

Parkeerbeleidsplan

10 juli 2025

Vught

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

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

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Vught

Titel
Parkeerbeleidsplan

Versie
4.2

Projectteam opdrachtgever
Hans van Herwijnen
Bram Louwers
Shinouk Wientjens

Projectteam Spark
Stan van de Hulsbeek
Leticia Lindenberg Lemos

Projectleider Spark
Stan van de Hulsbeek

Inhoudsopgave

1. Nieuw programma voor fiets- en autoparkeren in Vught 5
1.1 Waarom een nieuw Programma Parkeren? 5
1.2 Onderdelen van het Programma Parkeren 5
1.3 Proces tot nieuw parkeerbeleid 6
1.4 Hoe dit document is opgebouwd 7
2. Waarom parkeerbeleid belangrijk is 8
2.1 Het belang van parkeren 8
2.2 Parkeren draagt bij aan de ambities 8
2.3 Vraagstukken en keuzes 8
2.4 De basis voor het parkeerbeleid 9
3. De huidige situatie 11
3.1 Vught in de regio 11
3.2 Vught in cijfers (demografie en andere kenmerken) 11
3.3 Autoparkeren in Vught 13
3.4 Fietsparkeren in Vught 14
3.5 Meningen over parkeren 14
3.6 Samenvattend 15
4. Trends, ontwikkelingen en ambities 16
4.1 Klimaatverandering 16
4.2 Openbare ruimte 16
4.3 Mobiliteit en parkeren 16
4.3.1 Modal split 17
4.3.2 Een veranderende parkeervraag 17
4.3.3 Elektrisch rijden en laden 18
4.4 Recreatie en toerisme 18
4.5 De ambities van Gemeente Vught 19
4.5.1 Omgevingsvisie 19
4.5.2 Mobiliteitsvisie 19
4.6 Kaders voor het opstellen van het parkeerbeleid 20
5. Koers voor parkeren 21

5.1 Strategie parkeren: een geleidelijke transitie 21
5.2 STOMP-principe 21
5.3 4B-principe 22
5.4 Visie op parkeren 23
5.4.1 Duurzaamheid en mobiliteitstransitie 23
5.4.2 Openbare ruimte en leefbaarheid 24
5.4.3 Bereikbaarheid en economie 26
5.4.4 Toegankelijkheid en inclusie 27
6. De gebiedsgerichte aanpak 28
6.1 Centrumgebieden 29
6.1.1 Wat wil de gemeente bereiken 29
6.1.2 Doelgroep op de juiste plek 30
6.1.3 Oplossingsrichtingen 32
6.2 Woongebieden 33
6.2.1 Wat wil de gemeente bereiken 33
6.2.2 Doelgroep op de juiste plek 36
6.2.3 Oplossingsrichtingen 36
6.3 Bedrijventerreinen 38
6.3.1 Wat wil de gemeente bereiken 38
6.3.2 Doelgroep op de juiste plek 39
6.3.3 Oplossingsrichtingen 39
6.4 Stationsgebied 40
6.4.1 Wat wil de gemeente bereiken 40
6.4.2 Doelgroep op de juiste plek 41
6.4.3 Oplossingsrichtingen 41
6.5 Buitengebied 42
6.5.1 Wat wil de gemeente bereiken 42
6.5.2 Doelgroep op de juiste plek 42
6.5.3 Oplossingsrichtingen 42
7. Uitwerking 44
7.1 Maatregelenprogramma en financiële uitwerking 44

7.2 De Nota parkeernormen 44
7.3 De juridische uitwerking: parkeerverordening 44
7.4 Het monitoren van het parkeren en evaluatie van het parkeerbeleid 45
7.5 Het uitvoeringsprogramma 45
Bijlage parkeermeting 46

1. Nieuw programma voor fiets- en autoparkeren in Vught

Het Vughtse parkeerbeleid, met daarbij een parkeernormennota, is meer dan 10 jaar geleden vastgesteld. Sindsdien heeft de gemeente zich ontwikkeld en heeft te maken met nieuwe trends in mobiliteit, zoals elektrisch rijden en deelmobiliteit. Ook zijn de parkeerkencijfers van CROW inmiddels geactualiseerd. De inzichten over mobiliteit en de fysieke leefomgeving zijn ook veranderd. Vught heeft de wens om meer openbare ruimte voor groen en verblijven aan de bewoners te bieden. In 2021/2022 heeft de gemeente het verkeersbeleid geactualiseerd met het vaststellen van de Mobiliteitsvisie: het droombeeld voor 2035. Het huidige parkeerbeleid en de parkeernormennota geven onvoldoende antwoord op de actuele vragen die spelen.

1.1 Waarom een nieuw Programma Parkeren?

De hogere doelen en ambities van Vught, die van invloed zijn op het parkeerbeleid, zijn vastgesteld in visie- en ambitiedocumenten zoals de Omgevingsvisie, het Coalitieakkoord 2023-2026 en de Mobiliteitsvisie 2035. Deze documenten zijn de basis voor toekomstig beleid over de inrichting van de openbare ruimte en de transitie naar meer duurzame vervoerswijzen. Vught heeft gekozen om fietsen en lopen te prioriteren. Dit betekent dat de gemeente minder nadruk legt op de auto en meer inzet op alternatieven daarvoor. Hiernaast zijn er trends en ontwikkelingen, zoals de klimaatverandering en de veranderende parkeervraag voor de woningbouwopgave, die ander parkeerbeleid nodig maken (zie hoofdstuk 4). Deze doelen en ambities vragen om nieuwe perspectieven vanuit verschillende disciplines, inclusief parkeren, en om veranderingen in de openbare ruimte en in het gedrag van inwoners en bezoekers van Vught.

1.2 Onderdelen van het Programma Parkeren

Om de ambities uit de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie 2035 te kunnen verwezenlijken, staat Vught voor een herziening van het parkeerbeleid en de parkeernormennota. Deze herziening wordt vastgelegd in een **Programma Parkeren**. Dit programma bevat een aantal documenten:

- Parkeerbeleidsplan;
- Nota Parkeernormen;
- Uitvoeringsprogramma

Dit parkeerbeleidsplan biedt kaders voor parkeren die bijdragen aan het bereiken van bovenliggende vastgestelde doelen en ambities en daaraan gekoppeld gebiedsgerichte beleidsinstrumenten. Dit plan bepaalt de richting hoe gemeente Vught met parkeren wil omgaan. Hierbij moet gedacht worden aan hoe sturend Vught het instrument parkeren wil inzetten, eventueel met onderscheid per gebied. Het parkeerbeleidsplan legt daarmee de basis voor een verdere uitwerking in in ieder geval een nota parkeernormen en het uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 7).

1.3 Proces tot nieuw parkeerbeleid

Processtappen

Om te komen tot een integraal, breed gedragen, parkeerbeleidsplan is een zorgvuldig proces doorlopen. De integraliteit is geborgd door het inzetten van een ambtelijke projectgroep waarin alle, bij parkeren betrokken, vakdisciplines zijn aangesloten. Met deze projectgroep zijn de volgende stappen doorlopen:

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

Participatie

Daarnaast is een participatietraject doorlopen met bewoners, ondernemers en andere stakeholders. Dit is gebeurd door middel van een parkeerpanel. Het parkeerpanel is een groep van belanghebbenden die gedurende het proces betrokken zijn bij de totstandkoming van deze parkeervisie en bestaat uit een mix van bewoners, ondernemers en instellingen (zie bijlage voor deelnemers). De bewoners zijn afkomstig uit verschillende buurten en wijken van de gemeente.

In de bijeenkomsten heeft het panel input geleverd over de huidige parkeersituatie. Daarnaast heeft het parkeerpanel oplossingsrichtingen aangedragen, in lijn met de ambities uit de Omgevings- en Mobiliteitsvisie. De hoofdlijnen en oplossingsrichtingen uit de concept-parkeervisie zijn vervolgens gepresenteerd aan het panel en de deelnemers hebben hierop kunnen reageren. Relevante input van de deelnemers is per stap verwerkt in dit document.



Eerste bijeenkomst van het parkeerpanel

1.4 Hoe dit document is opgebouwd

Het vertrekpunt voor dit document is de beschouwing van de huidige situatie. Hoe is gemeente Vught gesitueerd en wat heeft dit voor invloed op de mobiliteits- en parkeersituatie? En hoe vertaalt zich dit naar de verschillende gebieden, zoals centra, woonwijken en bedrijventerreinen. Ook is een analyse gemaakt van het fietsparkeren binnen de gemeente. Dit alles is beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de trends en ontwikkelingen die op Vught afkomen, aangevuld met de gemeentelijke ambities op het gebied van mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en economie. Hoofdstuk 5 beschrijft de visie op parkeren: de koers en kaders voor toekomstig parkeren. Hoe dit per gebied uitpakt in gebiedsgerichte doelstellingen en maatregelen is verwoord in hoofdstuk 6. Het afsluitende hoofdstuk 7 van dit plan geeft een doorkijk naar de verder uitwerking naar onder andere de Nota Parkeernormen en het uitvoeringsprogramma.

2. Waarom parkeerbeleid belangrijk is

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

2.1 Het belang van parkeren

Parkeren is van belang om diverse activiteiten, zoals winkelen en onderwijs volgen, in de gemeente op een juiste manier te kunnen laten verlopen en te laten functioneren, binnen de ambities en kaders van de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Door keuzes te maken over wie de gemeente waar, wanneer en in welke omvang laat parkeren, levert Vught een bijdrage aan hogere doelen, zoals:

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

Ook zijn de duurzaamheidsambities een belangrijke voorwaarde voor hoe Vught het parkeren organiseert. In hoofdstuk 4 zijn de ambities van Vught die een relatie hebben met parkeren beschreven.

2.2 Parkeren draagt bij aan de ambities

Trends, ontwikkelingen en beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en economie hebben invloed op de balans tussen vraag en aanbod van parkeren. Bijvoorbeeld: wanneer meer mensen kiezen voor de fiets, in plaats van de auto, betekent dit dat er op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn. Andersom moeten keuzes worden gemaakt of parkeren ingezet wordt als (sturend) instrument om deze ambities te bereiken. Bijvoorbeeld: door in te zetten op lagere parkeernormen bij nieuwe woningen in de nabijheid van OV-locaties wordt een mobiliteitstransitie gestimuleerd en worden er mogelijkheden geboden voor woningbouw met een meer duurzame openbare ruimte.

2.3 Vraagstukken en keuzes

Het nieuwe parkeerbeleid moet dus in lijn zijn met en bijdragen aan de gemeentelijke ambities. Bij het vormgeven van de openbare ruimte en de transitie naar meer duurzame vormen van mobiliteit komen onherroepelijk dilemma's en vraagstukken naar boven

over hoe om te gaan met parkeren. Dit zijn de vraagstukken waar de gemeente de komende jaren mee om moet gaan en oplossingen voor moet vinden:

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

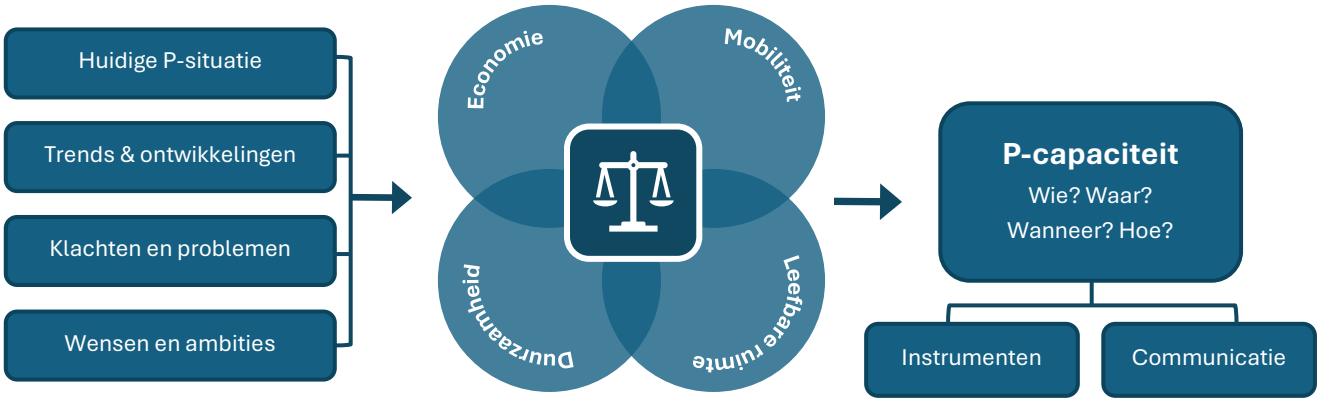
Met deze vraagstukken in het achterhoofd moet de gemeente keuzes maken: welke rol krijgt parkeren en hoe en waar wordt parkeren als (sturend) instrument ingezet? Dit parkeerbeleidsplan geeft de koers en kaders om tot de juiste integrale keuzes te komen.

