koopavonden (donderdagavond), (koop)zondagen en officiële feestdagen. Figuur 2 geeft de straten weer waar betaald parkeren geldt met of zonder een maximum parkeertijd van 2 uur.

2.3.2 Vergunninghoudersparkeren

In straten in en rondom het centrum gelden ook vergunninghouderszones, zoals aangegeven in Figuur 2. Er zijn drie zones, maar elke zone heeft meerdere tijdsvensters. Dit zorgt voor onduidelijkheid voor de parkeerders.

Onduidelijke parkeersituaties op straat

Een voorbeeld van een onduidelijke parkeersituatie is het stuk van de singel tussen Beekpoort en Molenstraat. Hier geldt betaald parkeren en er zijn twee vergunninghouderszones met verschillende tijdstippen. Overdag geldt hier betaald parkeren (zone 1) en 's avonds vergunning parkeren (zone 3). Dit is in het verleden bedacht als oplossing om ervoor te zorgen dat bewoners 's avonds in de buurt kunnen parkeren. Bij de digitalisering van de vergunningen was het een behoorlijke uitdaging om dit goed in te regelen. De regels die daar gelden zijn moeilijk uit te leggen aan bezoekers en de wens is om dit gelijk te trekken met de (nieuwe) venstertijden voor het betaald parkeren gebied.

Figuur 3 laat de Johan van Hornestraat zien waar een aantal veranderingen in parkeerregime voorkomen binnen 20 meter: einde betaald parkeren, een vergunninghouderszone en einde van vergunninghouderszone. Te veel wisseling in regulering maakt het onduidelijk voor de parkeerders.

In zone 3 (zie figuur 2) gelden verschillende venstertijden. Rond 2016 is het betaald parkeren op de koopavond (donderdagavond) afgeschaft, maar de tijden van het vergunninghoudersparkeren op deze dag zijn niet

aangepast. Daarnaast gelden rond het Ziekenhuis (Vogelsbleek) andere tijden vanwege de bezoeken. Dit levert onduidelijkheid op.



Figuur 3: Johan van Hornestraat (Hofakkerstraat)

2.3.3 Knelpunten straatparkeren

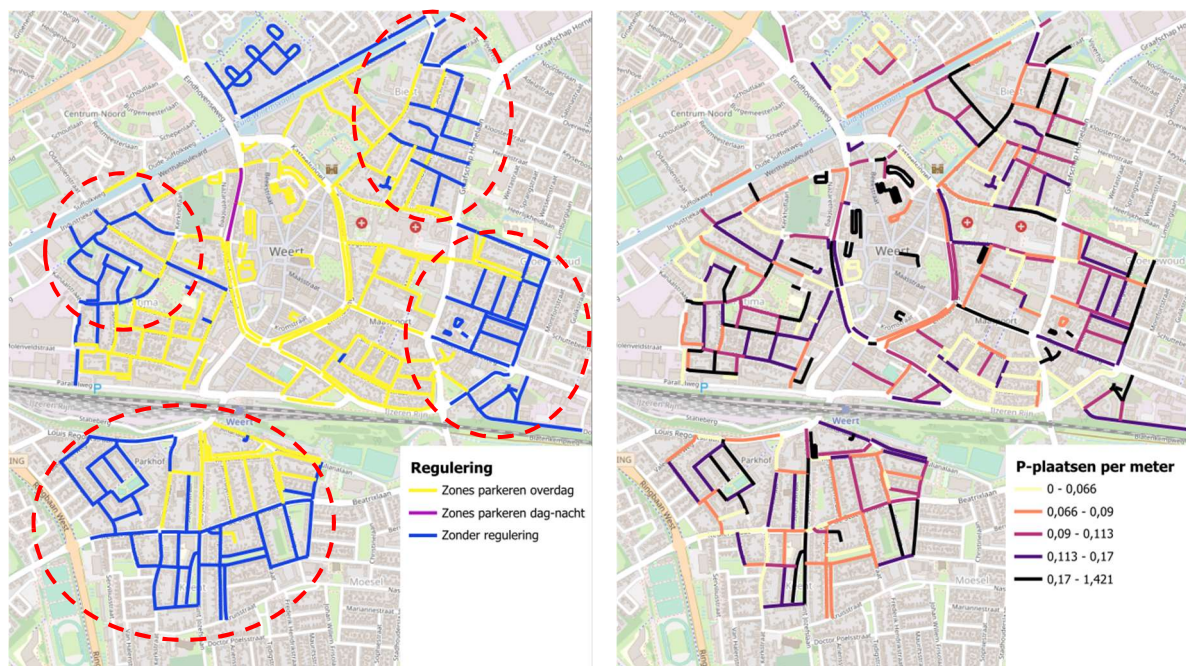
Parkeerdruk

In zone 1 (zie Figuur 4) geven vergunninghouders aan dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn². Het gaat daarbij met name om de avonduren na 18.00 uur, omdat dan geen betaald of vergunningshoudersparkeren geldt.

Overloop van parkeren

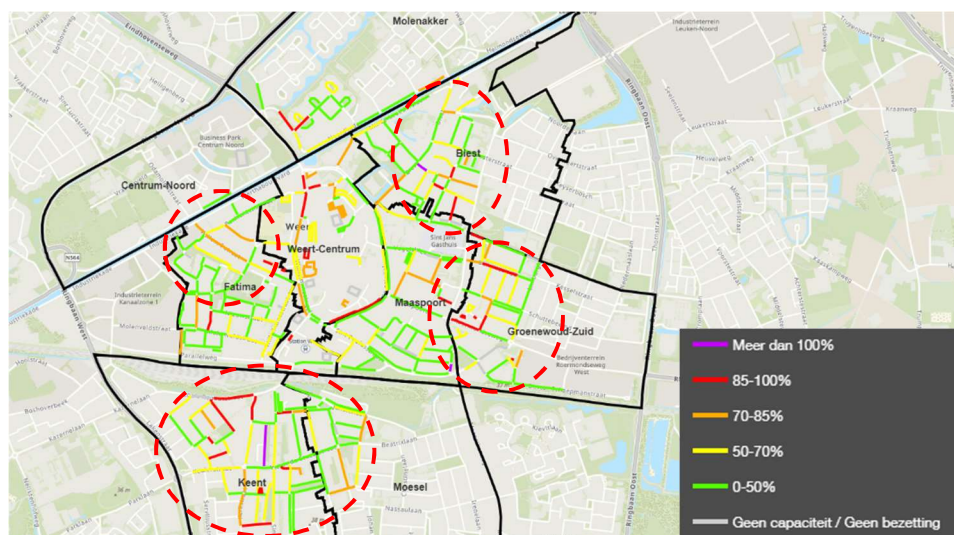
Omdat het parkeerregime (betaald parkeren en vergunningshouder) niet overal in de stad geldt, is het ook noodzakelijk om te evalueren of er sprake is van een waterbedeфект in straten rondom gereguleerde gebieden. De kaarten op de volgende pagina (Figuur 4) laten de parkeersituatie op straat zien: de gereguleerde (geel) en niet-gereguleerde (blauw) straten waar de drukmeting is uitgevoerd en de dichtheid van parkeerplaatsen per meter.

² Memo: Aandachtspunten nieuw parkeerbeleid Weert. Gemeente Weert, 12-09-2023

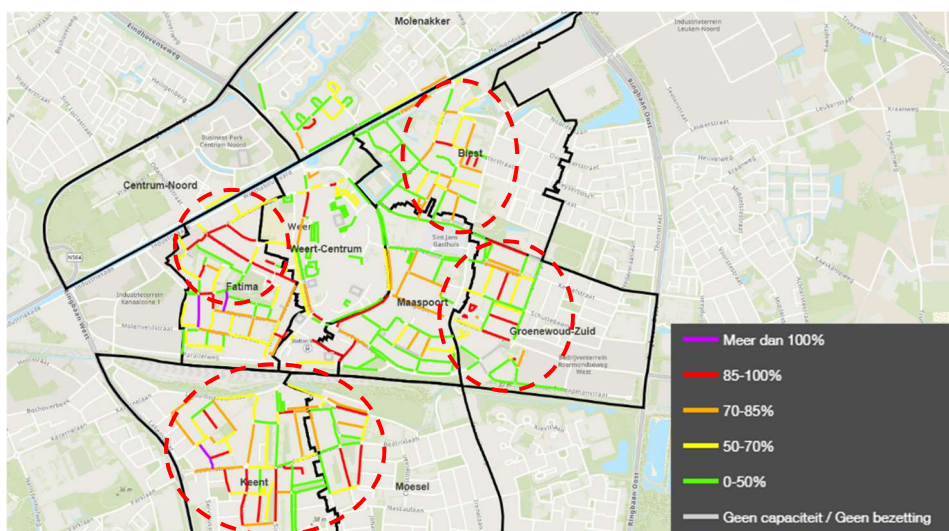


Figuur 4: Parkeerregulering (links) en dichtheid van parkeerplaatsen op straat (rechts)

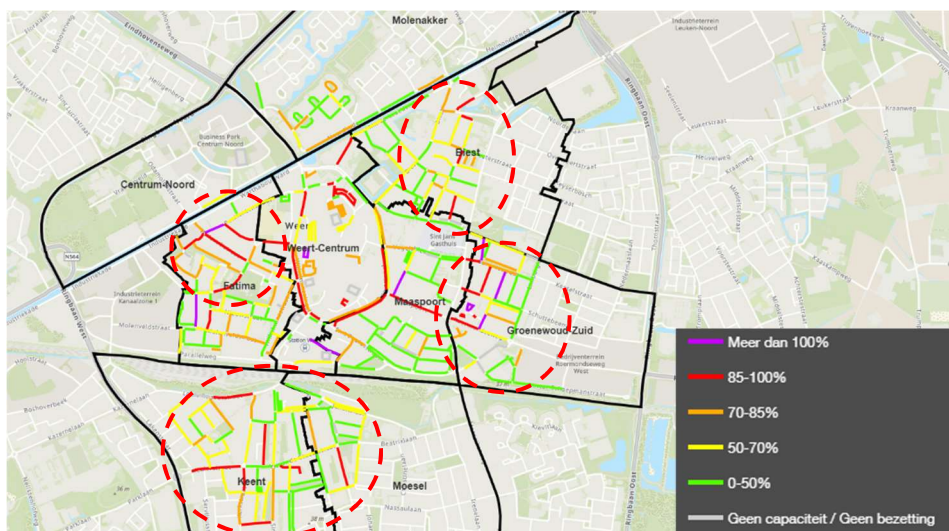
Vervolgens laten Figuur 5, Figuur 6 en Figuur 7 de drukmeting op de donderdag ochtend, -nacht en op een zaterdagmiddag zien. De cirkels met stippellijnen op de kaarten markeren waar niet gereguleerd is. Uit deze kaarten kunnen we afleiden dat een aantal straten buiten de geregleerde gebieden een hoge bezetting (boven 85%) hebben in vergelijking met de straten binnen de geregleerde zones. In het algemeen is de parkeerdruk in het centrum – met uitzondering van zaterdagmiddag – relatief laag te noemen.



Figuur 5: Drukmeting: donderdagochtend – 10:00 tot 12:00 (15/06/2023)



Figuur 6: Drukmeting: donderdagnacht – 00:00 tot 05:00 (15/06/2023)



Figuur 7: Drukmeting: zaterdagmiddag – 13:00 tot 15:00 (17/06/2023)

Deze relatief hoge bezetting zien we niet in alle niet-gereguleerde gebieden terug: daar liggen ook straten met een heel lage bezetting – onder de 50%. In ieder geval ontvangt de gemeente vaker meldingen over (te) hoge parkeerdruk in de wijk Groenewoud (oostzijde van de Graafschap Hornelaan)³. Deze wordt veroorzaakt door medewerkers van het ziekenhuis die uitwijken naar woonstraten waar geen parkeerregime geldt. De gemeente heeft recent in de Voogdenstraat en Baroniestraat vergunningparkeren ingevoerd en idealiter moet dit tot aan de Limburglaan uitgebreid worden. Als in de wijk Groenewoud vergunningparkeren wordt ingevoerd is het wenselijk/noodzakelijk om op de Roermondseweg betaald parkeren in te voeren. Anders is het voor bezoekers van de bedrijven in deze straat niet meer mogelijk om te parkeren op de Roermondseweg vanwege uitwijkgedrag. De voornoemde maatregelen dienen als richtinggevend kader en worden nader uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma en in samenspraak met de omgeving.

