

RAPPORT

Parkeerbeleidsplan gemeente Stein

Klant: Gemeente Stein

Referentie: BI1926_M&I_RP2302170012

Status: Definitief/01

Datum: 18 april 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Parkeerbeleidsplan gemeente Stein

Sub titel:

Referentie: BI1926_M&I_RP2302170012

Uw kenmerk --

Status: 01/Definitief

Datum: 18 april 2023

Projectnaam: Parkeerbeleidsplan Stein

Projectnummer: BI1926

Auteur(s): Menno van Dinther

Opgesteld door: Menno van Dinther en Albert Erhardt

Gecontroleerd door: Albert Erhardt

Datum: 18 april 2023

Goedgekeurd door: Albert Erhardt

Datum: 18 april 2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Aanleiding	1
1 Fase 1 Inventarisatie	3
1.1 Bestaande parkeerbeleid 2006	3
1.1.1 Parkeerthema's	3
1.2 Gemeentelijke ontwikkelingen	3
1.2.1 Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek	3
1.2.2 Mobiliteitsplan gemeente Stein	3
1.2.3 Transformatievisie Wonen Westelijke Mijnstreek	6
1.2.4 Ontwikkelingen Zaam Wonen	6
1.2.5 Carpoollocatie	7
1.3 Huidige situatie	8
1.3.1 Parkeerdrukmetingen	8
1.3.2 Enquête & interactieve kaart	8
1.3.3 Gebiedsgerichte uitwerking huidige situatie	9
1.3.3.1 Dorpslinten	10
1.3.3.2 Landelijke kern	10
1.3.3.3 Verstedelijkte kern	11
1.3.3.4 Bedrijventerrein	13
2 Fase 2 Visie op parkeren	14
2.1 Autoparkeren	14
2.2 Fietsparkeren	15
3 Uitwerking beleidssporen	16
3.1 Beleidsmatige acties	16
3.2 Uitvoeringstechnische acties	17

Bijlagen

1. Bestaand Parkeerbeleid (2006)
2. Kaart gebiedstypologieën gemeente Stein

Aanleiding

Het huidige Parkeerbeleid van de Gemeente Stein stamt uit 2006 en is toe aan een actualisatie. Naast het parkeerbeleid is er recent beleid opgesteld ten aanzien van publieke laadpalen en is een nieuw Mobiliteitsplan vastgesteld. Dit is de aanleiding om ook het bestaande parkeerbeleid tegen het licht te houden en parallel aan de ontwikkeling van de omgevingsvisie een nieuwe visie op het gebied van parkeren op te stellen.

“Het doel van het Parkeerbeleid is om, op basis van het bestaande Parkeerbeleid en het nieuwe Mobiliteitsplan en rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen, een toekomstbestendig parkeerbeleid op te stellen.”

In dit beleidsdocument vindt u:

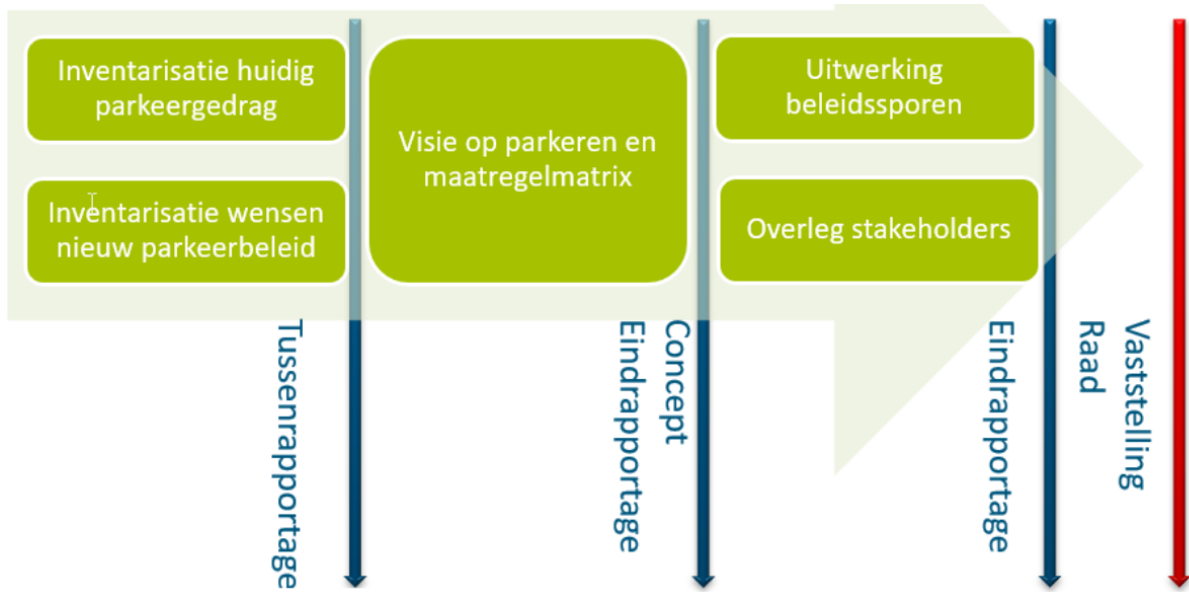
- Een beeld van de huidige parkeersituatie, waarbij inzicht ontstaat in:
 - De aandachtspunten op het gebied van parkeren binnen de gemeente Stein.
 - Welke gebruikersgroep deze parkeerproblemen veroorzaakt.
- Een parkeervisie, waarbij inzicht gegeven is in de doelen die gemeente Stein nastreeft op het gebied van parkeren.
- Een vertaling van de visie in een maatregelenplan op het gebied van parkeerregulering, parkeren op afstand, parkeernormen, gebruik van deelauto's etc. dat aansluit bij de ambities opgenomen in het Mobiliteitsplan.
- Het parkeerbeleid dat de basis is voor het actualiseren van diverse beleidsregels, waaronder gehandicaptenparkeerplaatsen, wegsleepverordening, maken- en veranderen van inritten.

Het voorliggende beleidsplan kent drie fases. De eerste fase staat in het teken van de *inventarisatie*: wat ligt er al, wat moet aanvullend worden ingewonnen en wat vinden de diverse stakeholders van het parkeren en wat zijn de wensen?

In de tweede fase zijn wij aan de slag gegaan met de verzamelde gegevens uit de eerste fase en hebben we een *parkeervisie* en een *concept parkeerbeleidsplan* opgesteld inclusief mogelijke maatregelen die we daarbij noodzakelijk achten.

In de derde fase gaan we het concept met alle *stakeholders bespreken* en passen we daar waar nodig het concept parkeerbeleid aan. Ook starten we in deze fase met het uitwerken van de gevraagde beleidssporen als uitvloeisel van dit nieuwe parkeerbeleid. Hierbij worden ook concrete uitgangspunten opgesteld waaronder de loopafstanden en de eisen voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Na afloop van deze derde fase kan het parkeerbeleid ter vaststelling worden aangeboden aan de Gemeenteraad van Stein.

In onderstaande afbeelding is dit proces schematisch weergegeven.



Figuur 1 Schematische weergave proces

1 Fase 1 Inventarisatie

1.1 Bestaande parkeerbeleid 2006

1.1.1 Parkeerthema's

In het recente GVVP van de gemeente Stein is parkeren benoemd als één van de belangrijkste thema's. Het doel van het parkeerbeleid is het parkeren en het stallen van auto's zodanig te organiseren dat leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet in het gedrang komen.

In het huidige parkeerbeleid (uit 2006) wordt een (parkeer)bezettingsgraad boven de 80% als ongunstig gedefinieerd. Voor winkelcentra bedraagt dit percentage 90%. Voor een verdere toelichting op het parkeerbeleid van 2006 zie bijlage 1.

