

Parkeeradvies centrum Heeze

Gemeente Heeze-Leende



Colofon

Titel rapport : Parkeeradvies centrum Heeze
Projectnummer : 20073.1
Referentienummer : 20073.1 B6 rap01-C dhe
Datum : 22 december 2020
Revisie : C
Datum revisie : 2 maart 2021

Opdrachtgever : Gemeente Heeze-Leende
Adres : Jan Deckersstraat 2
Plaats : Heeze
Contactpersoon : Ron Lavrijsen
Kenmerk opdracht : 458991/1300376

Contactpersoon RA infra BV : D.F.P. (Dirk) van der Heijden
Auteur rapportage : D.F.P. (Dirk) van der Heijden

Rapportage

Naam: D.F.P. (Dirk) van der Heijden
Email: d.vdheijden@rainfra.nl
Functie: *Adviseur verkeer & mobiliteit*

Handtekening:



Datum: 2 maart 2021

Autorisatie

Naam: R.W.A. (Rene) van de Weideven
Email: r.vdweideven@rainfra.nl
Functie: *Vestigingsmanager*

Handtekening:



Datum: 2 maart 2021

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Leeswijzer	3
2.	Parkeeronderzoek	4
2.1.	Onderzoeksopzet.....	4
2.2.	Resultaten.....	5
3.	Parkeerregulering.....	9
3.1.	Vraagstelling	9
3.2.	ParkeerVisie.....	9
3.3.	Advies	10
4.	Verplaatsen parkeerplaatsen	11
4.1.	Opgave.....	11
4.2.	Bestaande situatie	11
4.3.	Verkenning mogelijkheden.....	12
4.4.	Advies	15
5.	Laden en lossen	19
5.1.	Opgave.....	19
5.2.	Bestaande situatie	19
5.3.	Advies	21
BIJLAGE I	Bezettingsgraad en parkeermotief.....	23

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Diverse ontwikkelingen in Heeze bieden kansen en ruimte om het centrum levendiger te maken met een andere inrichting. Denk hierbij onder andere aan de volgende ontwikkelingen: het voltooiën van de randweg, de verplaatsing van de Albert Heijn en een nieuwe bestemming voor het voormalige Zuidzorggebouw. De gemeenteraad van Heeze-Leende heeft in april 2019 een 10-puntenplan vastgesteld waarin ze de 10 doelstellingen voor het centrum van Heeze bepaald heeft. Tijdens een zogenaamde roadshow in oktober 2019 zijn aan de hand van deze doelstellingen kansen voor het centrum verzameld. Deze kansen zijn vertaald in een kansenkaart. De gemeenteraad heeft deze kansenkaart in februari 2020 vastgesteld. De komende jaren wil de gemeente samen met de ondernemers, bewoners en gebruikers van het centrum aan de slag met deze kansen. Dit traject noemt de gemeente 'Centrumontwikkeling Heeze'.

In het kader van deze centrumontwikkeling is het parkeren een onderwerp dat nadere aandacht behoeft. Met de openstelling van de randweg verandert de situatie in het centrum. Doorgaand (vracht)verkeer gaat meer gebruik maken van deze randweg. De afname van verkeer biedt dan gelijk kansen voor de voorziene centrumontwikkeling. De volgende onderzoeksvragen ziet de gemeente dan ook graag beantwoord:

- In hoeverre is het wenselijk om een vorm van parkeerregulering in te stellen?
- In hoeverre is het mogelijk en haalbaar om de (langs)parkeerplaatsen aan de doorgaande weg door het centrum (Kapelstraat en Jan Deckersstraat) te verplaatsen naar de andere kant van de bebouwing aan het lint (= 2^e lijn)?
- Hoe kan het laden en lossen het beste vorm worden gegeven in het centrumgebied?

Om de bovenstaande onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden en hier weloverwogen keuzes in te kunnen maken, heeft de gemeente Heeze-Leende behoefte aan inzicht in het huidige parkeergedrag in het centrum. Een parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden om hier inzicht in te verkrijgen. De onderzoeksresultaten staan mede aan de basis van voorliggend parkeeradvies. Het advies is input voor de verdere uitwerking van de opgaven voor de gewenste centrumontwikkeling.

In het onderzoek is ook een knelpuntinventarisatie voor de Jan Deckersstraat en Kapelstraat betrokken, welke door de lokale winkeliersvereniging in de zomer van 2020 in beeld is gebracht. Dit zijn knelpunten waar winkeliers in de dagelijkse praktijk tegenaan lopen. Indien relevant voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zijn deze in het onderzoek meegenomen.

1.2. Leeswijzer

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn in een separate rapportage opgenomen welke als bijlage van dit adviesrapport fungeert. In hoofdstuk 2 is ingezoomd op de uitgangspunten van dit parkeeronderzoek en is een samenvatting gegeven van de resultaten. Hierbij is nader ingezoomd op het centrum-/winkelgebied. Vervolgens is in hoofdstuk 3 advies gegeven over de wenselijkheid van een vorm van parkeerregulering in het centrum van Heeze. Hoofdstuk 4 gaat verder in op de mogelijkheden voor het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de 2^e lijn. En tenslotte is ingezoomd hoe het laden en lossen het beste kan worden vormgegeven (hoofdstuk 5).

2. Parkeeronderzoek

2.1. Onderzoekopzet

Een parkeeronderzoek heeft begin oktober 2020 plaatsgevonden om inzicht te geven in de huidige parkeersituatie voor zowel voertuigen als fietsen in en rondom het centrum van Heeze. In onderstaande afbeeldingen zijn de onderzoeksgebieden voor beide onderzoeken afgebeeld. Met de resultaten uit het onderzoek is antwoord gegeven op de onderstaande vragen.

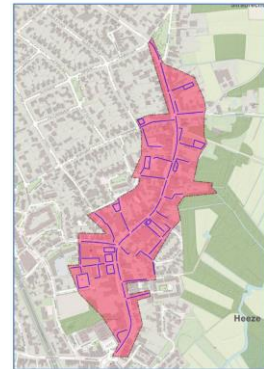
Parkeeronderzoek voertuigen

- Wat is de daadwerkelijke (openbare) parkeercapaciteit in het gehele onderzoeksgebied?
- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad in het gehele onderzoeksgebied?
- Hoeveel bewoners, langparkeerders/werkers en kortparkeerders/bezoekers (motief) maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het gehele onderzoeksgebied?
- Wat is de herkomst van de geparkeerde voertuigen?



Fietsparkeeronderzoek

- Wat is het aantal fietsparkeerplekken in het centrumgebied?
- Wat is het aantal gestalde (brom-)fietsen en bakfietsen in het centrum, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de fietsen die in de rekken staan, (brom-)fietsen nabij een fietsparkeervoorziening en (brom-)fietsen los geplaatst?



Het onderzoek richt zich op de (semi-)openbare parkeergelegenheden. Dit zijn de parkeerplaatsen in de openbare ruimte en de parkeerplaatsen op privéterrein waarvan het voor een passant redelijkerwijs niet te zien is dat het om privéterrein gaat.

Een volledig overzicht van de gehanteerde uitgangspunten en de resultaten van het parkeeronderzoek staan weergegeven in het rapport *'Parkeeronderzoek Heeze, Centrum en schil'* [Bureau de Groot Volker, november 2020]. Dit rapport is te raadplegen via www.heeze-leende.nl/centrumontwikkeling.

Aandachtspunten onderzoek

Met de gehanteerde uitgangspunten binnen het parkeeronderzoek is getracht een representatief beeld te krijgen van parkeersituatie in het centrum van Heeze. Vanwege het Corona-virus heeft het kabinet op 26 september 2020 – voorafgaand aan de parkeertellingen – de maatregelen aangescherpt. Onder andere de volgende maatregelen waren van kracht ten tijde van het onderzoek:

- Het oude advies om zoveel mogelijk thuis te werken wordt: werk thuis, tenzij het echt niet anders kan;
- Beperk je reisbewegingen;
- Enkele generieke regels om de groepsgrootte overal te beperken;
- Voor alle horeca geldt: laatste inloop om 21 uur en sluiten om 22 uur.

