Rapport

Gemeente Nederweert

Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert

van visie naar maatregelen

Gemeente Nederweert

Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert

van visie naar maatregelen

Bestand : P:\prj100\NDW\028\rapp\Rapportage_maatregelen.wpd
Project : NDW028

Gecontroleerd door :

december 2007

Colofon

Titel rapport	Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert
Subtitel rapport	Van visie naar maatregelen
Status rapport	Eindrapportage
Code rapport	NDW028.03
Opdrachtgever	Gemeente Nederweert
Contactpersoon	dhr. Ing. W. Bijlmakers
Projectleider Kragten	ing. G. Hanckmann
Projectmedewerker(s)	drs. ing. P. Hamaekers
Plaats datum	Roermond, december 2007

Samenvatting Deze rapportage is de laatste in de trits inventarisatie - visie - maatregelen. In deze rapportage is de visie nader uitgewerkt tot concrete maatregelen, waarbij de volgende thema's centraal staan:
- de herinrichting van de Kerkstraat, Brugstraat, Lambertushof, Geenestraat en Sint Rochusstraat;
- een Duurzaam Veilige inrichting van kruispunten en wegvakken;
- parkeerbeleid met al haar facetten.

Inhoudsopgave

Colofon **3**

1 Inleiding **1**
1.1 Terugblik 1
1.2 Leeswijzer 2

2 Dilemma's vertaald naar programma van eisen **3**
2.1 Thema's en dilemma's 3
2.2 Programma van eisen 4

3 Visie **9**
3.1 Brug 15 9
3.2 Brugstraat 9
3.3 Kerkstraat 10
3.4 Parkeren 10
3.5 Duurzaam Veilig 11
3.6 Openbaar vervoer 11
3.7 Verbinding A2 - N266 11

4 Vertaling naar concrete maatregelen **15**
4.1 Kerkstraat 15
4.1.1 Lambertushof 16
4.2 Brugstraat 17
4.3 Geenestraat 18
4.4 Brug 15 19
4.5 Sint Rochusstraat 20
4.6 Vijfsprong 21
4.7 Duurzaam Veilig 21

5 Parkeerbeleid **32**
5.1 Parkeeronderzoek 32
5.1.1 Blauwe zone 32
5.1.2 Parkeerduurmeting 32
5.1.3 Uitgangspunten probleemdefiniëring 33
5.1.4 Conclusies 34
5.2 Parkeerbeleid 35
5.2.1 Hoofdlijnen van het parkeerbeleid 36

5.2.2 Instrumentarium 37
5.2.3 Juridisch kader 37
5.2.4 Betaald parkeren 37
5.2.5 Blauwe zone 38
5.2.6 Parkeernormen 39
5.2.7 Parkeren doelgroepen 40
5.2.8 Parkeerruimte voor bijzondere categorieën 40
5.2.9 Parkeerbijdrageregeling 42
5.2.10 Parkeerverwijssysteem 43

6 Meerjaren Uitvoeringsprogramma 44

Bijlagen

1 Overzicht huidige blauwe zones B-1
2 Overzicht onderzoeksgebied parkeeronderzoek B-2
3 Parkeercapaciteit per sectie B-3
4 Knelpunten parkeeronderzoek B-4
5 Voorstel blauwe zones B-5

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Principeprofiel Kerkstraat 16
Afbeelding 2: Principeprofiel Brugstraat 18
Afbeelding 3: Principeprofiel Geenestraat 18
Afbeelding 4: Principeprofiel Brug 15 19
Afbeelding 5: Principeprofiel Sint Rochusstraat 20
Afbeelding 6: Referentiebeeld gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom 23
Afbeelding 7: Referentiebeeld gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 24
Afbeelding 8: Referentiebeeld 60km zone (ETW-1) 28

1 Inleiding

Deze rapportage laat het eindresultaat zien van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer voor de gemeente Nederweert. Na het inventarisatierapport en de rapportage met daarin de toelichting van de visie is dit rapport het derde in de reeks.

Het eindresultaat van het Beleidsplan bestaat uit een vertaling van de visie naar een concreet voorstel voor de uit te voeren maatregelen waarmee maximaal recht wordt gedaan aan de doelstelling '*Een optimale verkeerssituatie voor Nederweert creëren voor de komende jaren*'. Deze maatregelen zijn in de tijd uitgezet in een Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Daarnaast wordt uitvoerig ingegaan op het te voeren parkeerbeleid.

1.1 Terugblik

Basis voor de concrete uitwerking van de maatregelen is de inventarisatie en de visie. In de inventarisatie is het wegennet nader geanalyseerd en zijn knelpunten benoemd. Daarnaast is een beleidsanalyse uitgevoerd zodat duidelijk wordt welke thema's in het verleden al uitvoerig zijn bediscussieerd en dus een belangrijke plaats innemen in de totstandkoming van het Beleidsplan. In een eerste bijeenkomst met de Themaraad op 2 april 2007 is de discussie gestructureerd door per thema de dilemma's duidelijk neer te zetten. Hierin staan zes thema's centraal die ook in het vervolg de rode draad vormen in het proces:

- Brug 15 en de relatie Budschop - Nederweert;
- Kerkstraat;
- Brugstraat;
- Parkeren;
- Duurzaam Veilig;
- Openbaar vervoer.

Aan de hand van deze dilemma's zijn op hoofdlijnen uitspraken gedaan over wensbeelden die zijn vertaald naar een programma van eisen. Dit programma van eisen is uiteindelijk door de Raad op 24 april 2007 vastgesteld.

Vervolgens is aan de hand van het programma van eisen een visie opgesteld over de verkeersstructuur en de gewenste inrichting van wegen en kruispunten. Op 20 juni 2007 heeft een bijeenkomst met de maatschappelijke consultatiegroep plaatsgevonden waarin een eerste aanzet is gemaakt voor de visie. Deze input is meegenomen in de discussie die op 3 september 2007 in de Themaraad is gevoerd. Uiteindelijk heeft de Raad op 25 september 2007 de visie vastgesteld.

Laatste stap in het proces is het vertalen van de visie naar concrete maatregelen. Om uitspraken te kunnen doen over parkeren heeft op 4, 5 en 6 oktober in het centrum van Nederweert een parkeeronderzoek plaatsgevonden. Daarnaast heeft een discussie plaatsgevonden met de maatschappelijke consultatiegroep (31 oktober 2007).

Zowel het onderzoek als de bijeenkomst bieden voldoende handvatten om per thema uitspraken te doen over de concrete invulling.

1.2 Leeswijzer

Om de keuze van de maatregelen te kunnen verantwoorden is het allereerst noodzakelijk stil te staan bij de discussies die gedurende het proces zijn gevoerd. In deze discussies is uitvoerig stilgestaan bij alle alternatieven met de bijbehorende voor- en nadelen. Vandaar dat in de hoofdstukken 2 en 3 wordt stilgestaan bij respectievelijk de discussie omtrent de thema's en de bijbehorende dilemma's en de visie. In hoofdstuk 4 wordt uiteindelijk ingegaan op de vertaling naar concrete maatregelen. In hoofdstuk 5 zal het parkeeronderzoek en het daaruit voorvloeiende parkeerbeleid worden geformuleerd. In hoofdstuk 6 zijn tenslotte de maatregelen uitgezet in een Meerjaren uitvoeringsprogramma.

2 Dilemma's vertaald naar programma van eisen

2.1 Thema's en dilemma's

Om de discussie te structureren is de problematiek in Nederweert in een aantal thema's ondergebracht. Per thema is duidelijk gemaakt welke alternatieven er zijn en wat de consequenties zouden kunnen zijn van bepaalde keuzes. Door te werken met dilemma's worden de voors en tegens van ieder alternatief duidelijk waardoor in het vervolg tot een onderbouwde keuze gekomen kan worden. Onderstaand worden per thema de belangrijkste dilemma's uiteengezet.

1. Versterken relatie Budschop - Nederweert

Vraag: Wat verstaat u onder het versterken van de relatie?

- mogelijk conflict met wens tot verkeersluwe inrichting van de N266: duidelijke samenhang met nut en noodzaak tot nieuwe verbinding A2 - N266 (zie belang Rijkswaterstaat / Provincie Limburg);
- mogelijk conflict met verkeersluwe Brugstraat.

Vraag: Wat is voor u de noodzaak van een extra brug?

- consequenties voor aangrenzend wegennet in met name Budschop. Alternatief bestaande brugverbinding verbeteren / optimaliseren;
- Algemeen: ruimtelijk-functionele structuur zodanig aanpassen dat relatie Nederweert - Budschop versterkt wordt (nu vooral éénzijdige relatie).

2. Inrichting Brugstraat. Verkeersluwe inrichting:

Vraag: Wat verstaat u onder verkeersluw in relatie tot de Brugstraat?

- let op vestiging verkeersaantrekkende voorzieningen (supermarkt) die ontsluiten via Brugstraat;
- let op ontsluitingsstructuur centrum en bereikbaarheid voorzieningen en parkeerplaatsen;
- mogelijk conflict met aanwezigheid busroute en ontsluiting zuidelijk deel van het centrum voor openbaar vervoer.

3. Inrichting Kerkstraat. Verkeersluwe inrichting: promenadegebied?

Vraag: Wat verstaat u onder verkeersluw in relatie tot de Kerkstraat?

- hoe om te gaan met noodzakelijke bereikbaarheid van aanliggende bestemmingen?
- hoe om te gaan met laden / lossen?
- hoe om te gaan met ontsluiting parkeren?

4. Structureren van parkeren:
Vraag: wanneer is er voor u een goede parkeersituatie?

- streven naar eenduidigheid en herkenbaarheid. 'Maatwerk' leidt niet altijd tot gewenste resultaat;
- bezoekersparkeren voor bewonersparkeren?

5. Duurzaam Veilig inrichten van kruispunten en wegvakken: keuzes maken:
Vraag: wilt u ontwerpen (inrichten) vanuit de huidige (gewenning uit verleden) functie of toekomstige functie van wegen?

- streven naar uniformiteit en herkenbaarheid conform operationele eisen versus 'maatwerk' bij oplossen lokale knelpunten;
- aandacht voor buitengebied.

2.2 Programma van eisen

De eerste themaraad in het kader van het Beleidsplan verkeer en vervoer voor de gemeente Nederweert stond, naast de inventarisatie, met name in het teken van de discussie over de dilemma's zoals deze in voorgaande paragraaf zijn beschreven. Aan de hand van deze dilemma's is in deze eerste themaraad meer duidelijkheid verkregen over wat het wensbeeld zou moeten zijn. Daarom is een programma van eisen opgesteld dat aan de Raad is voorgelegd en vastgesteld op 24 april 2007.

Onderstaand wordt het vastgestelde programma van eisen weergegeven.

1 Het versterken van de relatie Budschop - Nederweert
De brug speelt een essentiële rol in de discussie omtrent het versterken van de relatie tussen Budschop en Nederweert. Met name vanuit Budschop bestaat behoefte aan opwaardering van de brug zodat de brug minder als barrière wordt gezien vanuit Nederweert. Passeren van Brug 15 moet mogelijk blijven. Verplicht omrijden via de Randweg-Zuid zou er juist toe kunnen leiden dat verkeer doorrijdt naar Weert in plaats van naar Nederweert-centrum. Kortweg staan de volgende reële mogelijkheden open ten aanzien van Brug 15:
- uitsluitend langzaam verkeer (in twee richtingen);
- uitsluitend langzaam verkeer en openbaar vervoer (in twee richtingen);
- langzaam verkeer en éénrichtingsverkeer gemotoriseerd verkeer;
- langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer in twee richtingen.

Met name voor langzaam verkeer dient de relatie versterkt te worden, met als uitgangspunt voldoende verkeersveiligheid en comfort bij het oversteken van het kanaal en de N266. Het betreft zowel de relatie Budschop-Nederweert, als ook de schoolroute tussen Ospel en Weert. De huidige Brug 15 die hierin een essentiële rol speelt, wordt nu vooral als hindernis ervaren en niet als verbindend element. De inrichting van Brug 15 dient dan ook te worden verbeterd, waarbij een complete vervanging tot de mogelijkheden behoort.

Op het gebied van woningbouw en detailhandel kan de relatie eveneens worden versterkt, waarmee de volgende uitgangspunten samenhangen:
- Aanpassing van de kanaalzone. Nu is de kanaalzone een scheidend element. Na herinrichting kan de kanaalzone veel meer als verbindend element ervaren worden;
- Winkelvoorzieningen concentreren in Nederweert;
- Alleen rechtdoorgaand verkeer (en dus geen afslaande bewegingen meer) toestaan, zodat meer 'groen' kan worden gegeven voor het verkeer tussen Budschop en Nederweert;
- Door uitbreiding van de woningbouw in Budschop en het aantrekkelijk maken van de Vijfsprong kan interactie worden bevorderd.

Een tweede brug tussen Budschop en Nederweert
Het opwaarderen van de bestaande Brug 15 heeft de voorkeur, boven het aanleggen van een tweede brug. Het enige argument voor een tweede brug is de toekomstige uitbreiding van de woningbouw in Budschop, waardoor de toename van het aantal verkeersbewegingen beter kan worden afgewikkeld.

Bij een eventuele tweede brug moet worden voorkomen dat dezelfde knelpunten zullen ontstaan zoals nu bij Brug 15 en dient rekening te worden gehouden met de gevolgen voor de (woon)gebieden waarop de nieuwe brug zal aansluiten.

Een tweede brug is niet noodzakelijk om de relatie Budschop – Nederweert te verbeteren. Het opwaarderen van Brug 15 kan al een forse verbetering zijn.

2 + 3. Inrichting Kerkstraat en Brugstraat
De Kerkstraat is de belangrijkste winkelstraat in het centrum van Nederweert. Het is dan ook deze straat die de meeste discussie oplevert over hoe de straat eruit zou moeten zien en welke functie de Kerkstraat in de toekomst zou moeten vervullen. Met name de noodzaak tot het kunnen parkeren voor de deur is onderwerp van discussie. Van de ene kant vindt men dat het noodzakelijk is dat er geparkeerd kan worden in de Kerkstraat, van de andere kant vindt men het juist gewenst om net als in de Brugstraat het verblijfskarakter te versterken door er een groot aantal voertuigbewegingen en een gedeelte van het parkeren uit te halen. De volgende onderwerpen zijn dan ook in de discussie betrokken:
- eenrichtingsverkeer;
- tweerichtingen;
- kortparkeren / langparkeren;
- beperken aantal parkeerplaatsen;
- laden / lossen;
- parkeren invaliden toegestaan;
- goede parkeerbalans zodat aan parkeervraag wordt voldaan.

De Brugstraat vervult momenteel een belangrijke functie in de ontsluiting van het centrum van Nederweert. De kwaliteit en de uitstraling passen echter niet bij de functie

van winkelstraat die de Brugstraat eigenlijk zou moeten vervullen. Minder verkeer wordt als belangrijkste wens gezien om de straat een betere uitstraling te geven en om ook daadwerkelijk een opwaardering van kwaliteit en uitstraling te bereiken. Eénrichtingsverkeer is hierbij een reële optie al heeft met name vervoerder Veolia bedenkingen bij dit idee, omdat de Brugstraat nu een voorname rol als busroute heeft. De volgende mogelijkheden zijn in de discussie betrokken:
- éénrichtingsverkeer;
- tweerichtingsverkeer.

Zowel voor de Brugstraat als voor de Kerkstraat dient éénrichtingverkeer (voor gemotoriseerde verkeer) te worden ingesteld. Het winkelaanbod in het centrum is op dit moment onvoldoende voor een volledig promenadegebied. Het langzaam verkeer dient vooral de aandacht te krijgen en het aantal parkeerplaatsen (kortparkeren) in de Kerkstraat dient tot een minimum te worden beperkt. Grotere parkeervoorzieningen dienen net buiten het centrum te worden gerealiseerd die enkel toegankelijk zijn via de achterzijde en niet meer via de Kerkstraat. Een goede parkeerroute en parkeerverwijzing zijn hiervoor noodzakelijk. Bevoorrading van de winkels in de Kerkstraat dient zoveel mogelijk via de achterzijde plaats te vinden. Een eventueel alternatief vormt het laden en lossen binnen venstertijden.

