

Parkeerbeleid

Gemeente Montferland



2025 - 2030

gemeente
Montferland



Voorwoord

Parkeren raakt iedereen. Het raakt de minder valide persoon die dicht bij huis in Zeddam wil parkeren, en het raakt het kind dat tussen de geparkeerde auto's in Beek wil voetballen. Het raakt de toerist die het kasteel in 's-Heerenberg wil bezoeken, en raakt de bakker in Didam die haar klanten in de winkel wil verwelkomen. Zo zijn er nog talloze mensen, met talloze wensen.

Met al die wensen komen ook dilemma's en keuzes. Niet alles kan namelijk tegelijk. Dit parkeerbeleid biedt als antwoord daarop een visie op parkeren. We sluiten aan op de nieuwe Mobiliteitsvisie en hebben vele gesprekken gevoerd met o.a. inwoners, ondernemers, wijk- en dorpsraden en andere organisaties om de goede afwegingen te maken.

Zo werken we samen aan een parkeerbeleid dat werkt, voor alle inwoners van Montferland.

Jeanette Derksen-Geuijen
wethouder



Inleiding

Traditioneel lag bij het onderwerp parkeren de nadruk op bereikbaarheid. Tegenwoordig zijn ook leefbaarheid, economische vitaliteit, duurzaamheid, inclusiviteit en financiële haalbaarheid essentiële aspecten in het parkeerbeleid. De openbare grond kan namelijk maar één keer vergeven worden terwijl er steeds meer aanspraak op hetzelfde stukje wordt gemaakt voor verschillende doeleinden. Geparkeerde auto's nemen veel ruimte in beslag en is daarom een onmisbare schakel bij de inrichting van de openbare ruimte.

Gemeente Montferland heeft verschillende ambities over hoe er met de openbare ruimte omgegaan moet worden. Een aantal van deze ambities zijn vastgelegd in de Mobiliteitsvisie. Dit is een visiestuk waarin we hebben vastgesteld hoe er met mobiliteit wordt omgegaan in Montferland, nu en in de toekomst. Om hier handen en voeten aan te geven, is er Parkeerbeleid en een Nota Parkeernormen nodig. Deze geven namelijk concrete invulling aan de doelen die gesteld worden omtrent autogebruik en de ruimte die er is voor de geparkeerde auto.

Tot op heden is er nog geen Parkeerbeleidsnota. Het voorliggend document zal het nieuwe Parkeerbeleid presenteren.

Leeswijzer

Eerst wordt de aanleiding verder belicht. Hierna worden de visiepunten eerst kort opgesomd alvorens ze per visiepunt nader worden toegelicht. Nadat de visiepunten zijn toegelicht, worden de nog bijzondere parkeersituaties beschreven en rond het document af met afsluitende opmerkingen.

Omgevingsvisie

Mobiliteitsvisie

Uitvoeringsprogramma

Parkeerbeleid

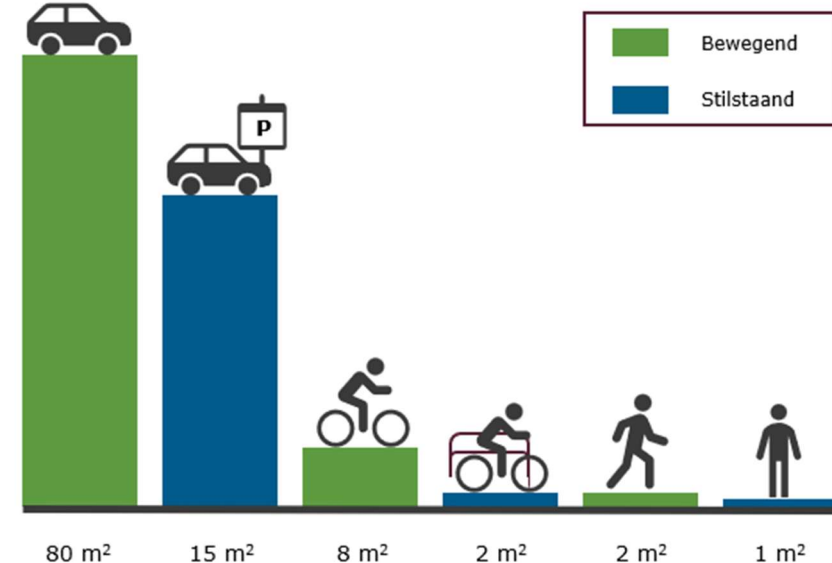
Nota Parkeernormen

Aanleiding

De Gemeente Montferland gaat in de aankomende jaren uitbreiden. Er zullen tot 2030 circa 1.500 nieuwe woningen worden bijgebouwd en er staat een grote uitbreiding van het industrieterrein van 's-Heerenberg op de planning.

Deze ontwikkelingen zullen leiden tot een aanzienlijke toename van auto's in de gemeente. Meer geparkeerde auto's betekenen minder openbare ruimte voor speeltuinen, groen en trottoirs. Een geparkeerde auto neemt ruim zeven keer meer ruimte in dan een fiets, wat met toekomstige woningbouwplannen neerkomt op bijna drie voetbalvelden¹ aan extra parkeerruimte in voornamelijk de centra van de kernen Didam en 's-Heerenberg.

Het is daarom belangrijk dat er een evenwichtige balans blijft tussen ruimte voor de auto en ruimte voor verblijven, ontmoeten, spelen, groen, etc. Dit betekent dat we voor de kernen waar ruimte schaars wordt, andere keuzes moeten maken. Hiermee zorgen we voor een aantrekkelijke en leefbare gemeente waar groei mogelijk blijft.



Figuur 1: Ruimtebeslag per vervoerssoort. Bron: KiM 2022

¹ Uitgaande van parkeernorm van 1,0 per woning en een voetbalveld van 7.000m²



Totstandkoming

Het Parkeerbeleid is door een integrale aanpak tot stand gekomen. Zo is er contact geweest met externe stakeholders om zo te komen tot de goede afwegingen. Er zijn verschillende informatiesessies gehouden met diverse belanghebbenden, zoals bewonersorganisaties en ondernemersorganisaties van alle kernen, uitgenodigd. Dit heeft geleid tot drie sessies: een voor Didam, een voor 's-Heerenberg en een voor de andere kernen.

