



MEIERIJSTAD

## Technische vragen raadsvergadering 26 juni 2025

Vaststelling Parkeerplan en Nota Parkeernormen Meierijstad 2025		
Fractie	Vragen	Antwoorden
CDA	<p>De CDA fractie heeft diverse klachten (zorgen) ontvangen van centrum bewoners over de parkeersituatie aan de deken van Miertstraat in combinatie met het Kloosterkwartier. Ook zijn hierop zienswijze ingediend. Het CDA heeft de volgende vragen hieromtrent:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Waarom is het parkeren in het Kloosterkwartier in zijn geheel buiten beschouwing gelaten in de parkeerplannen?</li></ol>	<p>Het parkeren in het Kloosterkwartier is niet buiten beschouwing gelaten zie bijvoorbeeld bladzijden 6, 13 en 47.</p>
	<ol style="list-style-type: none"><li>2. Is het mogelijk om dit gebied erbij te betrekken, een blauwe zone van te maken en de bewoners een parkeervergunning te geven.</li></ol>	<p>Zie bladzijde 6, 13 en 47. Dergelijke maatregelen worden in het benoemde traject overwogen en beoordeeld op haalbaarheid en effect.</p>
	<ol style="list-style-type: none"><li>3. Wat is de afwijking van het vergunde aantal parkeerplaatsen in het Kloosterkwartier?</li></ol>	<p>Voor het Kloosterkwartier is - op basis van een onderbouwing door bureau Goudappel - een aanzienlijk lagere parkeernorm afgesproken dan gangbaar is. Verder is in deze onderbouwing als uitgangspunt opgenomen dat alle parkeerplaatsen onder de gebouwen zowel voor bewoners als hun bezoekers toegankelijk zijn.</p> <p>In praktijk wordt de parkeercapaciteit onder de gebouwen niet ingezet zoals in het rapport van Goudappel bedoeld was. Parkeerplaatsen onder de</p>

		<p>gebouwen zijn verkocht, genummerd en aan appartementen gekoppeld waardoor bezoekers van bewoners of gebruikers van de maatschappelijke functies niet vrij onder de gebouwen kunnen parkeren en de parkeerplaatsen daar niet dubbel gebruikt kunnen worden zoals oorspronkelijk bedoeld was. Deze parkeerplaatsen kunnen alleen door bewoners gebruikt worden. Dit zorgt voor een tekort aan parkeerplaatsen voor het totale plan op verschillende momenten van de week. Op het maatgevend moment komt het plan 56 parkeerplaatsen tekort.</p> <p>Daardoor sluit het te realiseren aantal (295) parkeerplaatsen niet meer aan op de uitgangspunten in de berekeningen van Goudappel. De totale bezoekersparkeervraag wordt hierdoor op openbaar gebied afgewenteld zonder dat daar extra parkeerplaatsen voor zijn aangelegd.</p>
	4. In de beantwoording wordt gesproken over een weerbarstige praktijk. De huidige situatie wijkt af van de plannen. Wat zijn die afwijkingen en wat wordt bedoeld met weerbarstige praktijk?	Zie reactie bij vraag 3.
	5. In de beantwoording op de zienswijze wordt aangegeven dat de gemeente met de stakeholders (wie zijn dit??) gaat onderzoeken knoppen binnen de bestaande kader nog wel gedraaid kan worden. Wat zijn de mogelijke knoppen en wat zijn de bestaande kaders.	De stakeholders zullen bestaan uit bewoners uit het Kloosterkwartier en omliggende straten, centrumondernemers, centrummanagement, ontwikkelaar, gemeente en mogelijk nog meer. De definitieve stakeholders worden nader bepaald. Bestaande kaders en mogelijke knoppen om aan te draaien, worden gezamenlijk onderzocht.
	De CDA fractie mist in het parkeerplan het sturingsmechanisme van de parkeervergunning-ontheffing.	De leges voor een parkeerontheffing voor bewoners is in 2025 € 101,20 en voor bedrijven € 117,50.

	M.b.t. de parkeervergunning-ontheffing heeft het CDA de volgende vragen: 6. Wat kost op dit moment een parkeervergunning en is er differentiatie in prijs en/of leges?	
	7. Hoeveel en waar (Veghel, St Oedenrode, Schijndel) zijn de parkeervergunningen- ontheffingen momenteel in omloop.	St Oedenrode: 0 Schijndel auto nodig voor het werk: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijven 20</li> <li>• maatschappelijk (huisartsen, pastorie en dichterbij):16</li> </ul> Schijndel bewoners: 120 Veghel Centrum auto nodig voor het werk (bedrijven): 10 Veghel Centrum bewoners: 136 Parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat bewoners: 2 Parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat bedrijven: 0
	8. Wanneer komt men in aanmerking voor een parkeervergunning-ontheffing.	Dit is vastgelegd in de "Beleidsregels parkeerontheffingen blauwe zone". Deze zijn in de bijlage opgenomen.
	9. Hoe is de geldigheid van de parkeervergunning-ontheffing georganiseerd (per postcode, straat en/ of kenteken)?	Een parkeerontheffing in de centra geldt per kenteken en per gebied. De gebiedsindeling voor ontheffinghouders is opgenomen in bijlage 1 van de Beleidsregels parkeerontheffingen blauwe zone.
	10. Waarom is de parkeervergunning-ontheffing niet meegenomen in de plannen?	Deze beleidsregels zijn niet in het parkeerplan opgenomen omdat dit een uitwerking is van het Parkeerplan. Het parkeerplan geeft richting aan en stelt kaders voor de uitwerking. In het parkeerplan is in hoofdstuk 5 "Doorkijk naar maatregelen" een paragraaf opgenomen over optimaliseren van uitgifteregels naar ontheffingen.
<b>HIER</b>	1. Jullie geven aan dat de parkeernormen voor sociale huurwoningen flink lager worden. Kun je mij uitleggen hoe deze normen precies tot stand	Dit is stap voor stap uitgelegd in hoofdstuk 3 van de nota parkeernormen. Zie pagina 10 t/m 14.

