

Parkeerkaders

2025 - 2035

Inhoud

Inhoud	2
Voorwoord	4
1. Inleiding	5
1.1 Noodzaak voor nieuwe kaders	5
1.2 Verbreding en beleidsbasis	5
1.3 Sturend parkeerregime	6
1.4 Leeswijzer	6
2. De huidige situatie (samenvatting)	7
2.1 Binnenstad	7
2.2 Woonwijken	7
2.3 Bezoekersstromen	8
2.4 Knelpunten in huidige normenkader	8
2.5 Belangrijkste aandachtspunten uit de inventarisatie	8
3. Trends en doelen	9
3.1 Autobezit en gebruik	9
3.2 Woon- en leefpatronen	9
3.3 Bezoekers en toerisme	9
3.4 Doelen gemeente Weert	10
3.5 Fietsgebruik en fietsparkeren	10
4. Koers voor parkeren	12
4.1 Parkeren op eigen terrein	12
4.2 Parkeren in de openbare ruimte	12
4.3 Mogelijkheden en majeure projecten	12
4.4 Van kaders naar uitvoering	12
4.5 Fietsparkeren	13
4.6 Inclusiviteit	14
5. Gebiedsgerichte aanpak	15
5.1 Binnenstad en singels	15
5.2 Stationsomgeving en spoorzone	16
5.3 Woonwijken	16
5.4 Bedrijventerreinen	16
5.5 Dorpen en buitengebied	17
6. Vervolg en uitvoering	18
6.1 Uitvoeringsprogramma	18
6.2 Stapsgewijze overgang	18
6.3 Nota Parkeernormen	18
6.3 Monitoring en evaluatie	19
6.4 Juridische borging	19
Bijlage 1: Inventarisatie huidige situatie	21
1.1 Weert in de regio	21
1.2 Weert in cijfers: demografie en autobezit	21
1.3 Autoparkeren in Weert	23
1.3.1 Straatparkeren	24
1.3.2 Parkeergarages	25
1.3.3 Vergunninghouderszoneparkeren	26
1.4 Fietsparkeren	28
1.5 Conclusies huidige situatie	28
Bijlage 2: Gebiedsindeling	29
Bijlage 3: Lijst ambtelijke werkgroep	30
Bijlage 4: Verklarende woorden- en begrippenlijst	31

Voorwoord

Beste raadsleden en inwoners van Weert,

Voor u ligt de vernieuwde versie van de parkeerkaders. Deze kaders richten zich nadrukkelijk op één thema: parkeren. Er spelen uiteraard veel bredere vraagstukken op het gebied van mobiliteit, maar dit document gaat bewust alleen over parkeren. Het is van belang om duidelijk te maken dat dit de scope van dit plan is: niet het hele mobiliteitsbeleid, maar de spelregels voor het gebruik en de inrichting van parkeerruimte in onze gemeente.

In april 2025 is een eerste versie van de parkeerkaders met de gemeenteraad besproken. Uit die bespreking bleek dat de tekst compacter, concreter en meer toespitsend op de actuele problematiek moest worden. Deze nieuwe versie is daarom beknopter, krachtiger en meer gericht op de vraagstukken van vandaag: hoe houden we Weert bereikbaar en leefbaar, en hoe zorgen we ervoor dat bewoners, bezoekers en ontwikkelaars weten waar ze aan toe zijn? Met deze parkeerkaders wil de gemeente duidelijkheid scheppen. Voor ontwikkelaars en projectleiders betekent dit minder ruis en kortere doorlooptijden. Voor bewoners en bezoekers betekent dit dat de juiste mensen op de juiste plek kunnen parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van leefbaarheid of bereikbaarheid. De kaders zijn geen sluitstuk, maar een fundament: de kapstok waar de Nota Parkeernormen, het uitvoeringsprogramma en de parkeerverordening onder hangen.

Ik benadruk dat dit document niet pretendeert volledig te zijn op alle aspecten van mobiliteit. Het is een sturend en richtinggevend kader dat de basis legt om parkeren in Weert nu en in de toekomst goed te regelen.

Met vriendelijke groet,
Suzanne Winters
Wethouder

1. Inleiding

De gemeente Weert staat voor een omvangrijke ontwikkelopgave. In de komende jaren worden 4.600 nieuwe woningen gebouwd, groeit de bevolking met circa 10.000 inwoners en komt er ongeveer 30 hectare bedrijventerrein bij. Deze groei vraagt om duidelijke spelregels voor parkeren en om het parallel op orde brengen van de basis. Meer dan ooit moet gezocht worden naar oplossingen die direct inzetbaar zijn, zodat de ontwikkeling van de stad niet vastloopt op parkeerproblemen.

1.1 Noodzaak voor nieuwe kaders

Het parkeerbeleid dat sinds 2006 van kracht is, sluit niet meer aan op de huidige en toekomstige situatie. Nieuwe parkeerkaders zijn noodzakelijk om de balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod te waarborgen. De kaders vormen de kapstok van het parkeerbeleid: daaronder hangen de Nota Parkeernormen, het Uitvoeringsprogramma en de Parkeerverordening. Samen bieden zij een compleet sturend regime dat richting geeft aan woningbouw, bedrijventerreinontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte

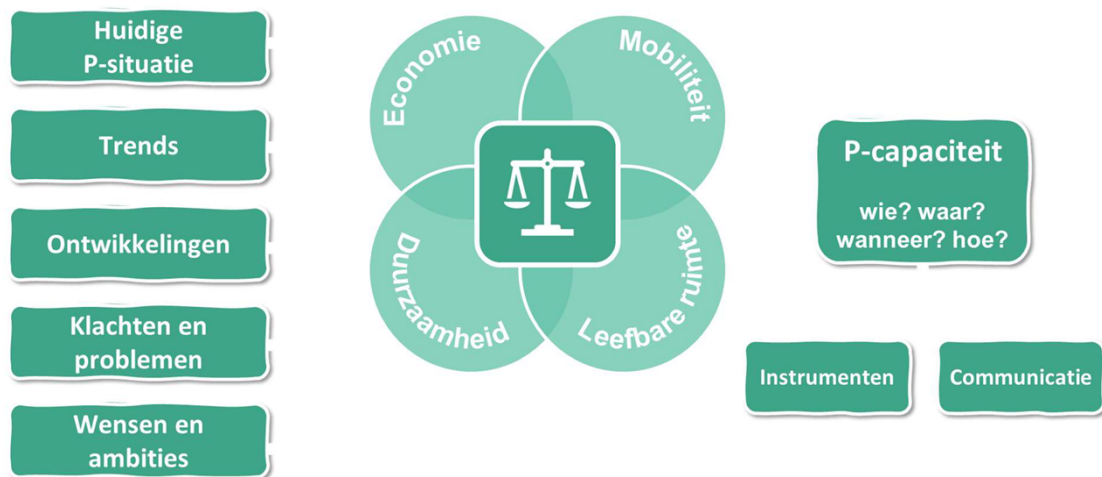
Overzicht van de samenhang van de diverse stukken



1.2 Verbreding en beleidsbasis

Parkeren is een randvoorwaarde voor leefbaarheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit. Zonder goed beleid ontstaat het risico dat openbare ruimte dichtslibt, dat spanningen tussen bewoners en bezoekers toenemen en dat nieuwe ontwikkelingen vertragen of vastlopen. De parkeerkaders leggen vast hoe de gemeente parkeerruimte ordent, welke uitgangspunten gelden bij nieuwbouw en hoe de openbare ruimte in bestaande situaties wordt ingericht. Zij zijn gebaseerd op de Omgevingsvisie, de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie, de Strategische Visie en het Mobiliteitsplan. Daarmee sluiten de kaders aan bij de brede koers van de gemeente en vormen ze een fundament onder toekomstige keuzes.

Overzicht van de input, afwegen en uitvoeren



1.3 Sturend parkeerregime

De huidige en toekomstige situatie vraagt om een sturend parkeerregime en niet om een vraagvolgend systeem. Ontwikkelingen moeten kunnen bouwen op duidelijke normen en spelregels, zodat vergunningprocedures vlot verlopen en woningbouw geen onnodige vertraging oploopt. De kaders en de Nota Parkeernormen zijn hierbij cruciaal instrumentarium. Essentieel uitgangspunt blijft dat de auto welkom is in Weert. De gemeente kiest niet voor ontmoediging, maar voor ordening en slim gebruik van schaarse ruimte. Deze kaders bieden richting aan ontwikkelaars, bedrijven en inwoners en scheppen duidelijkheid voor het gemeentebestuur, zodat keuzes over parkeren consistent, uitlegbaar en toekomstbestendig zijn.

1.4 Leeswijzer

Deze nota is opgebouwd in zes hoofdstukken en een bijlage. In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding geschetst en worden de kaders geplaatst binnen de bredere ontwikkelopgave van de gemeente.

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de huidige parkeersituatie. Voor wie behoefte heeft aan detailinformatie is een uitgebreide analyse opgenomen in bijlage 1.

Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste trends en doelen die richting geven aan het parkeerbeleid. Hoofdstuk 4 gaat in op de koers: welke uitgangspunten hanteert de gemeente en welke projecten zijn van belang. Hoofdstuk 5 bevat de gebiedsgerichte aanpak, waarbij per deelgebied concrete aandachtspunten en mogelijkheden worden benoemd. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op uitvoering, monitoring en juridische borging.

Deze opbouw maakt het mogelijk om snel inzicht te krijgen in de hoofdlijnen en, indien gewenst, door te lezen naar de onderliggende analyses en instrumenten.

2. De huidige situatie (samenvatting)

De huidige situatie van parkeren in Weert vormt het vertrekpunt voor de nieuwe kaders. In dit hoofdstuk wordt beknopt uiteengezet waar de grootste uitdagingen en knelpunten zich voordoen. Het gaat om een samenvattend beeld dat inzicht geeft in de druk op de binnenstad, de toename van autobezit in woonwijken, de rol van bezoekersstromen en de tekortkomingen van het huidige normenkader. Voor een diepgaandere analyse met cijfers, kaarten en trends wordt verwezen naar bijlage 1.