Ook binnen de gemeentelijke organisatie zijn veel personen betrokken geweest bij het parkeerbeleid. Met de bijdragen vanuit o.a. verkeer, ruimtelijke ontwikkeling, handhaving, economie, groen en burgerzaken is zo gewerkt aan een integraal parkeerbeleid dat aansluit bij de doelen waar we gemeentebreed aan werken.

In deze sessies hebben we ruim de tijd genomen om stil te staan bij alle knelpunten die er spelen in de kernen. Daarnaast zijn er ook verschillende oplossingen getoetst om inzicht te krijgen wat er wel en zeker niet gewenst zou zijn. De bevindingen zijn allemaal meegenomen en samen met de ambities vanuit de Mobiliteitsvisie, zijn we tot dit beleid gekomen.

1. Eén beleid met oog voor de identiteiten van de kernen

2. De auto is belangrijk, maar niet langer altijd en overal de standaard

3. De juiste parkeerder op de juiste plaats

4. Het Parkeerbeleid zorgt voor een aantrekkelijke en economisch vitale gemeente

5. Parkeren voor iedereen wanneer het geen wens maar een noodzaak is

6. De elektrische auto wordt gestimuleerd

7. Een goedlopende parkeerketen leidt tot succes

Visiepunten

Het parkeerbeleid is gebaseerd op een aantal visiepunten. Deze visiepunten geven richting aan hoe we omgaan met parkeren tot 2030 en wat we belangrijk vinden voor de gemeente Montferland. Het is de basis voor de keuzes die er gemaakt worden in het parkeerbeleid. Daarin leggen we vast hoe we met parkeren omgaan. Zodat we onze visie uiteindelijk ook waar kunnen maken.

Ieder visiepunt zal eerst uitgelegd worden en daarna vertaald naar wat het concreet betekent voor het beleid.

1. Eén beleid met oog voor de identiteiten van de kernen

Wat wordt ermee bedoeld?

De gemeente Montferland bestaat uit vele kernen, elk met een eigen identiteit. Dat vraagt om een gebiedsgerichte aanpak bij parkeren. Hoewel het uitgangspunt uit de mobiliteitsvisie is dat de auto niet langer de standaard hoeft te zijn, zal dat per kern anders zijn. De vraagstukken en uitdagingen verschillen namelijk per gebied. Een bewoner in een kern zoals Azewijn is vaak meer afhankelijk van een auto, dan een bewoner in centrum Didam. Daarom blijft er ruimte voor individualiteit en wordt er gebiedsgericht naar parkeren gekeken.

In kernen waar de ruimte schaars is, zal zorgvuldig worden omgegaan met parkeerfaciliteiten om de leefbaarheid te waarborgen. In gebieden waar ruimte minder schaars is, kunnen meer mogelijkheden worden geboden, afhankelijk van de behoeften en het gebruik.

Hierdoor streven we naar een evenwichtige en passende oplossing voor elke kern binnen de gemeente.

Wat houdt dat concreet in?

In de centra van Didam en centrum 's-Heerenberg waar er schaarse aan ruimte is, zal er anders omgegaan worden met parkeren dan in de andere gebieden met meer ruimte. In 's-Heerenberg zal daarom het historische centrum worden aangemerkt als vergunninghoudersgebied.

Ook zal er een gebiedsgerichte aanpak worden verkozen bij het parkeerbeleid voor nieuwe bouwontwikkelingen. Hier kijken we ook naar de context waarin het project gerealiseerd wordt. In de 'Nota Parkeernormen Montferland' werken we dit beleid verder uit.

2. De auto is belangrijk, maar niet langer altijd en overal de standaard

Wat wordt ermee bedoeld?

In lijn met de ambities uit de Mobiliteitsvisie wordt het belang van de auto als onderdeel van ons vervoersnetwerk erkend, maar is deze niet langer de nummer één prioriteit. We willen dat de auto minder belangrijk wordt in onze samenleving, omdat we wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit willen stimuleren.

In de gemeente Montferland blijft de privéauto een volwaardige rol spelen. De auto is vaak nodig om van A naar B te reizen. We willen echter wel actieve mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, meer stimuleren door deze prioriteit te geven.

Met het parkeerbeleid willen we een minder faciliterende houding richting auto's aannemen op plekken waar het nodig en gewenst is: in de kernen Didam en 's-Heerenberg. Hier willen we andere modaliteiten meer aandacht geven. Dat doen we door het stimuleren van fietsen en wandelen door hiervoor de ruimte te geven en de auto minder prominent aanwezig te laten zijn.

Wat houdt het concreet in?

Er zijn een aantal aanpassingen die nodig zijn om de auto niet langer de standaard te laten zijn. Concreet ziet dat er als volgt uit:

- Er worden in de Nota Parkeernormen speciale Fietsnormen opgenomen. Deze normen schrijven voor hoe er bij nieuwe ontwikkelingen omgegaan dient te worden met fietsen. Hiermee komt er meer ruimte en aandacht voor de fiets bij iedere ontwikkeling.
- De Nota Parkeernormen zal lagere autoparkeernormen hanteren. Deze parkeernormen schrijven per soort functie (appartement, woning, restaurant, winkel, etc.) voor hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen. Het blijkt dat de huidige normen te hoog zijn waardoor er bij nieuwe ontwikkelingen meer ruimte wordt gevraagd voor parkeren dan daadwerkelijk nodig.
- Parkeren vlak voor de deur is niet langer overal de standaard. Er worden langere loopafstanden -in overeenstemming met de Nota Parkeernormen- geaccepteerd als dat nodig is. Mindervaliden zijn hierop een uitzondering. In kernen waar ruimte minder schaars is, geldt dit niet.
- Parkeren in de voortuin wordt in toekomstige omgevingsplannen niet meer toegestaan.

