

Parkeervisie en -regulerings- maatregelen Boxtel 2017

Een benadering op maat

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
Voorgenomen verkeersbesluiten.....	4
Veel reacties	4
1.2 Doel van dit rapport	4
Ontwikkeling aangepast plan.....	4
1.3 Leeswijzer.....	5
2. Ontwikkelingen.....	6
2.1 Proces tot nu toe.....	6
"Op weg naar een leefbaar en bruisend centrum" als vertrekpunt	6
Speelveld is in beweging.....	6
2.2 Reacties als basis voor beleidsaanpassing	6
Leren uit de reacties	6
<i>A: Verschillende meningen over ervaren parkeerdruk geven noodzaak tot reguleren</i>	<i>7</i>
<i>B: Besluitvorming past niet bij ervaren parkeerproblemen.....</i>	<i>7</i>
<i>C: Passende maatregelen om doelgroepen te faciliteren</i>	<i>7</i>
<i>D: Onderbouwing besluitvorming is onvoldoende</i>	<i>7</i>
<i>E: Communicatie.....</i>	<i>8</i>
<i>F: Privacy/Digitaliseringsagenda</i>	<i>8</i>
2.3 Stand van zaken ruimtelijke ontwikkelingen	8
Afspraken NS / Q-Park.....	8
Afspraken De Hoge Dennen / Albert Heijn	8
Compensatie parkeerruimte Markt.....	9
2.4 Parkeeronderzoek	9
Actuele parkeertelling	9
3. Doelen en uitgangspunten voor parkeerregulering	10
3.1 Geactualiseerde vertrekpunten	10
3.2 Faciliterend doelgroepparkeerbeleid	10
Doel en doelgroepen	10
3.3 Reguleringssystematiek	11
3.4 Gebiedsgerichte doelgroepenbenadering.....	12
Gemengde gebieden.....	12
Woongebieden	12

3.5 Kwaliteitscriteria parkeerbehoefte.....	12
Prioritering doelgroepen	12
Loopafstand en beschikbaarheid vrije parkeerplaats zijn leidend.....	13
3.6 Spelregels doorontwikkeling maatregelenpakket.....	14
Maatregelenpakket voor kleiner gebied én afspraken over doorontwikkeling	14
4. Nieuw maatregelenpakket	17
4.1 Maatregelenpakket.....	17
4.2 Toelichting maatregelenpakket.....	18
Beperkt startpakket van noodzakelijke maatregelen	18
Wijziging bestaande regulering buiten noodzakelijke maatregelen	18
Uitwerking maatregelenpakket op basis bronlocaties	18
4.3 Monitoring en evaluatie maatregelenpakket	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorgenomen verkeersbesluiten

Op 16 februari 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders 18 verkeersbesluiten genomen om het parkeren in het centrum van Boxtel en de wijk Breukelen Zuid te reguleren. Deze verkeersbesluiten bekrachtigen de parkeerverordening en de parkeerbelastingverordening, zoals unaniem door de gemeenteraad in december 2015 vastgesteld. Belanghebbenden hebben tot 7 april 2016 gelegenheid gehad hun zienswijzen kenbaar te maken op deze verkeersbesluiten.

Veel reacties

Van de mogelijkheid tot indienen van zienswijzen is uitgebreid gebruik gemaakt. In totaal zijn ontving de gemeente Boxtel 472 reacties. Meer dan 300 van deze reacties zijn als zienswijze op één van de voorgenomen besluiten ingediend. De rest bestaat uit brieven of e-mails waarin het veranderende parkeerbeleid wordt aangekaart.

Motie gemeenteraad

Daarnaast heeft de raad, in de vergadering van 29 maart 2016, een motie aangenomen die het college oproept:

- te onderzoeken of een gefaseerde invoering ("van binnen naar buiten") voor parkeerregulering mogelijk is;
- uiterst zorgvuldig om te gaan met de zienswijzen en sowieso maatwerk te leveren;
- de zienswijzen die zijn ingediend met betrekking tot de voorgenomen verkeersbesluiten grondig te evalueren binnen het totaal van de parkeerbesluiten.

1.2 Doel van dit rapport

Ontwikkeling aangepast plan

Op basis van de vele reacties en de motie van de gemeenteraad zijn de voorgenomen verkeersbesluiten heroverwogen. De omvang van het pakket van parkeermaatregelen sluit niet aan bij de verwachtingen en wensen van de Boxtelse parkeerder. Voor het college staat echter ook vast dat een vorm van parkeerregulering noodzakelijk is om diverse doelgroepen te kunnen faciliteren in hun parkeerbehoefte.

Met dit rapport formuleert het college een alternatief plan voor parkeren in Boxtel, bestaand uit kaders voor parkeerregulering, reguleringsmaatregelen en spelregels voor de uitbreiding of inkrimping van deze maatregelen. Een gebieds- en doelgroepgerichte benadering staan in dit plan centraal.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding beschrijft hoofdstuk 2 de ontwikkelingen die van invloed zijn op de planontwikkeling. Zo blikt het hoofdstuk terug op het tot nu toe doorlopen besluitvormingsproces, geeft het een analyse van de reacties op de verkeersbesluiten van februari 2016 en beschrijft het de stand van zaken over ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de parkeersituatie.

Hoofdstuk 3 vertaalt deze ontwikkelingen in bijgestelde doelen en uitgangspunten voor parkeerregulering in Breukelen Zuid en het centrum van Boxtel. In hoofdstuk 4 wordt op basis van deze doelen en uitgangspunten een nieuw pakket van parkeerreguleringsmaatregelen samengesteld.

2. Ontwikkelingen

2.1 Proces tot nu toe

“Op weg naar een leefbaar en bruisend centrum” als vertrekpunt

In de afgelopen jaren is de parkeeroverlast in delen van het centrum van Boxtel en de wijk Breukelen Zuid toegenomen. Verschillende groepen parkeerders (o.a. bewoners, werknemers en forensen) hebben gelijktijdig behoefte aan schaarse openbare parkeercapaciteit. Hierdoor is een toename van parkeerdruk in de gebieden rondom de huidige parkeerregulering ontstaan.

