

Reactie op het Parkeerbeleidsplan en de nota parkeernormen

Aan de deelnemers van de commissievergadering op donderdag 28 augustus 2025
Betreft agendapunt 5.2 Parkeerbeleid

Geachte leden van de commissie

Ik heb deelgenomen in het participatietraject voor het opstellen van de nota parkeerbeleid en een reactie ingebracht over de ontwerp nota. Op 28 augustus bespreekt u het voorstel voor de vaststelling van de beleidsnota Parkeerbeleid en de nota parkeernormen. Na lezing van beide nota's en de nota van zienswijze, heb ik de behoefte hier op te reageren. In de nota parkeerbeleid wordt voorbijgegaan aan de problemen die zich nu voordoen in bestaande situaties. Mijn verzoek is daarom een aantal passages in de nota aan te passen waarmee daaraan meer recht wordt gedaan

Hierbij verzoek ik u commissie:

- 1 Waar in de beleidsnota centrumgebieden en woongebieden apart zijn onderscheiden dit aan te passen naar centrumgebieden + directe omgeving en op de kaart dit zo aan te geven.
- 2 Het college opdracht te geven de parkeersituatie in de beide centra in samenhang met de directe woonomgeving nader te onderzoeken. Daarbij te voorkomen dat de ruimte voor het parkeren nog meer ten koste gaat van de ruimtelijke- en de woon- en leefkwaliteit van de bewoners.
- 3 Het college te vragen het parkeeronderzoek uit 2014 te actualiseren.
- 4 De parkeernormen ook te gebruiken als referenties voor het beoordelen van bestaande situaties.
- 5 In straten waar de parkeerbelasting hoger is dan 95% met de bewoners daar te bespreken hoe die situatie kan worden verbeterd.
- 6 Te bespreken of het uitgangspunt van parkeren op een afstand van 200 meter wel mogelijk en of wenselijk is

Hierna licht ik deze verzoeken nader toe

Algemeen

Uit de voorgelegde stukken blijkt dat er t.o.v. de ontwerp nota's niets is aangepast. Dat is jammer. Het parkeren en alle verkeersbewegingen die erbij horen raakt veel burgers. Het is een lastig beleidsvraagstuk omdat de vele auto's ergens moeten parkeren, eigenaren dat verwachten en dat heel veel ruimte vraagt. Ruimte die ten koste gaat van een ander gebruik van de openbare ruimte. Het aantal auto's neemt nog verder toe en vraagt nog meer ruimte.

Het beleidsplan biedt de kaders en richtingen hoe de gemeente met parkeren wil omgaan. Het legt de basis voor verdere uitwerkingen en het vaststellen van parkeernormen. Prima tot zover. Maar de beleidsnota biedt nog geen voldoende perspectief voor de vraagstukken die in paragraaf 2.3 geformuleerd zijn. Het zijn algemene beleidslijnen en hoe die uitpakken voor de problemen die zich in de centrumgebieden en directe omgeving voordoen wordt niet zichtbaar. Welke afwegingen worden dan gemaakt. Dat wordt doorgeschoven terwijl burgers juist geraakt wordt door problemen in concrete situaties.

Een evaluatie van het vorige beleid ontbreekt jammer genoeg. Daarom is er geen inzicht in waar het mis gaat en waarom. Welk beleid werkt wel en wat niet om problemen te voorkomen en of oplossen?

In het beleidsprogramma worden bestaande situaties niet getoetst aan de opgenomen parkeernormen. Dat zou wel inzicht geven waar er nu en in de toekomst te weinig parkeerplaatsen zijn. Komt dat dan overeen met waar parkeerproblemen zijn en hoe burgers hun situatie ervaren?

Er ligt een parkeeronderzoek uit het najaar van 2014 van Groen Licht Verkeersadviezen. Dat is niet meer geactualiseerd. Er heeft ook geen monitoring sindsdien plaats gevonden. Dat onderzoek gaf toen al aan dat plaatselijk in het centrum en rondom het Molenendplein sprake was van een zeer hoge parkeerdruk. Figuur 3.9 uit dat onderzoek laat ook zien wat het effect is van de weekmarkt. Op die dag is de parkeerdruk in de Moleneindstraat meer dan 100%. Deze parkeerdruk is zeker niet minder geworden en geeft vaak veel overlast en leidt tot onveilige situaties als alle parkeerplaatsen bezet zijn. Er wordt ook geparkeerd buiten de aangegeven parkeerplaatsen. Overlast is er ook omdat automobilisten rond rijden omdat ze niet gauw een parkeerplaats kunnen vinden en er veel wisselingen zijn.