2.1 Binnenstad

De parkeerdruk in de binnenstad is hoog en structureel aanwezig. Bewoners, bezoekers en werknemers concurreren vaak om dezelfde plekken. Tijdens piekmomenten, zoals koopavonden, marktdagen en evenementen, overstijgt de vraag het aanbod. Dit leidt tot zoekverkeer, hogere verkeersintensiteit in straten en daardoor tot een afnemende aantrekkelijkheid van het centrum als verblijfsgebied. De binnenstad heeft bovendien te maken met een historisch stratenpatroon en beperkte ruimte voor nieuwe parkeervoorzieningen. Hierdoor is het balanceren tussen parkeren, verblijven, bevoorraden en vergroenen steeds ingewikkelder.

Concrete voorbeelden maken dit zichtbaar. In de omgeving van de Emmasingel is tijdens piekmomenten sprake van overbelasting: bewoners melden dat bezoekers en werknemers structureel gebruikmaken van schaarse plekken, waardoor de leefbaarheid onder druk staat. De Singels rondom de binnenstad vervullen een dubbele rol: zij bieden bereikbaarheid én parkeercapaciteit, maar verhinderen tegelijkertijd vergroening en herinrichting. Ook de Muntgarage en de Centrumgarage onder het stadhuis lopen in het weekend vaak vol.

Ook uit de analyse van bezoekersstromen (paragraaf 2.3) blijkt dat evenementen zoals de kermis, koopzondagen en voetbalwedstrijden bij sportpark Boshoven zorgen voor piekdruk die doorwerkt in de binnenstad. Tijdens de Weerter kermis zien we dat de parkeerterreinen aan de rand van de stad volledig benut zijn, terwijl bewoners aangeven dat parkeerders juist in hun straten parkeren. Deze voorbeelden tonen aan dat het vraagstuk van de binnenstad niet los gezien kan worden van recreatie en evenementen elders in Weert.

De gemeente wordt daardoor geconfronteerd met de vraag hoe de economische vitaliteit van het centrum (winkels, horeca, cultuur) kan worden ondersteund zonder dat parkeren de leefkwaliteit onder druk zet. Parkeren in garages en randvoorzieningen is in dit licht een belangrijk aandachtspunt, maar ook hier speelt beschikbaarheid, gebruiksgemak, tariefstructuur en duidelijkheid in bewegwijzering een rol.

In het centrum van Weert (zie bijlage 2, rode gebied) wordt circa 10% van de openbare ruimte gebruikt voor parkeren. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van de beschikbare ruimte wordt ingenomen door parkeerplaatsen, waardoor minder ruimte resteert voor andere stedelijke functies.

2.2 Woonwijken

In de woonwijken neemt de druk eveneens toe. De demografische en maatschappelijke trends – kinderen blijven langer thuis wonen, meer tweeverdieners per huishouden en de toename van bestelauto's door ondernemerschap – zorgen voor een grotere parkeerbehoefte. Waar voorheen één of twee auto's per huishouden gebruikelijk was, zijn er nu vaak drie of vier voertuigen. Hierdoor loopt de bezetting van openbare parkeerplaatsen in straten snel op. Sommige woonstraten zijn inmiddels volledig ingericht voor parkeren, waardoor weinig ruimte overblijft voor groen, spelen en ontmoeten. Dit zet de leefbaarheid en de beleving van de woonomgeving onder druk. Tegelijk is de ruimte in de openbare ruimte schaars: straten kunnen niet onbeperkt extra parkeerplaatsen opnemen zonder dat dit ten koste gaat van verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om keuzes en alternatieve oplossingen, zoals clusterparkeren of

strakkere afspraken over parkeren op eigen terrein, zodat er minder in de openbare ruimte opgevangen hoeft te worden.

2.3 Bezoekersstromen

Bezoekers willen dichtbij hun bestemming parkeren, maar stuiten vaak op beperkte capaciteit. Recreatieve bezoekers en toeristen zorgen voor extra piekdruk, zeker tijdens evenementen, koopzondagen en vakantieperiodes. Dit geldt niet alleen voor de binnenstad maar ook voor recreatieve toplocaties zoals het IJzeren Man-gebied en evenementen bij sportparken. De gemeente moet steeds vaker afwegingen maken hoe deze piekdruk opgevangen kan worden zonder dat bewoners of ondernemers worden verdrongen. Ook speelt de discussie over tariefdifferentiatie: hogere tarieven op drukke momenten of in drukke straten kunnen sturend werken, maar vragen tegelijkertijd om zorgvuldige communicatie en acceptatie bij gebruikers.

2.4 Knelpunten in huidige normenkader

Het huidige normenkader sluit niet altijd aan bij de praktijk. Ontwikkelaars realiseren soms minder parkeerplaatsen dan feitelijk nodig is, waardoor nieuwe bewoners uitwijken naar de openbare ruimte. Dit leidt tot spanning met bestaande bewoners en vergroot de druk op schaarse plekken. Daarnaast speelt het waterbedeffect: maatregelen in de ene straat of wijk verplaatsen de druk naar omliggende gebieden. Ook is de juridische basis van de huidige normen niet altijd stevig genoeg om ontwikkelaars te verplichten tot een adequate oplossing. In projecten wordt bovendien vaak pas in een laat stadium nagedacht over parkeren. Hierdoor wordt parkeren behandeld als sluitstuk, terwijl het in werkelijkheid een onmisbare schakel aan de voorkant van planvorming is. Juist door vroegtijdig duidelijke afspraken te maken, ontstaat minder ruis op de lijn, kunnen procedures sneller worden doorlopen en wordt het gewenste effect eerder bereikt. Deze combinatie maakt dat de gemeente nu vaker in de rol van bemiddelaar of crisismanager komt, in plaats van regisseur. Dit onderstreept de noodzaak van duidelijke en actuele parkeerkaders die zowel richtinggevend als handhaafbaar zijn en ontwikkelaars, projectleiders en andere betrokkenen vanaf het begin helderheid geven over de spelregels.

2.5 Belangrijkste aandachtspunten uit de inventarisatie

- Regime & zonering: Binnenstad = betaald parkeren; daaromheen drie vergunningzones met wisselende venstertijden — dat zorgt voor onduidelijkheid en vraagt om uniformering.
- Parkeerdruk & overloop: Metingen laten zien: in niet-gereguleerde straten net buiten de zones zit de bezetting regelmatig >85%, terwijl het centrum (behalve op zaterdagmiddag) relatief lage parkeerdruk kent. Men verkiest dus gratis parkeren boven betaald parkeren, waardoor de druk in overloop gebieden dagelijks groot is, wat tot parkeeroverlast leidt in die gebieden.
- Ruimtebeslag: Ongeveer 10% van de openbare ruimte binnen de singels wordt gebruikt voor parkeren. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van de ruimte wordt ingenomen door auto's, waardoor minder plek overblijft voor andere functies in de stad.
- Garages & P+R: Zes gemeentelijke parkeergarages; bezetting is ongelijk verdeeld (stationszijde drukker). Het grote Q-Park P+R-terrein bij de Parallelweg (±295 plekken) heeft structureel lage bezetting verder van het station.
- Tarieven & prikkels: Vergunningtarieven verschillen per zone en doelgroep; straat en garage kenden in de basis hetzelfde uurtarief/dagtarief, waardoor de tariefprikkel richting garage beperkt is.
- Mismatch in gebruik garages: garages nabij het station zijn structureel vol, terwijl noordelijke garages zoals de Poort van Limburg onderbenut blijven. Dit wijst op een onevenwichtige verdeling van de parkeervraag.
- Fietsparkeren: In en rond het centrum (met name station) is sprake van kwalitatieve en kwantitatieve tekorten; behoefte aan betere locaties/voorzieningen en extra (bewaakte) stalling.

3. Trends en doelen

3.1 Autobezit en gebruik

Het autobezit in Weert ligt met gemiddeld 1,10 auto per huishouden iets boven het landelijk gemiddelde van 1,08. Deze ogenschijnlijk kleine afwijking vertaalt zich in de praktijk naar honderden extra auto's in de gemeente. De groei van huishoudens met meerdere auto's versterkt dit beeld. Daarnaast neemt het gebruik van bestelwagens toe, mede door de groei van pakketbezorging en zelfstandige ondernemers. Dit alles vergroot de druk op bestaande parkeerstructuren en vraagt om een robuuste aanpak en tijdige planning.

In verschillende wijken is dit concreet merkbaar. In Moesel, Keent en Groenewoud melden bewoners dat het vinden van een parkeerplek op drukke momenten steeds lastiger wordt. Ook in Boshoven en Leuken wordt regelmatig ervaren dat de parkeerdruk in de avonden hoog is. Jongeren die langer thuis wonen brengen vaak een eigen voertuig mee, waardoor de druk tijdelijk verder toeneemt. Deze combinatie van structurele en tijdelijke factoren laat zien dat het autobezit geen gelijkmatig verdeeld vraagstuk is, maar sterk varieert per buurt en periode.

3.2 Woon- en leefpatronen

Inwoners hechten grote waarde aan de mogelijkheid om dichtbij de woning te kunnen parkeren. De gemeente erkent dit belang en streeft ernaar om hier zoveel mogelijk aan tegemoet te komen. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat straten volledig worden ingenomen door geparkeerde voertuigen of dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. We hanteren daarom een maximale bezettingsgraad van 85% als bovennorm. Bij een hogere bezetting neemt de kans op zoekverkeer, foutparkeren en onveilige situaties merkbaar toe.

Bij nieuwe ontwikkelingen geldt het principe 'eerst eigen terrein'. Parkeren moet primair op het eigen perceel worden opgelost. Wanneer dit niet mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen op particulier terrein binnen een acceptabele loopafstand. Alleen wanneer deze mogelijkheden aantoonbaar zijn benut, kan de resterende parkeerbehoefte in de openbare ruimte worden ondergebracht. De gemeente is hier terughoudend mee, om te voorkomen dat de parkeerdruk te hoog wordt.