	<p>komen? Welke gegevens en modellen uit de nieuwe CROW-publicatie zijn hiervoor gebruikt, bijvoorbeeld bij verschillende woningtypen zoals appartementen of rijtjeshuizen? Hoe zijn hierbij specifiek lokale kenmerken van Meierijstad meegenomen, zoals inkomen of het daadwerkelijke gebruik van openbaar vervoer?</p>	<p>Belangrijke indicatoren zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stedelijkheidsgraad per gebied;</li> <li>- Nieuwste landelijke kencijfers voor woonfuncties en niet-woonfuncties voor verschillende soorten gebieden in de voor Meierijstad toepasbare stedelijkheidsgradaties;</li> <li>- Specifieke data over autobezit per woningtypologie per gebied in Meierijstad.</li> </ul>
	<p>2. Jullie willen beter gaan bepalen wie er recht heeft op een parkeeronthefingen door een lijst te maken van adressen die op eigen terrein kunnen parkeren (POET-lijst). Hoe gaan jullie precies bepalen wie een eigen parkeerplek heeft? Gebeurt dit via kaartmateriaal, inspecties ter plekke, of allebei? En hoe vaak gaan jullie deze lijst controleren en bijhouden?</p>	<p>Dit wordt nader uitgewerkt na vaststelling van het parkeerplan.</p>
	<p>3. Jullie willen een deel van de Leo van der Weijdenstraat vrij parkeren maken en het Hoefplein volledig blauwe zone. Kun je aangeven hoe precies onderzocht is dat dit leidt tot minder parkeerdruk op het Hoefplein, zonder dat het probleem verschuift naar omliggende straten of bedrijven slechter bereikbaar worden? Welke analyses zijn hiervoor gedaan?</p>	<p>Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op het parkeerterrein in de Leo van der Weijdenstraat laag is en op het Hoefplein hoog. Door het Hoefplein volledig op te nemen in de blauwe zone komen hier, tijdens de werkingstijden van de blauwe zone, 62 extra parkeerplaatsen voor bezoekers. De huidige parkeercapaciteit in de blauwe zone is 25. Totaal komen er dus 87 parkeerplaatsen voor bezoekers. In de huidige situatie wijken bezoekers uit of wachten ze op een vrije parkeerplaats op het Hoefplein.</p> <p>Het Hoefplein ligt in het gebied van de blauwe zone wat ruim om het Hoefplein ligt.</p> <p>Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op het parkeerterrein (174 parkeerplaatsen) aan de Leo</p>

		<p>van der Weijdenstraat op de verschillende maatgevende momenten als volgt is:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Werkdagochtend: 44% bezetting (77 ppl bezet; 97 vrije ppl)</li><li>- Werkdagmiddag: 38% bezetting (66 ppl bezet; 108 vrije ppl)</li><li>- Zaterdagochtend: 57% bezetting (100 ppl bezet; 74 vrije ppl)</li><li>- Zaterdagmiddag: 48% bezetting (84 ppl bezet; 90 vrije ppl).</li></ul> <p>In de drukste periode op zaterdagochtend zijn er 55 parkeerders met een parkeerschijf, 4 met een ontheffing en 39 zonder parkeerschijf of ontheffing. Hieruit blijkt dat op alle momenten van de week een overmaat aan kortparkeerplaatsen aanwezig is. Een deel van de parkeerplaatsen worden nu bezet door langparkeerders omdat voor dit terrein ook parkeerontheffingen worden uitgegeven.</p> <p>We hebben het voornemen om 69 parkeerplaatsen binnen de blauwe zone te laten liggen en 105 parkeerplaatsen vrij parkeren te maken. Deze verhouding is bepaald op basis van het parkeeronderzoek en op basis van de mogelijkheid om een duidelijke inrichting van de blauwe zone mogelijk te maken. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat ten alle tijden voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar is voor bezoekers van de Jumbo. Zij kunnen de vrije parkeerplaatsen ook benutten. Bovendien bestaat nu ook de mogelijkheid voor personeel van de Jumbo om op de vrije parkeerplaatsen op dit parkeerterrein te parkeren. Voordeel van de nieuwe regeling is verder dat er geen ontheffingen meer worden uitgegeven voor de blauwe zone op dit terrein waardoor alle parkeerplaatsen in de blauwe zone ook beschikbaar komen voor bezoekers van met name Jumbo.</p>
--	--	---