3. De juiste parkeerder op de juiste plaats

Wat wordt ermee bedoeld?

Binnen Montferland is er géén tekort aan parkeerplaatsen, maar een probleem met de verdeling van de vraag naar parkeerplaatsen. Onder de parkeerders bevinden zich verschillende doelgroepen, elk met eigen belangen en behoeften. Door bij locaties waar er schaarste is prioriteit te geven aan doelgroepen op specifieke plekken, komt de juiste parkeerder op de juiste plaats.

Om ervoor te zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plaats komt, is er soms parkeerregulering nodig. Op het moment kent onze gemeente twee soorten reguleringen: vergunninghoudersgebied en blauwe zone (waaronder ook de Shop&Go plaatsen). Na evaluatie blijkt dat de afbakening en de reguleringsvorm in lijn ligt met het doel. In het vergunninghoudersgebied is er voldoende ruimte voor de bewoners. Het blauwe zone gebied is voor het winkelend publiek die een korte boodschap willen doen.

De regulering zal daarom blijven, maar er zullen wel nieuwe keuzes gemaakt worden om de prioritering van de doelgroepen duidelijker te stellen.



Blauwe zone

De parkeerregulering 'blauwe zone' is een vorm waarbij de maximale parkeerduur wordt geregeld. In Montferland kennen we de blauwe zone in het centrum van Didam en in het centrum van 's-Heerenberg. Als je in deze gebieden wil parkeren kan dat, maar mag dit maar voor bijvoorbeeld maximaal twee uur. Hierna moet je de parkeerplek verlaten.

Om langer dan de maximale duur te mogen staan, kan men een ontheffing aanvragen. Deze ontheffing geeft je vrijstelling van deze parkeerregel.

Met ingang van dit parkeerbeleid introduceren we één eenduidige regel voor de blauwe zone. Overal in de gemeente geldt dan dezelfde tijd tussen 09:00 en 18:00 uur, voor elke dag van de week.

Vergunninghouder zone

De vergunninghouder zone is een vorm waarbij de soort parkeerders wordt geregeld. Dit gebied is enkel bestemd voor mensen met een speciale parkeervergunning voor die zone. Zij mogen hier parkeren terwijl anderen dit niet mogen.

Wat houdt het concreet in?

Om de juiste parkeerder op de juiste plaats te krijgen zijn er twee dingen belangrijk: er moet prioritering en sturing worden gegeven aan de doelgroepen. Als randvoorwaarde moet ook handhaving in staat gesteld worden om adequaat te handelen.

Prioritering = De juiste parkeerder

De prioritering geldt alleen voor de gebieden die nu ook al regulering kennen: oftewel de centra van Didam en 's-Heerenberg. De overige kernen kennen geen parkeerregulering omdat dit nu niet nodig is. Er is hier voldoende aanbod om te voorzien in de parkeervraag.

De prioritering voor de blauwe zones in Didam en 's-Heerenberg ziet er als volgt uit:

1. Winkelend bezoek kort (2 uur en korter)
2. Bewoners
3. Bedrijven (werkgever en -nemer)

De prioritering voor de vergunninghoudersgebieden in Didam en 's-Heerenberg blijft gelijk wat betekent dat het enkel om bewonersvergunningen gaat. Bezoekers van bewoners kunnen op de parkeerplaatsen buiten het vergunningsgebied parkeren.

Sturing = de juiste plek

Zoals eerder benoemd zal parkeren voor de deur niet altijd meer de standaard zijn in de gebieden die schaarste kennen, zoals de centra van Didam en 's-Heerenberg.

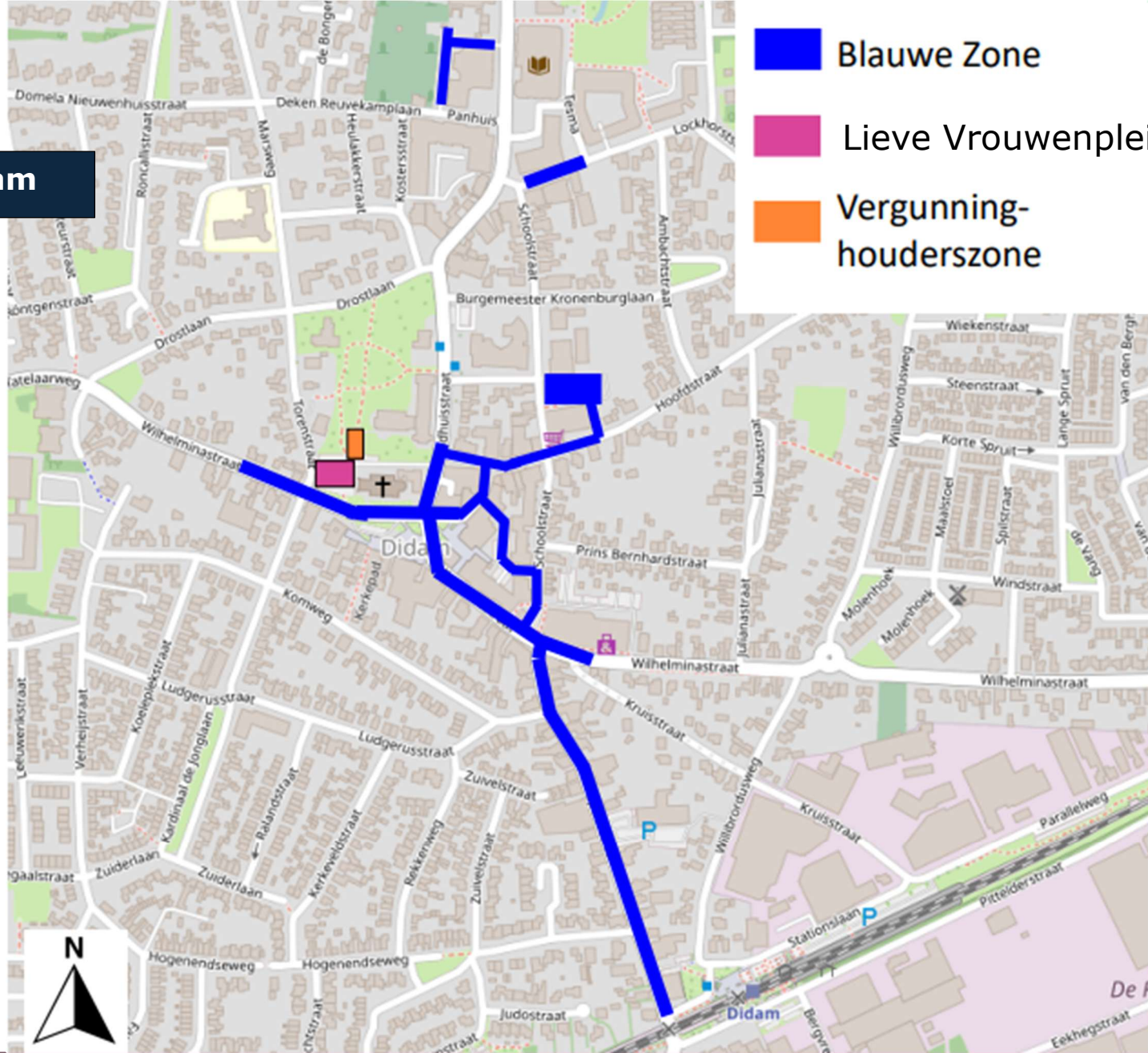
De bewoners ontvangen één ontheffing op kenteken mits het adres van de aanvrager in de blauwe zone valt en zij geen eigen parkeerplaats hebben of kunnen bemachtigen. Er kan wel nog steeds buiten de venstertijden of buiten het gereguleerd gebied geparkeerd worden.