4. De gewenste structuur van parkeren

Momenteel kenmerkt het centrum van Nederweert zich door een veelheid aan zones. Dit heeft een groot aantal verschillende borden en begin/einde van zones tot gevolg. Eénduidigheid richting de weggebruikers is dan ook gewenst. Essentieel hierin is de structuur van parkeren in het centrum. Er is bij de Kerkstraat en de Brugstraat al gesproken over parkeren, maar ook het parkeren op de diverse parkeerterreinen rond het centrum dient in de discussie meegenomen te worden. Hierbij komen de volgende aspecten aan de orde:
- uniformiteit in regime;
- duidelijkheid;
- gratis;
- kort-/langparkeren;
- parkeerroute + parkeerverwijzing;
- goede parkeerbalans zodat aan parkeervraag wordt voldaan.

Parkeren moet zoveel mogelijk buiten de Kerkstraat plaatsvinden. De parkeercapaciteit dient aan de achterzijde van de Kerkstraat te worden gecompenseerd. De blauwe zones dienen in het centrum te worden uitgebreid. De noodzaak tot parkeren voor de deur dient aan het type detailhandel (groot- of kleinschalig) te worden gerelateerd.

5. Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet

Uit de inventarisatie blijkt dat een aantal wegvakken nog niet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig voldoet. Het gaat hier met name om de gebiedsontsluitingswegen

binnen de bebouwde kom van Nederweert, Budschop, Eind en Leveroy. Ook buiten de bebouwde kom is een aantal herinrichtingen noodzakelijk zoals de N275 en de N266. Daarnaast blijkt uit de analyse van de klachten en de informatie uit de Themaraad en de consultatiegroep dat een aantal wegvakken en kruispunten als onveilig wordt ervaren, zoals met name de Niesakkerbrug en de Booldersdijk. De discussie spitst zich dan ook toe op de volgende aspecten:

- sobere inrichting (maatregelen alleen daar waar nodig?) of optimale inrichting (volledige herinrichting)?
- hoe om te gaan met de inrichting van wegen en kruispunten in het buitengebied?

In het buitengebied wordt volstaan met een sobere inrichting, waarbij snelheidsverlagende maatregelen enkel worden aangebracht op locaties waar dit uit oogpunt van verkeersonveiligheid gewenst is. Verder zal de snelheid door middel van markeringen worden afgedwongen. De hinder voor het agrarisch verkeer zal door deze maatregelen tot een minimum worden beperkt.

Binnen de bebouwde kom dient (waar mogelijk) maatwerk te worden geleverd, waarbij nadrukkelijk wordt geluisterd naar de klachten van de burger. In eerste instantie zal echter worden gekozen voor een optimale inrichting, waarbij de weg zodanig wordt ingericht dat de weggebruiker aan de weg kan 'aflezen' werk gedrag van hem wordt verwacht. Gelet op de mate van ingreep en de hoge kosten is fasering van de maatregelen over een langere termijn noodzakelijk en dient zoveel mogelijk werk met werk te worden gemaakt. Extra aandacht zal worden besteed aan de overgangen van de snelheidslimieten (en de handhaving hierop) ter hoogte van de komgrenzen.

Openbaar vervoer

Goede ontsluiting van de diverse attractiepunten in de gemeente is essentieel, maar keuzes voor met name Brug 15 en de Brugstraat kunnen grote consequenties hebben voor het openbaar vervoer. Veolia heeft al aangegeven éénrichtingsverkeer zoveel mogelijk te vermijden, omdat dit langere routes met zich meebrengt waardoor de dienstregeling en het halen van aansluitingen van de trein een knelpunt zou kunnen worden. Busroutes over éénrichtingsstraten zijn dan ook niet ideaal. Dit roept de discussie op de busroute en daarmee de ontsluiting van het centrum van Nederweert in zijn geheel te wijzigen, temeer omdat de huidige centrumhalte aan de Lindenstraat niet voldoet. In dit kader heeft de gemeente Nederweert de wens uitgesproken ook aan de noordzijde van het centrum een bushalte te realiseren. Dit biedt tevens mogelijkheden ook de noordelijk en westelijk van het centrum gelegen woonwijken te bedienen van openbaar vervoer. Dit zou betekenen dat de busroute het centrum omsluit, waardoor de Brugstraat zou komen te vervallen als busroute.

Verbinding A2 - N266

Essentieel om te komen tot vermindering van de verkeersdruk op de aansluiting van de N275 op de A2, de Randweg-Zuid (N275) en de N266 (Aan Vijftien) is het maken van een nieuwe aansluiting op de A2 ten behoeve van het doorgaande verkeer richting Helmond in combinatie met de aanleg van een verbindingsweg naar de N266 (Wetering). Dit betekent dat Aan Vijftien ter plaatse van Nederweert en Budschop veel minder verkeer krijgt te verwerken. Doorgaand verkeer wordt langs de rand van de kern afgewikkeld. Dit biedt kansen de kanaalzone aan de zijde van Nederweert her in te richten, waardoor tevens een bijdrage geleverd kan worden aan het wegnemen van de barrière tussen Budschop en Nederweert.

Het voornemen voor een extra aansluiting op de A2 en een noordelijke verbindingsweg tussen de A2 en de N266 heeft een duidelijke relatie met de planvorming omtrent de bereikbaarheid van Brabant Stad (de stedelijke regio 's Hertogenbosch, Helmond, Eindhoven, Weert). In dit kader staat met name de A2 tussen Eindhoven en Weert ter discussie. De wens is uitgesproken de verkeersafwikkeling op de A2 te verbeteren en knelpunten op de op- en afritten van de A2 te voorkomen. Het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de A2 en de N266 noordelijk van Nederweert kan hieraan bijdragen. Zo ontstaat een aantrekkelijke noord-zuid route tussen Limburg en Brabant (de regio Eindhoven / Helmond en Weert) als alternatief voor de A2. Dit biedt kansen het wegvak Aan Vijftien in de kern Nederweert als verblijfsgebied in te richten hetgeen de leefbaarheid in de kern ten goede zal komen.

3 Visie

In het vorige hoofdstuk zijn de relevante aspecten beschreven op basis waarvan een keuze gemaakt dient te worden om te komen tot de uiteindelijke visie. Het maken van keuzes betekent kiezen ten aanzien van de dilemma's. Onderstaand wordt een verkeerskundige verantwoorde visie gepresenteerd waarbij het meest recht wordt gedaan aan de geschetste problematiek en waarin de wensen van eenieder zo goed mogelijk zijn verwerkt. Per thema worden de gemaakte keuzes beschreven. Een grafische uitwerking van de visie is weergegeven op pagina 13 en 14.

3.1 Brug 15

- prioriteit voor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Duidelijk is vanuit Budschop het signaal afgegeven "als we maar over de brug kunnen". Voor een veilige afwikkeling van de diverse verkeerssoorten is opwaardering van Brug 15 beslist noodzakelijk. Hierbij dient een keuze gemaakt te worden tussen het vernieuwen van de brug of het uitbreiden van de brug (bv. door middel van een aparte brug voor langzaam verkeer). Het is niet mogelijk om alle verkeersstromen op de huidige brug te laten afwikkelen. De opwaardering van de brug zal de barrièrewerking verminderen. Door opwaardering van de brug is een tweede brug ook niet noodzakelijk;
- de brug speelt een belangrijke rol in de aanrijroutes van de hulpdiensten en met name de brandweer. Niet alleen voor de brandweervoertuigen maar ook voor het personeel dat bij een melding vanuit Nederweert zo vlug mogelijk bij de kazerne dient te zijn;
- een afsluiting van de brug bij wijze van proef wordt niet geadviseerd. Men is het erover eens dat dit juist de barrièrewerking versterkt. Ook hulpdiensten (brandweer) en het openbaar vervoer hebben reeds aangegeven niet positief te staan tegenover een afsluiting omdat zij dan niet snel genoeg op de plaats van bestemming kunnen zijn.

3.2 Brugstraat

- éénrichtingsverkeer Brugstraat richting Brug 15;
- Geenestraat tussen de Lindenstraat en de Kerkstraat blijft in twee richtingen toegankelijk;
- in combinatie met tweerichtingsverkeer op Brug 15 wordt als het ware een circulatie rond het centrum van Nederweert gecreëerd: vanuit de brug via de N266, Schoolstraat, Moesemanstraat, Kapelaniestraat, Burgemeester Greijmansstraat, Loverstraat en Brugstraat weer richting Brug 15. Deze route is geschikt te maken als ontsluiting, waarbij deze route tevens dienst moet gaan doen als parkeerroute en route voor openbaar vervoer (met uitzondering van de Brugstraat);
- De beschikbare ruimte dient gebruikt te worden voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de veiligheid van de fietser. Indien ruimte beschikbaar komt voor de aanleg van enkele parkeerplaatsen dient de prioriteit gegeven te worden aan invalidenparkeerplaatsen.

3.3 Kerkstraat

- éénrichtingsverkeer bij voorkeur van noord naar zuid. Zo wordt aangesloten bij de route rond het centrum zoals toegelicht bij de keuze voor de Brugstraat. Zo wordt een goede bereikbaarheid van de detailhandel in de Kerkstraat gegarandeerd en zijn de parkeerplaatsen aan de achterzijde toch bereikbaar, zij het dat mede in combinatie met een herinrichting van de Kerkstraat het minder aantrekkelijk moet worden de Kerkstraat te gebruiken als route naar één van de parkeerterreinen. Het instellen van éénrichtingsverkeer van zuid naar noord zal leiden tot meer verkeer in de Kerkstraat dan wanneer voor de richting noord - zuid gekozen wordt. Dit omdat verkeer vanuit de Lindenstraat automatisch zowel de Brugstraat als Kerkstraat in kunnen. Ook verkeer vanuit Budschop krijgt met grotere omrijafstanden te maken indien zij in de Kerkstraat willen zijn.
- in de Kerkstraat zelf dient kortparkeren toegestaan te blijven om de noodzakelijke bereikbaarheid van de detailhandel te waarborgen. Dit door het handhaven van de blauwe zone. Tevens moet aan gehandicapten de mogelijkheid geboden worden een zo kort mogelijke route tot aan de bestemming af te leggen. In de uitwerking van het parkeerbeleid dient bezien te worden hoeveel parkeerplaatsen daadwerkelijk noodzakelijk zijn in de Kerkstraat. Vraag en aanbod dienen op elkaar afgestemd te zijn.
- wel is een andere, meer herkenbare vormgeving van de parkeerplaatsen en de blauwe zone noodzakelijk;
- laden en lossen dient ook te worden toegestaan, bij voorkeur binnen venstertijden.

3.4 Parkeren

- één blauwe zone instellen die logisch is afgebakend en als zodanig herkenbaar is voor de weggebruiker;
- de parkeerterreinen aan de achterzijde van het centrum (aan weerszijden van de Kerkstraat) dienen aantrekkelijker te worden om de auto te parkeren. Om dit te bereiken dient tijdens het uitwerken van het parkeerbeleid bepaald te worden of en welke vorm van regering wenselijk is. Op basis van parkeercijfers kan bepaald worden of een blauwe zone wenselijk is en wat de grootte hiervan dient te zijn. Door een uitgekiende parkeerroute en verwijzing kan hier een maximaal effect gehaald worden;
- de diversiteit aan parkeerreguleringen opheffen en éénduidig zijn bij het instellen van zones;
- bij de uitwerking van het parkeerbeleid dient aandacht besteed te worden aan de diverse doelgroepen (bewoners/bezoekers) in het centrum. Zo dient bezoekers parkeren prioriteit te krijgen voor het bewoners parkeren. Hier dient een goede afstemming plaats te vinden.

3.5 Duurzaam Veilig

- buiten de bebouwde kom dient sober te worden omgegaan met een Duurzaam veilige inrichting: alleen daar waar uit de analyse blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn dienen daadwerkelijk maatregelen te worden aangebracht;
- hierbij ligt de nadruk op maatregelen op veelgebruikte fietsroutes en/of gevaarlijke wegen (zie voorbeeld Booldersdijk). Echter bij de keuze van de maatregelen dient uitdrukkelijk rekening te worden gehouden met het landbouwverkeer;
- buiten de bebouwde kom dient uit oogpunt van uniformiteit en herkenbaarheid de inrichting van enkele gebiedsontsluitingswegen zoals de N266 en de N275 (in overleg met Provincie) te worden aangepast conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig;
- binnen de bebouwde kom, waar doorgaans meer verkeersbewegingen plaatsvinden, wordt een optimale Duurzaam Veilige inrichting nagestreefd. Dit betekent dat voor sommige wegvakken een complete herinrichting noodzakelijk is. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gelden voor de Brugstraat die als gevolg van de verandering in functie en gebruik ook een andere vormgeving (erftoegangsweg - 30km/u) zou moeten krijgen;
- daarnaast is uit de inventarisatie gebleken dat een aantal gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom nog niet voldoen aan de vormgeving conform Duurzaam Veilig. Het gaat hier om de doorgaande wegen door Ospel, Leveroij en Eind, alsmede de ontsluitingsroute rond het centrum in Nederweert (Lindenstraat, Loverstraat e.d.).

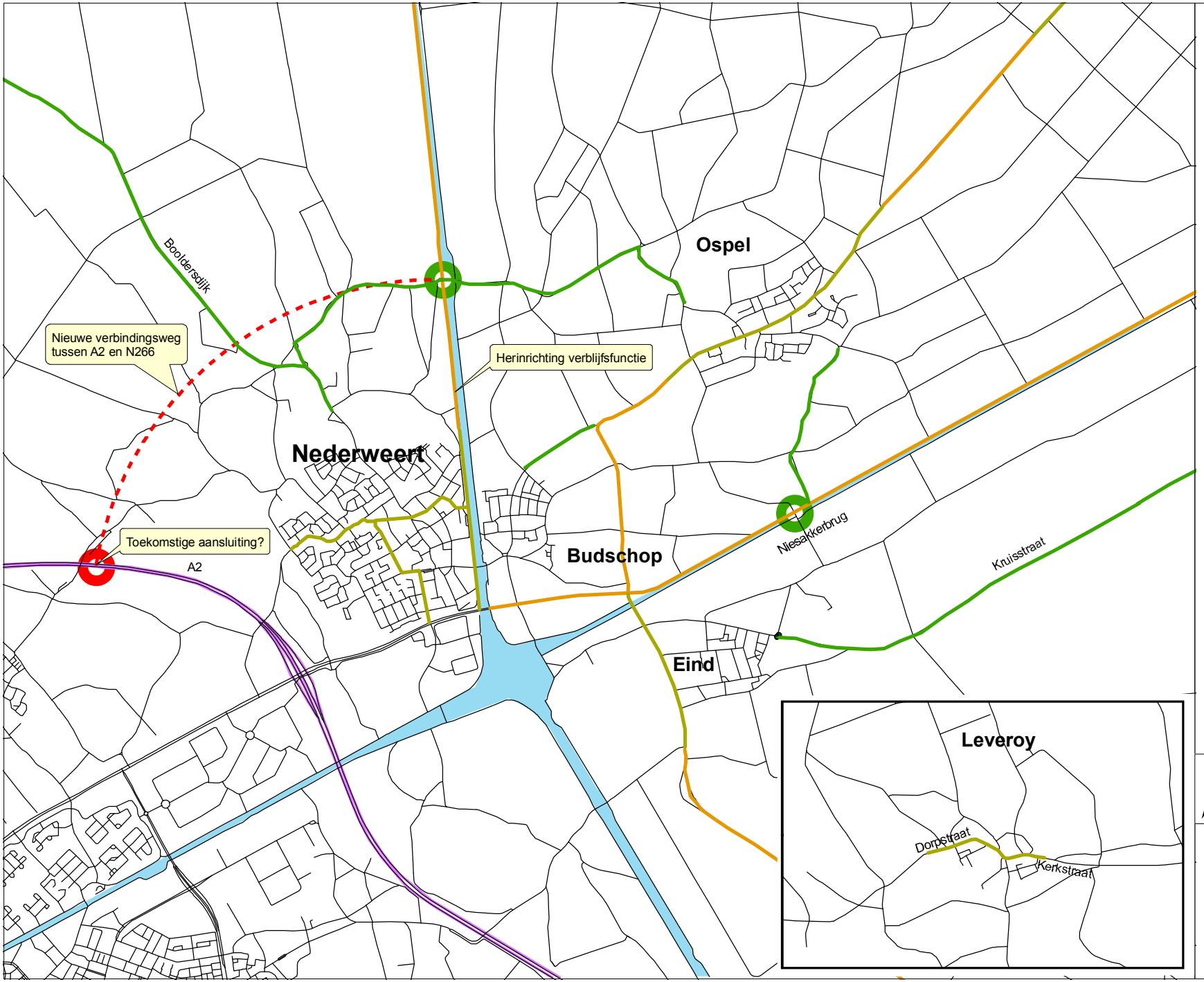
3.6 Openbaar vervoer

- een route vanaf Brug 15, Aan Vijftien, Schoolstraat, Moesemanstraat, Kapelaniestraat, Burgemeester Greijmansstraat, Loverstraat, Geenestraat, Lindenstraat v.v. is ten aanzien van berijdbaarheid en ontsluiting van het centrum een goede optie;
- twee centrumhaltes aan de noord- en zuidzijde van het centrum;
- in de overige kernen behoeft de bereikbaarheid van het openbaar vervoer geen verbetering.