Om kwaliteit in de openbare ruimte terug te brengen en de leefbaarheid in het centrum en Breukelen Zuid te kunnen verhogen, heeft de gemeente de lijn ingezet deze regulering uit te breiden. De uitbreiding van de parkeerregulering wordt onderbouwd in de notitie “Op weg naar een leefbaar en bruisend centrum” en is door de gemeenteraad vastgesteld in de zomer van 2012. De noodzaak voor uitbreiding is nogmaals bevestigd met de vaststelling van de detailhandelsvisie in maart 2015.

Speelveld is in beweging

In de periode na vaststelling van de diverse visies verandert de situatie op straat. In het kader van een afspraak met NS over investeringen rondom het station neemt de gemeente de exploitatie van het NS-parkeerterrein aan de Parallelweg Noord over. Deze P+R-parkeerplaatsen waren door een slagboom afgesloten, maar komen door deze overname tijdelijk in het openbaar gebied te liggen. Hoewel de gemeente voornemens is dit terrein te gaan reguleren (als onderdeel van de afspraken met de NS), leidt dit tot een verschuiving van de parkeerdruk in Breukelen-Zuid, waarbij langparkeerders uit de woonwijken naar het NS-terrein verplaatsen.

Daarnaast is er sprake van een ongereguleerd parkeerterrein bij de Albert Heijn aan de Prins Hendrikstraat. Een deel van deze parkeerplaatsen zijn privaat eigendom, en de eigenaar van deze plaatsen wil het parkeerterrein opnieuw inrichten. Herinrichting zal de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen, maar leidt ook tot een beperkte afname van het aantal parkeerplaatsen. Om voldoende plaatsen voor het bezoek van de supermarkt te kunnen garanderen, is hier in de toekomst een parkeerduurbeperking nodig.

Tenslotte zal ook na de herinrichting van de Markt minder parkeercapaciteit overblijven, ten gunste van een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Om het verlies in capaciteit op te vangen, wordt op een aantal locaties in de omgeving van de Markt parkeerruimte gecompenseerd.

2.2 Reacties als basis voor beleidsaanpassing

Leren uit de reacties

Op de verkeersbesluiten van 16 februari 2016 zijn in totaal 472 reacties van diverse belanghebbenden gekomen. Het is belangrijk alle informatie uit deze reacties te gebruiken om de besluiten te evalueren en te vertalen naar nieuwe input voor een aangepast parkeerbeleid.

Er is daarbij geen onderscheid gemaakt in het feit of een reactie een formele en juridisch ontvankelijke zienswijze is of niet. Alle ontvangen reacties zijn in deze paragraaf op hoofdpunten en in willekeurige volgorde samengevat. De ontvangen reacties bestaan uit ten minste één, maar vaak meerdere van onderstaande punten.

A: Verschillende meningen over ervaren parkeerdruk geven noodzaak tot reguleren

Reacties lopen uiteen van het volledig ontbreken van parkeerproblemen tot een permanent parkeerprobleem, waarbij de belanghebbenden stellen dat de voorgestelde regulering in sommige gevallen geen oplossing biedt. Uit deze reacties blijkt dat niet alle belanghebbenden te allen tijde in hun parkeerbehoefte kunnen worden voorzien. Er is dus wel degelijk sprake van parkeerproblemen en om optimaal gebruik van de beschikbare openbare parkeercapaciteit te bewerkstelligen is parkeerregulering noodzakelijk. Veel reacties onderkennen de noodzaak tot parkeerregulering, maar stellen vragen bij de huidige vorm en invulling.

B: Besluitvorming past niet bij ervaren parkeerproblemen

Het meest voorkomende argument tegen de verkeersbesluiten is dat belanghebbenden geen parkeerdruk ervaren op het moment dat zij hun auto willen parkeren (34% van de 472 reacties). In lijn met dit "gebrek" aan probleemervaring stellen veel belanghebbenden dan ook dat de besluitvorming achterhaald of te laat is (20%) en dat parkeerregulering niet nodig is.

Voor de belanghebbenden die wel een parkeerprobleem ervaren, worden de maatregelen niet als de juiste oplossing ervaren. Regulering lost voor een deel van de belanghebbenden het probleem niet op (13%), omdat er naar hun mening sprake is van een structureel tekort aan parkeercapaciteit, dat niet verandert als de voorgenomen maatregelen worden uitgevoerd. Een deel van de belanghebbenden ziet liever een andere vorm van regulering (28%). De voorkeur gaat daarbij uit naar een parkeerschijfzone in plaats van gebieden die exclusief voor vergunninghouders zijn gereserveerd.

De gemeente wordt bovendien genoemd als veroorzaker van het probleem, met name rondom het parkeerterrein langs de Parallelweg Noord, dat in bezit is van de NS. 15 procent van de belanghebbenden ziet niet in waarom parkeerregulering op dit parkeerterrein bijdraagt aan een betere parkeersituatie voor Boxtel en waarom de parkeerdruk die door regulering van het terrein ontstaat op hen wordt afgewenteld. Een klein deel (6%) van de belanghebbenden geeft aan dat de gemeente in het verleden beloofd heeft parkeercapaciteit uit te breiden en dat deze plannen niet zijn gerealiseerd.

C: Passende maatregelen om doelgroepen te faciliteren

Los van de reguleringsvorm, zijn veel belanghebbenden van mening dat voor de huidige parkeersituatie in de gemeente Boxtel een afgeslankte versie van de voorgestelde parkeerregulering zou volstaan. De huidige maatregelen worden als te grootschalig ervaren. Belanghebbenden vrezen voor vermindering van de toegankelijkheid van (sociale) voorzieningen (25%) en de aantrekkelijkheid van het centrum (18%) voor bezoekers van buitenaf. De bezoekersregeling voor bewoners en ondernemers wordt bovendien als ingewikkeld ervaren. Meer reacties over de bezoekersregeling onder het kopje F (Privacy/Digitaliseringsagenda).

In 29% van de reacties worden vragen gesteld bij de afwenteling van de kosten van parkeerregulering. Men geeft aan dat de prijs die bewoners in het reguleringsgebied voor parkeren moeten betalen te hoog is. Ook bezoekers van bewoners en functies in het gebied worden volgens een klein deel van de belanghebbenden met te hoge kosten geconfronteerd. Belanghebbenden geven aan dat minder parkeerregulering of maatwerk tot een kostenverlaging moet kunnen leiden.