Figuur 2 geeft de resultaten van een parkeermeting weer die op 3 dagen om 23.00 gehouden is. De conclusie daarvan is: *Parkeernormen geeft veel paarse lijnen te zien met een bezettingsgraad hoger dan 95%. In het algemeen was de bezettingsgraad acceptabel. Er zijn verspreid over Vught straten met een bezettingsgraad boven de 95%. Desondanks kunnen de parkeerders elders in de buurt parkeerplaatsen vinden.*

Deze bevinding komt niet overeen met de reacties van bewoners in de straten waar de bezetting hoger is dan 95%. Op pagina 37 van de nota staat: *In woonwijken spreken we van parkeeroverlast als de parkeerdruk op het maatgevende moment hoger ligt dan 95%.* Een indicatie voor een parkeerprobleem dus. Vaak liggen er straten met een bezetting van 85 tot 95% omheen waarin hiervoor geen oplossing ligt. De constatering dat parkeerders elders in de buurt een parkeerplaats kunnen vinden is te algemeen en doet geen recht aan situaties waarin burgers problemen ervaren. Daarnaast worden omliggende straten daarmee belast en gaat dit ten koste van de ruimtelijke kwaliteit daar.

De meting is gehouden in april om 23.00 uur op 3 dagen. Dit geeft dus geen beeld van de situatie overdag in en nabij de centrumgebieden.

In de "Bestuurssamenvatting" is het beleidsuitgangspunt opgenomen: *"Openbare ruimte en leefbaarheid (groen en verblijfskwaliteit, (lang) parkeren voor het centrum meer op afstand en in woongebieden parkeren binnen de ontwikkeling."* Hierbij wordt onvoldoende onderkend dat het gevolg van parkeren voor het centrum meer op afstand tot gevolg heeft dat geparkeerd wordt in de omliggende woongebieden. Het economisch belang van de centrumgebieden wordt belangrijker gevonden dan om de omliggende woonstraten te vrijwaren van parkeerders die daar niet wonen.

Vervolgens staat er dat dit per gebiedstype is uitgewerkt. Dat betreft alleen de kaders en richtlijnen. Een uitwerking van die gebieden noch de directe relatie van centrumgebied en direct omliggend woongebied ontbreekt. Er ligt geen nieuw parkeeronderzoek dat inzicht geeft in de huidige situatie en de te verwachten toename van de parkeerbehoefte t.g.v. de verdere groei van de Vughtse bevolking. Daarom is het noodzakelijk om in de

centrumgebieden + omliggend woongebied te onderzoeken wat de gevolgen zijn van dit uitgangspunt voor de directe woonomgeving van de centrumgebieden en dat met de belanghebbenden te bespreken.

In 3.6 staat samenvattend:

De huidige parkeersituatie In Vught lijkt, met uitzondering van overloop van parkeren rond de centra en enkele drukke woonstraten in de avonduren, niet voor enorme problemen op gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid te zorgen. De grootste uitdagingen op gebied van parkeren liggen echter in de toekomst verscholen. Door stijgend autobezit in combinatie met de woningbouwopgave wordt de "footprint" van parkeren steeds groter. Dit betekent dat parkeren met de huidige trend in de toekomst een steeds prominenter rol krijgt, terwijl Vught ook ambities heeft op gebied van leefbaarheid en duurzaamheid. In het volgende hoofdstuk staat het toekomstperspectief beschreven en welke invloed dit heeft op de toekomstige parkeersituatie

Reactie: Hiermee worden de huidige problemen onvoldoende erkend en gemakshalve vooral gezien als toekomstige problemen. Dat is ten onrechte. Echte actuele gegevens om dit te beoordelen ontbreken. Deze tekst is zeer suggestief. Het verzoek is deze tekst aan te passen. Het erkennen van een probleemsituatie is stap één. Het aangeven van richtingen voor mogelijke oplossingen is stap twee. Vervolgens mogen in het beleidsprogramma concrete voorstellen voor uitwerkingen niet ontbreken. Hierin blijft de beleidsnota vaag en biedt burgers geen duidelijkheid of een perspectief voor oplossingen.