In de wijk Fatima en omgeving van de Biest is het niet geheel duidelijk waar vergunningparkeren geldt en krijgt de gemeente ook meldingen over uitwijkgedrag. Idealiter zou hier overal vergunningparkeren

³ Memo: Aandachtspunten nieuw parkeerbeleid Weert. Gemeente Weert, 12-09-2023

moeten gelden. Tegenwoordig zet de gemeente een draagvlakenquête uit als zij meldingen krijgt over parkeeroverlast, maar deze ad-hoc aanpak zorgt voor veel (administratieve) werkzaamheden.

Bij het veldonderzoek werd een grotere bezetting direct buiten de vergunningshouderszone opgemerkt. Onderstaande foto van de Willem van Hornestraat (Figuur 8) is hier een voorbeeld van. Meteen naast het einde van de gereguleerde zone blijkt dat het er drukker wordt.



Figuur 8: Willem van Hornestraat (vanaf Johanna van Meursstraat)

Parkeren heeft ook impact op de openbare ruimte. In woonwijken zijn de straten gebruikt door geparkeerde auto's en dit maakt de ruimte schaars voor andere functies. De volgende foto laat de speeltuin op Martinushof zien (Figuur 9). Daar is weinig ruimte voor de speeltuin die ook is omsloten met een hek om de kinderen te beschermen tegen de auto's die rondom de speeltuin rijden.



Figuur 9: Speeltuín Martinushof

2.3.4 Parkeerterreinen

In het centrum van Weert zijn ook parkeerterreinen in beheer van de gemeente. Naast het station is een parkeerterrein gesitueerd dat beheerd wordt door Q-Park. In de binnenstad zijn meer dan 10 parkeerterreinen en een aantal straten waar parkeren is toegestaan door ervoor te betalen.

Parkeren op straat en op parkeerterreinen heeft een fors ruimtebeslag in het centrum van Weert. Figuur 10 hiernaast laat zien hoeveel ruimte in de binnenstad is gebruikt voor parkeren: tegenwoordig is 10% van de totale oppervlakte van de openbare ruimte binnen de singels gebruikt voor parkeren (terreinen of vakken op straat).



Figuur 10: Parkeerterreinen in en rondom de binnenstad

Het door Q-Park beheerde parkeerterrein (P+R) bij de Parallelweg heeft een grote capaciteit (295 parkeerplaatsen⁴), maar een lage bezetting. Dichter bij het station is de bezetting hoger, maar er is op de meeste dagen veel lege ruimte verderop in het parkeerterrein, zoals Figuur 11 laat zien.



Figuur 11: Q-Park parkeerterrein – linker foto laat de kant dicht bij het station zien en rechter foto laat verderop zien.

2.3.5 Parkeergarages

In het centrum van Weert zijn zes parkeergarages in beheer van de gemeente waar 24/7 betaald parkeren geldt: drie binnen de singel (Muntgarage, Ursulinengarage en Walburgspassage) en drie buiten de singel (Parkeergarage Poort van Limburg, Centrumgarage en Stationspleingarage). Tabel 2 en Figuur 12 geven de garages weer wat betreft omvang, bezettingsgraden en omzet per parkeerplaats.

De bezetting van de parkeergarages, met uitzondering van de parkeergarages aan de zuidkant van het centrum, is relatief laag. Oftewel de verdeling van de parkeervraag is niet in balans. De drukste garages tijdens weekdagen zijn dicht bij het station, ten zuiden van het centrum. In het weekend is de bezettingsgraad van de garages binnen de singel groter. De Stationspleingarage en Walburgspassage blijven druk op weekdagen en weekenden, daarom leveren deze garages de hoogste omzet per parkeerplaats.

Naam	Capaciteit parkeerplaatsen	Bezetting		Omzet per parkeerplaats
		Weekdag	Weekend	
Stationsplein	100	99%	98%	€ 1.190,47
Centrumgarage (Stadhuis)	227	96%	37%	€ 429,05
Ursulinengarage	228	46%	71%	€ 495,34
Walburgspassage	180	91%	100%	€ 1.046,75
Muntgarage	290	66%	86%	€ 693,80

⁴ <https://www.q-park.nl/nl-nl/parkeren/weert/p-r-parallelweg/>

Poort v. Limburg	143	55%	55%	€ 110,29
------------------	-----	-----	-----	----------

Tabel 2: Parkeergarages in Weert met capaciteit, bezettingsgraad en omzet per parkeerplaats



Figuur 12: Parkeergarages in Weert: aantal plaatsen, omzet per parkeerplaats en bezettingsgraad voor werkdagen en weekend

2.3.6 Tarief

In Weert geldt hetzelfde tarief op straat als in de garages – €1,60 per uur en €6,40 per dag. Het door Q-Park beheerde parkeerterrein (P+R) bij de Parallelweg heeft een eigen tarief: € 1,59 per 60 minuten, maximaal € 7,50 per dag voor regulier gebruikers en € 4,50 voor treinreizigers. Tarief is in het centrum geen middel om parkeerders te verleiden om de parkeergarage te gebruiken. Ook geldt in

de parkeergarages 24/7 betaald parkeren, terwijl op straat de tijdstippen beperkt zijn vanaf 9 tot 18⁵. Daarom maken bezoekers in de avonduren minder gebruik van de garages⁶.

In de garages is het ook mogelijk om abonnementen te verkrijgen. Een jaarabonnement in de garages (m.u.v. Centrum Noord) kost € 600,00 (incl. btw) en in garage Centrum Noord kost het € 298,50 (incl. btw). In de parkeergarage Centrum en de Stationspleingarage kost een abonnement voor ov-reizigers € 504,00 (incl. btw) per jaar.

De tarieven voor vergunning is afhankelijk van de zone en doelgroep, zoals aangegeven in onderstaande Tabel 3.

Vergunning	Termijn	Bewoners	Bedrijven	Werknemers	Mantelzorg
Zone 1	per jaar	€ 149,60	€ 298,50		€ 149,60
Zone 2	per jaar	€ 149,60	€ 298,50	€ 298,50	€ 149,60
Zone 3	per jaar	€ 37,80	€ 11,40	€ 59,70	€ 37,80
Visiteregeling	per uur	€ 0,15			

Tabel 3: Prijzen voor parkeervergunning per zone

2.3.7 Digitaliseren

Betalen voor parkeren op straat en in de garages is tegenwoordig mogelijk met contant geld, pinpas, creditcard of achteraf met mobiele telefoon – behalve bij de Stationspleingarage en Poort van Limburg waar sinds vorig jaar alleen digitaal kan worden betaald. Contant betalen levert een kostenpost op voor de gemeente: de ledigingskosten stijgen, automaten moeten vaak worden bijgevuld voor wisselgeld, het is foutgevoelig en er bestaat risico op vandalisme. In het uitvoeringsprogramma wordt een plan opgenomen om te onderzoeken of het verder afbouwen van contant geld in de gemeente Weert verder ingevoerd kan worden en of het wenselijk is. Naast de voordelen die hierboven zijn benoemd, is het voor sommige gebruikers nadelig als het contant geld volledig verdwijnt.

De diversiteit aan tijden van regulering zorgen ook voor uitdagingen voor het inregelen en gebruik van digitale parkeerproducten met betrekking tot visite / bezoek. Uniformiteit en eenduidigheid is dan ook meer dan gewenst. Met oog op digitalisering zijn vorig jaar de parkeervergunningen en kraskaarten gedigitaliseerd. De laatste stap in de digitalisering is het invoeren van het kenteken in de parkeerautomaten op straat. Daarbij is het noodzakelijk om de automaten in fases te vernieuwen..

2.4 Fietsparkeren

In Weert zijn er geen objectieve gegevens bekend hoe het ervoor staat met fietsparkeren. Daarnaast lijken de bestaande (bewaakte) fietsenstallingen niet altijd op de juiste locatie gesitueerd te zijn. Er zijn twee bewaakte fietsenstallingen: één kleine overdekte stalling bij het station en één open stalling aan de Hegstraat (zie Figuur 13). Duidelijk is wel dat met name rond het station het fietsparkeren een kwaliteitsimpuls nodig heeft. Direct naast het station zijn geen fietsenrekken en geldt een fietsparkeerverbod. Toch plaatst mensen er hun fiets, wat leidt tot een rommelig beeld (zie Figuur 14). Het kan ook zijn dat de kwaliteit van de fietsenrekken niet voldoet aan de eisen van de fietsers. E-fiets,

⁵ Betaald parkeren geldt vanaf 9 tot 18 en vergunningshouderszone vanaf 9 tot tussen 18 en 21 afhankelijk van de zone, uitgezonderd het stuk van de singel tussen Beekpoort en Molenpoort waar de vergunningshouderszone ook 's nachts geldt.

⁶ Memo: Aandachtspunten nieuw parkeerbeleid Weert. Gemeente Weert, 12-09-2023

breedere fietsen met tassen en dozen, fietsen met bredere banden, zwaardere fietsen, enz. brengen nieuwe eisen met zich mee.



Figuur 13: Fietsenstalling aan de Hegstraat



Figuur 14: De rommelige stalling van fietsen rondom het station

Het uitbreiden van het fietsparkeren in het centrum is belangrijk. In het Mobiliteitsplan Weert 2030 is door de ondervraagde inwoners, de wens uitgesproken om in de binnenstad een tweede bewaakte fietsenstalling te realiseren.

3. Trends, ontwikkelingen en ambities

Landelijke trends, ontwikkelingen en gemeentelijke ambities zijn van invloed op hoe parkeren plaatsvindt. Het in beeld hebben van de relevante trends en ontwikkelingen stelt ons in staat om een zo toekomstbestendig mogelijk parkeerbeleid te creëren. Dit hoofdstuk beschrijft die trends en ontwikkelingen en de gemeentelijke ambities.

3.1 Openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker voor de samenleving. De Omgevingsvisie stelt voor dat de openbare ruimte mensen, jong en oud, moet uitnodigen en stimuleren tot sociaal contact. Openbare ontmoetings- en verblijfsplekken kunnen praktische waarde bijdragen aan de sociale samenhang binnen onze maatschappij. Om bewegen en een gezonde leefstijl te stimuleren, moet de leefomgeving aantrekkelijk zijn.

Een groene openbare ruimte draagt ook bij aan de klimaatdoelstellingen. Daarnaast kan vergroening de leefomgeving aantrekkelijker maken voor recreanten binnen de gemeente. Door slimme keuzes te maken voor en met parkeren kunnen wij, daar waar mogelijk, ruimte vinden om de openbare ruimte groener en levendiger te maken en daarmee onze gemeente te verbeteren.

3.2 Mobiliteit en parkeren

Deze paragraaf gaat in op trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren.

3.2.1 Modal-split

Relevant voor het parkeerbeleid is hoe het auto- en fietsgebruik zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Dit hangt ook samen met het gebruik van openbaar vervoer. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie “Mobiliteitsbeeld 2023”⁷ een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Nederland. Het KiM stelt hierbij dat de toekomst per definitie onzeker is. Vanwege deze onzekerheid maakt het KiM in haar toekomstbeeld onderscheid tussen drie scenario's; basis, minder en meer.

Uit het toekomstbeeld komen per modaliteit de volgende inzichten naar voren (treinverkeer is hierbij buiten beschouwing gelaten):

- In alle genoemde scenario's groeit voor 2028 de door het wegverkeer afgelegde afstand op het hoofdwegennet. In het basis-scenario een groei van 10%, in het minder-scenario 4% en in het meer-scenario 15%;
- De afgelegde afstand met openbaar vervoer komt voor 2028 in alle scenario's onder het niveau van 2019 uit. In het basis-scenario een afname van 15%, in het minder-scenario 23% en in het meer-scenario 4%;
- In 2028 raamt het KiM voor fietsverkeer een groei van 20% gemeten in afgelegde afstand ten opzichte van 2019. Met name het gebruik van de elektrische fiets groeit sterk; in 2028 +132% groei ten opzichte van 2019.

⁷ Hyperlink naar [Mobiliteitsbeeld 2023 \(KiM\)](#).

3.2.2 Een veranderende parkeervraag

De coronapandemie, die in Nederland inmiddels al weer enige tijd achter ons ligt, heeft geleid tot blijvende veranderingen in de parkeervraag. Uit een enquête gehouden onder de beroepsbevolking blijkt dat in Nederland 52% van de werkenden soms of meestal thuiswerkt⁸. Dit leidt tot een afname van het aantal woon-werkverplaatsingen. Dit leidt weer tot een hogere parkeerbezetting op werkdagen overdag.