De bewoners van Didam die in de blauwe zone wonen, krijgen een ontheffing om op het Lieve Vrouwenplein te parkeren als men langer dan twee uur wil parkeren gedurende de venstertijd. De bewoners met een ontheffing voor 's-Heerenberg, kunnen overal in de blauwe zone parkeren en kunnen tevens terecht op het parkeerterrein van Gouden Handen.

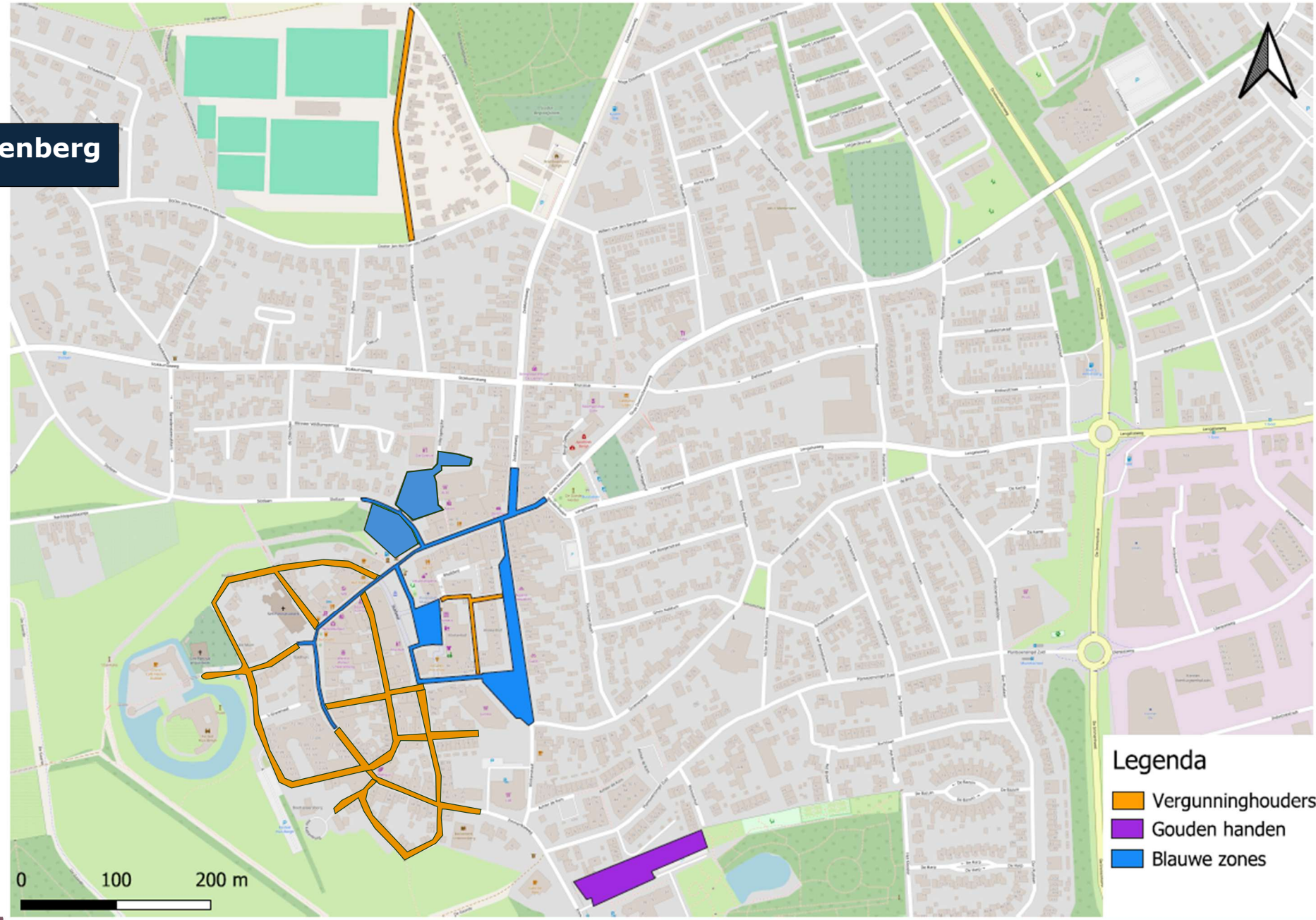
Bedrijven zullen geen ontheffing of vergunning meer krijgen, tenzij zij aan kunnen tonen dat parkeren op eigen terrein onmogelijk is en parkeren cruciaal is voor de bedrijfsvoering. De ontheffing geldt dan enkel voor het toegewezen parkeerterrein afhankelijk van in welk gebied het parkeerrecht moet gelden.