In de beleidsnota staat dat een maat van 200 meter acceptabel is om een parkeerplaats te vinden. Het is zeer de vraag of dit uitgangspunt in Vught in woonbuurten wel realistisch en wenselijk is. In praktijk willen mensen dicht bij hun woning parkeren en niet verdreven worden naar omliggende straten of nog verder. Het gevolg is ontevredenheid omdat plaatsen in je eigen straat ingenomen wordt door personen van buiten. Uit het kaartbeeld van de parkeermeting blijkt dat rond 23.00 uur er binnen een maat van 200 meter er nog wel parkeermogelijkheden zijn in straten met een bezetting lager dan 85 %. Maar dan sta je dus wel bij een ander voor de deur. Voor het woon- en leefklimaat en een hecht en veilig buurtgevoel is het wel degelijk belangrijk dat burgers zoveel mogelijk in hun eigen straat kunnen parkeren. Er is een relatie tussen het privé- en het openbare gebied. Mijn advies dit in de overwegingen te betrekken.

Verzoek met betrekking tot het Moleneindplein en omgeving

In het beleidsplan is het winkelgebied Moleneindplein als centrum aangeduid. En het omliggende gebied als woongebied. Dat is geen juiste aanduiding. Immers wat betreft parkeren gaat het om het plein plus het omliggend woongebied. Omdat er te weinig parkeergelegenheid is op het plein, daar ook de blauwe zone geldt, worden de omliggende woonstraten belast met parkeerders die daar niet wonen. Beleidsmatig moet het dus gaan om in de kaders en richtlijnen uit te gaan van centrum gebied + omliggend woongebied. Het verzoek is dit in de tekst en het kaartbeeld in de beleidsnota aan te passen.

De normen uit de bijlage 3 Autoparkeernormen getoetst aan het aantal op het Moleneindplein aanwezige parkeerplaatsen.

Volgens de beleidsnota mag het aantal parkeerplaatsen niet worden uitgebreid. Er zijn nu 92 parkeerplaatsen op het plein aanwezig + 8 parkeerplaatsen in het gedeelte met winkels in de Molenstraat. Er is een grote supermarkt van 2000 m² + meer dan 20 winkels/zaken met een gemiddelde oppervlakte van circa 150 m² = circa 3000 m². In totaal gaat het om ruim 5000 m² vloeroppervlakte bvo. Daarnaast zijn er nog veel woningen op de verdiepingen die een eigen parkeerplaats behoeven.

Bij een Fullservice-supermarkt in centra is dat volgens de parkeernormen 3,35 pp tot 5,2 pp (Rest BK) per 100 m². Bij de norm voor het centrum van 3,35 pp zouden er volgens de norm $3,35 \times 50 = 168$ parkeerplaatsen moeten zijn op het Moleneindplein. Volgens bijlage 4 moet rekening worden gehouden met een aanwezigheidspercentage van 100%. Dit nog afgezien van parkeerplaatsen die nodig zijn voor de bovenwoningen. Duidelijk een groot tekort dus. Echter de parkeerplaatsen in de omliggende straten zijn nodig en afgestemd op de daar gelegen woningen en andere aanwezige functies.

In de gebiedsontwikkeling van De Wieken is de parkeerbalans afgestemd op de functies binnen het plangebied (zie de betreffende stukken). Er is dus geen rekening gehouden met een overloop van parkeren vanuit het Moleneindplein.

Duidelijk zal zijn dat er een fors parkeerprobleem is op het Moleneindplein. Een probleem dat op de markdagen tot zeer hinderlijke proporties leidt in de directe woonomgeving.

In de nota parkeerbeleid staat: *6.2.2 Doelgroep op de juiste plek: De parkeerplaatsen in woonwijken zijn bestemd voor bestemmingsverkeer zoals bewoners, hun visite en bezoekers van lokale functies. In woonwijken mogen parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf – dit wordt vreemdparkerders genoemd, geen overlast veroorzaken. Hierbij moet gedacht worden aan werknemers van centra of bedrijventerreinen. Indien deze vreemdparkerders voor overlast zorgen (bijvoorbeeld bij een gemiddelde parkeerdruk hoger dan 95% in een maatgevende periode), zet de gemeente actief in op het nemen van beheersmaatregelen in de vorm van parkeerregulering.*

De werkelijkheid in woongebieden rondom de centra is hiermee in strijd. Met welke oplossingsrichtingen wil de gemeente dit probleem aanpakken? Dat vereist maatwerk om in gesprek met de omgeving gebiedsgerichte oplossingen te bedenken die ook echt zullen werken.