D: Onderbouwing besluitvorming is onvoldoende

Veel van de voornoemde punten worden in de 18 verkeersbesluiten onderbouwd met onderzoeken en eerdere beleidsdocumenten. Belanghebbenden (11%) geven aan dat deze onderbouwingen soms onvolledig of zelfs tegenstrijdig of incorrect zijn. Een ander punt van

kritiek is dat gebruikte onderzoeken niet meer actueel zijn en geen juiste voorstelling van de huidige parkeersituatie schetsen.

E: Communicatie

Belanghebbenden voelen zich niet betrokken bij de besluitvorming. Klankbordgroepen en andere inspraakmogelijkheden hebben ofwel te lang geleden plaatsgevonden, ofwel in een te laat stadium, waarbij men aangeeft niet meer gehoord te worden. Daarnaast klaagt 22% van de belanghebbenden dat de gemeente sinds 2012 eenzijdig of helemaal niet heeft gecommuniceerd over de uitwerking van het nieuwe parkeerbeleid.

F: Privacy/Digitaliseringsagenda

Tenslotte gaan veel reacties over de introductie van digitale parkeerregulering. 14 procent van de belanghebbenden vraagt zich af hoe de privacy wordt gewaarborgd, nu de gemeente wil gaan handhaven op basis van het kenteken van de auto. Met name de voorgestelde bezoekersregeling, waarbij bezoekers van bewoners zich met hun kenteken moeten aanmelden in een database, leidt tot veel weerstand (26%). Niet alleen vanwege de privacy, maar ook vanwege de omslachtigheid, de complexiteit, de klantvriendelijkheid en de toegankelijkheid voor doelgroepen die minder begaan zijn met digitale toepassingen (16%).

2.3 Stand van zaken ruimtelijke ontwikkelingen

In paragraaf 2.1 schetsten we al dat het speelveld in beweging is. Afgelopen maanden is gewerkt aan het verkrijgen van duidelijkheid in die bewegingen; met name om de zorgen van de belanghebbenden die in de reacties op de verkeersbesluiten zijn geuit weg te nemen. Volgende toelichting verschaft die duidelijkheid.

Afspraken NS / Q-Park

De gemeente Boxtel is in 2013 met de NS overeengekomen, dat NS zou voorzien in een oplossing voor de parkeeroverlast door fietsen, in de vorm van een goede stallingsvoorziening. Als tegenprestatie zou de gemeente flankerend parkeerbeleid in de vorm van vergunninghoudersparkeren rondom het NS-parkeerterrein aan de centrumzijde van station Boxtel invoeren.

Als de gemeente deze verplichting niet zou nakomen, is zij naast de jaarlijkse huur van de parkeerplaatsen ook een vergoeding ter hoogte van het aantal parkeerplaatsen (64) maal het actuele tarief voor een P+R-jaarabonnement verschuldigd. NS heeft echter aangegeven van deze vergoeding af te willen zien als de gemeente het terrein langs de Parallelweg Noord op een zodanige manier reguleert, dat P+R-reizigers gebruik gaan maken van de NS-voorziening aan de westzijde van het station.

In december 2016 heeft de gemeente met NS afgesproken, dat het reguleren van het terrein aan de Parallelweg Noord en het beschikbaar stellen voor doelgroepen anders dan forensen middels ontheffingen of vergunningen, een effectieve manier is om de gemaakte afspraken na te komen. Dit biedt de gemeente tevens de mogelijkheid om te kijken naar niet-exclusieve parkeerregulering (alternatieven voor vergunninghoudersparkeren) in de woonbuurten rond het parkeerterrein van de NS.

Afspraken De Hoge Dennen / Albert Heijn

De Hoge Dennen (DHD) is eigenaar van de winkelruimte van de Albert Heijn aan de Prins Hendrikstraat en een gedeelte van het parkeerterrein. In het verleden zijn met deze partij afspraken gemaakt over het openbaar gebruik van deze parkeerplaatsen en heeft de gemeente zich verplicht ervoor te zorgen dat een deel van de openbare parkeerplaatsen beschikbaar blijft voor de bezoekers van de winkelfunctie. In het verleden gebeurde dit met betaald parkeren. Op dit moment wordt het betaald parkeren door DHD "afgekocht" om de supermarkt

aantrekkelijker te maken voor autobezoekers. Omdat daardoor in feite sprake is van vrij parkeren, is het gebruik van het parkeerterrein door langparkeerders toegenomen.

DHD en de gemeente willen graag investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte en het parkeerterrein. DHD heeft voorgesteld deze herinrichting te betalen, als de gemeente maatregelen neemt om langparkeren op het parkeerterrein te voorkomen. In december 2016 is met DHD afgesproken dat de gemeente hiervoor parkeerregulering in de vorm van een parkeerschijfzone gaat toepassen, waarbij een beperkt gedeelte (tot maximaal 32 parkeerplaatsen) door ontheffinghouders kan worden gebruikt.

Compensatie parkeerruimte Markt

De gemeente is tenslotte voornemens de Markt autoluw te maken. Na de herinrichting van de Markt komen de parkeerplaatsen die daar verdwenen zijn terug in een nieuwe parkeervoorziening en extra parkeerplaatsen langs het Zusterpad.

2.4 Parkeeronderzoek

Actuele parkeertelling

Om nut en noodzaak van parkeerregulering beter te kunnen beoordelen is in oktober 2016 een nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd in zowel Breukelen Zuid als het centrum. Dit komt tegemoet aan de wens die uit de reacties in paragraaf 2.2 voortkwam, ten aanzien van de actualiteit van de in de eerdere besluitvorming gebruikte parkeeronderzoeken.

In de eerste week van oktober is in het centrum van Boxtel en Breukelen Zuid een parkeerdruk- en parkeermotiefonderzoek uitgevoerd¹. Daarbij is in alle huidige reguleringsgebieden en de aanliggende straten op verschillende dagen van de week geteld hoe de parkeercapaciteit wordt gebruikt en door welke (in hoofdstuk 3 benoemde) doelgroepen.