Op 14 oktober, zijn verdergaande maatregelen van kracht geworden. Tijdens deze gedeeltelijke lockdown waren onder de volgende maatregelen van kracht en op het moment van tellen golden deze maatregelen dus niet:

- Alle eet- en drinkgelegenheden sluiten de deuren. Afhalen blijft wel mogelijk. Uitgezonderd zijn onder andere: hotels voor hotelgasten en uitvaartcentra;
- Winkels in de detailhandel sluiten uiterlijk om 20:00 uur. Koopavonden worden afgeschaft.

De maatregelen rondom het Corona-virus hebben invloed op de resultaten. Om een (globaal) oordeel over de representativiteit te kunnen geven zijn de resultaten vergeleken met de resultaten uit een parkeeronderzoek van 2016. Voor de opmaak van de gemeentelijke ParkeerVisie hebben destijds in het centrum van Heeze tellingen plaatsgevonden. Voorzichtigheid is in de vergelijking geboden omdat deze gegevens alweer enkele jaren oud zijn. De resultaten zijn op gebiedsniveau vergeleken waarbij de Kapelstraat, Jan Deckersstraat en enkele parkeerterrein (parkeerterrein achter het voormalige Rabobankgebouw, bij de Action, Albert Heijn en voor het gemeentehuis / Zuidzorggebouw) in de vergelijking zijn meegenomen. In onderstaande tabel is de bezettingsgraad op vergelijkbare momenten voor beide jaren in beeld gebracht.

Bezettingsgraad	di. 10-11 uur	di. 14-15 uur	di. 16-17 uur	do. 10-11 uur	do. 14-15 uur	do. 15-16 uur	do. 19-20 uur
Onderzoek 2016	57%	60%	56%	67%	57%	51%	36%
Onderzoek 2020	67%	70%	58%	65%	72%	68%	44%

Uit de tabel blijkt dat de bezettingsgraad in 2020 op vrijwel alle momenten hoger is dan gemeten in 2016. Op basis van de resultaten is de voorzichtige aanname dat de op dat moment geldende Corona-maatregelen mogelijk weinig/bepaalde invloed hebben gehad op het (bezoekers)parkeren in het centrum van Heeze (in de nabijheid van detailhandel).

Op het moment van het onderzoek wordt meer thuisgewerkt. Buiten de winkelstraat kan dit een groter effect hebben. Dit kan tot gevolg hebben dat auto's van bewoners tijdens het onderzoek in het gebied geparkeerd staan, die ervoor overdag tijdens werkdagen niet gestaan hadden. Ook andersom staan er minder auto's van medewerkers die in het gebied werken. Dit is vooral het geval bij (de parkeerplaatsen rondom) het gemeentehuis. Medewerkers van de gemeente Heeze-Leende werken veelal vanuit huis waardoor de parkeerdruk in deze omgeving op werkdagen veel lager is. Dit blijkt ook uit de resultaten. In 2016 had het parkeerterrein achter het gemeentehuis een maximale bezetting van 63% en in 2020 17%.

2.2. Resultaten

In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit het parkeeronderzoek aangehaald. Vanwege de focus van het parkeeradvis is vooral ingezoomd op het centrumgebied met de Kapelstraat en de Jan Deckersstraat.

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad, ook wel parkeerdruk genoemd, geeft aan hoeveel procent van de huidige parkeercapaciteit benut wordt. In bijlage I is de bezettingsgraad voor het gehele onderzoeksgebied op kaart aangeduid. Het moment om 14 uur is op nagenoeg alle onderzoeksdagen maatgevend voor de bezettingsgraad in het centrumgebied.

Op de volgende pagina is de bezettingsgraad voor alleen het centrum-/winkelgebied inzichtelijk gemaakt. Op basis van de indeling uit het parkeeronderzoek is de indeling voor het centrum gebaseerd op de volgende deelgebieden:

- parkeerterrein 1 (bij Albert Heijn);
- parkeerterrein 2 (voor gemeentehuis / Zuidzorg);
- centrum 1 (vanaf rotonde Wilhelminaplein tot Schoolstraat);
- centrum 2 (vanaf Schoolstraat tot Boschlaan);
- centrum 3 (vanaf Boschlaan tot Burgemeester Coxlaan).

Deelgebieden centrum	capaciteit	dinsdag 6 oktober								donderdag 8 oktober								zaterdag 10 oktober							
		nacht		10-11 uur		14-15 uur		16-17 uur		10-11 uur		14-15 uur		16-17 uur		19-20 uur		10-11 uur		14-15 uur		16-17 uur		19-20 uur	
		parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting	parkeerdruk	bezetting
Parkeerterrein 1	48	5	10%	17	35%	36	75%	24	50%	23	48%	32	67%	34	71%	19	40%	33	69%	45	94%	41	85%	22	46%
Parkeerterrein 2	44	4	9%	38	86%	28	64%	25	57%	48	109%	40	91%	41	93%	24	55%	34	77%	44	100%	32	73%	24	55%
Centrum 1	25	7	28%	18	72%	19	76%	18	72%	15	60%	22	88%	19	76%	12	48%	19	76%	24	96%	18	72%	17	68%
Centrum 2	49	15	31%	32	65%	39	80%	36	73%	28	57%	35	71%	30	61%	30	61%	23	47%	32	65%	36	73%	25	51%
Centrum 3	24	24	100%	20	83%	22	92%	20	83%	16	67%	20	83%	19	79%	23	96%	24	100%	27	113%	26	108%	19	79%
Totaal	190	55	29%	125	66%	144	76%	123	65%	130	68%	149	78%	143	75%	108	57%	133	70%	172	91%	153	81%	107	56%

Uit het overzicht blijkt dat:

- de bezettingsgraad in het centrum op zaterdagmiddag het hoogst is (91%);
- de bezettingsgraad in het centrum op werkdagen niet boven 78% uit komt;
- in het deelgebied Boschlaan – Burgemeester Coxlaan het vaakst de bezettingsgraad boven de 85% uit komt, zelfs in de nachtperiode met een volledige bezetting (100%). Op meerdere momenten bedraagt de bezettingsgraad $\geq 100\%$;
- het parkeerterrein voor het gemeentehuis / Zuidzorg ook meerdere malen in de week een (te) hoge bezetting heeft (op 5 momenten $>85\%$).

In de verkeerskunde wordt een maximale acceptabele bezettingsgraad van 85% vaak gehanteerd bij een hoog aandeel kortparkeerders. Bij hogere bezettingsgraden neemt de kans op zoekverkeer toe met als gevolg rondrijbewegingen en een grotere kans op foutparkeren. Op basis van de resultaten en voorgaande bevindingen concluderen we dat in het centrum geen parkeerprobleem aanwezig is. Er zijn voldoende parkeerplaatsen en het foutparkeren is beperkt. Op piekmomenten, waaronder op zaterdagmiddag, is de bezettingsgraad hoog. In de schil is op diverse locaties meer dan voldoende vrije parkeerruimte aanwezig om eventueel uit te wijken. Dit kan betekenen dat parkeerders mogelijk iets verder moeten lopen van/naar de bestemming.

Parkeermotief

Met het parkeermotief wordt het doel bepaald waarmee de parkeerder staat geparkeerd. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen: bewoner, langparkeerder/werknemer en kortparkeerder/bezoeker. In bijlage I is het parkeermotief op kaart aangeduid. In de volgende overzichten is per meetmoment de verdeling van het parkeermotief in beeld gebracht. De verdeling is gebaseerd op het aantal parkeerders en zegt niets over de bezettingsgraad. Met een blauwe kleur is het aandeel $>50\%$ aangeduid.