		<p>Het Hoefplein heeft in totaal 87 parkeerplaatsen waarvan er nu 25 in de blauwe zone liggen en bij 62 parkeerplaatsen vrij parkeren geldt. De parkeerontheffing voor Veghel Centrum geldt ook op het Hoefplein. In de directe omgeving van het Hoefplein liggen vele winkels (Lidl, Action en Scapino) en Veghel Centrum ligt op korte loopafstand.</p>
	<p>4. Volgens jullie plan is het nu niet nodig om parkeerontheffingen te geven in de blauwe zone van Sint-Oedenrode, omdat er voldoende particuliere parkeerplekken zijn. Kun je aangeven hoeveel plekken dit precies zijn, en hoe jullie hebben bepaald dat deze particuliere plekken voldoende capaciteit hebben, vooral tijdens drukke momenten? Is er rekening gehouden met de toekomstige groei van bewoners die zelf geen parkeerplek hebben?</p>	<p>De restcapaciteit in private parkeervoorzieningen komt vooral voort uit signalen van stakeholders die betrokken zijn tijdens het project. De belangrijkste redenen dat het uitgeven van ontheffingen voor de blauwe zone in het dorpscentrum van Sint-Oedenrode op dit moment niet nodig geacht worden, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het blauwe zonegebied relatief klein is en primair gericht op het faciliteren van bezoekers;</li> <li>- Met het inperken van de venstertijden voor de blauwe zone ('s ochtends later van kracht en 's middags eerder ten einde) het voor bewoners makkelijker wordt om in de blauwe zone te parkeren zonder parkeerschijf;</li> <li>- Buiten de blauwe zone voldoende ongereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn om lang te parkeren.</li> </ul>
<b>LOKAAL</b>	<p>Bij doorkijk maatregelen wordt het volgende genoemd: <i>'In het ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeerverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen</i></p>	<p>Voor het Kloosterkwartier is - op basis van een onderbouwing door bureau Goudappel - een aanzienlijk lagere norm afgesproken dan gangbaar is. Bij deze onderbouwing is uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen onder de gebouwen zowel voor bewoners als hun bezoekers toegankelijk zijn.</p>

	<p><i>wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeerverlast effectief aan te pakken.'</i></p> <p>1. Kan ook worden toegelicht waarom de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen? Waarom wordt dit niet nageleefd? Wat zijn de juridische afspraken die er zijn gemaakt?</p>	<p>In praktijk wordt de parkeercapaciteit onder de gebouwen niet ingezet zoals in het rapport van Goudappel bedoeld was. Parkeerplaatsen onder de gebouwen zijn verkocht, genummerd en aan appartementen gekoppeld waardoor bezoekers van bewoners of gebruikers van de maatschappelijke functies niet vrij onder de gebouwen kunnen parkeren en de parkeerplaatsen daar niet dubbel gebruikt kunnen worden zoals oorspronkelijk bedoeld was. Deze parkeerplaatsen kunnen alleen door bewoners gebruikt worden. Dit zorgt voor een tekort aan parkeerplaatsen voor het totale plan op verschillende momenten van de week. Op het maatgevend moment komt het plan 56 parkeerplaatsen tekort.</p> <p>Daardoor sluit het te realiseren aantal (295) parkeerplaatsen niet meer aan op de uitgangspunten in de berekeningen van Goudappel. De totale bezoekersparkeervraag wordt hierdoor op openbaar gebied afgewenteld zonder dat daar extra parkeerplaatsen voor worden aangelegd.</p> <p>Het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen zowel voor bewoners als bezoekers toegankelijk zijn, is opgenomen in het bestemmingsplan maar niet in de anterieure overeenkomst, waardoor dit niet afdwingbaar is.</p>
	<p>2. Hoeveel bekeuringen/boetes zijn er de afgelopen jaren uitgedeeld ten aanzien van het niet naleven van de regels omtrent blauwe kaart/ontheffing in blauwe zones?</p>	<p>Het aantal boetes vanaf 1 januari 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen parkeerschijf: 451</li> <li>- Tijd verstreken op parkeerschijf: 80</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeerde starttijd: 75</li> <li>- Parkeren op een vergunninghoudersplaats zonder ontheffing/vergunning: 18</li> </ul>
	<p>3. Er wordt gestreefd naar een kostendekkende uitvoering van het parkeerbeleid. Wat wordt precies bedoeld met 'uitvoering'? Hoe kan dit worden bewerkstelligd wanneer we de blauwe zones handhaven?</p>	<p>In het parkeerplan is opgenomen dat een blauwe zone niet kostendekkend kan zijn voor de gemeente.</p> <p>In het parkeerplan is onder "Toekomstperspectief van betaald parkeren voor het centrumgebied van Veghel" (bladzijde 31/32) het volgende opgenomen: "Betaald parkeren biedt een flexibele, efficiënte en kosteneffectieve oplossing om de parkeerdruk in het toekomstige centrumgebied van Veghel te reguleren in zowel de openbare ruimte als in gebouwde voorzieningen, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied kunnen worden gewaarborgd".</p>
	<p>4. Waarom wordt een gedeelte van de parkeerplaatsen bij Kapittelhof voor 50% blauwe zone? Wat is de achtergrond hiervan?</p>	<p>Dezelfde verhouding als in de oude situatie wordt aangehouden voor wat betreft vrije/blauwe zone parkeerplaatsen.</p>
	<p>5. In een 1<sup>e</sup> doorkijk naar verkeer en parkeren binnen masterplan centrum Veghel wordt gesproken over het bouwen van een parkeerhub. Is het de bedoeling wanneer deze parkeerhub wordt gerealiseerd dat er bestaande parkeerplaatsen verdwijnen? Komen er bij de realisatie van de parkeerhub per saldo parkeerplaatsen bij?</p>	<p>De capaciteit van de parkeerhub is nog onderwerp van studie. In het parkeerplan is opgenomen dat vooralsnog de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkeerbehoefte van nieuw te bouwen woningen wordt deels op eigen terrein (1 ppl per woning) en deels in de hub opgelost;</li> <li>- Parkeerbehoefte van sociale huurwoningen (binnen 300 meter loopafstand van de hub) wordt volledig in de hub voorzien;</li> <li>- Parkeerplaatsen die op maaiveld vervallen worden 1:1 gecompenseerd in de hub.</li> </ul>