1.2 Gemeentelijke ontwikkelingen

1.2.1 Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek

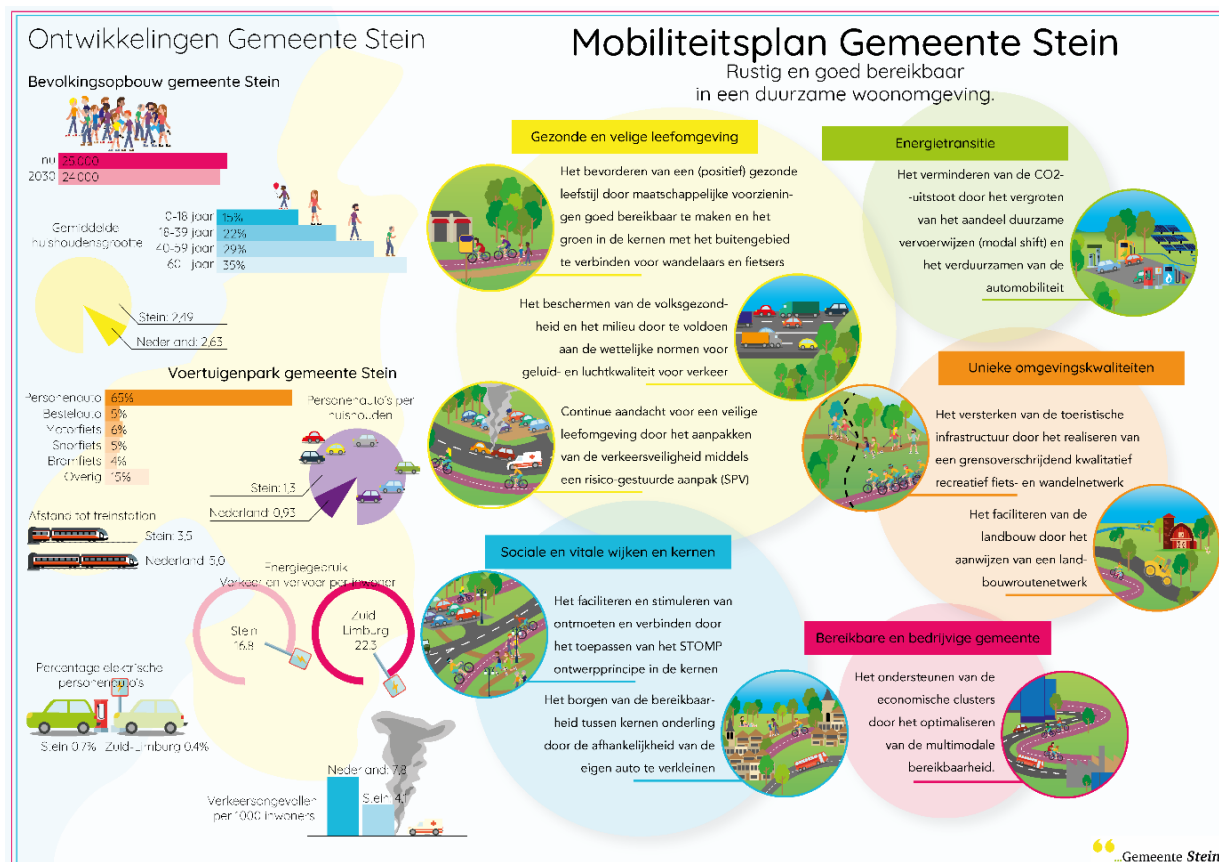
Uit de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek komt naar voren dat op het gebied van parkeren en mobiliteit een transitie in gang moet worden gezet. De mobiliteitstransitie, voortgekomen uit de noodzaak om de groei in complexiteit van mobiliteit aan te kunnen, het woon- en leefmilieu niet verder aan te tasten en tegelijkertijd de eigenschappen van de mobiliteitssystemen te verbeteren. Hierbij is het aanleggen van nieuwe (weg)infrastructuur niet meer vanzelfsprekend. Dit heeft ook invloed op het parkeren en haar beleid. Er vindt een verschuiving plaats naar meer maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit en vervoers- en mobiliteitsdiensten. Daarbij staat duurzaamheid en veiligheid centraal.

Voor de infrastructuur wordt in de gebiedsverkenning eerst gekeken of deze slimmer benut kan worden, vervolgens of het aangepast kan worden en tenslotte wordt er (eventueel) nieuwe infrastructuur gebouwd. Dit principe richt zich op verkeersveiligheidsknelpunten, het optimaliseren van de leefbaarheid en het verbeteren van de doorstroming. Daarnaast worden er negatieve prikkels geïntroduceerd voor het gebruik van personenauto's (minder parkeerplaatsen, betaald parkeren etc.).

Voor de gemeente Stein betekent dit op het gebied van parkeren dat er gekeken wordt op welke plaatsen de infrastructuur beter benut of aangepast kan worden. Daarnaast worden parkeergelegenheden meer geclusterd, om te zorgen dat er wel voldoende parkeerplaatsen zijn, maar het minder aantrekkelijk is om altijd gebruik te maken van de auto als transportmiddel.

1.2.2 Mobiliteitsplan gemeente Stein

In het mobiliteitsplan van de gemeente Stein wordt onderscheid gemaakt in een viertal gebiedstyperingen.



Figuur 2 Kernpunten Mobiliteitsplan Gemeente Stein

Dorpslint (Berg a/d Maas, Catsop, Kleine Meers, Maasband, Meers, Nattenhoven, Veldschuur)

In de dorpslinten staat parkeren vaak op gespannen voet met voetgangersvoorzieningen. Uit de bewonersavonden van de verkeersarrangementen in Nattenhoven, Berg aan de Maas, Meers en Maasband kwam regelmatig naar voren dat er te weinig parkeervoorzieningen zijn of dat er op het trottoir geparkeerd wordt. Vanuit de STOMP ontwerpprincipes (Stappen-Trappen-Openbaar Vervoer en MaaS) zou de voetganger in de openbare ruimte voorrang moeten krijgen ten opzichte van de auto, met name in woongebieden. Echter, zolang de autoafhankelijkheid in dorpslinten nog in grote mate aanwezig is, is het in relatie met de bereikbaarheid ook belangrijk voldoende ruimte te bieden aan de auto. Daarom wordt er altijd maatwerk geboden bij dergelijke vraagstukken. Daarbij wordt ook aansluiting gezocht bij de cultuurhistorie, woonkwaliteit en bebouwingsdichtheid zodat de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gekeken worden naar parkeervoorzieningen centraal in te richten.

Acties:

- Richtlijnen actualiseren voor het op straat parkeren of het inrichten van parkeervakken zodat daar binnen de gemeente eenduidigheid over ontstaat (soort en type markering, afmetingen parkeervak, etc.). Hierbij kan het document 'Standaard Stein' als leidraad gebruikt worden.



Figuur 3 Voorbeeld: Berger Maasstraat: Auto's parkeren extra van de weg af in verband met de smalle doorgang

- Waar mogelijk worden de parkeeroplossing buiten het straatbeeld gevonden om de cultuurhistorische en landschappelijke woonkwaliteiten te waarborgen.
- De aandachtspunten uit de verkeersarrangementen oppakken en verbeteren.

