

# Nota van zienswijzen

Parkeerbeleidsplan

**10 juli 2025**

Vught

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 2
1.1 Aanleiding ..... 2
1.2 Proces ..... 2
1.3 Leeswijzer ..... 2
2. Inspraak ..... 3
2.1 Inleiding ..... 3
2.2 Huidige forse parkeerdruk ..... 3
2.3 Onvoldoende openbaar vervoer ..... 4
2.4 Beperkte mogelijkheden gebruik deelauto ..... 4
3. Inspraakreacties ..... 5
3.1 Reactie 1 ..... 5
3.2 Reactie 2 ..... 5
3.3 Reactie 3 ..... 7
3.4 Reactie 4 ..... 8
3.5 Reactie 5 ..... 10
3.6 Reactie 6 ..... 11
3.7 Reactie 7 ..... 22
3.8 Reactie 8 ..... 23
3.9 Reactie 9 ..... 24

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het parkeerbeleid van de gemeente Vught, met daarin opgenomen de gemeentelijke parkeernormen, is meer dan tien jaar geleden vastgesteld. In deze tien jaar heeft de gemeente zich ontwikkeld en te maken gekregen met nieuwe trends en wensen binnen mobiliteit, bijvoorbeeld een hogere prioritering van fietsen en lopen. De visie en ambitie van de gemeente zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie, het Coalitieakkoord 2023 – 2026 en de Mobiliteitsvisie 2035. Ook zijn de parkeerkencijfers van CROW inmiddels geactualiseerd. Voor de gemeente is dit de aanleiding voor actualisatie van het parkeerbeleid van de gemeente Vught. De parkeernormen zijn hierin losgekoppeld van het beleid, zodat deze makkelijker geactualiseerd kunnen worden.

Het Parkeerbeleidsplan en de Nota parkeernormen 2025 hebben ter inzage gelegen. Op deze documenten zijn zienswijzen ingediend. In de voorliggende Nota van zienswijzen is aangegeven of en op welke wijze de zienswijzen leidt tot aanpassingen van de documenten.

## 1.2 Proces

Voor de totstandkoming van het Parkeerbeleidsplan is een zorgvuldig en integraal proces doorlopen. Een ambtelijke projectgroep heeft gewerkt aan de analyse van de huidige situatie, beleidskaders, visievorming, gebiedsgerichte uitwerking en bestuurlijke afstemming. Verder heeft een participatietraject plaatsgevonden via een parkeerpanel. Dit panel leverde input over knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen in lijn met de Omgevings- en Mobiliteitsvisie. Deze zijn daarna meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.

Vanaf 23 april tot 5 juni 2025 heeft het concept-plan ter inzage gelegen. Het stuk was online en bij de receptie van het gemeentehuis te raadplegen. De terinzagelegging is verder gecommuniceerd met de deelnemers aan het parkeerpanel. De ontvangen reacties van de belanghebbenden zijn in deze Nota van zienswijzen verwerkt.

## 1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding en het proces. In hoofdstuk twee gaan we in algemene zin in op de ontvangen reacties. Het derde hoofdstuk behandelt de individuele reacties en geeft daarop een reactie.

# 2. Inspraak

## 2.1 Inleiding

Hoofdstuk 3 gaat in op de individuele reacties. In dit hoofdstuk komen de aspecten aan bod die meer algemeen van aard zijn en die in meerdere reacties genoemd zijn.

De strekking van de ontvangen reacties bestaat voor een deel uit opmerkingen over de huidige parkeersituatie en het sturende beleid dat niet aansluit op de huidige situatie van Vught. Zo gaan de reacties over:

- Huidige parkeerdruk, die als hoog wordt ervaren.
- Onvoldoende openbaar vervoer van en naar de kleine kernen.
- Beperkte mogelijkheid in spontaan gebruik deelauto's.

Inhoudelijk voor het parkeerbeleid zijn er reacties over:

- De woordkeuze van het Parkeerbeleidsplan.
- Vraag of volledig voorzien in de parkeerbehoefte wenselijk is.

Onderstaand gaan we in op deze aspecten.