		Er komen dus per saldo parkeerplaatsen bij om de parkeerbehoefte van de nieuw te bouwen woningen op te vangen.
	6. Pagina 6, tabel bovenaan van Parkeerplan: Klopt het dat alleen Veghel een mogelijkheid heeft tot betaalde vorm van parkeerregulering? Of ook Schijndel en Sint-Oedenrode, aangezien Schijndel en Sint-Oedenrode met hun accolades bij (on)betaalde, onbetaalde vormen en geen parkeerregulering en Veghel expliciet bij (on)betaalde vorm van parkeerregulering?	In het parkeerplan is opgenomen dat we ervoor kiezen om in de toekomstige situatie in Veghel Centrum een meer sturend parkeerbeleid toe te gaan passen gezien de centrumambities en ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied van Veghel. Bij een meer sturend parkeerbeleid past betaald parkeren. Voor de centra van Schijndel en Sint-Oedenrode geldt licht sturend parkeerbeleid. Voor parkeerregulering passen hierbij onbetaalde vormen (zie bladzijde 41/42). Zie ook beeldvormende avond over het parkeerplan en de presentatie “op weg naar een parkeerplan voor Meierijstad” op 18 april 2024 (zie <a href="#">link</a> ).
<b>GBM</b>	1. Bijlage 1, parkeerplan Meierijstad, pagina 51 staat: Blauwe zone parkeerplaatsen Dommelstraat gaan we opheffen en omzetten naar vrije parkeerplaatsen. Echter zit aan de Dommelstraat een gezondheidscentrum. Met de huidige blauwe zone, zeker op vrijdag, zijn hier nagenoeg geen parkeerplaatsen beschikbaar. Hoe moeten mindervalide, of mensen die genoodzaakt zijn met de auto te komen ivm een fysio behandeling of een dokter bezoek, dicht bij dit gezondheidscentrum parkeren? Is hier rekening mee gehouden?	Uit parkeeronderzoek blijkt dat hier nog vrije parkeerplaatsen zijn en dat hier over het algemeen veel werknemers staan. Daarnaast kunnen mindervaliden gebruikmaken van de aanwezige mindervalideparkeerplaatsen.  Daarnaast geldt dat binnen 200m loopafstand voldoende beschikbare parkeerplaatsen te vinden zijn. Dit sluit aan bij de gestelde acceptabele loopafstanden uit de nota parkeernormen.
	2. Het plan beschrijft alleen aanpassingen van vrije en/of blauwe zones voor parkeren. Waarom worden er geen aanpassingen voorgesteld ter verbetering van bestaande parkeerplaatsen b.v. De ruimte van het meierijplein in Veghel voor uitbreiding van parkeren verruimen. Onderzoek voor extra parkeerplekken aan de zuidzijde van het	Parkeren is geen doel op zich maar is ondersteunend aan de visie en ambities van de gemeente. Parkeerbeleid is een afgeleide van bovenliggend beleid zoals Toekomstvisie Meierijstad, Centrumvisie Meierijstad, Woon(zorg)visie e.d.

	gemeentehuis in Veghel voor medewerkers van de gemeente. De parkeervakken van de markt verruimen in Veghel.	In het parkeerplan is opgenomen dat we met het parkeerbeleid bijdragen aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. In de herontwikkeling van het centrumgebied van Veghel wordt bewust gekozen voor minder parkeren in de openbare ruimte, meer ruimte en prioriteit voor voetgangers en fietsen, de auto te gast en de inpassing van één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn er opgaven voor groen, klimaatadaptatie, woningbouw e.d. Gezien de schaarse ruimte is het hierbij een uitdaging om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen, wensen, eenmalige investeringen en structurele kosten.
<b>PvdA- GroenLinks</b>	1. Hoe zijn de grenzen van de centra van de drie grote kernen vastgesteld?	De begrenzing van de gebieden zoals opgenomen in de nota Parkeernormen Meierijstad 2025 is bepaald op basis van functies, afstand tot OV-knooppunten en parkeerdruk. Zie verder paragraaf 3.1.2. "Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen" in de nota parkeernormen.
	2. Is de schil om de kernen heen vastgelegd?	Die is vastgelegd in bijlage 3 van de nota parkeernormen.
	3. In de toekomstvisie krijgt Veghel een stads karakter, dat betekent veel woningbouw binnen de grenzen die er nu zijn. Het centrum van Veghel wordt daarmee zeer waarschijnlijk ook ruimer (denk aan nieuwbouw Zuid- en Noordkade). Zijn deze verwachte uitbreidingen meegenomen in het parkeerplan?	Voor zover de ruimtelijke ontwikkelingen nu bekend zijn, zijn ze meegenomen.
	4. Hoe vaak, op welke dagen/tijden en in welke seizoenen zijn de op 2024-metingen gebaseerd? Dit bepaalt immers of de uitkomsten representatief zijn voor piek- en dalmomenten.	De parkeeronderzoeken in de centra hebben in 2024 in de volgende periode plaatsgevonden: - Veghel Centrum 12 tot en met 17 maart;