Deelgebieden centrum	dinsdag 6 oktober									donderdag 8 oktober											
	10-11 uur			14-15 uur			16-17 uur			10-11 uur			14-15 uur			16-17 uur			19-20 uur		
	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder
Parkeerterrein 1	12%	12%	76%	3%	14%	83%	0%	21%	79%	4%	17%	78%	6%	16%	78%	3%	15%	82%	11%	0%	89%
Parkeerterrein 2	8%	39%	53%	14%	54%	32%	16%	48%	36%	8%	60%	31%	10%	78%	13%	7%	63%	29%	8%	46%	46%
Centrum 1	28%	22%	50%	16%	26%	58%	28%	28%	44%	40%	27%	33%	23%	27%	50%	26%	26%	47%	42%	0%	58%
Centrum 2	28%	19%	53%	15%	23%	62%	19%	22%	58%	25%	11%	64%	20%	14%	66%	17%	23%	60%	33%	10%	57%
Centrum 3	60%	25%	15%	50%	36%	14%	60%	35%	5%	56%	19%	25%	40%	20%	40%	68%	16%	16%	65%	0%	35%

Deelgebieden centrum	zaterdag 10 oktober											
	10-11 uur			14-15 uur			16-17 uur			19-20 uur		
	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder	bewoner	langparkeerder	kortparkeerder
Parkeerterrein 1	6%	9%	85%	4%	11%	84%	2%	15%	83%	14%	9%	77%
Parkeerterrein 2	6%	62%	32%	0%	59%	41%	0%	84%	16%	4%	46%	50%
Centrum 1	32%	21%	47%	25%	17%	58%	33%	17%	50%	41%	12%	47%
Centrum 2	43%	0%	57%	28%	6%	66%	25%	6%	69%	52%	0%	48%
Centrum 3	58%	21%	21%	37%	22%	41%	54%	15%	31%	74%	0%	26%

Voor het centrumgebied blijkt dat:

- van het aantal parkeerders de kortparkeerder het grootste aandeel heeft in het motief. Op alle momenten, uitgezonderd op zaterdagavond, is het hoge aandeel kortparkeerders in twee of drie deelgebieden terug te zien;
- kortparkeerders maken het meeste gebruik van het parkeerterrein bij de Albert Heijn (parkeerterrein 1) en de Kapelstraat tussen de Schoolstraat en Boschlaan (centrum 2);
- het aandeel bewoners is hoog in centrum 3, het noordelijkste gedeelte van de Kapelstraat. In de avonduren nemen bewoners in het deelgebied centrum 2 (tussen Schoolstraat en Boschlaan) een groot aandeel voor rekening;
- langparkeerders op het parkeerterrein voor het gemeentehuis / Zuidzorg een belangrijk aandeel innemen.

Aan de hand van het parkeermotief blijkt dat kortparkeerders (bezoekers) het belangrijkste aandeel innemen in het centrumparkeren.

Herkomst parkeerders

Op basis van de postcode van herkomst van de in het onderzoeksgebied geregistreerde voertuigen is de herkomst van parkeerders bepaald – zie onderstaande tabel. Het grootste deel van het geregistreerd aantal voertuigen is afkomstig uit Heeze (31% tot 48% op de verschillende onderzoeksdagen), gevolgd door Geldrop (7% tot 12%) en Leende (5% tot 6%).

	Dinsdag 6 okt. 2020		Donderdag 8 okt. 2020		Zaterdag 10 okt. 2020	
Plaats	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Heeze	410	48%	177	31%	185	33%
Geldrop	63	7%	57	10%	68	12%
Leende	41	5%	32	6%	36	6%
Eindhoven	40	5%	24	4%	40	7%
Sterksel	20	2%	25	4%	18	3%
Valkenswaard	20	2%	12	2%	7	1%
Veldhoven	15	2%	9	2%	7	1%
Helmond	15	2%	15	3%	13	2%
Someren	14	2%	8	1%	9	2%
Overige (o.a. lease)	28	3%	30	5%	37	7%
Totaal	853	100%	575	100%	568	100%

Herkomst voertuigen per plaats [Bureau de Groot Volker]

Kijkend naar de herkomst van de parkeerders, op de drukste momenten van de drie onderzoeksdagen, blijkt dat tussen de verschillende dagen geen grote verschillen waar te nemen zijn. Voor het aandeel afkomstig uit het onderzoeksgebied is dit 26% tot 27%. Uit de wijken Engelse Tuin, Weibossen, Nieuwe Hoeve en Heeze Zuid is dit 17% tot 20%.

Fietsparkeren

Ongeveer 25% tot 30% van de parkeerders komt uit de gemeente Heeze-Leende (de parkeerders uit het onderzoeksgebied niet meegenomen). Afstanden binnen de gemeente, en zeker binnen de kern van Heeze, zijn allemaal op meer dan acceptabele fietsafstanden (tot 5 kilometer). Uit de tellingen van het fietsparkeeronderzoek is gebleken dat op de drukste momenten de bezettingsgraad niet hoger is dan 35%. Het inzetten op fietsstimulering draagt bij om de automobiliteit van/naar het centrum van Heeze terug te dringen. Er zijn voldoende stallingen waardoor kansen vooral gericht zijn op: verbeteren fietsinfrastructuur (veilig en direct) en communicatie en verleiding (fietscampagnes en beloningsacties).

3. Parkeerregulering

3.1. Vraagstelling

Binnen de gemeente Heeze-Leende is, op enkele locaties na, geen parkeerregulering aanwezig. De gemeente heeft in haar parkeerbeleid staan dat het toepassen van regulering niet binnen de gedachte valt om een gastvrije gemeente te zijn. En daarom alleen bij uitzondering wordt toegepast. Het niet regelen vormt een belangrijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de kernen. Op basis van parkeeronderzoeken uit het verleden is er geen aanleiding geweest voor het instellen van een parkeerregulering. Vormen van parkeerregulering zijn: betaald parkeren, blauwe zone (parkeerschijfzone) of vergunninghoudersparkeren.

Tijdens een participatiebijeenkomst met de gemeente in maart 2020 is het instellen van een blauwe zone uitvoerig besproken. In een blauwe zone worden parkeergelegenheden vrij gehouden voor kort parkerende bezoekers vanwege de beperkte tijdsduur (gebruik van parkeerschijf). De blauwe zone kan gelden op bepaalde dagen of uren.

Met het verrichte parkeeronderzoek is de bestaande parkeersituatie opnieuw uitgebreid in beeld gebracht met inzicht in de bezettingsgraad en het parkeermotief. Voor de gemeente is dit onderzoek aanleiding om opnieuw af te wegen of een vorm van regulering van meerwaarde is voor het parkeren in het centrum van Heeze. De uitgangspunten uit de gemeentelijke ParkeerVisie en de onderzoeksresultaten zijn input voor deze afweging en bijbehorend advies.

3.2. ParkeerVisie

In de ParkeerVisie Heeze-Leende staat het volgende vermeld over de invoering van parkeerregulering:

Regulering werkt alleen als er sprake is van structurele parkeerproblemen. Wanneer de parkeerdruk in een gebied echter te groot wordt, kan de gemeente besluiten een vorm van regulering in te stellen. Hierbij geldt dat parkeerregulering niet op zichzelf staat, maar effecten heeft op zowel de omgeving als op verschillende doelgroepen. In verschillende situaties is bijvoorbeeld na het instellen van parkeerregulering sprake van 'overloop' (overlast in nabijgelegen gebieden). Het systeem werkt alleen als de gebruiker zich gedraagt zoals bedoeld.

De eventuele overweging voor een vorm van parkeerregulering begint bij het signaleren van een parkeerprobleem. Klachten worden geverifieerd en/of de gemeente stelt een parkeeronderzoek in om objectief inzicht te krijgen in de problemen. Waar doen de problemen voor, hoe groot zijn deze problemen en wat is de oorzaak? Eenmaal inzicht in het probleem kan met het beoogde doel gericht naar oplossingsrichtingen worden gezocht. Wanneer het niet mogelijk is om met ruimtelijke oplossingen (bijvoorbeeld aanpassen inrichting) het probleem aan te pakken, kan de gemeente kiezen voor een vorm van regulering.

Het voorgaande maakt duidelijk dat een vorm van parkeerregulering wordt overwogen als hier een aantoonbare noodzaak toe is.