Landelijke kern (Urmond)

De autobereikbaarheid van Urmond is goed, al voldoet de inrichting van de wegen niet overal waardoor de verkeersveiligheid op specifieke punten in het geding komt. Uit de verkeersarrangementen kwam ook naar voren dat parkeren wordt gebruikt om de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer te halen. Daarnaast zien we ook hier dat parkeren vaak ten koste gaat van de loopruimte op de trottoirs. Daarom worden hier de volgende acties ondernomen:

- Richtlijnen actualiseren voor het op straat parkeren of het inrichten van parkeervakken zodat daar binnen de gemeente eenduidigheid over ontstaat (opnemen in Parkeerbeleidsplan).
- Aandachtspunten uit het Verkeersarrangement zijn opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan.

Verstedelijkte kern (Stein, Elsloo)

De autobereikbaarheid van Stein is, mede door de ligging langs de A2 en A76 goed. Door deze goede bereikbaarheid maken veel inwoners en bezoekers van de gemeente gebruik van de auto waardoor er vaak wel problemen zijn met het parkeren in de gemeente. Het huidige parkeerbeleid met de bijbehorende parkeernormen is afgeleid uit de landelijke richtlijn van het CROW: Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 uit december 2018.

Er was -en is- naar onze mening echter ook in 2023 geen ander inzicht ten aanzien van (de wens tot) betaald parkeren. Dit is dan ook de reden dat betaald parkeren niet verder onderzocht is.

Parkeerregulering zal dan ook waar nodig plaatsvinden door middel van een blauwe zone (parkeerschijfzone). Ook wordt de elektrificatie van de personenauto steeds belangrijker. In de hele gemeente Stein zien we het aantal elektrische auto's ook toenemen de afgelopen jaren. Een laadpalenbeleidsplan wordt momenteel opgesteld.

Acties

- Opnemen eisen deelmobiliteit en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.
- Parkeerregulering (parkeerschijfzones of vergunninghoudersparkere) toepassen in zones waar de parkeerdruk te hoog is om de parkeerdruk te verlagen en ruimte te creëren voor groen en andere functies op straat. Parkeerplaatsen kunnen centraal worden opgevangen om het beschermde dorpsgezicht van Elsloo te behouden.
- Parkeergelegenheid bij winkelgebieden faciliteren en sturen.
- Opnemen eisen laadpalen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.
- Publieke laadpunten aanleggen (uitwerken laadpalen plan) om gebruik elektrische auto te stimuleren

Bedrijven (Haven, Businesspark, Kerensheide en Chemelot)

Alle bedrijventerreinen zijn uitstekend bereikbaar per auto. Ook beschikken de verschillende bedrijven die gevestigd zijn op de bedrijvenparken zelf over parkeervoorzieningen. Bij sommige bedrijven is er nog een capaciteitstekort en zijn er een aantal knelpunten met het parkeren voor vrachtwagens op het terrein.

Naast het Mobiliteitsplan van de gemeente is tevens bij de totstandkoming van dit Parkeerbeleidsplan gebruik gemaakt van de resultaten van de reeds uitgevoerde recente verkeersarrangementen.

1.2.3 Transformatievisie Wonen Westelijke Mijnstreek

De gemeenten Beek, Beekdaalen, Sittard-Geleen en Stein hebben samen een strategische visie over wonen opgesteld: de Transformatievisie Westelijke Mijnstreek.

Hiermee willen ze gericht vraag en aanbod van woningen binnen de regio beter op elkaar afstemmen. De Transformatievisie speelt in op de toekomstige trends en ontwikkelingen op de woningmarkt. Denk hierbij aan vergrijzing, een veranderende bevolkingssamenstelling en mogelijke daling van de bevolking. De Transformatievisie Westelijke Mijnstreek geeft sturing aan hoe het woningaanbod moet worden aangepast naar de veranderende woningbehoeftes. In het voorliggende parkeerbeleidsplan is rekening gehouden met deze transformatievisie.

1.2.4 Ontwikkelingen Zaam Wonen

Naast de gemeente hebben we ook gekeken hoe partijen als projectontwikkelaars en woningbouwvereniging (Zaam Wonen) tegen parkeren aankijken. Bij de bestaande woningen (zoals rijtjeshuizen) speelt vooral een tekort aan parkeren doordat het aantal auto's alsmaar is toegenomen. Dit leidt in woonbuurten (bv. Nieuwdorp) tot zorgen.

Globaal zijn er volgens Zaam Wonen een aantal oplossingen:

- 1 Ruimte maken, bijvoorbeeld door incidentele sloop van woningen, om geconcentreerd parkeren toe te passen. Maximale loopafstand bij voorkeur 50 meter (vanaf de voordeur).
- 2 Deel van de voortuin inleveren en parkeren aan beide zijde van de weg toestaan. En parkeren in voortuinen verbieden en dit ook handhaven. Dit parkeren in voortuinen is conform de huidige beleidsregel inritten nu ook niet toegestaan, maar handhaven heeft niet de hoogste prioriteit.
- 3 Inzetten op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's.

De partijen zien nog weinig in het stimuleren van deelmobiliteit (wel doen, maar effect zal beperkt zijn) en opteren in dergelijke woonbuurten vooral voor het ruimte maken en geconcentreerde parkeervoorzieningen aanleggen. Met name ook omdat we niet willen dat geparkeerde auto's in de woonwijk allesoverheersend zijn. Partijen geven aan dat normen voor fietsparkeren niet nodig zijn, wel toenemende problemen met bijv. scootmobielen (schuurtjes).

1.2.5 Carpoollocatie

De gemeente beschikte lange tijd over een goed bezette carpoolplaats nabij het Van der Valk hotel. De Provincie had deze carpoolplaats gehuurd van Van der Valk voor een periode van 10 jaar (2017-2027) omdat dit past binnen haar mobiliteitsbeleid. Van der Valk heeft echter gebruik gemaakt van een clausule om het huurcontract tussentijds op te zeggen en wel per 1 april 2020.

Samen met de regio is de Provincie actief op zoek gegaan naar een nieuwe locatie in de omgeving van de huidige, met een omvang van minimaal 5000m² (uitgaande van 200 voertuigen a 25m² per parkeervak). Een permanente vergelijkbare nieuwe locatie blijkt echter niet op korte termijn te realiseren.

De meest geschikte (definitieve) carpoollocatie zou moeten liggen rondom de toe- en afrit Urmond. Mede gezien de toekomstige verbreding van de A2 (met tijdens de werkzaamheden een verminderde doorstroming en derhalve de wens om het aantal voertuigen gedurende die bouwperiode te verminderen) dienen RWS en Provincie het voortouw te nemen en in samenwerking met Chemelot, gemeente Stein en gemeente Sittard-Geleen op zoek te gaan naar een nieuwe permanente carpoolplaats, voorzien van wachtruimte en stallingsmogelijkheden voor fietsen.

1.3 Huidige situatie

1.3.1 Parkeerdrukmetingen

De afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken en metingen uitgevoerd met betrekking tot het parkeren binnen de gemeente Stein. Het gaat om de volgende documenten:

- Parkeeronderzoek kern Elsloo (Grenspaal12, 2018).
- Onderzoek "Blauwe Zone" winkelcentrum Stein (Antea Group, 2019).
- Parkeeronderzoek Business Park Stein (RHDHV, 2020).
- Parkeeronderzoek Nieuwdorp Omgeving Peldenstraat-Woeringenstraat (Plangroep Heggen B.V., 2021).

1.3.2 Enquête & interactieve kaart

In december 2021 is er een (digitale) enquête gehouden onder de inwoners van de gemeente Stein om de ervaringen met betrekking tot het parkeren in beeld te krijgen. Daarnaast is er gevraagd aan de inwoners op een interactieve kaart de wensen, pluspunten en knelpunten voor het parkeren in de gemeente weer te geven.