## 2.2 Huidige forse parkeerdruk

Verschillende bewoners ervaren parkeerproblemen in en rondom het centrum van Vught en het Moleneindplein. Dit komt doordat de parkeerplaatsen worden gebruikt door bezoekers en personeel van de kantoren en winkels, maar ook door werknemers van woonzorgcentrum Theresia. Het parkeerprobleem vindt dan voornamelijk plaats gedurende de openingstijden van de kantoren en winkels. Op deze tijden is het volgens de bewoners lastig een parkeerplaats te vinden voor de eigen auto('s), laat staan voor bezoekers. Een bewoner stelt hierbij een parkeervergunning voor de bewoners voor.

*Antwoord*

We zetten in op een zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeerplaatsen. Dus 's avonds en 's nachts parkeren de bewoners en overdag parkeren medewerkers en bezoekers. Dit is een spanningsveld. Maar als we plaatsen voor één doelgroep reserveren dan maken we teveel parkeerplaatsen en verhard oppervlak. We beschrijven daarom wanneer we op locaties spreken van een te hoge parkeerdruk.

## 2.3 Onvoldoende openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de kernen Helvoirt en Cromvoirt schiet tekort. Er rijdt enkel een buurtbus, die op werkdagen slechts één keer (of zelfs minder) per uur rijdt tussen 9.00 en 17.00 uur. Deze beperkte dienstregeling wordt als onvoldoende ervaren om het openbaar vervoer als een realistisch alternatief voor de auto te beschouwen. In lijn met het STOMP-principe sluit deze situatie niet aan bij het beleid om openbaar vervoer gebruik te stimuleren.

*Antwoord*

Er is inderdaad ruimt voor verbetering en versterking van het openbaar vervoer aanbod. Daarvoor is de gemeente voor een groot deel afhankelijk van provincie als concessie-eigenaar en de aanbieder van het openbaar vervoer. In lijn met het willen bieden van meer alternatieven, zetten we met het parkeerbeleid in op het beschikbaar krijgen van deelmobiliteit. Dit als aanvulling op openbaar vervoer.

## 2.4 Beperkte mogelijkheden gebruik deelauto

Deelvervoer is in de praktijk niet goed bruikbaar. Specifiek wordt genoemd dat het initiatief ‘Automaatje’ slechts functioneert als het gebruik enkele dagen van tevoren wordt aangevraagd, wat spontaan gebruik lastig maakt.

*Antwoord*

Automaatje is een voorbeeld van deelmobiliteit. De wens is om bredere initiatieven van de grond te krijgen. Daar wordt vanuit de Mobiliteitsvisie 2035 ook op ingezet. Het feit dat hier melding van wordt gemaakt zien we als kans om hierop in te zetten. Het daadwerkelijk beschikbaar krijgen van deelvervoer is de verantwoordelijkheid van marktpartijen. Als een initiatief zich aandient zal de gemeente zich inzetten om dit mogelijk te maken.

# 3. Inspraakreacties

Dit hoofdstuk gaat in op de individuele inhoudelijke reacties die we ontvangen hebben. Er zijn negen reacties ontvangen. Per partij zijn de argumenten overgenomen en van een reactie voorzien. Aanvullend is aangegeven of de reactie tot bijstelling van het parkeerbeleid vraagt en zo ja, in welke vorm. Dat lichten we per reactie toe.

De reacties zijn in willekeurige volgorde en anoniem weergegeven.

## 3.1 Reactie 1

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 1.1 | Geen betaald parkeren in Vught dus geen veranderingen in parkeer regels. | Op dit moment is betaald parkeren in Vught geen overweging. | Nee | Nvt |