3.3. Advies

In het centrum van Heeze is vanaf de rotonde Wilhelminaplein tot aan de aansluiting met Strabrecht een parkeerverbodzone aanwezig. In een dergelijke zone mag alleen in de aangegeven parkeervakken worden geparkeerd. Deze parkeervakken bepalen gezamenlijk de parkeercapaciteit in het centrum-/winkelgebied. Een vorm van regulering geeft invulling aan het parkeerbeleid om onder andere de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk over de verschillende doelgroepen te verdelen.

Zoals aangegeven in de ParkeerVisie moet sprake zijn van een aantoonbare noodzaak om parkeerregulering te overwegen. Op basis van de (objectieve) resultaten van het parkeeronderzoek blijkt dat deze noodzaak nu niet aanwezig is in het centrum van Heeze. Hierbij is integraal gekeken naar de verschillende belangen van bewoners, bezoekers en ondernemers. Vanwege onderstaande argumenten is het advies om geen parkeerregulering te overwegen:

- Er is geen parkeerprobleem omdat de parkeercapaciteit toereikend is. Weliswaar is op piekmomenten, waaronder op zaterdagmiddag, sprake van een hoge parkeerdruk maar in de schil rondom het centrum-/winkelgebied is meer dan voldoende vrije parkeerruimte aanwezig;
- Op basis van het parkeermotief staan vooral kortparkeerders geparkeerd in de Jan Deckersstraat, Kapelstraat en op diverse locaties in de schil. Dit betekent dat zij nabij de winkelvoorzieningen kunnen parkeren. Voor ondernemers is het belangrijk dat bezoekers op deze locaties voldoende parkeerruimte hebben (korte loopafstanden in relatie tot de parkeerduur);
- Langparkeerders staan vooral geparkeerd in de schil rondom het centrum-/winkelgebied. De schil is een geschikte locatie omdat deze doelgroep vaak langer in het centrum verblijft en dan ook een grotere loopafstand accepteert. Op locaties waar langparkeerders in het 'centrum' staan geparkeerd is over het algemeen nog restruimte aanwezig. In combinatie met het 1^e punt zorgen deze langparkeerders niet tot een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers;
- In enkele secties van het 'centrum' neemt het bewonersparkeren op alle dagen een belangrijk aandeel in van het parkeermotief. Op zaterdag is dit in grotere mate aanwezig dan op werkdagen. Op zaterdagen is sprake van een deelgebruik van parkeervoorzieningen. Bewoners uit het centrum zijn meer thuis aanwezig en het centrum wordt druk bezocht. Op basis van de parkeertellingen leidt dit deelgebruik van bewoners- en bezoekersparkeren niet tot parkeerproblemen (tekort aan parkeerplaatsen en/of toename foutparkeren). Voor bezoekers zijn over het algemeen voldoende parkeerplaatsen aanwezig;
- De invoering van een vorm van parkeerregulering vraagt om structurele handhavingscapaciteit om het gewenste effect te bereiken;
- In het centrum zijn enkele ontwikkelingen voorzien die van invloed kunnen zijn op het parkeer(gedrag). Denk hierbij aan de verplaatsing van de Albert Heijn en de herontwikkeling van het voormalig Zuidzorggebouw en omgeving. Ook bij andere grootschalige(re) ontwikkeling dient het toekomstig parkeergedrag in ogenschouw te worden genomen. Voorkomen moet worden dat er een scheefgroei ontstaat wat leidt tot parkeerproblemen. Per ontwikkeling beoordelen of bestaande situatie gehandhaafd kan blijven of andere maatregelen gewenst zijn om problemen te voorkomen.

Samenvattend

- Geen noodzaak aanwezig om voor nu een vorm van parkeerregulering in het centrum van Heeze te overwegen.

4. Verplaatsen parkeerplaatsen

4.1. Opgave

Eén van de opgaven uit de kansenkaart is gericht op de inrichting van de Kapelstraat.

Deze straat kan een prettiger verblijfsgebied worden door aandacht te besteden aan de inrichting van de openbare ruimte. Voor een kwaliteitsimpuls worden mogelijkheden gezien wanneer het langsparkeren aan de Kapelstraat naar de 2^e lijn kan worden verplaatst (in de schil en/of achter winkelpanden). Door toevoeging van groen en hoogwaardig straatmeubilair ontstaat een groener en rustiger straatbeeld dat uitnodigt om te flaneren. In het huidige functioneren van het centrum neemt het parkeren een belangrijke rol in. Men kan gratis en in veel gevallen nabij de winkelveorzieningen parkeren. Hiermee rekening houdend is het wenselijk om de mogelijkheden voor het verplaatsen van de parkeerplaatsen in het winkellint te verkennen. De gemeente Heeze-Leende heeft aangegeven dat dit geldt voor de gehele route door het centrum (Kapelstraat en Jan Deckersstraat). Focus ligt op het gedeelte van de Kapelstraat tussen de vijsprong bij De Zwaan en het gemeentehuisplein.



Een andere kans voor het vergroten van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum is de mogelijk nieuwe invulling van het gebied rond het gemeentehuisplein en –tuin. De invulling staat nog niet vast, maar heeft naar verwachting gevolgen voor het parkeren aan de voorzijde. Wanneer het parkeren (deels) wordt verplaatst naar bijvoorbeeld de parkeerplek achter het gemeentehuis ontstaat meer ruimte voor de invulling van nieuwe functies op en rondom het plein.

Voor het beoordelen van het parkeervraagstuk dient ook rekening te worden gehouden met de verhuizing van de Albert Heijn, welke nu is gevestigd bij het Vullingspark. Op de nieuwe locatie dient de Albert Heijn op eigen terrein in voldoende parkeerruimte te voorzien (ruim 80 parkeerplaatsen zijn in het plan opgenomen). Het bestaande pand gaat op termijn een nieuwe invulling krijgen. Daaraan gekoppeld is in de kansenkaart opgenomen om de openbare ruimte, waaronder het huidige parkeerterrein, dusdanig in te richten dat er meer verbindingen ontstaan door het Vullingspark naar het achterliggende natuurgebied.

Een verkenning naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de (langs)parkeerplaatsen aan het winkellint heeft plaatsgevonden. Hierbij is gelijk een doorkijk gemaakt naar de overige ontwikkelingen zoals een andere invulling van het gebied rond het gemeentehuisplein en -tuin en de verhuizing van de Albert Heijn. De resultaten van de verkenning staan in de volgende paragrafen verwoord.

4.2. Bestaande situatie

Om de mogelijkheden voor het verplaatsen van de (langs)parkeerplaatsen aan het winkellint te verkennen, is allereerst de bestaande situatie in kaart gebracht. Met de resultaten uit het parkeeronderzoek is in beeld gebracht hoeveel parkeerplaatsen aan het winkellint zijn gelegen – zie onderstaande tabel. Dit bepaalt uiteindelijk de opgave voor verplaatsing.

Deelgebied	Aantal openbare parkeerplaatsen (excl. laden en lossen)				
	langs	haaks	schuin	overig	totaal
Centrum 1 - Jan Deckersstraat	23	0	0	0	23
Centrum 2 - Kapelstraat	32	14	0	0	46
Centrum 3 - Kapelstraat	15	0	9	0	24
<i>Subtotaal</i>	<i>70</i>	<i>14</i>	<i>9</i>	<i>0</i>	<i>93</i>
Parkeerterrein 1 - Vullingspark	-	-	-	48	48
Parkeerterrein 2 - Gemeentehuisplein	-	-	-	44	44
<i>Subtotaal</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>92</i>	<i>92</i>
TOTAAL	70	14	9	92	185

Langs de gehele centrumroute Jan Deckersstraat – Kapelstraat zijn in totaal 70 langsparkerplaatsen aanwezig. Verder zijn er in het gebied:

- 14 haakse parkeerplaatsen (na)bij het gezondheidscentrum;
- 9 schuinparkeerplaatsen op de hoek Boschlaan/Kapelstraat;
- 48 parkeerplaatsen op het parkeerterrein bij de huidige AH;
- 44 parkeerplaatsen op het gemeentehuisplein.