Het historische centrum van 's-Heerenberg wordt vergunninghoudersgebied, waarmee meer ruimte ontstaat voor auto's van bewoners en voor andere functies.

Didam



's-Heerenberg



Beperkt Recht Op Parkeren

Bij het ontwikkelen van bouwprojecten dient men alle parkeervraag op eigen terrein op te lossen, ook wel POET genoemd (Parkeren Op Eigen Terrein). Dit is in het huidige beleid opgenomen en zal ook voor dit parkeerbeleid en de nieuwe Nota Parkeernormen het uitgangspunt zijn.

Om ervoor te zorgen dat er niet meer op de schaarse openbare grond geparkeerd wordt terwijl er ruimte op eigen terrein is, worden de huidige en nieuwe ontwikkelingen met eigen parkeervoorzieningen (beperkt) uitgesloten van een parkeerrecht. Deze adressen komen op een zogeheten BROP lijst: Beperkt Recht Op Parkeren.

Voor nieuwe ontwikkelingen: alle ontwikkelingen die POET hanteren komen op de nieuwe BROP-lijst. In overleg met de gemeente kan bepaald worden hoeveel adressen van de ontwikkeling nog recht hebben op een parkeerrecht. Dit geldt voor gebieden die parkeerregulering kennen als ook voor gebieden die dit nog niet hebben.

Voor al gerealiseerde woningen: de adressen die overduidelijk beschikken over eigen parkeerfaciliteiten, zoals een appartementsgebouw met parkeerkelder, komen ook op de BROP-lijst. Dit zal ingaan vanaf het moment dat de nieuwe uitgifteregels voor de parkeerrechten ingaan.

Kortom:

Het nieuwe parkeerbeleid zal een aantal zaken aanpassen om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren. Om het overzichtelijk te maken, vindt u hieronder een korte opsomming.

Blijft gelijk:

- De reguleringsgebieden en -vormen blijven, op het historische centrum van 's-Heerenberg en de Spoorstraat in Didam na, zoals ze zijn.
- Ieder adres dat in aanmerking komt voor een ontheffing of vergunning, krijgt maximaal één parkeerrecht op kenteken.
- Met de parkeerschijf kan iedereen maximaal 2 uur parkeren in de blauwe zone.

Verandert:

- Het historische centrum van 's-Heerenberg wordt vergunninghoudersgebied.
- Bedrijven krijgen geen parkeerrechten meer tenzij noodzakelijk belang kan worden aangetoond.
- Ontheffingen in Didam gelden niet meer voor gehele kern, maar voor het Lieve Vrouweplein.
- Er wordt een Beperkt Recht op Parkeren lijst ingesteld.
- De venstertijden voor de blauwe zone worden elke dag hetzelfde: deze geldt overal in de gemeente van 09:00 tot 18:00 uur. Enkel in Didam geldt de blauwe zone niet op zondag.

4. Het Parkeerbeleid zorgt voor een aantrekkelijke en economisch vitale gemeente



Wat wordt ermee bedoeld?

Het parkeerbeleid draagt bij aan een betere leefbaarheid en economische vitaliteit van onze gemeente door de centra aantrekkelijker te maken. Als de openbare ruimte namelijk vooral gericht is op auto's en deze naar vraag wordt bediend, zal deze ruimte vol raken met geparkeerde en rijdende auto's. Dit verstoort het straatbeeld en doet afbreuk aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid. De bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk, maar hoeft niet meer direct voor de deur van de winkel. Zeker niet als de bereikbaarheid op de fiets wordt vergroot.

Daarbij is het belangrijk dat de overgebleven parkeercapaciteit vooral ingezet wordt om het winkelend bezoek te dienen. Voor ondernemers is bereikbaarheid belangrijk en daar horen passende parkeervoorzieningen bij.

Hiermee wordt er gestreefd naar een verbeterde leefomgeving wat resulteert in een nog beter ondernemersklimaat voor een vitale economie in Montferland.

Wat houdt het concreet in?

Op het moment is het mogelijk voor zowel bewoners als bedrijven om een ontheffing te krijgen dan wel fout te parkeren in de blauwe zone gebieden. Hier moet verandering in komen door de juiste parkeerder op de juiste plaats te sturen. Met als doel om ook voor ondernemers te zorgen voor voldoende parkeermogelijkheden te bieden voor hun klanten en gasten dichtbij hun winkel of bedrijf.

Om 's-Heerenberg nog aantrekkelijker te maken, meer winkelend publiek te trekken en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt binnen de projectgroep Visie Historisch Centrum 's-Heerenberg onderzocht op welke manier de historische kern van 's-Heerenberg autoluw gemaakt kan worden. De blauwe zone bij de winkels in de Molenstraat wordt hierbij gehandhaafd.



5. Parkeren voor iedereen wanneer het geen wens maar een noodzaak is

Wat wordt ermee bedoeld?

De toegankelijkheid van parkeerplaatsen voor mindervaliden is belangrijk om een bereikbare gemeente voor iedereen te garanderen. Dit betekent dat er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn voor mindervaliden, naast de standaard parkeerfaciliteiten. Wie een beperking heeft is vaak meer afhankelijk van de auto. Waar parkeerruimte schaars is, moeten we oog hebben voor wie parkeren in de buurt van een bestemming noodzakelijk is. Deze doelgroep is veelal afhankelijk van een parkeerplek dichtbij om hun bestemming te kunnen bereiken en kan (meestal) minder ver lopen vanaf een reguliere parkeerplaats.



Wat houdt het concreet in?

Met het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen zorgen we voor extra parkeervoorzieningen op straat voor mensen met een beperking. Bestemmingen in Montferland zijn en blijven hiermee bereikbaar voor iedereen.