## 3.2 Reactie 2

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 2.1 | Er mag beter gekeken worden naar het parkeren voor bewoners. Medewerkers van Kruidvat, Primera en de apotheek parkeren de volledige werkdag in de straat waardoor bewoner lastig de auto kan | Om niet te veel verharding en parkeerplaatsen aan te moeten leggen, zetten we in op dubbelgebruik. Werknemers overdag en bewoners ’s avonds. Dat geeft druk. Deels accepteren we die druk. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | parkeren in de eigen straat. Ook mede doordat veel bewoners twee auto's hebben. | Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid tot parkeren voor werknemers aan de randen van het centrum, zie paragraaf 6.1.2 van het Parkeerbeleidsplan.<br>Ook een tweede auto geeft parkeerdruk. Dat bezit kunnen we echter niet verbieden. | | |
| 2.2 | Op donderdagen is het door de markt op het Moleneindplein overvol. | Dit is bekend. Hiervoor geldt dat het niet wenselijk is op piekmomenten de parkeercapaciteit af te stemmen, omdat dat leidt tot veel beperkt gebruikte parkeerplaatsen en verharding. | Nee | Nvt |
| 2.3 | Medewerkers en bezoek van woonzorgcentrum Theresia parkeren in omliggende straten in plaats van op het terrein van het woonzorgcentrum. Gevolg is dat bewoners de eigen auto dus niet kunnen parkeren in de eigen straat. | Parkeren gebeurt bij voorkeur op eigen terrein. Dit geldt ook voor de genoemde situatie. Dit maakt dat we op basis van deze reactie geen aanpassing doen aan het beleid maar dat we dit oppakken als een melding en contact gaan leggen met woonzorgcentrum Theresia. | Nee | Nvt |

## 3.3 Reactie 3

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 3.1 | Gedurende kantoortijden is er voor bewoners (en bezoekers) geen mogelijkheid om te parkeren aan de Helvoirtseweg of op het parkeerterrein voor de oude bibliotheek doordat kantoor- en winkelpersoneel gebruik maakt van de parkeerplaatsen. | Zie antwoord bij 2.1 | Nee | Nvt |
| 3.2 | Op bovengenoemde locaties staat het verder vol met bedrijfswagens en bussen. | Zie antwoord bij 2.1 | Nee | Nvt |
| 3.3 | Bewoner stelt een vorm van een vergunning om bewoners de mogelijkheid te bieden de eigen auto te kunnen parkeren voor. | Hierin voorziet het beleid, als aantoonbaar de parkeerdruk meer is dan 90%. Om dat te meten, wordt voorzien in periodieke tellingen. | Nee | Nvt |

## 3.4 Reactie 4

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 4.1 | Bewoner constateert op nagenoeg elke pagina een vorm van dwang of drang door met name bewoording als sturing, handhaving, regulering, etc. en klimaatverandering. | We zetten in op sturend beleid. Dan zijn dergelijke bewoordingen niet te voorkomen. | Nee | Nvt |
| 4.2 | Openbaar vervoer in Helvoirt en Cromvoirt is ver ondermaats doordat er enkel een buurtbus op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur eens per uur rijdt. Momenteel kan het OV niet dienen als alternatief voor de auto. | Zie antwoord bij paragraaf 2.3. Deelmobiliteit kan hieraan een bijdrage leveren. Gemeente werkt graag mee aan alternatieven. | Nee | Nvt |
| 4.3 | In praktijk zijn deelauto's (automaatje) niet goed te gebruiken. Bij gebruik moet een aantal dagen van tevoren worden aangegeven wanneer je er gebruik van wilt maken. | Zie antwoord bij paragraaf 2.4. Een ruimer aanbod aan deelmobiliteit kan tot verbetering leiden. Gemeente werkt hier graag aan mee. | Nee | Nvt |
| 4.4 | In voornamelijk Torenstraat worden auto's geparkeerd op het trottoir waardoor voetgangers over de weg moeten lopen. | Foutparkeren pakken we aan door communicatie en eventueel handhaving. Daar voorziet het beleid in. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4.5 | De kwaliteit van de trottoirs in Helvoirt is slecht (kuilen, bulten, losliggende stenen) waardoor het voor minder mobiele personen (rollator/stok) lastig is om te lopen. Dit sluit niet aan op het sturend beleid om meer te lopen. | Als de kwaliteit van de verharding te wensen overlaat kan daar melding van gemaakt worden bij de gemeente. Recent zijn, naar aanleiding van vergelijkbare meldingen over voetpaden in Helvoirt, herstelwerkzaamheden uitgevoerd. In het parkeerbeleid gaan we niet in op de kwaliteit van de verharding en daarom leidt deze reactie niet tot aanpassing van het parkeerbeleid of de parkeernormen. | Nee | Nvt |