3.7 Verbinding A2 - N266

- de N275 en de N266 vormen belangrijke regionale schakels en deze relaties staan zwaar onder druk omdat het onderliggende wegennet tegen zijn capaciteitsgrens aanzit. Door de congestie op de N275 en N266 zal de doorstroming van het verkeer op de A2 ook belemmerd worden. Hierdoor staat niet alleen de bereikbaarheid van Nederweert en de bedrijventerreinen onder druk maar komt de bereikbaarheid voor de gehele regio in gevaar. Uit recent economisch onderzoek blijkt dat de verbindingen van essentieel belang zijn voor zowel het land van Weert en Cranendonck als de regio's Venlo en Helmond - Peel.
- daarnaast heeft de hoge intensiteit ook negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, denk hierbij aan de barrièrewerking van de N266 tussen Budschop en Nederweert;

- de oplossing voor deze problemen dient dan ook op een hoger schaalniveau gevonden te worden. Deze oplossing is voorhanden door middel van het creëren van een nieuwe aansluiting op de A2 met een verbindingsweg naar de N266 noordelijk van Nederweert. Deze aansluiting in combinatie met een verbinding richting N266 is noodzakelijk om de verkeersstructuur rond Nederweert af te maken en doorgaand verkeer niet langer door de kern te leiden;
- hiermee wordt de bereikbaarheid van Nederweert en de bedrijventerreinen gegarandeerd en komt een einde aan de barrière tussen Budschop en Nederweert.



Visie Beleidsplan Verkeer en Vervoer

Legenda

- Herinrichting GOW binnen bebouwde kom
- Herinrichting GOW buiten bebouwde kom
- Belangrijkste aandachtspunten verkeersveiligheid
- A2

N

november 2007

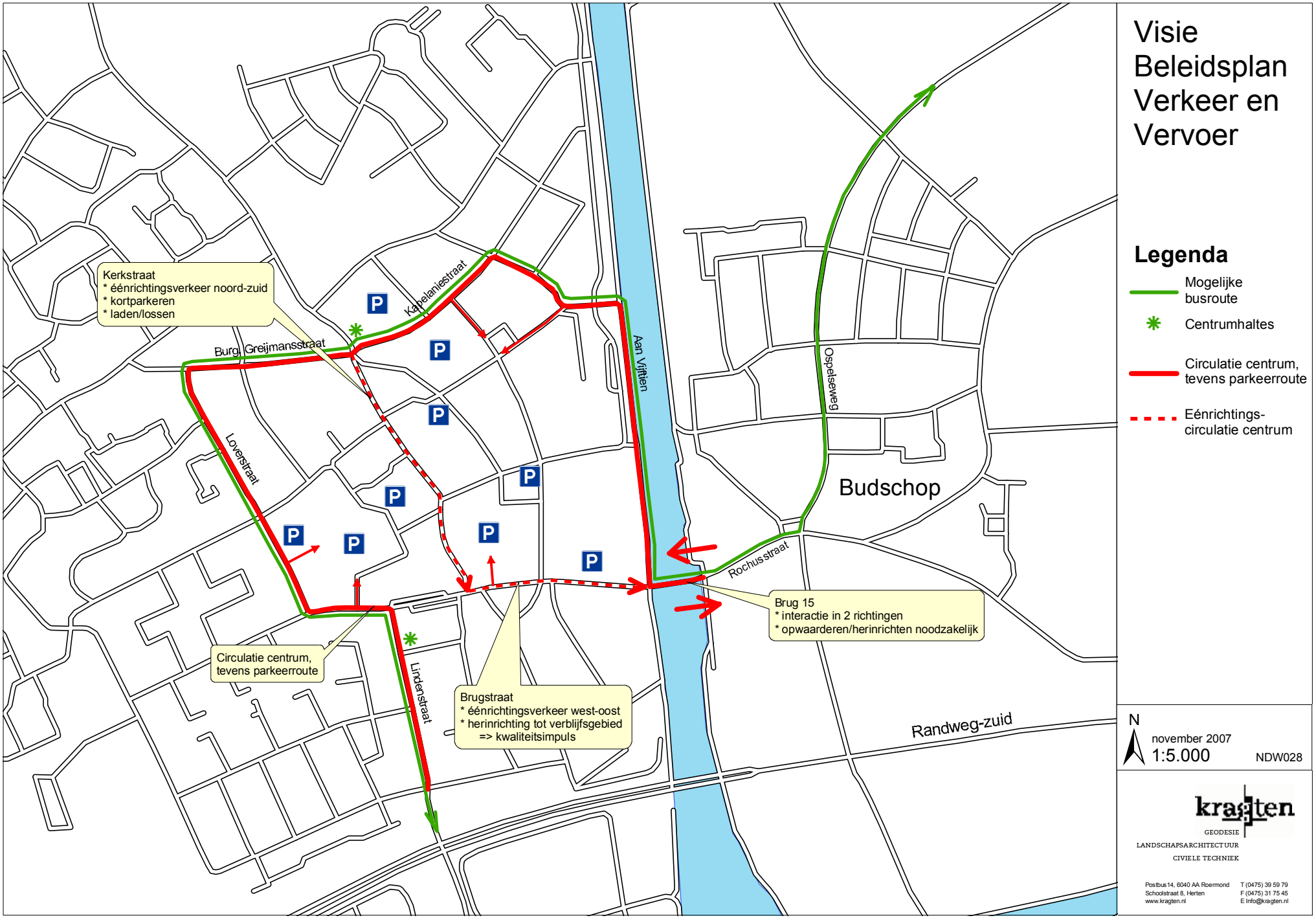
1:25.000

NDW028

kragten
GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl



Visie Beleidsplan Verkeer en Vervoer

Legenda

- Mogelijke busroute
- Centrumhaltes
- Circulatie centrum, tevens parkeerroute
- Eénrichtings-circulatie centrum

N

november 2007

1:5.000

NDW028

kragten
GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus 14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

4 Vertaling naar concrete maatregelen

Nadat de Raad voornoemde visie heeft vastgesteld dient de visie uitgewerkt te worden tot concrete maatregelen. Hierbij dient maatwerk geleverd te worden om tot een maatregelenpakket te komen dat past bij de ambitie van de gemeente Nederweert. Bij het bepalen van de maatregelen worden zowel maatregelen op korte als op lange termijn voorgesteld en indien nodig zullen ook tijdelijke maatregelen worden voorgesteld. Bij de totstandkoming van dit maatregelenpakket is een bijeenkomst met de consultatiegroep onderdeel van de werkzaamheden geweest. Tijdens deze bijeenkomst is samen met de groepsleden gebrainstormd over de uitwerking van de visie naar concrete maatregelen. Het ging hierbij hoofdzakelijk over de uitwerking van de Brugstraat, Kerkstraat en Lambertushof. Deze bijeenkomst is een belangrijke input geweest voor het opstellen van het maatregelenpakket. In hoofdstuk 5 wordt uitvoerig stilgestaan bij het parkeerbeleid.

4.1 Kerkstraat

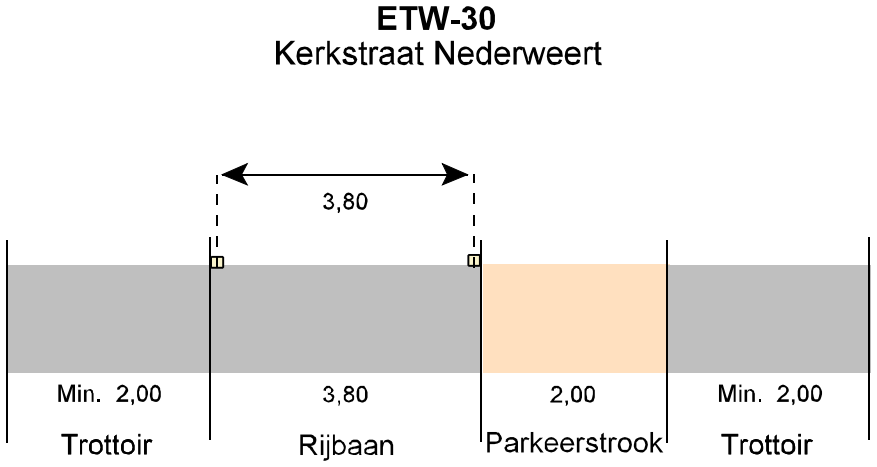
Door het instellen van éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat ontstaat ruimte om de verblijfskwaliteit de verbeteren. Hiervoor is een herinrichting van de Kerkstraat noodzakelijk. Bij deze herinrichting dient rekening gehouden te worden met de volgende aspecten:

- Parkeren:
  Parkeren in de Kerkstaat is gezien de soort winkels noodzakelijk. Bij het opmaken van een ontwerp zal goed bekeken moeten worden waar wel en waar geen parkeerplaatsen wenselijk zijn. Gezien de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om aan twee zijden van de weg volwaardige parkeerplaatsen te maken. Daarom wordt voorgesteld om parkeerplaatsen aan één zijde te realiseren. Deze zullen afwisselend aan de ene dan wel aan de andere zijde worden gerealiseerd. Kortparkeren, met een parkeerduurbeperking van maximaal 1 uur leidt tot gewijzigde verkeersstromen in het centrumgebied waarbij de Kerkstraat zoveel mogelijk wordt ontzien van gemotoriseerd verkeer. Doordat de doorgang vanuit de Kerkstraat naar de parkeerplaatsen achter Jan Linders komt te vervallen, kunnen meer kortparkeerplaatsen in de Kerkstraat worden gerealiseerd. Het zoekverkeer moet vervolgens via de Lindanusstraat naar één van de parkeerterreinen. Op deze wijze wordt het zoekverkeer ontmoedigd. In de Kerkstraat worden geen ontheffingen verleend.
- Fietsparkeren:
  Een centrumgebied vraagt om goede fietsparkeervoorzieningen. Om te voorkomen dat fietsen overal worden gestald dienen op de juiste locaties hoogwaardige fietsvoorzieningen gerealiseerd te worden. Deze kunnen gerealiseerd worden ter plaatse van een reguliere parkeerplaats.
- Voetgangersruimte:
  Om de verblijfskwaliteit te verbeteren dient met name ruimte voor de voetganger gerealiseerd te worden. Door het opheffen van parkeerplaatsen aan één zijde en/of het versmallen van de rijloper ontstaat deze ruimte. De breedte van de trottoirs zal afhankelijk van beschikbare ruimte variabel zijn.

- Fietser:
  De fietser zal gezamenlijk met het gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de rijbaan. Het is voor (brom)fietsers toegestaan om in twee richtingen gebruik te maken van de Kerkstraat.
- Materialisering:
  Uitstraling van de Kerkstraat wordt mede bepaald door het gebruik van hoogwaardige materialen. Door een uitgekiende materiaalkeuze in combinatie met éénrichtingsverkeer kan het verblijfskarakter worden versterkt waarbij tevens de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.
- Uitstallingen / Terras:
  Uitstallingen en terrassen mogen geen belemmering vormen voor de voetgangers. Wel dient gezocht te worden naar ruimte hiervoor. Op sommige locaties zal deze ruimte ook aanwezig zijn.

Bij de herinrichting van de Kerkstraat wordt uitgegaan van onderstaand basisprofiel. Het parkeren van zijde varieert waardoor asverspringingen ontstaan. Dit draagt bij aan de uitstraling van het verblijfsgebied waardoor ook de snelheid laag zal zijn. Enkele parkeerplaatsen kunnen gewijzigd worden in fietsenstalling of terras.

Afbeelding 1: Principeprofiel Kerkstraat



4.1.1 *Lambertushof*

Onderdeel van de Kerkstraat is het Lambertushof. Op korte termijn zal het Lambertushof worden heringericht om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Ook dient het plein geschikt gemaakt te worden voor meerdere doeleinden zoals evenementen e.d. Een belangrijk aspect bij deze herinrichting is het wel of niet parkeren op het Lambertushof. Om optimaal aan bovenstaande wensen te kunnen voldoen zou het realiseren van parkeerplaatsen niet gewenst zijn. Gezien de aanwezigheid van diverse winkels is het echter toch noodzakelijk om enkele parkeerplaatsen te realiseren in de directe nabijheid.

Tijdens het ontwerpen zal dan ook gezocht moeten worden naar inpassingen van enkele parkeerplaatsen (5-10). Ondernemers van het Lambertushof hebben hier al een voorzet voor gemaakt.

Gezien de aanwezigheid van diverse winkels (met name de 'runshop'-winkels zoals supermarkten) is het noodzakelijk om enkele (kort)parkeerplaatsen te realiseren in de directe nabijheid van de betreffende winkel, met een parkeerduurbeperking van maximaal 1 uur. Tijdens het ontwerpen zal dan ook gezocht moeten worden naar inpassingen van enkele parkeerplaatsen (5-10). Dit wijkt echter af van de eerder opgestelde ontwikkelingsvisie waarin gestreefd werd naar het geheel parkeervrij maken van Lambertushof, maar doet desondanks recht aan de parkeervraag die de betreffende voorzieningen hier genereert. Ter hoogte van het Lambertushof worden geen ontheffingen verleend.

Doordat de doorgang vanuit de Kerkstraat richting Jan Linders komt te vervallen kunnen meer parkeerplaatsen aangelegd worden op de hoek Lambertushof - Kerkstraat. Via de Lindanusstraat zijn vanuit de Kerkstraat de langparkeerterreinen bereikbaar.

4.2 Brugstraat

Bij de herinrichting van de Brugstraat spelen in grote lijnen dezelfde aspecten een rol dan in de Kerkstraat. Groot verschil met de Kerkstraat is de hoeveelheid verkeer en de noodzaak tot parkeren.

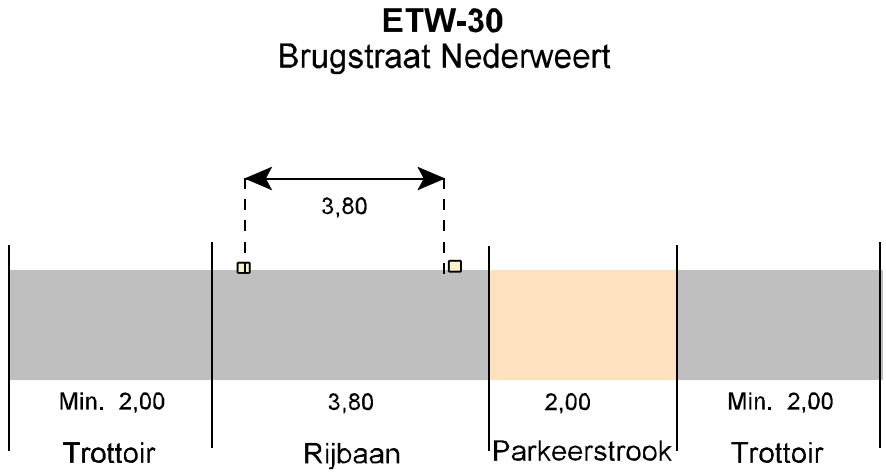
De intensiteit in de Brugstraat is groter dan in de Kerkstraat maar dit is toch geen belemmering om hetzelfde profiel toe te passen. In de Brugstraat is meer ruimte beschikbaar om voorzieningen te realiseren voor voetgangers, terrassen en parkeren. Met de herinrichting kan echter wel ruimte gecreëerd worden voor parkeren die tot nu toe niet aanwezig was. Door deze kans te benutten kan geanticipeerd worden op toekomstige ontwikkelingen en parkeerbehoefte. Door middel van de materialisering kan worden bewerkstelligd dat men, analoog aan de Kerkstraat, ook in de Brugstraat het gevoel heeft zich in een centrumgebied te bevinden.

Bij het lokaliseren van de parkeerplaatsen zal goed gekeken moeten worden welke voorzieningen vragen om deze parkeerplaatsen of welke voorzieningen juiste andere behoeften hebben (fietsenstalling, terras). Voorgesteld wordt om ook op de Brugstraat kortparkeren in te stellen, met een parkeerduurbeperking van maximaal 1 uur. In de Brugstraat worden geen ontheffingen verleend.

Gelet op de relatief grote stroom fietsers op de Brugstraat dient bij de situering en maatvoering van de parkeerplaatsen hiermee rekening te worden gehouden (overzichtelijkheid, doorgang voor fietsers waarborgen, ruimte voor uitstapstroken e.d.).