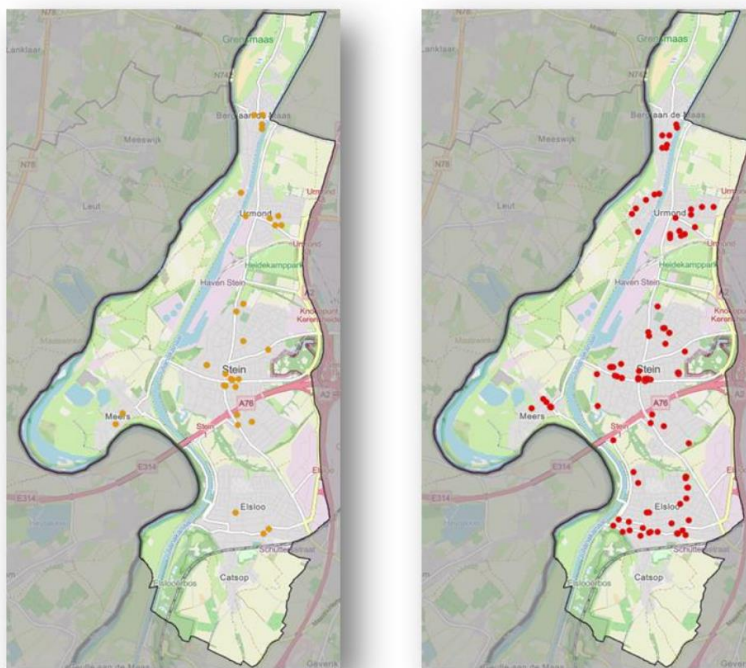
Enquête

Aan de digitale enquête hebben in totaal 233 respondenten deelgenomen. Vervolgens hebben we de respondenten gevraagd welk vervoermiddel wordt gebruikt om te reizen binnen Stein (naar bijvoorbeeld supermarkt, sportschool en vrienden). Daarbij blijkt een grote afhankelijkheid van de auto te zijn.

Interactieve kaart

Naast de enquête hebben de inwoners de mogelijkheid gehad om op een interactieve kaart, pluspunten, wensen en knelpunten aan te geven. Dit zijn dus (deels) andere inwoners dan de enquête. De interactieve kaart is via onderstaande link te bekijken:

https://experience.arcgis.com/experience/4442a4adb968479a89c63fac7783ca85/page/page_2/

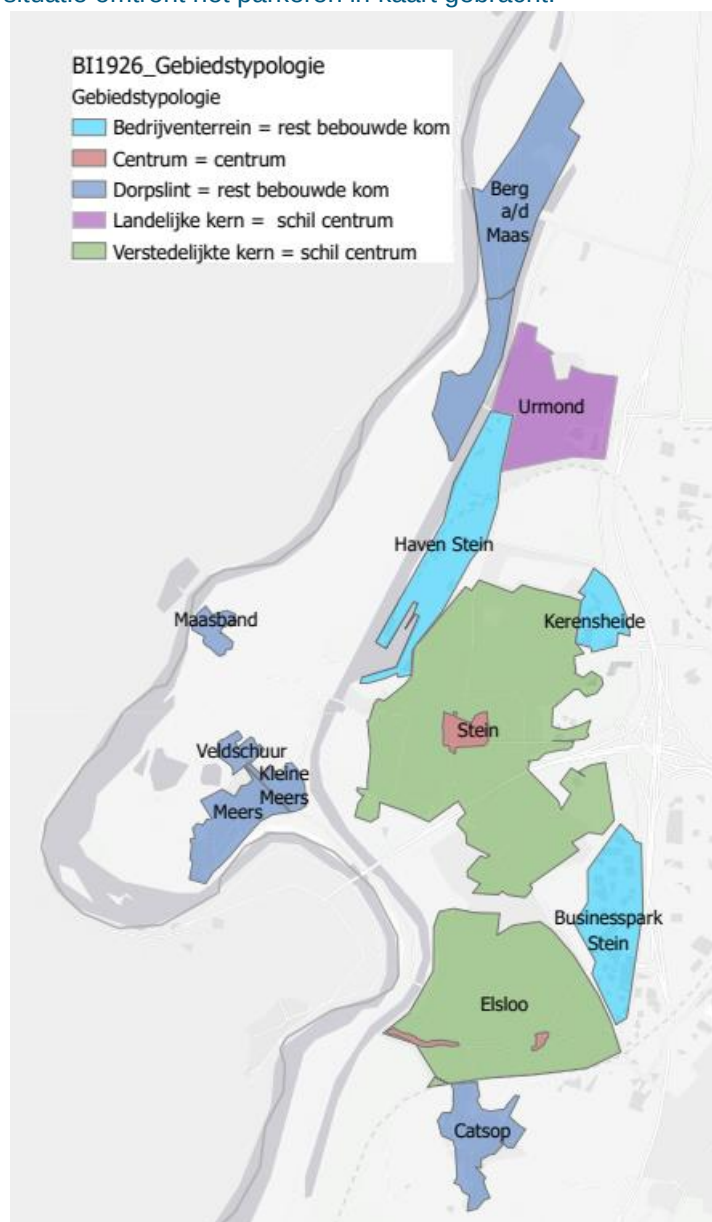


Figuur 4 Interactieve kaart met wensen (oranje) en knelpunten (rood)

Geconcludeerd kan worden dat er veelal een clustering van knelpunten op de kaart is. Van de 157 reacties betreffen er 101 reacties van bewoners (die veelal betrekking hebben op de eigen wijk en vaak de eigen woning) en 45 reacties van bezoekers van Stein (voornamelijk betrekking hebbend op het Winkelcentrum Stein en de Stationsstraat – Raadhuisstraat Elsloo). De reacties worden in de volgende paragrafen meegenomen.

1.3.3 Gebiedsgerichte uitwerking huidige situatie

Naar aanleiding van de parkeeronderzoeken, enquête en interactieve kaart is er per gebied de huidige situatie omtrent het parkeren in kaart gebracht.



Figuur 5 Gebiedstypologieën gemeente Stein

In figuur 5 is zichtbaar gemaakt aan de hand van de CROW-richtlijnen welke parkeernorm bij welk gebied hoort. De gemeente Stein ligt in een weinig stedelijk gebied, doordat het tussen de 500-1000 adressen per km² heeft. In onderstaande tabel staan de CROW-parkeernormen voor vrijstaande koopwoningen als voorbeeld weergegeven.

Parkeerkencijfers per woning (Koop, huis, vrijstaand)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8

De cijfers uit de tabel zijn van begin 2023 en dienen ter illustratie. De actuele cijfers zijn opgenomen in de CROW online kennisbank.

1.3.3.1 Dorpslinten

Berg aan de Maas – Nattenhoven – Urmond West

Het parkeren bij recreatieve punten in Berg a/d Maas was in 2006 een probleem. Er zijn naar aanleiding van de parkeerproblematiek op de Berger Maasstraat vakken geconstrueerd waardoor er meer parkeerplaatsen zijn gekomen (figuur 6). Hierdoor komt deze locatie in de huidige situatie niet als aandachtspunt naar voren. Anno 2023 zijn het voornamelijk bewoners die parkeerproblematiek ervaren in hun eigen straat. Uit de tellingen blijkt ook dat er in meerdere straten boven de capaciteit wordt geparkeerd.

Catsop

Geen meldingen naar aanleiding van de enquête. Derhalve zijn er nu ook geen parkeertellingen gehouden.