2.4 De basis voor het parkeerbeleid

De basis voor dit parkeerbeleid is gebaseerd op vier beschouwingen:

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

Deze beschouwingen gebruikt Vught om een overweging uit te voeren tussen vier inhoudelijke gebieden: economische aantrekkelijkheid, de behoefte aan mobiliteit en bereikbaarheid, leefbaarheid van de openbare ruimte en duurzaamheid. Hieruit is parkeerbeleid opgesteld waarmee Vught een beeld schetst hoe de gemeente de komende tien jaar omgaat met het parkeren.



3. De huidige situatie

Om het nieuwe parkeerbeleid uit te werken, moet eerst inzichtelijk worden gemaakt hoe het fiets- en autoparkeren in de gemeente Vught is vormgegeven en functioneert. Dit hoofdstuk gaat over de bestaande situatie met betrekking tot het parkeerareaal en het gebruik daarvan.

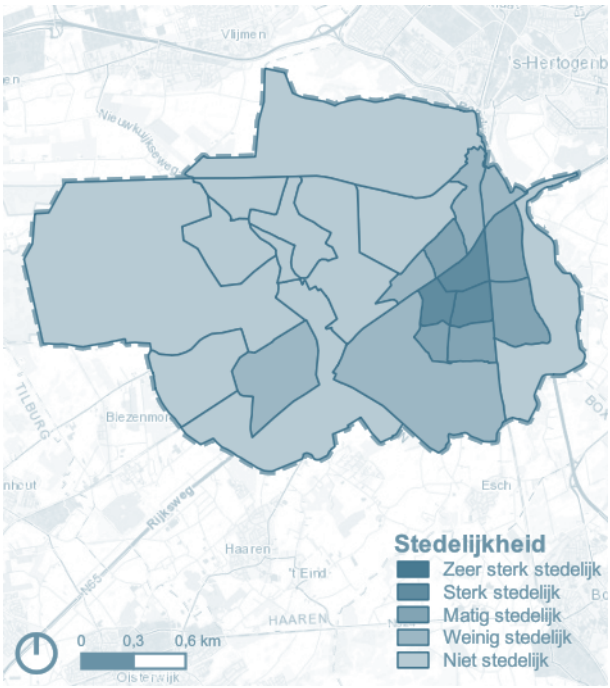
3.1 Vught in de regio

De gemeente Vught heeft hoge landschappelijke kwaliteiten en vervult regionaal een recreatieve rol . Vught vervult een bovenregionale rol op het gebied van zorg vanwege het grote aantal zorginstellingen. De gemeente ligt dichtbij 's-Hertogenbosch en is goed bereikbaar via (inter)nationale infrastructuur van (snel)wegen, spoor en fietspaden.

De nabijheid van 's-Hertogenbosch heeft invloed op parkeren in Vught. Voor bepaalde voorzieningen zoals ziekenhuis, theater/bioscoop en vervolgopleidingen gaan inwoners veelal naar 's-Hertogenbosch. De buurtgemeente ligt zo dichtbij dat het mogelijk is om in Vught te parkeren om vervolgens 's-Hertogenbosch (per fiets of trein) te bereiken. De uitbreiding van parkeerregulering in 's-Hertogenbosch draagt dus bij aan extra parkeerdruk in Vught.

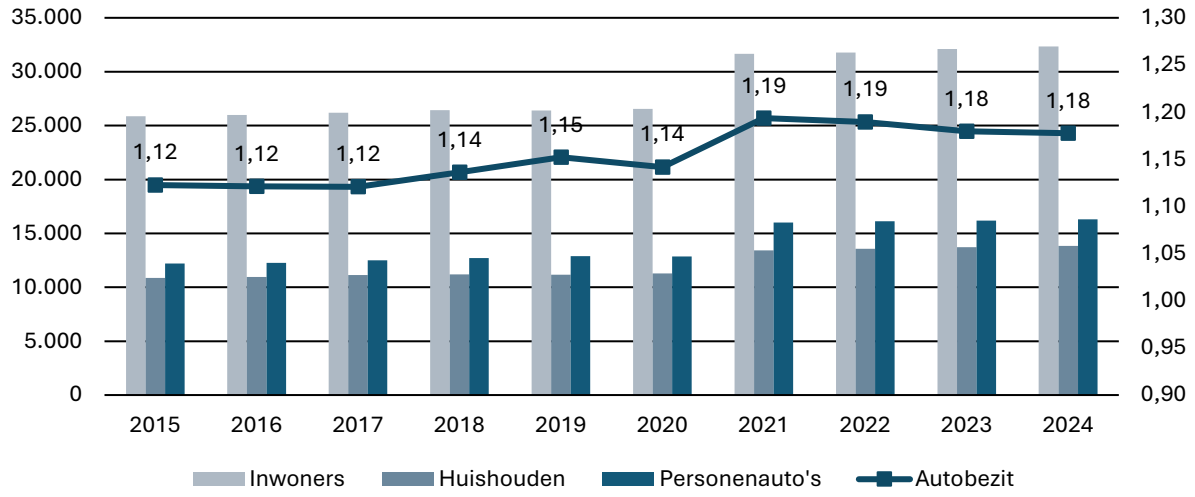
3.2 Vught in cijfers (demografie en andere kenmerken)

In 2024 valt de gemeente Vught in de klasse matig stedelijk, volgens de klassering van CBS, met ongeveer 1.200 adressen per km^2. De kaart hiernaast laat de stedelijkheidsgraad per buurt zien. De kern Vught is het meest stedelijk, vooral ten westen van het spoor.

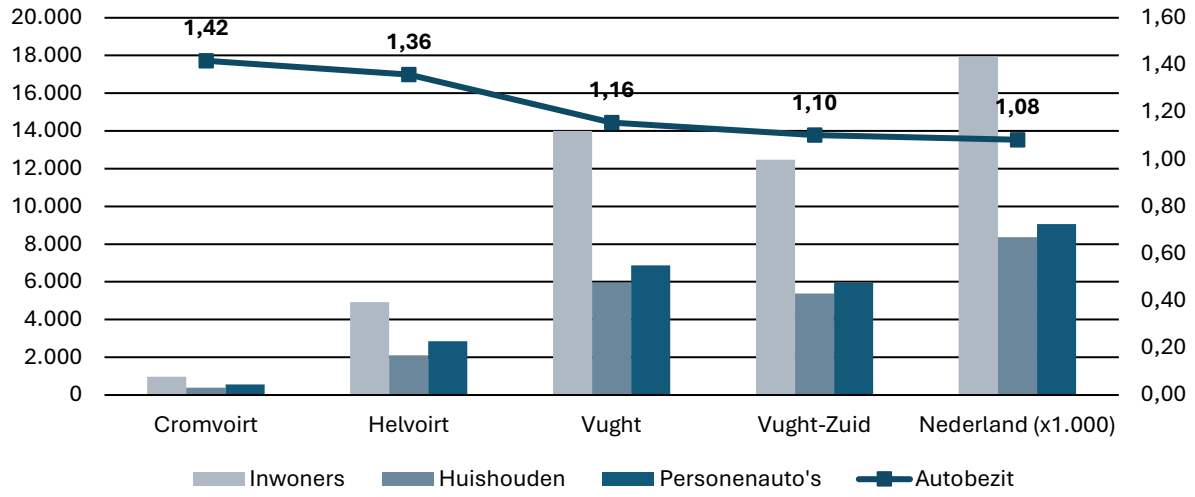


In de afgelopen 10 jaar is de bevolking van Vught met 7% gegroeid. In dezelfde periode is het aantal huishoudens met 3% gedaald en het aantal personenauto's met 3% gestegen. Dit betekent dat de rol en daarmee de "footprint" van de auto groeit: van 1,12 personenauto's per huishouden in 2015 tot 1,18 in 2024 (zie grafiek 1). Bij ongewijzigd beleid betekent dit dat er steeds meer ruimte voor parkeren nodig is.

De verhouding personenauto's per huishouden verschilt ook per wijk (zie grafiek 2). De meest stedelijke wijken, Vught en Vught-Zuid, hebben het laagste autobezit. Desondanks mag de bovenstaande conclusie over de ruimte nodig voor parkeren ook worden getrokken voor het dichtbevolkte dorpscentrum.



grafiek 1: Ontwikkeling van bewoners, huishouden en personenauto's tussen 2015 en 2024

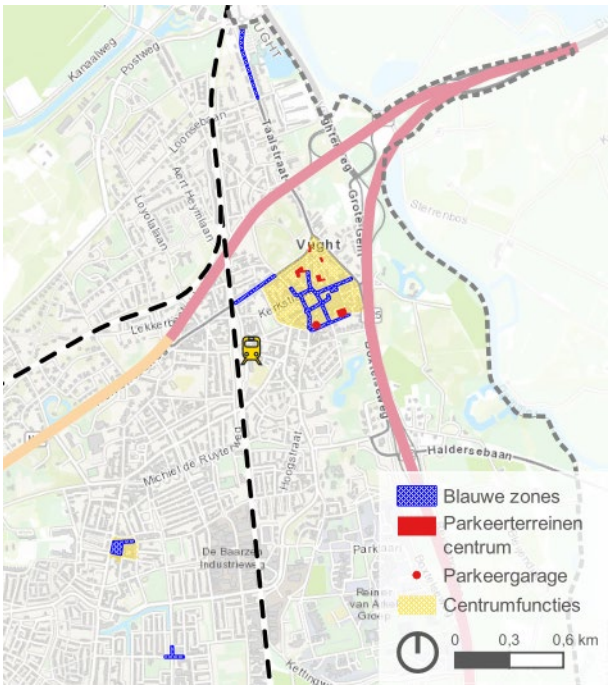


grafiek 2: Aantal bewoners, huishouden en personenauto's in 2024 per wijk en in het land

Naast het bestaande autobezit houdt Vught rekening met de toekomstige woningbouwopgave. In de Omgevingsvisie is een uitgangspunt vastgesteld dat nieuwe woningbouw bij voorkeur op inbreidingslocaties wordt gerealiseerd en met name in de kern Vught, door inzet op verdichting. Aandachtspunt blijft parkeren bij sociale woningbouw. Parkeren kan een hoge impact hebben op de kosten van de woning. Dit heeft invloed op de (financiële) haalbaarheid van de ontwikkeling.