¹ Parkeeronderzoek Boxtel, Trajan, 28-11-2016

3. Doelen en uitgangspunten voor parkeerregulering

3.1 Geactualiseerde vertrekpunten

De ontwikkelingen zoals in hoofdstuk 2 beschreven leiden tot nieuwe en aangepaste vertrekpunten voor parkeerbeleid in het centrum van Boxtel en Breukelen Zuid.

- De intenties die ten grondslag lagen aan de parkeerverordeningen en aanverwante besluiten die eind 2015 unaniem zijn vastgesteld, zijn niet veranderd. Ook de visie op het centrum van Boxtel zoals geformuleerd in “Op weg naar een leefbaar en bruisend centrum” en in de detailhandelsvisie blijven vertrekpunt. Het daarop voortbordurende maatregelenpakket staat ter discussie, en wordt daar waar nodig aangepast, waarbij we er naar streven zoveel mogelijk aan te sluiten bij eerder vastgesteld beleid.
- We houden daarbij rekening met de ontvangen reacties. De 472 reacties vormen de basis voor de aanpassingen van het maatregelenpakket. Daarbij is het op voorhand duidelijk dat niet altijd voor elk individueel belang een oplossing beschikbaar kan zijn. Dat vraagt om een kader, waarmee keuzes worden onderbouwd.
- De eerder besproken afspraken over het NS-terrein, AH-terrein en de Markt zijn uitgangspunt voor parkeerregulering.
- Parkeerregulering wordt zover mogelijk beperkt, in lijn met de motie van de gemeenteraad.
- Onderdeel van het kader waarmee beslissingen over parkeerregulering worden genomen, is een plan van aanpak voor hoe komende jaren met nieuwe parkeersituaties moet worden omgegaan. Met name de situatie in buurten grenzend aan het nieuw te reguleren gebied (het zogenaamde “schilgebied”). In dit plan van aanpak wordt aangegeven hoe en welke parkeermaatregelen aanvullend kunnen worden genomen, mocht er een probleem worden ervaren. Dit plan van aanpak krijgt de vorm van spelregels voor de doorontwikkeling van het maatregelenpakket dat in eerste instantie wordt gerealiseerd op straat.
- Maximaliseer de duidelijkheid, het gebruiksgemak en de klantvriendelijkheid van het parkeerregime door versnippering van parkeerregulering te voorkomen en waar mogelijk voor dezelfde maatregelen als in de directe omgeving te kiezen.

3.2 Faciliterend doelgroepparkeerbeleid

Doel en doelgroepen

Parkeerregulering is onderdeel van het plan om zowel het woongenot als het economisch en toeristisch klimaat in het centrum van Boxtel te verbeteren. Het beleid volgt daarbij de ladder van duurzame verstedelijking, en streeft in haar parkeervisie naar optimaal gebruik van bestaande parkeervoorzieningen. Om kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte zal op een aantal plaatsen de parkeercapaciteit worden teruggebracht. De uitbreiding of inkrimping van parkeercapaciteit staat in deze visie niet ter discussie.

Door de bestaande parkeerregulering aan te passen, kan de overblijvende parkeercapaciteit beter worden benut door de diverse, gewenste parkeerdoelgroepen. Hoofduitgangspunt van het Buxtelse parkeerbeleid is de diverse parkeerders waar mogelijk met een parkeerplaats te faciliteren, en slechts wanneer er sprake is van een kwalitatief parkeerprobleem, tot regulering van parkeercapaciteit overgaat.

In de notitie “Op weg naar een leefbaar en bruisend centrum” worden de volgende gewenste doelgroepen benoemd:

- bewoners (behoefte aan een met een zekere garantie vrije plaats)
- werknemers (lang parkeren)
- runshopper, zakelijk bezoek (kort parkeren)
- funshopper, toerist, recreant (lang parkeren)

Aanvullend geldt een gebiedsgerichte benadering, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen gemengde gebieden (met hoofdzakelijk winkels, maar ook andere functies die bezoek ontvangen) en woongebieden. Binnen deze gebieden krijgen dan voornoemde doelgroepen verschillende prioriteit, als het gaat om het faciliteren in parkeervraag.

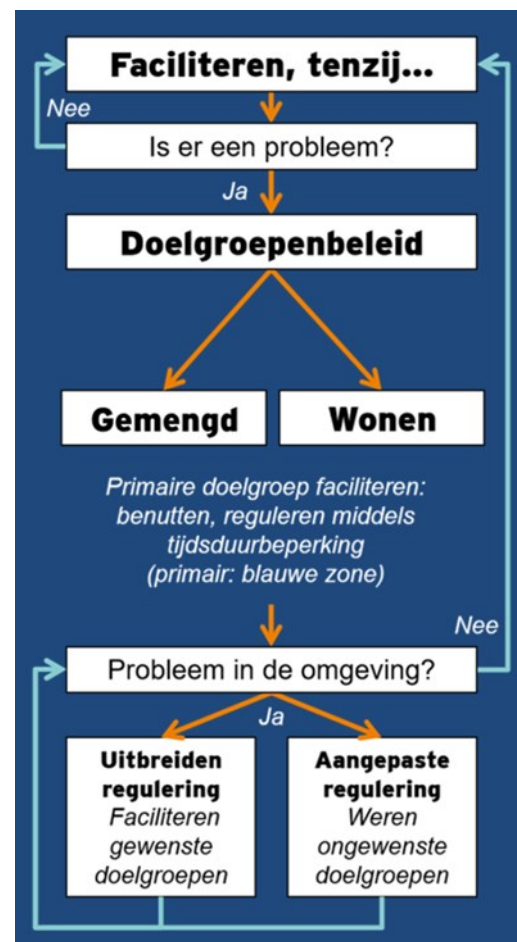
Daarnaast formuleren we concrete kwaliteitscriteria. Op die manier komt enerzijds vast te staan wat een geschikte parkeerplaats voor een doelgroep is, en anderzijds wanneer sprake is van een parkeerprobleem, namelijk wanneer gebrek is aan voldoende geschikte parkeerplaatsen voor gewenste doelgroepen in een bepaald gebied.