## 3.5 Reactie 5

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 5.1 | Bewoner ziet aantal tegenstrijdigheden tussen de ambities en droomsituatie en wat realiseerbaar is. | Dit is een visie van de bewoner. Omdat niet duidelijk is waar de verschillen gezien worden, kunnen we daar hierbij niet verder op reageren. | Nee | Nvt |
| 5.2 | Verwijderen van het betaald parkeren (pagina 33) | We zetten niet in op betaald parkeren. Dit wordt inderdaad verwijderd. | Ja | Betaald parkeren weghalen. |
| 5.3 | Ontheffingen moeten in het uitvoeringsprogramma goed verwoord worden zodat ambtenaar er mee kan werken. | In paragraaf 6.1.3 Oplossingsrichtingen is dit verwoord. We zijn van mening dat de betreffende ambtenaar met een afstandscriterium en de concrete grenswaarde voor parkeerdruk voldoende uit de voeten kan. We stellen geen aanpassing van het Parkeerbeleidsplan en de Nota parkeernormen 2025 voor. | Nee | Nvt |

## 3.6 Reactie 6

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 6.1 | Motorvoertuigen zijn het straatbeeld gaan domineren, dit gaat ten koste van de verblijfskwaliteit. Het is daarom de vraag of het mogelijk en verstandig is om in alle parkeerbehoeften van het gemotoriseerde verkeer te voorzien. Verwachting is dat meer rigoureuze maatregelen nodig zijn dan de beoogde inzet van een geleidelijke transitie zoals deze momenteel in het parkeerbeleidsplan is opgenomen. | Er zijn duidelijke grenswaarden aangegeven voor het treffen van maatregelen. Het beleid is sturend, maar houdt rekening met het huidige autogebruik. De keuze is gemaakt om voor de geleidelijk aanpak te gaan. We monitoren de parkeersituatie in Vught en kunnen het beleid in de toekomst aanscherpen mocht dat gewenst zijn. | Nee | Nvt |
| 6.2 | Verwachting is dat het onontkoombaar is om de dominantie van gemotoriseerde voertuigen in de openbare ruimte te beperken zeker in zones waar dit nu al ten koste gaat van de verblijfskwaliteit. | Ook hier wordt een verwachting uitgesproken. Die weerspreken we niet, maar deze vraagt nu niet om aanpassing van het beleid. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6.3 | Terecht staat in 5.4.2 Openbare ruimte en leefbaarheid, dat er keuzes moeten worden gemaakt op welke wijze de openbare ruimte wordt ingericht. Dat kan echter betekenen dat dit soms plaatselijk ten koste moet gaan van de bereikbaarheid van het gemotoriseerde verkeer. In 5.4.3 is te lezen dat Vught de aantrekkelijkheid van haar economische centra wil behouden en dat het mogelijk moet blijven daar met de auto te komen. Hierin zit een groot spanningsveld. Is het dan wel realistisch de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te behouden en te vergroten gelet op de te verwachte toename van de parkeerbehoefte? | We zetten in op een meer sturend beleid, maar vanuit het gegeven dat in de bestaande situatie de auto nog steeds belangrijk is. We volgen de redeneerlijn en zien het spanningsveld ook. Echter, hebben we er nu voor gekozen om op het parkeren zodanig beleidsmatig in te zetten, zoals nu verwerkt in het plan. | Nee | Nvt |
| 6.4 | Figuur 2 is niet goed leesbaar door de kleine schaal van de afbeelding. | Dit is een meer informerende afbeelding. We nemen deze in de bijlagen groter op. | Ja | Afbeelding 2 opnemen in bijlagen, paginagroot. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6.5 | Uit parkeermeting blijkt dat de bezettingsgraad in veel straten hoog is. De conclusie dat in het algemeen de bezettingsgraad acceptabel is en men elders wel kan parkeren doet geen recht aan de resultaten van dit onderzoek. Vergeleken met de situatie in de centra van de grote steden valt het in Vught nog wel mee maar is dat een juiste vergelijking? | Hier staan twee eigen conclusies. De vraag is terecht, maar met het beleid accepteren we een relatief hoge parkeerdruk. De straten waarin die gemeten is, zijn beperkt en dan is binnen de acceptabele loopafstand voldoende capaciteit aanwezig. | Nee | Nvt |