3.3 Autoparkeren in Vught

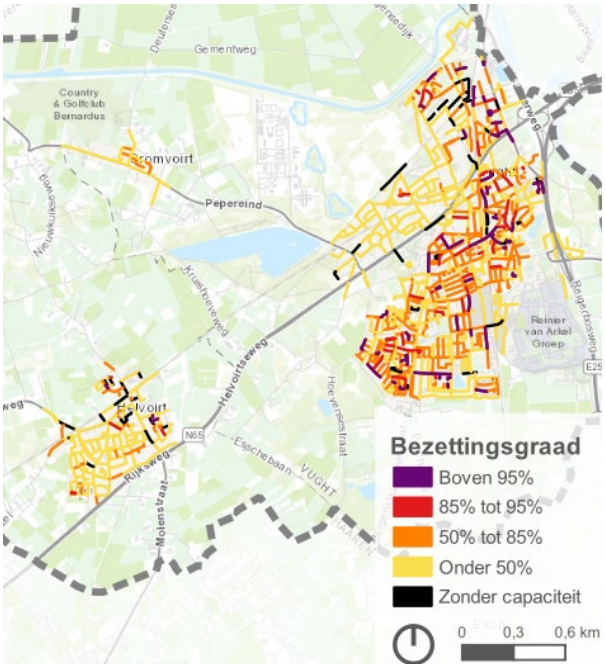
Parkeren van auto's in het centrum van Vught is mogelijk op straat, op het nieuwe Baron van Hövellplein en in de ondergrondse parkeergarage Vughtse Hart. Aan de oostelijke kant van het station is een P+R parkeerterrein.



figuur 1: parkeerregulering in Vught

In Vught geldt een parkeerschijfzone (blauwe zones) in het centrum, op het Moleneindplein en omgeving, op de Bosscheweg, een gedeelte van de Rouppe van der Voortlaan, Brabantlaan en Helvoirtseweg en in de parkeergarage aan de Secretaris van Rooijstraat (zie figuur 1). Op deze locaties is de maximale parkeerduur twee uur. De blauwe zone geldt maandag t/m zaterdag vanaf 9 uur tot 17 uur (tot 21 uur op de vrijdag).

De blauwe zones zijn ingesteld met het doel om langparkeerders (bewoners en werknemers) te weren en de parkeerruimte vrij te houden voor de winkelbezoekers. Om dit goed te laten functioneren moet er op de parkeerduur gehandhaafd worden.



figuur 2: Parkeermeting van Buiten-Ruimte

In april 2023 is een parkeeronderzoek in de drie kernen uitgevoerd door verkeers-onderzoeksbureau Buiten-Ruimte. Het onderzoek heeft de nachtelijke bezettingsgraad in de gemeente inzichtelijk gemaakt. Het onderzoek liet zien dat de parkeercapaciteit op straat redelijk goed verspreid is. De dichtheid van parkeerplaatsen is vooral hoog op parkeerterreinen, maar ook in een aantal straten, met name zuidwestelijk van het station.

Hiernaast (figuur 2 en in de bijlage) is de bezettingsgraad per sectie (straat) te zien. 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.

3.4 Fietsparkeren in Vught

Vught is een fietsgemeente en dat wil gemeente Vught versterken. Met de Mobiliteitsvisie leggen we prioriteit bij lopen en fietsen. Dit geldt voor de gehele gemeente.

Met name de kern Vught heeft een hoge bereikbaarheid met de fiets. Bij het station is een fietsenstalling aan de westelijke kant, deels overdekt. In de toekomst legt ProRail het spoor deels verdiept aan in Vught, tussen de Loonsebaan en de Wolfskamerweg. De omgeving van het station gaat hiermee veranderen en krijgt een nieuwe fietsenstalling.



figuur 3: Station Vught

Hoewel de fiets een belangrijk vervoermiddel is in Vught is de parkeerdruk van fietsparkeren niet bekend bij de gemeente. Er is beperkt zicht op het gebruik van de huidige capaciteit voor fietsparkeren en waar de behoeften liggen voor eventuele extra fietsparkeervoorzieningen. Aanvullend onderzoek moet daar inzicht in geven, zoals beschreven in paragraaf 6.1.1.

3.5 Meningen over parkeren

Met het parkeerpanel (zie hoofdstuk 1.3) is ook de huidige parkeersituatie van Vught besproken. In deze bijeenkomst zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen. Als eerste de parkeersituatie in het centrum van Vught: de blauwe zone lijkt te functioneren, maar zorgt er ook voor dat niet alle doelgroepen (met name bewoners en langparkeerders) op de gewenste plek kunnen parkeren. De parkeerdruk lijkt niet evenredig verdeeld te zijn en de parkeergarages onderbezet. Daarbij komt dat er overloop van parkeerders voorkomt in de niet gereguleerde straten rondom het centrum. Andere aandachtspunten zijn:

- Parkeerdruk van langparkeerders in de omgeving van de andere blauwe zones (Moleneindplein);
- Overloop van parkeren vanuit ’s-Hertogenbosch;
- Parkeren en brengen en halen bij scholen;
- Parkeerdruk bij publieksaantrekkende functies (in het buitengebied).

3.6 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 prominentere 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.

4. Trends, ontwikkelingen en ambities

Trends en ontwikkelingen zijn van invloed op parkeren. Het in beeld hebben van de relevante trends en ontwikkelingen stelt Vught in staat om een zo toekomstbestendig mogelijk parkeerbeleid te creëren. Dit hoofdstuk beschrijft die trends en ontwikkelingen.

4.1 Klimaatverandering

Klimaat en klimaatverandering is een belangrijk thema in de Omgevingsvisie van Vught. De veranderingen die optreden in het klimaat raken de gemeente op meerdere fronten. Hittestress en extreme droogte zijn gevolgen van de stijgende temperaturen. Ook extreme neerslag stelt de gemeente voor nieuwe uitdagingen. Een grotere hoeveelheid regenwater, die valt binnen een kortere tijd, moet op een goede manier kunnen worden opgevangen.

Klimaatverandering raakt aan dit parkeerbeleid omdat ruimte voor parkeren minder ruimte overlaat voor maatregelen die van belang zijn voor klimaatbestendigheid. Voor bijvoorbeeld het realiseren van extra groenvoorzieningen en waterberging is extra fysieke ruimte nodig.

4.2 Openbare ruimte

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker voor de samenleving. Openbare ontmoetings- en verblijfsplekken kunnen waarde toevoegen aan de sociale samenhang binnen de maatschappij. Een aantrekkelijke leefomgeving draagt bij aan de fysieke fitheid, sociale cohesie en kwaliteit van leven. Het helpt ook met het verminderen van de kans op eenzaamheid en stress-gerelateerde klachten. Om bewegen en een gezonde leefstijl te stimuleren, moet de leefomgeving aantrekkelijk zijn.

Een groene openbare ruimte draagt bij aan de klimaatdoelstellingen (zie hoofdstuk 4.1). Daarnaast kan vergroening de leefomgeving aantrekkelijker maken voor bewoners en recreanten in Vught. Door slimme keuzes te maken voor/met parkeren zoekt de gemeente naar ruimte om de openbare ruimte groener en levendiger te maken, zonder dat dit ten koste gaat van bereikbaarheid en de kwaliteit van parkeren.

4.3 Mobiliteit en parkeren

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

4.3.1 Modal split

De modal-split geeft de verhouding aan van de verplaatsingen (van personen) tussen de verschillende vervoerwijzen (modaliteiten van transport), zoals auto, bus, trein, fiets en lopen. Relevant voor het parkeerbeleid is hoe het auto- en fietsgebruik zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Dit hangt ook samen met het gebruik van openbaar vervoer. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie Mobiliteitsbeeld 2023[1] een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Nederland. Het KiM stelt hierbij dat de toekomst per definitie onzeker is. Vanwege deze onzekerheid maakt het KiM in haar toekomstbeeld onderscheid tussen drie scenario's; basis, minder en meer.

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

- In alle genoemde scenario's groeit voor 2028 de door het wegverkeer afgelegde afstand op het hoofdwegennet. Het basis-scenario gaat uit van een groei van 10%, in het minder-scenario 4% en in het meer-scenario 15%.
- De afgelegde afstand met openbaar busvervoer komt voor 2028 in alle scenario's onder het niveau van 2019 uit. In het basis-scenario een afname van 15%, in het minder-scenario 23% en in het meer-scenario 4% afname.
- In 2028 raamt het KiM voor fietsverkeer een groei van 20% gemeten in afgelegde afstand ten opzichte van 2019. Met name het gebruik van de elektrische fiets groeit sterk; in 2028 +132% groei ten opzichte van 2019. Deze stijging wordt ook onderschreven in de Vughtse Mobiliteitsvisie (zie paragraaf 4.5.2).

4.3.2 Een veranderende parkeervraag

De coronapandemie, die in Nederland inmiddels al weer enige tijd achter ons ligt, heeft geleid tot blijvende veranderingen in de parkeervraag. Uit een enquête gehouden onder de beroepsbevolking blijkt dat in Nederland 52% van de werkenden soms of meestal thuiswerkt. Dit leidt tot een afname van het aantal woon-werkverplaatsingen. Dit leidt op zichzelf weer tot een hogere parkeerbezetting op werkdagen overdag in de woonomgeving. In combinatie met een groei van het aantal woningen is de verwachting dat de parkeerproblematieken in woonwijken zullen toenemen.

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

[1] Hyperlink naar Mobiliteitsbeeld 2023 (KiM).

4.3.3 Elektrisch rijden en laden

De aanwezigheid van elektrische voertuigen op het Nederlandse wegennet en oplaadpunten in het straatbeeld is inmiddels gemeengoed geworden. In 2023 was 4,9%[2] van de personenauto's in Nederland volledig elektrisch aangedreven. De prognose is dat dit percentage in 2035 is toegenomen tot 47% en in 2050 tot 100%. Een volledig elektrisch wagenpark is het gevolg van het Europese beleid dat de verkoop van nieuwe auto's met een verbrandingsmotor vanaf 2035 wordt verboden.

Vught ziet ook graag een toename in het aantal elektrische auto's binnen de gemeente. Het aantal laadpalen breidt de gemeente proactief uit op basis van aanvraag en van prognoses van het gebruik. Hoewel het beleid[3] voor de plaatsing van laadpalen buiten de scope van dit document valt, is het vraagstuk rondom elektrisch laden wel relevant voor het parkeerbeleid. Elektrisch laden kan immers alleen plaatsvinden op locaties waar parkeerplaatsen aanwezig zijn en heeft ook gevolgen voor de parkeersituatie in een buurt. Een parkeerplaats met laadpaal kan immers niet gebruikt worden door een auto met verbrandingsmotor, waardoor benutting van een dergelijke parkeerplaats (nog) niet optimaal is.

4.4 Recreatie en toerisme

In de Omgevingsvisie van Vught wordt uitgebreid ingegaan op de toekomst van recreatie en toerisme binnen de gemeente. Vught is bekend door zijn cultuurhistorische waarden en erfgoed. De IJzeren Man, de Loonse en Drunense Duinen zijn belangrijke recreatiegebieden voor inwoners en bezoekers uit de regio. De gemeente kent ook diverse campings, bungalowparken, hotels en andere verblijfsvoorzieningen.

De vraag naar kwaliteit, luxe en comfort op recreatief gebied neemt toe. Duurzame concepten krijgen steeds meer aandacht. Er zijn ook vaker mensen die buiten het hoogseizoen op een korte vakantie gaan. De Omgevingsvisie geef ook aan dat er behoefte is aan levendigheid met ruimte voor evenementen en activiteiten. Daarvoor besloot de gemeente om ruimte te bieden aan initiatieven en activiteiten, waaronder evenementen, die bijdragen aan sport, spel, bewegen (binnen en buiten), ontmoeting en onderlinge verbinding.

Een toename van recreatie en toerisme kan tot extra verkeersbewegingen leiden en daarmee tot een toename van de vraag naar parkeerruimte. Recreanten, woonachtig in de directe omgeving, kunnen zich voor een deel lopend of met de fiets verplaatsen. Dit wil Vught stimuleren. Toeristen uit de regio kunnen tot extra verkeer en een grotere

[2] Hyperlink naar Update Elaad Outlook Personenauto's (ElaadNL).
[3] Zie Beleidsregels openbare laadpalen elektrisch vervoer (gemeente Vught 2024).

parkeervraag leiden. De gemeente wil in ieder geval niet dat recreatie en toerisme overlast veroorzaakt aan de natuur. Ook hier geldt een evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid met een daarbij passend parkeerbeleid.