3.3 Reguleringssystematiek

Op basis van de in paragraaf 3.1 genoemde vertrekpunten stellen we een reguleringssystematiek samen die zoveel mogelijk doelgroepen faciliteert. Tot de parkeerdruk te hoog wordt of de parkeersituatie tot onveilige (verkeers)situaties leidt, zal daarom in beginsel geen parkeerregulering worden toegepast. Regulering wordt pas ingezet als niet alle (gewenste) doelgroepen tegelijkertijd gebruik kunnen maken van de lokaal beschikbare openbare parkeerruimte.

Voor het faciliteren van parkeerruimte geldt een gebiedsgerichte aanpak, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen gemengde en woongebieden. Deze gebieden kennen een verschillend profiel met daarbij horende uitgangspunten als het gaat om het faciliteren van de autobereikbaarheid.

Belangrijk uitgangspunt bij het faciliteren van de autobereikbaarheid is een prioritering van de doelgroepen zoals benoemd in paragraaf 3.2. De basis van het doelgroepenbeleid is dat de parkeerder op een acceptabel geachte loopafstand bij de bestemming moeten kunnen parkeren. Daarbij wordt toegestaan dat alle openbare parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden, zolang dit niet leidt tot te lange loopafstanden en/of een te hoge parkeerdruk. Wanneer op een bepaalde parkeerlocatie knelpunten ontstaan, kunnen parkeerdoelgroepen worden geweerd, naar gelang de functie en het gewenste gebruik van het gebied.



Figuur 1: Reguleringssystematiek

3.4 Gebiedsgerichte doelgroepenbenadering

De basis voor parkeerregulering vormt de doelgroepindeling zoals eerder genoemd: bewoners, werknemers, runshoppers/zakelijke bezoekers (kortparkerend bezoek) en funshoppers/toeristen/recreanten (langparkerend bezoek). Daarnaast onderscheiden we nog vier specifieke doelgroepen: bewoners met een onderneming op het woonadres, overige ondernemers, visite van bewoners en ambulante dienstverleners. Deze vier extra doelgroepen hebben een specifieke parkeervraag die afwijkt van de meer algemene categorieën wonen, werken en kort-/langdurig bezoek. Ondernemers maken op een andere manier gebruik van parkeerplaatsen dan werknemers en hebben soms parkeerruimte dichtbij nodig om hun onderneming te kunnen voeren. Visite van bewoners heeft andere verblijfskenmerken dan bezoekers van functies of dienstverleners. Ook ambulante dienstverlening past niet naadloos in zakelijk of recreatief bezoek, en vraagt om een eigen parkeeroplossing. De genoemde doelgroepen worden afhankelijk van lokale gebiedskenmerken gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte.

Gemengde gebieden

In gemengde gebieden zal een vraagvolgend beleid worden gehanteerd. Waar meer behoefte dan aanbod bestaat, zorgt de gemeente in eerste instantie dat er voor zoveel mogelijk doelgroepen parkeerruimte beschikbaar komt. Dit gebeurt altijd met behulp van onderzoek op basis van een actueel inzicht in het werkelijk gebruik van de bestaande plaatsen en de mogelijkheid om de openbare ruimte daarop aan te passen. Wanneer effectief wordt regulering toegepast om te zorgen dat bepaalde parkeerplaatsen voor gewenste doelgroepen beschikbaar zijn. Regulering wordt alleen toegepast wanneer sprake is van een structurele parkeerdruk die als problematisch wordt ervaren. Incidentele parkeerdruk (bijvoorbeeld bij evenementen) hoort bij en past binnen een faciliterend parkeerbeleid. Bovendien is regulering alleen nodig als daar behoefte aan is vanuit het probleemgebied.

Woongebieden

In de woongebieden gelden vrijwel dezelfde principes, maar wordt meer sturend opgetreden. Als de vraag (al dan niet door ongewenste doelgroepen) naar parkeerplaatsen groter is dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen, wordt het gebruik van deze plaatsen beïnvloed (bijvoorbeeld met parkeerregulering) om zoveel mogelijk gewenste doelgroepen te faciliteren. Er wordt daarbij alleen parkeerregulering toegepast, als onderzoek aantoont dat dit leidt tot een verbetering van de bestaande parkeersituatie.

3.5 Kwaliteitscriteria parkeerbehoefte

Prioritering doelgroepen

Om invulling te geven aan de parkeervraag van de specifieke gebieden en het oplossen van de in de gebieden geconstateerde problemen, is voor elk gebied een gebiedsprofiel voor parkeren opgesteld. Een gebiedsprofiel geeft aan welke doelgroepen er in het gebied prioriteit hebben boven andere doelgroepen en welke maximale parkeerdruk toelaatbaar wordt geacht. Dit is weergegeven in de volgende tabel.

Woongebied	Gemengd gebied
Prioritering doelgroepen:	
1. Bewoners	1. Kortparkerende bezoekers
2. Ondernemers met bedrijf op woonadres	2. Bewoners
3. Visite van bewoners	3. Ondernemers met bedrijf op woonadres
4. Ambulante diensten (bijv. zorgverleners)	4. Ondernemers
5. Overig	5. Werknemers
	6. Overig
Maximaal toelaatbare parkeerdruk:	
90%	85%

Tabel 1: prioritering doelgroepen en toelaatbare parkeerdruk binnen gebiedsindeling

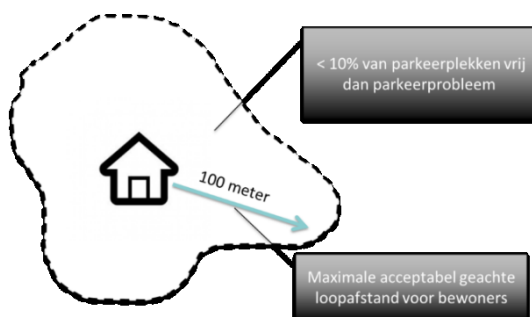
Als er sprake is van een tekort aan geschikte parkeerplaatsen voor een in een gebied gewenste doelgroep, wordt in volgorde van prioriteit een reguleringsmaatregel en/of product gezocht om die doelgroep te faciliteren. Een maatregel kan nooit ten koste gaan van een doelgroep met een voor dat gebied hogere prioriteit, of leiden tot een parkeerdruk die hoger ligt dan de maximaal toelaatbare druk. Mocht de parkeerdruk niet tot een toelaatbaar niveau terug te brengen zijn, kan ervoor gekozen worden bepaalde doelgroepen te weren in omgekeerde volgorde van prioriteit.