We maken een onderscheid tussen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, die beschikbaar zijn voor iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart, en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Deze leggen we aan voor één specifieke gebruiker bij woon- of werkadres. Alleen het voertuig met het aangegeven kenteken mag hier parkeren.

Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart mogen gratis en onbeperkt parkeren op de speciale gehandicaptenparkeerplaatsen ongeacht de geldende parkeerregulering.

6. De elektrische auto wordt gestimuleerd

Wat wordt ermee bedoeld?

Het parkeerbeleid ondersteunt de “Integrale Laadvisie Montferland (2022)” om zo mee te helpen in de transitie van fossiele brandstof voertuigen naar elektrische.

Het is echter belangrijk om de komende jaren een balans te houden tussen parkeerplaatsen voor elektrisch- en fossiele brandstof auto's. De elektrische auto's zijn namelijk nog in de minderheid en ondanks dat deze groep groeiende is, blijft het aandeel fossiele brandstof voertuigen nog significant.

Wat houdt het concreet in?

De Laadvisie Montferland gaat hier verder op in maar voor parkeren houdt het onder andere concreet in dat openbare laadvoorzieningen worden voorzien van een laadvak dat alleen gebruikt mag worden voor het opladen van een elektrisch voertuig. Allereerst wordt er één vak gereserveerd als laadvak. Bij hoog verbruik kan ervoor gekozen worden om een tweede te reserveren. Zo kunnen we geleidelijk meegroeien met de vraag naar elektrisch laden.

Daarnaast zal bij het bepalen van de locatie van de openbare laadpaal, de huidige parkeerdruk geen doorslaggevend karakter hebben.



7. Een goedlopende parkeerketen leidt tot succes

Wat wordt ermee bedoeld?

Een succesvol beleid vereist een goedlopende parkeerketen. Want met visie alleen ben je er niet.

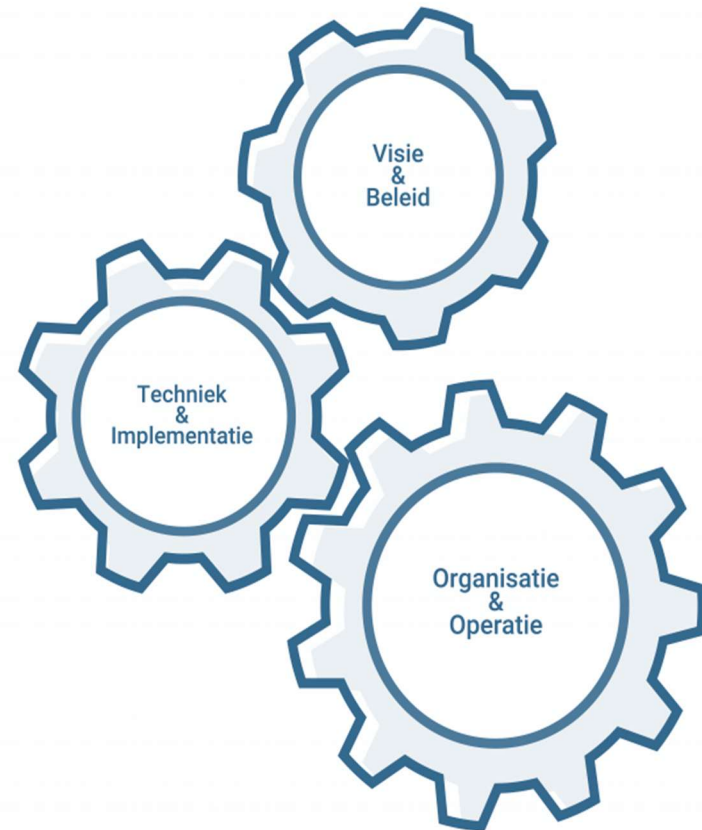
Een parkeerketen kun je zien als een geheel uit drie tandwielen: visie en beleid, techniek en implementatie en organisatie en operatie. Al deze tandwielen moeten goed kunnen draaien om de gehele keten in beweging te houden. Dat betekent dat uitvoering, techniek en organisatie moeten samenwerken en op elkaar zijn afgestemd om in de praktijk de juiste resultaten te behalen.

Wat houdt het concreet in?

Parkeren moet een vast onderdeel zijn van de gemeentelijke beleidsvoering, waarbij de samenwerking met andere beleidsafdelingen essentieel is.

Daarbij is het belangrijk dat handhaving in staat wordt gesteld om het nieuwe vergunningen- en ontheffingenbeleid uit te voeren. Dit kan door een minimale digitaliseringsslag te maken waarbij er digitaal op straat gecontroleerd kan worden met de huidige zakcomputers (PDA).

Ook de afdeling die de parkeerrechten uit geeft wordt hierdoor beter ondersteund.



Bijzondere parkeersituaties

Er zijn nog een aantal situaties die niet onderdeel zijn van een visie, maar wel nog belangrijk zijn om te benoemen en mee te nemen. Dit zijn onderwerpen zoals het parkeren van grote voertuigen, laden en lossen en wat te doen bij parkeeroverlast (zowel structureel als incidenteel). Hierna lichten onderwerpen nader toelichten.

Parkeren grote voertuigen

Onze gemeente kent ook een significant industrieterrein waar vrachtwagens op- en afrijden. Voor de chauffeurs hiervan, is het belangrijk dat zij ergens kunnen rusten. Op het moment wordt dit gedaan door sommigen op de openbare weg wat soms leidt tot overlast. Dit is uiteraard niet wenselijk en ook onnodig. De werkgevers dienen een plek te bieden op eigen terrein waar hun chauffeurs kunnen rusten. Daarnaast zijn er ook voldoende rustplaatsen in de omgeving bij de snelwegen. Langs het hoofdwegennet liggen namelijk in principe om de 20 km verzorgingsplaatsen. Hier kan de weggebruiker tijdelijk zijn reis onderbreken om te rusten.