4.5 De ambities van Gemeente Vught

Wat betreft de ambities voor de toekomst, in relatie tot parkeren, zijn twee beleidsdocumenten van belang: de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Hieronder zijn de voor parkeren relevante algemene ambities uit de omgevingsvisie (4.5.1) en de mobiliteitsvisie (4.5.2) samengevat. In hoofdstuk 6 zijn de ambities per gebied uitgewerkt/beschreven.

4.5.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie werd op 21 december 2023 door de gemeenteraad van Vught vastgesteld. Enkele ambities uit deze visie zijn voor het parkeerbeleid van belang.

Bij de inrichting van de leefomgeving houdt de gemeente rekening met de gevolgen van klimaatverandering, zoals hittestress. Vught wil zoveel mogelijk energieneutraal zijn. Er moet voldoende ruimte zijn voor alle doelgroepen en de openbare ruimte moet zo inclusief mogelijk zijn. De gemeente stimuleert gezond gedrag. Dat is afhankelijk van een veilige en gezonde inrichting van de leefomgeving, zodat beweging, ontmoeting en ontspanning mogelijk zijn. In Vught is er ruimte voor bedrijvigheid en voldoende mogelijkheden voor kwalitatief hoogwaardige recreatie, zoals bijvoorbeeld bij De IJzeren Man.

De claims op de beschikbare ruimte zijn nu meer dan de ruimte toelaat en er komen nog ruimtevragers bij. Denk hierbij aan, bijvoorbeeld, ruimte voor de infrastructuur voor laadpalen. Daarom gebruikt gemeente Vught haar beschikbare ruimte zoveel mogelijk zuinig, efficiënt en waar mogelijk multifunctioneel. Met parkeren kiest gemeente Vught om de bereikbaarheid te behouden naast alle andere claims.

4.5.2 Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie geeft het gewenste toekomstige beeld voor 2035. Net als bij de Omgevingsvisie, wordt in de Mobiliteitsvisie veel aandacht besteed aan de claims op de openbare ruimte. De wens is een aantrekkelijke woon- en verblijfsomgeving te behouden en te realiseren, waar de actieve vervoerswijzen lopen en fietsen de voorkeur krijgen. Het doel is alternatieven op gebied van mobiliteit te bieden die leiden tot minder groei van het autobezit, om de impact van nieuwbouw op de beschikbare ruimte te verminderen.

Hoewel Vught zich realiseert dat de mobiliteitsbehoefte van inwoners gedeeltelijk met de auto blijft worden ingevuld, wil de gemeente vooral meer keuzevrijheid bieden in de wijze van verplaatsen. De gemeente biedt kans voor het toepassen van innovatieve oplossingen bij het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen. Hiermee wil de gemeente een impuls geven aan de mobiliteitstransitie. Hier is de elektrische fiets kansrijk voor het woon-werk verkeer. Vught biedt deelmobiliteit voor de “last-mile” voor reizigers binnen Vught. Gemeente Vught wil groen en aantrekkelijk blijven en haar dorpse karakter behouden.

4.6 Kaders voor het opstellen van het parkeerbeleid

De in dit hoofdstuk geschetste trends en ontwikkelingen zorgen in combinatie met de ambities van Vught dat een aanscherping van het parkeerbeleid noodzakelijk is. Met de centrale vraag hoe kan het nieuwe parkeerbeleid bijdragen aan het verbeteren en klimaatadaptief maken van de leefomgeving, het aanzetten tot een mobiliteitstransitie en daarnaast de centra en toeristische trekpleisters van Vught bereikbaar houden.

De Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie geven de volgende kaders mee voor dit nieuwe parkeerbeleid:

- Flexibiliteit voor het toepassen van parkeernormen en bijhorend maatwerk mogelijk maken. Hierbij heeft gemeente Vught aandacht voor de wijze van borging van de mogelijkheden van inzet van innovatieve mobiliteitsconcepten.
- Andere vormen van parkeerregulering, als sturingsmiddel en het vergroten van kansen bij de transitie van auto naar lopen en fietsen.
- Blauwe zones moeten worden beoordeeld, met mogelijk wijzigingen in omvang en aantal.
- Fietsparkeren en fietsparkeernormen moeten duidelijke kaders hebben.
- Voorkeur voor gebouwde parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Parkeermogelijkheden voor (deel)auto’s en (deel)fietsen bij nog te ontwikkelen mobiliteitshubs.
- Parkeren van auto’s en vrachtauto’s op bedrijventerreinen, overdag en ’s nachts.

5. Koers voor parkeren

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

5.1 Strategie parkeren: een geleidelijke transitie

Gemeente Vught zit in een transitie naar een meer duurzame mobiliteit en het vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving. Deze transitie is van invloed op de toekomstige parkeersituatie. Maar andersom is het ook zo dat parkeren een instrument is om deze ambities in te vullen. Met parkeren zet de gemeente nu stappen om dit mogelijk te maken, waarbij de gemeentelijke mobiliteitsvisie leidend is. Met alle onzekerheden die horen bij een transitiefase en de nog te maken keuzes op de verschillende thema's, kiest Vught voor geleidelijke transformatie op het gebied van parkeren, waarbij gekozen wordt voor lopen en de fiets en een duurzame invulling van de woningbouwopgave.

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, zie paragraven 5.2 en 5.3 hieronder.

5.2 STOMP-principe

Gemeente Vught gaat in haar parkeerbeleid uit van het mobiliteitsprincipe STOMP. Dit betekent dat de prioriteit bij de inrichting van de openbare ruimte (in volgorde) ligt bij Stappen (lopen), Trappen (fiets), Openbaar Vervoer, MaaS en Privé-vervoer (auto). Vught zet daarom meer in op het gebruik van de fiets als vervoersmiddel. De fiets wordt maximaal gefaciliteerd met de juiste aandacht voor fietsparkeren door te investeren in goede fietsvoorzieningen op de juiste locaties. Dit doet Vught onder andere door naast autoparkeernormen ook fietsparkeernormen op te nemen met kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen.

Met autoparkeren wordt invulling gegeven aan het STOMP-principe door de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren. Dit betekent dat per parkeerdoelgroep wordt bekeken waar deze parkeert zodat er een goede balans ontstaat tussen het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en (auto)bereikbaarheid. Dit kan

bijvoorbeeld betekenen dat sommige doelgroepen meer op afstand parkeren, zodat er ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

5.3 4B-principe

Het nieuwe parkeerbeleid moet ertoe leiden dat het aanbod aan parkeervoorzieningen in evenwicht is met de vraag, waarbij er een balans gevonden moet worden tussen enerzijds het belang van automobiliteit en parkeren en anderzijds belangen als leefbaarheid, groen, sociale cohesie en de woningbouwopgave. Een geleidelijke transitie naar meer sturend parkeerbeleid is noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren
en eventuele parkeeroverlast zo veel mogelijk te voorkomen. Het nieuwe parkeerbeleid geeft de beleidsinstrumenten die ingezet worden om het gewenste parkeergedrag van parkeerders te bereiken.



De geleidelijke transitie van parkeren en het sturen van de juiste doelgroep naar de juiste parkeerplek vertaalt zich naar een bepaalde volgordelijkheid hoe parkeeroplossingen per gebied worden ingezet. Vught hanteert hiervoor het 4B-principe. De benadering van de 4B's is een werkwijze die ervoor zorgt dat er zuinig met middelen en openbare ruimte omgegaan wordt. Hierin worden parkeeroplossingen en bijbehorende toepassingsmaatregelen ingezet volgens de volgende principes: eerst Beïnvloeden, dan Benutten, waar nodig Beheersen en pas als laatste (bij)Bouwen.

Allereerst wordt gekeken of met **beïnvloedingsmaatregelen** de focus op het naar beneden brengen van het aantal geparkeerde auto's gerealiseerd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door alternatieven voor de auto te promoten en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Hierin speelt ook communicatie een grote rol, in combinatie met het aanbieden van goede alternatieven (voor vervoer). Vervolgens wordt met **benuttingsmaatregelen** gekeken naar het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit: Waar kan een extra parkeervraag opgelost worden door het benutten van bestaande parkeercapaciteit van parkeergarages en mogelijk private parkeerplekken? In een poging om de huidige parkeercapaciteit maximaal te benutten, komt altijd het principe van beheersen om de hoek kijken. Met **beheersmaatregelen** als gereguleerd parkeren kan beter gestuurd worden op het gebruik. Hiermee wordt de juiste parkeerdoelgroep naar de voor deze groep bestemde parkeercapaciteit gestuurd. In de volgordelijkheid wordt er pas in de laatste plaats gekozen om parkeerplaatsen bij

te **bouwen**. Dit gebeurt dan zoveel mogelijk geclusterd en op vooraf aangewezen locaties, waarbij de schaarse openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien.

5.4 Visie op parkeren

De bovengenoemde ambities en wensen zijn voor het onderwerp parkeren hier bijeengebracht in vier leidende thema's;

1. duurzaamheid en mobiliteitstransitie;
2. openbare ruimte en leefbaarheid;
3. bereikbaarheid en economie;
4. toegankelijkheid en inclusie.

In deze paragraaf worden de thema's vertaald naar uitgangspunten en wordt hier uitgelegd wat ze in algemene termen voor parkeren betekenen. In hoofdstuk 6 zijn de thema's en uitgangspunten uitgewerkt op een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent een uitwerking van elk uitgangspunt per gebied, met de passende instrumenten.

5.4.1 Duurzaamheid en mobiliteitstransitie

Uitgangspunt: Vught wil duurzaam zijn en parkeren laten aansluiten bij de transitie van autogebruik naar meer lopen en fietsen, aansluitend bij het STOMP-principe.

In Vught moeten forenzen worden verleid om meer gebruik te maken van duurzame vervoerswijzen. Bij korte verplaatsingen zullen bewoners, bezoekers en werknemers van Vught eerder voor lopen en fietsen moeten kiezen dan in de auto stappen. Vught ziet het anders inrichten van parkeerruimte in bestaande en nieuwe gebieden als een grote kans om invulling te geven aan deze opgave.

Parkeren moet eraan bijdragen dat verkeersdeelnemers bewuster omgaan met het gebruik van de auto. De fiets moet dichter bij de bestemming kunnen worden geparkeerd dan de auto. Het aanleggen van parkeervoorzieningen moet rekening houden met zowel deelmobiliteit (deelauto's, -fiets, -bakfiets) als de transitie naar emissieloze aangedreven voertuigen.

Bij nieuwbouw wordt actief gestuurd op het verminderen van autogebruik en autobezit. De gemeente stimuleert partijen die nieuwbouw ontwikkelen door in te zetten op deelmobiliteit en de fiets. Hierbij past een flexibel toepassingskader voor de parkeernorm. Het doel is dat bij nieuwe woningbouwontwikkelingen en op de bedrijventerreinen bewoners en werknemers meer gebruik maken van alternatieve vervoersmiddelen dan de auto. Hiervoor hanteert gemeente ten eerste

fietsparkeernormen, waarbij er voldoende, goede en makkelijk te gebruiken fietsparkeerplaatsen moeten worden aangelegd bij nieuwe ontwikkelingen.

In bestaande woonwijken en in centrumgebieden wordt stapsgewijs toegewerkt naar een verandering in het mobiliteitspatroon. In woonwijken zal de gemeente initiatieven ondersteunen om mobiliteitshubs voor bewoners te creëren, met deelmobiliteit en ophaalpunten voor pakketten. In centrumgebieden is er op straat meer ruimte voor fietsparkeren en, op termijn, deelmobiliteit. Het fietsparkeren in de centrumgebieden krijgt een kwaliteitsimpuls en moeten fietsparkeerplekken dichter bij de bestemmingen liggen dan de auto.