Deelmobiliteit kan in sommige situaties bijdragen aan het verminderen van de parkeerbehoefte, maar wordt niet als standaardoplossing gezien. De gemeente Weert is hier terughoudend in: deelmobiliteit moet aantoonbaar passend zijn bij de doelgroep, de locatie en het gebruikspatroon. In de *Nota Parkeernormen* is helder vastgelegd op welke manier deelmobiliteit kan worden meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte, onder welke voorwaarden en met welke borging.

Bij herinrichting of herontwikkeling van woongebieden wordt deze benadering stapsgewijs toegepast. Daarbij wordt gezocht naar een evenwichtige verdeling tussen parkeren, groen, veiligheid en verblijfskwaliteit, zodat parkeren bereikbaar en functioneel blijft zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de leefomgeving.

3.3 Bezoekers en toerisme

Weert vervult een centrumfunctie voor omliggende gemeenten en trekt bezoekers uit de regio. Voor een levendig centrum is voldoende parkeerruimte onmisbaar. Toerisme vormt een aanvullende factor. Recreatieparken zoals de Weerterbergen genereren extra verkeers- en parkeerdruk in de stad. Een pilot met een toeristentrein van de Weerterbergen naar de binnenstad toont aan dat alternatieve vervoersoplossingen de druk tijdelijk kunnen verlagen, c.q. niet laten toenemen in de zomermaanden. Structureel blijft echter nodig dat bezoekersstromen naar logische parkeervoorzieningen worden geleid, zoals de parkeergarages in het centrum (Muntgarage, Centrumgarage) of randvoorzieningen bij het St. Jobplein. Ook bij evenementen zoals de kermis en de jaarlijkse sporttoernooien is de druk merkbaar en is een goede spreiding van parkeerstromen noodzakelijk.

3.4 Doelen gemeente Weert

De doelen van de gemeente zijn concreet, maar behoeven ook nadere toelichting:

- **Zorgen voor voldoende parkeer ruimte in alle gebieden.** Dit betekent niet dat overal onbeperkt ruimte is of komt, maar dat de beschikbare capaciteit aansluit bij de functie van het gebied. Voor de binnenstad gaat het naast voldoende parkeerplekken voor bewoners ook om voldoende bezoekersplekken. Medewerkers in de binnenstad willen we, waar mogelijk naar de randen van het centrum brengen. In woonwijken gaat het om balans tussen bewoners en groen, en in dorpen om voldoende beschikbaar en gratis voorzieningen.
- **Parkeren bij nieuwbouw zoveel mogelijk op eigen terrein realiseren.** Hiermee worden bestaande wijken ontzien. Ontwikkelaars krijgen heldere spelregels, waardoor projecten sneller door procedures kunnen en bewoners vooraf weten wat zij kunnen verwachten.
- **De openbare ruimte inrichten met oog voor zowel parkeren als leefkwaliteit.** Parkeren is niet het enige doel: straten moeten veilig en aantrekkelijk blijven. Groen en ontmoetingsruimte blijven een volwaardig onderdeel van de inrichting.
- **Bezoekers en werknemers naar logische parkeervoorzieningen sturen.** Dit vraagt om sturing via beleid, tarieven en communicatie. Werknemers horen niet structureel in woonstraten te parkeren, bezoekers moeten weten waar de garages en terreinen zijn en bewoners moeten dicht bij huis terecht kunnen.
- **Grote projecten koppelen aan passende parkeeroplossingen.** Bij majeure ontwikkelingen zoals het Beekstraatkwartier en de Spoorzone worden parkeeroplossingen vanaf het begin meegenomen. Daarbij zijn meerdere scenario's mogelijk, zodat de gemeenteraad kan kiezen voor de variant die het beste aansluit bij bereikbaarheid, leefbaarheid en financiën.

3.5 Fietsgebruik en fietsparkeren

Het gebruik van de fiets neemt de laatste jaren sterk toe, mede door de komst van de elektrische fiets en de speed pedelec. Daarmee worden langere afstanden afgelegd en groeit de behoefte aan kwalitatief goede en veilige fietsvoorzieningen. Voor Weert, als compacte stad met een sterke centrumfunctie, betekent dit dat fietsparkeren nadrukkelijk onderdeel moet zijn van de parkeervraag. Onvoldoende stallingsmogelijkheden leiden tot overlast en een minder aantrekkelijk verblijfsklimaat. Het faciliteren van fietsparkeren is daarom een doel op zich binnen de parkeerkaders: het draagt bij aan een gezonde, duurzame en bereikbare stad.

3.6 Laadpalen

De gemeente Weert ziet de verdere uitrol van laadpalen als een essentiële randvoorwaarde voor de energietransitie en de ontwikkeling van duurzame mobiliteit. We nemen actief deel aan de regionale aanpak laadinfrastructuur Zuid, die samen met de provincies Limburg en Noord-Brabant wordt uitgevoerd door Vattenfall. Hiermee wordt gewerkt aan een gebiedsdekkend netwerk van laadvoorzieningen dat meegroeit met het aantal elektrische voertuigen (momenteel circa 39% van de nieuwverkopen).

Een aantal leden van de gemeenteraad heeft in dit kader aangegeven het wenselijk te vinden dat bij de plaatsing van elke laadpaal ook een extra reguliere parkeerplaats wordt toegevoegd. Hoewel deze wens begrijpelijk is, is dit in de praktijk niet haalbaar. Het ruimtebeslag in bestaande wijken en de binnenstad laat dit niet toe en zou leiden tot een ongewenste toename van het aantal parkeerplaatsen. De gemeente hanteert daarom het uitgangspunt dat een laadplek een bestaande parkeerplaats vervangt, zodat de parkeerdruk per saldo grotendeels gelijk blijft.

De verdeling tussen laadplaatsen en reguliere parkeerplaatsen wordt zorgvuldig afgestemd op de binnenstedelijke ruimte en de lokale parkeerdruk. Laadlocaties worden participatief voorbereid, jaarlijks gemonitord en waar nodig bijgesteld. Handhaving vindt plaats via de gemeentelijke

boa's. Innovaties zoals sneller laden of solid-state batterijen worden nauw gevolgd, maar nemen de noodzaak voor een fijnmazig en toekomstbestendig laadnetwerk in de komende decennia niet weg.

4. Koers voor parkeren

4.1 Parkeren op eigen terrein

Bij nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt. De Nota Parkeernormen geeft aan hoeveel plaatsen minimaal gerealiseerd moeten worden. Ontwikkelaars zijn verplicht deze normen te respecteren. Hiermee voorkomt de gemeente dat nieuwe bewoners afhankelijk worden van schaarse openbare plekken. Voor appartementencomplexen betekent dit vaak een ondergrondse of halfverdiepte parkeergarage. Voor grondgebonden woningen gaat het om een oprit of parkeerplaats bij de woning. Ontwikkelingen die niet in voldoende mate voorzien in parkeeroplossingen, kunnen ertoe leiden dat bewoners van dergelijke projecten geen recht krijgen op parkeervergunningen in de openbare ruimte.

4.2 Parkeren in de openbare ruimte

De openbare ruimte blijft belangrijk om bezoekers en bewoners zonder eigen terrein te faciliteren. De gemeente zorgt voor voldoende capaciteit op strategische locaties, zoals parkeergarages, P+R-terreinen en parkeerterreinen bij voorzieningen. Daarbij geldt het principe van de juiste doelgroep op de juiste plaats. Bewoners parkeren bij voorkeur in de eigen buurt, bezoekers in parkeergarages en kortparkeervakken, en werknemers op daarvoor aangewezen locaties. Dit principe vormt een van de belangrijkste kaders en keert terug in de gebiedsgerichte aanpak in hoofdstuk 5. Deze ordening voorkomt dat functies door elkaar lopen en dat woonstraten structureel belast worden door langparkeerders.

4.3 Mogelijkheden en majeure projecten

De gemeente investeert in strategische projecten om de parkeercapaciteit toekomstbestendig te maken:

- **Beekstraatkwartier:** realisatie van een nieuwe parkeergarage, gekoppeld aan de herontwikkeling van het gebied. Dit is een majeure investering die mede via een mobiliteitsfonds kan worden gefinancierd.
- **Spoorzone:** ontwikkeling van een P+R op het Q-park-terrein in samenwerking met NS en ProRail. Dit terrein kan functioneren als overloopvoorziening voor de binnenstad. Op de middellange en lange termijn is het denkbaar dat parkeren op de Dries plaatsvindt. Een herontwikkeling, zoals bij Beekstraatkwartier is hier een uitgelezen mogelijkheid om dit hier te integreren.
- **Beekpoort Noord:** onderzoek naar een parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad. Dit geeft ruimte om de singels en kernwinkelstraten te ontlasten.

4.4 Van kaders naar uitvoering

De parkeerkaders geven de richting en de spelregels, maar de uitvoering bepaalt of de beoogde effecten ook daadwerkelijk worden bereikt. De stap van kaders naar uitvoering verloopt in fases en met duidelijke mijlpalen. De gemeenteraad wordt hierin stap voor stap meegenomen.

Vaststellen van kaders en normen – de gemeenteraad stelt de parkeerkaders vast en bekrachtigt de Nota Parkeernormen. Hiermee ligt de basis vast waarop vergunningverlening en planontwikkeling direct kan worden getoetst.

Doorvertaling naar projecten – bij elk nieuw project wordt vroegtijdig getoetst aan de parkeerkaders. Dit voorkomt dat parkeren pas aan het einde van de rit wordt meegenomen (zie paragraaf 2.4). Ontwikkelaars, projectleiders en vergunningverleners weten hierdoor vooraf welke spelregels gelden. Bij grote projecten zijn vanzelfsprekend meerdere scenario's denkbaar, ook op het gebied van parkeren. Bij majeure opgaven zoals de stationsomgeving of het Beekstraatkwartier krijgt de gemeenteraad de gelegenheid om mee te denken over deze scenario's en uiteindelijk te besluiten over de voorkeursvariant.

Opstellen uitvoeringsprogramma – de gemeente vertaalt de kaders naar een concreet uitvoeringsprogramma (zie ook hoofdstuk 6.1). Hierin staan de prioriteiten per gebied en de planning van investeringen en maatregelen. Dit programma wordt elke twee jaar geëvalueerd en waar nodig bijgesteld, zodat het actueel blijft en kan inspelen op veranderingen.