Er zullen daarom geen nieuwe zones of locaties gerealiseerd worden binnen de gemeente. De chauffeurs kunnen nu gebruik maken van de al bestaande locatie in 's-Heerenberg. Op termijn kan de rustplaats op de uitbreiding van het bedrijventerrein zorgen voor een aantrekkelijk alternatief.

Laden en lossen

Laden en lossen zijn essentiële activiteiten voor de bevoorrading van winkels, horecagelegenheden, en andere commerciële bedrijven binnen de gemeente Montferland. Laden en lossen verwijst naar het kortstondig parkeren van voertuigen op specifieke plekken om goederen te leveren of op te halen. Deze activiteiten vinden meestal plaats in de nabijheid van commerciële en industriële gebieden waar de vraag naar goederenleveringen hoog is.

Om deze processen efficiënt en veilig te laten verlopen, zijn in de nieuwe Nota Parkeernormen extra regels opgenomen. Deze regels zijn bedoeld om overlast te beperken, de verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming in drukke gebieden te bevorderen.

Parkeeroverlast bij piekbelasting

In sommige gebieden in de kernen van onze gemeente wordt er overlast ervaren bij evenementen. Deze overlast is veelal ontstaan omdat de parkeerfaciliteiten bij bijvoorbeeld een evenementenhuis, niet voldoende zijn voor het aantal gasten dat het trekt. Er is sprake van parkeeroverlast als 85% of meer van de parkeerplaatsen zijn bezet. Een dergelijke bezetting vermoeilijkt namelijk de zoektocht naar een lege parkeerplaats. Dit leidt tot meer zoekverkeer wat allerlei risico's met zich meebrengt.

Bij incidentele piekbelasting moeten we ons per situatie afvragen of we maatregelen willen treffen of niet.

De volgende keuzes hierin zijn mogelijk:

1. Accepteren
 - a. De situatie accepteren zoals het is en de overlast op incidentele momenten tolereren
2. Faciliteren
 - a. Parkeerplaatsen aanleggen/tijdelijk voorzien in de directe omgeving wanneer er nog voldoende ruimte is
3. Reguleren
 - a. De directe omgeving reguleren wanneer het een structureel karakter heeft en er geen ruimte meer is
4. Reguleren en faciliteren
 - a. Nieuwe parkeerplaatsen aanleggen en regulering invoeren om naar de nieuwe parkeerplaatsen te sturen

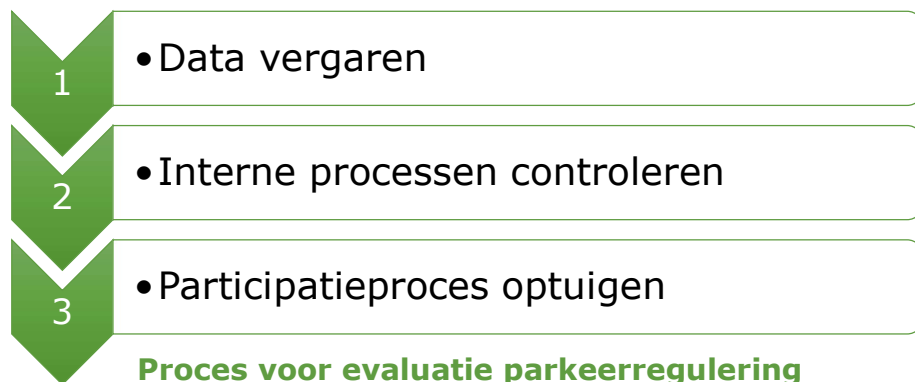


Parkeerregulering aanpassen

Wanneer de parkeerdruk niet incidenteel maar structureel te hoog is en de ruimte schaars is, kan parkeerregulering een oplossing zijn. Er is sprake van een te hoge parkeerdruk als er op meer dan drie verschillende meetmomenten een bezetting van 85% of hoger wordt gemeten. Vanaf deze bezetting wordt het zoekverkeer naar een lege parkeerplaats dusdanig hoog dat het onveilige situaties oplevert.

Het uitbreiden van regulering is een eerste stap die verkend moet worden op locaties waar er schaarse ruimte is of waar bijbouwen geen gewenste of mogelijke oplossing is.

Voordat er besloten kan worden dat regulering een oplossing is, moet er eerst een evaluatie plaatsvinden.



Evaluatie parkeerregulering

1. Data vergaren

Om inzicht en grip te behouden op het parkeren in Montferland, moeten we regelmatig parkeertellingen uitvoeren. Zo kunnen we zien of en waar er parkeerproblemen zijn. Naast het tellen van de auto's, is het ook belangrijk om te luisteren naar de inwoners. Als er veel mensen uit een bepaald gebied klagen, kan dat ons helpen om te bepalen of er een parkeerprobleem is.

2. Interne processen

Na het analyseren van deze onderzoeken is het eveneens van belang om de interne processen (zoals handhaving en uitgifte van producten) onder de loep te nemen. Deze processen moeten eerst effectief werken voordat we een conclusie kunnen trekken over de parkeersituatie. Als blijkt dat intern het op orde is, dan kan men concluderen of er wel of geen parkeerprobleem is en een vervolgstap nodig is.

3. Participatieproces

Indien blijkt dat regulering nodig is, zal een project worden opgestart dat ruime mogelijkheden biedt voor participatie van bewoners. Dit project zal gericht zijn op het instellen of uitbreiden van parkeerregulering, afhankelijk van de geïdentificeerde behoeften en problematiek. Het is erg belangrijk om voldoende draagvlak te creëren en een zo goed mogelijk plan op te stellen waar de meeste zich in kunnen vinden

Straatprofielen

Om een richting te geven welke reguleringsvorm ingezet kan worden, presenteert onderstaande tabel passende maatregelen gekoppeld aan het type straat. Deze maatregelen dienen echter zorgvuldig afgestemd te worden op de specifieke kenmerken en problematieken van het gebied.