Meers – Kleine Meers – Maasband – Veldschuur

Er zijn weinig problemen gemeld met betrekking tot parkeren in dit gebied. Het kruispunt Lindendriesstraat-Pastoor Erckensstraat-Meerser Eindstraat verdient wel aandacht. Uit de enquête blijkt dat er regelmatig geparkeerde auto's staan bij het kruispunt, wat de verkeerssituatie in de straat onoverzichtelijk maakt (figuur 7). De minimale afstand tot de kruising dient te worden aangehouden. En er zal gehandhaafd moeten worden als er op de kruising wordt geparkeerd.

1.3.3.2 Landelijke kern

Urmond

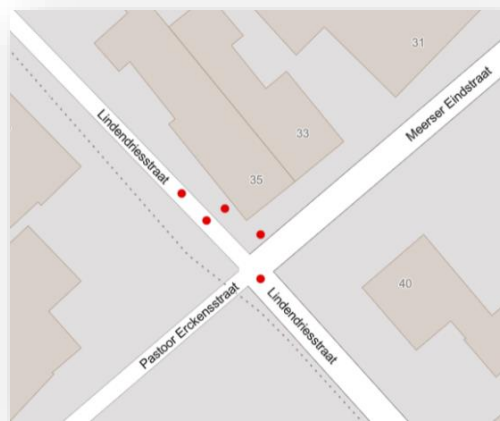
■ Oud Urmond

Het parkeerterrein van zorginstelling Gasthof was voorheen een aandachtspunt. Uit de enquête en de tellingen blijkt dat er nu op deze locatie weinig parkeerproblemen worden ervaren. Het parkeren rondom de Terpkerk en de horeca is wel een punt van aandacht. Er is hier een tekort aan parkeerplaatsen, zowel overdag als in de avond. Met name in de Grotestraat, aangrenzend aan de Terpkerk, is het smal en wordt er boven de capaciteit geparkeerd, terwijl dit ook als voetgangersstrook dient.



Figuur 6

Parkeervakken op de Berger Maasstraat

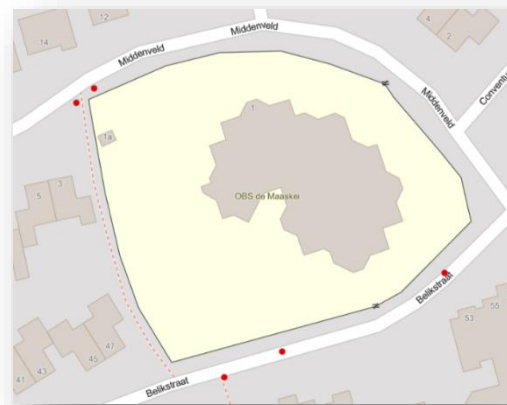


Figuur 7

Knelpunt Lindendriesstraat

■ *Urmond*

In Urmond zijn er voornamelijk rondom OBS de Maaskei aandachtspunten met betrekking tot het parkeren. Er is een tekort aan parkeerplaatsen bij de start en aan het einde van de schooltijd. Doordat er te weinig parkeerplaatsen zijn waar ouders hun kinderen naar school kunnen brengen wordt er op het trottoir geparkeerd. Wat als gevolg heeft dat schoolgaande kinderen van het trottoir moeten uitwijken naar de straat. Dit levert potentieel gevaarlijke situaties op. Ook in de Pannestraat wordt er veel geparkeerd op het trottoir.



Figuur 8

Aandachtspunten parkeren rondom
OBS de Maaskei

1.3.3.3 Verstedelijkte kern

Stein

■ *Nieuwdorp*

In de wijk Nieuwdorp worden door bewoners weinig klachten gemeld



Figuur 9

Voorbeeld van foutparkerende auto in Nieuwdorp

rondom het parkeren. Ook uit de tellingen komt naar voren dat er zowel in de middag als avond nog capaciteit beschikbaar is. Echter, er wordt in de wijk vaak geparkeerd buiten de reguliere parkeerplaatsen. Veel voortuinen worden gebruikt als extra parkeerplaats, terwijl deze hiervoor niet bedoeld zijn. Dit is zichtbaar doordat de trottoirband doorloopt, dus zonder inritblokken. Daarnaast wordt er langs de weg ook op kruispunten geparkeerd, wat tot onoverzichtelijke situaties leidt (figuur 9). De woningbouworganisatie Zaam wonen, die veel woningen in de wijk verhuurt, is zoekende naar een oplossing. Een mogelijke optie kan zijn dat er ruimte wordt gemaakt voor parkeercoffers

door een aantal woningen te saneren. Hierbij wordt er gestreefd dat bewoners kunnen parkeren met een loopafstand van maximaal 50 meter tot de woning. Bij langere loopafstanden zullen deze centrale parkeerplaatsen naar verwachting weinig worden gebruikt, omdat de bewoners graag (gezien de telling met voldoende parkeerplaatsen) voor de deur willen parkeren.

■ *Oud-Stein*

Een aandachtspunt in Oud-Stein is het parkeren in de Kelderstraat. De aanwezige bedrijven/ horeca zorgen er voor dat er weinig tot géén parkeerplaatsen beschikbaar zijn tijdens de spijstijd. Hierdoor wordt er geparkeerd voor opritten en in bochten waardoor onoverzichtelijke situaties ontstaan.

■ *Kerensheide*

Vanuit de enquête kwam naar voren dat een aantal bewoners graag het groen willen opofferen voor extra parkeerplaatsen op de Langhaagweg. Gezien de breedte van de weg en de beperkte hoeveelheid groen wordt het niet nodig geacht om groen hier op te offeren. Daarnaast zijn er enkele opmerkingen over het parkeren nabij kruispunten die uitkomen op de doorgaande weg Heerstraat Noord. Er wordt hier dicht bij het kruispunt geparkeerd, wat onoverzichtelijke situaties oplevert.

Daarnaast is er rondom basisschool Kerensheide een toename van het aantal functies waardoor ook het gebruik is toegenomen. Deze situatie wordt momenteel nog onder de loep genomen.

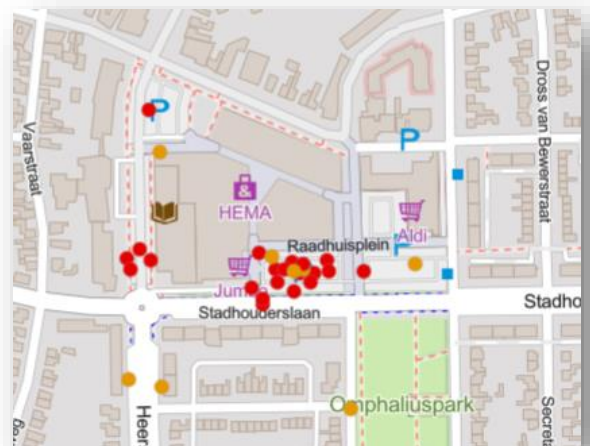
■ *Centrum*

In de enquête zijn de meeste opmerkingen gericht op het parkeren rondom het winkelcentrum in Stein. Veel opmerkingen ten aanzien van chaotisch parkeren, onduidelijke routing op het parkeerterrein en te krappe parkeervakken. Het betreft met name het parkeerterrein nabij de Jumbo. Het in- en uitrijden is onoverzichtelijk door het fietspad en andere weggebruikers die ook van of naar het winkelcentrum willen. Dit leidt tot ongeduldige weggebruikers en opstoppen op de parkeerplaats en de Stadhouderslaan. In de Heerstraat ten westen van het centrum zijn er ook opmerkingen over te weinig parkeerplaatsen en slecht overzicht bij het uitrijden van de parkeerplaats.