Het toepassen van onderstaand profiel versterkt de verblijfskwaliteit en ontmoedigt verkeer om onnodig van de Brugstraat gebruik te maken.

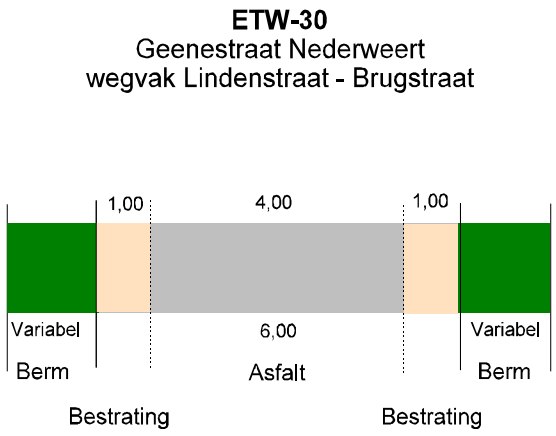
Afbeelding 2: Principeprofiel Brugstraat



4.3 Geenestraat

De Geenestraat tussen Lindenstraat en Brugstraat wordt toegevoegd aan de 30km zone. Het onderscheid tussen deze zone en de centrumring zal ter hoogte van de aansluiting van de Lindenstraat op de Geenestraat duidelijk zichtbaar zijn als gevolg van de inrichting. Het verkeer vanuit de richting Lindenstraat zal met een vloeiende afbuiging in westelijke richting (naar de Loverstraat) over de centrumring worden geleid. Ook parkeerders zullen via deze centrumring verwezen worden. Door het gedeelte Geenestraat tussen Lindenstraat en Brugstraat in twee richtingen berijdbaar te laten kan een gedeelte van het verkeer uit de Kerkstraat ook via de Geenestraat het centrum verlaten. Hierdoor zal de verkeersdruk op de Brugstraat en het kruispunt bij Brug 15 afnemen. Onderstaand is het wensprofiel voor de Geenestraat opgenomen.

Afbeelding 3: Principeprofiel Geenestraat



Uit verkeerskundig oogpunt zijn de parallelwegen langs de Geenestraat niet langer noodzakelijk. De vrijkomende ruimte kan worden gebruikt voor het creëren van parkeervoorzieningen. Tevens biedt deze ruimte kansen voor de weekmarkt of het organiseren van evenementen.

4.4 Brug 15

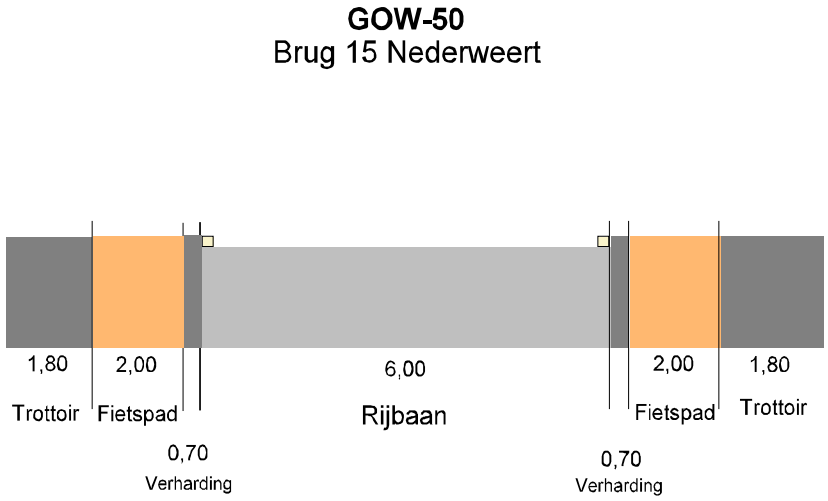
Gedurende het hele proces werd bevestigd dat de huidige Brug 15 tussen Nederweert en Budschop niet voldoet. De brug draagt in de huidige vorm niet bij aan interactie tussen beide kernen en is ook uit oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal. Duidelijk is in ieder geval de wens uitgesproken dat de brug zowel voor gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer in twee richtingen berijdbaar moet blijven.

Om de situatie te verbeteren is verbreding van de brug noodzakelijk. Het is niet mogelijk de brug in huidige vorm geschikt te maken voor uitsluitend gemotoriseerd verkeer in twee richtingen. Wanneer de huidige brug alleen voor het langzaam verkeer wordt gebruikt en een nieuwe brug direct ernaast wordt gelegd voor het gemotoriseerd verkeer, komt deze aansluiting niet goed te liggen ten opzichte van de aansluiting met de Brugstraat. Dit zal tot een verslechtering van de verkeerssituatie (doorstroming en veiligheid) leiden.

Daarom is het wenselijk om één geheel nieuwe brug te realiseren met voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers. Deze nieuwe brug kan daarnaast door middel van een groene, parkachtige aankleding bijdragen aan het verbinden van Nederweert en Budschop. Zo zou bijvoorbeeld, in samenhang met de inrichting van de kanaalzone, een wandelroute gecreëerd kunnen worden over Brug 15. Het College heeft inmiddels duidelijk haar voorkeur uitgesproken voor deze variant.

In onderstaand profiel is de minimale ruimte weergegeven voor het afwikkelen van het verkeer.

Afbeelding 4: Principeprofiel Brug 15



Aandachtspunt betreft het kruispunt Brug 15 - N266 - Brugstraat. Aangezien de N266 haar verkeersfunctie blijft behouden zolang er geen noordelijke randweg is gerealiseerd zal verkeer van en naar Budschop deze verkeersstroom moeten kruisen. Vanwege

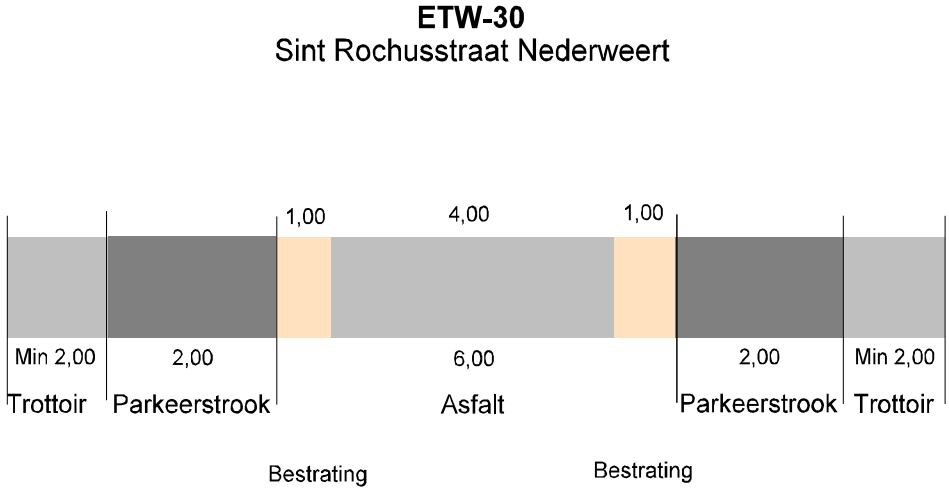
gebrek aan ruimte lijkt een rotonde niet realiseerbaar. Verkeerslichten dragen bij aan een veilige oversteek, al worden de verkeerslichten in de huidige situatie als hinderlijk ervaren. In combinatie met een andere rijstrookconfiguratie (mede ingegeven door éénrichtingsverkeer in de Brugstraat richting Brug 15) en aparte oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer wordt de situatie sterk verbeterd ten opzichte van de huidige verkeerslichtenregeling. De wens is in ieder geval om meer groen te geven aan het plaatselijk verkeer van en naar Budschop dat de brug moet passeren. Overleg met de wegbeheerder (provincie Limburg) is hiervoor noodzakelijk.

Op termijn, wanneer de noordelijke verbinding tussen de A2 en de N266 gerealiseerd is kan Aan Vijftien verkeersluw ingericht worden. De noodzaak tot verkeerslichten is dan wellicht niet meer aanwezig, waardoor de oversteek in samenhang met de kanaalzone in zijn geheel anders vormgegeven kan worden.

4.5 Sint Rochusstraat

De Sint Rochusstraat maakt onderdeel van de 30km zone in Budschop. Desondanks speelt deze straat een rol in de verbinding met Nederweert. Wat betreft uitstraling dient deze weg ook een kwaliteitsverbetering te ondergaan. Door een herinrichting wordt de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid verbeterd. Hierbij wordt onderstaand profiel voorgesteld als principeprofiel.

Afbeelding 5: Principeprofiel Sint Rochusstraat



Juist vanwege het feit dat een tweede brug niet wenselijk is, is opwaardering van Brug 15 noodzakelijk. Essentie is dat een veilige verbinding moet ontstaan voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. Verbreding van de brug in combinatie met vrijliggende fietspaden is dan ook noodzakelijk (zie paragraaf 4.4). Met bovenstaand profiel kan vanaf de Sint Rochusstraat worden aangesloten op de voorgestelde vrijliggende fietspaden op Brug 15.

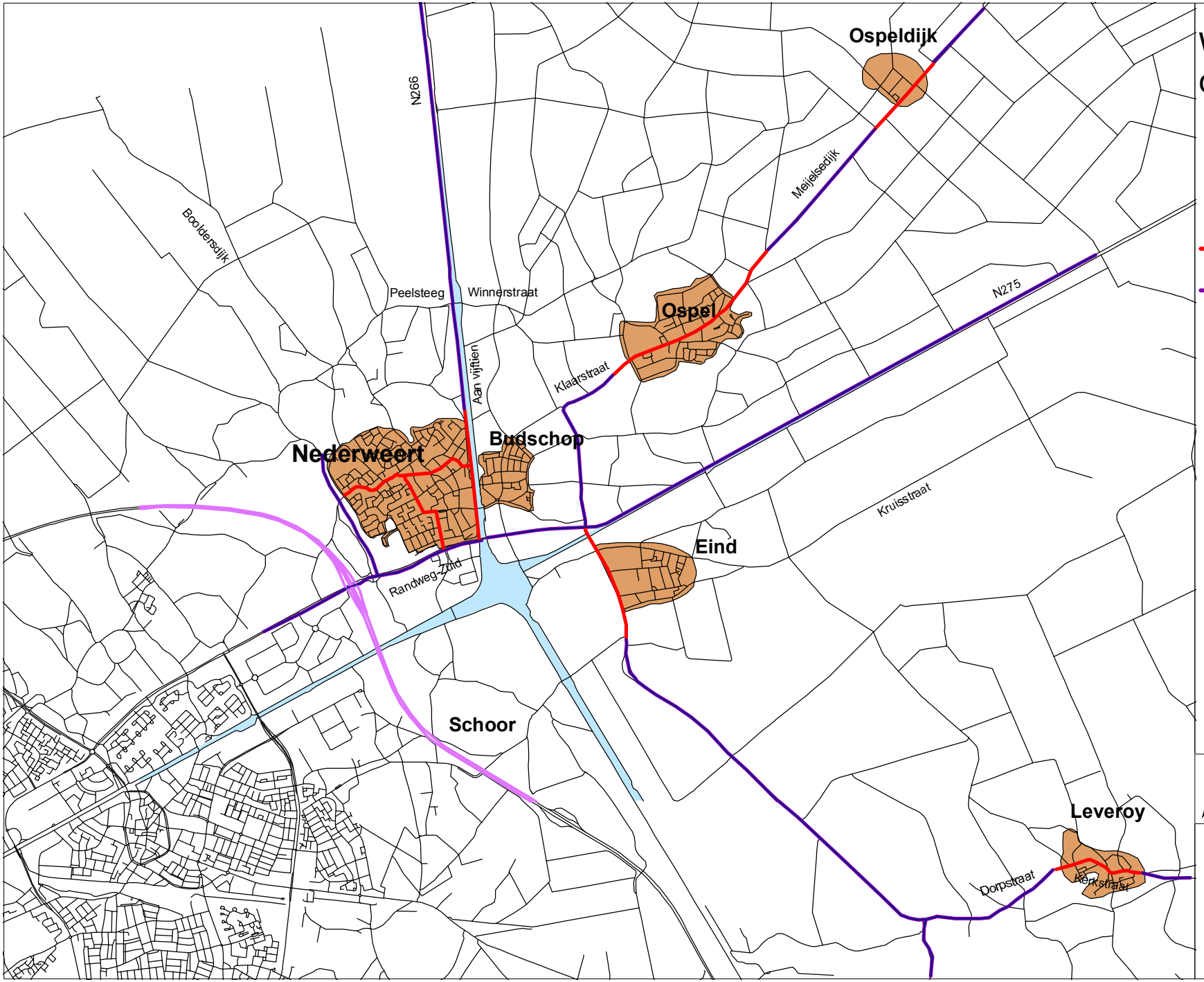
Tenslotte wordt opgemerkt dat de ruimte aan de zuid-oost zijde van Brug 15 (gebied Staat) als zoekgebied voor aanvullende (lang)parkeervoorzieningen kan worden aangewezen ten behoeve van verbetering van de parkeersituatie in de kern Nederweert.

4.6 Vijfsprong

De Vijfsprong in zijn huidige vorm is verkeerskundig gezien een ongewenste situatie. Daarnaast heeft het ook niet de gewenste uitstraling als plein. De hoeveelheid asfalt wijst erop dat de Vijfsprong een zeer belangrijke verkeerskundige functie vervult. Gezien de intensiteiten is dit echter een verkeerd beeld. Bij een herinrichting kan de Vijfsprong heringericht worden tot een plein waarbij de verkeersfunctie een ondergeschikte rol vervult. Zo kan worden aangesloten op de veranderde functie van de wegen Sint Rochusstraat, Hulsenweg, Smisserstraat en Ospelseweg.

4.7 Duurzaam Veilig

Enkele straten in het centrum van Nederweert zijn reeds uitvoerig besproken. Voor wat betreft de inrichting van de overige wegen en kruispunten in de gemeente (zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom) geldt Duurzaam Veilig als uitgangspunt. Onderstaand wordt dieper ingegaan op deze Duurzaam Veilige inrichting. Basis is de wegcategorisering zoals weergegeven op de kaart op de volgende pagina.



Weg-categorisering

Legenda

- GOW binnen bebouwde kom
- GOW buiten bebouwde kom

N

november 2007

1:35.000

NDW028

kragten
GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

Uniform inrichten gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/u)

- N275: aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Vrijliggende fietspaden worden hier niet gerealiseerd vanwege het ontbreken van fietsrelaties en de aanwezigheid van voldoende alternatieve routes aan weerszijden van de Noordervaart (recreatieve fietsroute zuid-oost zijde Noordervaart, Kruisstraat, Kruisvennendijk). Aangezien de provincie Limburg wegbeheerder is van de N275 zal overleg moeten worden gevoerd met de Provincie;
- N266 - Aan Vijftien: aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Vrijliggende fietsvoorzieningen aan weerszijden handhaven. Aangezien de provincie Limburg wegbeheerder is van de N266 zal overleg moeten worden gevoerd met de Provincie;
- Eind - Leveroy (tot aan Kelperweg): aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Tweerichtingen fietspad handhaven;
- Kelperweg: aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Vrijliggende fietsvoorzieningen aan weerszijden handhaven;
- Klaarstraat - Hoofstraat: aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Tweerichtingen fietspad handhaven;
- Meijelsedijk (tussen Ospel en Ospeldijk): aanbrengen (on)onderbroken dubbele asmarkering + onderbroken kantmarkering. Tweerichtingen fietspad handhaven;
- Kruispunten van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom bij voorkeur als rotonde of VRI uitvoeren (Kelperweg - Houtsberg);
- voorrang regelen op kruispunten van gebiedsontsluitingwegen met erftoegangswegen door middel van bebakening en markering (voorrangsweg / voorrangskruispunt in combinatie met haaientanden).

Afbeelding 6: Referentiebeeld gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom



Uniform inrichten gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/u)

- Ospel: aanbrengen ononderbroken dubbele asmarkering, vrijliggende fietsvoorzieningen fysiek niet overal inpasbaar, voorkeur voor fietsstroken / aanliggende fietspaden;
- Leveroy: aanbrengen ononderbroken dubbele asmarkering, vrijliggende fietsvoorzieningen fysiek niet overal inpasbaar, voorkeur voor fietsstroken / aanliggende fietspaden;
- Eind: aanbrengen ononderbroken dubbele asmarkering, aanbrengen vrijliggende fietspaden aan weerszijden;
- Nederweert:
  - Centrumring: aanbrengen ononderbroken dubbele asmarkering, vrijliggende fietsvoorzieningen fysiek niet inpasbaar;
  - Lindenstraat: aanbrengen ononderbroken dubbele asmarkering, vrijliggende fietsvoorzieningen fysiek niet inpasbaar.
- Kruispunten van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom bij voorkeur als rotonde uitvoeren;
- voorrang regelen op kruispunten van gebiedsontsluitingwegen met erftoegangswegen door middel van inritconstructies.