Straatprofiel	Toelichting	Doelgroep prioriteit	Reguleringsvorm
Wonen	Straat met voornamelijk tot enkel woonfuncties	Bewoners	Vergunninghoudersgebied
Winkel	Straat met primaire commerciële functies	Bezoekers van winkels	Betaald parkeren of blauwe zone
Gemengd	Straat met een mix van woon- en commerciële functies	Bewoners en bezoekers van winkels	Blauwe zone of betaald parkeren gedurende winkeltijden
Historisch	Straat die kenmerkend is voor het historische karakter waardoor verkeer zo min mogelijk gewenst is	Bewoners	Vergunninghoudersgebied of autoluw d.m.v. stadsafsluiting of opheffen parkeerplaatsen
Industrie	Straat of gebied met voornamelijk industrie	Werknemers	Maatwerk

Tot slot

Parkeerbeleid is dynamisch: blijf evalueren

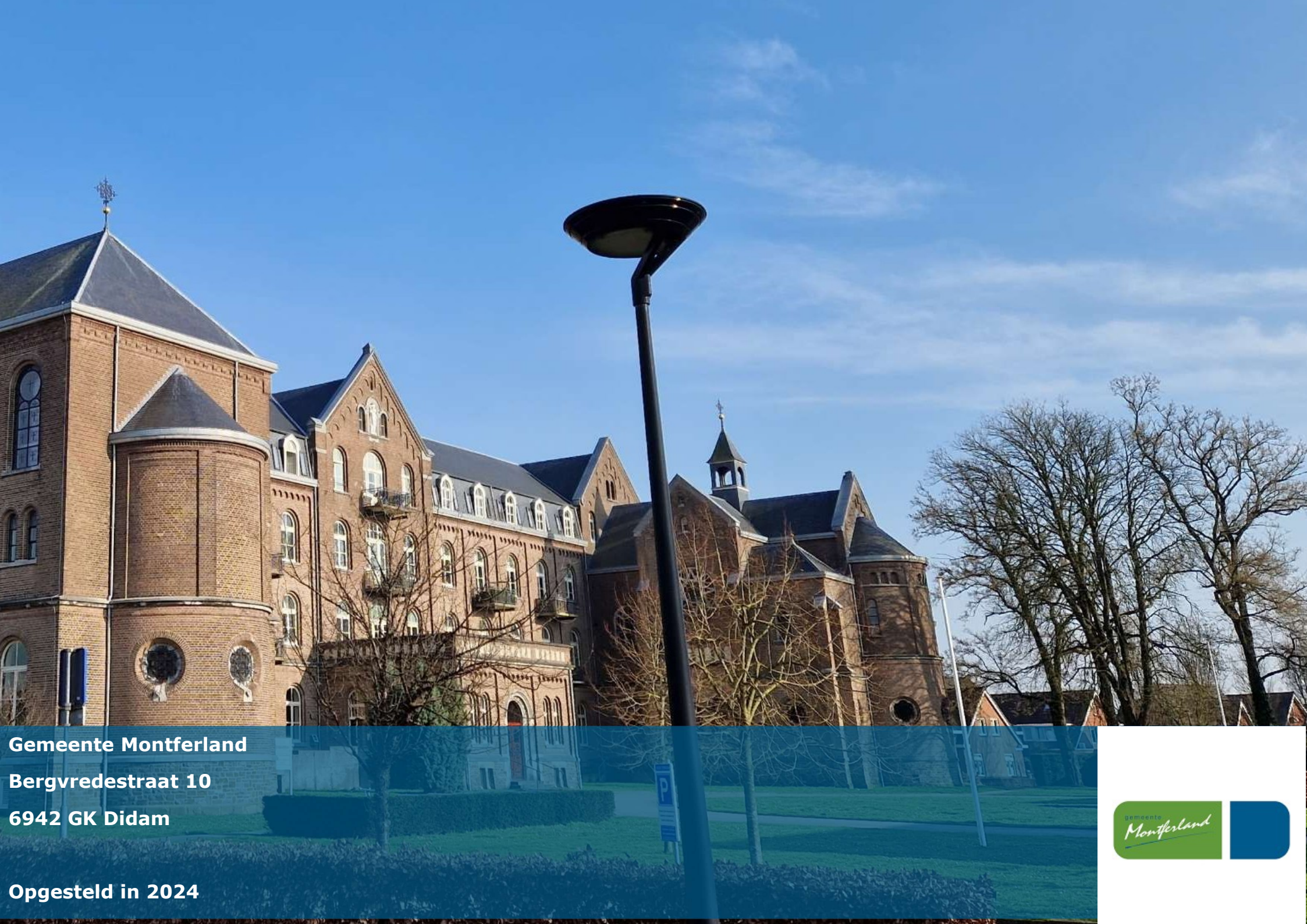
Parkeren is dynamisch en daarmee het parkeerbeleid ook. Het is onderhevig aan vele veranderingen en het Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen hebben daarmee regelmatige evaluatie nodig.

Het streven is om minimaal iedere drie jaar te kijken of het huidige beleid nog aansluit bij de werkelijke situatie, de ambities en doelstellingen van de gemeente. Ook is het belangrijk om de parkeerdruk regelmatig te onderzoeken om tijdig in te kunnen grijpen. Binnen drie jaar na invoering van het parkeerbeleid, uiterlijk het voorjaar van 2029, zal het Parkeerbeleid worden geëvalueerd en, indien nodig, van een update worden voorzien.

Aanpassing beleidsdocumenten

Het parkeerbeleid en de in dit kader van toepassing zijnde parkeernormen zijn een uitwerking van de Omgevings- en Mobiliteitsvisie. Na besluitvorming zullen zowel het parkeerbeleid als de parkeernormen als zodanig onderdeel uitmaken van het nog vast te stellen integrale Omgevings- en Mobiliteitsplan.

Hierna worden de uitgifteregels voor ontheffingen en vergunningen aangepast zodat deze aansluiting vinden bij het Parkeerbeleid. Hierin wordt het parkeerbeleid juridisch vastgelegd.



Gemeente Montferland
Bergvredestraat 10
6942 GK Didam

Opgesteld in 2024