Monitoring en bijsturing – door periodiek meten en evalueren (zie 6.2) kan worden vastgesteld of de gekozen maatregelen werken. Zo nodig worden projecten bijgestuurd of worden aanvullende maatregelen genomen.

Kader: de vier B's als kapstok voor uitvoering

Bij de uitvoering hanteert de gemeente de zogenoemde vier B's als kapstok:

- **Beleidsmatig** – heldere kaders en normen zorgen voor duidelijkheid en voorspelbaarheid.
- **Bestuurlijk** – de gemeenteraad en het college bepalen samen de koers bij majeure projecten.
- **Beheersmatig** – de uitvoering wordt stap voor stap ingevoerd, gemonitord en waar nodig bijgestuurd.
- **Betrokkenheid** – bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden op passende momenten betrokken.

Deze werkwijze zorgt voor voorspelbaarheid en transparantie. Ontwikkelaars weten waar zij aan toe zijn, bewoners en ondernemers krijgen duidelijkheid en de gemeenteraad houdt de regie door op hoofdlijnen kaders vast te stellen en de uitvoering via het programma te volgen. Zo wordt parkeren niet langer een sluitstuk, maar een integraal onderdeel van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Weert.

4.5 Fietsparkeren

Het fietsgebruik in Weert neemt al jaren toe. Deze ontwikkeling wordt versterkt door de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec, waarmee grotere afstanden worden afgelegd. Voor een compacte stad als Weert, met korte afstanden en een sterke centrumfunctie, is dit een kans. Tegelijkertijd vraagt het om een duidelijke koers voor het faciliteren van fietsparkeren. Onvoldoende of slecht georganiseerde stallingsruimte leidt tot hinder, rommelig straatbeeld en een afname van de verblijfskwaliteit.

Daarom worden fietsparkeerplaatsen nadrukkelijk beschouwd als volwaardig onderdeel van de parkeerkaders. Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen geldt dat fietsparkeren vanaf het begin moet worden meegenomen. Net als bij autoparkeren gaat het hier niet alleen om aantallen, maar vooral om kwaliteit. Stallingen moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn, sociaal veilig, en waar nodig overdekt of voorzien van laadmogelijkheden voor elektrische fietsen. Zo wordt voorkomen dat fietsen hinderlijk op trottoirs of pleinen worden geplaatst en ontstaat een ordelijk en aantrekkelijk straatbeeld.

De gemeente kiest voor een gebiedsgerichte benadering. In de binnenstad en rondom het station gelden hogere eisen en ambities dan in woonwijken of het buitengebied, omdat de druk daar groter is en het belang van een goede fietsvoorziening cruciaal is.

De kaders voor fietsparkeren sluiten aan bij de Nota Parkeernormen, waarin concrete normen en eisen voor fietsparkeerplaatsen zijn vastgelegd. Daarmee ontstaat een samenhangend en

juridisch houdbaar toetsingskader, waarin zowel auto- als fietsparkeren integraal worden afgewogen.

4.6 Inclusiviteit

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, minder validen, 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 minder validen of mensen met een verslechterde gezondheid om binnen afzienbare afstand van de bestemming te parkeren.

De openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk blijven. Dit betekent dat de rijbaan en stoepen vrij moeten blijven van geparkeerde voertuigen, zodat ook ouderen, mindervaliden en mensen met kinderwagens zich veilig kunnen verplaatsen. De openbare ruimte biedt plek aan ontmoeting en verblijf voor alle groepen, met voldoende ruimte voor groen. Voorzieningen moeten voor iedereen goed bereikbaar zijn binnen een acceptabele loopafstand.

Inclusiviteit gaat ook over betaalbaarheid van mobiliteit. Voor bewoners en bezoekers van de gemeente blijft 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.

5. Gebiedsgerichte aanpak

De parkeeropgave verschilt per gebied. Deze paragraaf benoemt per deelgebied de uitgangspunten en keuzes. Belangrijk hierbij zijn drie ankers: (1) voldoende capaciteit, (2) acceptabele loopafstanden en vindbaarheid, en (3) het principe de juiste doelgroep op de juiste plaats.

5.1 Binnenstad en singels

De binnenstad van Weert vervult een regionale centrumfunctie en trekt dagelijks honderden bezoekers uit de omliggende gemeenten. Voor een aantrekkelijke binnenstad zijn voldoende en goed georganiseerde parkeervoorzieningen belangrijk. Hierin is onderscheid te maken tussen de singels (Emmasingel, Wilhelminasingel) en de historische kern.

Betaald parkeren en ongelijkheid

In de binnenstad geldt betaald parkeren. De tijden waarbinnen betaald geparkeerd is verschillend tussen de garages en op straat. Hierdoor kiezen bezoekers relatief vaak voor de openbare ruimte, vooral in de avonduren, terwijl in garages nog capaciteit beschikbaar is. Dit leidt tot druk op woonstraten en tot het minder goed benutten van garages. Het is daarom te overwegen om ook 's avonds betaald parkeren in te voeren in de openbare ruimte. Het advies is om op basis van nader onderzoek te bepalen tot hoelaat betaald parkeren in de avonduren zinvol is om het doel – parkeerdruk beter verdelen – te realiseren. Voor bewoners met een abonnement maakt dit geen verschil, maar bezoekers krijgen hiermee meer duidelijkheid. Daarnaast is het te overwegen om parkeren op straatniveau relatief duurder te maken dan in de garages en hier uitsluitend kortparkeren (de huidige max. 2 uur) toe te staan.

Loopafstanden en vindbaarheid

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen zegt niet alles; ze moeten ook bruikbaar zijn. Voor bezoekers geldt dat plekken op acceptabele loopafstand van hun bestemming liggen en goed vindbaar zijn via bebording en digitale informatie. Plekken die te ver liggen, worden in de praktijk nauwelijks gebruikt. Daarom blijft de gemeente sturen op concentratie van bezoekersparkeren in garages en randvoorzieningen, met op straat alleen kortparkeervakken waar dat echt nodig is. Voor bewoners blijft het uitgangspunt parkeren in de eigen buurt. Werknemers die werkzaam zijn in de binnenstad willen we liever op op aangewezen locaties buiten de drukste straten laten parkeren, zodat de ruimte in garages en straten beschikbaar blijft voor de juiste doelgroep (waaronder bezoekers, klanten).

Voorbeelden en aandachtspunten

In de omgeving van de Maaspoort en Beekstraat is de druk hoog, mede door horeca en evenementen. Hier is gerichte sturing noodzakelijk.

De jaarlijkse kermis en grote evenementen zoals Bospop en sportevenementen, zorgen voor tijdelijke piekdruk. Voorafgaand aan deze activiteiten is er overleg hoe de verwachte parkeerdruk kan worden opgevangen. Er worden dan tijdelijke maatregelen ingesteld, zoals bewegwijzering naar andere parkeervoorzieningen en het inzetten van een shuttle om bezoekers flexibel over de beschikbare parkeerplaatsen te verdelen.

Op de singels is zichtbaar dat parkeren een groot deel van de beschikbare ruimte inneemt. Bij toekomstige herinrichtingen wordt gekeken naar een evenwichtige verdeling tussen parkeren, verkeer en verblijf, waarbij ook alternatieven zoals parkeergarages of voorzieningen aan de rand van het gebied kunnen worden betrokken.

5.2 Stationsomgeving en spoorzone

De stationsomgeving is een regionaal knooppunt. Het Q-park-terrein fungeert als P+R voor forensen en bezoekers. Doel is om lange parkeerduur hier te concentreren en de druk op de binnenstad te verlagen. Uitgangspunten:

- P+R voor treinreizigers en bezoekers die het centrum te voet bereiken; duidelijke bewegwijzering naar het centrum.
- Voldoende en veilige fietsenstallingen aan beide zijden van het station en een logische locatie voor de kiss-and-ride en taxistandplaatsen.
- Voor werkgevers in en rond het centrum geldt: werknemers parkeren waar mogelijk op parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum; dit geeft direct lucht in de binnenstadsgarages (bijv. ambtenaren van de gemeente Weert, parkeren nabij het Station zodat ruimte ontstaat onder het stadhuis).
- Bij de uitwerking van de spoorzone worden meerdere parkeerscenario's onderzocht (capaciteit, tarief, dag/nachtgebruik), met ruimte voor besluitvorming door het gemeentebestuur bij de voorkeursvariant.

Naast het autoverkeer vraagt ook fietsparkeren nadrukkelijk aandacht. In de binnenstad is de druk op de openbare ruimte groot en is fietsparkeren cruciaal voor een aantrekkelijk centrum. Het realiseren van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen (bewaarfietsenstalling, rekken in de openbare ruimte) vormt daarom een belangrijk onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak. Deze gebiedsgerichte aanpak vindt reeds plaats in het Beekstraatkwartier en de Stationsomgeving.

5.3 Woonwijken

In woonwijken staat leefbaarheid voorop. Uitgangspunten bij nieuwe ontwikkelingen:

- Parkeren wordt in principe op eigen terrein gerealiseerd. Wanneer dit niet mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen op particulier terrein binnen een acceptabele loopafstand of, waar passend, van deelmobiliteit. Pas wanneer deze mogelijkheden aantoonbaar zijn benut, kan straatparkeren worden toegestaan, mits dit past binnen de vastgestelde kaders en de parkeerdruk in de omgeving aanvaardbaar blijft.
- Clusterparkeren waar druk hoog is: geconcentreerde vakken met groen, zodat straten niet volledig dichtslippen en ruimte blijft voor spelen en verblijf.
- Alleen maatregelen zoals blauwe zones of vergunninggebieden als aantoonbaar problemen bestaan. Het waterbedeffect wordt gemonitord; maatregelen worden gebiedsbreed afgestemd.
- Nieuwe uitgangspunten worden vooral toegepast bij herinrichting of herontwikkeling van straten en buurten; dan is ruimte om het beter of anders te regelen.