Ook de situatie op de woningmarkt leidt tot een veranderende parkeervraag. Jongeren hebben over het algemeen meer moeite met het vinden van geschikte woonruimte en blijven als gevolg hiervan langer thuis wonen. Omdat een deel van deze jongeren wel beschikt over een eigen auto, neemt het bezit van een tweede, derde of verdere auto's op één adres toe.

3.2.3 Elektrisch rijden en- laden

De aanwezigheid van elektrische voertuigen op het Nederlandse wegennet en oplaadpunten in het straatbeeld is inmiddels gemeengoed geworden. In 2023 was 4,9%⁹ van de personenauto's in Nederland volledig elektrisch aangedreven. De prognose is dat dit percentage in 2035 is toegenomen tot 47% en in 2050 tot 100%. Een volledig elektrisch wagenpark is het gevolg van het Europese beleid dat de verkoop van nieuwe auto's met een verbrandingsmotor vanaf 2035 wordt verboden.

Weert stimuleert ook graag een toename in het aantal elektrische auto's binnen de gemeente. Deze koers is ingezet en Weert sluit hierbij aan bij de nationale agenda laadinfrastructuur. Proactieve plaatsing van laadpalen is ondergebracht bij Vattenfall, die dit voor de Provincies Noord-Brabant en Limburg uitvoeren. Hoewel het beleid voor de plaatsing van laadpalen buiten de scope van de parkeerkaders valt, is het vraagstuk rondom elektrisch laden wel relevant voor het parkeerbeleid. Elektrisch laden kan immers alleen plaatsvinden op locaties waar parkeerplaatsen aanwezig zijn.

3.3 Recreatie en toerisme

In de Omgevingsvisie van Weert wordt uitgebreid ingegaan op de toekomst van recreatie en toerisme binnen de gemeente. Weert beschikt over een breed scala aan toeristisch-recreatieve voorzieningen en verblijfplaatsen, denk bijvoorbeeld aan De IJzeren Man. Dit gebied vormt de hoofdtoegangspoort tot het GrensPark Kempen-Broek.

Wij willen ons cultuurhistorisch en archeologisch erfgoed behouden en versterken. Recreatie in Weert is ook noodzakelijk om als gemeente aantrekkelijk te blijven en we willen meer toeristisch-recreatieve fietsers en wandelaars in het buitengebied. Wij zetten in op inclusieve en toegankelijke recreatieve voorzieningen, waar passende parkeervoorzieningen ook een belangrijke rol spelen.

Een toename van recreatie en toerisme kan tot extra verkeersbewegingen leiden en daarmee tot een toename van de vraag naar parkeerruimte. Recreanten die bewoners zijn, kunnen zich voor een deel lopend of met de fiets verplaatsen. Toeristen uit de regio kunnen tot extra verkeer en een grotere parkeervraag leiden. Hier moeten wij aandacht aan besteden, om overlastgevende situaties bij onze voorzieningen te voorkomen.

In Weert is ook ruimte nodig voor het culturele leven en evenementen in en rondom de stad die een bijdrage leveren aan de profilering van Weert. In Weert vinden evenementen plaats op verschillende

⁸ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/11/ruim-helft-nederlanders-werkt-weleens-thuis>

⁹ Hyperlink naar [Update Elaad Outlook Personenauto's \(ElaadNL\)](#)

locaties, zoals binnen het kernwinkelgebied en op het horecaplein de Oelemarkt. In het Kasteelpark en het St. Raphaëlpad is ook ruimte voor kleinschalige evenementen. Daarnaast vindt jaarlijks de kermis plaats in het centrum (in de binnenstad en daarbuiten). Dit heeft tijdelijk een forse impact op de parkeersituatie in de stad door een combinatie van een groot aantal bezoekers en minder beschikbare parkeerterreinen. De impact op de beschikbare parkeerruimte door een toename van het aantal evenementen in Weert moet nader worden beoordeeld.

3.4 De ambities van Weert

De vastgelegde ambities van de gemeente Weert in de huidige beleidsdocumenten hebben invloed op de keuzes die we op het gebied van parkeren (moeten) maken. Parkeren is een instrument dat ingezet wordt om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van (alle delen van) de gemeente op het gewenste niveau te houden of te krijgen. In onderstaande paragrafen worden de ambities en doelen weergegeven zoals deze in het vastgestelde beleid – voor zover het een relatie met parkeren heeft – zijn benoemd. In algemeenheid geldt dat Weert inzet op een beheerste groei vanuit eigenheid. De ambitie is om 4.600 woningen toe te voegen en circa 30 hectare bedrijventerrein.

3.4.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie geeft de strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving van de gemeente. Een omgevingsvisie brengt verschillende relevante thema's samen, zoals milieu, ruimte, water, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Ze geeft dus een algemene visie op de stad en is niet gericht op mobiliteit, hoewel ze kaders aangeeft die belangrijk zijn voor parkeren. De belangrijke thema's voor parkeren zijn verwerkt in de mobiliteitsvisie en het -plan (zie onderstaande paragraaf 3.4.2).

3.4.2 Mobiliteitsvisie en -plan

In het gebied van mobiliteit geeft het mobiliteitsplan het gewenste toekomstige beeld. Het uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan Weert zijn de vijf speerpunten uit de Mobiliteitsvisie. Ze zijn in het Mobiliteitsplan verder uitgewerkt tot ambities, uitgangspunten en een overzicht van maatregelen om de ambities te realiseren.

De Mobiliteitsvisie van Weert biedt vijf speerpunten aan en een ambitie is aan ieder speerpunt is gekoppeld (Figuur 15). Hieronder zijn de speerpunten en de gekoppelde ambities vertaald naar wat ze voor parkeren betekenen.



Figuur 15: Speerpunten en ambities uit de mobiliteitsvisie Weert

Lopen & fietsen: gezond en duurzaam bewegen

Weert wil een gezonde, duurzame en veilige samenleving zijn en actieve mobiliteit draagt daaraan bij. Wij streven ernaar om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken. De elektrische voertuigen die inwoners bezitten vergroten de kans om de stad te verduurzamen. Voor fietsen betekent dit een groter bereik van deze vervoerwijze. Dit is een kans voor het speerpunt regionale bereikbaarheid. Weert wil ook het gebruik van de (e-)fiets op een regionale schaal stimuleren. De ambitie vastgesteld in het

Mobiliteitsplan is de toename van 20% in de verplaatsingen met de (e-)fiets van en naar Weert tussen 7 en 15 km vanaf het centrum van Weert. Voor parkeren betekent dit dat er behoefte is aan voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen in Weert.

Weert wil het gebruik van duurzame voertuigen faciliteren, zoals elektrisch en waterstof. Er moeten voorzieningen op straat beschikbaar zijn om dergelijke auto's te kunnen opladen. Er moet rekening worden gehouden met een transitieperiode, zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als voor het aanleggen van laadinfrastructuur op straat.

Regionale bereikbaarheid

Weert wil zijn regionale centrumfunctie blijven vervullen en versterken. Daarom wil de gemeente goed ontsloten en verweven zijn met de regio tot over de provincie- en landsgrenzen heen. Weert wil ook zijn nauwe relatie met Brainport behouden, en onderdeel blijven van het dagelijkse mobiliteitssysteem. Autoparkeren moet dus ook aanwezig zijn, zonder de ruimte voor voetgangers en fietsers te verminderen. Hier speelt het intercitystation ook een belangrijke rol. Daarom wil Weert de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station verbeteren aan zowel de noord- als de zuidzijde. Ook met de ambitie voor een herontwikkeling van de spoorzone en de stationsomgeving. Hiernaast is er ook een toekomstige wens om een aantal hubs in en rond Weert in te zetten. Het station zal als een regionale mobiliteitshub ingericht worden. Daarnaast zet Weert ook, samen met Provincie Limburg de Belgische gemeentes langs de lijn in op de reactivering van lijn 19 van Antwerpen – Hamont naar Weert. Ook bij de A2 is er een wens om een overstaplocatie voor de auto in te zetten om het gebruik van de bus of (deel-)fiets te stimuleren.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid speelt ook een belangrijke rol in Weert. De ambities vastgesteld in het Mobiliteitsplan wijzen op een verhoging van verkeersveiligheid door middel van, onder andere, een maximum aantal motorvoertuigen die op een gemiddelde werkdag over een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom rijdt. Voor parkeren betekent dit dat de zoektocht naar een parkeerplaats moet worden verminderd zodat de automobilisten minder moeten rijden om een plek te vinden. Dit betekent zowel een goed parkeerroute-informatiesysteem als een parkeerregime dat parkeerders stuurt naar garages i.p.v. straat of terreinen.

Toegang tot mobiliteit

Weert wil mobiliteit bieden voor iedereen. Dit betekent inclusief zijn, waar iedereen toegang heeft tot het mobiliteitssysteem en tot de voorzieningen. De openbare ruimte in Weert moet dus toegankelijk blijven, ook voor mindervaliden. Dit betekent dat de trottoirs en kruisingen vrij moeten blijven van geparkeerde auto's en dat er oog moet zijn voor uitstapstroken als een parkeervak grenst aan een groenstrook. Ook moeten keuzes worden gemaakt met betrekking tot prioritering van doelgroepen voor het parkeren op maaiveld (op straat en in parkeerterreinen).

Beleving openbare ruimte

Weert wil een prettige plek zijn, vol beleving. De openbare ruimte is steeds belangrijker voor de maatschappij. Auto's in Weert nemen veel plaats in en op veel plaatsen nemen ze een prominente plaats in. Hoewel de inwoners de auto nog hoog waarderen als vervoermiddel, ervaren ze ook overlast van geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Denk hierbij aan het ruimtegebruik en een onaantrekkelijk straatbeeld. Op de Singels biedt het terugdringen van parkeren veel mogelijkheden voor vergroening. Daarom hebben inwoners bij het opstellen van het Mobiliteitsplan Weert 2030

aangegeven dat ze behoefte hebben aan een openbare ruimte die meer ingericht is voor mensen, naar de menselijke maat en minder voor de auto.

4. Koers voor parkeren

Gemeente Weert moet keuzes maken op het gebied van parkeren: hoe sturend wil ze het parkeerbeleid inzetten om invulling te geven aan haar ambities? Om de juiste keuzes te maken zijn een integrale koers en eenduidige kaders nodig met een voor Weert passende parkeerstrategie. Dit alles staat verwoord in dit hoofdstuk.

4.1 Parkeerstrategie: stapsgewijze transitie

De ambities van Weert hebben invloed op de toekomstige parkeersituatie. Maar andersom is het ook zo dat parkeren een instrument is om een bijdrage te leveren aan deze ambities. Weert zet in op lopen en fietsen als aanvulling op het gebruik van de auto. De keuze welke vervoerswijze gebruikt wordt is aan de gebruiker (inwoner, werknemer).

De ambities op het vlak van leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische aantrekkelijkheid staan beschreven in de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan, maar zijn op de meeste vlakken nog niet concreet uitgewerkt. Met parkeren willen we hierin nu stappen gaan zetten. We gaan een transitiefase in naar een meer duurzame mobiliteit en naar het steeds meer vergroenen en klimaatadaptief inrichten van de openbare ruimte. Met alle onzekerheden die horen bij een transitiefase kiest Weert voor geleidelijke groei vanuit eigenheid voor een afgestemde transitie op het gebied van parkeren. Hierbij worden gebiedsgewijze keuzes gemaakt.

De bovengenoemde ambities en wensen zijn voor het onderwerp parkeren hier bijeengebracht in vijf thema's:

1. Mobiliteitstransitie
2. Duurzaamheid
3. Openbare ruimte
4. Inclusiviteit
5. Economie

In deze paragraaf vertalen we de thema's naar uitgangspunten en leggen we uit wat ze in algemene termen voor parkeren betekenen. In hoofdstuk 5 zijn de thema's en uitgangspunten uitgewerkt in een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent een uitwerking van elk visiepunt per gebied, met de passende instrumenten.

4.2 Mobiliteitstransitie

Uitgangspunt: Parkeren in Weert sluit aan bij de transitie van autogebruik naar meer lopen en fietsen.