Loopafstand en beschikbaarheid vrije parkeerplaats zijn leidend

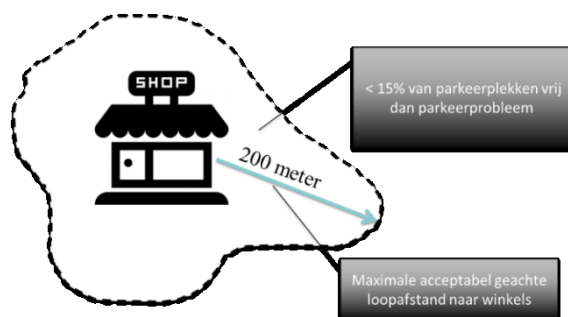
- Per doelgroep houdt de gemeente rekening met voor elke doelgroep acceptabele loopafstanden. De basis van het doelgroepenbeleid is dat parkeerders op een acceptabel geachte loopafstand van hun bestemming moeten kunnen parkeren.
- Binnen de gestelde acceptabele loopafstand moet voor de gewenste doelgroep een parkeerruimte beschikbaar zijn. Dit betekent dat binnen de gestelde loopafstand niet meer dan een bepaald percentage van de parkeerruimte bezet mag zijn in het gekozen maatgevende moment. De beschikbaarheid van een parkeerplek drukken we uit in een maximaal toelaatbare parkeerdruk. Dit maximum geeft aan in welke mate het verantwoord en wenselijk wordt geacht dat parkeerders een vrije parkeerplaats kunnen vinden. Deze maximaal toelaatbare parkeerdruk drukken we uit in een percentage. De hoogte hiervan is afhankelijk van de in een gebied aanwezige woningen en voorzieningen, en de grootte van de in het gebied parkerende doelgroepen.

De kwaliteit van parkeren in een bepaald gebied is dus per doelgroep een samenspel tussen acceptabel geachte loopafstanden en beschikbaarheid van parkeercapaciteit. Dit is nogmaals grafisch weergegeven in het volgende figuur.

Woongebieden



Gemengde gebieden



Figuur 2: kwaliteitscriteria beschikbare parkeercapaciteit

Voor bewoners wordt een maximale acceptabele loopafstand van 100 meter gehanteerd, en voor ondernemers, bezoekers van winkels en andere kortparkerende bezoekers 200 meter.

Voor langparkeerders (zoals werknemers en langparkerend bezoek) wordt 500 meter als acceptabele loopafstand gehanteerd.

Uit het parkeeronderzoek dat Trajan in oktober 2016 heeft uitgevoerd, blijkt dat veel locaties (op drukke momenten van de week) de acceptabele parkeerdruk overschrijden. Voor veel van deze locaties geldt echter, dat op die momenten binnen een straal van 100 meter nog wel vrije parkeerplaatsen te vinden zijn.

Er is in Boxtel dus geen sprake van een kwantitatief parkeerprobleem, want de openbare parkeerplaatsen in het centrum en Breukelen Zuid zijn nooit allemaal tegelijk bezet. Er is wel sprake van een distributieprobleem: niet iedereen kan parkeren op de parkeerplaats het dichtst bij de bestemming. Met een herverdeling door middel van regulering, kan op de meeste locaties voor de in Tabel 1 genoemde parkeerdoelgroepen een parkeerplaats worden gevonden die aan voornoemde kwaliteitscriteria voldoet.

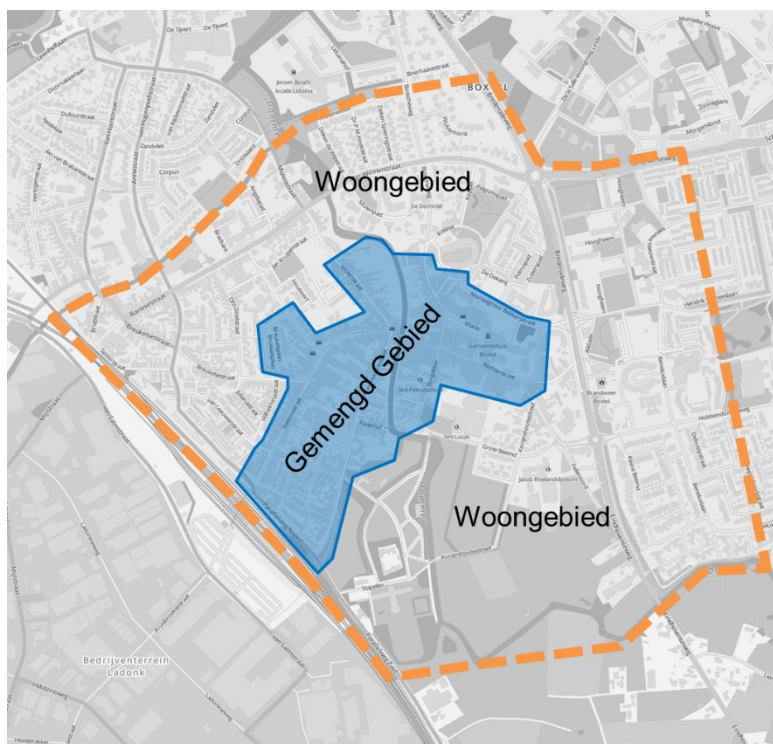
3.6 Spelregels doorontwikkeling maatregelenpakket

Maatregelenpakket voor kleiner gebied én afspraken over doorontwikkeling

Vertretpunt is niet alleen een maatregelenpakket voor een kleiner gebied. Er moet ook een aanpak zijn op welke wijze wordt omgegaan met het parkeerproblemen die bijvoorbeeld in de schil van dat gebied kunnen ontstaan. Uitgangspunt voor die aanpak is dat de belanghebbenden zelf – in meerderheid – bepalen of een parkeerregulering wel of niet wenselijk is. Voor de doorontwikkeling van het maatregelenpakket gelden de volgende spelregels:

1. Karakter gebied als uitgangspunt voor regulering

Aanvullende reguleringsmaatregelen worden gebaseerd op de volgende kaart. Dat betekent dat belanghebbenden volgens Tabel 1 zullen worden gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte, afhankelijk van de locatie waar het parkeerprobleem zich voordoet.