| 6.6 | De parkeermeting geeft alle aanleiding de ruimtelijke situatie en -aanvaardbaarheid in de rood en paars aangeduide straten in figuur 2 van het parkeerbeleidsplan nader te onderzoeken en te bespreken met de buurt. In het verrichte parkeeronderzoek is de leefbaarheid ter plaatse niet onderzocht. Daarom is waar dit wel gesteld wordt in de samenvattende conclusie niet juist. Op basis van een ruimtelijk onderzoek kan pas bezien worden of maatregelen wenselijk en of nodig zijn (zie de tekst onder 4 Openbare | 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. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ruimte en de ambities in de Omgevingsvisie). In de afgelopen jaren zijn geparkeerde motorvoertuigen het ruimtegebruik gaan overheersen. Het is te kort door de bocht er aan voorbij te gaan waar dit te koste is gegaan van de leefbaarheid en ander ruimtegebruik. | | | |
| 6.7 | In de Mobiliteitsvisie staat dat de gemeente vooral meer keuzevrijheid wil bieden in de wijze van verplaatsen en het bieden van meer mogelijkheden en kansen voor ander vervoerswijzen. De vraag wordt niet gesteld of dat wel voldoende is om de ruimtelijke doelen uit de Omgevingsvisie te kunnen halen. Zonder plaatselijk belemmerende regels voor het parkeren te stellen is een voldoende ruimtelijke kwaliteit niet te waarborgen. De in 4.6 opgenomen kaders bieden daarvoor mogelijkheden maar daarbij is relevant hoever wil de gemeente | Hoofdstuk 4 beschrijft de kaders voor het parkeerbeleid. Dit wordt in de daarna volgende hoofdstukken verder uitgewerkt. Daarin is dan ook beschreven hoever de gemeente wil gaan. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | daarmee gaan om de ruimtelijke kwaliteiten te waarborgen. | | | |
| 6.8 | Koers voor parkeren: Het “STOMP” principe is een aardige benadering maar hoe verhoudt zich dit t.a.v. de ruimte die de verschillende vervoersmiddelen innemen?<br>Reactie op hoofdstuk 5.3: Is het ruimtelijk mogelijk dat het aanbod parkeervoorzieningen in evenwicht is met de vraag? Kijkend naar Moleneindplein (en directe omgeving) en centrum waar dit niet mogelijk is. Het plaatselijk beperken van de parkeerduur in de blauwe zone en of betaald parkeren kan een oplossing zijn. | STOMP is een vertrekpunt, voor de benadering van de inrichting van de openbare ruimte. Dit kan echter niet ineens voor de gehele gemeente anders, maar geeft een denkrichting mee.<br>Het beperken van de parkeerduur is nadrukkelijk als maatregel opgenomen in het plan. | Nee | Nvt |
| 6.9 | Een geleidelijke transitie d.m.v. Beïnvloeden; Benutten; Beheersen en Bouwen is begrijpelijk. Maar in de huidige situatie waar de parkeerdruk al te hoog is, zijn we de fase van beïnvloeden en benutten eigenlijk al voorbij. Is het verstandig om per | Er is gewerkt met een gebiedsgerichte visie op parkeren en uitwerking van de maatregelen. Daarin is dus voorzien. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | gebied te bezien welke strategie daar het beste kan worden toegepast? | | | |
| 6.10 | Reactie op alinea ‘parkeren voor bewoners’ onder 6.1.1. Dit kan leiden tot een situatie dat bezoekers dicht bij centrumvoorzieningen parkeren en de bewoners verderop een parkeerplaats moeten zoeken. Dit terwijl bewoners toch meer rechten zouden mogen hebben. | Wonen in het centrum heeft voor- en nadelen. Parkeerplaatsen moeten sneller gedeeld worden met bezoekers van het centrum. De loopafstand is daarop afgestemd. | Nee | Nvt |