Autogebruik, vooral met fossiele brandstof, heeft een hoge impact op het klimaat en de duurzaamheid van de steden, terwijl lopen en fietsen duurzaam zijn en een lagere impact veroorzaken op het milieu. In Weert moeten forenzen dus worden verleid om meer gebruik te maken van duurzame vervoerswijzen. Dit is geborgd in de werkgeversaanpak die door Weert samen met de Midden-Limburgse gemeenten in het kader van Midden-Limburg bereikbaar is opgestart. Bij korte verplaatsingen is de ambitie dat bewoners, bezoekers en werknemers van Weert eerder voor lopen en

fietsen kiezen dan dat ze in de auto stappen. Dit laten de cijfers in hoofdstuk 2 ook zien. Het gebeurt dus al en we zetten deze koers verder voort.

De prioriteitstelling van lopen en fietsen vraagt ruimte voor fietsers en voetgangers, maar de stedelijke ruimte is schaars en zowel het gebruik als het parkeren van auto's hebben ruimte nodig. Stimuleren om vaker de fiets te pakken en de auto wat vaker te laten staan, is verankerd in het Mobiliteitsplan Weert 2030.

Parkeren kan eraan bijdragen om verkeersdeelnemers bewuster om te laten gaan met het gebruik van de auto. Door een passend aanbod van fietsparkeervoorzieningen en autoparkeerplaatsen te faciliteren wordt voor beiden plek in de openbare ruimte geboden. Ten aanzien van deelmobiliteit is het uitvoeren van een pilot één van de opties.

4.3 Openbare ruimte

Uitgangspunt: Weert wil een aantrekkelijke en levendige openbare ruimte bieden voor iedereen.

Weert wil een gezonde leefomgeving en een groene openbare ruimte met hogere verblijfskwaliteit aan alle inwoners bieden. Daarom moet de openbare ruimte worden ingericht voor ontmoeten en verblijven en minder voor het enkel het parkeren van auto's. Een goed evenwicht is nodig.

Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt op welke wijze de openbare ruimte wordt ingericht. Per gebied wordt de keuze gemaakt op welke wijze parkeren ingepast moet worden. Parkeren op eigen terrein, in gebouwde voorzieningen of op afstand krijgen hierbij prioriteit.

Parkeren moet worden ingezet als sturingsinstrument om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en daarmee te zorgen voor een gezonde leefomgeving voor alle gedefinieerde gebieden (zoals de binnenstad, de woonwijken en bedrijventerreinen). Centrumgebieden zijn aantrekkelijk om te recreëren en verblijven voor bezoekers, werknemers en bewoners. Dit betekent dat in de centrumgebieden parkerende bezoekers en werknemers maximaal gebruik maken van de parkeergarages en de openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien.

In de bestaande woonwijken wordt stapsgewijs gewerkt naar een duurzamere leefomgeving. Bestaande parkeerproblemen worden opgelost door gedragsbeïnvloeding met de inzet op alternatieve vervoerswijzen, benutting van bestaande parkeercapaciteit (mogelijk op afstand) en het sturen van de juiste doelgroep op de juiste plek. Het aanleggen van extra parkeerplekken wordt alleen toegepast als deze andere mogelijkheden uitgeput zijn en er geen onwenselijk beslag op de openbare ruimte gelegd wordt.

Bij nieuwbouwontwikkelingen zet de gemeente direct in op een duurzame openbare ruimte en duurzame mobiliteit. Dit betekent dat bij ontwikkelingen een integrale visie wordt opgesteld voor deze openbare ruimte waar slim wordt gekeken hoe parkeren wordt opgelost, ondersteund door passende parkeernormen met een flexibel toepassingskader. Ook wordt ingezet op goede fietsparkeervoorzieningen.

Ook in de openbare ruimte van de bedrijventerreinen moet het aantrekkelijk zijn om te verblijven. Het parkeren is op deze ambities afgestemd: parkeren vindt zoveel mogelijk plaats op eigen terrein of op geclusterde voorzieningen. Een passend parkeerregime stuurt de juiste parkeerder naar de juiste plek.

Nieuwe parkeercapaciteit wordt in de openbare ruimte alleen toegevoegd wanneer dit echt niet anders kan. Bestaande parkeercapaciteit wordt eerst benut.

4.4 Inclusiviteit

Uitgangspunt: Weert is inclusief, een stad waar iedereen meetelt en kan meedoen.

Parkeren helpt Weert om een inclusievere stad te zijn, waar iedereen, jong of oud, kan meedoen. Dat betekent dat er ruimte voor iedereen moet zijn. Het gaat niet alleen over de gemiddelde inwoner, maar andere groepen moeten ook aandacht krijgen. Denk hierbij aan ouderen, gehandicapten, kinderen en tieners.

De gemeente blijft ook de komende jaren bereikbaar en toegankelijk met de auto. Dit betekent dat verschillende doelgroepen met de auto naar de centrumgebieden, de bedrijventerreinen en de woonwijken kunnen komen zonder veel belemmeringen. Het blijft ook mogelijk voor gehandicapten of mensen met een verslechterde gezondheid om binnen afzienbare afstand van de bestemming te parkeren.

De openbare ruimte moet toegankelijk blijven voor iedereen. Dit betekent dat de weg (naar de stoep maar ook erlangs) – vooral voor ouderen, gehandicapten en kindervrienden – moet vrij blijven van geparkeerde auto's. In de openbare ruimte moeten ontmoetingsplekken zijn voor alle groepen, inclusief veilige en ruimte voor speeltuinen voor kinderen. Voorzieningen moeten voor iedereen bereikbaar zijn met acceptabele loopafstanden.

Inclusiviteit gaat ook over betaalbaarheid van mobiliteit. Voor bewoners en bezoekers van de gemeente is parkeren in de gemeente betaalbaar. De gemeente is bereid te investeren om de parkeervoorzieningen en het straatparkeren betaalbaar en van goede kwaliteit te houden. Organisatorisch is de gemeente er op ingericht dat bewoners en bezoekers gemakkelijk en snel (digitaal) informatie kunnen vinden over parkeren of een parkeerproduct kunnen aanvragen.

4.5 Economie

Uitgangspunt: Weert wil een aantrekkelijke vestigingslocatie zijn en een regionale centrumfunctie blijven.

Parkeren ondersteunt Weert als een aantrekkelijke vestigingslocatie en regionale centrumfunctie. Bereikbaarheid speelt hierbij een centrale rol, waarbij de autobereikbaarheid ook in de toekomst belangrijk zal blijven. Weert moet daarbij een gemeente worden, waar het logisch is om duurzaam met mobiliteit om te gaan, maar waar het wel mogelijk moet blijven om met de auto te komen.

Goede parkeervoorzieningen ondersteunen de functie van Weert als een vestigingslocatie en regionaal centrum. Weert wil investeren in innovatieve parkeeroplossingen en gebouwde parkeervoorzieningen om de transitie van de binnenstad (van winkels naar wonen) mogelijk te maken.

5. De gebiedsgerichte aanpak

Gemeente Weert kent gebieden met verschillende mate van stedelijkheid en bereikbaarheid. De Omgevingsvisie is uitgewerkt in vijf deelgebieden (zie onderstaande lijst). Elk gebied heeft eigen functies, profielen, ambities en ook eigen opgaven. En daarmee specifieke gebiedsgerichte oplossingen en maatregelen op het gebied van parkeren.

5.1 Gebiedsindeling

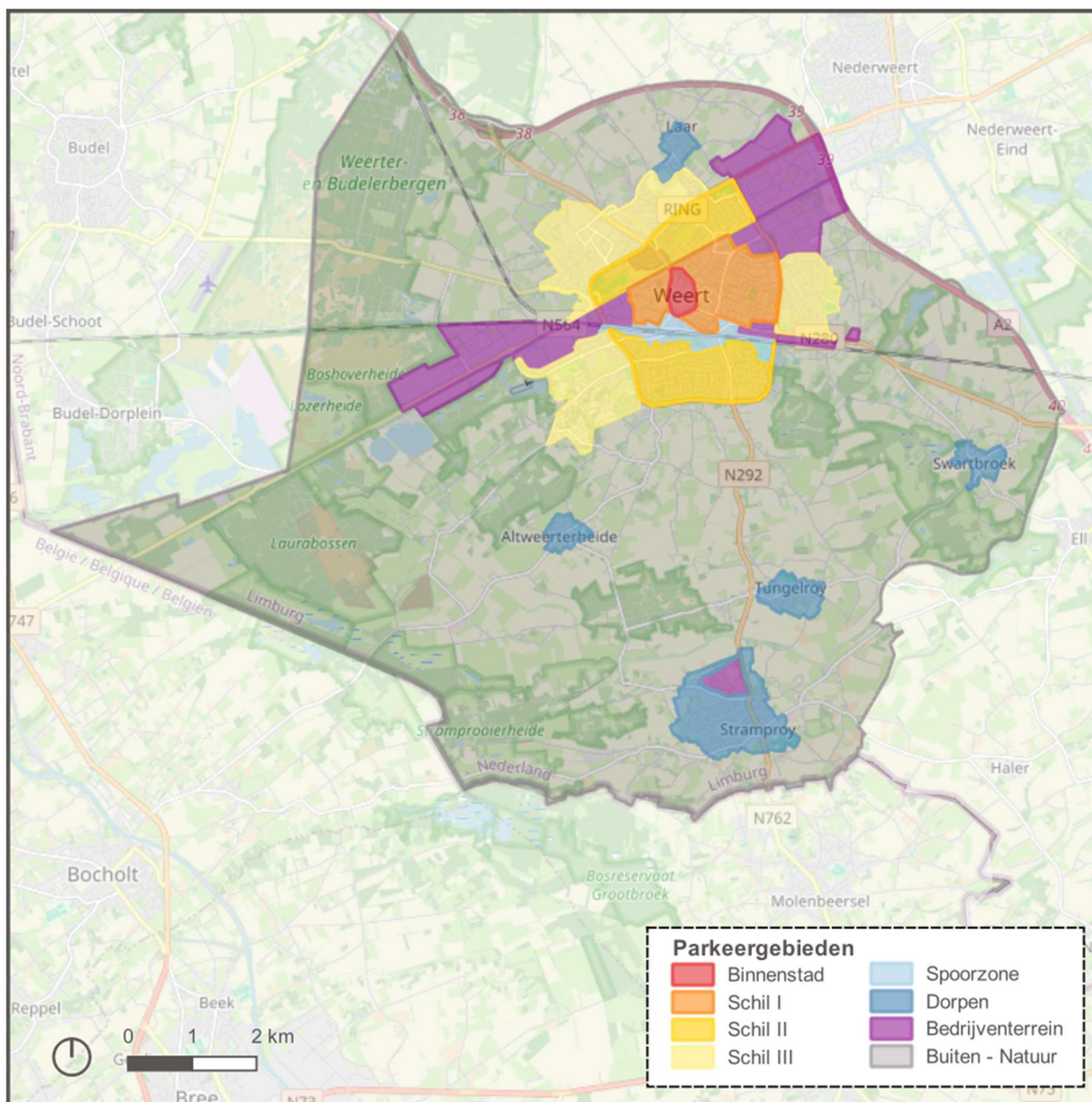
In de Omgevingsvisie is sprake van de volgende gebiedsindeling:

1. Binnenstad en spoorzone
2. Woonwijken
3. Bedrijventerreinen
4. Dorpskernen
5. Buitengebied

Voor woonwijken beschrijft de Omgevingsvisie drie stadsdelen: Weert-Noord (Boshoven, Hushoven, Laarveld en Molenakker), Weert-Midden (Fatima, Biest, Heiligenbuurt, Groenewoud en Leuken) en Weert-Zuid (Rond de Kazerne, Keent, Moesel en Graswinkel). De grenzen voor deze gebieden zijn het kanaal en het spoor. Voor de parkeerkaders gebruiken we ook de Ringbaan als een grens voor de gebieden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden (zie Figuur 16):

1. Binnenstad
2. Stationsomgeving
3. Woonwijken
 1. schil I (tussen singel en Ringbaan, met het kanaal ten noorden en de spoorzone ten zuiden)
 2. schil II (tussen het kanaal en de Ringbaan en tussen de spoorzone en de Ringbaan)
 3. schil III (buiten de Ringbaan)
4. Bedrijventerreinen
5. Dorpskernen
6. Buiten- en natuurgebieden

De thema's en uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk per gebied uitgewerkt. Voor elk gebied zijn keuzes gemaakt in relatie tot parkeren en welke doelgroep op welke plek parkeert. Ook zijn de benadering en de in te zetten instrumenten en maatregelen per gebied bepaald.