Het station fungeert als regionale mobiliteitshub. Fietsparkeren is hier een essentiële randvoorwaarde om de keten fiets-OV te versterken. De aanwezigheid van voldoende en toekomstbestendige stallingscapaciteit, inclusief mogelijkheden voor elektrische fietsen, wordt daarom geborgd in de uitvoeringsprogramma's.

5.4 Bedrijventerreinen

Bedrijven zijn in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor het faciliteren van voldoende parkeerruimte op eigen terrein, zowel voor personeel als voor bezoekers. Daarmee wordt voorkomen dat de druk onnodig verschuift naar de openbare ruimte of woonstraten in de nabijheid. Voor vrachtwagens geldt dat parkeren uitsluitend is toegestaan op aangewezen locaties, zodat zware voertuigen niet in woonwijken of op groenstroken terechtkomen.

Tegelijkertijd wil de gemeente efficiënter omgaan met de beschikbare ruimte. Dat betekent dat we bedrijven nadrukkelijk stimuleren om parkeerplaatsen te delen en dubbel te benutten.

Plekken die overdag door werknemers worden gebruikt, kunnen in de avonden en weekenden beschikbaar komen voor bewoners of bezoekers. Voorbeelden zoals bij de Gamma laten zien dat dit in de praktijk goed uitvoerbaar is en door heldere afspraken en digitale registratie ook beheersbaar kan worden gemaakt. Hiermee ontstaat een win-win: bedrijven benutten hun voorzieningen optimaal, terwijl de gemeente minder publieke ruimte hoeft in te richten voor parkeren.

Dit principe van gedeeld gebruik wordt de komende jaren verder verankerd in gebiedsvisies en bij ruimtelijke planvorming. Bij uitbreidingen of herontwikkelingen van bedrijfslocaties wordt daarom standaard getoetst op verkeers- en parkeereffecten in de omliggende wijken. Indien de balans dreigt te verstoren, worden mitigerende maatregelen of afspraken over dubbelgebruik als voorwaarde in het plan opgenomen. Zo zetten we als gemeente en bedrijfsleven samen stappen naar een toekomstbestendig en ruimte-efficiënt parkeersysteem.

5.5 Dorpen en buitengebied

In de dorpskernen blijft parkeren in principe gratis en ongereguleerd. Over het algemeen is er voldoende ruimte; grootschalige maatregelen zijn niet nodig. Op piekmomenten (bijv. kermis in Stramproy of zomerse drukte bij recreatie in Altweerterheide) kan maatwerk worden toegepast, zoals tijdelijke verkeersmaatregelen of – indien noodzakelijk – een tijdelijke blauwe zone. In het buitengebied ligt de nadruk op recreatie: parkeervoorzieningen worden zo ingericht dat de druk op kwetsbare natuur wordt beperkt. Parkeren bij voorkeur aan de rand van het gebied; de natuur zoveel mogelijk ontzien.

6. Vervolg en uitvoering

6.1 Uitvoeringsprogramma

De parkeerkaders zijn richtinggevend en worden vertaald naar een uitvoeringsprogramma. Dit programma bepaalt welke maatregelen wanneer worden uitgevoerd. Het uitvoeringsprogramma wordt elke twee jaar geactualiseerd, zodat de gemeente kan inspelen op veranderingen in autobezit, woningbouw en economische ontwikkeling.

6.2 Stapsgewijze overgang

Weert kiest voor een stapsgewijze overgang in het parkeerbeleid. Dit betekent dat de gemeente niet abrupt rigoureuze maatregelen neemt, maar gefaseerd veranderingen doorvoert en telkens monitort wat het effect is. De reden hiervoor is tweeledig:

- Draagvlak en gewenningsperiode – Inwoners en bezoekers hebben tijd nodig om te wennen aan veranderingen (bijvoorbeeld minder parkeerplekken op straat of ander gebruik van parkeerterreinen). Door stapsgewijs te werken en bijvoorbeeld eerst pilots uit te voeren, ontstaat meer begrip en kan de gemeente communiceren over alternatieven.
- Leren en bijsturen – Door gefaseerd in te voeren kan geleerd worden van de eerste maatregelen. Monitoring (zie hoofdstuk 6.3) laat zien wat werkt en wat niet. Op basis daarvan kunnen volgende stappen worden aangepast. Deze adaptieve aanpak zorgt voor effectief beleid en voorkomt ongewenste neveneffecten.

Concreet houdt de stapsgewijze strategie in dat prioriteiten worden gesteld in het maatregelenprogramma (zie 6.1): eerst de quick-wins en urgente knelpunten aanpakken, later de structurele en langetermijn-interventies. Bijvoorbeeld kan gestart worden met het harmoniseren van parkeertijden en het instellen van enkele nieuwe vergunninggebieden waar overlast acuut is, terwijl op de achtergrond plannen worden voorbereid voor grotere ingrepen (zoals de bouw van een parkeergarage of aanpassing van parkeernormen bij nieuwbouw).

Belangrijk is dat het parkeerbeleid financieel haalbaar en uitvoerbaar blijft. In de eerste fase worden maatregelen gekozen die binnen de bestaande budgetten passen of die zichzelf (gedeeltelijk) terugverdienen. Dit geldt bijvoorbeeld voor een efficiëntere organisatie van de parkeerhandhaving: door slimmer te plannen en beter af te stemmen op plekken en tijden met de hoogste parkeerdruk, kan met dezelfde inzet meer resultaat worden behaald. Dit vergroot de naleving, vermindert foutparkeren en zorgt voor een betere verhouding tussen kosten en opbrengsten.

Voor grotere investeringen, zoals nieuwe parkeervoorzieningen of herinrichtingen, is aanvullende financiering nodig. Deze kan – afhankelijk van het project – worden georganiseerd via het mobiliteitsfonds. In dit fonds worden bijdragen verzameld van bijvoorbeeld ontwikkelaars die minder parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. De middelen worden vervolgens ingezet voor maatregelen die de bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeerkwaliteit verbeteren, zoals parkeervoorzieningen op centrale locaties. Op deze manier kan de gemeente stap voor stap investeren in een toekomstbestendig en betaalbaar parkeersysteem.

6.3 Nota Parkeernormen

De Nota Parkeernormen vormt samen met de parkeerkaders een essentieel onderdeel van het parkeerbeleid. Waar de kaders richting geven en principes vastleggen, biedt de nota de concrete normering die bij vergunningverlening en ruimtelijke plannen wordt toegepast. Hiermee wordt geborgd dat ontwikkelaars vanaf het begin weten hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden en op welke wijze daarvan kan worden afgeweken. De Nota Parkeernormen is gebaseerd op het CROW-kader, maar toegesneden op de lokale situatie in Weert. Zo wordt rekening

gehouden met het iets hogere autobezit in de gemeente (1,10 per huishouden tegenover 1,08 landelijk) en met verschillen tussen gebieden, zoals de binnenstad, woonwijken en dorpen. De nota wordt samen met de parkeerkaders vastgesteld en vormt het juridisch toetsingskader bij nieuwe ontwikkelingen. Daarmee wordt duidelijkheid gecreëerd, procedures versneld en voorkomen dat parkeren pas in een laat stadium discussie oproept.

Het werken met een duidelijke norm is een bewuste keuze. In het verleden werd gewerkt met een bandbreedte, wat ruimte bood voor interpretatie maar in de praktijk vaak leidde tot langdurige discussies en onzekerheid bij zowel ontwikkelaars als omwonenden. Door nu expliciet te kiezen voor een vaste norm wordt voorspelbaarheid geboden en kan sneller en objectiever getoetst worden. Daarmee ontstaat een transparant systeem dat juridische houdbaarheid versterkt en tijdswinst oplevert in de besluitvorming. Inhoudelijk verandert de toegepaste norm overigens nauwelijks ten opzichte van de praktijk tot nu toe: de bandbreedte werd vrijwel altijd toegepast rond hetzelfde gemiddelde. Het verschil is dat de norm nu helder en uniform vastligt, wat zorgt voor rust, duidelijkheid en een stevig fundament onder ons parkeerbeleid.

Kader: Waarom balans in parkeernormen belangrijk is

Het bepalen van parkeernormen is altijd een zoektocht naar balans:

- **Te hoge normen** – Wanneer de norm te hoog ligt, wordt de opgave voor ontwikkelaars buitensporig. Projecten worden financieel minder haalbaar en het risico ontstaat dat woningbouw niet van de grond komt of dat er leegstand ontstaat in garages en terreinen die niet gebruikt worden.
- **Te lage normen** – Wanneer de norm te laag ligt, schuift de verantwoordelijkheid door naar de gemeente. Bewoners van nieuwe projecten parkeren dan in de openbare ruimte, wat leidt tot overlast en druk op bestaande wijken. Dit gaat vaak ten koste van groen, speelruimte en de leefbaarheid.

De kern is dat normen moeten aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit in Weert en de kenmerken van de verschillende gebieden. Alleen zo ontstaat een reële balans waarbij ontwikkelaars weten waar zij aan toe zijn, bewoners verzekerd zijn van voldoende ruimte en de gemeente het openbare gebied leefbaar kan houden. Het is een voortdurend zoeken naar evenwicht, maar door middel van duidelijke en toegesneden normen kan de gemeente richting en houvast bieden.

6.3 Monitoring en evaluatie

Monitoring speelt een centrale rol. De gemeente meet periodiek (minimaal 1x per jaar) de parkeerdruk, volgt de effecten van nieuwe ontwikkelingen en verzamelt signalen van bewoners en ondernemers. Deze gegevens vormen input voor evaluatie en bijstelling van het beleid. Zo blijft het systeem flexibel en effectief.

6.4 Juridische borging

Grote investeringen, zoals nieuwe parkeergarages, worden apart aan de gemeenteraad voorgelegd. Daarnaast worden de parkeerkaders juridisch verankerd via de parkeerverordening en het omgevingsplan. Daarbij geldt dat de Nota Parkeernormen fungeert als het concrete instrument ('vehicle') om de uitgangspunten uit de kaders door te vertalen naar vergunningverlening en ruimtelijke plannen. Waar de kaders richting geven, zorgen de normen voor harde toetsing in de praktijk. Dit samenspel borgt dat zowel beleidsmatig als juridisch helderheid bestaat voor ontwikkelaars, inwoners en bestuur.