Afbeelding 7: Referentiebeeld gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom



Centrumring Nederweert

Als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat en de Brugstraat verandert de verkeersstructuur in en rond het centrum ingrijpend. Dit heeft tot gevolg dat het centrum ontsloten kan worden door middel van een 'centrumring' die bestaat uit de straten Aan Vijftien, Schoolstraat, Moesemanstraat, Kapelaniestraat, Burgemeester Greijmansstraat, Loverstraat, Geenestraat en Lindenstraat. Door aan deze straten een gebiedsontsluitende functie toe te kennen kan een uniforme inrichting conform Duurzaam Veilig worden bewerkstelligd (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom) zodat de centrumring ook als ontsluitingsroute herkenbaar is. Indien mogelijk dient te worden aangesloten op de essentiële herkenbaarheidskenmerken die Duurzaam Veilig stelt aan deze wegcategorie:

- maximum snelheid 50 km/u;
- vrijliggende fietspaden;
- visuele middenbaanscheiding.

(zie bovenstaande afbeelding)

Vanwege de beperkte ruimte tussen de gevels zijn vrijliggende fietspaden niet overal zonder grondaankopen realiseerbaar. Indien fysiek inpasbaar zijn aanliggende fietspaden of fietsstroken een veilig alternatief. Door overal op de ring de betreffende markering aan te brengen wordt uniformiteit en herkenbaarheid nagestreefd.

Op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen heeft een rotonde de voorkeur. Vanzelfsprekend speelt bij het realiseren van rotondes de beschikbare ruimte een grote rol. Mocht een rotonde niet inpasbaar zijn wordt de voorkeur gegeven aan een voorrangskruispunt. Op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen heeft een inritconstructie de voorkeur. Uitzondering vormen de aansluitingen op de Randweg-Zuid die momenteel zijn voorzien van een verkeersregelinstallatie. Vanwege de noodzaak tot coördinatie tussen de kruispunten en de doorstroming van het openbaar vervoer is het noodzakelijk de verkeersregelinstallaties te handhaven.

Onderstaand wordt per kruispunt ingegaan op de toe te passen maatregel:

- Brugstraat - Aan Vijftien - Brug 15: voorkeur voor verkeersregelinstallatie (zie 4.4);
- Aan Vijftien - Schoolstraat: rotonde;
- Schoolstraat - Moesemanstraat: voorrangskruispunt (afbuigende voorrangsweg richting Moesemanstraat);
- Moesemanstraat - Kapelaniestraat: voorrangskruispunt (afbuigende voorrangsweg richting Kapelaniestraat);
- Burgemeester Greijmansstraat - Loverstraat: indien inpasbaar realiseren van een rotonde. Alternatief: voorrangskruispunt;
- Loverstraat - Geenestraat: voorrangskruispunt (afbuigende voorrangsweg richting Geenestraat - zie huidige situatie);
- Geenestraat - Lindenstraat: afbuigende voorrangsweg vanuit de Lindenstraat linksaf richting Geenestraat;

- Op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen heeft een inritconstructie de voorkeur. In de huidige situatie is alleen op het kruispunt met de Azaleastraat het trottoir doorgetrokken hetgeen een inritconstructie suggereert. De uitvoering voldoet echter niet aan Duurzaam Veilig. Op de overige kruispunten met wegen van en naar een 30km zone zijn vormgegeven als voorrangskruispunten. Voorgesteld wordt dan ook om op alle overige kruispunten aan de centrumring inritconstructies aan te brengen. Vanaf de centrumring rijdt men hier immers het verblijfsgebied binnen.
  Uitzondering op het aanbrengen van inritconstructies vormt het kruispunt N266 - Brug 15 - Brugstraat. Vanwege de discussies die hebben plaatsgevonden omtrent de wens tot verbetering van de relatie tussen Nederweert en Budschop en de matige oversteekbaarheid van de N266 wordt voorgesteld de verkeersregelinstallatie hier te handhaven.

Voor wat betreft de ontsluiting van Nederweert door het openbaar vervoer is een voorkeur uitgesproken voor twee centrumhaltes aan de noord- en zuidzijde van het centrum. Deze centrumhaltes bedienen tevens het aanliggend woongebied. Met name de noordzijde van het centrum en de aangrenzende woongebieden worden dan beter bediend dan in de huidige situatie met alleen een centrumhalte in de Lindenstraat. Aan de zuidzijde zou de centrumhalte bij voorkeur gerealiseerd moeten worden in de Geenestraat in de omgeving gemeentehuis / Rabobank. Aan de noordzijde heeft een locatie nabij de Kerk de voorkeur.

<u>Uniformeren bebouwde komgrenzen</u>
Ook het uniformeren van de bebouwde komgrenzen draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Een bebouwde komgrens markeert de overgang tussen verschillende snelheidsregimes. Aan de weggebruiker moet met name richting de bebouwde kom duidelijk gemaakt worden dat aangepast gedrag verlangd wordt.

Bij de vormgeving van de bebouwde komgrenzen dient wel onderscheid gemaakt te worden naar de functie van de wegen. Feitelijk zijn binnen de gemeente Nederweert twee situaties te onderscheiden:

1. Overgang van 80 km/u naar 50 km/u.
   - komversterking gewenst
   - geen verticale snelheidsverlagende maatregelen, voorkeur voor asverspringing / uitbuiging
   - visueel accentueren
2. Overgang van 60 km/u naar 30 km/u.
   - ondanks lagere intensiteiten ook komversterking gewenst
   - verticale snelheidsverlagende maatregelen wel toegestaan
   - rekening houden met landbouwverkeer en fietsers
   - eventueel visueel accentueren
   - correcte bebording

Door de diversiteit aan komgrenzen is het niet mogelijk een eenduidig profiel aan te geven voor een standaard komgrens. Door middel van een studie dient een aantal standaard komgrenzen bepaald te worden die in de gehele gemeente toegepast kunnen worden. Wellicht kan hierbij gebruik gemaakt worden van reeds bestaande komgrenzen.

Inrichten 30km zones

Binnen de gemeente Nederweert zijn alle gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebiedsontsluitingswegen juridisch reeds aangewezen als 30km zone. De inrichting is veelal sober: op enkele kruispunten en wegvakken zijn snelheidsverlagende maatregelen aangebracht. In het kader van dit Beleidsplan wordt voorgesteld de volgende maatregelen in de 30km zones ut te voeren:

- creëren van één rijloper: zoveel mogelijk mengen van verkeerssoorten. markering (asmarkering, suggestiestroken e.d.) dienen dan ook verwijderd te worden;
- gelijkwaardigheid op kruispunten binnen de 30km zone: voorrangsregelingen verwijderen, met uitzondering van solitaire fietsroutes door de wijk;
- voorlopig handhaven locaties waar snelheidsverlagende maatregelen zijn aangebracht;
- tenslotte wordt geadviseerd op alle aansluitingen van 30km wegen op gebiedsontsluitingswegen inritconstructies aan te brengen. Zo wordt uniformiteit nagestreefd en wordt een lage entreesnelheid richting het verblijfsgebied bewerkstelligd.

Inrichten 60km zones

In tegenstelling tot verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom zijn buiten de bebouwde kom nagenoeg nog geen verblijfsgebieden met een maximum snelheid van 60km/u aangewezen. Dit betekent dat allereerst door middel van bebording bij iedere ingang duidelijk gemaakt moet worden dat men een 60km zone in- of uitrijdt. Waar mogelijk moet worden aangesloten op bestaande 60km zones van aangrenzende gemeenten.

Naast het aanbrengen van bebording worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- uniform inrichten ETW-type I, wegen met een beperkte verkeersfunctie: 1 rijloper + 1-3 kantmarkering: Booldersdijk, Boeket, Strateris, Kruisstraat, Peelsteeg, Nieuwstraat, Uliker, Kuilstraat, Moostdijk, Waatskamp;
- voorkeur voor gelijkwaardige kruispunten in het buitengebied. Alleen wanneer de lokale situatie daar om vraagt (hoge snelheden, allure-verschil, slechte zichtbaarheid van de zijweg) kan ervoor gekozen worden de voorrang toch te regelen;
- fysieke maatregelen alleen toepassen wanneer het uit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst is de snelheid ter plaatse van het kruispunt te verlagen. Ook voor dit type maatregelen gelden aspecten als snelheden, allure-verschil en zichtbaarheid als criterium.

Ten aanzien van de locatie en de exacte uitvoering van de maatregelen dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met fietsroutes (zowel school-thuis routes als recreatieve fietsroutes) en landbouwverkeer. Gelet op het agrarische karakter van het buitengebied is het van belang dat grote landbouwvoertuigen de maatregelen zonder veel hinder kunnen passeren. Indien ervoor wordt gekozen fysieke snelheidsverlagende maatregelen aan te brengen wordt geadviseerd deze op kruispunten aan te brengen (kruispuntplateau), bij voorkeur op kruispunten ETW-1 - ETW-1 of ETW-1 - ETW-2. Daarnaast kan ook gekozen worden voor het toepassen van “natuurlijke” maatregelen. Dit zijn maatregelen die passen binnen de gebiedskenmerken van de weg.

Erftoegangswegen-1 zijn wegen met een beperkte verkeersfunctie. Deze wegen onderscheiden zich van erftoegangswegen-2 door de intensiteiten, de wegbreedte en het al dan niet voorkomen van (vrijliggende) fietsvoorzieningen in geval van bijvoorbeeld een recreatieve fietsroute of een school-thuis route.

Afbeelding 8: Referentiebeeld 60km zone (ETW-1)



<u>Aanpak specifieke knelpunten</u>

Naast de hiervoor besproken uniforme Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet in de gemeente Nederweert blijkt onder andere uit de inventarisatie een aantal specifieke knelpunten. Onderstaand wordt kort stilgestaan bij deze knelpunten en worden oplossingsrichtingen aangedragen.

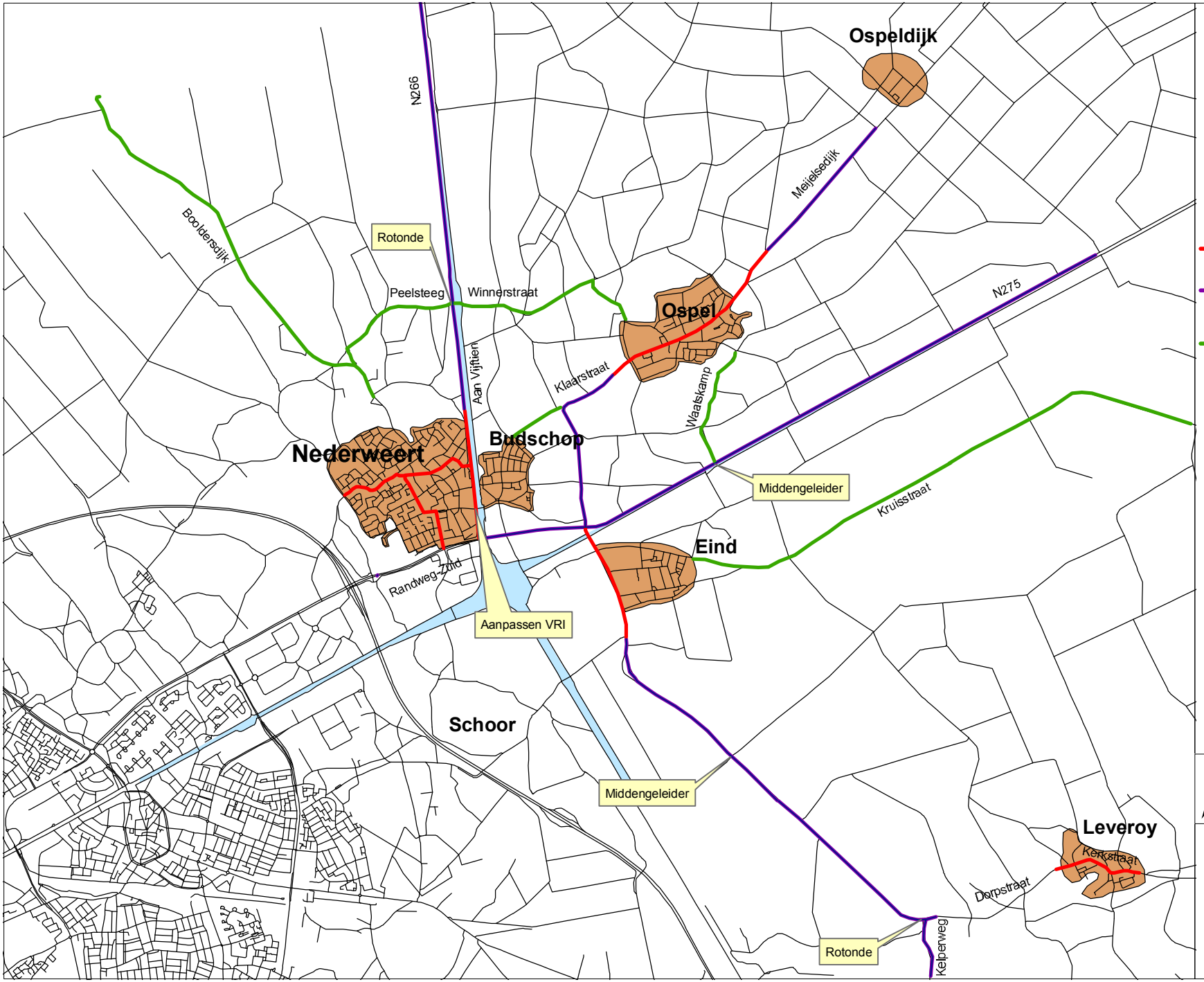
- Niesakkerbrug: door de inrichting van het kruispunt in combinatie met hoge snelheden op de N275 en beperkt uitzicht vanaf de brug is de verkeersveiligheid op dit kruispunt niet optimaal. Ook al betreft het hier geen kruispunt van twee gebiedsontsluitingswegen, een rotonde is desondanks de beste oplossing. Er worden echter vraagtekens gezet bij de haalbaarheid, omdat dit betekent dat de N275 aanzienlijk moet worden opgeschoven. Een minder ingrijpende oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren is het aanbrengen van middengeleiders.
  Verkeer van en naar de brug kan dan in twee fases de N275 oversteken. Vanwege het feit dat op de Noordervaart scheepvaartverkeer niet meer mogelijk is, is reeds als optie meegenomen dat de brug op termijn wordt vervangen door een duiker. Dit biedt meer ruimte om het kruispunt met de N275 aan te passen.
- N266 - Peelsteeg - Winnerstraat: in de huidige situatie vormt de Peelsteeg het verlengde van de westelijke randweg. De Winnerstraat vervult een functie voor de ontsluiting van bedrijventerrein Aan Veertien.
  Net als bij de Niesakkerbrug ontstaan verkeersonveilige situaties veroorzaakt door hoge snelheden op de N266, een grote oversteeklengte (linksafvakken) en het feit dat vanuit noordelijke als zuidelijke richting het kruispunt pas laat wordt opgemerkt vanwege het hoogteverschil. Gelet op de beschikbare ruimte is een rotonde hier beter inpasbaar dan bij de Niesakkerbrug.
- Booldersdijk: in de huidige situatie is dit een weg met asmarkering. Er worden hoge snelheden gehaald ondanks enkele gevaarlijke bochten. In combinatie met de bomen en (recreatief) fietsverkeer levert dit gevaarlijke situaties op. Voorgesteld wordt om de weg op te nemen in de 60km zone en de markering aan te passen (verwijderen asmarkering, aanbrengen 1-3 kantmarkering). Om de snelheid ter plaatse van de kruispunten te verlagen wordt voorgesteld enkele plateaus aan te brengen, waarbij qua maatvoering rekening gehouden moet worden met fietsverkeer en landbouwverkeer. In 60km zones is het formeel niet wenselijk de voorrang te regelen. Dit zou voor de Booldersdijk betekenen dat alle zijwegen gelijkwaardige aansluitingen zouden worden. Gelijkwaardigheid kan alleen indien door middel van fysieke maatregelen de snelheid ter plaatse van de kruispunten wordt verlaagd. Zonder deze aanvullende maatregelen is het uit oogpunt van allure-verschil en de lange rechtstanden niet gewenst de huidige voorrangsregelingen te laten vervallen ten gunste van gelijkwaardigheid. Het wel of niet handhaven van de voorrangsregeling heeft ook consequenties voor de reeds aanwezige middengeleiders op de zijwegen. Indien de voorrang vervalt dienen ook de middengeleiders te vervallen. Indien de voorrang wordt gehandhaafd dienen ook de middengeleiders gehandhaafd te worden om het kruipunt te accentueren.
- Kruisstraat: de lange rechtstand werkt hoge snelheden in de hand. Ook hier wordt voorgesteld om de weg op te nemen in de 60km zone en 1-3 kantmarkering aan te brengen. Om de snelheid ter plaatse van de kruispunten te verlagen wordt voorgesteld enkele plateaus aan te brengen, qua maatvoering rekening houdend met fietsverkeer en landbouwverkeer. Eén van

de locaties die hier concreet voor in aanmerking komt is het kruispunt Kruisstraat - De Riet - Leveroysedijk.