| 6.11 | Reactie op alinea ‘wijkwinkelcentra’ onder 6.1.2. De ervaring m.b.t. het Moleneindplein en omliggende straten is dat nu al regelmatig sprake is van parkeeroverlast. Werknemers en eigenaren van de winkels en bedrijven parkeren in de woonomgeving. | De criteria voor overlast zijn onder oplossingsrichtingen in paragraaf 6.1.3 geformuleerd. Met periodieke metingen toetsen we daarop. | Nee | Nvt |
| 6.12 | Reactie op alinea ‘aanpakken parkeerproblemen’ onder 6.1.1. In het parkeeronderzoek uit 2014 kwam al naar voren dat op de drukste momenten de bezettingsgraad rond het Moleneindplein in enkele straten | De laatste metingen zijn daarin maatgevend. Daarbij toetsen we aan parkeerdruk binnen de loopafstanden. Rondom het Moleneindplein ligt de parkeerdruk hoog. Maatregelen zijn tot dusver niet getroffen. Het voorgestelde | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | al boven de 90% lag. Daar is weinig mee gedaan. | 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. | | |
| 6.13 | Tot op heden zijn werknemers en bezoekers van het Molenendplein niet bereid om op een loopafstand tot 200 meter te parkeren. Of de geformuleerde uitgangspunten realiseerbaar zijn vraagt om een concrete uitwerking per centrumgebied. Daaruit blijkt pas of deze uitgangspunten in de praktijk haalbaar zijn en er ruimte blijft vanuit leefbaarheid en groen/milieu en of meer sturing nodig is. In 7.1 van het parkeerbeleidsplan wordt als uitwerking alleen verwezen naar de aanpak in 6.2. Dat is onvoldoende. | 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. | Nee | Nvt |
| 6.14 | In de blauwe zones kan tot 2 uur geparkeerd worden. Dat is best lang en er is een marge voor handhaving van 30 minuten. Te overwegen is om | Aanpassen van de parkeerduur is wel mogelijk als uit de monitoring van de parkeersituatie blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn. Die | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | deze tijd, zeker op het Moleneindplein en in de drukte straten in het centrum, te beperken tot maximaal 1 uur. | conclusie is nu niet getrokken en daarom is voor aanpassing niet gekozen. | | |
| 6.15 | In de woongebieden rondom het Moleneindplein is een maat van 200 meter waarbinnen bewoners nog kunnen parkeren alvorens zij in aanmerking komen voor een ontheffing wel erg ver. Zeker als werknemers en bezoekers vervolgens wel voor je woning kunnen parkeren. Die maat mag geen norm worden. | Daar is wel voor gekozen, als sturend element van het parkeerbeleid. Daar toetsen we aan. | Nee | Nvt |
| 6.16 | Prima dat in de komende jaren het parkeren gemonitord wordt met actuele data. Het vorige parkeeronderzoek dateert van 2014. Een evaluatie van de ontwikkelingen sinds 2014 ontbreekt en hoort onderdeel te zijn van dit beleidsplan. Dat geeft inzicht in welke mate beleidsdoelen haalbaar zijn en welke strategie nodig is. | Hoofdstukken 3 en 4 kijken naar de huidige situatie en trends en ontwikkelingen. Daar is dus aandacht voor geweest, op basis waarvan in hoofdstuk 5 de koers is bepaald. | Nee | nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6.17 | In de inleiding staat dat de nota eisen stelt aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is te beperkt. Evenzo geeft deze ook inzicht in de parkeerbehoefte in huidige situaties en kan ook daarvoor gebruikt worden. Voor nieuwe ontwikkelingen is de initiatiefnemer verantwoordelijk. Toegevoegd moet worden dat voor bestaande situaties de gemeente op zijn minst mede verantwoordelijk. In het verleden zijn lagere normen toegepast dan welke nu zouden worden toegepast. Dat heeft gevolgen in bestaande situaties. | Het is een juiste constatering dat in het verleden in bepaalde gevallen lagere parkeernormen zijn gehanteerd. Met de historische ontwikkelingen zoals een toename van het autobezit, heeft dit gevolgen voor de parkeersituatie. We hebben hier oog voor en stellen grenzen aan de parkeerdruk met mogelijk maatregelen tot gevolg. Dit is verwoord in het Parkeerbeleidsplan. De parkeernormen uit de Nota parkeernormen 2025 hanteren we bij nieuwe situaties. Planologisch kunnen en mogen wij parkeerbeleid en -normen niet van toepassing verklaren op de bestaande omgeving. | Nee | Nvt |