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schijndel Centrum 17 maart tot en met 6 april;</li> <li>- Sint-Oedenrode Centrum 17 maart tot en met 6 april.</li> </ul> <p>Een representatieve periode voor een parkeeronderzoek is een periode die een normaal beeld geeft van de parkeerdruk en parkeergedrag in een gebied. Het gaat dus om een periode die niet gekenmerkt wordt door bijzondere omstandigheden zoals vakanties, evenementen of een andere activiteit die het parkeergedrag beïnvloedt. Daarom wordt parkeeronderzoeken in het algemeen uitgevoerd in de periode maart/april en september.</p>
	<p>5. Welke groei- of krimpfactoren (bv. woningbouw, mobiliteitstrends) zijn gebruikt om de huidige bezettingscijfers door te trekken naar 2030 en 2040?</p>	<p>Er zijn geen specifieke groei- of krimpfactoren gebruikt om de huidige bezettingscijfers door te trekken naar 2030 en 2040.</p> <p>In plaats daarvan kijken we per ruimtelijke ontwikkeling wat de parkeervraag is. Bij grote gebiedsontwikkelingen bekijken we wat de verwachte parkeervraag voor het hele gebied zal zijn. We onderzoeken dan ook wat er nodig is om de ontwikkeling op lange termijn qua parkeren goed te laten werken. Zie bijvoorbeeld pagina 49.</p> <p>Daarnaast monitoren we de parkeersituatie regelmatig. Eens per drie jaar houden we parkeeronderzoeken in de centra op de maatgevende momenten. Zo houden we goed zicht op veranderingen in het parkeergedrag en kunnen we daarop inspelen indien nodig.</p>

	6. Hoe wordt geborgd dat bewoners van nieuwe projecten – die geen recht op een parkeervergunning krijgen – niet alsnog uitwijken naar omliggende wijken?	Helemaal kunnen we dat niet borgen. We proberen dat te ondervangen door voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en door regulering.
	7. Welke financiële scenario's (rendabel/onrendabel) zijn voor een eventuele parkeergarage in Veghel doorgerekend en tot welk maximum investeringsbedrag per plek wil het college gaan?	Dit is een uitwerking in het kader van het Masterplan Veghel Centrum.
	8. Het parkeerplan verwijst naar open tegels en vergroening. Is er een minimale norm (m <sup>2</sup> groen / -boom per x parkeerplaats) opgenomen en hoe wordt hittestress-reductie gemonitord?	In het parkeerplan is opgenomen dat naast verkeer en parkeren er ook andere thema's zijn die ruimte nodig hebben en elke vierkante meter maar één keer benut kan worden. In het parkeerplan wordt verwezen de "Visie Duurzaamheid 2050" waarin is opgenomen dat "we inzetten op meer groen dicht bij huis en werkomgeving. Dit kan bijvoorbeeld door open tegels op parkeerterreinen". In het parkeerplan is geen minimale norm voor groen opgenomen en ook niet hoe hittestress wordt gemonitord.
	9. Waar en wanneer komen de aangekondigde centrale overdekte fiets-stallingen en de aangepaste plekken voor fietsers met een beperking?	In parkeerplan is over maatregelen fietsparkeren opgenomen dat: - Op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut zal worden bekeken of deze verplaatst/geoptimaliseerd kunnen worden of uitbreiding van capaciteit nodig is. - In het kader van de plannen voor het Masterplan Veghel Centrum en met de komst van BRT wordt nagegaan of het wenselijk is om hier een bewaakte fietsenstalling te maken.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- We op de Markt in het centrum van Schijndel ruimte maken voor fietsparkeren.</li> <li>- We, samen met centrummanagement Schijndel, een centrale fietsvoorziening in Schijndel Centrum onderzoeken.</li> </ul>
	10. Blijven de huidige aantallen GPK-plekken (Gehandicapten-parkeerkaart) gehandhaafd bij herinrichtingen, en hoe wordt gecontroleerd op oneigenlijk gebruik?	<p>De huidige aantallen GPK-plekken blijven gehandhaafd bij herinrichtingen tenzij uit onderzoek of participatie blijkt dat ze niet meer nodig zijn, of dat er juist meer GPK-plekken nodig zijn.</p> <p>Oneigenlijk gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart is niet te controleren. Dit moet op heterdaad gebeuren. Dit is tot nu toe nog niet voorgekomen.</p>
	11. Hoe sluit de parkeervisie aan op de geplande mobiliteitshubs: wordt bij deze knooppunten expliciet gestuurd op 'park & ride' voor OV-gebruikers zodat autoverplaatsingen naar de centra afnemen?	Dit is nadere uitwerking in het kader van de plannen Masterplan Veghel Centrum en Bus Rapid Transit.
	12. Betaald parkeren wordt als "meest flexibele" sturingsmiddel genoemd. Welke bandbreedte voor het uurtarief is doorgerekend en hoe verhouden deze tarieven zich tot omliggende gemeenten?	In het parkeerplan is opgenomen dat "een vorm van betaald parkeren voor Veghel Centrum een realistisch instrument is om af te wegen en concreet in te gaan zetten". Nadere uitwerking vindt plaats in het kader van het Masterplan Veghel Centrum. In het kader van het parkeerplan zijn er geen doorrekeningen gemaakt van parkeeropbrengsten/parkeertarieven, aantal woningen en kosten e.d.
	13. Hoe borgt het college de afspraak om meer ruimte voor groen en fietsers te creëren wanneer bewoners of bedrijven juist om extra autoparkeerplaatsen vragen?	Dit is maatwerk per locatie. In het plan is bij bepaalde uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in de dorpscentra opgenomen dat parkeerbeleid bijdraagt aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelen van de gemeente: het faciliteren van auto parkeren blijft