In 2019 is hier vanwege de parkeerdruk onderzoek gedaan, waaruit bleek dat er gemiddeld genomen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Vanwege de klachten is zijn er wel diverse maatregelen genomen om de situatie te verbeteren, met name door attentie verhogende maatregelen toe te passen. De situatie wordt de komende tijd gemonitord. Op basis van de meldingen/klachten zal de situatie vervolgens nader beoordeeld worden.



Figuur 10 Parkeersituatie Oud-Stein tijdens spijstijd



Figuur 11 Aandachtspunten parkeren rondom winkelcentrum Stein

Elsloo

■ Oud-Elsloo

Uit het parkeeronderzoek in 2018 kwam naar voren dat er geen sprake is geweest van een overmatig hoog percentage langparkeerders in de onderzoeksgebieden van de kern Elsloo. Derhalve is er objectief gezien geen noodzaak tot het instellen van parkeerregulerende maatregelen.

Er zijn echter wel een aantal aandachtspunten die naar voren kwamen uit de enquête. Zo zorgt het parkeren rondom de schoolomgeving bij de Aelserhof voor problemen. Zeker bij regenachtig weer en (regelmatig) parkeren buiten de vakken in combinatie met slechte zicht op kinderen tussen de geparkeerde auto's door ontstaan hier gevaarlijke situaties. Daarnaast parkeert het personeel hier rondom deze omgeving, waardoor er ook veel langparkeerders zijn.

Ook is het gebied rondom de Stationsstraat-Raadhuisstraat een punt van aandacht. Hier zijn in de Raadhuisstraat met name knelpunten ten aanzien van geparkeerde auto's in combinatie met de smalle rijbaan waardoor de doorgang wordt geblokkeerd (ook voor hulpdiensten). In de Stationsstraat is het parkeren nabij de Kruidvat een knelpunt dat vaker genoemd wordt. Een belangrijk aandachtspunt hierbij was het aantal parkeerplaatsen. Dit is geoptimaliseerd en gemaximaliseerd binnen de beschikbare ruimte. Een ideale situatie is echter niet te bereiken als gevolg van de beperkte ruimte.



Figuur 12 Aandachtspunten parkeren
Stationsstraat- Raadhuisstraat in Elsloo

1.3.3.4 Bedrijventerrein

■ Haven Stein

Er zijn geen meldingen naar aanleiding van de enquête binnengekomen en daarom is dit gebied dan ook niet meegenomen in parkeertellingen.

■ Businesspark Stein (& Chemelot)

In 2020 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat er in algemene zin voldoende parkeerplekken zijn op het gehele Businesspark. Ook het parkeren van vrachtwagens lijkt op basis van de uitgevoerde tellingen qua (absolute) aantallen geen probleem. In de praktijk wordt er wel wat problematiek ervaren met internationale chauffeurs die niet goed weten waar te parkeren.

In het gebied rondom Mosadex is wel een tekort aan parkeercapaciteit; op het drukste moment bedraagt het tekort 75 (auto)parkeerplekken. Conform het parkeeronderzoek dienen bedrijven een parkeertekort op eigen terrein op te lossen en lijken er (ruimtelijk gezien) mogelijkheden te zijn om dit ook te doen. Daarnaast oogt de inrichting van het Businesspark Stein qua parkeren rommelig. Op het bedrijventerrein is geen eenduidig parkeerverbod voor auto's. Dit komt de (verkeers)veiligheid en uitstraling van het gebied niet ten goede. Er zijn verder geen meldingen naar aanleiding van de enquête, het gebied is ook niet meegenomen in de tellingen.

2 Fase 2 Visie op parkeren

De gemeente is voornemens om de komende jaren met name het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren en wil het parkeren van auto's (op enkele locaties) meer concentreren. Ofwel meer groen in de wijk en parkeren (op sommige locaties) tot op maximaal ca. 100 meter van de woning. Dit geldt ook voor het parkeren van toeristen. Een mogelijke oplossing kan zijn om aan de rand van het centrum (van de diverse kernen) groentransferia aan te leggen om zo het parkeren te concentreren. Ook het parkeren in oude dorpscentra dient geclusterd te worden, doordat er vaak een tekort aan parkeerplaatsen is en niet iedere bewoner of bezoeker voor de deur kan parkeren. Hier lijkt een uniforme aanpak niet mogelijk, waardoor maatwerk noodzakelijk is.

2.1 Autoparkeren

Parkeernormen

Aan de hand van de CROW-richtlijnen wordt bepaald welke parkeernorm bij welk gebied hoort. Hierbij is het uitgangspunt om de gemiddelde bandbreedte van het CROW te hanteren. In de gemeente behoort het centrum van Stein en Elsloo tot het 'centrum' vanuit de CROW-richtlijnen. De verstedelijkte en de landelijke kern vallen binnen de categorie 'schil centrum' en de bedrijventerreinen en dorpslinten tot de 'rest bebouwde kom' volgens de CROW-richtlijnen.

Daarnaast neemt het aantal problemen door parkeren toe bij bijvoorbeeld nieuwe functies als kappers (in woonwijken) en de diverse B&B's of ijssalons die ontstaan in de gemeente. Daarbij zal meer rekening dienen te worden gehouden met de daadwerkelijke situatie (nu telt terras bijvoorbeeld niet mee bij m2). Dit zal verder uitgewerkt worden in de nog op te stellen 'Nota parkeernormen'.

Gereguleerd parkeren

Ten aanzien van het beleid van betaald parkeren (niet aanwezig en niet gewenst), vergunninghoudersparkeren en blauwe zone (in centra maximaal 2 uur) zijn zowel gemeente als bewoners het eens dat voortzetting van de huidige situatie het beste is. Eventueel met een kleine aanpassing/actualisatie. Maar duidelijk is dat er geen behoefte is de discussie over bijvoorbeeld betaald parkeren opnieuw te gaan voeren. En aanpassing/actualisatie van de blauwe zone alleen als dit volgens de geformuleerde uitgangspunten (parkeerdruk > 80%) is én volgens de bewoners wenselijk is.

Bij de bestaande woningen die geclusterd zijn, zoals rijwoningen, speelt vooral een tekort aan parkeren, doordat het aantal auto's alsnog is toegenomen. Dit leidt in woonbuurten (bijvoorbeeld Nieuwdorp) tot knelpunten. Voor deze knelpunten zijn een aantal oplossingen mogelijk. Er kan ruimte gemaakt worden om geconcentreerd parkeren toe te passen door bijvoorbeeld incidentele sloop van woningen en parkeren in voortuinen te verbieden. Hierbij wordt er gestreefd om binnen een maximale loopafstand van 100 meter vanaf de woning voldoende parkeergelegenheid te hebben.

Betreffende het inzetten op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's, wordt verwacht dat dit (qua absoluut aantal) relatief weinig effect zal hebben om het autogebruik te verminderen, maar dient dit wel gestimuleerd te worden. We zien vooral kansen voor het aanleggen van geconcentreerde parkeervoorzieningen (op één plek geclusterde parkeerplaatsen) in dergelijke woonbuurten (met hoge parkeerdruk). Zo kan er gezorgd worden dat geparkeerde auto's in de woonwijk niet allesoverheersend zijn.

Elektrisch rijden

Daarnaast wordt elektrische automobieliteit steeds belangrijker. De gemeente Stein heeft in 2021 het plaatsingsbeleid laadinfrastructuur vast laten stellen. Het plaatsingsbeleid draagt bij aan een gecontroleerd verloop van de mobiliteitstransitie. Openbare laadpalen worden op basis van

buurtprognoses van laadbehoefte verdeeld over de gemeente. Bovendien wordt in iedere kern tenminste één laadpaal geplaatst. De prioritering ligt bij bestaande parkeerclusters en bij gemeentelijk voorzieningen waarbij de combinatie wordt gezocht met forenzen en bezoekers/toerisme.