In 7.1 Maatregelenprogramma en financiële uitwerking zijn opgenomen als uitwerking: *“de aanpak parkeren in centra” en “de aanpak parkeerproblematiek woonwijken”.*

Het uitdrukkelijk verzoek is aan de raad deze twee voorgestelde uitwerkingen wat betreft het Moleneindplein plus omgeving gecombineerd z.s.m. aan te pakken en hoge prioriteit te geven. Dit mede nu gebouwd gaat worden in De Wieken; daarvoor parkeerplaatsen verdwijnen en de omliggende straten daarna opnieuw moeten worden ingericht. Dit verzoek sluit aan op de beleidsteksten in de beleidsnota, zie de bijlage.

Reactie op de voorgestelde Nota Parkeernormen 2025

Paragraaf 1.1 begint met *“Visie op parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen”.*

In deze inleiding ontbreekt een *“visie op bestaande situaties”.* Het zal u bekend zijn dat circa 90% van het toekomstige bebouwde gebied er al staat. Het opnemen van een visie op de

bestaande situatie in de beleidsnota is dus zeker relevant kan niet worden gemist. Geadviseerd wordt deze toe te voegen.

In paragraaf 2.1 staat: *“De initiatiefnemer is verantwoordelijk”*. Hier ontbreekt de passage: *“de gemeente is verantwoordelijk voor bestaande situaties in het openbare gebied”*. Zo is het mooi om de parkeerrechten bij nieuwe ontwikkelingen te regelen in de omgevingsvergunning. Maar veruit de meeste openbare parkeerplaatsen liggen er al en daarvoor gelden geen duidelijke parkeerrechten behoudens claims die de huidige functies daarop kunnen doen gelden. Welke rechten daarop gelden nu al en hoe is dat geborgd? Dat mag in de beleidsnota niet ontbreken.

Bijlage

Relevante beleidsteksten m.b.t. het Moleneindplein

In 5.1 staat: *“De gemeente is sturend waar parkeeroverlast wordt geconstateerd, sturend bij het gebruik van de straatparkeervoorzieningen in het centrum en daar waar gebiedsgewijze keuzes worden gemaakt aan de hand van het STOMP-principe en het 4B-principe”*

Principe: Een geleidelijke transitie naar meer sturend parkeerbeleid is noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren

5.4.2 Openbare ruimte en leefbaarheid

Uitgangspunt: Vught wil een gezonde leefomgeving en een groene, openbare ruimte met hogere verblijfskwaliteit aan alle inwoners bieden. Daarom moet de openbare ruimte worden ingericht voor ontmoeten en verblijven en minder voor het parkeren van auto's.

Verbetering kwaliteit openbare ruimte

Parkeren wordt stapsgewijs als sturingsinstrument ingezet om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en daarmee bij te dragen aan een gezonde leefomgeving voor de centra, woonwijken en bedrijventerreinen.

Bestaande woonwijken

In de bestaande woonwijken wordt stapsgewijs gewerkt naar een duurzamere leefomgeving. Etc.

6.1 Centrumgebieden

6.1.1 Wat wil de gemeente bereiken

Geclusterde parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum hebben de voorkeur. Kleinschalige, gefragmenteerde parkeervoorzieningen in het centrum zorgen namelijk voor verkeersbewegingen in en door het centrum. Met parkeren op (gepaste) afstand worden verplaatsingen te voet gestimuleerd. Bij nieuwe ontwikkelingen verkent de gemeente de mogelijkheden om parkeren te clusteren aan de randen van het centrum. Op deze plekken zou bijvoorbeeld de tweede auto van een (nieuwe) bewoner geparkeerd kunnen worden of werknemers van het centrum.

Parkeren voor bewoners

De centrumgebieden van Vught hebben ook een woonfunctie. De bereikbaarheid van bewoners blijft gewaarborgd. Dit betekent dat bewonersparkeren gefaciliteerd wordt binnen een loopafstand van 200 meter in (gebouwde (eigen)) parkeervoorzieningen en op straat. In de woonstraten rondom het winkelgebied is het parkeren specifiek bedoeld voor bewoners, visite van bewoners maar ook voor kortparkerende bezoekers van het centrum.

Als de bezettingsgraad in de woonwijken rondom de gereguleerde gebieden boven de 90% is tijdens de reguleringstijden, spreken we van een parkeerprobleem en zet de gemeente maatregelen in om de overlast van parkeren aan te pakken. Hierbij moet gedacht worden aan het uitbreiden van de blauwe zone. De gemeente gaat structureel de parkeersituatie monitoren. Dit kan betekenen dat de blauwe zone rond de woonstraten in het centrum en het Moleneindplein moet worden uitgebreid, zodra een te hoge parkeerdruk wordt geconstateerd.

Reactie op de nota van zienswijzen

3.2 Reactie 2

Reactie gemeente (betreft omgeving Moleneindplein):

Deze reactie is een ontkenning van de problemen die zich voordeden als gevolg van de parkeerdruk.