		<p>belangrijk, maar staat niet (lange) op één. We geven bij de inrichting van de openbare ruimte meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerwijzen. Dit zijn uitgangspunten bij de verdere uitwerkingen.</p>
	<p>14. In de Parkeernota wordt op verschillende plekken gesproken over de mogelijkheid van het invoeren van betaald parkeren in het centrum van Veghel. Ook in de zienswijzen wordt daarop gewezen. U geeft daarbij aan dit uit te werken in het kader van de uitwerking van het Masterplan Veghel Centrum. Is de Parkeernota echter niet bij uitstek de plek om hierover een keuze te maken? Waarom zien we daarover in het raadsvoorstel geen voorstel van het college?</p>	<p>Parkeren is een afgeleide van onder andere de ruimtelijke ambities. In de parkeernota is opgenomen dat in de huidige situatie in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode sprake is van een licht sturend parkeerbeleid en dat we gezien de centrumambities en ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied van Veghel we ervoor kiezen om in de toekomstige situatie een meer sturend parkeerbeleid toe te gaan passen. Bij een meer sturend parkeerbeleid past een vorm van betaald parkeren. Andere knoppen waaraan gedraaid moet worden zijn flankerende maatregelen en de locatie van parkeerplaatsen.</p> <p>De plannen voor het Masterplan Veghel Centrum worden nog nader uitgewerkt en moeten ook nog worden vastgesteld. Maatregelen in het Masterplan Veghel Centrum als aantal en ligging woningen, inrichting van de openbare ruimte inclusief het wel of niet vervallen van parkeerplaatsen op maaiveld in de openbare ruimte, parkeren op eigen terrein of een gebouwde parkeervoorziening en de parkeercapaciteit van de parkeerhub, de ligging en vormgeving van het busstation hebben invloed op parkeermaatregelen. De parkeermaatregelen worden als integraal onderdeel van het Masterplan Veghel Centrum uitgewerkt en meegenomen. Dat geldt ook voor flankerende</p>

		parkeermaatregelen als de organisatie van het parkeren en bijvoorbeeld de omvang van het reguleringsgebied (ook in de schil) en flankerende maatregelen voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers in het gebied.
<b>Hart</b>	1. De parkeerplaatsen op de Neul zijn voor langparkeerders, de plaatsen op de markt voor kortparkeerders (max loopafstand 200 m). Hoe kunnen de 60 extra parkeerplaatsen op de Neul dienen als compensatie voor de vervallen parkeerplaatsen op de Markt aangezien de afstand groter is dan de norm van 200 meter?	De vervallen parkeerplaatsen op de Markt waren vrije parkeerplaatsen die onder andere gebruikt werden door langparkeerders. De blauwe zone parkeerplaatsen op de Markt zijn op de plek van de voormalige vrije parkeerplaatsen komen te liggen.
<b>D66</b>	<p>In het raadsvoorstel (pagina 3) staat na het overzicht van de verschillende niveaus van parkeerbeleid het volgende:  <i>"Bovenstaande is in het conceptplan uitgewerkt in korte termijnmaatregelen. Voor de langere termijn sluiten we aan bij het concept Koersdocument Veghel en het concept Masterplan Veghel Centrum."</i></p> <p>1. Kunt u toelichten wanneer deze documenten naar de raad komen en wat deze precies inhouden? En begrijpen wij het goed dat de langetermijnmaatregelen voor Schijndel en Sint-Oedenrode óók in deze documenten worden uitgewerkt? Zo nee, in welke documenten worden de maatregelen voor deze kernen dan wel opgenomen?</p>	<p>Voor de centra van Schijndel en Sint-Oedenrode geldt dat we ook in de toekomst uitgaan van licht sturende parkeerbeleid. In het parkeerplan staan de maatregelen die hierbij aansluiten. De parkeermaatregelen sluiten aan bij bijvoorbeeld de centrumvisie Meierijstad. In de centrumvisie is opgenomen dat de ruimtelijk-economische structuur van Schijndel grotendeels ongewijzigd blijft. Bovendien is hier het parkeren niet onder druk. Voor het centrum van Sint-Oedenrode geldt dat daar juist de afgelopen periode diverse ruimtelijke keuzen zijn gemaakt. De ruimtelijke ambities voor het centrum van Veghel zijn zo groot en de huidige parkeerdruk is zo hoog, dat om aan die ambities te kunnen voldoen, een meer sturend parkeerbeleid nodig is. Een meer sturend parkeerbeleid sluit ook aan bij de Toekomstvisie Meierijstad. De toekomstvisie zet in op ruimte voor groei tot een 100.000+ gemeente waarbij de focus van de verstedelijking ligt in Veghel.</p>