In dit onderzoek is bekeken in hoeverre de 70 langsparkerplaatsen en (een deel van) de 44 parkeerplaatsen op het gemeentehuisplein kunnen verplaatsen naar de 2^e lijn.

4.3. Verkenning mogelijkheden

Per deelgebied zijn de mogelijkheden voor het verplaatsen van de langsparkerplaatsen beoordeeld. Met de opgave is bekeken:

- of in de omgeving binnen acceptabele loopafstanden voldoende vrije parkeerruimte aanwezig is zonder dat dit parkeeroverlast veroorzaakt. Met behulp van de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% [ParkeerVisie Heeze-Leende] is het aantal vrije parkeerplaatsen bepaald tijdens het maatgevende meetmoment;
- hoeveel (extra) parkeerplaatsen in de schil beschikbaar moeten zijn dan wel aangelegd moeten worden wanneer de (langs)parkeerplaatsen in het projectgebied worden opgeheven;
- waar eventuele extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd ter compensatie.

Kapelstraat, Boschlaan – Burgemeester Coxlaan (centrum 3)

Dit gedeelte van de Kapelstraat kenmerkt zich door een diversiteit aan functies: wonen, werken, winkelen en horeca. Dit is ook terug te zien in de resultaten van het parkeeronderzoek op basis van het parkeermotief. Er zijn 15 langsparkerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen kennen op veel momenten een hoge bezettingsgraad. Dit zien we ook terug in de nacht waarbij alle langsparkerplaatsen bezet zijn. Kortparkeerders wijken vanwege de hoge bezetting ook uit naar de schil, waaronder het Strabrecht en de Boschlaan.

Om de 15 parkeerplaatsen te kunnen laten vervallen, dienen zowel voor bewoners en bezoekers voldoende alternatieven in de directe omgeving beschikbaar te zijn. In onderstaande tabel zijn de effecten inzichtelijk gemaakt bij het laten vervallen van de 15 parkeerplaatsen waarbij is uitgegaan van de maximale parkeerdruk per onderzoeksdag.

Hieruit blijkt:

- dat voor bewoners onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de directe omgeving. Een oplossing is om de 18 parkeerplaatsen op eigen terrein achter makelaardij Olav toegankelijk te laten zijn voor het (bewoners)parkeren. Dit vraagt om afstemming over de mogelijkheden en bij medewerking ook om afspraken over het gebruik. Mogelijk dat enkele bewoners te maken krijgen met een loopafstand van >100 meter. Aandachtspunt zijn de haakse parkeerplaatsen aan de Boschlaan. Vanwege de beperkte diepte van deze parkeerplaatsen zijn deze geen volwaardig alternatief. Grotere voertuigen staan deels op de rijbaan waardoor men terughoudend kan zijn om deze parkeerplaatsen te gebruiken. Om deze te laten voldoen, moeten hier langspaarkeerplaatsen van gemaakt worden. Dit heeft negatieve gevolgen voor de parkeercapaciteit;
- op alle maatgevende momenten – rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85% - onvoldoende vrije parkeerruimte in de directe omgeving aanwezig is. Hierin is ook uitgegaan van een blijvend gebruik van de semi-openbare parkeerplaats.

Deelgebied	capaciteit	huidige bezettingsgraad							
		nacht		di. 6 okt. 14u		do. 6 okt. 14u		za. 6 okt. 14u	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Centrum 3 - langsparkeren (secties 161, 163)	15	15	100%	14	93%	12	80%	18	120%
Centrum 3 - schuinparkeren (secties 160)	8	9	113%	8	100%	8	100%	9	113%
Schil / overig (secties 159, 162, 166*)	50	15	30%	36	72%	30	60%	34	68%
TOTAAL - bestaande situatie	73	39	53%	58	79%	50	68%	61	84%
Effect verplaatsen parkeerplaatsen									
parkeercapaciteit totaal	58	39	67%	58	100%	50	86%	61	105%
parkeercapaciteit o.b.v. 85%	49	39	79%	58	118%	50	101%	61	124%
* parkeerplaats semi-openbaar									

Kapelstraat, Schoolstraat – Boschlaan (centrum 2)

Aan het winkellint parkeren vooral bewoners en bezoekers. Bezoekers nemen hierin het belangrijkste aandeel in. Op dit gedeelte van de winkellint zitten ook de meeste voorzieningen (detailhandel). Er zijn 32 langspaarkeerplaatsen aanwezig en 14 haakse parkeerplaatsen. De 14 parkeerplaatsen blijven gehandhaafd omdat deze op eigen terrein zijn gelegen. In het parkeeronderzoek is geen onderscheid gemaakt naar de bezetting van de verschillende parkeerplaatsen. Gezien de bezettingsgraad worden alle parkeervoorzieningen op alle momenten goed gebruikt. In de nacht is ca. een derde van de parkeerplaatsen bezet.

Om de 32 parkeerplaatsen te kunnen laten vervallen, dienen zowel voor bewoners en bezoekers voldoende alternatieven in de directe omgeving beschikbaar te zijn. In onderstaande tabel zijn de effecten inzichtelijk gemaakt bij het laten vervallen van de 32 parkeerplaatsen waarbij is uitgegaan van de maximale parkeerdruk per onderzoeksdag. Hieruit blijkt:

- dat voor bewoners op basis van het totaal voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de directe omgeving. De vrije parkeerruimte is vooral in het westelijke gedeelte aanwezig bij de Albert Heijn en achter de Action. Dit is niet voor alle bewoners op een acceptabele loopafstand van 100 meter;
- op alle maatgevende momenten overdag – rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85% - onvoldoende vrije parkeerruimte in de directe omgeving aanwezig is. Hierin is ook uitgegaan van een blijvend gebruik van de semi-openbare parkeerplaatsen.

Deelgebied	capaciteit	huidige bezettingsgraad							
		nacht		di. 6 okt. 14u		do. 6 okt. 14u		za. 6 okt. 16u	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Centrum 2 - langsparkeren	32	15	33%	39	85%	35	76%	36	78%
(secties 123, 126, 135, 137, 155, 158)									
Centrum 2 - haaksparkeren	14								
(secties 158)									
Schil	65	13	20%	38	58%	43	66%	43	66%
(secties 124, 125, 136, 138, 153)									
Parkeerterrein 1	48	5	10%	36	75%	32	67%	41	85%
(secties 127, 128)									
TOTAAL - bestaande situatie	159	33	21%	113	71%	110	69%	120	75%
<i>Effect verplaatsen parkeerplaatsen</i>									
parkeercapaciteit totaal	127	33	26%	113	89%	110	87%	120	94%
parkeercapaciteit o.b.v. 85%	108	33	31%	113	105%	110	102%	120	111%

Jan Deckersstraat (centrum 1) & gemeentehuisplein

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek zien we dat vooral kortbezoekers een belangrijk aandeel hebben in de parkeerdruk ter plaatse. Het aandeel 'bewoner' is beperkt. Er zijn 23 langsparkerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen kennen overdag op veel momenten een hoge bezettingsgraad. Om de 23 parkeerplaatsen te kunnen laten vervallen, dienen vooral voor bezoekers voldoende alternatieven in de directe omgeving beschikbaar te zijn. In onderstaande tabel zijn de effecten inzichtelijk gemaakt bij het laten vervallen van de 23 parkeerplaatsen waarbij is uitgegaan van de maximale parkeerdruk per onderzoeksdag. Hieruit blijkt:

- dat voor bewoners in de nacht voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de directe omgeving. Zij kunnen gebruik maken van het parkeerterrein voor het Toversnest of van de parkeerplaatsen in de omgeving van het gemeentehuis;
- dat voor bezoekers voldoende parkeerruimte aanwezig is binnen een acceptabele loopafstand (<200 meter). Zij kunnen in de schil/overig parkeren, maar op parkeerterrein 3 (achter het gemeentehuis) is de meeste vrije parkeerruimte aanwezig. In de schil zijn - rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85% - niet voldoende vrije parkeerplaatsen aanwezig. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen aan De Beemden (sectie 103 en 105) vanwege het smalle wegprofiel niet geschikt voor het opvangen van het bezoekersparkeren. Uitwijken naar het parkeerterrein achter het gemeentehuis is dan noodzakelijk. Voor zaterdag is dit parkeerterrein zeker een optie, maar voor de werkdagen geeft de bezetting door de Corona een vertekend beeld. Dit parkeerterrein wordt regulier ook veelal door werknemers van de gemeente Heeze-Leende gebruikt. Uit het onderzoek van 2016 blijkt dat op werkdagen de maximale bezettingsgraad 63% was (51 geparkeerde voertuigen). Met deze gegevens aan vrije parkeerruimte kan het bezoekersparkeren worden opgevangen waarbij de bezettingsgraad de 85% nadert. Het effect van vrije parkeerruimte is groter wanneer na Corona meer wordt thuisgewerkt ten opzichte van de situatie voor Corona;
- het laten vervallen van de langsparkerplaatsen geeft tijdens evenementen een grotere druk op deze omgeving. Met de kermis en Brabantsedag zijn zowel het parkeerterrein aan de voor- als achterzijde van het gemeentehuis in gebruik. Bewoners en bezoekers zullen hierdoor op een grotere (loop)afstand naar een vrije parkeerplaats zoeken;
- er wordt gezocht naar een andere invulling van het gebied rond het gemeentehuisplein en -tuin. Eén van de varianten die daarin bekeken wordt, is het (deels) parkeervrij maken van het plein voor het gemeentehuis. Als alle 44 parkeerplaatsen zouden vervallen, betekent dit dat ca. 20% van de bestaande parkeercapaciteit in dit gedeelte van het centrumgebied te vervallen. Het grootste aandeel parkeerders betreffen langparkeerders. Deze doelgroep kan op een ruimere loopafstand van de bestemming parkeren (<500 meter).

Samen met de verplaatsing van de langspaarkeerplaatsen is de totale afname van de parkeercapaciteit ca. 30% (-67 parkeerplaatsen). Rekening houdend met een hoge(re) bezetting van het parkeerterrein achter het gemeentehuis zijn net voldoende parkeerplaatsen aanwezig om aan de vraag te voldoen. Aanvullende maatregelen zijn gewenst om bezoekers voldoende vrije parkeerruimte te bieden op een acceptabele loopafstand. Dit om te voorkomen dat langspaarkeeders de parkeerplaatsen dicht bij het winkellint bezetten. Het instellen van een blauwe zone biedt bezoekers ruimte om 'dichtbij' te parkeren en langspaarkeeders te weren.

Deelgebied	capaciteit	huidige bezettingsgraad							
		nacht		di. 6 okt. 14u		do. 6 okt. 14u		za. 6 okt. 14u	
		aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Centrum 1 - langsparkeren (secties 101, 102, 104, 106, 118)	23	7	30%	19	83%	22	96%	24	104%
Schil / overig (secties 103, 105, 117, 119)	76	27	36%	48	63%	47	62%	49	64%
Parkeerterrein 2 (secties 107, 108)	44	4	9%	28	64%	40	91%	44	100%
Parkeerterrein 3 (secties 109, 110, 111, 112)	88	2	2%	15	17%	8	9%	3	3%
TOTAAL - bestaande situatie	231	40	17%	110	48%	117	51%	120	52%
<i>Effect verplaatsen parkeerplaatsen</i>									
parkeercapaciteit totaal	208	40	19%	110	53%	117	56%	120	58%
parkeercapaciteit o.b.v. 85%	177	40	23%	110	62%	117	66%	120	68%

4.4. Advies

In deze paragraaf is een advies gevormd op basis van de conclusies van het laten vervallen dan wel verplaatsen van de langspaarkeerplaatsen op de route door het centrum. Voor het advies is van belang om allereerst een visie te hebben op het centrumparkeren – waar willen we de verschillende doelgroepen laten parkeren? De volgende uitgangspunten zijn hierin bepalend:

- Bezoekers: nabij de winkelvoorzieningen op korte loopafstand (200 meter);
- Bewoners: nabij de woning op korte loopafstanden (100 meter);
- Langspaarkeeders/werknemers: op enige loopafstand van bestemming (500 meter);
- Daar waar mogelijk inzetten op efficiënt deelgebruik van parkeervoorzieningen.

Met voorgaande uitgangspunten wordt het volgende geadviseerd in het kader van het wel/niet verplaatsen van de langspaarkeerplaatsen:

- Op het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Boschlaan en de Burgemeester Coxlaan het handhaven van de langspaarkeerplaatsen. Mogelijk dat enkele parkeerplaatsen kunnen vervallen wanneer afspraken met makelaardij Olav worden gemaakt over het gebruik van het eigen terrein aan de achterzijde voor bewonersparkeren. Zo ontstaat overdag meer (vrije) ruimte voor het bezoekersparkeren. Dit werkt alleen als bewoners ook daadwerkelijk bereid zijn om de auto niet aan de Kapelstraat te parkeren (uitgezonderd parkeerpleintje nabij de Boschlaan). Mocht deze bereidheid er niet zijn, heeft het handhaven van de bestaande situatie de voorkeur boven de inzet van parkeerregulering.

- De langspaarkeerplaatsen op het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Schoollaan en de Boschlaan laten vervallen na verplaatsing van de Albert Heijn. Voorwaarde hierbij is dat op het parkeerterrein aan het Vullingspark voldoende parkeermogelijkheden mogelijk blijven voor bezoekers. Samen met de parkeerplaats bij de nieuwe Albert Heijn zijn vervolgens twee grote parkeerplaatsen aan de Kapelstraat aanwezig. Hierdoor wordt het parkeren meer geconcentreerd en beide parkeervoorzieningen hebben een gespreide ligging op dit gedeelte van de Kapelstraat. Het parkeerterrein bij de nieuwe Albert Heijn wordt niet afgesloten waardoor deelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk wordt. Overdag vooral gericht op bezoekers en in de avond/nacht kunnen daar ook omwonenden gebruik van maken.

Met de nieuwe invulling van het pand van de bestaande Albert Heijn is invloed uit te oefenen op het centumparkeren. Bij voorzieningen met een grote verkeersaantrekkende werking is over het algemeen de parkeerbehoefte ook groter. Bijvoorbeeld de functies van detailhandel of kantoor/commerciële dienstverlening hebben een lagere parkeernorm dan een fullservice supermarkt. Een horeca-functie (café/restaurant) kent daarentegen een hogere parkeernorm – zie ParkeerVisie Heeze-Leende. Afhankelijk van de functie invulling kunnen aan het Vullingspark parkeerplaatsen worden vrijgespeeld om het langsparkeren aan de Kapelstraat (deels) te laten vervallen en/of het zoekverkeer te beperken. Bij de komst van voorzieningen met een hoge parkeerbehoefte ontstaat mogelijk een situatie met onvoldoende restcapaciteit om de te vervallen langspaarkeerplaatsen te compenseren.

- Op de Jan Deckersstraat het langsparkeren laten vervallen vanwege de beschikbare parkeermogelijkheden bij het gemeentehuis en het Toversnest. Om de loopafstanden voor bezoekers te beperken wordt het volgende aanbevolen:
 - de parkeercapaciteit op het parkeerterrein achter het gemeentehuis uit te breiden of alternatieven te zoeken in de directe nabijheid (bv. locatie gymzaal). Het huidige parkeerterrein achter het gemeentehuis kan efficiënter worden ingedeeld met meer parkeerplaatsen. De locatie gymzaal kan gezien ontstane loopafstanden fungeren als overloopterrein voor het langparkeren. Bij evenementen in het centrum ontstaat op deze wijze ook extra parkeerruimte;
 - het parkeerterrein voor het gemeentehuis en Zuidzorggebouw ‘vrijhouden’ voor bezoekers (kortparkeren). Dit is mogelijk door afspraken te maken met ondernemers (en hun personeel) waar te parkeren. Dit dient op enige afstand plaats te vinden zodat de parkeervoorzieningen nabij de winkels zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor bezoekers. Deze afspraken kunnen in een parkeergedragscode worden vastgelegd. Deze afspraken zijn op vrijwillige basis. Mocht dit niet werken kan gewerkt worden met een terugvaloptie. Bepaalde parkeervoorzieningen of delen van een parkeerterrein bestempelen voor alleen kortparkeren (blauwe zone). Een blauwe zone werkt alleen wanneer deze regeling ook structureel wordt gehandhaafd.
- Voorgaande aanbevelingen zijn ook aan de orde wanneer invulling wordt gegeven aan de ‘stedenbouwkundige visie gebied rond gemeentehuisplein en –tuin’. De gemeente Heeze-Leende is, samen met de nieuwe eigenaar van het Zuidzorggebouw een toekomstvisie op aan het stellen voor het gebied rond het gemeentehuisplein en -tuin. Hiervoor worden meerdere varianten opgesteld van hoe het gebied ingevuld kan worden. Deze invulling heeft naar verwachting gevolgen voor het parkeerterrein aan de Jan Deckersstraat (voorzijde).