Figuur 16: Parkeergebieden in Weert

5.2 Binnenstad

5.2.1 Wat willen we bereiken

Veranderende functie van de binnenstad

Gemeente Weert kent een binnenstad met veel commerciële en niet-commerciële functies: winkels, wonen, horecazaken, culturele instellingen, maatschappelijke voorzieningen en (persoonlijke) dienstverleners. De verandering in consumentengedrag (internetwinkelen) en de demografische ontwikkelingen (vergrijzing) leiden tot een verandering in de functies in de binnenstad. Het kernwinkelgebied wordt kleiner en in de aanloopstraten worden winkels in de plint omgevormd tot woonlocaties.

In de binnenstad wordt onderscheid gemaakt tussen de sfeergebieden in de binnenstad. Weert wil een vitale en klimaatadaptieve binnenstad, een compact centrum waarin wonen en werken dicht bij elkaar plaatsvinden. Weert wil de openbare ruimte in de binnenstad vergroenen, aantrekkelijker maken en als verblijfplaats inrichten, zoals al gebeurt bij Ursulinenhof (Figuur 17).



Figuur 17: Ursulinenhof

De komende jaren zet deze verandering verder voort. Bestaande winkels in de aanloopstraten kunnen verkleuren naar wonen en eventuele andere functies. Dit leidt tot een verandering van de parkeervraag in zowel het piekmoment (hogere parkeerdruk op bijvoorbeeld de werkdagavond) als de kwaliteitseisen die verwacht worden door met name de bewoners (betaalbaarheid en loopafstanden).

Meer ruimte op de Singels

De singels zijn de hoofdslagaders van de binnenstad en zorgen voor bereikbaarheid, maar vooral voor het actieve leven in de stad. Weert stimuleert de rol van de singels voor het actieve leven door de inrichting van deze ruimte voor fietsers en de ruimte verkeersveiliger te maken. Het is de wens om de singels in te richten om ruimte te creëren voor groen en blauw en kan daarmee een belangrijke oplossing zijn voor de vergroeningsopgave van de binnenstad.

STOMP-ordeningsprincipe

Het STOMP-ordeningsprincipe is een afwegingskader dat helpt om keuzes te maken over hoe verplaatsingen moeten worden geprioriteerd in de openbare ruimte. STOMP staat voor: **S**tappen (of te voet), **T**rappen (i.e. fietsen of andere vormen van actieve verplaatsingen), **O**penbaar vervoer, **M**obiliteitsdienst (of Mobility as a Service), en de **P**rivé auto's. In gebieden waar winkelen belangrijk is, zoals het kernwinkelgebied en de aanloopstraat, hebben voetgangers de hoogste prioriteit en doet de auto een stap terug. Parkeren op maaiveld is hier niet mogelijk en de ingangen naar de parkeergarages met de auto worden hier niet gesitueerd. Gebieden waar wonen de kernfunctie is, blijven met de auto toegankelijk.

Minder ruimteclaim van parkeren

De openbare ruimte in de binnenstad is bestemd voor collectief gebruik. Overal in de binnenstad wil gemeente Weert daarom de ruimteclaim van parkeren in de openbare ruimte verminderen. Om die reden is parkeren in garages wenselijker dan op maaiveld. Straatparkeerplaatsen zijn bestemd voor kortparkerende bezoekers (bijvoorbeeld maximaal 1 uur), gehandicapten en waar nodig (in verband met loopafstand naar de woning) voor bewoners of visite van bewoners. Langparkeerders en werknemers parkeren bij voorkeur op afstand om zo de huidige parkeerdruk beter te verdelen, zonder direct nieuwe parkeerplaatsen bij te bouwen.

Fietsparkeren

In en rond de binnenstad is er een tekort aan fietsparkeerplaatsen, vooral de stalling van fietsen bij het station is een groot probleem. Daarnaast zijn er nieuwe eisen aan fietsparkeervoorzieningen ontstaan omdat fietsen steeds kostbaarder worden en er steeds meer afwijkende vormen en formaten zijn. Er is dus een behoefte aan meer hoogwaardigere voorzieningen voor de stalling van de fiets in en rond de binnenstad. Vooral bij het station om de functie van Weert in de regio en bijhorende mobiliteitswensen te ondersteunen (zie paragraaf 5.3).

Op dit moment is bij de gemeente onvoldoende duidelijkheid over fietsparkeren in Weert. Daarom is het nodig om de knelpunten van fietsparkeren in beeld te brengen. Hiervoor moet een onderzoek worden uitgevoerd naar de huidige situatie van fietsparkeren in centrumgebieden. Dit onderzoek moet zowel de huidige situatie van fietsparkeren in kaart brengen als de wensen van bewoners en bezoekers van het centrum. Hierbij moeten de volgende vragen beantwoord worden:

- Waar liggen de fietsenstallingen / fietsenrekken in het centrum?
- Wat is de omvang en het gebruik per locatie?
- Wat zijn de knelpunten voor het stallen van fietsen in het centrum?
- Welke loopafstand tussen de bestemming en de fietsenstalling vinden de bewoners acceptabel?
- Waar zijn meer fietsenstallingen / fietsenrekken nodig?

Parkeerprobleem

In centrumgebieden is er sprake van een parkeerprobleem als er een parkeerdruk van meer dan 85% is op het maatgevend drukste moment, binnen een acceptabele loopafstand¹⁰ tot de bestemming. Momenteel is het maatgevend drukste moment de zaterdagmiddag. Door de verandering van functies in het centrum (meer wonen) zal de parkeerdruk gaan verschuiven naar de werkdagavond. De toekomst moet uitwijzen of dit tot parkeerproblemen gaat leiden, volgens de definitie zoals we die hierboven geschetst hebben. Als deze problemen worden geconstateerd, voert de gemeente proactief meer sturende maatregelen door (zie 5.2.3).

Wij willen het waterbedeffect van regulering voorkomen in omliggende woonwijken. Als de bezettingsgraad in de woonwijken rondom de gereguleerde gebieden boven de 90% is tijdens de reguleringstijden, vinden we dat daar een parkeerprobleem ontstaat en neemt de gemeente proactief maatregelen.

¹⁰ De acceptabele loopafstand verschilt per functie en zal voor nieuwe functies in de nota parkeernormen worden bepaald.

5.2.2 Doelgroep op de juiste plek

Er zijn diverse functies in de binnenstad, zoals winkelen, wonen, bedrijvigheid en evenementen. Het centrum moet aantrekkelijk zijn voor fietsers. Fietsparkeren moet makkelijker en toegankelijker worden.

Om het autoparkeer-areaal op maaiveld te verminderen moeten keuzes worden gemaakt om minder auto's op straat te laten parkeren. Dit betekent dat we keuzes moeten maken welke doelgroepen op straat parkeren en welke in gebouwde voorzieningen of op meer afstand van de beoogde locatie.

Bewoners moeten nabij hun woningen kunnen parkeren, maar niet noodzakelijk op straat. Ze moeten zoveel mogelijk op eigen terrein parkeren of in de dichtstbijzijnde parkeergarage binnen acceptabele loopafstand. Het is niet wenselijk dat nieuwe bewoners in aanmerking komen voor een parkeervergunning (op straat). Ook visite van bewoners moet in de nabijheid van hun bestemming kunnen parkeren.

In de binnenstad mogen kortparkerende bezoekers in de nabijheid van hun bestemming parkeren, tegen aantrekkelijke tarieven voor kort verblijf (tot 1 uur). Bezoekers die langer in de binnenstad van Weert verblijven parkeren in de parkeergarages. Langparkeerders, zoals ondernemers en werknemers, parkeren op afstand of (op dalmomenten) in de parkeergarages.

5.2.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. In de binnenstad van Weert hanteert de gemeente sturende parkeernormen.
2. Om te stimuleren dat bezoekers van de binnenstad met de fiets komen, zorgt de gemeente dat er voldoende (bewaakte en hoogwaardige) fietsenstallingen geplaatst worden, door:
 - a. meer fietsenrekken in te zetten;
 - b. in gebieden met een lage parkeerdruk, autoparkeerplaatsen verwijderen om fietsenrekken in te zetten.
3. In het centrum wordt, volgens de ambities uit de Mobiliteitsvisie, het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd, vooral voor bewoners. Voor de Gemeente Weert zijn vormen van deelvervoer bespreekbaar, passend binnen de schaal en grootte van de gemeente, waarbij
 - a. initiatieven van deelvervoer worden beoordeeld;
 - b. een vermindering in de parkeernormen als de ontwikkeling deelmobiliteit biedt¹¹;
4. Gemeente Weert zorgt voor een passend aanbod voor laadpalen en kijkt kritisch waar deze laadpalen worden gerealiseerd, zodat de totale parkeerdruk niet boven de 85% uitkomt.

Benutten

5. Om het aantal geparkeerde auto's op straat te verminderen, wordt privé-capaciteit zo goed mogelijk benut. Dit betekent dat bewoners worden verplicht om de parkeergelegenheid op eigen terrein te gebruiken (POET). Dit houdt in dat bewoners met een eigen parkeergelegenheid geen parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte kunnen aanvragen.
6. Om het aantal geparkeerde auto's op straat te verminderen, wordt de overcapaciteit (tijdens daluren) van de gemeentelijke parkeergarages zo goed mogelijk benut. Bewoners krijgen de mogelijkheid om een aantrekkelijk geprijsd abonnement te verkrijgen voor het parkeren in de parkeergarages (bijvoorbeeld in de avonduren). Dit kan alleen op de momenten dat de

¹¹ Dit principe wordt verder uitgewerkt in de nog op te stellen Nota Parkeernormen.

parkeergarages niet zijn bezet door bezoekers van de binnenstad. Dit wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.

7. De parkeercapaciteit in de parkeergarages moet zoveel mogelijk worden benut. Om hiervoor te zorgen pakt de gemeente het verdelingsprobleem aan door bijvoorbeeld de inzet van een parkeerroute-informatiesysteem.

Beheersen

8. Om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren is parkeerregulering nodig. De regulering in de binnenstad wordt behouden en aangescherpt om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren.
9. Bewoners die over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
10. Het aantal parkeervergunningen wordt op basis van parkeerdrukmetingen bepaald. Parkeervergunningen kunnen worden verlengd totdat de parkeerdruk in de binnenstad op het maatgevend drukste moment 85% bedraagt. De parkeervergunning worden op basis van een wachtlijst verlengd.
11. Bewoners die in aanmerking komen voor een parkeervergunning, maar nog in de wachtlijst zitten, komen in aanmerking voor een abonnement in een van de parkeergarages in het centrum als tijdelijke overbrugging.
12. Bewoners van de binnenstad komen niet in aanmerking voor parkeerrecht (vergunning) op straat voor de tweede auto. De gemeente biedt voor deze bewoners de volgende alternatieven:
 - a. Abonnement in een gemeentelijke parkeergarage.
 - b. Op afstand aan de rand van de binnenstad op de (nog) aan te wijzen parkeerterreinen.
13. Medewerkers van de binnenstad krijgen geen recht om op straat te parkeren. Ze moeten in de parkeergarages of aan de rand van de binnenstad (+300m) parkeren op de daarvoor aan te wijzen en in te richten parkeerterreinen.
14. Het straatparkeertarief wordt als sturingsmiddel gebruikt. Het parkeertarief op straat is aantrekkelijk voor kortparkeerders. Langparkeerders worden van de straat naar de parkeergarages gestuurd. Het moet dus duurder zijn om langer dan een uur op straat te parkeren dan in de parkeergarages.
15. Het parkeerregime in de parkeergarages moet aantrekkelijk zijn voor langparkerende bezoekers, mogelijk door middel van een maximum dagtarief.
16. Om overlast van langparkeerders in de omliggende woonstraten (waterbedeffect) tegen te gaan, wordt parkeerregulering behouden en waar nodig uitgebreid (zie paragraaf 5.8).