		Volgens de huidige planning wordt het Masterplan centrum Veghel in september 2025 aan uw gemeenteraad voorgelegd.
	2. In de Toekomstvisie wordt Veghel aangeduid als stad, met bijbehorende ambities voor verdere verstedelijking. Tegelijkertijd wordt in het parkeerbeleid gesproken over het dorpscentrum van Veghel, net als bij de andere kernen. Hoe wordt geborgd dat het parkeerbeleid aansluit bij de ambities uit de Toekomstvisie?	De Toekomstvisie Meierijstad 2040 is een strategische visie op hoofdlijnen voor alle domeinen. De uitwerking van de doorwerking vindt plaats nadat de gemeenteraad de Toekomstvisie heeft vastgesteld en achter de ambities voor 2040 staat. De voorstellen uit het parkeerbeleid sluiten aan bij de Toekomstvisie. Denk aan de overgang naar sturend parkeerbeleid voor Veghel Centrum.
	3. In het plan wordt voorgesteld om in het centrum van Veghel betaald parkeren in te voeren. Is er al bekend wat de beoogde parkeertarieven zullen zijn? Op basis waarvan worden deze tarieven bepaald? En wanneer worden die ingevoerd?	Zie antwoord op vraag 12 van PvdA-GroenLinks.
	4. Wat zijn de verwachte effecten van het invoeren van betaald parkeren in het centrum van Veghel op de winkeliers en het functioneren van het winkelgebied? En hoe kijken de winkeliers zelf aan tegen deze maatregel?	In parkeerplan is opgenomen dat bij een toenemende parkeerdruk in de openbare ruimte, regulering op grotere schaal nodig is om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum (en de omliggende gebieden) te waarborgen. Betaald parkeren kan ertoe leiden dat men kiest voor een duurzamere vervoerwijze. Daardoor komt er meer ruimte beschikbaar voor groen, verblijven en het bouwen van woningen. Voor het goed functioneren van een centrum is een levendig en aantrekkelijk centrum met goede voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte belangrijk. Bezoekers komen niet naar het centrum om voor het parkeren maar om iets te bezoeken wat voldoende aantrekkingskracht heeft. Uit onderzoeken

		<p>blijkt dat gratis of goedkoop parkeren niet of nauwelijks leidt tot meer bezoeker of omzet.</p> <p>Centrummanagement Veghel heeft aangegeven dat betaald parkeren niet onbespreekbaar is voor de ondernemers en vastgoedeigenaren.</p>
	<p>5. Het deel over Veghel in het parkeerplan hangt sterk samen met het Masterplan Veghel Centrum, waar de raad nog een besluit over moet nemen – in het bijzonder over de geplande zevenlaagse parkeerhub. Stel dat het parkeerplan wordt aangenomen, maar het masterplan uiteindelijk niet. Wat betekent dat voor het parkeerbeleid zoals dat nu is voorgesteld?</p>	<p>In het parkeerplan is opgenomen dat we primair kiezen voor de blauwe zone als reguleringsvorm. Verder is opgenomen dat gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de plannen voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen een vorm van betaald parkeren een realistisch instrument is om nader af te wegen en concreet in te gaan zetten. Voor het parkeerplan zelf, heeft het niet doorgaan van het masterplan nauwelijks effect. De korte termijnmaatregelen staan los van het masterplan. In het parkeerplan is een 1<sup>e</sup> doorkijk gemaakt naar verkeer en parkeren binnen het Masterplan Veghel Centrum met de opmerking dat nadere uitwerking van de hub en aanvullende parkeermaatregelen in het project en planproces van het Masterplan plaats vindt.</p>
	<p>6. Wat zouden de financiële consequenties zijn als ervoor gekozen wordt om parkeren in de geplande parkeerhub in Veghel Centrum gratis aan te bieden?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 12 van PvdA-GroenLinks.</p>
	<p>7. Het plan streeft naar eenduidige werkingstijden voor blauwe zones in alle dorpscentra. Waarom wordt er dan toch een uitzondering gemaakt voor de parkeerplaatsen bij het gemeentehuis? Gaat dat niet juist in tegen het doel van gelijktrekken? Nu je dan toch weer een uitzondering maakt</p>	<p>Het gelijktrekken heeft als doelen meer duidelijkheid voor parkeerders (met name bezoekers), de juiste parkeerder op de juiste plaats en efficiëntere handhaving. Het schiet zijn doel voorbij als alleen vanwege het principe van gelijktrekken bij het gemeentehuis op zaterdag een blauwe zone van toepassing is terwijl op dat moment het gemeentehuis</p>