Het uitgangspunt blijft dat parkeren in Weert goed geregeld moet zijn: voldoende capaciteit, eerlijk verdeeld en toekomstbestendig. De auto blijft onderdeel van de stad, maar wordt geplaatst op de juiste plek, zodat de leefbaarheid en bereikbaarheid in balans blijven.

Kader: de vier B's als rode draad bij uitvoering

Ook bij de uitvoering en borging hanteert de gemeente de vier B's als rode draad:

- ***Beleidsmatig*** – *duidelijke kaders en normen zorgen voor voorspelbaarheid en consistentie.*
- ***Bestuurlijk*** – *de gemeenteraad en het college nemen bij majeure projecten besluiten over scenario's en richting.*
- ***Beheersmatig*** – *de uitvoering wordt stap voor stap gevolgd, geëvalueerd en waar nodig aangepast.*
- ***Betrokkenheid*** – *inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij keuzes die hun omgeving raken.*

Door deze vier invalshoeken steeds mee te nemen, wordt de brug geslagen tussen beleid, uitvoering en beleving in de praktijk. Dit versterkt de regierol van de gemeente en geeft houvast aan alle betrokken partijen.

Bijlage 1: Inventarisatie huidige situatie

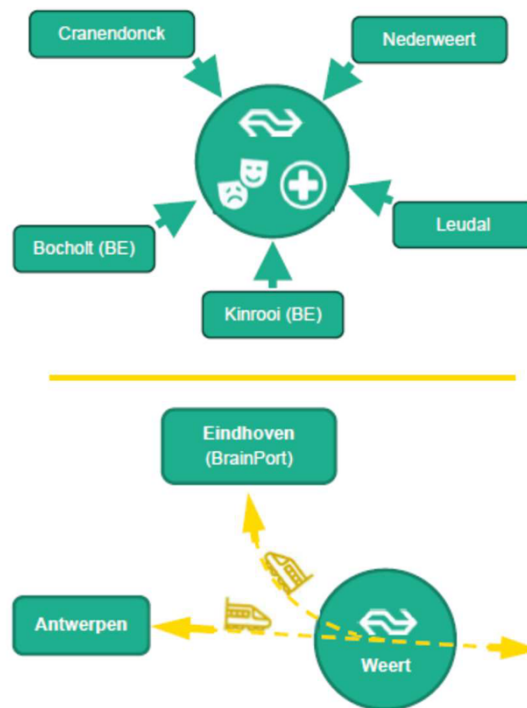
1.1 Weert in de regio

Weert is de centrumstad van Midden-Limburg en vormt de zuidpunt van de Brainportregio Eindhoven. De stad ligt gunstig op een knooppunt van spoor, weg en water. Daardoor is Weert zowel voor inwoners als bedrijven aantrekkelijk om te wonen, werken en ondernemen.

Dagelijks reizen veel inwoners naar Eindhoven, Roermond en andere steden in de regio. Tegelijk vestigen bedrijven zich in Weert die binnen Brainport geen plek meer vinden. Dit maakt dat Weert onderdeel is van het zogenoemde daily urban system van Brainport Eindhoven.

De ligging van Weert brengt kansen én uitdagingen met zich mee. Aan de ene kant versterkt het de werkgelegenheid en de aantrekkingskracht van de stad. Aan de andere kant neemt de druk op de infrastructuur en de parkeerplaatsen toe. Dit is vooral zichtbaar rond het station, de binnenstad en de belangrijkste voorzieningen.

Weert noemt zich al lang een “de groene thuishaven”. Dat beeld is belangrijk voor de leefbaarheid en voor de uitstraling van de stad. Maar het betekent ook dat nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen niet onbeperkt ruimte kunnen innemen. Parkeren kan dus niet overal op straat worden opgelost. Er is een balans nodig tussen bereikbaarheid, ruimte voor groen en een aantrekkelijke openbare ruimte.



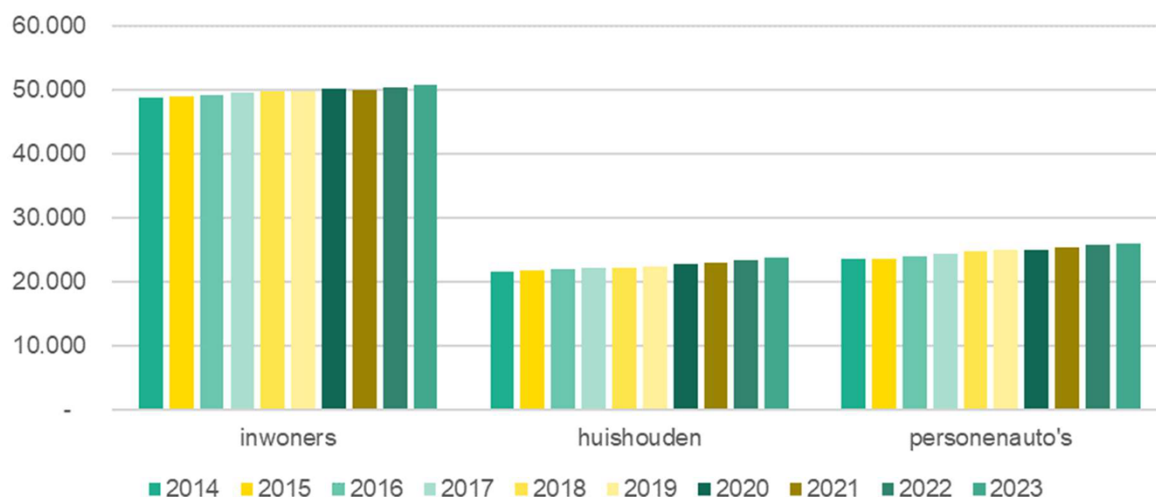
1.2 Weert in cijfers: demografie en autobezit

De gemeente Weert telt circa 51.000 inwoners (2025) en dit aantal groeit gestaag door nieuwbouw en instroom van bewoners. Het aantal huishoudens neemt toe terwijl de gemiddelde huishoudgrootte afneemt (meer eenpersoonshuishoudens). Dit heeft gevolgen voor mobiliteit en parkeren: meer huishoudens betekent potentieel meer auto's, maar kleinere huishoudens hebben gemiddeld iets minder auto's per huishouden.

Autobezit

Het autobezit in Weert ligt net iets boven het landelijk gemiddelde met circa 1,10 personenauto's per huishouden. Ten opzichte van vergelijkbare gemeenten is dit een vrij gemiddelde waarde; ongeveer 77% van alle Nederlandse gemeenten heeft zelfs een hoger autobezit per huishouden. Dit suggereert dat Weert qua autobezit niet extreem is. Binnen de gemeente zijn er echter verschillen per wijk: in de binnenstad en enkele aangrenzende wijken is het autobezit per huishouden lager en de afgelopen jaren zelfs licht gedaald, terwijl in het buitengebied en sommige randwijken juist een kleine toename te zien is (onder de 5% groei). Deze verschillen hangen samen met stedelijkheid (in het centrum is wonen compacter en zijn alternatieven als lopen/fietsen aantrekkelijker) en de bevolkingssamenstelling.

Aantal inwoners, huishouden en personenauto's sinds 2014



Gemiddeld autobezit per huishouden in Weert

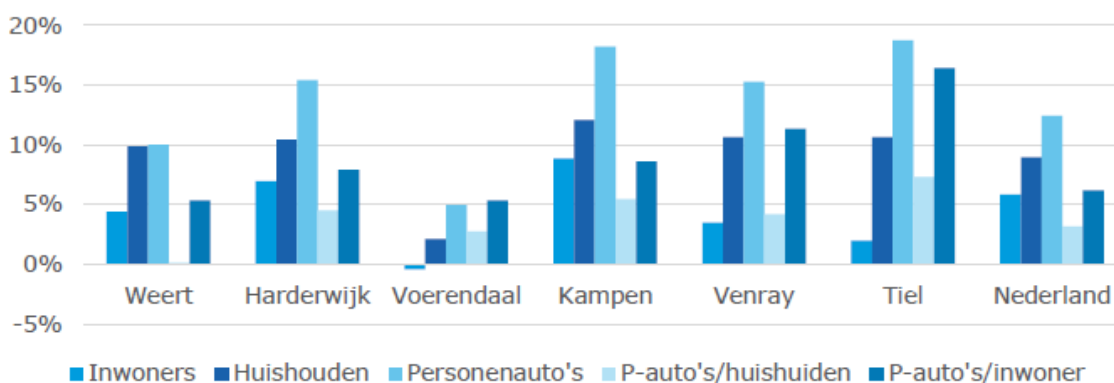
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.09	1.08	1.09	1.10	1.11	1.12	1.10	1.11	1.11	1.10

Parkeervraag

De groei van inwoners en banen in Weert zorgt voor een toenemende vraag naar parkeerruimte, zowel in woonbuurten als bij stations, winkels en bedrijven. Tegelijk wordt in beleidsvisies gestuurd op meer gebruik van fiets en OV. De huidige cijfers laten nog geen drastische afname van autobezit of -gebruik zien; de verwachting is dat het autobezit per huishouden in Weert de komende jaren ongeveer stabiel blijft. Dit betekent dat we in de parkeerplanning rekening moeten houden met een stabiele behoefte.