Samenvattend

Over het algemeen zijn bewoners, gemeente en ondernemers redelijk positief over de parkeersituatie, zeker als het de eigen woning betreft. Er lijkt geen noodzaak om het gehele parkeerbeleid (zoals de “blauwe” zone) overhoop te halen. Toch zijn er een aantal locaties waar bewoners en ondernemers zeer kritisch op zijn en waar maatregelen zeer gewenst zijn. Deelmobiliteit kan bijdragen aan een betere parkeersituatie, maar partijen zien met name toekomst in het stimuleren van fietsen, door betere fietsvoorzieningen en ook betere stallingsmogelijkheden. En daar waar de parkeerdruk (van auto's) beduidend te hoog is, zoeken in de omgeving naar (geconcentreerde) parkeervoorzieningen. En knelpunten ten aanzien van parkeren die er nu al zijn, proberen op te lossen.

De oplossing voor de aanwezige knelpunten zullen niet altijd met het uitbreiden van parkeerplaatsen worden verholpen, (bijvoorbeeld rondom scholen) maar door het faciliteren van goede fietsvoorzieningen.

2.2 Fietsparkeren

Partijen geven aan dat normen voor fietsparkeren nog geen vereiste zijn, wel zijn er toenemende problemen met het parkeren van andere transportmiddelen binnen het langzaam verkeer (bijvoorbeeld scootmobielen). Het toepassen van fietsparkeernormen heeft hierdoor geen hoge urgentie, maar gezien de voornemens van de gemeente om de komende jaren met name het fietsgebruik te stimuleren kan dit het gebruik aantrekkelijker maken.

De fietsparkeernormen kunnen eenvoudig gebaseerd worden op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie “*Fietsparkeerkencijfers 2019*”, uitgebracht in maart 2020. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bepaalde bandbreedtes. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Omdat fietsparkeernormen nieuw zijn in het parkeernormenbeleid van de gemeente Stein adviseren we om de minimum parkeerkencijfers van het CROW als fietsparkeernormen van toepassing te verklaren. Bij een volgende actualisatie van dit beleid wordt bezien of een verdere verhoging van de fietsparkeernormen wenselijk is. Voor basisscholen geldt bijvoorbeeld dat er per 10 leerlingen tussen de 4 en 6 fietsparkeerplekken beschikbaar moeten zijn. Horecafuncties zoals een luxe restaurant heeft een fietsparkeernorm van 2 per 100 m² en een eenvoudig restaurant en café hebben een fietsparkeernorm van 7 per 100 m² vloeroppervlak. Andere functies zoals een winkelcentrum en supermarkt hebben een norm van respectievelijk 2,5 en 2,7 fietsparkeerplaatsen per 100 m² aan vloeroppervlak.

De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals binnensteden. Daarnaast is er in de kencijfers ook geen onderscheid gemaakt naar type fietsen (bijvoorbeeld kratfietsen, moederfietsen, bakfietsen).

3 Uitwerking beleidssporen

In het voorgaande hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het parkeren in de gemeente Stein beschreven. Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling voor oplossingsrichtingen en acties voor problemen die nu spelen of die in de toekomst kunnen gaan spelen. In onderstaande tabellen zijn de acties in kaart gebracht onderverdeeld in beleidsmatige en uitvoeringstechnische acties:

3.1 Beleidsmatige acties

Actie	Toelichting	Stakeholders	Planning
Actualiseren parkeer richtlijnen	Richtlijnen overnemen (uit het opgestelde beleid 'Standaard Stein') voor het op straat parkeren of het inrichten van parkeervakken zodat daar binnen de gemeente eenduidigheid over ontstaat.	Gemeente Stein	Continu proces, om 2 jaar vernieuwen
Aanleggen publieke laadpunten	Publieke laadpunten aanleggen om gebruik elektrische auto te stimuleren. Inwoners van de gemeente Stein die suggesties voor een locatie hebben, kunnen dit via de website van Vattenfall kenbaar maken. Voorwaarde is wel dat men geen eigen parkeergelegenheid heeft. Vattenfall toetst de aanvragen, maar het is de gemeente die uiteindelijk beslist.	Gemeente Stein, Vattenfall	Korte termijn (1-3 jaar)
Inzetten nieuwe vormen van mobiliteit in beleid	Opnemen eisen deelmobiliteit (zoals deelauto's) en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.	Gemeente Stein, ondernemers	Lange termijn (>3 jaar)
Parkeerregulering toepassen	Parkeerregulering (parkeerschijfzones) toepassen in zones waar de parkeerdruk te hoog is om de parkeerdruk te verlagen en ruimte te creëren voor groen en andere functies op straat.	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)
Centraliseren parkeervoorzieningen	Ruimte maken, bijvoorbeeld door incidentele sloop van woningen, om geconcentreerd parkeren toe te passen. In kleine kernen groentransferia maken. En parkeren in voortuinen te verbieden.	Gemeente Stein	Lange termijn (>3 jaar)
Opstellen nota parkeernormen	In deze korte nota worden de parkeernormen voor bepaalde functies herzien. Hierin worden met name de uitzonderingen	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)

Actie	Toelichting	Stakeholders	Planning
	opgenomen zoals terrassen bij restaurants/café's/ ijssalons meenemen in de bruto oppervlakte.		
Het vormen van een parkeerfonds voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte	Wanneer er niet kan worden voldaan aan de parkeernorm dient er een vast bedrag betaald te worden om een parkeerplaats op straat te realiseren. Dit bedrag dient ten goede te komen aan het realiseren van parkeervoorzieningen in de gemeente.	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)
Opstellen wegsleepverordening	Een nieuwe wegsleepverordening opstellen om in voorkomende gevallen op de weg staande voertuigen te kunnen verwijderen, over te brengen en in bewaring te stellen.	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)
Actualisatie Beleidsregels gehandicaptenparkeren	De beleidsregels voor het gehandicaptenparkeren actualiseren	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)

3.2 Uitvoeringstechnische acties

Actie	Toelichting	Stakeholders	Planning	Kosten
Berg aan de Maas	Verhard en inrichten parkeerterrein/groentransferium nabij het veer (<i>door middel van grasbeton stenen</i>). Om hiermee de parkeerdruk te verlagen in Berger Maasstraat, Kerkstraat.	Gemeente Stein	Reeds aanbesteed, korte termijn (1-3 jaar)	€ 350.000
Oud-Urmond	Stimuleren gebruik parkeerplaats Sint Maartenstraat door middel van het plaatsen van borden	Gemeente Stein	Korte termijn (1-3 jaar)	N.v.t.
Urmond & Stein (OBS de Maaskei)	Bewustwording onder ouders en kinderen vergroten veilige schoolomgeving met betrekking tot parkeren (continu-proces)	Scholen	2023	N.v.t.
Nieuwdorp	In samenwerking met woningbouworganisatie Zaam Wonen maatwerk leveren ten aanzien van parkeerproblematiek	Gemeente Stein, Woningbouworganisatie	Lange termijn (>3 jaar)	N.v.t.