		gesloten is voor bezoekers. Vanuit het principe de juistere parkeerder op de juiste plaats en efficiënte handhaving is parkeerregulering op zaterdag bij het gemeentehuis niet gewenst.
	8. Wat is de maximale parkeerduur in een blauwe zone in Meierijstad? Is deze tijdsduur overal gelijk? Zo nee, welke afwegingen zijn er gemaakt bij het hanteren van verschillende tijden per locatie of kern?	Maximale parkeerduur in de blauwe zone is 2 uur. Er zijn twee uitzonderingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Schijndel geldt op een beperkt aantal parkeerplaatsen aan de Markt en de Vicaris van Alphenstraat een maximale parkeerduur van een half uur.</li> <li>- In Veghel geldt op een beperkt aantal parkeerplaatsen aan het Stadhuisplein (voor het gemeentehuis) een maximale parkeerduur van 1 uur.</li> </ul>
	9. In het parkeerplan staat dat er in het dorpscentrum van Sint-Oedenrode geen ontheffingen voor bewoners en bedrijven worden uitgegeven, omdat het blauwe zonegebied daar relatief klein is en primair gericht op bezoekers. Hoeveel aanvragen of verzoeken voor dergelijke ontheffingen komen er binnen vanuit Sint-Oedenrode?	Dit is niet bijgehouden.
	10. In het raadsvoorstel staat dat het aannemen van dit beleid geen financiële consequenties heeft. Tegelijkertijd geeft het parkeerplan aan dat er meer gecontroleerd gaat worden op de blauwe zones. Hoe worden deze extra controles bekostigd? En betekent dit dat boa's andere taken minder gaan uitvoeren? Zo ja, om welke taken gaat het dan?	Omdat het Boa-team nu aardig op sterkte is kunnen er meer dan wel vaker controles worden uitgevoerd zoals controles op blauwe zones zonder extra financiële consequenties. Hiermee kan momenteel voldaan worden voor de huidige blauwe zones en de door het college van B&W vastgestelde U&HS en het daarop gebaseerde uitvoeringsprogramma 2025 waar u als raad eerder over bent geïnformeerd. Hierbij merken wij op dat de controles blauwe zones een lage prioriteit kennen in het uitvoeringsprogramma

		2025 op basis van de onderliggende risicoanalyse uit de U&HS.
	<p>11. In het parkeerplan is geen aandacht voor het parkeren bij de Noordkade en het havengebied, terwijl daar nu al sprake is van parkeerdruk en er bovendien nieuwe ontwikkelingen op stapel staan die extra verkeer zullen aantrekken. Waarom is dit gebied niet meegenomen in het parkeerplan? En welke ontwikkelingen op het gebied van parkeren in dit gebied staan er momenteel op de planning? Komt daar nog een apart onderzoek of voorstel voor?</p>	<p>In het parkeerplan is het Havenkwartier/Noord- en Zuidkade niet verder uitgewerkt omdat hiervoor (nog) een integraal plan wordt uitgewerkt. In het Masterplan Havenkwartier wordt het thema parkeren/mobiliteit meegenomen.</p> <p>Op dit moment is er één ontwikkeling concreet aan het worden en dat is woningbouw P1. Mobiliteit en parkeren is onderdeel van dit plan.</p> <p>Verder geldt dat parkeren op Noordkade wordt gemonitord. Hierover zijn afspraken gemaakt met de initiatiefnemer.</p>
	<p>12. In Schijndel kost de parkeergarage aan de Lochtenburg volgens het ombuigingenboek jaarlijks €200.000. Is er overwogen om hier betaald parkeren in te voeren om zo bij te dragen aan het dekken van deze kosten en het stimuleren van duurzame mobiliteit? Zo nee, waarom niet? En zo ja, waarom is er uiteindelijk toch gekozen om het parkeren hier gratis te houden?</p>	<p>Vanuit mobiliteit/parkeren is invoeren van betaald parkeren in parkeergarage Lochtenburg niet wenselijk omdat we voor Schijndel insteken op een licht sturend parkeerbeleid.</p> <p>Bij een licht sturend parkeerbeleid past vrij parkeren in combinatie met een blauwe zone.</p> <p>Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wil je immers juist dat men zoveel mogelijk parkeert in de parkeergarage (en zo min mogelijk blik op straat). Invoering van betaald parkeren in parkeergarage Lochtenburg betekent dat ook op andere parkeerplaatsen in centrum Schijndel betaald parkeren moet worden ingevoerd en in de schil rond het centrum ook een vorm van parkeerregulering nodig is.</p>
	<p>13. In het parkeerplan wordt aangegeven dat er in schoolomgevingen wordt ingezet op het verminderen van autoverkeer en het bevorderen van veiligheid en leefbaarheid, onder andere via het concept van de</p>	<p>Deze projectmatige aanpak volgen we op dit moment al. Concreet betekent dit dat voor een prettige schoolomgeving betrokkenheid nodig is van:</p>

	<p><i>schoolstraat</i> – waarbij de straat rondom de school tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten. Dit vraagt volgens het plan om een projectmatige aanpak in samenwerking met scholen en andere betrokkenen. Hoe gaat deze projectmatige aanpak er concreet uitzien? En wanneer kunnen wij als raad de eerste resultaten of voorstellen daarvan verwachten?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schoolpersoneel en -bestuur;</li> <li>- Ouders en kinderen;</li> <li>- Buurt;</li> <li>- Gemeente.</li> </ul> <p>Ieder heeft daarin een rol. Het accent in de aanpak zit bij gedragsmaatregelen. Fysieke maatregelen kunnen de gedragsmaatregelen ondersteunen. Wij kunnen u onze werkwijze over hoe om te gaan met verzoeken voor aanpak schoolomgevingen verstrekken.</p>
--	---	--