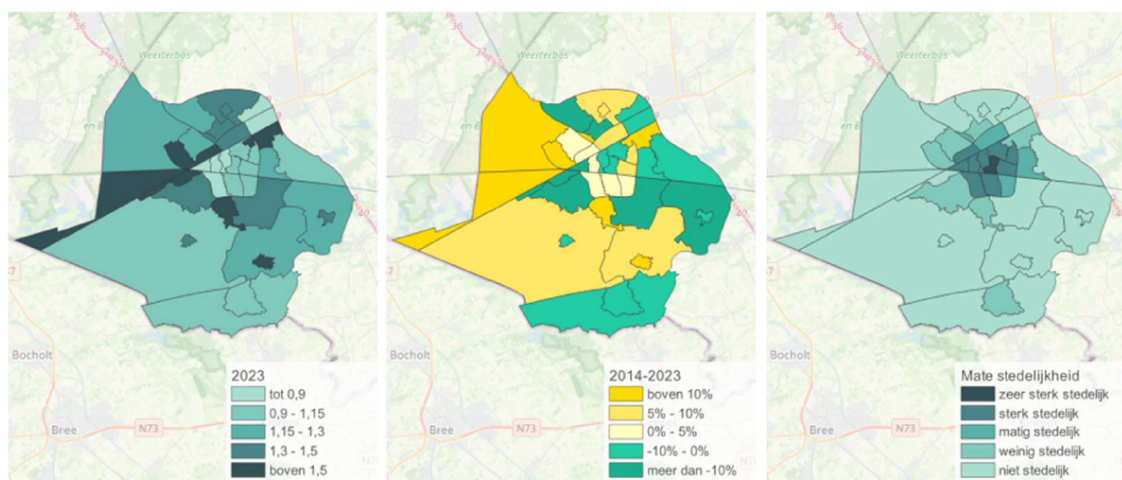
In grafiek 2 is Weert vergeleken met andere gemeenten (Harderwijk, Kampen, Venray en Tiel) en met Nederland. Deze gemeenten zijn ook gebruikt voor de benchmark over tarieven van parkeerproducten (18-01-2021). Deze gemeenten zijn vergelijkbaar met Weert qua omvang en met het stedelijk karakter in Nederland. 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.

Vergelijking met referentiegemeenten en Nederland t.a.v. groei inwoners, huishoudens, personenauto's en autobezit tussen 2014-2023



In Weert is er ook een verschil tussen buurten wat betreft autobezit per huishouden, zoals aangegeven in onderstaand figuur. 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 omdat er meer voorzieningen dichtbij zijn gesitueerd.

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)



1.3 Autoparkeren in Weert

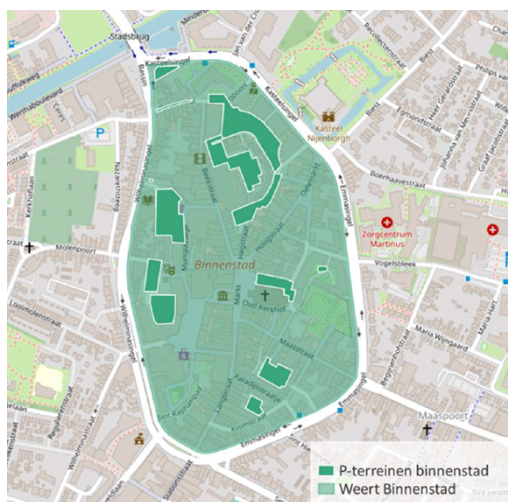
Parkeerregime binnenstad

Weert kent in de binnenstad en de omliggende schil betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren en ongereguleerd (gratis) parkeren, soms zelfs binnen één straat verschillend. In het kerngebied geldt betaald parkeren (ma–za, 09.00–18.00 uur), met op sommige locaties een maximum parkeertijd van 2 uur. Koopavonden (donderdagavond), (koop)zondagen en officiële feestdagen zijn uitgezonderd van betaald parkeren. De variatie aan regimes en tijdsvakken zorgt voor onduidelijkheid; harmonisatie en eenduidige venstertijden zijn

gewenst en wordt opgepakt. Een bekend voorbeeld is de singel tussen Beekpoort en Molenstraat waar overdag betaald parkeren geldt en 's avonds vergunningparkeren – een situatie die wordt geharmoniseerd.

Vergunninggebieden en betaalzones

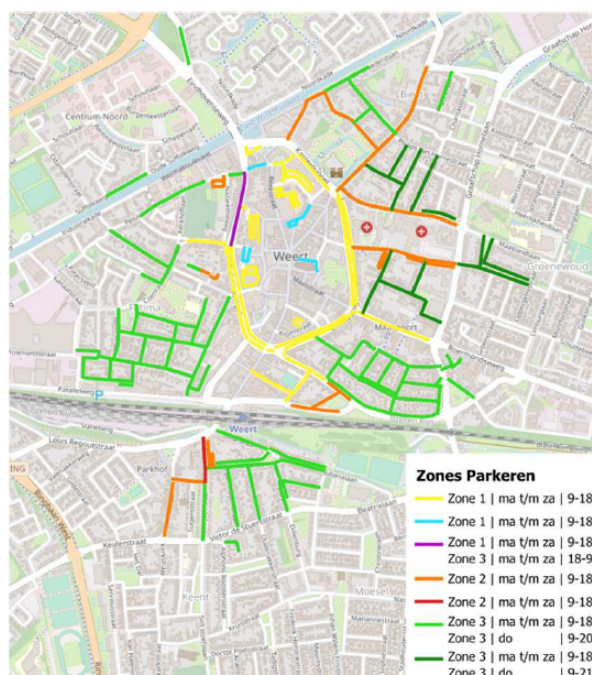
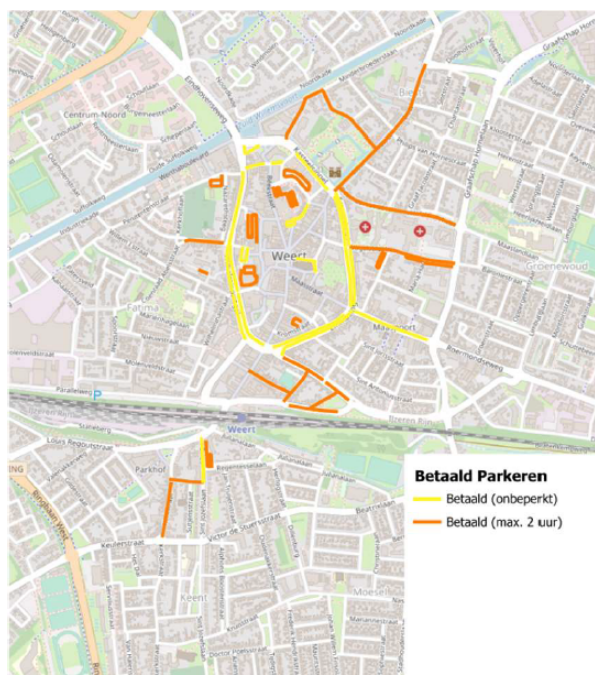
Binnen en rondom de singels liggen diverse vergunningzones. In de praktijk lopen verschillende tijdsvensters door elkaar. Zo gelden rond het ziekenhuis aparte tijden afgestemd op bezoeken. Het uitgangspunt is vereenvoudiging: heldere, op elkaar afgestemde tijdsvakken voor betaald en vergunningparkeren, zodat de regels begrijpelijk en uitlegbaar zijn.



Bezetting en capaciteit

Weert beschikt over zes gemeentelijke parkeergarages. De bezetting verschilt sterk: de Stationspleingarage en Walburgpassage zijn structureel druk en leveren de hoogste omzet per plek, terwijl garages als de Poort van Limburg minder benut worden. Op straat is de druk overdag in het centrum redelijk, met pieken op zaterdagmiddag; na 18.00 uur neemt de druk af, behalve in woonstraten waar bewoners zonder regulering parkeren. Binnen de singels neemt parkeren circa 10% van de openbare ruimte in.

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



1.3.1 Straatparkeren

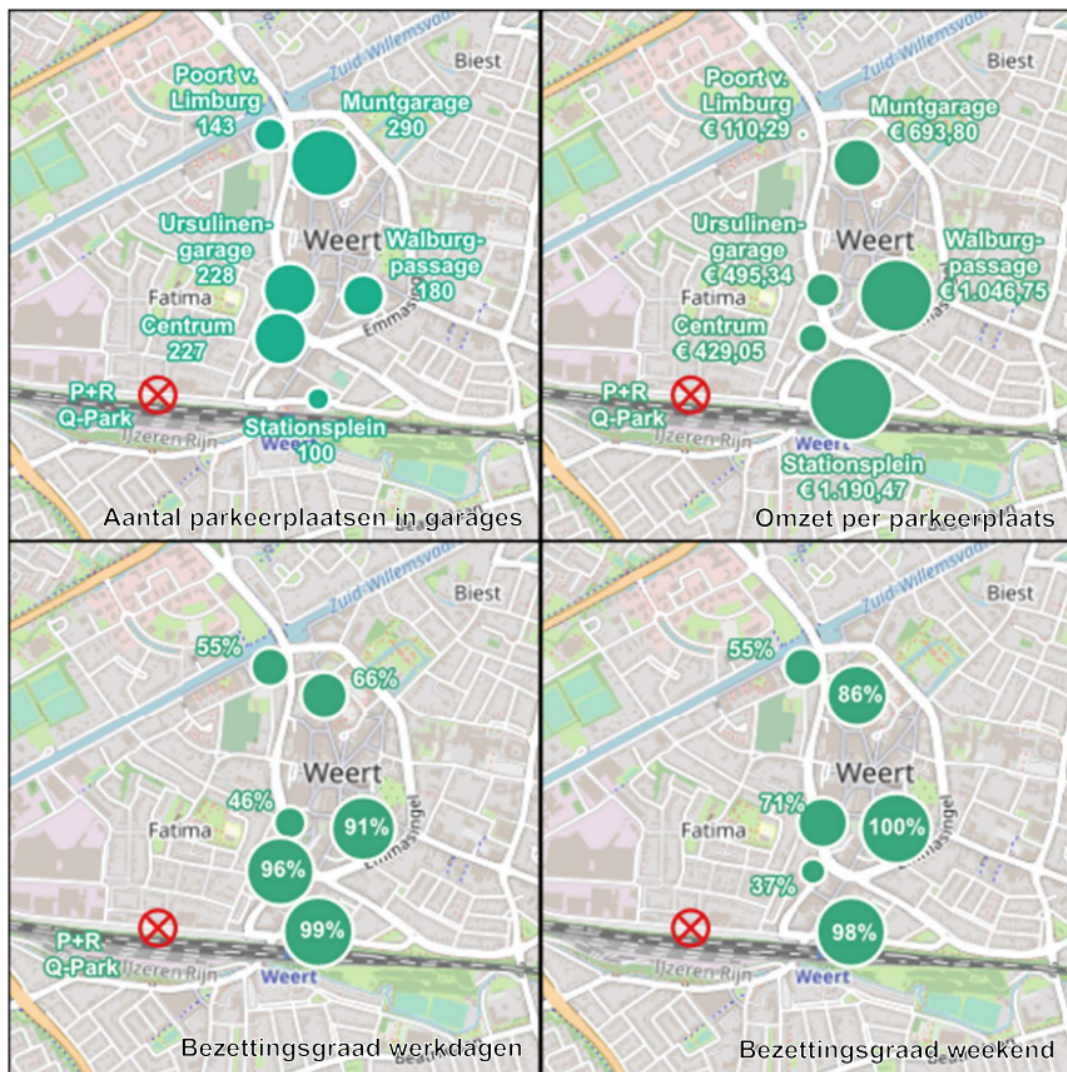
In en rondom de binnenstad van Weert geldt betaald parkeren op straat van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur, behalve op koopavonden (donderdagavond), (koop)zondagen en officiële feestdagen. Bovenstaande figuur links geeft de straten weer waar betaald parkeren geldt met of zonder een maximum parkeertijd van 2 uur (voorstel is dit te behouden deze max. parkeertijd).