- Houtsberg: met name ter plaatse van het kruispunt met de Banendijk en de oversteek bij de Fixet vindt een aantal oversteekbewegingen plaats (recreatieve fietsroute, wandelgebied). Door de lange rechtstand van het wegvak Houtsberg wordt voorgesteld ter plaatse van deze oversteken een middengeleider aan te brengen. Zo kan het verkeer in twee fasen oversteken en wordt voor verkeer vanuit Eind en Leveroy de aandacht gevestigd op dit kruispunt.

Daarnaast is het aan te raden om na het vaststellen van dit beleidsplan Verkeer en Vervoer te starten met het opstellen van een verkeersveiligheidsplan waar expliciet op het aspect verkeersveiligheid wordt ingegaan. Hierin komen met name de locaties aan bod die als verkeersonveilig worden aangemerkt. Naast de objectieve locaties zijn dit ook de subjectief onveilige locaties. De nadruk zal niet alleen op het gemotoriseerd verkeer liggen maar ook het langzaam verkeer zal de nodige aandacht krijgen.

Op de kaart op de volgende pagina staan de maatregelen van bovengenoemde locaties weergegeven.



Locaties maatregelen

Legenda

- Herinrichten GOW binnen bebouwde kom
- Herinrichten GOW buiten bebouwde kom
- Herinrichten ETW-1 buiten bebouwde kom

N

november 2007

1:35.000

NDW028

kragten
GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

5 Parkeerbeleid

De gemeente Nederweert heeft in de voorbije jaren gewerkt aan een parkeerbeleid waarbij gebruik is gemaakt van blauwe zones. Vanwege de visie heeft de gemeente Nederweert ook het parkeren nog eens onder de loep willen nemen. Vandaar dat een parkeeronderzoek op een drietal dagen heeft plaatsgevonden om het huidige parkeerbeeld in kaart te brengen. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven. Op basis van dit onderzoek is nieuw parkeerbeleid geformuleerd.

5.1 Parkeeronderzoek

5.1.1 *Blauwe zone*

De gemeente maakt al jaren gebruik van het sturingsinstrument “blauwe zone”. Hierdoor worden langparkeerders geweerd en ontstaat meer ruimte voor bezoekers van het centrum. De huidige blauwe zone is gesitueerd ter plaatse van:
- Kerkstraat;
- Parkeerplaats Lambertushof (achterzijde kerk t.b.v. Jan Linders);
- Paulus Holtenstraat (eerste gedeelte vanaf Kerkstraat);
- Burgemeester Hobusstraat (eerste gedeelte vanaf Kerkstraat);
- Lindanusstraat (eerste gedeelte vanaf Kerkstraat);
- Burgemeester van Udenstraat (eerste gedeelte);
- St. Lambertusstraat;
- St. Rochusstraat;
- Smisserstraat;
- Parkeerplaats achterzijde Rabobank nabij Gemeentehuis (eerste zes parkeerplaatsen);

Deze blauwe zones kennen een vijftal regimes:
- Maximale parkeerduur 1 uur;
- Maximale parkeerduur 2 uur;
- Maximale parkeerduur 2 uur van maandag t/m vrijdag tussen 8.00u - 18.00u;
- Maximale parkeerduur 2 uur van maandag t/m vrijdag tussen 9.00u - 18.00u;
- Maximale parkeerduur 2 uur van maandag t/m zondag tussen 9.00u - 18.00u;

In bijlage 1 is een overzicht weergegeven van de huidige blauwe zones.

5.1.2 *Parkeerduurmeting*

In de gemeente Nederweert is op onderstaande tijdstippen een parkeeronderzoek uitgevoerd:
- donderdag 4 oktober 2007: 06.00u tot en met 18.00u
- vrijdag 5 oktober 2007: 09.00u tot en met 21.00u
- zaterdag 6 oktober 2007: 09.00u tot en met 17.00u

Op donderdagochtend is om 6.00 uur gestart met het parkeeronderzoek om zo het bewoners parkeren in kaart te brengen. Op vrijdag is van 09.00 uur tot 21.00 uur geteld om een beeld te krijgen van het parkeren tijdens de koopavond en op zaterdag is tijdens de openingstijden geteld om inzicht te krijgen in het bezoekers parkeren op een zaterdag.

Het onderzoek dat uitgevoerd is betreft een parkeerduurmeting. Hierbij zijn de kentekens van alle geparkeerde voertuigen op parkeerplaatsniveau genoteerd. Hiermee wordt bepaald hoelang de voertuigen daadwerkelijk geparkeerd staan en hoe vaak een andere auto op één parkeervak staat (de zogenoemde turn-over van het parkeervak). Door middel van het instellen van een blauwe zone voorkomt men het langparkeren op deze locaties waardoor meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bezoekers.

De parkeerduurmeting is ieder uur uitgevoerd op alle straten binnen de 'centrumring', aangevuld met het noordelijk deel van de Moesemanstraat, de Burgemeester Vullerstraat, het gedeelte Kerkstraat vanaf de kerk tot aan de Burgemeester Vullerstraat, alsmede de Sint Rochusstraat en het Rochusplein in Budschop. Voor een grafisch overzicht van het onderzoeksgebied wordt verwezen naar bijlage 2. Het aanbod aan parkeerplaatsen is per sectie weergegeven in bijlage 3.

Bij een parkeermotiefmeting wordt de reden bepaald waarom een bepaald voertuig geparkeerd staat. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie categorieën, te weten bewoners, werknemers en bezoekers van het centrum of aangelegen voorziening:
- een voertuig dat om 06.00 uur geparkeerd staat, heeft betrekking op een bewoner. Dit voertuig kan om 09.00 uur en om 11.00 uur nog steeds of weer geparkeerd staan en wordt op dat moment ook aangeduid als een bewoner.
- een voertuig dat om 09.00 uur voor de eerste keer geregistreerd wordt en om 11.00 uur nog steeds geparkeerd staat, wordt aangeduid als werknemer
- een voertuig dat alleen om 09.00 uur wordt waargenomen, wordt als een bezoeker beschouwd; eveneens wordt het voertuig als bezoeker geregistreerd als het alleen om 11.00 uur wordt waargenomen.

5.1.3 *Uitgangspunten probleemdefiniëring*

Om een uitspraak te kunnen doen wat onder een parkeerprobleem wordt gezien is het van belang dat statistisch onderbouwd kan worden waarom iets een probleem is of niet. Daarnaast komt de verkeerskundige blik en kennis van het gebied om de hoek kijken om de geanalyseerde gegevens te onderzoeken en te interpreteren.

Het begrip 'parkeerdruk' geeft aan hoeveel parkeerruimte op een bepaald moment bezet is. Dit wordt gemeten door middel van registratie. Is bijvoorbeeld de helft van het aantal parkeerplaatsen in een bepaalde straat of wijk bezet, dan is de parkeerdruk op dat moment 50 procent. Is de parkeerdruk 85 procent of hoger, dan ontstaat zogenaamd 'zoekverkeer' en wordt de betreffende straat of wijk als 'vol' beschouwd. Bij 85% bezettingsgraad betekent dat er maatregelen ten behoeve van parkeren gezocht dienen te worden.

5.1.4 *Conclusies*

Nu helder is hoe het parkeeronderzoek is uitgevoerd en de uitgangspunten gespecificeerd zijn worden in deze paragraaf de conclusies en knelpunten beschreven. Hierbij is uitgegaan van secties, een bundeling van min of meer met elkaar samenhangende parkeerlocaties. Dit hoeven dus niet per definitie individuele wegvakken te zijn, maar bijvoorbeeld een combinatie van wegvakken samen met aangrenzende parkeerterreinen. In bijlage 4 zijn de knelpunten weergegeven.

Conclusies:

- wanneer naar de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied wordt gekeken kan geconcludeerd worden dat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Voor alle parkeerders is in principe voldoende parkeerplaats;
- op enkele locaties is de parkeerdruk echter te hoog;
- de blauwe zone functioneert goed, de parkeerdruk is niet te hoog en de parkeerduur is beperkt;
- blauwe zone in de St. Rochusstraat is overbodig en kan worden opgeheven

Sectie 3

- De parkeerplaats ter plaatse van de appartementen tussen de Paulus Holtenstraat en het politiebureau betreft 7 parkeervakken, allemaal ten behoeve van het parkeren van bewoners. Bij de ochtendtelling (donderdagmorgen 6.00u) blijkt dat de bezettingsgraad van de parkeerplaats al 86% is. Dat betekent dat er op dat moment 6 van de 7 parkeerplaatsen bezet is. In feite zijn er net genoeg parkeerplaatsen voor de bewoners maar deze situatie vraagt om maatregelen.

Sectie 4

- De parkeerplaats aan de Loverstraat ter plaatse van het gemeentehuis is tijdens werkdagen tussen 9.00u en 17.00u druk bezet, 72% van de geparkeerde voertuigen parkeert langer dan 4u. Aan de parkeerduur is af te leiden dat er tussen 09.00u en 17.00u weinig parkeerbewegingen zijn hetgeen betekent dat hier veel langparkeerders gebruik maken (werknemers Rabobank + gemeente). Op zaterdag is de bezettingsgraad lager dan 20% en is er geen parkeerprobleem.

Sectie 5

- De parkeerplaatsen tussen het gemeentehuis en Wijen Wonen (sectie 5) is gedurende de werkdagen (donderdag en vrijdag) druk bezet. De bezettingsgraad is gedurende de hele dag rond de 70% hetgeen relatief hoog is. Hierbij is de markt op woensdag niet meegerekend. Op zaterdag is er geen parkeerprobleem en is de bezettingsgraad laag. Uit de parkeerduur is af te leiden dat veel werkverkeer hier parkeert. Tussen 08.00u en 09.00u is er een sterke toename van parkerende voertuigen die de hele dag parkeren en ‘s middags tussen 16.00u en 17.00u weer vertrekken. Hieruit is af te leiden dat veel langparkeerders (lees 8 uur) gebruik maken van deze parkeerplaats zoals de medewerkers van de gemeente en de Rabobank.

Sectie 8
- De parkeerplaats ter hoogte van de Burgemeester Hobusstraat ter plaatse van de Edah is voor 55% bezet door langparkeerders die daar langer dan 4 uur geparkeerd staan. Alléén op vrijdagmiddag stijgt de bezettingsgraad tot boven de 85%. Deze parkeerplaats vormt geen probleem, de hoge bezettingsgraad is incidenteel.
- De parkeerplaats ter hoogte van de EMTE heeft nagenoeg structureel een hoge bezettingsgraad. Dit ontstaat hoofdzakelijk door bezoekers aan het kernwinkelgebied maar de restcapaciteit wordt gebruikt door langparkeerders. Door deze langparkeerders te weren ontstaan meer ruimte voor de bezoekers.

Sectie 13
- De parkeerdruk is in deze sectie erg hoog. Een groot deel van het kleine aantal parkeerplaatsen (10) wordt bezet door bewoners. De resterende capaciteit wordt gebruikt door bezoekers van de Kerkstraat. Een duidelijke parkeerverwijzing naar parkeerterrein 16 kan hierbij helpen de druk te verlichten.

Sectie 20
- Opvallend is dat de parkeerplaats achter de Jan Linders geen parkeerprobleem vormt. Dit is mede verklaarbaar door de blauwe zone (max 2u) die daar is ingesteld. De bezettingsgraden komen slechts een enkele keer uit tussen de 80-85%. De overige tijdstippen ligt de parkeerdruk lager.

Sectie 40
- De parkeerplaatsen ter plaatse van zorgcentrum St. Joseph zijn overbezet. Gedurende de werkdagen is de bezettingsgraad 100%. De reden hiervoor is het gratis parkeren voor bezoekers. Net nabij deze parkeerplaats zijn de langsparkeerhavens aan het Brugske, deze zijn niet overbezet en kunnen als buffer voor de bezoekers dienen.

<u>Ruimtelijke ontwikkelingen</u>
Een parkeeronderzoek is slechts een momentopname. Verkeer en daarmee de parkeerbehoefte is afhankelijk van allerhande ontwikkelingen. De vestiging van een nieuw bedrijf in een bestaand pand of de wijziging van de structuur binnen een bepaalde organisatie kan directe gevolgen hebben voor de parkeerbalans binnen een bepaald gebied. Om in te kunnen spelen op dergelijke ontwikkelingen dient deze parkeerbalans te worden gemonitoord. In de volgende paragraaf wordt op basis van de resultaten het parkeerbeleid voor Nederweert geformuleerd.

5.2 Parkeerbeleid

De sterk toegenomen automobiliteit bedreigt het functioneren van Nederweert. Geleiding van de mobiliteit is daarom hard nodig. De speerpunten van het verkeer- en vervoerbeleid zijn dan ook gericht op de bereikbaarheid en leefbaarheid. In de voorgaande hoofdstukken is nadrukkelijk ingegaan op de visie en de bijbehorende maatregelen om hierop te anticiperen. Steeds meer zal de (duurzame) kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling maatgevend worden voor de kwantitatieve invulling. Ruimtelijke kwaliteit wordt daarmee een belangrijke beleidsopgave (winkelgebied Nederweert, bedrijventerreinen, relatie Budschop - Nederweert, e.d). Dit geldt tevens voor bestaande gebieden.

Een hierop adequaat afgestemd parkeerbeleid vormt één van de dragers. Dit betekent dat het parkeerbeleid steeds beter zal moeten worden afgestemd op de functies van een gebied en de omstandigheden ter plaatse.

5.2.1 *Hoofdlijnen van het parkeerbeleid*

Rekening houdend met de gemeentelijke, regionale en landelijke beleidsintenties met betrekking tot parkeren zijn de hoofdlijnen voor het parkeerbeleid voor de komende jaren uitgewerkt. Bij het formuleren van het voorgestelde parkeerbeleid is een aantal uitgangspunten centraal gesteld:

- het optimaal functioneren van de (verschillende) functies in een gebied dient centraal te staan;
- het beleid moet mogelijkheden bieden om gebiedsgebonden maatwerk te realiseren;
- het kunnen bieden van kwalitatief goede voorzieningen;
- regulering is alleen aan de orde indien er sprake is van een situatie waarbij de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod.

Parkeerbeleid kan omschreven worden als sturend. Het sturend parkeerbeleid beoogt ruimte te creëren voor parkeren van bewoners, bedrijven en bezoekers door het reguleren van parkeerplaatsen en het weren van niet noodzakelijk autoverkeer.

Het parkeerbeleid dient een tweetal doelstellingen, te weten:

- regulerend: goede verdeling beschikbare parkeercapaciteit;
  - in woongebieden een vraagvolgend beleid;
  - in winkelgebieden regulering indien de bereikbaarheid ontoereikend wordt;
  - bij werklocaties een meer sturend parkeerbeleid, afhankelijk van de beschikbaarheid van goede alternatieven;
  - in menggebieden wordt een regulerend parkeerbeleid gehanteerd.
- mobiliteitsbeperkend: beïnvloeding van het autogebruik.

Om recht te kunnen doen aan de parkeerbehoefte van de verschillende functies wordt onderscheid gemaakt in woon-, werk- en winkelgebieden. Uiteraard komen ook menggebieden voor. Op hoofdlijnen wordt het volgende parkeerbeleid voorgesteld:

- Woongebieden.
  Hier ligt het primaat bij de bewoners. Het beleid is er op gericht de (mogelijke) overlast van werkverkeer en winkelend publiek zoveel als mogelijk te voorkomen, terwijl faciliteiten aanwezig dienen te zijn voor bijvoorbeeld bezoek, etc.
  In deze gebieden is duidelijk sprake van een vraagvolgend beleid. Dit betekent in feite "zorgen voor een plaats in de buurt". Hierbij wordt het criterium gehanteerd dat binnen een straal van 100m voldoende parkeerplaatsen dienen te zijn om aan de behoefte te kunnen voldoen. Indien deze capaciteit niet voorhanden is dient de gemeente te zoeken naar een oplossing. Hierbij dient echter ook rekening gehouden te worden met de groenstructuur en de ruimtelijke mogelijkheden.