Bouwen

17. In de binnenstad wordt in beginsel terughoudend omgegaan met het bouwen van extra parkeercapaciteit. Immers op het drukste moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voorhanden, echter de verdeling is niet goed.
18. Bij inbreiding van nieuwe functies worden parkeerplaatsen aangelegd volgens de spelregels uit de Nota Parkeernormen. Daarnaast wordt gekeken of bestaande (gebouwde) parkeercapaciteit benut kan worden of de overcapaciteit van bestaande (gemeentelijke) parkeergarages en parkeercapaciteit op afstand wordt ingezet voordat nieuwe parkeercapaciteit wordt toegevoegd aan de binnenstad. De parkeervraag van nieuwe functies wordt in geen enkel geval afgewenteld naar straatparkeerplaatsen.

5.3 Stationsomgeving

5.3.1 Wat willen we bereiken

Station Weert moet een belangrijke rol spelen binnen het regionale mobiliteitsnetwerk. We willen de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station verbeteren om het aantrekkelijker te maken voor forensen uit Weert en de regio.

Op het stationsplein is de ambitie om de openbare ruimte in te richten met meer groen (denk aan de Stationsstraat). Met de groei van Weert en de ambitie om de stationsomgeving in te richten als plek waar men kan ontmoeten en van modaliteit kan wisselen is meer ruimte voor autoparkeren, fietsen en OV wenselijk. Wij bevorderen het gebruik van duurzame vervoermiddelen en bieden forenzen meer keuzemogelijkheden voor hun reis dan alleen de auto. Wij zetten in op de inrichting van de stationsomgeving naar de menselijke maat, rekening houdend met de ambitie om het station als regionale hub in te zetten.

De komende jaren investeert Weert in de ontwikkeling van het station door het op te waarderen tot een regionale mobiliteitshub. Het station moet makkelijk worden bereikt met de diverse modaliteiten. Uit een studie van ProRail en NS blijkt dat er naar de toekomst toe te weinig fietsenstallingen in de directe omgeving van het station zijn voorzien. Met de nog op te stellen gebiedsvisie Stationsomgeving zal het onderwerp fietsenstallingen worden opgenomen. De ambitie is om het station aan twee kanten te ontsluiten, en wordt onderzocht of aan de zuidzijde een Kiss&Ride zone kan worden ingepast, voor het halen en brengen van reizigers. Weert zet ook in op het reactiveren van lijn 19 van Antwerpen – Hamont naar Weert en verkent met NS en ProRail de kansen op dit vlak.

Het door Q-Park beheerde parkeerterrein naast het station (P+R) heeft momenteel voldoende parkeerplaatsen. Een deel van dit terrein wordt benut voor de ambities van verdichting en vergroening door transformatie en herstructurering rondom het stationsgebied. Na de herstructurering rondom het station moet het P+R over voldoende parkeercapaciteit beschikken om de autobereikbaarheid van het station te behouden.

5.3.2 Doelgroep op de juiste plek

Het parkeren van auto's en fietsen rondom het station is bedoeld om de ketenintegratie met de trein te bevorderen. We streven ernaar dat forenzen bij voorkeur met de fiets naar het station komen, gevolgd door de bus als vervoermiddel. Auto's kunnen als passagiers gebruik maken van de Kiss&Ride zone aan de zuidzijde, terwijl het P+R terrein bedoeld is voor langparkeren. Het is belangrijk om de verschillende vervoerswijzen goed op elkaar af te stemmen, rekening houdend met de loopafstanden. Fietsparkeervoorzieningen blijven, net als nu, op relatief korte afstand van het station ten opzichte van auto's. Genoeg parkeercapaciteit is essentieel voor een goede doorstroming van alle modaliteiten.

5.3.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. De bereikbaarheid van het station met de fiets faciliteert de gemeente door:
 - a. goede en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen aan te leggen, aan beide zijden van het station.
 - b. de fietsenstallingen bij het station veilig te maken en geschikt te maken voor verschillende soorten fietsen (elektrische fietsen, met grote tassen, enz.), bij voorkeur met beugels en overdekt.

2. De stationsomgeving biedt kans om een energie-hub te realiseren om (een deel van) de binnenstad van stroom te voorzien. Hiervoor worden gesprekken met partijen geïnitieerd. We zien kansen om hier het huidige P&R terrein hiervoor in te zetten.
3. Op termijn ontwikkelen we het station naar een regionale mobiliteitshub.

Benutten

4. Het parkeerareaal in de stationsomgeving moet optimaal worden gebruikt. Dit betekent dat de P&R in de huidige vorm vooral bestemd is voor treinreizigers en het parkeerareaal in de omliggende wijken bestemd is voor parkeerders met een bestemming in de wijken.
5. Als de parkeerdruk in de omliggende woonwijken te hoog wordt, kan de gemeente voor beheersmaatregelen kiezen (zie paragraaf 5.4).

Beheersen

6. Als de parkeerdruk in de omgeving van het station boven de acceptabele grenswaarde komt (85%), kan de gemeente beheersmaatregelen invoegen. Denk hierbij aan parkeerregulering (betaald parkeren) en parkeerverboden in de openbare ruimte.

Bouwen

7. Bereikbaarheid met de fiets is de prioriteit voor de stationsomgeving. Meer en hoogwaardigere fietsenstallingen zijn gewenst en worden aangelegd aan beide zijden van het station.
8. De gemeente onderzoekt op termijn naar de mogelijkheden om het P+R-terrein uit te breiden om mogelijk het autoparkeren van bewoners en werknemers in het centrum te faciliteren.

5.4 Woonwijken

Weert kent verschillende woongebieden. In Figuur 16 zijn de woonwijken onderscheiden in drie gebieden: schil I (tussen singel en Ringbaan, met het kanaal ten noorden en de spoorzone ten zuiden), schil II (tussen het kanaal en de Ringbaan en tussen de spoorzone en de Ringbaan) en schil III (buiten de Ringbaan). Het verschil bestaat uit de mate van woningdichtheid, maar ook op basis van fysieke en ruimtelijke inrichting.

5.4.1 Wat willen we bereiken

Verdichting in leefbare woonwijken

In de woonwijken moeten de ontmoetingsplekken het hart van de wijk gaan vormen. Voorzieningen zoals sport, cultuur en middelbare scholen moeten goed bereikbaar zijn voor de fiets met aantrekkelijke en veilige fietsenstallingen. In en rondom de woonwijken wordt de toekomstige bouwopgave gerealiseerd door inzet op inbreiding. Dit vindt met name plaats rondom wijkcentra, op vrijkomende (sport) locaties, bij herontwikkeling. Hier moet aan de openbare ruimte worden gedacht. Met verdichting wordt een groen-blauwe omgeving belangrijker. Daarom moet de bestaande groeninfrastructuur van de wijken worden versterkt en blijft Weert inzetten op het vergroenen van de wijken en een aantrekkelijke openbare ruimte.

Het verschil tussen schil I, II en III is zichtbaar in de mate van verdichting en ook het gewenste autobezit. Hoe dichterbij het centrum, hoe lager moet de parkeernormen en meer sturend moet het beleid zijn.

Stapsgewijze mobiliteitstransitie

De inwoners van de woonwijken worden stapsgewijs voorbereid op de mobiliteitstransitie die landelijk speelt. In deze wijken krijgen duurzamere mobiliteitsvormen, zoals lopen en fietsen, een hogere prioriteit. We willen het gemakkelijker maken om de fiets voor de deur te parkeren dan de auto, met aantrekkelijke en bereikbare fietsenstallingen als stimulans. Hierbij hanteren we het STOMP-orderingsprincipe, waarbij het belangrijk is de positie van de auto op termijn te veranderen en de “footprint” van geparkeerde auto's te verminderen. In het Mobiliteitsplan streven we naar een vermindering van 10% van het aantal geparkeerde voertuigen in woonwijken. We blijven ruimte voor auto's behouden, maar willen waar mogelijk het parkeren clusteren, zodat er meer ruimte komt voor fietsen.

Deelmobiliteit

We starten in het centrum van Weert met een pilot deelmobiliteit om ervaring op te doen met de haalbaarheid van deze vorm van mobiliteit. We onderzoek of de vraag naar parkeerruimte op termijn minder kan worden.

Laadpalen

In woonwijken zetten we in om openbare laadpalen zoveel mogelijk op een centrale parkeervoorziening in de wijk te realiseren.

Parkeerprobleem

In woongebieden is er sprake van een parkeerprobleem als de parkeerdruk meer dan 90% is op het maatgevend drukste moment, binnen 250 meter loopafstand tot de woning. Om de passende maatregelen te kunnen inzetten moeten we onderscheid maken tussen oorzaken van het parkeerprobleem:

- *Scheve parkeerbalans*: de parkeervraag van bewoners is groter dan de beschikbare parkeercapaciteit. Dit manifesteert zich met name door een hoge parkeerdruk in de avonden en nacht.
- *Vreemdparkeerders (en waterbedeffect)*: als het parkeerprobleem wordt veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf. Bijvoorbeeld door het verdringingseffect van reeds gereguleerde gebieden. In een deel van schil I is al regulering (betaald parkeren en vergunningshouderzone) ingevoerd. Toch wordt in de straten aan de randen van de gereguleerde gebieden het waterbedeffect al gevoeld door de bewoners. We willen bewoners tegen dit waterbedeffect beschermen door de gereguleerde gebieden uit te breiden.
- *Parkeeroverlast door toedoen van nieuwe ontwikkelingen*: in het geval dat door nieuwe ontwikkelingen, waar parkeren op eigen terrein is gerealiseerd, een verschuiving van de parkeervraag naar de omgeving plaatsvindt, kan de gemeente parkeerregulering invoeren. In de omgevingsvergunning van deze ontwikkeling is vastgelegd en uitgewerkt dat gebruikers van de ontwikkeling geen parkeerrecht kunnen verkrijgen in de openbare ruimte.

5.4.2 Doelgroep op de juiste plek

De parkeerplaatsen in woonwijken zijn bestemd voor bestemmingsverkeer, zoals bewoners, visite werknemers en bezoekers van lokale functies. In woonwijken is geen plek voor parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf – dit noemen we vreemdparkeerders. Hierbij moet gedacht worden aan werknemers van centra, het ziekenhuis of bedrijventerreinen. Indien deze vreemdparkeerders voor overlast zorgen, zet de gemeente proactief in op beheersmaatregelen in de vorm van parkeerregulering.

Bij nieuwe ontwikkelingen in woonwijken wordt geacht om de parkeervraag binnen de eigen ontwikkeling op te lossen. Dit betekent dat nieuwe bewoners of gebruikers van deze aan te leggen functies niet parkeren in de openbare ruimte, als daar geen afwijkende afspraken over zijn gemaakt in de omgevingsvergunning.

5.4.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. In woonwijken wordt ongewenst parkeergedrag (o.a. foutparkeerders, bestelbusjes) aangepakt door (positieve) communicatie en waar nodig handhaving.
2. We zetten voldoende fietsenrekken in om het gebruik van de fiets te stimuleren, vooral bij bushaltes om ketenmobiliteit te stimuleren.
3. Om deelmobiliteit bij nieuwbouwplannen in woonwijken te stimuleren, ondersteunen we initiatieven van ontwikkelaars om duurzaam deelvervoer beschikbaar te stellen. Dit doen we door afwijkmogelijkheden van de parkeernormen.
4. De gemeente zorgt voor voldoende openbare laadvoorzieningen in woonwijken. Deze koers is ingezet en Weert sluit hierbij aan bij de nationale agenda laadinfrastructuur. Proactieve plaatsing van laadpalen is ondergebracht bij Vattenfall, die dit voor de Provincies Noord-Brabant en Limburg uitvoeren.
5. Bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties passen we de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) aan voor het voorbereiden op of realiseren van laadpunten.

Benutten

6. Het gebruik van huidige parkeerplaatsen moet zoveel mogelijk worden gestimuleerd, inclusief parkeren op eigen terrein (POET), zoals oprit of garages.
7. In woonwijken waar parkeerproblemen ontstaan (parkeerdruk boven de grenswaarde bepaald in paragraaf 5.4.1), kan de gemeente beheersmaatregelen inzetten om het optimaal benutten van de capaciteit te stimuleren, zoals in het kopje hieronder is weergegeven.