Als deze reactie wordt overgenomen betekent dit dat uw raad de huidige parkeerdruk acceptabel acht zonder een analyse wat die druk in de dagelijkse situatie voor de omwonenden betekent en of dat acceptabel is. Er zijn meerdere piekmomenten dan alleen de dagen waarop er markt is. Ook op alle feestdagen; zaterdag; de kermis is er te weinig parkeergelegenheid op het Moleneindplein waar ook nog een groot aantal bovenwoningen staan. Ten gevolge van de blauwe zone wijken langparkeerders uit naar het omliggende woongebied. De opmerking nog te onderzoeken naar mogelijkheden aan de randen van het centrum betekent feitelijk in de omliggende woongebieden. T.a.v. het Moleneindplein is er al heel lang geweest op de mogelijkheid voor parkeren bij de kerk aan de Lidwinastraat voor in elk geval langparkeerders. In de praktijk kan de gemeente daar kennelijk niet op sturen. Gesteld wordt (pag.16): *Wonen in het centrum heeft voor- en nadelen. Parkeerplaatsen moeten sneller gedeeld worden met bezoekers van het centrum. De loopafstand is daarop afgestemd.*

Deze reactie is veel te algemeen en niet aanvaardbaar. Een inhoudelijk afweging wat dit in het betreffende centrumgebied plus omgeving betekent ontbreekt. Het gaat om een combinatie van factoren die de parkeerdruk veroorzaken en van invloed zijn op de woon- en leefomgeving. Het probleem is dat het nadeel van wonen in het centrum en omgeving afneemt door de toename van parkeerders en de verkeersdruk en het voordeel van wonen in het centrum vervolgens afneemt. De verhouding woonkwaliteit/aantal parkeerders raakt steeds meer in onbalans. Met een verwijzing dat de gemeente de parkeersituatie gaat monitoren en kan aanscherpen als dat nodig blijkt, is al achterhaald.

Ook de reactie: *“De criteria voor overlast zijn onder oplossingsrichtingen in paragraaf 6.1.3 geformuleerd. Met periodieke metingen toetsen we daarop”* is zeer onbevredigend. Dat is nu al nodig. Het parkeeronderzoek uit 2014 maakte al duidelijk dat de parkeerdruk in de woonomgeving te hoog was. De reactie daaroop luidt: *Random het Moleneindplein ligt de parkeerdruk hoog. Maatregelen zijn tot dusver niet getroffen. Het voorgestelde beleid voorziet in mogelijke maatregelen als er sprake is van overschrijding. De reactie leidt niet tot aanpassing van het Parkeerbeleidsplan of de Nota parkeernormen 2025.* Kortom waar de gemeente wil inzetten op een meer sturend beleid blijft dat gewoon achterwege en wordt er aan voorbij gegaan dat de problemen in 2025 zijn toegenomen en nog verder zullen toenemen indien sturend beleid achterwege blijft.

Dat staat er: *Er is nu gekozen voor de loopafstand van 200 meter. Als men dichterbij een plek vindt, zal deze gebruikt worden. Bij uitvoeren van maatregelen wordt meer specifiek naar de situatie gekeken.* Dat al gebleken is dat die aannahme van 200 meter in de praktijk veel te ruim is, wordt niet onderkend. Degenen die op het Moleneindplein werken nemen morgens vroeg al de dichtstbij gelegen (openbare)parkeerplaatsen de gehele dag in gebruik. Nergens uit is gebleken is dat werknemers en bezoekers bereid zijn op 200 meter afstand te parkeren.

Er zijn meer dan genoeg redenen om nu al specifiek de situatie op het Moleneindplein en directe omgeving te onderzoeken.

Verzoek aan uw raad:

De betreffende teksten in de nota van zienswijzen aan te passen

Reactie gemeente over de parkeermeting 2023 (pag.13):

De weergave van de parkeerdruk is informatief en is geen aanleiding om te zoeken naar oplossingen voor al dan niet geconstateerde knelpunten. Bij uitvoering van maatregelen zal afstemming met de omgeving plaats vinden.

Deze reactie is te betreuren omdat voor een aantal deelnemers in het participatietraject de hoge parkeerdruk in hun straten reden was voor hun deelname. Van die bijeenkomsten zijn geen verslagen gemaakt die de raad daar inzicht in geven. Er is wel degelijk aanleiding om bepaalde situaties in woongebieden nader te bezien zoals in Vught Noord en de omgeving van de Kerkstraat.