- Werkgebieden.

Het parkeren van bedrijfsauto's dient zoveel als mogelijk op eigen terrein te geschieden. De openbare ruimte is in principe niet bestemd voor parkeren. Indien het betreffende gebied goed bereikbaar is met openbaar vervoer zal hierin een sturend parkeerbeleid worden gevolgd. De bereikbaarheid speelt hierin dus een belangrijke rol.

- Winkelgebieden.
  Voor het goed functioneren van winkelgebieden is de aanwezigheid van voldoende parkeerruimte essentieel. Uit onderzoek is gebleken dat automobilisten hun parkeergedrag afstemmen op hun koopgedrag. Bij buurt- en dorpswinkels is meestal sprake van een beperkt aantal gerichte aankopen waarbij een korte parkeerduur gewenst is. Deze automobilisten zoeken een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de betreffende winkel. Wil men daarentegen langer gaan winkelen dan wordt de voorkeur gegeven aan parkeren in een garage of op een parkeerterrein. Parkeren bepaalt mede de kwaliteit van winkelgebieden.
- Menggebieden.
  Veel gebieden kennen een mengvorm van functies (bijv. wonen/winkelen/werken). De verschillende doelgroepen in deze gebieden hebben ieder hun eigen karakteristiek qua parkeergedrag. De beschikbare ruimte moet zo goed mogelijk over de doelgroepen worden verdeeld, waarbij terdege rekening gehouden dient te worden met de specifieke situatie. In deze gebieden wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk te voldoen aan de parkeerbehoefte van bewoners.

5.2.2 *Instrumentarium*

De gemeente zal het beleid moeten vertalen naar maatregelen. Dit kan door het voeren van een plaatsbeleid: hieronder valt bijvoorbeeld het vaststellen van parkeernormen voor diverse functies voor het aantal fysieke parkeerplaatsen, het beperken van ontheffingen per doelgroep en tijdstip. Uitgangspunt is dat er gereguleerd wordt op uitgifte van plaatsen, zoals belanghebbenden, parkeerschijfzone, doelgroepen, etc. Veelal komen combinaties voor. Waar mogelijk dienen de maatregelen te worden vastgelegd in verordeningen. Alleen op die wijze worden de mogelijkheden geschapen om ook daadwerkelijk te handhaven en de gestelde doelen te bereiken.

5.2.3 *Juridisch kader*

De Gemeentewet vormt de juridische basis voor de parkeerregulering die opgenomen kan worden in de Parkeerverordening en een verordening Parkeerbelasting.
In de Parkeerverordening regelt de gemeente het gebruik van de parkeerplaatsen alsmede vergunningverlening, ontheffing, etc. Vastgelegd wordt welke weggedeelten op welke tijdstippen bestemd zijn voor het parkeren van bijvoorbeeld vergunninghouders. Voor parkeerregulering bestaat een scala aan mogelijkheden ondergebracht in het zogenoemde instrumentarium. De principes van verschillende mogelijkheden worden nader aangegeven en vertaalt naar de situatie van Nederweert.

5.2.4 *Betaald parkeren*

Uitgangspunt van de gemeente Nederweert is om geen betaald parkeren in te voeren. Dit om Nederweert concurrerend te laten zijn met Weert. Ook de maatschappelijke haalbaarheid van invoering betaald parkeren is gering. De ondernemers hebben herhaaldelijk aangegeven geen voorstander te zijn van invoering betaald parkeren. Het parkeeronderzoek heeft bevestigd dat het parkeergedrag samenhangt met het winkelaanbod. Om toch voldoende ruimte te waarborgen voor het winkelend publiek wordt voorgesteld om de blauwe zone verder uit te breiden als regulerende maatregel. Hiermee wordt gewaarborgd dat bezoekers van het centrum voldoende parkeermogelijkheid dicht bij de voorzieningen hebben en dat deze niet door langparkeerders worden ingenomen. Daarnaast worden enkele zoekgebieden voorgesteld aan de rand van het centrum voor met name langparkeerders (bijvoorbeeld aan de overzijde van het kanaal bij de Staat of de vrijkomende ruimte door het opheffen van de parallelwegen aan de Geenestraat). Daarnaast is het ook wenselijk om de werkgevers aan hun personeel te vragen om zoveel mogelijk elders te parkeren waardoor meer parkeerplaatsen vrij komen voor bezoekers van het winkelcentrum.

5.2.5 *Blauwe zone*

De gemeente Nederweert heeft in de voorbije jaren gewerkt aan een parkeerbeleid waarbij gebruik is gemaakt van blauwe zones. Door middel van het instellen van een blauwe zone voorkomt men het langparkeren waardoor op specifieke locaties meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bezoekers. In de huidige situatie is geen eenduidigheid in deze blauwe zones, omdat gewerkt wordt met verschillende regimes en de zones op een aantal locaties maar betrekking hebben op een beperkt aantal parkeerplaatsen.

Door een duidelijk afgebakende blauwe zone aan te wijzen in het kernwinkelgebied in het centrum van Nederweert worden langparkeerders gedwongen op grotere afstand van de winkels te parkeren. Uitgangspunt hierbij is eenduidigheid zodat bezoekers weten waar ze aan toe zijn. Vanuit deze optiek is voorgesteld op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek de blauwe zone in het centrum uit te breiden en hier zoveel mogelijk één regime aan te koppelen, bijvoorbeeld een maximale parkeerduur van 2 uur. Voor het kernwinkelgebied Kerkstraat, Lambertushof, Brugstraat heeft discussie plaatsgevonden om de parkeerduur te verkorten tot maximaal 1 uur. Op deze wijze worden verkeersbewegingen in genoemde straten geminimaliseerd en zal men eerder genegen zijn buiten deze straten te parkeren. Afhankelijk van het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak zal uiteindelijk tot een keuze worden gekomen. Langparkeerders uit het centrum weren kan betekenen dat extra ruimte voor langparkeerders gevonden moet worden. Hierbij moet rekening gehouden worden met de wens zo min mogelijk groen op te offeren voor parkeren.

De nieuwe blauwe zone wordt dan uitgebreid zoals in bijlage 5 visueel staat weergegeven. Op deze kaart is onderscheid gemaakt in een drietal fases:

1. Kerkstraat e.o.;
2. Brugstraat en parkeerplaats Aldi (na herinrichting Brugstraat);
3. Parkeerplaatsen tussen gemeentehuis en Rabobank (indien de parkeerdruk te hoog wordt en de werknemers niet vrijwillig elders gaan parkeren).

5.2.6 *Parkeernormen*

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling wordt gestreefd naar een evenwichtige parkeerbalans. Het toepassen van parkeernormen kan hierbij een waardevol middel zijn. Dit heeft een tweeledig doel:

- bij (ver)nieuwbouw de zekerheid dat toegevoegde functies geen extra parkeeroverlast in de omgeving veroorzaken;
- het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte en berekening van de parkeerbalans.

Parkeernomen zijn gedifferentieerd naar allerlei functies en gebaseerd op (landelijke) ervaringscijfers. In Nederweert zijn de parkeernormen voor diverse functies voor het eerst vastgelegd in de vigerende bestemmingsplannen. Het blijkt dat het opnemen van deze normen in bestemmingsplannen en de bouwverordening al in een vroeg stadium van planontwikkeling duidelijkheid geeft over de toekomstige parkeersituatie. Voorgesteld wordt dan ook om dit beleid te continueren. Het toenemend autobezit, het locatiebeleid en de landelijke ervaringen met de tot nu toe gehanteerde normen bevestigen dat periodieke evaluatie zinvol is. Voor woningen, werklocaties en winkelfuncties zal nader worden ingegaan op de parkeernormen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de aanbevelingen uit CROW-publicatie 182 ‘Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering’.

Vaak wordt het fietsparkeren vergeten of als sluitpost gebruikt. Afhankelijk van de locatie of de soort voorziening kan een grote concentratie van fietsparkeren bestaan. Met name bij de herinrichting van de Kerkstraat en Brugstraat dient aandacht besteed te worden aan het fietsparkeren. Ook bushaltes is het belangrijk om te zorgen voor goede fietsparkeervoorzieningen.

Voorgesteld wordt om voor de parkeernormen van de overige functies de aanbevelingen uit de genoemde publicatie te volgen. Indien een onderbouwd mobiliteitsprofiel aangeeft dat andere normen gelden kan hiervan worden afgeweken. Het is niet zo dat alle bestaande gebieden en voorzieningen aan deze normen moeten voldoen. Bij uitbreidingen en wijzigingen zijn de nieuwe normen wel van toepassing.

5.2.7 *Parkeren doelgroepen*

Met deze doelgroep wordt in dit kader bedoeld een groep parkeerders met specifieke wensen ten aanzien van het parkeren, waarvoor aparte maatregelen getroffen moeten worden of beleidsregels moeten worden opgesteld. Voor een tweetal doelgroepen is het thans wenselijk om een visie ten aanzien van het parkeren te ontwikkelen en waar nodig het vastgestelde beleid te evalueren. Het betreft het:

- vrachtwagenparkeren
- invalidenparkeren

Vrachtwagenparkeren

De eigenaar van een vrachtwagen is verantwoordelijk voor het parkeren op eigen terrein. Verder is de Algemene Plaatselijke Verordening van kracht.

Invalidenparkeren

In toenemende mate blijkt er behoefte te bestaan aan invalidenparkeerplaatsen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in algemene plaatsen bij voorzieningen en persoonsgebonden plaatsen bij woningen. Voorgesteld wordt de richtlijn voor het aantal te realiseren algemene invalidenparkeerplaatsen bij winkels en publieke voorzieningen (1 invalide parkeerplaats per 50 overige plaatsen, CROW-publicatie 182) te hanteren.

De mogelijkheid bestaat om bij de woning of de werkplek een individuele parkeerplaats aan te vragen ("op kenteken"). De gemeente Nederweert is wettelijk niet verplicht een gereserveerde invalidenparkeerplaats op kenteken aan te wijzen. Het college van burgemeester en wethouders blijft bevoegd beargumenteerde uitzonderingen te maken. Gelet op de demografische ontwikkelingen mag verwacht worden dat de vraag naar deze voorziening zal toenemen terwijl gelijktijdig een grotere druk op de parkeergelegenheid wordt uitgeoefend. Hier komt nog bij dat bij individuele invalidenparkeerplaatsen geen dubbelgebruik mogelijk is. De gemeente heeft echter een voorkeur uitgesproken voor het aanwijzen van algemene invalidenparkeerplaatsen. Indien na keuring blijkt dat bewoners in aanmerking komen voor een invalidenparkeerkaart kunnen zij gebruik maken van algemene invalidenparkeerplaatsen in het centrum of daarbuiten. Ook voor deze doelgroep worden geen parkeerplaatsen op kenteken gerealiseerd.

5.2.8 *Parkeerruimte voor bijzondere categorieën*

Met de groei van het autobezit zal de druk op de parkeerbehoefte en de hiervoor benodigde ruimte in de toekomst toenemen. Dit zal binnen korte of langere termijn consequenties voor diverse gebruikers gaan hebben. De vraag zal groter kunnen worden dan het aanbod. Parkeerregulerende maatregelen zoals het eventueel uitbreiden van de blauwe zone zal consequenties hebben op het parkeergedrag van langparkeerders. Er ontstaat een ontwijkgedrag bij de autogebruikers naar vrije parkeerplaatsen buiten de blauwe zone in de omgeving. Er kunnen zich situaties voordoen dat gereserveerde parkeerplaatsen benodigd zijn.

Hierbij kan worden gedacht aan aanwonenden, taxi's, artsen, ed. Deze oplossing heeft als gevolg dat bepaalde categorie parkeerders een andere status krijgt.

Belanghebbendenparkeren houdt in dat bewoners en bedrijven in de blauwe zone een parkeerontheffing kunnen aanvragen. Daarmee kunnen ze hun auto vrij parkeren in een parkeervak binnen de blauwe zone. Een ontheffingensysteem biedt de mogelijkheid belanghebbenden toestemming te geven een onbeperkte tijdsduur in de blauwe zone te parkeren. Het voordeel is een grote uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen. Een nadeel is dat de belanghebbenden geen garantie op een parkeerplaats hebben omdat er meer ontheffingen uitgegeven kunnen worden dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, of omdat meerdere doelgroepen gebruik maken van de parkeerruimte. Het is wel mogelijk geld te vragen voor een ontheffing. Dit maakt beleid noodzakelijk voor ontheffingen in de blauwe zone.

Bewoners komen (behalve in het kernwinkelgebied Kerkstraat, Lambertushof en Brugstraat) in aanmerking voor een ontheffing in de blauwe zone indien de dichtstbijzijnde langparkeerplaats zich buiten een straal van 100 à 150 meter vanuit de woning bevindt. De exacte afstand dient nog nader bepaald te worden. Er worden geen parkeerplaatsen op kenteken voorzien. Ontheffingen voor bedrijven in blauwe zone zijn mogelijk indien wordt voldaan aan onderstaande toetsingscriteria of indien blijkt dat dit voor de bedrijfsvoering noodzakelijk is. Ook voor de bedrijven worden geen parkeerplaatsen op kenteken gerealiseerd.

Voor dit beleid zijn toetsingscriteria geformuleerd waaraan een verzoek van een bewoners en bedrijven dient te voldoen.

Eisen voor ontheffing bewoners:
- De aanvrager is in het bezit van een rijbewijs;
- De aanvrager is zelf de bestuurder/bestuurster van het voertuig;
- Het voertuig is geregistreerd op het woonadres van de aanvrager;
- Heeft de aanvrager een lease-auto dan moet aanvrager daar permanent over beschikken (aantonen middels een verklaring van de werkgever)
- De aanvrager dient ingeschreven te staan in het bevolkingsregister van de gemeente Nederweert;
- Er is voor de aanvrager geen mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein, erf of parkeergarage, of het terrein is daarvoor ongeschikt (bijvoorbeeld te smalle inrit). Hierbij dienen de criteria voor een uitwegvergunning in acht te worden genomen;
- Er dient rekening te worden gehouden met andere belanghebbenden;
- Aanvrager dient aanwonend te zijn aan een parkeerschijfzone;
- Geen openbare parkeerplaatsen binnen een straal van 100 à 150 meter vanaf de eigen woning.

Eisen voor ontheffing bedrijven:
- Het bedrijf oefent zijn werkzaamheden uit binnen een gebied met belanghebbendenplaatsen en parkeerschijfzone;

- De werkzaamheden in het kader waarvan de ontheffing wordt verleend keren vrijwel dagelijks terug;
- Het gebruik dient noodzakelijk te zijn voor de primaire bedrijfsvoering, dat wil zeggen de hoofdactiviteiten van het bedrijf. (Als noodzakelijk voor bedrijfsuitoefening wordt in ieder geval niet aangemerkt woon/werkverkeer, laden en lossen van goederen en het vervoeren van de financiële dagopbrengst en andere geldtransporten);
- Het maximale aantal bedrijfsontheffingen dat aan een rechtspersoon kan worden verleend bedraagt één per tien medewerkers;
- Een bedrijfsontheffing wordt niet verleend indien aanvrager over voldoende niet openbare parkeergelegenheid in de omgeving van zijn werkadres beschikt of indien de openbare parkeergelegenheid in de omgeving van het werkadres een redelijk alternatief biedt.

5.2.9 *Parkeerbijdrageregeling*

Bij nieuwe ontwikkelingen in het centrum is de bouwverordening bepalend. Hierin dient ook de parkeereisen geregeld te worden. Daarbij zal verwezen worden naar de normen volgens publicatie 182 en de eis dat aan deze norm dient te worden voldaan op eigen terrein. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen. Dit kan bijvoorbeeld indien het college de ontwikkeling economisch en/of stedenbouwkundig gewenst vindt. Hiervan kan vrijstelling worden verleend indien dan op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte kan worden voorzien. Het invoeren van een parkeerbijdrageregeling kan een geschikte oplossing zijn. Een parkeerbijdrageregeling betekent een storting van een vastgesteld bedrag per parkeerplaats dat conform de bouwaanvraag nodig is. De gemeente zal de parkeerplaatsen op een later tijdstip aanleggen.