Dit vraagt om:

- Voldoende fietsparkeervoorzieningen, eventueel door minder autoparkeervoorzieningen op straat en parkeren op afstand in het centrum van Vught en in vergrijsde woonwijken. Gebouwde parkeervoorzieningen worden, waar mogelijk, zo goed mogelijk benut. In het centrum en de daaromheen liggende straten parkeren bewoners zoveel mogelijk op eigen terrein. Een parkeerplek voor de deur is geen uitgangspunt.
- Meer ruimte voor lopen (trottoir versus parkeerplaatsen) vooral in centra.
- Fietsen stimuleren: meer en hoogwaardige (fietsparkeer-) voorzieningen in het centrum, stationsomgeving, bedrijventerreinen en publieksaantrekkende functies in het buitengebied.
- Bij nieuwbouw zetten we actief in op STOMP: met parkeren actief sturen op het verminderen van autogebruik en autobezit, waarbij deelmobiliteit wordt ingezet om hieraan invulling te geven.

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.

Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt op welke wijze de openbare ruimte wordt ingericht in de centra, woonwijken en bedrijventerreinen. Per gebied wordt de keuze gemaakt op welke wijze parkeren ingepast moet worden: parkeren op eigen terrein, in gebouwde voorzieningen en op afstand (rekening houdend met acceptabele loopafstanden per doelgroep).

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. Centrumgebieden zijn aantrekkelijk om te recreëren en verblijven voor bezoekers en bewoners. Naast de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, wil Vught dat deze doelgroepen in en rond het centrum moeten kunnen blijven parkeren, waar nodig gestuurd door parkeerregulering (zoals de blauwe zone). Bewoners parkeren, indien mogelijk, op eigen terrein of in een eigen parkeervoorziening. Bezoekers parkeren in de nabijheid van de voorzieningen. Om toch ruimte te kunnen maken voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in de centrumgebieden krijgen werknemers minder ruimte om op straat te parkeren. Zij moeten op afstand parkeren.

Bestaande woonwijken

In de bestaande woonwijken wordt stapsgewijs gewerkt naar een duurzamere leefomgeving. Indien er sprake is van parkeerproblemen in bestaande woonwijken, probeert de gemeente eerst gedragsbeïnvloeding in te zetten voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (zoals de fiets en deelmobiliteit), benutting van bestaande parkeercapaciteit (met name privé capaciteit) en waar mogelijk ook parkeren op afstand. Het aanleggen van extra parkeerplekken wordt alleen toegepast als andere mogelijkheden uitgeput zijn en er geen onwenselijk beslag op de openbare ruimte gelegd wordt. Andersom kijkt de gemeente naar mogelijkheden om wijken duurzamer en groener in te richten als de parkeerdruk in deze gebieden dit toelaat.

Nieuwbouwontwikkelingen

Bij nieuwbouwontwikkelingen zet de gemeente direct in op een duurzame openbare ruimte en duurzame mobiliteit. Dit betekent dat bij ontwikkelingen een integrale visie wordt opgesteld voor de inrichting van de openbare ruimte waarbij slim wordt gekeken hoe parkeren wordt opgelost, ondersteund door passende parkeernormen met een flexibel toepassingskader dat initiatieven op dit vlak mogelijk maakt. Ook wordt ingezet op deelmobiliteit en goede fietsparkeervoorzieningen. Echter nieuwe ontwikkelingen mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in de nabije omgeving. Indien als gevolg van lage parkeernormen en nieuwe mobiliteitsinitiatieven parkeeroverlast ontstaat, voert de gemeente waar nodig parkeerregulering in: nieuwe ontwikkelingen mogen niet voor parkeeroverlast zorgen in de bestaande openbare ruimte.

Dit vraagt om:

- Keuzes op welke wijze auto- en fietsparkeren moeten worden ingepast in het centrum, inbreidingslocaties en nieuwe woongebieden.

- Prioriteitstelling over parkeervoorzieningen: op eigen terrein, in gebouwde voorzieningen en op afstand met name in het centrum en bij nieuwe woongebieden.
- Bewoners van woonstraten rondom het centrum van Vught moeten beschermd worden tegen langparkeerders om de leefbaarheid te behouden.
- Keuzes over de inrichting van de openbare ruimte: als de parkeerdruk in een buurt dit toelaat wordt de openbare ruimte ingericht voor groen, verblijven en klimaatadaptieve maatregelen ten faveure van straatparkeerplaatsen.

5.4.3 Bereikbaarheid en economie

Uitgangspunt: Vught wil de aantrekkelijkheid van haar economische centra en zijn bedrijventerreinen behouden.

Parkeren ondersteunt Vught om de economische aantrekkelijkheid van centra en bedrijventerreinen te behouden. Bereikbaarheid speelt hierbij een centrale rol. Hoewel Vught keuzes moet maken om het gebruik van de auto te verminderen, is de bereikbaarheid met de auto in een autoafhankelijk systeem van groot belang. Vught moet daarbij een gemeente blijven, waar het logisch is om duurzaam met mobiliteit om te gaan, maar waar het wel mogelijk moet blijven om met de auto in de centra te komen.

Ook in de openbare ruimte van de (bestaande) bedrijventerreinen moet het aantrekkelijk zijn om te verblijven. Het parkeren is op deze ambities afgestemd: parkeren vindt zoveel mogelijk plaats op eigen terrein of op geclusterde voorzieningen. Een passend parkeerregime stuurt de juiste parkeerder naar de juiste plek. Nieuwe parkeercapaciteit wordt in de openbare ruimte alleen toegevoegd wanneer dit echt niet anders kan. Bestaande parkeercapaciteit wordt eerst benut.

Logistiek in de vorm van vervoer door vrachtwagens vormt een belangrijk onderdeel van een bereikbare economie. Gemeente Vught wil nadrukkelijk geen overnachtingsplekken binnen de gemeente Vught faciliteren.

Dit vraagt om:

- Optimale bereikbaarheid met de fiets naar de centra en de bedrijventerreinen. Daarom moeten stappen worden gezet in de omvang en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen.
- Het behouden van de autobereikbaarheid. Dit betekent dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn, afgestemd op de wensen van de doelgroep, met name in centra en bedrijventerreinen. In het centrum van Vught blijft parkeerregulering het middel om de bereikbaarheid van de voorzieningen voor bezoekers te borgen.

5.4.4 Toegankelijkheid en inclusie

Uitgangspunt: Vught is inclusief en toegankelijk. Parkeren helpt Vught om een inclusievere gemeente te zijn, waar iedereen kan meedoen.

Vught blijft ook de komende jaren bereikbaar en toegankelijk met de auto, vooral voor gehandicapten of mensen met een verslechterde gezondheid om binnen afzienbare afstand van de bestemming te kunnen parkeren. Voorzieningen moeten voor iedereen bereikbaar zijn op acceptabele loopafstanden.

Inclusief zijn gaat ook over betaalbare mobiliteit. Parkeren is echter niet gratis: parkeerregulering (zoals blauwe zone) brengen beheerkosten met zich mee en met mogelijke uitbreidingen van parkeerregulering zullen deze kosten stijgen. De kosten van parkeren worden momenteel gedragen door de gemeente en dit blijft. De gemeente zet niet in op sturende parkeertarieven om daarmee het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Parkeren voor de bezoekers blijft daarmee gratis. De kosten van parkeerontheffingen en -vergunningen voor bewoners zijn niet meer dan kostendekkend. Organisatorisch zal de gemeente er op ingericht zijn dat bewoners en bezoekers gemakkelijk en snel (digitaal) informatie kunnen vinden over parkeren of een parkeerproduct (ontheffing) kunnen aanvragen, indien zij daarvoor in aanmerking komen. De gemeente draagt zorg voor een goede handhaving om de beschikbaarheid van de parkeerplekken te borgen: de juiste parkeerder parkeert op de juiste plek.

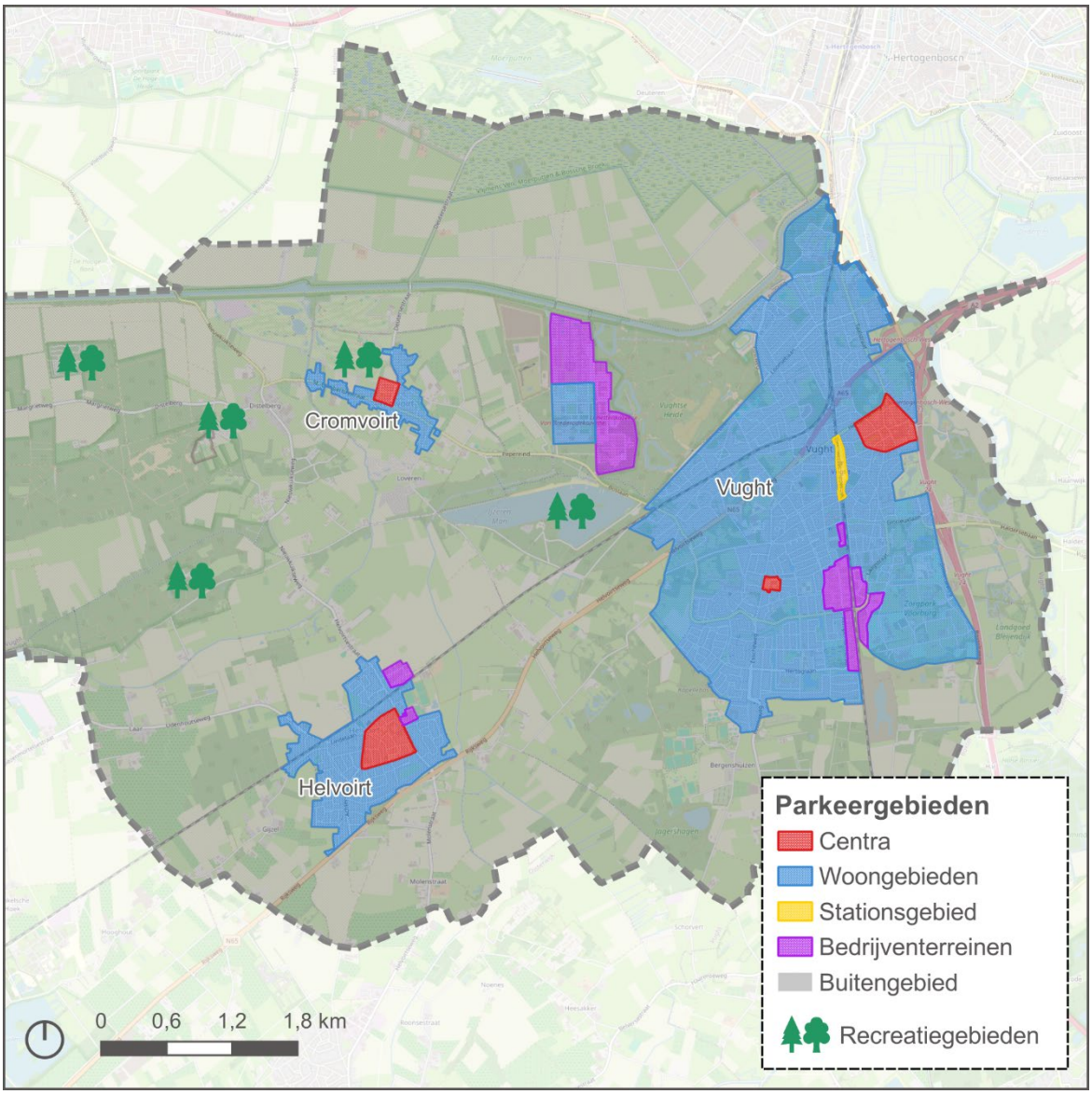
Dit vraagt om:

- Keuzes over wie mag waar parkeren;
- Beschikbare parkeervoorzieningen voor iedereen, met acceptabele loopafstanden;
- Rekening houden met gehandicapten en ouderen;
- Betaalbaar parkeren voor iedereen;
- Effectieve en efficiënte parkeerhandhaving.