- Diverse parkeervoorzieningen in de 2^e lijn zijn semi-openbaar. Voor de beoordeling van de verplaatsingsmogelijkheden van langspaarkeerplaatsen is het huidige gebruik en capaciteit van deze voorzieningen meegenomen. En zijn hiermee als openbaar aangezien. Wanneer deze parkeerplaatsen niet meer 'openbaar' zijn heeft dit gevolgen voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om het gebruik van deze parkeerplaatsen in de toekomst veilig te stellen is de aanbeveling om met de betreffende eigenaar van het terrein hierover nadere afspraken te maken.
- Voorgaande conclusies zijn gebaseerd op een telling in de Corona-tijd. Ondanks de afwezigheid van een (gedeeltelijke) lockdown is moeilijk in te schatten in hoeverre dit de huidige resultaten beïnvloedt. Daarnaast is ook onzeker wat de blijvende effecten van Corona gaan zijn voor de toekomstige parkeerbehoefte in het centrum van Heeze. Wordt er straks meer thuisgewerkt? Blijft het online winkelen een vlucht nemen? Vanuit deze achtergrond is de aanbeveling om de parkeersituatie in/rondom het centrum goed te blijven monitoren.

Naast voorgaande kansen voor het verplaatsen van de langspaarkeerplaatsen worden de volgende algemene aanbevelingen gedaan voor het centumparkeren:

- Extra parkeerruimte voorzien of zoekgebieden aanduiden voor een eventuele groei van het autogebruik en het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen. Conform de ParkeerVisie Heeze-Leende geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen dat parkeren op eigen terrein dient te worden gefaciliteerd. Het college kan daar gemotiveerd van afwijken wanneer bijvoorbeeld de initiatiefnemer/aanvrager kan aantonen dat in de omgeving voldoende vrije openbare of private parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij de beoordeling van dergelijke initiatieven kunnen de parkeertellingen worden gebruikt of dient de initiatiefnemer aanvullend parkeertellingen uit te voeren voor de onderbouwing.
- Inzetten op fietsstimulering om de automobiliteit en daarmee de parkeerdruk terug te dringen. Met de kansenkaarten wordt ingezet op een levendiger en aantrekkelijk centrum. Aanpassingen aan de weg door het centrum zijn voorzien om het gebruik van de randweg om Heeze te stimuleren (onderdeel inzet van flankerende maatregelen). Dit moet leiden tot minder doorgaand (vracht)verkeer. Minder (zwaar) verkeer heeft ook positieve effecten voor de verkeersveiligheidsbeleving van onder andere fietsers. Samen met het verbeteren van de fietsinfrastructuur van/naar het centrum kan dit bijdragen om bezoekers meer op de fiets te krijgen. Dit kan aanvullend ook worden ondersteund met fietscampagnes en beloningsacties (gedragsbeïnvloeding).
- Ruimtelijke ontwikkelingen, maar zeker ook het verplaatsen van parkeerplaatsen, kunnen van invloed zijn op de loopstromen van en naar de voorzieningen. Deze loopstromen dienen bij de ontwikkelingen te worden beoordeeld of voorzien wordt in voldoende en veilige oversteeklocaties op de juiste en gewenste locaties. Ondanks de verwachte verkeersafname door ingebruikname van de randweg, blijven veilige oversteekplaatsen in het centrumgebied gewenst. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient ook aandacht uit te gaan naar voldoende en gebruiksvriendelijke fietsparkeerplaatsen.

Samenvattend

- Het handhaven van de langspaarkeerplaatsen op het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Boschlaan en de Burgemeester Coxlaan. Een deel van de parkeerplaatsen kan vervallen bij afspraken over een gebruik van de aanwezige semi-openbare parkeerplaatsen door derden;
- De langspaarkeerplaatsen op het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Schoollaan en de Boschlaan laten vervallen na verplaatsing van de Albert Heijn. Voorwaarde hierbij is dat op het parkeerterrein bij de bestaande Albert Heijn voldoende parkeermogelijkheden mogelijk blijven voor bezoekers;
- Op de Jan Deckersstraat het langsparkeren laten vervallen vanwege de beschikbare parkeermogelijkheden bij het gemeentehuis en het Toversnest. Om de loopafstanden voor bezoekers te beperken is de aanbeveling om de parkeercapaciteit achter het gemeentehuis uit te breiden of alternatieven te zoeken in de directe nabijheid voor het langparkeren. Met eventuele aanvullende regulerende maatregelen kan het parkeerterrein aan de voorzijde van het gemeentehuis vrij worden gehouden voor bezoekers (kortparkeren);
- Parkeersituatie in de komende jaren blijven monitoren omdat de invloed van de Corona-tijd op de resultaten onvoldoende bekend is en wat de blijvende effecten na Corona gaan zijn;
- Voorzien in extra parkeerruimte of zoekgebieden aanduiden voor een eventuele groei van het autogebruik en het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen;
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen aandacht voor voldoende en gebruiksvriendelijke fietsparkeerplaatsen en de eventuele gevolgen van gewijzigde loopstromen op bijvoorbeeld oversteeklocaties en –voorzieningen;
- Samen met het verbeteren van de fietsinfrastructuur van/naar het centrum en de inzet van fietsstimulering inzetten om bezoekers meer op de fiets te krijgen (verlagen parkeerdruk).

5. Laden en lossen

5.1. Opgave

In de kansenkaart voor de centrumontwikkeling Heeze staat aangegeven dat voor een groener en rustiger straatbeeld het langsparkeren op de route door het centrum waar mogelijk naar de 2^e lijn kan worden verplaatst – zie hoofdstuk 4. Daarbij is vermeld dat gefaciliteerd moeten worden in voldoende en geschikte laad- en losplaatsen waarbij laden en lossen op de rijbaan wordt verboden.



Het voorgaande sluit aan op de bestaande regeling die in 2009 is vastgesteld voor het laden en lossen in het centrum van Heeze. Om de doorstroming voor het overige verkeer en de verkeersveiligheid te verbeteren zijn specifieke plaatsen voor het laden en lossen aangewezen [ParkeerVisie Heeze-Leende, 2019]. Deze plaatsen zijn herkenbaar ingericht zodat vervoerders hier eenvoudig gebruik van kunnen maken. Uit gesprekken met betrokkenen, onder andere tijdens de roadshow, blijkt dat hier niet altijd even goed gebruik van gemaakt wordt. De laad- en losplaatsen zijn onder andere te klein zijn voor de vrachtwagens.

De gemeente Heeze-Leende heeft de vraag gesteld hoe het laden en lossen in het kader van de centrumontwikkeling het beste kan worden georganiseerd dan wel worden vormgegeven. De opgave blijft om het laden en lossen buiten de rijbaan te blijven faciliteren. Om deze vraag te beantwoorden is allereerst ingezoomd op de bestaande situatie. Hierin is een beeld gekregen waar deze laad- en losplaatsen bevinden en hoe deze gebruikt worden. Het gebruik komt terug uit het parkeeronderzoek. Weliswaar gaat het om momentopnames waardoor ook de ervaringen van centrumondernemers erbij zijn betrokken. Met deze informatie is een advies geformuleerd.