1.3.2 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 Walburgpassage) en drie buiten de singel (Parkeergarage Poort van Limburg, Centrumgarage en Stationspleingarage). Onderstaande tabel en afbeelding 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.

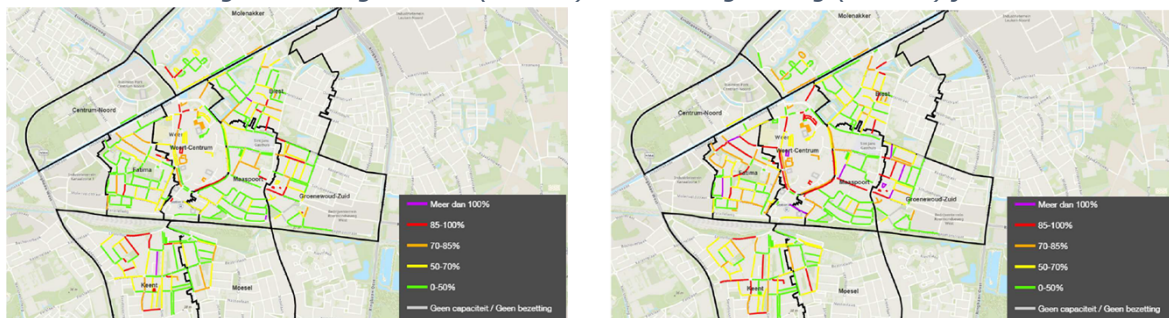
Naam	Capaciteit	Bezetting weekdag	Bezetting Weekenddag	Omzet per parkeerpl.
Stationsplein	100	99%	98%	€ 1.190,47
Centrumgarage (Stadhuis)	227	96%	37%	€ 429,05
Ursulinengarage	228	46%	71%	€ 495,34
Walburgpassage	180	91%	100%	€ 1.046,75
Muntgarage	290	66%	86%	€ 693,80
Poort v. Limburg	143	55%	55%	€ 110,29



1.3.3 Vergunninghouderszoneparkeren

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

Parkeerdrukmeting donderdagochtend (10-12u) en zaterdagmiddag (13-15u) juni 2023



Parkeerterreinen

Het door Q-Park beheerde P+R-terrein aan de Parallelweg heeft 295 plaatsen maar een lage bezetting, vooral verder van het station. Dit is een kans voor betere benutting met tariefdifferentiatie en routing.

Tariefstructuur

Op straat geldt € 1,70 per uur / €6,60 per dag (09:00–18:00). In garages geldt 24/7 betaald parkeren, waardoor 's avonds relatief weinig gebruik wordt gemaakt van de garages. Het P+R Parallelweg hanteert €1,59/uur met maxima van €7,50 (regulier) en €4,50 (treinreizigers). Abonnementen kosten €600 per jaar (standaard), €298,50 (Centrum Noord) of €504 (voor OV-reizigers).

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			

Parkeerverlast en waterbedeffect

Het waterbedeffect treedt op bij ziekenhuis Groenewoud: medewerkers wijken uit naar woonstraten zonder regime. Inmiddels zijn de Voogdenstraat en Baroniestraat vergunninggebied; uitbreiding tot aan de Limburglaan is wenselijk. Daarbij moet op de Roermondseweg betaald parkeren worden ingevoerd om uitwijkgedrag te voorkomen. In Fatima en de Biest spelen vergelijkbare problemen. Direct naast zones neemt de druk zichtbaar toe, zoals in de Willem van Hornestraat.



Een voorbeeld van ruimtedruk is speeltuin Martinushof, waar auto's de speelruimte insluiten. Zulke voorbeelden illustreren dat parkeerbeleid direct doorwerkt in leefbaarheid en veiligheid.

Digitalisering

Parkeerproducten zijn grotendeels gedigitaliseerd (vergunningen, kraskaarten). Contant betalen levert hoge kosten en veiligheidsrisico's op; in enkele garages is dit al

afgeschaft. Volgende stap is kentekeninvoer op automaten, waarvoor vervanging gefaseerd wordt ingevoerd. Digitalisering verhoogt gebruiksgemak en handhaafbaarheid, maar er is een groep parkeerders die dit niet prettig vindt en dat zijn met name de ouderen.

1.4 Fietsparkeren

Objectieve cijfers over fietsparkeren ontbreken. Er zijn twee bewaakte stallingen (kleine overdekte bij het station en een open stalling Hegstraat). Rond het station is de situatie rommelig: fietsen worden ondanks een verbod bij de ingang geplaatst. De kwaliteit en capaciteit van rekken voldoet niet altijd aan moderne eisen (e-bikes, brede fietsen). Uit participatie en het Mobiliteitsplan 2030 blijkt de wens voor een tweede bewaakte stalling in de binnenstad.

1.5 Conclusies huidige situatie

- Ruimtelijke druk: circa 10% van de openbare ruimte binnen de singels is in gebruik voor parkeren. Dit gaat ten koste van groen en verblijfsruimte.
- Onduidelijke regimes: combinaties van betaald, vergunning en gratis leiden tot verwarring. Harmonisatie van venstertijden is nodig.
- Parkeeroverlast hotspots: o.a. ziekenhuis Groenewoud, Fatima en Biest, en centrumranden. Uitbreiding vergunninggebieden en aanvullend betaald parkeren zijn richtinggevend.
- Voldoende capaciteit, ongelijke spreiding: garages buiten de singels blijven onderbenut. Slimmer gebruik voorkomt zoekverkeer.
- In huidige situatie is er geen tariefstructuur: straat en garages zijn even duur, betaald parkeren in garages ook 's avonds; hierdoor geen prikkel om garages meer te benutten.
- Digitalisering en handhaafbaarheid: stappen gezet, maar verdere uniformiteit en kentekeninvoer nodig.
- Fietsparkeren onderbelicht: capaciteit en kwaliteit onvoldoende, vooral rond station en binnenstad. Tweede bewaakte stalling is wenselijk.
- Autobezit stabiel: circa 1,10 auto per huishouden. Nieuwe ontwikkelingen moeten rekenen op een blijvende basisbehoefte.

Bijlage 2: Gebiedsindeling

Bijlage 3: Lijst ambtelijke werkgroep

Bijlage 4: Verklarende woorden- en begrippenlijst

Autobezit

Het aantal auto's dat inwoners bezitten. Dit bepaalt in sterke mate de vraag naar parkeerplaatsen.

Bezettingsgraad

Het percentage parkeerplaatsen dat op een bepaald moment in gebruik is. Een bezettingsgraad boven 85% wijst vaak op hoge druk en beperkte beschikbaarheid.

Betaalbaarheid

De mate waarin parkeertarieven en vergunningkosten redelijk en toegankelijk blijven voor inwoners, bezoekers en ondernemers.

Blauwe zone

Gebied waar kort parkeren is toegestaan met een parkeerschijf. Hiermee wordt schaarse parkeerruimte beter verdeeld en wordt langparkeerders geweerd.

Fietsparkeren

Het realiseren van voldoende en kwalitatief goede stallingsplekken voor fietsen, zowel in de openbare ruimte als bij nieuwe ontwikkelingen.

Gebiedsgerichte aanpak

Het toepassen van verschillende parkeerstrategieën per gebied, zoals binnenstad, station, woonwijken of dorpen, afgestemd op de lokale situatie.

Mobiliteitsfonds

Gemeentelijk fonds waarin ontwikkelaars of initiatiefnemers financieel bijdragen als zij niet kunnen voldoen aan de parkeernormen. De gemeente investeert dit geld in alternatieve mobiliteits- of parkeeroplossingen.

Nota Parkeernormen

Het formele document waarin de parkeernormen voor auto en fiets staan vastgelegd. Dit vormt het juridisch toetsingskader bij nieuwe bouwplannen.

Parkeerdruk

De verhouding tussen het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal beschikbare plekken. Hoge parkeerdruk leidt vaak tot zoekverkeer en overlast.

Parkeerregime

Het geheel van regels dat bepaalt wie waar en wanneer mag parkeren, zoals betaald parkeren, vergunningparkeren of blauwe zones.

Sturend parkeerregime

Een parkeerregime waarbij de gemeente actief de vraag beïnvloedt met regels, tarieven en vergunningen, in plaats van de parkeervraag uitsluitend te faciliteren.

Vergunninghouderszone

Een gebied waar alleen voertuigen met een geldige parkeervergunning mogen parkeren, meestal bedoeld voor bewoners of bedrijven.

Vergunningparkeren

Een regeling waarbij bewoners en bedrijven een parkeervergunning krijgen om in hun zone te parkeren, vaak tegen betaling van een tarief.

Waterbedeffect

Het verschijnsel dat parkeerdruk verschuift naar omliggende straten of wijken zodra in een bepaald gebied nieuwe regels of tarieven worden ingevoerd.



Postbus 950
6000 AZ Weert
www.weert.nl