| 6.18 | In 6.2 is de borging van parkeeroplossingen beschreven. Is het parkeren op eigen terrein, zeker op opritten van woningen, wel afdoende te waarborgen in een omgevingsvergunning en hoe stel je dat veilig in bestaande situaties | Dit is een vraag.<br>Bij het eventueel toekennen van parkeerrechten wordt hier rekening mee gehouden en wordt gekeken of er sprake is van een parkeervoorziening op eigen terrein. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | waarbij de parkeerruimte op de eigen kavel anders gebruikt wordt? | | | |
| 6.19 | In hoofdstuk 7 komt reactie 6.18 terug m.b.t. het vastleggen van afspraken. Dat is daarin gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Het zou ook mogelijk moeten worden om (bestuurlijke) afspraken te maken in bestaande situaties. Verzoek is dit in hoofdstuk 7 aan te vullen met dergelijke mogelijkheden tot afspraken, ook al zijn die mogelijk minder bindend. | Het beleid heeft normaliter alleen effect op ruimtelijke ontwikkelingen en niet met terugwerkende kracht op bestaande situatie. | Nee | Nvt |
| 6.20 | Het toepassingsbereik zoals in hoofdstuk 3 beschreven moet ruimer zijn dan dat dit alleen van toepassing is op een nieuwe aanvraag voor een omgevingsvergunning. Hoe verhouden de nieuwe normen zich b.v. t.o.v. eerdere lagere (andere) normen die voorheen zijn geborgd. De overgangsregeling in 3.5 voorziet alleen in nieuwe situaties. Waarom niet in bestaande situaties? | Zie antwoord bij 6.19. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6.21 | De gebiedsindeling in 5.1.1 van de Nota Parkeernormen komt niet overeen met die in het parkeerbeleidsplan. In bijlage 1 ‘Gebiedsindeling’ van de nota is het Moleneindplein ingedeeld als “Rest Bebouwde Kom”. In figuur 4 van het parkeerbeleidsplan is Het Moleneindplein aangeduid als Centra. | Uw constatering is terecht. Dit is niet goed verwerkt in de Nota parkeernormen 2025. Dat passen we aan. | Ja | De gebiedsindeling in 5.1.1 aanpassen naar de weergave in figuur 4 van het Parkeerbeleidsplan. |
| 6.22 | Normen zijn getoetst aan het aantal parkeerplaatsen op het Moleneindplein. Hieruit blijkt dat er een fors parkeerprobleem is op het Moleneindplein. De vraag is hoe in deze situatie om wordt gegaan met de 4 B-strategieën volgens pagina 22 uit het parkeerbeleidsplan. | De normen zijn van toepassing op ontwikkelingen en niet op de bestaande situatie, vanwege historische ontwikkelingen. Wel zijn bezettingsgraden beschreven op basis waarvan knelpunten kunnen worden vastgesteld. | Nee | Nvt |
| 6.23 | Bijlage 6: auto’s zijn steeds breder en langer waardoor ze meer ruimte innemen en parkeerplaatsen soms nu al te smal zijn. Advies is daarom de opgenomen maatvoering voor parkeervakken opnieuw te bezien. | Auto’s worden inderdaad langer en breder. Deze maatvoeringen zijn echter afgeleid uit de landelijke richtlijnen. Deze houden we dan ook aan. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 6.24 | De beschrijving van salderen in 6.2.4 en het opgenomen Stappenplan is een goede verbetering t.o.v. het huidige beleid. Het is positief in bijlage 7 een rekenvoorbeeld op te nemen omdat bij de diverse gebiedsontwikkelingen het voor initiatiefnemers lang niet altijd duidelijk was dat gesaldeerd mag worden t.o.v. de huidige situatie en hoe dat dan moet worden berekend. De nota is hierover veel duidelijker dan het huidige beleid. | Dat is een positieve constatering. Dank voor deze opbouwende reactie. | Nee | Nvt |