6. De gebiedsgerichte aanpak

De gemeente kent gebieden met verschillende mate van stedelijkheid en bereikbaarheid, en ook met verschillende ambities op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor elk gebied zijn keuzes gemaakt in relatie tot parkeren en welke doelgroep op welke plek parkeert.

Het nieuwe parkeerbeleid gebruikt dezelfde vijf deelgebieden zoals in de Mobiliteitsvisie zijn aangegeven. In onderstaand figuur 4 zijn de deelgebieden op de kaart getekend. De thema's en uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk per gebied uitgewerkt. Ook zijn de benadering en de in te zetten instrumenten en maatregelen per gebied bepaald.



figuur 4: Parkeergebieden in Vught

6.1 Centrumgebieden

Vught onderscheidt centrumfuncties in vier gebieden: het centrumgebied van kern Vught, bij winkelcentrum Moleneindplein en de twee dorpsharten van Cromvoirt en Helvoirt (zie figuur 4).

6.1.1 Wat wil de gemeente bereiken

Vught wil vitale en groene centra, gericht op winkelen en boodschappen doen, waar verblijven in de openbare ruimte aantrekkelijk is. Daarnaast is de woonfunctie in de centra belangrijk. Hoewel elk centrum zijn eigen karakter heeft, zijn er ook algemene doelen op het gebied van parkeren:

- Toepassen van het **STOMP-principe** door fietsparkeren te prioriteren boven autoparkeren. Dit betekent voldoende fietsparkeervoorzieningen dichtbij de bestemming. Dat mag ten koste gaan van (enkele) autoparkeerplaatsen.
- De gemeente moet een beter beeld krijgen van de huidige situatie rond **fietsparkeren** en de wensen voor fietsparkeren in kaart brengen. Daar waar behoefte is aan extra fietsparkeerplaatsen worden deze bijgeplaatst.
- Huidige parkeervoorzieningen worden zo goed mogelijk benut, met name de bezetting van de parkeergarage en private (eigen) parkeerplaatsen.
- 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.

Dorpskernen bereikbaar

De twee dorpsharten zijn afhankelijker van de auto dan de kern Vught en minder bereikbaar met het openbaar vervoer. Daarom wordt de autobereikbaarheid daar gegarandeerd, maar daarnaast zet Vught ook in op de bereikbaarheid met de fiets. De bereikbaarheid van parkeerplaatsen is nu goed en dat wil de gemeente zo houden.

Fietsparkeerplaatsen komen direct bij de winkels, autoparkeerplaatsen mogen wat verder weg gelegen zijn. Voor gehandicapten is parkeren in de nabijheid van de winkels noodzakelijk.

Stimuleren elektrisch rijden
Vught ondersteunt de duurzaamheidsambities door het gebruik van duurzamer gemotoriseerde vervoermiddelen te stimuleren. Daarvoor zet Vught stapsgewijs meer laadpalen in, zodat tijdens winkelbezoek geladen kan worden. Eventuele parkeerregulering is ook van toepassing bij laadpalen.

Aanpakken parkeerproblemen
In centrumgebieden is er sprake van een parkeerprobleem als een parkeerdruk op het maatgevend drukste moment van meer dan 90% wordt geconstateerd binnen een acceptabele loopafstand tot de bestemming. Als de gemiddelde parkeerdruk op het maatgevend moment wordt overschreden én er structureel parkeeroverlast wordt ervaren door bezoekers van de centrumvoorzieningen, kan de gemeente maatregelen nemen door het aanscherpen van de uitgifte van ontheffingen of mogelijk uitbreiding van het blauwe zone-gebied.

De gemeente wil ook het waterbedeffect van regulering voorkomen in omliggende woonwijken. Als de bezettingsgraad in de woonwijken rondom de gereguleerde gebieden boven de 90% is tijdens de reguleringstijden, 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.

6.1.2 Doelgroep op de juiste plek

Het centrum van Vught
Het centrum moet vooral voor fietsers aantrekkelijk zijn. De gemeente maakt fietsparkeren makkelijker en toegankelijker voor de deur dan autoparkeren. Dit betekent dat er voldoende (hoogwaardige) fietsenstallingen geplaatst worden in de directe nabijheid van (belangrijke) voorzieningen. Dit toetst de gemeente na het onderzoek over fietsparkeren in centrumgebieden (zie paragraaf 6.1.1). Dit mag ten koste gaan van parkeerplaatsen voor de auto. Hiermee geeft de gemeente actief invulling aan het STOMP-principe.

Vught wil ook toegankelijk blijven met de auto op acceptabele loopafstand, maar om de parkeerplaatsen op maaiveld het best te kunnen gebruiken worden keuzes gemaakt welke doelgroep waar parkeert:

- **Straatparkeerplaatsen zijn voor bezoekers en bewoners.**
  Straatparkeerplaatsen in het centrum zijn bestemd voor kortparkerende bezoekers (maximaal 2 uur), gehandicapten en waar nodig (in verband met loopafstand[4] naar de woning) door bewoners of visite van bewoners.
- **Bewoners parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein.**
  Bewoners gebruiken hun eigen (private) parkeerplaats of in een parkeergarage binnen een acceptabele woonafstand. Om parkeren op eigen terrein te sturen, wordt hier bij de verlening van parkeerrechten op straat rekening gehouden. In het centrum is geen plek op straat voor de tweede of derde auto van een bewoner.
- **Werknemers en andere langparkeerders parkeren in het centrum niet op straat.**
  In tegenstelling tot kortparkerende bezoekers en bewoners, parkeren langparkeerders niet op de straatparkeerplaatsen in het centrum. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om werknemers te laten parkeren in geclusterde (gebouwde) voorzieningen aan de randen van het centrum. Op deze manier ontstaat er ruimte voor bewoners en bezoekers van het centrum. .

Om sturing te geven aan dit doelgroepenbeleid behoudt Vught de parkeerschijfzone in het centrum met daarbij ontheffingen voor bewoners die geen eigen parkeerplaats op eigen terrein hebben en niet binnen 200 meter een parkeerplaats buiten de blauwe zone kunnen bereiken. Indien er parkeeroverlast in de omliggende straten van het centrum ontstaat (zie paragraaf 6.1.3), heeft de gemeente de mogelijkheid om de parkeerschijfzone uit te breiden. Hierbij zoekt de gemeente ook naar alternatieve parkeerruimte op afstand voor de parkeerders die met deze uitbreiding geweerd worden).

Wijkwinkelcentra

Vught kent daarnaast een parkeerschijfzone bij twee wijkwinkelcentra. Het uitgangspunt daarbij is dat deze gebieden exclusief voor kortparkeerders bestemd zijn tijdens de reguleringstijden. Bij winkelcentra worden de parkeerplaatsen zoveel mogelijk vrij gehouden voor de bezoekers van het winkelcentrum. Langparkeerders en werknemers komen met de fiets of parkeren in de omliggende straten, zolang dit geen parkeeroverlast geeft voor bewoners.

[4] Wij hanteren in het centrum van Vught voor bewoners een acceptabele loopafstand van 200 meter.

6.1.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden
Bezoekers van de centra worden gestimuleerd om met de fiets te komen. Als uit het onderzoek (zie paragraaf 6.1.1) blijkt dat meer fietsparkeerplaatsen nodig zijn, dan zal de gemeente autoparkeerplaatsen verwijderen om fietsenrekken aan te leggen.

Vught stimuleert het gebruik van duurzame vervoermiddelen zoals deelmobiliteit en elektrische auto's. Daarvoor bestemt de gemeente in centrumgebieden parkeerplaatsen exclusief voor deelauto's in overeenkomst met de aanbieder. Vught zet ook laadpalen in voor het laden van elektrische auto's. De laadinfrastructuur wordt stapsgewijs uitgebreid, samen met de groei van elektrische auto's in Vught. De voorwaarden voor uitbreiding is in het laadbeleid bepaald.

Benutten
De bestaande capaciteit wordt benut, zowel de straatparkeerplaatsen als de parkeerterreinen en parkeergarages. In gebieden die gereguleerd worden door parkeerschijfzones wordt effectief gehandhaafd zodat de juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats parkeert (zie paragraaf 6.1.2).

Beheersen
Om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren is parkeerregulering nodig.

Blauwe zone met ontheffingen voor bewoners
De gemeente wil de huidige wijze van parkeerregulering in de vorm van blauwe zone met ontheffingen voor bewoners behouden. Hoofddoel van deze regulering is het bereikbaar houden van de centrumvoorzieningen voor (kort)parkerende bezoekers. Daarnaast worden er ontheffingen aan bewoners uitgegeven indien zij geen gebruik kunnen maken van een eigen parkeervoorziening en de afstand tot een parkeerplaats buiten de blauwe zone meer dan 200 meter is. De gemeente stelt hieraan een voorwaarde: ontheffingen worden alleen uitgegeven voor de eerste auto én als de bezettingsgraad binnen het reguleringsgebied onder de 85% ligt tijdens de reguleringstijden. Als de vraag voor ontheffingen hoger is dan de beschikbare parkeerplaatsen werkt de gemeente met een wachtlijst.

Beschermen woonstraten rond centrum

Om de woonstraten die direct gelegen zijn aan het gereguleerd gebied te beschermen tegen vreemdparkeerders heeft de gemeente de mogelijkheid om de blauwe zone-regeling uit te breiden. Met vreemdparkeerders wordt in dit geval met name verstaan langparkeerders zoals werknemers. Gemeente Vught vindt het acceptabel als de parkeerplekken in de woonstraten tijdens winkelopeningstijden ook worden gebruikt door bezoekers van het centrum, zolang dit niet leidt tot parkeeroverlast.

Bouwen

In de centra wordt geen extra parkeercapaciteit bijgebouwd. Bij inbreiding van nieuwe functies wordt eerst gekeken of bestaande parkeercapaciteit benut kan worden en of parkeercapaciteit op afstand wordt ingezet. Daarna kan extra parkeercapaciteit worden bijgebouwd, bij voorkeur op eigen terrein en geclusterd.

Monitoring parkeersituatie

Vught stelt een monitoringsprogramma op met structurele aandacht voor zowel het fietsparkeren en het autoparkeren. In dit monitoringsprogramma moeten, voor het autoparkeren, de volgende vragen worden beantwoord:

- Binnen de parkeerschijfzones moet minimaal 95% van de parkeerders op een juiste wijze parkeren. Indien meer parkeerders op een onjuiste wijze binnen de parkeerschijfzones parkeren, kan de gemeente kiezen tussen vaker handhaven of een andere vorm van parkeerregulering invoeren.
- Binnen de parkeerschijfzones moeten voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels beschikbaar blijven. Dit betekent maximaal 90% bezettingsgraad tijdens de reguleringstijden binnen de zones.
- In de woongebieden rondom het gereguleerde gebied moeten voldoende parkeerplaatsen voor bewoners blijven. Hier mag de bezettingsgraad tijdens de reguleringstijden ook maximaal 95% zijn. Indien de bezettingsgraad hoger is, kan de gemeente pro-actief parkeerregulering uitbreiden.

6.2 Woongebieden

Vught kent vier woongebieden (zie figuur 4) die zich van elkaar onderscheiden in mate van woningdichtheid, maar ook op basis van fysieke en ruimtelijke inrichting. De woongebieden zijn: kern Vught, het grootste woongebied; 2 dorpen (Cromvoirt en Helvoirt); en een woongebied bij Woonoord Lunetten.

6.2.1 Wat wil de gemeente bereiken

Verblijfsfunctie op 1

Hoewel andere functies (scholen, kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening aan huis) ook voorkomen, ligt in woonwijken de nadruk op wonen en verblijven. In woongebieden heeft verblijven de hoogste prioriteit in de openbare ruimte. Daarom ziet Vught een verkeersveilige inrichting daarvan als een basisvoorwaarde, vooral voor fietser en voetganger. Daarbij heeft Vught ook aandacht voor groen als onderdeel van de openbare ruimte. Het groene karakter van Vught is kenmerkend en de gemeente wil het zo houden. De openbare ruimte in woonwijken wordt minder verhard, met meer ruimte voor extra groen.