Beheersen

8. Om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren is parkeerregulering nodig. De woonwijken waar al regulering geldt, worden zo gehouden.
9. Waar nodig (zie kopje “parkeerproblemen” op de vorige pagina) worden de gereguleerde gebieden proactief uitgebreid. Dit om overlast van vreemdparkerders te voorkomen.
10. De straten in de woonwijken rondom het ziekenhuis zijn niet bestemd voor het parkeren van medewerkers van het ziekenhuis. Ze moeten op afstand parkeren of in een parkeervoorziening van het ziekenhuis.
11. In het geval het parkeerprobleem wordt veroorzaakt door een scheve parkeerbalans (zie kopje parkeerproblemen) voert de gemeente POET (parkeren op eigen terrein) in. Bewoners die over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken komen daarbij niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de eerste auto.
12. Het aantal parkeervergunningen wordt op basis van parkeerdrukmetingen bepaald. Parkeervergunningen kunnen worden verleend totdat de parkeerdruk in een wijk op het maatgevend drukste moment 95% bedraagt. De parkeervergunning worden op basis van een wachtlijst verlengd.
13. Als de parkeerdruk in een woonwijk te hoog wordt door het parkeren van andere doelgroepen, bijvoorbeeld werknemers naast bedrijventerreinen of naast gereguleerde gebieden, kan de

- gemeente het gereguleerde gebied uitbreiden of een nieuw gereguleerd gebied creëren. In dat geval moeten de criteria voor nieuw gereguleerd gebied worden gevolgd (zie paragraaf 5.8).
14. Een van de doelen van parkeerregulering is het stimuleren van parkeren op eigen terrein (POET) door bewoners. Dit kan door hieraan regels te stellen bij de uitgifte van vergunningen: bewoners met een eigen parkeervoorziening komen dan niet in aanmerking voor een parkeerrecht (parkeervergunning) op straat.
 15. Indien parkeerproblemen ontstaan door een scheve parkeerbalans (oftewel parkeerdruk veroorzaakt door bewoners zelf) kan de gemeente parkeerregulering invoeren met als doel te sturen op het benutten van eigen parkeergelegenheid. Daarnaast geeft de gemeente sturing aan het autobezit door het verhogen van het tarief van een tweede parkeervergunning.
 16. De parkeervraag van nieuwe functies wordt in geen enkel geval afgewenteld naar straatparkeerplaatsen. De parkeerrechten van gebruikers van nieuwe functies worden vastgelegd en geborgd in de omgevingsvergunning.

Aanpak parkeerproblematiek in bestaande woonwijken

In bestaande gebieden wordt het huidige parkeerareaal toekomstbestendig beheersbaar gehouden. Door monitoring blijft de parkeersituatie inzichtelijk. Waar bewoners parkeeroverlast ervaren of waar mogelijk in de toekomst parkeerknelpunten dreigen te gaan spelen, kan *proactief* parkeerregulering ingevoerd worden. Dit kan ook preventief wanneer er bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving dreigt plaats te vinden. Proactief betekent dat gemeente het initiatief neemt om parkeerregulering in te voeren zonder dat zij afhankelijk is van draagvlakmeting. Natuurlijk betreft de gemeente belanghebbenden bij het vormgeven en invoeren van een regeling.

Bouwen

17. De schaarse openbare ruimte in woonwijken is voor veel meer zaken nodig dan parkeren. Dit betekent dat er alleen overwogen wordt om extra parkeerplaatsen aan te leggen als bovenstaand instrumentarium geen soelaas biedt als oplossing voor de geconstateerde parkeerproblemen én er geen andere ruimteclaims nodig of bekend zijn.
18. Indien nodig kijkt de gemeente naar mogelijkheden (pilots) voor parkeren aan randen van wijken en buurten.

5.5 Bedrijventerreinen

5.5.1 Wat willen we bereiken

Aantrekkelijke bedrijventerreinen

Weert kent een aantal grote bedrijventerreinen. De ambitie is om te groeien met circa 30 ha bedrijventerrein. Dit is voorzien bij de N280 / Roermondseweg.

De uitbreiding en het intensiveren van bedrijventerreinen moet niet alleen zorgen voor een goed vestigingsklimaat en een positieve bijdrage aan de economie. Het is ook belangrijk dat de terreinen gezond zijn om te werken, met een hoge omgevingskwaliteit. Tevens is het wenselijk dat bedrijventerreinen een bijdrage leveren aan de klimaat- en energiedoelstellingen.. Weert wenst een zorgvuldig ruimtegebruik, met meer groen of het terug laten komen van vervangend groen.

De rol van parkeren

Parkeren moet bijdragen aan een duurzaam gebruik van de openbare ruimte en de kwaliteit daarvan. Parkeren op maaiveld moet zoveel mogelijk met groen en waterdoorlatende vloer worden ingezet. Vooral op de bedrijventerreinen die dicht bij de bebouwde kom liggen, is er behoefte aan een hoogwaardige fietsstalling om het gebruik van de fiets te stimuleren in plaats van de auto. In bedrijventerreinen is er sprake van een parkeerprobleem als er een parkeerdruk van meer dan 90% is op het maatgevend drukste moment, binnen 600 meter loopafstand tot de bestemming. Wanneer parkeerproblemen ontstaan kan de gemeente, in samenwerking met ondernemers en Parkmanagement, parkeerregulering invoeren.

5.5.2 Doelgroep op de juiste plek

Bij de bedrijventerreinen hebben we het voornamelijk over werknemers, maar ook bezoekers van de bedrijven zoals bij grote winkels. Werknemers moeten in geclusterde parkeervoorzieningen parkeren of op het eigen terrein van het bedrijf waar ze werkzaam zijn. Voor het parkeren op geclusterde parkeervoorzieningen accepteren we loopafstanden naar een parkeervoorziening van maximaal 800 meter. Bezoekers van bedrijven zijn kortparkeerders en moeten dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Voor deze doelgroep vinden we 250 meter een acceptabele loopafstand vanaf de geparkeerde auto naar de bestemming. Hoewel de auto een vooraanstaand vervoermiddel voor bedrijventerreinen is, willen we ook het gebruik van de fiets naar de bedrijventerreinen stimuleren.

5.5.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. Om het gebruik van de fiets naar de bedrijventerreinen te stimuleren zet de gemeente goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen in.
2. De gemeente stimuleert ook het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers en ketenmobiliteit door het inzetten van fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.
3. Daarnaast ligt er hier ook een verantwoordelijkheid voor de lokale bedrijven met de werkgeversaanpak mobiliteit¹²: werkgevers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

Benutten

4. Nieuwe ontwikkelingen mogen geen overlast geven op de bestaande parkeercapaciteit. De parkeervraag daarvan moet op eigen terrein worden opgelost.
5. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt gekeken of bestaand parkeerareaal kan worden benut. De parkeerdruk binnen loopafstand van de nieuwe ontwikkeling moet lager zijn dan 90% om gebruik te kunnen maken van bestaande parkeercapaciteit.

Beheersen

6. Om foutparkeren op bedrijventerreinen tegen te gaan, kan de gemeente een parkeerverbod in de openbare ruimte instellen.
7. Om tegen te gaan dat bedrijventerreinen en de mogelijk nieuwe ontwikkelingen daar parkeeroverlast veroorzaken in straten en buurten in de omgeving, kan de gemeente proactief parkeerregulering invoeren.

¹² <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/factsheet-werkgeversaanpak/>

Bouwen

8. Bijbouwen van parkeerplaatsen gebeurt alleen op eigen terrein of is enkel mogelijk wanneer dit geclusterd is en op afstand.

5.6 Dorpskernen

Weert kent vijf dorpskernen, ieder met hun eigen ruimtelijke en sociale identiteit: Stramproy, Altweeterheide, Tungelroy, Swartbroek en Laar. Stramproy is de grootste en Laar is het enige dorp dat direct is aangesloten op de kern Weert.

5.6.1 Wat willen we bereiken

Weert wil de dorpskernen beter verbinden met lopen en fiets, maar in de dorpen zonder winkels liggen de winkels vanzelfsprekend niet op loopafstand. Weert wil de omliggende dorpen voor iedereen toegankelijk houden. Hier is de rol van de auto vaak groter dan in het stadshart. Weert zorgt ervoor dat de trottoirs en de loopverbindingen toegankelijk zijn voor iedereen.

5.6.2 Doelgroep op de juiste plek

De parkeerplaatsen in de dorpen zijn bestemd voor bewoners, visite en werknemers en bezoekers van lokale functies (bestemmingsverkeer). Binnen de kernen is de fietsbereikbaarheid van belang.

5.6.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. Om ervoor te zorgen dat de loopverbindingen voor iedereen goed toegankelijk zijn, handhaaft Weert tegen parkeren op het trottoir. Daar waar dit nu plaatsvindt, wordt in het uitvoeringsprogramma een oplossing hiervoor gezocht.
2. We leggen voldoende fietsenstallingen binnen de dorpskernen aan om het gebruik van de fiets te stimuleren.
3. De fietsenstallingen moeten hoogwaardig zijn, bij voorkeur met beugels, om elektrisch fietsen aan te moedigen voor de verplaatsingen tussen de dorpskernen en met kern Weert.

Benutten

4. De bestaande parkeercapaciteit in de dorpskernen moeten optimaal worden gebruikt. Ze zijn bestemd voor parkeerders met een bestemming in de dorpen, maar kunnen ook worden gebruikt door toeristen die het omliggende natuurgebied willen bezoeken.

Beheersen

5. In de dorpen zijn beheersmaatregelen, zoals parkeerregulering, niet wenselijk.
6. Het bedrijventerrein in de kern Stramproy mag niet voor overlast in de omgeving zorgen. Om de overlast te voorkomen kan de gemeente ook een parkeerverbod in de omliggende openbare ruimte instellen. Hierbij moet de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd worden

Bouwen

7. Bijbouwen van autoparkeerplaatsen is in de dorpskernen niet wenselijk, met uitzondering bij nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor geldt het uitgangspunt dat de initiatiefnemer parkeren op eigen terrein organiseert.

5.7 Buiten- en natuurgebied

Het buitengebied kent een mix van functies: recreëren, agrarische sector, natuur en wonen. Voor parkeren zijn vooral de functies recreëren, natuur en wonen van belang.

5.7.1 Wat willen we bereiken

Weert streeft naar een vitaal buitengebied, met een evenwicht tussen landbouw, natuur en ruimte. Dit is noodzakelijk voor het aanpakken van de klimaatopgave. Hier komen grote opgaven samen, zoals klimaatadaptatie en de energietransitie. Dit vraagt om een integrale aanpak. De Omgevingsvisie verdeelt het buitengebied in drie zones:

- A – landbouwgebieden;
- B – rondom natuur en beekdalen;
- C – natuurgebieden.

Voor parkeren zijn vooral zones B en C van belang, omdat daar de functies van recreatie en toerisme plaatsvinden. Dit kan een doorstroming van bezoekers genereren. Weert wil beter verbonden zijn met zijn buitengebied voor lopen en fietsen.

De IJzeren Man in Weert staat bekend als een aantrekkelijk attractiegebied en is bruikbaar in alle seizoenen. Hier gaan verschillende doelgroepen naartoe zoals rustzoekers, liefhebbers van actieve beleving en gezinnen met kinderen. Dit zijn zowel de inwoners van de gemeente Weert zelf als mensen uit de omliggende regio's.

Parkeren moet aan de bereikbaarheid van het buitengebied bijdragen door voldoende parkeervoorzieningen te realiseren, zowel voor de auto als voor de fiets. Er moet ook rekening worden gehouden met de behoefte van de verschillende doelgroepen: lang- en kortparkeerders, gezinnen met kinderen die met de auto of met de (e-)bakfiets daarnaartoe willen.

5.7.2 Doelgroep op de juiste plek

De parkeervoorzieningen bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden zijn bestemd voor recreanten.

5.7.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

1. We willen de fietsbereikbaarheid faciliteren. Om die reden moet niet alleen gekeken worden naar autoparkeerplaatsen, maar zeker ook naar voldoende fietsparkeervoorzieningen (zie normen voor aantallen per functie), bij de ingang van gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden.
2. Op termijn zullen we ook hier elektrisch rijden stimuleren door laadpalen aan te leggen om te voorzien in de laadbehoefte.
3. De deelmobiliteit moet zich ook richten op toeristisch-recreatief gebruik. Wij ondersteunen initiatiefnemers die hierin willen investeren, binnen de eerder aangegeven kaders.

Benutten

4. De parkeervoorziening bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden moet optimaal worden gebruikt door recreanten. Hierbij moet de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd worden.

Beheersen

5. Als het nodig blijkt te zijn, zet Weert beheersmaatregelen in zoals parkeerregulering en parkeerverboden buiten parkeervoorzieningen. Hierbij moet de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd worden.