Het koppelen van een financiële voorwaarde aan een parkeervrijstelling is in beginsel toegestaan als:

- die financiële voorwaarde een rechtstreekse bijdrage levert aan de doelstelling van de betreffende wettelijke bepaling waarop de vergunning/vrijstelling berust; en
- in het algemeen de verlening van die vergunning/vrijstelling tot het heffen van een geldbedrag noodzaakt; en
- er dient geen andere, uit hoofde van de rechtsbescherming meer aanvaardbare mogelijkheid aanwezig te zijn om een tegemoetkoming of compensatie te verlangen. Hierbij dient met name gedacht te worden aan het hanteren van een parkeermetervoorziening of de baatbelasting.

Het vragen van een parkeerbijdrage is slechts mogelijk indien binnen een termijn van 10 jaar in een nader bepaald gebied daadwerkelijk tot aanleg van parkeerplaatsen wordt overgegaan. Een van de belangrijke voorwaarden is dat er door de gemeenteraad een parkeernota is vastgesteld, waarbij inzicht wordt gegeven in de parkeerproblematiek en de oplossingsrichtingen. Met voorliggende nota wordt aan die voorwaarden voldaan.

Aanvullend hieraan wordt gesteld dat de financiële voorwaarde geen doel op zich mag zijn, maar tot daadwerkelijke aanleg van aanvullende openbare parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de knelpunten moet leiden.
Door het instellen van de parkeerbijdrageregeling moet, indien vrijstelling van de parkeereis wordt verleend, een gebied worden aangewezen waar de bijdrageregeling van toepassing is. Hiervan kan alleen sprake zijn als er een parkeerknelpunt is.
Zoals uit deze parkeernota blijkt is het invoeren van betaald parkeren geen aanvaardbare optie.

Een andere optie zou kunnen zijn de kosten te verhalen via de invoering van een baatbelasting. Nadeel van de invoering is onder meer dat alle gebate objecten aangeslagen moeten worden. Omdat de parkeerplaatsen een openbaar karakter hebben betekent dit dat bestaande panden ook een aanslag krijgen. Daar komt nog bij dat de baatbelasting als instrument pas kan worden ingezet nadat een aanvang is gemaakt met de aanleg van de parkeervoorzieningen. Het verlenen van vrijstelling is nu reeds actueel. Om die reden is de baatbelasting niet bruikbaar.

5.2.10 *Parkeerverwijssysteem*

Parkeerverwijssystemen geven de automobilist informatie over de parkeermogelijkheden zodat deze sneller op de juiste plek is en de overlast van zoekverkeer in een gebied afneemt. Er zijn statische en dynamische verwijssystemen. Een statisch systeem leidt het parkeerverkeer naar de verschillende terreinen en garages zonder rekening te houden met het aantal vrije plaatsen. Bij dynamische verwijzing gebeurt dat wel, waardoor een optimale benutting van de capaciteit wordt verkregen en zoekverkeer wordt beperkt. Op dit moment heeft de gemeente een voorkeur uitgesproken voor een statisch verwijssysteem in combinatie met een duidelijke parkeerroute.

Voor het centrum van Nederweert is het noodzakelijk om een goede parkeerverwijzing aan te brengen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal een gewijzigde verkeerscirculatie ontstaan waardoor in eerste instantie zoekverkeer zal ontstaan naar beschikbare parkeerplaatsen. Ook bij het hanteren van de blauwe zone is het belangrijk om de bezoekers te verwijzen naar de juiste (lang)parkeerplaats.

6 Meerjaren Uitvoeringsprogramma

In onderstaande tabel worden maatregelen weergegeven die in voorgaande hoofdstukken zijn behandeld. Bij de planning is een onderscheid gemaakt in een viertal tijdsperioden. Bij het toewijzen van deze planning wordt niet alleen gekeken naar de verkeerskundige noodzaak maar is ook rekening gehouden met bestaande plannen binnen de gemeente en de mogelijkheid om werk met werk te maken. Daarnaast is ook realistisch gekeken naar de benodigde tijd om maatregelen te realiseren.

Nr	Maatregel	Planning	Kosten
1	Instellen éénrichtingsverkeer Kerkstraat	2008 - 2009	€ 10.000,-
2	Instellen éénrichtingsverkeer Brugstraat	2008 - 2009	€ 10.000,-
3	Herinrichten Brugstraat	2008 - 2009	€ 650.000,-
4	Herinrichting Vijfsprong	2008 - 2009	€ 300.000,-
5	Aanpassen blauwe zone	2008 - 2009	€ 15.000,-
6	Aanpassen parkeerroute / verwijzing	2008 - 2009	€ 15.000,-
7	Lambertushof	2008 - 2009	€ 360.000,-
8	Niesakkerbrug	2008 - 2009	€ 25.000,-
9	Booldersdijk	2008 - 2009	€ 75.000,-
10	Kruisstraat	2008 - 2009	€ 75.000,-
11	Houtsberg	2008 - 2009	€ 20.000,-
12	Opstellen Verkeersveiligheidsplan	2008 - 2009	€ 30.000,-
13	Vernieuwen Brug 15	2010 - 2012	pm
14	Herinrichten Kerkstraat	2010 - 2012	€ 580.000,-
15	Herinrichten Geenestraat (tussen Lindenstraat en Brugstraat) in relatie met entree centrum	2010 - 2012	€ 670.000,-
16	Herinrichten centrumring	2010 - 2012	€ 600.000,-
17	Herinrichten Sint Rochusstraat, Ospelseweg, Smisserstraat	2010 - 2012	€ 500.000,-
18	Inrichten 60 km zones	2010 - 2012	€ 300.000,-
19	N266 - Peelsteeg - Winnerstraat	2010 - 2012	€ 400.000,-

Nr	Maatregel	Planning	Kosten
20	2e centrumhalte bus	2010 - 2012	€ 30.000,-
21	Uniform inrichten GOW buiten de bebouwde kom 80 km/u	2010 - 2015	€ 500.000,-
22	Uniform inrichten GOW binnen de bebouwde kom 50 km/u	2010 - 2015	€ 300.000,-
23	Aansluiting Hulsenweg - N275	2010 - 2015	€ 200.000,-
24	Uniformering bebouwde komgrenzen	2013 - 2015	€ 500.000,-
25	Inrichten 30 km zones	2013 - 2015	€ 300.000,-
26	Herinrichting Lindenstraat	2013 - 2015	€ 75.000,-
27	Verbinding A2 - N266	2016 - 2020	pm

Bijlagen

Gemeente Nederweert

Beleidsplan verkeer en vervoer Nederweert

van visie naar maatregelen

Bijlage 1 Overzicht huidige blauwe zones



Blauwe zone

Legenda

- Parkeerplaatsen met sectie-nummer
- Maximale parkeerduur: 1 uur
- Maximale parkeerduur: 2 uur
- Max. parkeerduur 2 uur van ma t/m vr tussen 8.00u - 18.00u
- Max. parkeerduur 2 uur van ma t/m vr tussen 9.00u - 18.00u
- Max. parkeerduur 2 uur van ma t/m zo tussen 9.00u - 18.00u

N

november 2007

NDW028

kragten

GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

Bijlage 2 Overzicht onderzoeksgebied parkeeronderzoek



Parkeer-locaties

Legenda

Parkeerplaatsen met sectie-nummer

N

november 2007

NDW028

kragten

GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

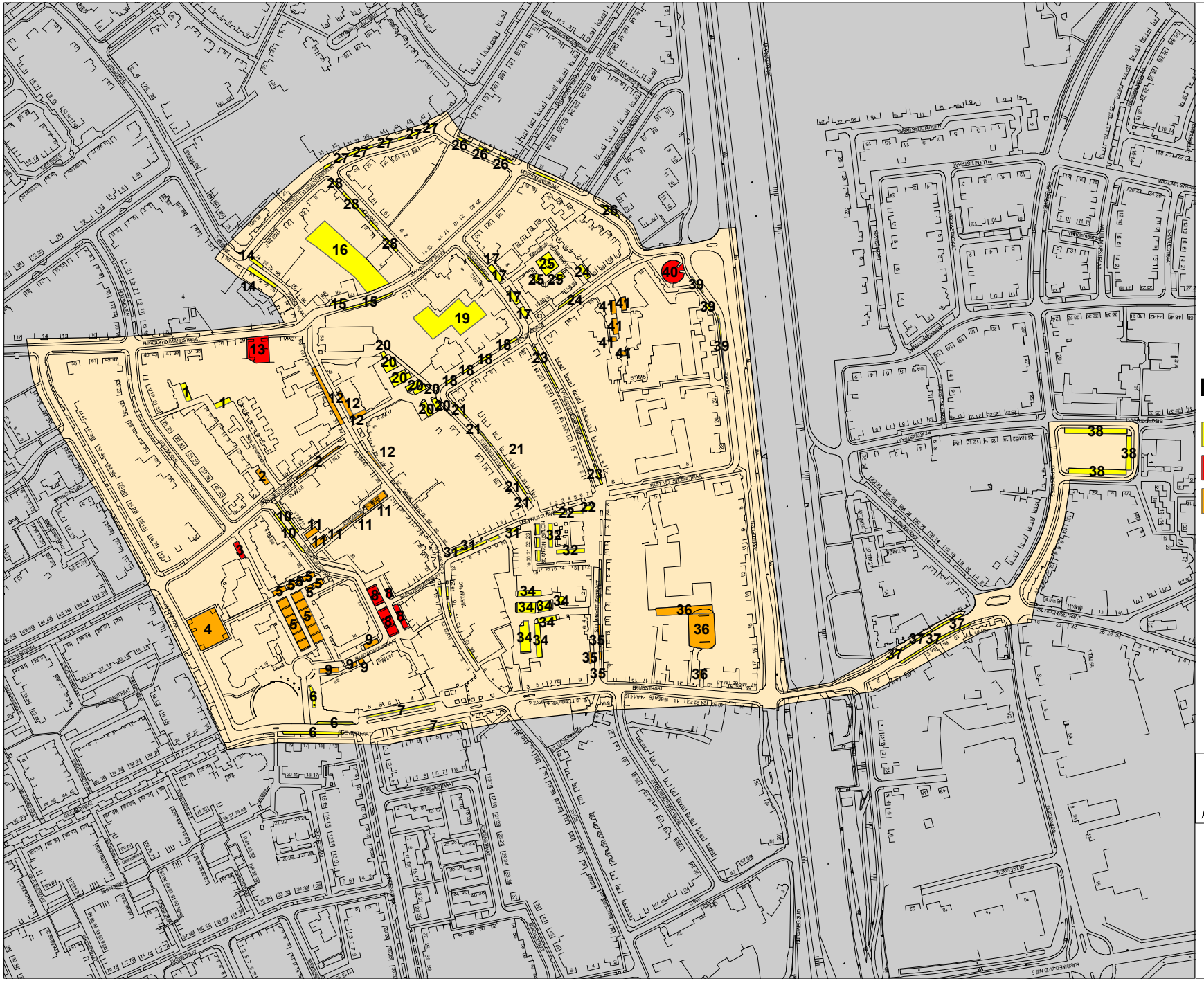
Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

Bijlage 3 Parkeercapaciteit per sectie

Sectie #	Aantal parkeerplaatsen	Sectie #	Aantal parkeerplaatsen
Sectie 1	12	Sectie 21	18
Sectie 2	14	Sectie 22	7
Sectie 3	7	Sectie 23	13
Sectie 4	39	Sectie 24	12
Sectie 5	93	Sectie 25	24
Sectie 6	16	Sectie 26	13
Sectie 7	18	Sectie 27	11
Sectie 8	43	Sectie 28	12
Sectie 9	19	Sectie 29	16
Sectie 10	13	Sectie 30	8
Sectie 11	25	Sectie 31	15
Sectie 12	26	Sectie 32	31
Sectie 13	10	Sectie 33	3
Sectie 14	7	Sectie 34	84
Sectie 15	11	Sectie 35	7
Sectie 16	22	Sectie 36	74
Sectie 17	28	Sectie 37	19
Sectie 18	11	Sectie 38	57
Sectie 19	27	Sectie 39	29
Sectie 20	46	Sectie 40	12
		Sectie 41	18

Bijlage 4 Knelpunten parkeeronderzoek



Parkeer-analyse

Legenda

- Geen probleem
- Knelpunten
- Aandachtspunt

N

november 2007

NDW028

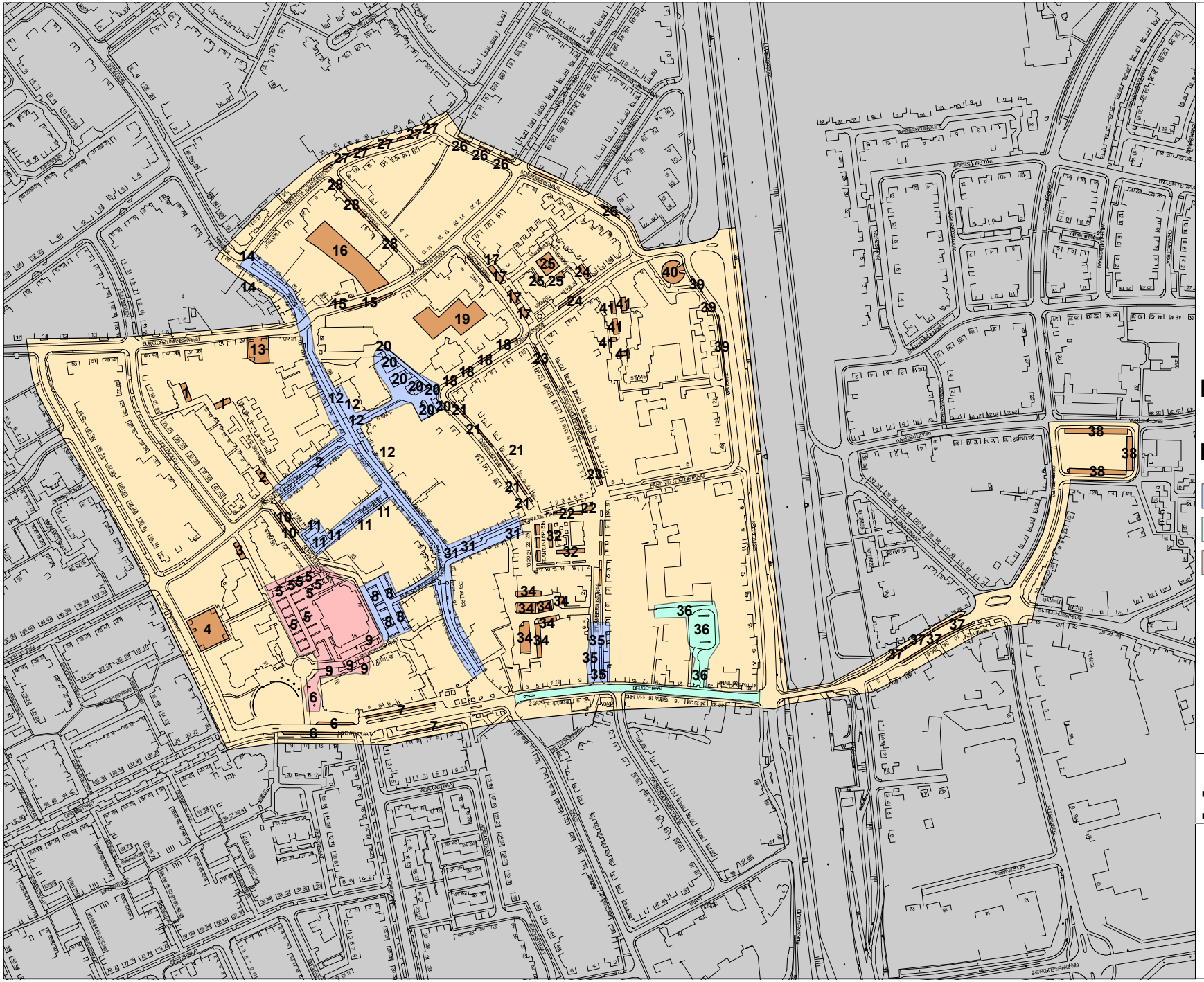
kragten

GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl

Bijlage 5 Voorstel blauwe zones



Parkeren maatregelen

Legenda

Blauwe zone

- Uitvoering fase 1
- Uitvoering fase 2
- Uitvoering fase 3

november 2007

NDW028

kragten

GEODESIE
LANDSCHAPSARCHITECTUUR
CIVIELE TECHNIEK

Postbus14, 6040 AA Roermond
Schoolstraat 8, Herten
www.kragten.nl

T (0475) 39 59 79
F (0475) 31 75 45
E info@kragten.nl