STOMP

In woonwijken wil de gemeente minder gemotoriseerd verkeer en meer aandacht voor langzaam verkeer. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid zijn bewegende burgers belangrijk. Vught past het STOMP-principe toe; de gemeente maakt lopen en fietsen belangrijker dan autoverkeer. Om dit te bereiken verkleint de gemeente, daar waar het kan, de ruimte die (straat)parkeren inneemt en wordt de openbare ruimte waar mogelijk aangepast om actieve beweging te stimuleren. Hierbij is er ook aan toegankelijkheid voor mindervaliden en kwetsbare doelgroepen.

De auto blijkt *ook* belangrijk

Hoewel er veel ambities zijn voor de toekomst van de woongebieden, merkt de gemeente dat de auto nog steeds een belangrijke rol speelt in het mobiliteitssysteem van Vught. Dat blijft de komende jaren zo. Daarom zet de gemeente voorzichtige stappen in de mobiliteitstransitie: stapsgewijs naar minder afhankelijkheid van de personenauto en bewuster kiezen voor de fiets, het ov of een (toekomstige) deelauto.

Woningbouwopgave

Zoals overal in Nederland bestaat er een grote woningbouwopgave in Vught. Bij (woningbouw)ontwikkelingen in de bebouwde kom is verdichting en meervoudig ruimtegebruik waar mogelijk wenselijk. Vooral in de kern Vught ziet de gemeente een transitie naar een meer stedelijke omgeving, met het toestaan van hoogbouw op een plek waar het kan. Dit moet gepaard gaan met aandacht voor meervoudig ruimtegebruik. Vught wil immers minder verstening en meer groen. Waar mogelijk wordt het straatbeeld vergroend en ruimte gemaakt voor water.

Er is behoefte aan verschillende soorten woningen: sociale huur- en betaalbare koopwoningen, voor jongeren, senioren en starters. Vught wil ook bijzondere woonmogelijkheden bieden, waaronder tijdelijke woningen en tiny houses. Ook in de nabijheid van (zorg)voorzieningen wil de gemeente geclusterde woonvormen en woonzorgvoorzieningen. Deze diversiteit van woningen wordt ook vertaald in parkeeroplossingen. Voor alle genoemde woonmogelijkheden worden

parkeeroplossingen bedacht. Juist bij deze laatste typen woningen mag het ook gaan om geclusterde voorzieningen binnen een acceptabele loopafstand, zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen.

Schoolomgeving

Vught stimuleert beweging ook voor kinderen en tieners. De prioriteit voor schoolomgevingen is dat kinderen veilig zelfstandig naar school kunnen lopen en fietsen. Om te beginnen betekent dit dat bij scholen altijd voldoende en kwalitatief goed uitgevoerde (liefst overdekte) fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn.

Bij schoolomgeving moet voldoende trottoirruimte zijn voor wachtende ouders zijn, die de kinderen brengen en ophalen. Dat betekent dat parkeerplaatsen niet worden aangelegd ten koste van trottoirruimte. Daarnaast wil Vught dat ouders ook de mogelijkheid hebben om de kinderen met de auto naar school te brengen. Om die reden moet parkeren in de omgeving van scholen ook mogelijk zijn, maar staat het STOMP-principe voorop. Rondom scholen is de inrichting van de omgeving verkeersveilig met maatwerk voor parkeren, Kiss & Ride zones, en - bij het speciaal basis- en voortgezet onderwijs - voor collectief (taxi-) vervoer. Indien het noodzakelijk is om ruimte te maken voor de overige functies (binnen het STOMP-principe) dan kan de gemeente besluiten om parkeergelegenheid meer op afstand te realiseren, eventueel in combinatie met parkeerregulering om het juiste mobiliteits- en parkeergedrag af te dwingen.

Hubs in woonwijken

Vught voorziet in het realiseren van kleinschalige hubs in woonwijken, zodra inwoners en de markt er klaar voor zijn. Bij een dergelijke hub ziet de gemeente de mogelijkheid voor bijvoorbeeld deelauto’s voor bewoners of het creëren van pick-up points voor het afgeven en ophalen van pakketjes. Bestaande halteplekken van het openbaar vervoer of andere centraal gelegen locaties, zoals bijvoorbeeld in de directe omgeving van gemeenschapshuizen, vindt Vught logische locaties hiervoor.

Parkeerproblemen

In woongebieden is er sprake van een parkeerprobleem als er een parkeerdruk van meer dan 95% is op het maatgevend drukste moment, binnen 200m loopafstand tot de woning. Om de passende maatregelen te kunnen benoemen, maakt de gemeente onderscheid tussen oorzaken van het parkeerprobleem:

- Scheve parkeerbalans: de parkeervraag van bewoners is groter dan de beschikbare parkeercapaciteit.
- Vreemdparkeerders (en waterbedeffect): als het parkeerprobleem wordt veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf (bijvoorbeeld door het verdringingseffect van reeds gereguleerde gebieden).

- Parkeeroverlast door toedoen van nieuwe ontwikkelingen: als parkeerproblemen ontstaan door toedoen van nieuwe ontwikkelingen.

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 vreemdparkeerders genoemd, geen overlast veroorzaken. Hierbij moet gedacht worden aan werknemers van centra of bedrijventerreinen. Indien deze vreemdparkeerders 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.

6.2.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

In woonwijken wordt ongewenst parkeergedrag (o.a. foutparkeerders of parkeren van grote voertuigen) aangepakt door (positieve) communicatie en waar nodig handhaving. In de toekomst, zodra inwoners en de markt er klaar voor zijn, ondersteunt de gemeente pilots met deelauto's in woonwijken om een van de stappen naar een mobiliteitstransitie te maken. Ook zorgt de gemeente voor voldoende openbare laadvoorzieningen in woonwijken. Dit doet Vught stapsgewijs, volgens het laadpalenbeleid.

Benutten

Het gebruik van huidige parkeerplaatsen wordt zoveel mogelijk gestimuleerd, inclusief parkeren op eigen terrein (POET), zoals bestaande opritten of garages[5]. In woonwijken waar parkeerproblemen ontstaan kan de gemeente beheersmaatregels inzetten om het optimaal benutten van de capaciteit aan te moedigen, zoals in het kopje Beheersen hieronder is weergegeven.

Beheersen

In woonwijken kan de parkeerdruk te hoog worden door het parkeren van andere doelgroepen, bijvoorbeeld werknemers van naastgelegen bedrijventerreinen of naastgelegen gereguleerde gebieden. Een voorbeeld hiervan is de parkeersituatie aan de Bosscheweg. Daar is het een blauwe zone ingevoerd om langparkeerders (met een bestemming in 's-Hertogenbosch) te weren, zodat er parkeerruimte beschikbaar blijft voor bewoners en hun visite.

[5] POET betekent het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein of private parkeervoorzieningen zoals deze bij de bouw van een woning bedoeld zijn. Dit betekent niet dat gemeente Vught parkeren in voortuinen toestaat.

Als er parkeeroverlast ontstaat in een woongebied kan de gemeente parkeerregulering uitbreiden. In woonwijken spreken we van parkeeroverlast als de parkeerdruk op het maatgevende moment hoger ligt dan 95%. De vorm van parkeerregulering moet passend zijn bij de oorzaak van het parkeerprobleem en er moet worden voorzien in de parkeervraag van bewoners, visite en andere wijkgebonden functies.

Eén van de doelen van parkeerregulering in een woonwijk is in ieder geval het stimuleren van parkeren op eigen terrein (POET) door bewoners, zodat er meer ruimte resteert op straat voor andere zaken zoals groen, speelvoorzieningen en klimaatadaptieve maatregelen. Dit kan door hier bij de uitgifte van vergunningen regels aan te stellen: bewoners met een eigen parkeervoorziening komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

(Af)bouwen van parkeercapaciteit

Alleen bijbouwen als het echt niet anders kan

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

Minder ruimte voor parkeren waar het kan

Met de ambities die Vught heeft op het vlak van mobiliteitstransitie en een leefbare openbare ruimte (zie hoofdstuk 4.5) draait de gemeente het zelfs om. De gemeente wil, daar waar de parkeersituatie het toelaat, meer ruimte creëren voor andere zaken dan geparkeerde auto's. Dit houdt het volgende in: in buurten waar de parkeerdruk lager is dan 85% in het maatgevend moment (avonduren en 's nachts) worden er bij renovatie, revitalisering of andere maatregelen in de openbare ruimte minder parkeerplaatsen teruggebracht dan in de oorspronkelijke situatie. De ruimte die daarmee ontstaat moet ten goede komen aan een meer duurzame en/of groene inrichting van de openbare ruimte.

Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen (woningbouw) gaat de gemeente ervan uit dat de volledige autoparkeervraag wordt opgelost op eigen terrein van een ontwikkeling (zie Nota Parkeernormen 2025). Indien de situatie zich voordoet waarin het niet mogelijk is om de

autoparkeervraag op eigen terrein te realiseren dan kan onder voorwaarden (een deel van) deze parkeervraag in de openbare ruimte worden opgelost. Om te voorkomen dat dit in woonwijken leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk hanteert gemeente Vught het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling van de parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling) maximaal 85% mag zijn. Hiermee blijft er in de toekomst ruimte voor een andere inrichting van de openbare ruimte, daar waar dat nodig of wenselijk is.

Monitoring
In bestaande gebieden wordt het huidige parkeerareaal toekomstbestendig beheersbaar gehouden. Door monitoring blijft de parkeersituatie inzichtelijk. Waar bewoners parkeeroverlast ervaren of waar mogelijk in de toekomst parkeerknelpunten dreigen te gaan spelen kan *proactief* parkeerregulering ingevoerd worden. Dit kan ook preventief wanneer er bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving dreigt plaats te vinden. Dit alles houdt in dat gemeente Vught in woonwijken minimaal eens in de drie jaar een uitgebreid parkeeronderzoek uitvoert en regelmatig in buurten en wijken informeert over de kwaliteit van de parkeersituatie.

6.3 Bedrijventerreinen

Vught kent enkele bedrijventerreinen, verspreid over verschillende locaties en dorpskernen in de gemeente (zie figuur 4).

6.3.1 Wat wil de gemeente bereiken

De bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijventerreinen is gericht op vrachtverkeer en autoverkeer. Dit wordt behouden, maar de gemeente vindt de fiets en het openbaar vervoer ook essentieel om de bedrijventerreinen goed bereikbaar en concurrerend te houden.

De gemeente wil een kwalitatieve verbetering van de bedrijventerreinen en werklocaties. Denk aan vergroening, duurzaamheid en klimaatadaptatie. De overlast vanuit bedrijven naar hun omgeving moet worden beperkt of voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen houdt de gemeente rekening met ruimte voor oplaadhubs voor elektrische auto’s en kansen benutten voor het opwekken van energie.

De gemeente ziet een stijging van het gebruik van de fiets door medewerkers, mede door de opkomst van de elektrische fiets. Dit geldt ook voor bedrijventerreinen. De gemeente ziet fietsbereikbaarheid als een van de pijlers voor de mobiliteitstransitie en essentieel om de duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen bereiken. Daarom ondersteunt de gemeente deze trend door meer en hoogwaardigere

fiets(parkeer)voorzieningen op bedrijventerreinen te faciliteren. De gemeente ondersteunt de ‘aanpak fietsstimulering’.

Locaties voor parkeren van vrachtwagens en overnachten voor chauffeurs concentreren zich vaak langs de hoofdroutes van Rijkswaterstaat. Het (‘s nachts) parkeren van vrachtwagens binnen de gemeente is niet wenselijk en wordt niet gefaciliteerd. Het uitgangspunt voor het parkeren van vrachtwagens is op eigen terrein.