Bouwen

6. Als laatste maatregel kan een geclusterde parkeervoorziening bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden worden aangelegd door ondernemers.

5.8 Criteria voor nieuw gereguleerd gebied (of uitbreiding)

Als de parkeerdruk rondom gereguleerde gebieden te hoog wordt voor bewoners (boven de 90%) vanwege het parkeren van werknemers, kan de gemeente het gereguleerde gebied uitbreiden. De parkeerdruk wordt bepaald door metingen van de bezetting. Bij voorkeur met gegevens over het motief waaruit de reden voor de hoge parkeerdruk afgeleid kan worden, zoals beschreven in paragraaf 5.4.1. Voor de inzet van parkeerregulering wordt gekozen naar de best passende vorm (vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren). Dit is afhankelijk van de soort problematiek en de doelstellingen die voor een gebied zijn geformuleerd. Gemeente Weert streeft naar een kostendekkende exploitatie van parkeerregulering.

Weert maakt onderscheid tussen het proactief of reactief invoeren van parkeerregulering. De ernst van parkeeroverlast is bepalend binnen de vraag welke aanpak van toepassing is. Proactief betekent in essentie dat de gemeente Weert zelf het initiatief neemt tot de invoering van parkeerregulering en met belanghebbenden in gesprek gaat over hoe dit wordt ingevoerd. Binnen de kaders zoals deze zijn opgesteld in deze nota. Reactief houdt in dat de gemeente zich hierin laat leiden door signalen (klachten en meldingen) vanuit belanghebbenden en/of resultaten van te houden parkeeronderzoeken. De gemeente gaat met belanghebbenden in gesprek of de invoering van parkeerregulering een gewenste maatregel is.

5.9 Proces tot invoering

Het proces om te komen tot de invoering van parkeerregulering is verschillend voor het proactieve- en reactieve spoor. De verschillen bevinden zich met name in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het aspect participatie en draagvlak. In het onderstaande stroomschema is beleidsmatig uitgewerkt wanneer Weert zich genooddaakt ziet om een proactieve aanpak te hanteren en wanneer de aanpak reactief is.



Figuur 18 Invoering parkeerregulering proactief of reactief

Zowel bij proactieve als reactieve invoering van parkeerregulering bepaalt de gemeente de wijze waarop invoering gaat plaatsvinden. De gemeente kiest voor de invoering voor grote aaneengesloten gebieden met natuurlijke of fysieke begrenzingsen om daarmee het mogelijke waterbedeфект tegen te gaan.

Participatie

De invoering van parkeerregulering gaat altijd gepaard met een participatieproces. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het participatieproces verschilt tussen het proactieve- en reactieve spoor. Het voornaamste verschil is het achterliggende doel van de participatie. Bij het proactief invoeren van parkeerregulering ligt de nadruk binnen het participatieproces **niet** op het meten en creëren van draagvlak voor parkeerregulering. Dit is nadrukkelijk wel de doelstelling bij een reactieve invoering. Klachten en meldingen over parkeeroverlast zijn vaak afkomstig vanuit een kleinere vertegenwoordiging van de wijk of buurt (veelal afkomstig uit specifieke straten). Het is van belang om het draagvlak voor parkeerregulering op wijk- of buurniveau te onderzoeken via een formeel draagvlakonderzoek. Daarnaast zal binnen het reactieve spoor ook gekeken worden naar mogelijkheden om benuttings- en beïnvloedingsmaatregelen in te zetten.

6. Vervolgstappen

Deze parkeerkaders bieden de koers, kaders en een richting van toe te passen gebiedsgewijze maatregelen. Na vaststelling van deze kaders door de gemeenteraad van Weert kan worden gestart met de verdere uitwerking van het parkeerbeleid.

6.1 Maatregelenprogramma en financiële uitwerking

Als uitwerking van de parkeerkaders stelt de gemeente een maatregelenprogramma op. Het uitvoeringsprogramma gaat verder in op de gebiedsgerichte aanpak aan de hand van het 4B-principe.

De gemeente werkt het uitvoeringsprogramma uit voor de komende 10 jaar. Aan het uitvoeringsprogramma hangt een financiële uitwerking vast. De financiële uitwerking geeft inzicht in de kosten die horen bij maatregelen, producten en diensten bij en rondom parkeren. Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is dat er op korte termijn een verdere uitwerking plaatsvindt van enkele belangrijke thema's uit deze parkeerkaders:

- Nota fietsparkeren;
- Nota parkeernormen (zie 6.2);
- Aanpak parkeren in het centrum (zie 5.2);
- Monitoring en aanpak parkeren stationsomgeving (zie 5.3);
- Aanpak parkeerproblematiek woonwijken (zie 5.4);
- Monitoring en aanpak parkeren bedrijventerreinen (zie 5.5);
- Aanpak parkeerproblematiek dorpskernen (zie 5.6);
- Monitoring en aanpak parkeren buitengebied (zie 5.7);
- Beleidsregels parkeerregulering (zie 5.8);
- Juridische uitwerking (zie 6.3);
- Monitoring en evaluatie (zie 6.4).

6.2 De Nota parkeernormen

De gemeente Weert gebruikt auto- en fietsparkeernormen om een inschatting te maken voor het aantal te maken auto- en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen zijn momenteel opgenomen in het document "Parkeerbeleidsnota 2006". De parkeernormen zijn een uitwerking van de parkeerkaders. De geactualiseerde normen worden in een separaat beleidsdocument vastgesteld: de Nota parkeernormen. Het actualiseren van de Nota parkeernormen kan na de vaststelling van de parkeerkaders starten.

6.3 De juridische uitwerking: parkeerverordening

Uitwerking van de parkeervisie en onderdeel van het parkeerbeleid is ook de parkeerverordening. Deze moet worden geactualiseerd voor de verdere uitvoering van het parkeerbeleid en de parkeervisie. De parkeerverordening en bijbehorende uitvoeringsbesluiten omvatten de (toepassings)regels voor verschillende aspecten van het parkeren in Weert. Bij aspecten die horen bij het parkeren moet gedacht worden aan de maximale parkeerduur in een parkeerschijfzone of het bepalen van vergunninghouderszones (omvang en regels). Ook de regels rondom het aanvragen en verlenen van parkeervergunningen en -onthefingen zijn onderdeel van deze beleidsregels.

6.4 Het monitoren van het parkeren en evaluatie van het parkeerbeleid

Weert gaat de komende jaren het parkeren monitoren met actuele data. Om dit op een structurele manier te kunnen doen, stelt de gemeente een monitoring- en evaluatieplan op. Hierin staat hoe vaak en in welke mate de gemeente de komende jaren de parkeerdruk gaat monitoren (parkeertellingen en parkeermotiefmeting). Ook wordt in het plan vastgesteld na hoeveel jaar het parkeerbeleid geëvalueerd wordt. Op basis van de evaluatie kan (indien dit noodzakelijk blijkt) een aanpassing, actualisatie of herziening van het parkeerbeleid uitgevoerd worden.

6.5 Het uitvoeringsprogramma

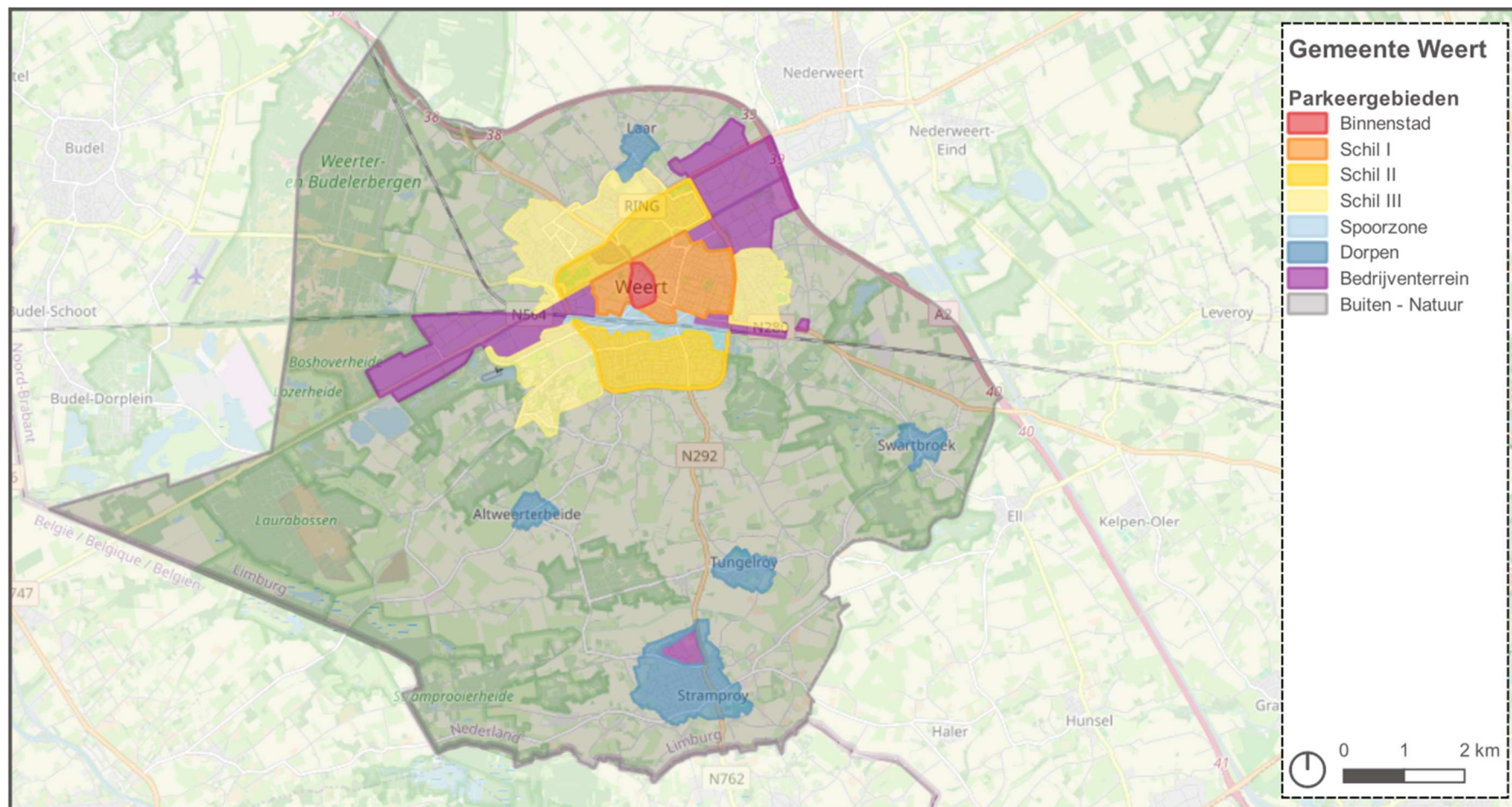
De parkeerkaders hebben een horizon van 10 jaar. Het uitvoeringsprogramma vult de parkeerkaders aan door inzichtelijk te maken welke maatregelen op welke momenten moeten worden uitgevoerd. Met de vaststelling van de voorliggende parkeerkaders en de benoemde beleidsdoelen en maatregelen voor het fiets- en autoparkeren kan een eerste opzet van een indicatieve uitvoeringsagenda worden opgesteld. De prioritering in het uitvoeringsprogramma moet (twee)jaarlijks worden geactualiseerd op basis van monitoring van: het uitvoeren van maatregelen, de impact daarvan op de beleidsdoelen en ambities en de financiële uitwerking. .

Bijlage 1 Lijst ambtelijke werkgroep

Ralph van den Waardenberg	Beleidsadviseur Mobiliteit en Projectleider Gemeente Weert
Roy Thijssen	Strategisch adviseur ruimte
Paul Cuppen	Stedenbouwkundige
Werner Mentens	Beleidsadviseur water en groen
Jeroen Veraa	Beleidsadviseur wonen
Paul Verhappen	Projectmanager Beekstraatkwartier / Laarveld
Pierre Heuts	Beleidsadviseur Economie
Jorn Kusters	Parkeerregisseur
Martijn de Leeuw	Adviseur Mobiliteit
Mariëlle Houtappels	Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkelingen

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de afdelingen OCSW en OG van de gemeente Weert, waarbij de thema's inclusie, diversiteit en inrichting van het openbaar gebied zijn afgestemd.

Bijlage 2 Gebiedsindeling



SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2024, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veeleelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.