5.2. Bestaande situatie

Zowel aan de Kapelstraat als aan de Jan Deckersstraat bevinden zich enkele laad- en losstroken naast de rijbaan. Deze locaties voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen zijn aangeduid met het verkeersbord E07. Op de volgende pagina zijn de aanwezige laad- en losplaatsen met een foto aangeduid. Alleen de laad- en losstrook ter hoogte van huisnummer 26/28 heeft een tijdsvenster van 06-14 uur. Buiten deze tijd is parkeren op deze strook mogelijk (dubbelgebruik).



Met het parkeeronderzoek is voor de Kapelstraat - Jan Deckersstraat per meetmoment ook de bezetting van deze laad- en losstroken in beeld gebracht inclusief het laden en lossen buiten deze plaatsen. Op de dinsdag tussen 14-15 uur zijn de meeste voertuigen waargenomen die aan het laden en lossen zijn. Op de hiervoor bestemde plaatsen staan in totaal vier voertuigen en buiten deze plaatsen vier voertuigen. Van het aantal voertuigen dat buiten de laad- en losplaatsen staat, zijn er twee voertuigen waargenomen in de nabijheid van een laad- en losplaats die op dat moment bezet was. Wanneer laad- en losactiviteiten (langdurig) op de rijbaan plaatsvinden, kan dat leiden tot verkeersonveilige situaties. Op drukke momenten ontstaat filevorming en vinden gevaarlijke inhaalacties plaats.

Tijdens alle meetmomenten overdag zijn vaak meerdere voertuigen waargenomen op de hiervoor bestemde plaatsen. Dit geeft aan dat er behoefte is aan voorzieningen voor het laden en lossen in het centrum van Heeze.

Op het gedeelte van de Kapelstraat (tussen Burgemeester Coxlaan en Boschlaan) komt het vaakst voor dat buiten de hiervoor bestemde plaatsen laden en lossen plaatsvindt. Op diverse momenten is de laad- en losplaats ter hoogte van huisnummer 26/28 ook daadwerkelijk in gebruik. Verder valt op dat een enkele keer op de Jan Deckersstraat, tussen de aansluitingen met De Beemden, een voertuig staat te laden en lossen. Op dit gedeelte is geen laad- en losplaats aanwezig, wel in de nabijheid. Of het laden en lossen het gevolg is van bouwactiviteiten in de directe omgeving is niet bekend.

	
<i>Kapelstraat 26/28 – nabij van Grunsven (lengte 12 à 13m)</i>	<i>Kapelstraat 21 - nabij De Zwaan (lengte 10 à 11m)</i>
	
<i>Kapelstraat 104/106a - nabij het Kruidvat (lengte 12 à 13m)</i>	<i>Kapelstraat 53a/53b nabij voormalige Markskramer (lengte ca. 10m)</i>
	
<i>Kapelstraat 69 - nabij Albert Heijn (lengte ca. 10m)</i>	<i>Kapelstraat 118 - nabij Action (lengte ca. 10m)</i>
	
<i>Jan Deckersstraat 11 – nabij voormalige Zuidzorg (lengte ca. 10m)</i>	<i>Jan Deckersstraat 29/29a (lengte ca. 10m)</i>

Eerder dit jaar zijn ook meldingen ontvangen van ondernemers gericht op het parkeren in het centrum van Heeze. Met betrekking tot het laden en lossen is aangegeven dat de laad- en losplaats op de Jan Deckersstraat te klein is voor vrachtwagens (lengte ca. 10m). Daarnaast is de vraag gesteld of het laden en lossen bij de Wijnhoeve niet via de achterzijde kan worden geregeld.

5.3. Advies

De wens vanuit de kansenkaart om het laden en lossen naast de rijbaan te faciliteren komt overeen met het huidige beleid. Naast de gehele route bevinden zich verspreid diverse laad- en losplaatsen. Enkele van deze plaatsen bevinden zich nabij winkels die met enige regelmaat dan wel dagelijks worden bevoorraad (o.a. Albert Heijn, Kruidvat). Alleen een verbod om laden en lossen op de rijbaan tegen te gaan is nu niet aanwezig.

Voor het laden en lossen in het centrum van Heeze wordt geadviseerd:

1. Behouden van het (beleids)uitgangspunt dat het laden- en lossen buiten de rijbaan plaatsvindt.
2. In overleg met de winkeliersvereniging (en eventueel vervoerders) bepalen of:
 - a. voldoende laad- en losplaatsen aanwezig zijn en op de gewenste (strategische) locaties met de juiste afmetingen. Het is namelijk niet mogelijk om voor ieder bestemmingsadres een laad- en losplaats te creëren. De indruk bestaat dat de bestaande laad- en losplaatsen geschikte locaties zijn en dat het huidig aantal van acht laad- en losplaatsen voldoende moet zijn voor het centrumgebied. In overleg bepalen of de laad- en losplaats bij de voormalige Marskramer behouden dient te blijven. De situering op deze locatie beperkt de doorgang van het verkeer en het vrachtverkeer dient vanwege het ontbreken van keermogelijkheden een achterwaartse rijbeweging te maken van/naar de Kapelstraat. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid is dit niet gewenst;
 - b. bij behoud van de bestaande locaties beoordelen of deze voldoende toegankelijk en daarmee bruikbaar zijn voor grotere voertuigen. Bij enkele laad- en losplaatsen staat tegen het vak een object (lichtmast en/of boom) waardoor grotere voertuigen naar verwachting meer moeite hebben met het manoeuvreren. Dit kan ertoe leiden dat chauffeurs kiezen om het voertuig op de rijbaan te laten staan voor het laden en lossen. Mogelijk is dit van invloed bij de locatie Kapelstraat 26/28 omdat daar meerdere malen laad- en losactiviteiten buiten het bestemde vak plaatsvinden. Bij de locatie Kapelstraat 21 is ook een lichtmast aanwezig grenzend aan het vak.
3. Instellen van een (permanent) stopverbod om het laden en lossen op de rijbaan tegen te gaan. Voorwaarde hierbij is dat in het centrum van Heeze in voldoende geschikte laad- en losplaatsen wordt gefaciliteerd – zie punt 2. Op dat moment is een optimaal gebruik mogelijk. Gezien het huidig aantal laad- en losplaatsen en de spreiding gaat de voorkeur uit naar een permanent stopverbod boven een stopverbod met tijdsvenster. Met een tijdsvenster is het mogelijk om laden en lossen op de rijbaan toegestaan op de momenten dat de verkeersdrukte minder hoog is (bijvoorbeeld buiten de spitsmomenten).

De route door het centrum blijft, ook na ingebruikname van de randweg, een relatief drukke route waardoor laden en lossen op de rijbaan vanuit de verkeersveiligheid niet gewenst is. Aanvullend kan het stopverbod met een onderbord voor een bepaalde voertuigcategorie van toepassing worden verklaard (bijvoorbeeld verbod voor alleen vrachtwagens).

4. Afhankelijk van de nieuwe invulling van de bestaande Albert Heijn beoordelen of de laad- en losplaats 'Kapelstraat 69' verwijderd kan worden. Deze doet nu vooral dienst voor de Albert Heijn. Bij de nieuwe Albert Heijn wordt voorzien in een parallelle laad- en losstrook aan de Kapelstraat.

Voor het verplaatsen, verwijderen of aanwijzen van nieuwe laad- en losplaatsen is een verkeersbesluitprocedure benodigd. Dit geldt ook voor het invoeren van een stopverbod voor de rijbaan.

Samenvattend

- Laden en lossen vindt buiten de rijbaan plaats op de daarvoor bestemde plaatsen;
- Instellen van een (permanent) stopverbod voor de rijbaan om verkeersonveilige situaties te voorkomen als gevolg van het laden en lossen op de rijbaan;
- In overleg met winkeliersvereniging bepalen of de in het centrum gelegen laad- en losplaatsen strategisch zijn gelegen, of er voldoende aanwezig zijn en of deze voldoende toegankelijk en daarmee bruikbaar zijn.

BIJLAGE I Bezettingsgraad en parkeermotief