Actie	Toelichting	Stakeholders	Planning	Kosten
Oud-Stein (Kelderstraat)	In samenwerking met ondernemers op de Kelderstraat onderzoeken of parkeren op eigen (achter) terrein mogelijk is.	Gemeente Stein, ondernemers	Korte termijn (1-3 jaar)	N.v.t
Businesspark Stein & Chemelot	Instellen centrale parkeerverbodszone voor gemotoriseerd verkeer (betreft nu alleen voor vrachtwagens) op het terrein.	Gemeente Stein, Businesspark Stein	Korte termijn (1-3 jaar)	€ 10.000

Uit beide actielijsten kan er geconcludeerd worden dat er weinig nieuwe acties nodig zijn, het betreft voornamelijk dezelfde knelpunten. Dit komt overeen met de resultaten van de enquête, waar het parkeren in de gemeente Stein positief wordt ervaren, maar er een clustering is van een aantal knelpunten. De aanwezige knelpunten zijn bekend binnen de gemeente, maar zijn lastig te verhelpen gezien de historische opbouw en ligging van de dorpen.

Bijlage

1. Bestaand Parkeerbeleid (2006)

Parkeerthema's

In het GVVP van de gemeente Stein is parkeren benoemd als één van de belangrijkste thema's. Het doel van het parkeerbeleid is het parkeren en het stallen van auto's zodanig organiseren dat leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet in het gedrang komen.

In het huidige parkeerbeleid (uit 2006) wordt een bezettingsgraad boven de 80% als ongunstig gedefinieerd. De volgende deelgebieden sprongen hierbij in het oog:

- Centrum Oud Stein.
- Centrum Elsloo.
- Centrum Oud Urmond.
- Woonstraten in Berg aan de Maas: Burg Kurversstraat, Past. Kremersstraat, Holsberg (parkeren ten gevolge recreatief fietsen en dubbelzijdig parkeren).
- Woonstraten in Elsloo: Jurgensstraat, Dorpsstraat, Koolweg.
- Horecagebied Havenstraat -Wilhelminaplein in Oud Stein (parkeren repetitie fanfare 3keer per week).
- Tentoonstellingsgebouw in Oud Urmond (parkeren opening tentoonstelling).

Aandachtspunten ontstonden in winkelgebieden veelal uit een concurrerende parkeervraag tussen bezoekers en bewoners.

Als inrichting van de openbare ruimte aanleiding geeft tot niet bedoeld gebruik is dit een aandachtspunt. Van een parkeerprobleem wordt gesproken in de volgende situaties:

- Een hoge parkeerdruk in een straat gecombineerd met een hoge parkeerdruk in omliggende straten.
- Een hoge parkeerdruk gecombineerd met weinig uitwisseling per parkeerplek.
- Een hoge parkeerdruk gecombineerd met veel kortparkeerders.
- Een hoge parkeerdruk gecombineerd met veel foutparkeerders of parkeerders op ongewenste plaatsen.
- Veel foutparkeerders of parkeerders op ongewenste plaatsen.
- Onduidelijke ingerichte infrastructuur.

Voor het opstellen van het parkeerbeleid uit 2006 is geïnventariseerd welke verbeteringen er mogelijk zijn. Aandachtspunten die hierbij naar voren kwamen waren:

- *Oud Stein*
 - Aandacht voor inrichting en bebording (met name bebording naast rijloper).
 - Hoge parkeerdruk Kruisstraat (ter hoogte van frituur).
 - Hoge parkeerdruk Wilhelminaplein.
 - Slechte zichtbaarheid en ligging parkeerterrein kerk.
- *Elsloo*
 - Centrum, groot deel bezet door langparkeerders (eigen personeel).
 - Omliggende straten van centrum worden geconfronteerd met uitwijk gedrag (onwenselijk).
 - Hoge parkeerdruk Dorpstraat (Oud Elsloo).

- *Oud-Urmond*
 - Bewoners kunnen auto's niet voor woning parkeren door hoge parkeerdruk vanwege Horeca. Bezoekers horeca kunnen leeg parkeerterrein aan Burg. Strijkersstraat-St. Maartenstraat niet goed vinden.
- *Berg aan de Maas*
 - Hoge parkeerdruk op Burg. Kurversstraat, Past. Kremersstraat en Holsberg.
 - Komt sporadisch voor dat op verkeersonveilige plekken wordt geparkeerd (aandachtspunt voor handhaving)

Binnen het bestaande parkeerbeleid uit 2006 zijn de volgende beleidsdoelen vastgesteld:

- het optimaal benutten en eerlijk verdelen van (schaarse) ruimte;
- rekening houden met de concurrentie in ruimte die nodig is voor andere functies en ontwikkelingen;
- garanderen en zo nodig verbeteren van de bereikbaarheid gebieden;
- realiseren of behouden van voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand;
- plaats maken voor kort parkeren bij boodschappen winkels.
- het verhogen van leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- zoektijd naar een parkeerplaats verkleinen;
- voorkomen dan wel beperken en daarmee verhogen van de leefbaarheid;
- op peil houden en zo nodig verhogen van de verkeersveiligheid;
- tegengaan van illegaal en foutief parkeren en daarmee verhogen van de verkeersveiligheid.
- het versterken van de economie;
- verbeteren economische positie winkels door goede parkeerregulering;
- versterken van de concurrentiepositie door op Stein afgestemde maatregelen;
- versterken van de historiciteit door afweging ruimte en parkeren.
- nieuwe ontwikkelingen dienen te zorgen voor parkeren op eigen terrein. Het minimumaantal parkeerplaatsen op eigen terrein is vastgelegd in de parkeernormen.

In het geval dat er conflicten zijn tussen diverse groepen parkeerders krijgen de volgende groepen in deze volgorde voorrang:

- bezoekers;
- bewoners;
- werkers.

Dit betekent dat het parkeren bij winkelcentra voor eigen personeel op eigen terrein of verder weg zou kunnen gebeuren.

Vergunningen- en ontheffingenbeleid

De gemeente heeft (in 2006) de maatregelen geselecteerd, die de gemeente zo nodig treft om het parkeren te reguleren. Deze waren afhankelijk van het gebied waar het over gaat. De gemeente beschouwt geld gebonden maatregelen, met name het invoeren van betaald parkeren met parkeerapparatuur, niet als eerstelijns maatregelen. Geselecteerde maatregelen parkeerregulering uit het parkeerbeleid 2006:

1. aanpassingen in de infrastructuur;
2. instellen parkeerverbod;
3. instellen parkeerschijfzone (blauwe zone);
4. reserveren parkeerplaatsen voor bepaalde groepen (exclusief recht);
5. bord "parkeren uitsluitend bewoners" zonder juridische status;
6. uitreiken algemene invalidenparkeerkaart;
7. uitreiken vergunning parkeerplaats op kenteken op basis van APV;
8. uitreiken ontheffing voor parkeerverbod op basis APV (i.s.m. politie);
9. parkeervergunningzone op basis van parkeerverordening;

10. invoeren decentraal parkeren;
11. afspraken maken om parkeerruimte van bijvoorbeeld bedrijven op zaterdag beschikbaar te stellen voor algemeen gebruik.

Aanleg individuele en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De ministeriële regeling is van toepassing. Algemene invalidenparkeerplaatsen worden toegepast nabij openbare gebouwen en andere bestemmingen waar mensen met een handicap regelmatig komen. Op elke 50 gewone parkeerplaatsen wordt gerekend met 1 invalidenparkeerplaats. De afmeting van een invalidenparkeerplaats is groter dan normaal. Algemene invalidenparkeerplaatsen worden voorzien van het desbetreffende verkeersbord (bord E6, RVV). Bij vaste gebruikers bestaat de mogelijkheid om een parkeerplaats op kenteken te reserveren; hiervoor gelden nadere regels.

In de toekomst is het belangrijk dat de maximale loopafstand door een arts wordt vastgesteld.

Bijlage

2. Kaart gebiedstypologieën gemeente Stein