## 3.7 Reactie 7

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 7.1 | Opheffen van het parkeerverbod aan Distelberg 1 t/m 13. Van drukte bij Duinoord - waarvoor dit parkeerverbod is ingevoerd – is geen sprake meer. Opheffen van het parkeerverbod bevordert de verkeersveiligheid. Momenteel wordt | Wij zullen de mogelijkheid van het opheffen van het parkeerverbod onderzoeken.<br><br>Of opheffen van het parkeerverbod bijdraagt aan de verkeersveiligheid is niet eenduidig aan te geven. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | er erg hard gereden, gezien de hoeveelheid recreatief fietsverkeer is dit niet wenselijk. | | | |

## 3.8 Reactie 8

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 8.1 | Het behalen van de ambities om meer mensen op de fiets te krijgen en het OV te laten gebruiken is nog een lange weg. Mensen zijn nu eenmaal nog sterk afhankelijk van de auto. | Dat constateren we ook. We beginnen met kleine stappen, het plan geeft dat aan. Afhankelijk van de snelheid van ontwikkelingen kan mogelijk worden opgeschaald. | Nee | Nvt |
| 8.2 | Handhaving op fout parkeren mag meer aandacht krijgen. Momenteel wordt fout parkeren veelal gedoogd. Half op de stoep parkeren is een algemeen veelvoorkomend voorbeeld. Het beperkt sterk de ruimte voor gemotoriseerd verkeer. | Handhaving maakt onderdeel uit van de beheersaanpak. Half op de stoep parkeren belemmert ook de voetganger, wat niet wenselijk is. Hier is aandacht voor. | Nee | Nvt |
| 8.3 | Er wordt ook op stroken / locaties geparkeerd die daar niet voor zijn ingericht. | Dit maakt onderdeel uit van de maatregelen in het plan. | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8.4 | Er wordt niet effectief gebruik gemaakt van de beschikbare parkeerplekken, er zijn nog veel lege plaatsen. Bewoners zijn niet bereid om wat verder voor een parkeerplaats te lopen en parkeren daarom zo dicht mogelijk bij hun bestemming of woning. | Of parkeerplaatsen gebruikt worden zoals bedoeld is sterk afhankelijk van keuzes die iedereen maakt. Met het parkeerbeleid proberen we hier zo goed rekening mee te houden. Om spreiding mogelijk te maken, voorziet het plan in acceptabele loopafstanden. | Nee | Nvt |

## 3.9 Reactie 9

| Nr. | Ontvangen reactie | Reactie gemeente Vught | Wijziging programma | Inhoud wijziging |
|---|---|---|---|---|
| 9.1 | Het parkeerbeleidsplan bevat goede analyses en aanknopingspunten maar helaas geen enkel perspectief op concrete maatregelen die knelpunten in het auto- en fietsparkeren in het centrum aanpakken. | Het plan beschrijft oplossingsrichtingen en geeft aan wanneer bijvoorbeeld parkeerdruk als knelpunt wordt gezien. Locatiegerichte oplossingen zijn niet opgenomen, omdat het een beleidsplan is. | Nee | Nvt |
| 9.2 | De huidige situatie is in paragraaf 3.6 goed beschreven. Ook het parkeerprobleem in 6.2.1 is goed | Het opstellen van een uitvoeringsprogramma is de volgende stap na vaststelling van het | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | verwoord. De gemeente bekent echter geen kleur en maakt in het parkeerbeleidsplan geen duidelijke keuze. Het vertrouwen ontbreekt dat er in het uitvoeringsprogramma adequate maatregelen worden opgenomen. | beleid. Daaruit zal blijken welke maatregelen worden opgepakt. | | |
| 9.3 | 6.1.3 geeft een stevig uitgangspunt: 'Om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren is parkeerregulering nodig'. Daarbij staat dat de gemeente de huidige parkeerregulering in de vorm van de blauwe zone wilt behouden. Echter moet voor een effectieve parkeerregulering en verbetering van de huidige situatie de blauwe zone worden aangepast (uitbreiding zone, differentiatie in parkeerduur en alle bewoners moeten ontheffing kunnen krijgen om in blauwe zone te parkeren). | Optimalisatie van de blauwe zone is bespreekbaar. Daarvoor zijn argumenten opgenomen. Differentiatie in parkeerduur is minder gewenst vanwege begrijpelijkheid voor de parkeerder. In het centrum vinden we de parkeermogelijkheden voor bezoekers en winkelend publiek ook belangrijk en vinden we het niet noodzakelijk om alle bewoners een ontheffing te geven. We hebben opgenomen wanneer bewoners wel in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing. | Nee | Nvt |
| 9.4 | In 6.1.1 staan goede teksten over het fietsparkeren maar die monden uit in vrijblijvende en vage uitgangspunten. | We zetten in op voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen. We | Nee | Nvt |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Steeds meer mensen komen met de fiets naar het centrum. De fietsparkeervoorzieningen zijn hiervoor ontoereikend. In het eerste uitvoeringsprogramma moet de realisatie van 2 à 3 grote fietsparkeerplaatsen opgenomen worden (op De Heuvel, en op hoek Raadhuisstraat – Dr. Hillenlaan). | nemen bij uitvoering de aangeven locatie is overweging. | | |