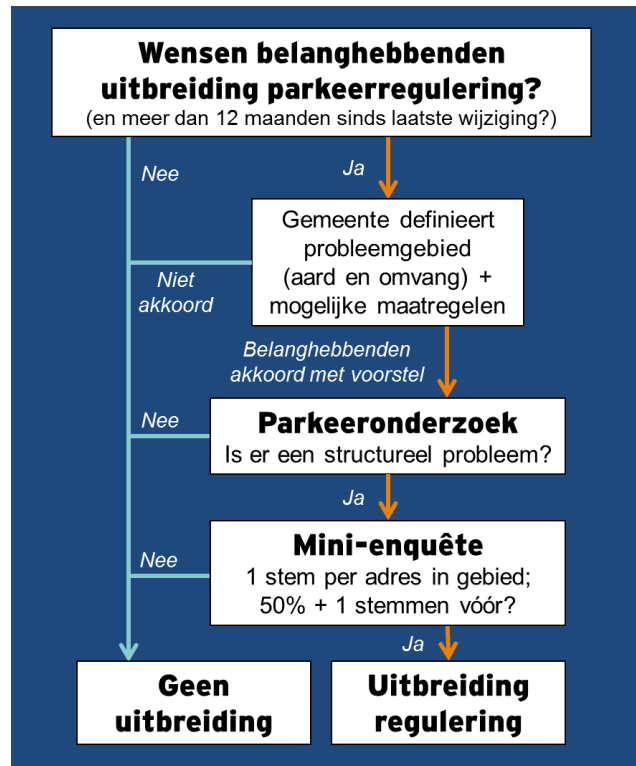
Figuur 3: gebiedskarakterkaart parkeerregulering

2. Probleemdefinitie

Om een goede basis voor parkeerregulering te hebben, gebruikt de gemeente voorafgaand aan een mogelijke wijziging in parkeerregulering altijd een actuele parkeerdruk en -motiefmeting. Mocht deze niet voorhanden zijn, dan laat de gemeente er één uitvoeren in en rond het gebied waarin een parkeerprobleem wordt ervaren. Er kan dan bepaald worden welke groep parkeerders de overlast veroorzaakt, en welke doelgroepen wel of niet gefaciliteerd moet worden. Er moet sprake zijn van structurele overschrijding van de maximaal toelaatbare parkeerdruk of structurele ondercapaciteit voor gewenste doelgroepen, voor tot regulering wordt overgegaan.

De gemeente bepaalt daarbij wat de grenzen van het probleemgebied zijn. Eventuele parkeerregulering zal namelijk voor het gehele probleemgebied gaan gelden. Door

vooraf de grenzen (en verkrijgbare parkeerproducten voor de diverse doelgroepen) van het mogelijke nieuwe reguleringsgebied vast te stellen, bewaakt de gemeente de integraliteit van het totale pakket van reguleringsmaatregelen en voorkomt zij overloopeffecten. Bij het vaststellen van dit pakket van maatregelen is tot op zekere hoogte maatwerk mogelijk.



Figuur 4: spelregels doorontwikkeling parkeerregulering

3. Geschikte maatregelen per doelgroep en per probleem

Als de criteria voor “een parkeerprobleem” daadwerkelijk zijn bereikt (zie paragraaf 3.5), dan kiest de gemeente welke vorm van parkeerregulering daarvoor kan worden geïntroduceerd, op basis van de eerder voorgestelde gebiedsgerichte benadering. Dat wil zeggen dat de gemeente aangeeft welke reguleringsmaatregelen al dan niet toegepast kunnen worden.

4. Draagvlak wijziging bepalen

Alle belanghebbenden binnen het door de gemeente gedefinieerde gebied krijgen vervolgens de mogelijkheid zich in een mini-enquête uit te spreken voor of tegen de voorgestelde reguleringsmaatregelen, waarbij elk adres telt als één stem. Als meer dan vijftig procent van de stemmen voor parkeerregulering is, zal de gemeente de parkeerregulering met de voorgestelde maatregelen uitbreiden. Zo niet, dan wijzigt de gemeente niets aan de bestaande situatie.

5. Wijzigingsagenda

Op het moment dat de belang-hebbenden zich vóór parkeer-regulering zoals door de gemeente voorgesteld hebben uitgesproken, zal de gemeente deze maatregelen zo spoedig mogelijk uitwerken in de benodigde verordeningen en besluiten. Om te voorkomen dat het parkeerbeleid continu wijzigt, zullen er 4 momenten per jaar worden gekozen waarop men een verzoek tot wijziging kan indienen. De gemeente zal er dan voor zorgen dat vóór het bereiken van het volgende indienmoment, nieuwe regulering van kracht is.

Vanaf het moment dat besluitvorming over wel of niet uitbreiden heeft plaatsgevonden, komt het gebied één jaar (12 maanden) niet in aanmerking voor wijziging van het parkeerbeleid.

4. Nieuw maatregelenpakket

4.1 Maatregelenpakket

De nieuwe ontwikkelingen zoals in hoofdstuk 2 toegelicht en doelen en uitgangspunten uit hoofdstuk 3 zijn vertaald naar een bijgesteld maatregelenpakket. Belangrijkste punten van dat pakket zijn:

- Regulering in de vorm van parkeerschijfzones op en rond het NS-parkeerterrein Parallelweg Noord en het parkeerterrein bij de Albert Heijn aan de Prins Hendrikstraat.
- Eenduidigheid in het nieuwe beleid. Parkeerschijfzone ten westen van de Dommel, behoud betaald parkeren Centrum/rondom Markt en bestaande parkeervergunningen.
- Omvang reguleringsgebied teruggebracht tot minimum om parkeercapaciteit voor alle gewenste doelgroepen te faciliteren.
- Tijdelijk: proef met parkeerschijfzone op de parkeerplaatsen bij de Zwaanse brug



Figuur 5: nieuwe maatregelen parkeerregulering (met in geel vergunninghoudersparkeren, in blauw de voorgenomen parkeerschijfzones en in rood de betaald parkeergebieden)

4.2 Toelichting maatregelenpakket

Beperkt startpakket van noodzakelijke maatregelen

Op locaties waarvan op basis van het in oktober 2016 gehouden parkeeronderzoek mag worden verwacht dat er ongewenste verschuiving van langparkeerders (met name werknemers) naar woonbuurten plaats gaat vinden, wordt gestart met parkeerreguleringsmaatregelen die de parkeerduur beperken.