Parkeerprobleem
Op bedrijventerreinen is er sprake van een parkeerprobleem als er een parkeerdruk van meer dan 90% is op het maatgevend drukste moment, binnen 600 meter loopafstand tot de bestemming.

6.3.2 Doelgroep op de juiste plek

Bij de bedrijventerreinen zijn voornamelijk werknemers van belang, maar ook bezoekers van de bedrijven zoals bij grote winkels (Action, Karwei, Pets Place, enz.). Werknemers parkeren in geclusterde parkeervoorzieningen of op het eigen terrein van het bedrijf waar ze werkzaam zijn. Voor het parkeren op geclusterde parkeervoorzieningen accepteert Vught loopafstanden naar een parkeervoorziening van maximaal 800 meter. Bezoekers van bedrijven zijn kortparkeerders en moeten dichter bij hun bestemming kunnen parkeren. Voor deze doelgroep is 250 meter een acceptabele loopafstand vanaf de geparkeerde auto naar de bestemming. Hoewel de auto een vooraanstaand vervoermiddel voor bedrijventerreinen is, stimuleert de gemeente ook het gebruik van de fiets naar de bedrijventerreinen.

6.3.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden
Om het gebruik van de fiets naar de bedrijventerreinen te stimuleren zet de gemeente goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen in. Hiervoor wordt ook aandacht gevraagd bij de bedrijven. Ook stimuleert de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer door het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes. Bedrijventerreinen maken ook deel uit van de ambities om elektrisch rijden te stimuleren. Daarvoor zet de gemeente in op de uitbreiding van de laadinfrastructuur op bedrijventerreinen, eventueel door de bedrijven zelf. Daarnaast ligt er ook een verantwoordelijkheid voor de lokale bedrijven met de werkgeversaanpak mobiliteit[6]: werkgevers worden actief gestimuleerd en ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

[6] https://rwsduurzamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/factsheet-werkgeversaanpak/

Benutten
De parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen worden op eigen terrein opgelost. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt gekeken of bestaand parkeerareaal kan worden benut, tot 90% bezettingsgraad.

Beheersen
Nieuwe ontwikkelingen mogen nooit parkeeroverlast veroorzaken in straten en buurten in de omgeving. Om dit tegen te gaan, kan de gemeente reactief parkeerregulering invoeren. Dit kan alleen als er parkeeroverlast blijkt uit parkeerdrukmetingen. Ook kan de gemeente een parkeerverbod in de openbare ruimte instellen. Hierbij moet de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd worden.

Bouwen
Bijbouwen van parkeerplaatsen gebeurt alleen op eigen terrein of is enkel mogelijk wanneer dit geclusterd is en op afstand[7].

6.4 Stationsgebied

Het stationsgebied is het gebied in de directe omgeving van het stationsgebouw, waaronder de Stationsstraat.

6.4.1 Wat wil de gemeente bereiken

In dit gebied hebben fietsers en voetgangers de hoogste prioriteit. Daarnaast blijft het station bereikbaar met de bus nabij en voor parkeren van de auto. Het stationsgebied is nu onder herinrichting door het verdiept aanleggen van het spoor. Na de herinrichting van het station worden voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen gerealiseerd naast het station aan zowel de oost- als de westzijde. De ruimte in de omgeving rondom het station wordt aantrekkelijk ingericht, zodat dit een prettig verblijfsgebied wordt om te lopen en te wandelen. Naast het station ligt nu een Kiss & Ride zone, die moet na de herinrichting worden behouden.

Mobiliteitshub
Op termijn ontwikkelt Vught het station naar een regionale mobiliteitshub. In samenwerking met partners in de regio voorziet Vught het station van nieuwe vormen van natransport, zoals deelmobiliteit, MaaS (Mobility as a Service) of andere mogelijkheden. Deze vormen van natransport vragen om (gereserveerde) parkeervoorzieningen.

[7] We houden hierbij rekening met acceptabele loopafstanden voor bedrijven, conform richtlijnen van CROW.

Parkeerprobleem
Het terrein naast het station moet voldoende parkeerplaatsen bevatten. Op dit terrein is 90% een acceptabele grenswaarde voor parkeerdruk. Als de parkeerdruk in de omliggende woonwijken te hoog wordt, worden maatregelen ingezet, zie hoofdstuk 6.2).

6.4.2 Doelgroep op de juiste plek

Parkeren in het stationsgebied is meestal bestemd voor een ketenintegratie met de trein, oftewel langparkeerders. Bij voorkeur komen forenzen naar het station met de fiets. Op de tweede plek komt de bus als vervoermiddel naar het station (Helvoirtseweg), daarna de auto als passagier (en gebruik maken van de Kiss & Ride zone), pas daarna kan de auto in het gebied worden geparkeerd. We houden daarbij rekening met de aanwezige supermarkt en de daarbij horende vraag naar kortparkeerplaatsen.

6.4.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden
Vught bevordert het gebruik van duurzame vervoermiddelen en biedt forenzen meer keuzemogelijkheden voor hun reis dan alleen de auto. De gemeente zet in op de bereikbaarheid van het station met de fiets door goede en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen aan te leggen, aan beide zijde van het station. De fietsenstallingen bij het station moeten veilig en geschikt zijn voor verschillende soorten fietsen (elektrische fietsen, kratjesfietsen en met grote tassen, enz.), bij voorkeur met beugels en overdekt. Op termijn ontwikkelt de gemeente het station naar een mobiliteitshub, voorzien met nieuwe vormen van voor- en natransport, zoals deelmobiliteit. Hierbij moet ook gedacht worden aan haal- en brengpunten voor pakketten. De gemeente ondersteunt deelmobiliteit ook via aangewezen parkeerplaatsen voor deelauto’s, -(bak)fietsen en -scooters.

Benutten
Het parkeerareaal in het stationsgebied wordt optimaal gebruikt. Dit betekent dat de P&R voor treinreizigers is bestemd. Als het te druk blijkt te zijn, dan onderzoek de gemeente de reden daarvoor. Als andere doelgroepen gebruik maken van de P&R, kan de gemeente beheersmaatregelen invoeren (zie onderstaand kopje Beheersen). Het parkeerareaal in de omliggende wijken is bedoeld voor parkeerders met een bestemming in de wijken. Als daar de parkeerdruk te hoog wordt, kan de gemeente voor beheersmaatregelen kiezen (zie hoofdstuk 6.2).

Beheersen

Als de parkeerdruk in de omgeving van het station of in de P&R boven de acceptabele grenswaarde van 90% is, kan de gemeente beheersmaatregels invoeren, zoals parkeerregulering en parkeerverboden in de openbare ruimte. Met als doel om de juiste doelgroep (bewoner, reiziger, werknemer) op de juiste plek te laten parkeren. Hierbij wordt de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd.

6.5 Buitengebied

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

6.5.1 Wat wil de gemeente bereiken

In het buitengebied van Vught wordt veel gefietst als een vorm van recreatie. Dit is in lijn met de duurzaamheidsambities. Het is daarom belangrijk dat recreanten makkelijk hun fiets dicht bij de ingang van de gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden kunnen parkeren. Hier komen voldoende fietsparkeervoorzieningen. Bij (horeca-)voorzieningen vraagt de gemeente aandacht voor het kunnen opladen van de elektrische fiets.

Hiernaast wordt voldoende parkeergelegenheid gecreëerd bij de toegangspunten van de gebieden. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen bij private recreatieve bestemmingen in het buitengebied.

In het buitengebied komt landbouwverkeer ook voor. Het uitgangspunt voor parkeren voor landbouwverkeer is op eigen perceel en niet op de openbare wegen.

Parkeerprobleem

De gemeente vindt dat er een parkeerprobleem ontstaat als parkeerders buiten de voorziening parkeren, zoals in bermen, en hinder opleveren voor het doorgangverkeer. Om dit te voorkomen is de gemeente verantwoordelijk voor eventuele regulering en/of verboden en voor het handhaven op parkeren in bermen en bij overlast.

6.5.2 Doelgroep op de juiste plek

De parkeervoorziening bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden zijn bestemd voor recreanten. Landbouwverkeer en overige doelgroepen moeten daar niet kunnen parkeren.

6.5.3 Oplossingsrichtingen

Beïnvloeden

Vught faciliteert de fietsbereikbaarheid. Daarom moet de fietsparkeervoorziening voor de ingang van gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden liggen. Die zijn dichterbij dan de parkeervoorziening auto. Op termijn stimuleert Vught ook hierbij elektrisch rijden door laadpalen aan te leggen, door initiatiefnemers, voor zowel de fiets als de auto.

Benutten
De parkeervoorziening bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden wordt optimaal gebruikt door recreanten. Hierbij wordt de inzet en capaciteit van handhaving op parkeren in bermen geoptimaliseerd.

Beheersen
Als het nodig blijkt te zijn voert Vught beheersmaatregels in zoals parkeerregulering en parkeerverboden buiten parkeervoorzieningen. Hierbij wordt de inzet en capaciteit van handhaving geoptimaliseerd.

Bouwen
Als laatste redmiddel kan een geclusterde parkeervoorziening bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden worden gebouwd door ondernemers.

7. Uitwerking

Dit document biedt de koers, kaders en een richting van toe te passen gebiedsgewijze maatregelen. Na vaststelling van deze visie door de gemeenteraad van Vught wordt gestart met de verdere uitwerking van benodigde maatregelen.

7.1 Maatregelenprogramma en financiële uitwerking

Als uitwerking van het parkeerbeleid stelt de gemeente een maatregelenprogramma op. Het uitvoeringsprogramma gaat verder in op de gebiedsgerichte aanpak aan de hand van het 4B-principe. De gemeente werkt het uitvoeringsprogramma uit voor de komende vijf jaren. Bij het uitvoeringsprogramma hoort ook een financiële uitwerking. De financiële uitwerking geeft inzicht in de kosten die horen bij maatregelen, producten en diensten bij en rondom parkeren. Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is dat er op korte termijn een verdere uitwerking plaatsvindt van enkele belangrijke thema's uit dit plan:

- nota fiets- en autoparkeernormen (zie 7.2);
- aanpak parkeren in centra (zie 6.1);
- aanpak parkeerproblematiek woonwijken (zie 6.2);
- monitoring en aanpak parkeren bedrijventerreinen (zie 6.3);
- monitoring en aanpak parkeren stationsgebied (zie 6.4);
- monitoring en aanpak parkeren buitengebied (zie 6.5);
- beleidsregels parkeerregulering;
- juridische uitwerking (zie 7.3);
- monitoring en evaluatie (zie 7.4);

7.2 De Nota parkeernormen

De gemeente Vught gebruikt fiets- en autoparkeernormen om het aantal te realiseren fiets- en autoparkeerplaatsen bij nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen. Deze normen zijn momenteel opgenomen in het document "Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022". De parkeernormen zijn een uitwerking van de parkeervisie en onderdeel van het parkeerprogramma. De geactualiseerde normen worden in een separaat beleidsdocument vastgesteld: de Nota parkeernormen. Bij de vaststelling van de Nota parkeernormen 2025 vervallen de oude parkeernormen.

7.3 De juridische uitwerking: parkeerverordening

Uitwerking van de parkeervisie en onderdeel van het parkeerbeleid is ook de parkeerverordening, die geactualiseerd wordt. De parkeerverordening en bijbehorende uitvoeringsbesluiten omvatten de (toepassings)regels voor verschillende aspecten van

het parkeren in Vught, zoals de regels rondom het aanvragen en verlenen van parkeervergunningen en -ontheffingen.

7.4 Het monitoren van het parkeren en evaluatie van het parkeerbeleid

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

7.5 Het uitvoeringsprogramma

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

Bijlage parkeermeting

Parkeermeting van Buiten-Ruimte