Dit betekent dat het concept waarin direct voor alle buurten in het centrum en Breukelen-Zuid parkeervergunningen worden ingevoerd is verkleind tot een reguleringsmaatregelenpakket op locaties waar de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk staat, van een zodanige afmeting dat de parkeerdruk tot een acceptabel niveau wordt teruggebracht, en met een parkeerproduct dat aansluit bij de wensen van de belanghebbenden in het gebied.

Belanghebbenden kunnen vervolgens zelf aanvragen om de parkeerregulering naar aangrenzende gebieden uit te breiden op basis van de in de parkeervisie geformuleerde spelregels.

Wijziging bestaande regulering buiten noodzakelijke maatregelen

Starten met een afgeslankt pakket van maatregelen betekent ook dat de bestaande regulering kritisch is bekeken. Slechts die maatregelen nemen die noodzakelijk zijn om parkeerdruk te reguleren, betekent ook opheffen van reguleringsmaatregelen waar die overbodig blijken op basis van parkeeronderzoek. Parkeerbeleid opheffen zal uitsluitend gebeuren op basis van de parkeerdrukmeting van begin oktober en de kwaliteitscriteria die gaan gelden voor het gebied waar de regulering van kracht is (gemengd of woongebied).

Op basis van deze visie en het in oktober uitgevoerde parkeeronderzoek wordt de parkeerregulering in de Baroniestraat (tussen Pastoor Erasstraat en Breukelsestraat) opgeheven. Het onderzoek laat zien dat ook zonder regulering voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving beschikbaar is, om de structurele parkeervraag op te vangen.

Uitwerking maatregelenpakket op basis bronlocaties

Op basis van de bronlocaties in paragraaf 2.3 is een maatregelenpakket samengesteld, waarbij eenduidigheid en begrijpelijkheid van beleid voor de gebruiker centraal staat.

1. Parkeerterrein NS langs Parallelweg Noord:

Regulering van dit terrein leidt tot onacceptabele parkeerdruk op het omliggende woongebied. Tenminste het gebied dat begrenst wordt door de Parallelweg Noord, de Breukelsestraat en de Stationsstraat zal hier overlast van ondervinden. Om langparkeerders uit deze buurt te weren is het college voornemens hier overdag een parkeerschijfzone in te voeren met een parkeerduur van 2 uur, waarbij bewoners en ondernemers met een bedrijf op het woonadres in aanmerking komen voor tenminste één ontheffing.

2. Parkeerterrein Prins Hendrikstraat (Albert Heijn)

Regulering van dit terrein leidt tot parkeerdruk op het omliggende gemengde gebied. Bovendien ligt dit gebied in de invloedssfeer van het parkeerterrein NS langs Parallelweg Noord. Omdat ook hier langparkeerders worden verdreven naar de omliggende straten, kiest het college ervoor de voorgestelde parkeerschijfzone te vergroten tot (en inclusief) de straten die vallen binnen het gebied: Stationsstraat, Prins Bernhardstraat tot de Houtwerf, Molenstraat tot de grens van het huidige betaald parkeergebied, Prins Hendrikstraat, Raaphof en de Parallelweg Zuid.

Om langparkeerders uit deze buurt te weren en een overloopeffect in de andere buurten te voorkomen, is het college voornemens in het gehele gebied overdag een parkeerschijfzone in te voeren met een parkeerduur van 2 uur, waarbij bewoners en ondernemers met een bedrijf op het woonadres in aanmerking komen voor tenminste één ontheffing.

Dit betekent dat alle andere reguleringsvormen die op dit moment nog in voornoemd gebied van kracht zijn zullen vervallen. Belanghebbenden die op dit moment in aanmerking komen voor een vergunning, zullen in de volgorde van prioriteit zoals in tabel 1 en binnen de kwaliteitscriteria zoals geformuleerd voor een gemengd gebied in aanmerking komen voor een ontheffing.

N.B.: De Damasthof blijft vergunninghoudersgebied. Het parkeerterrein bij de Zwaanse Brug en het gedeelte van de Rechterstraat waar de proef met de parkeerschijfzone van kracht is, zal na afloop van de proef in principe weer betaald parkeren worden.

3. Centrum Boxtel (rondom Markt)

Op basis van de huidige parkeerdruk en de compensatie van parkeerplaatsen die verdwijnen op de Markt in de binnentuin van het gemeentehuis en langs het Zusterpad, verwacht het college vanuit de visie om zoveel mogelijk parkeerders te faciliteren, op dit moment geen aanvullende reguleringsmaatregelen te moeten nemen. De bestaande regulering ten oosten van de Dommel blijft voorlopig onaangepast van kracht.

4.3 Monitoring en evaluatie maatregelenpakket

Op basis van diverse parkeeronderzoeken en zienswijzen lijkt het beschreven maatregelenpakket tot een parkeersituatie in Breukelen Zuid en het Centrum te leiden waarbij voor zoveel mogelijk doelgroepen een parkeerplaats beschikbaar is. Een belangrijke rol bij de herverdeling van de parkeerdruk vormt het parkeerterrein op het Breukelsplein. Regulering op dit terrein is naar verwachting niet noodzakelijk. Er blijven naar verwachting voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers die korter dan 2 uur in Breukelen Zuid willen parkeren en voor werknemers van het centrum op het parkeerterrein langs de Parallelweg Noord.

Mocht na een evaluatieperiode van 6 maanden blijken dat op deze locaties een kwalitatief parkeerprobleem ontstaat zoals omschreven in paragraaf 3.5, dan neemt de gemeente zelf het initiatief tot doorontwikkeling van het basismaatregelenpakket, volgens de spelregels zoals beschreven in paragraaf 3.6.