



Module 5 Parkeren en verkeer centrum

5.1 Inleiding

Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een Mobiliteitsvisie die vastgesteld is door de gemeenteraad. De visie krijgt een doorvertaling in zeven modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket.

Van Visie naar module Parkeren en verkeer centrum

De mobiliteitsvisie zet in op extra verblijfskwaliteit voor het centrum. Zo hechten we in het centrumgebied van Nuenen veel waarde aan de positie van voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer staat duidelijk op een tweede plek. De Mobiliteitsvisie beschrijft ook ontwikkelingen voor het verkeer en parkeren in het centrum van Nuenen. We kiezen bewust niet voor een autovrij centrum, maar voor een autoluw(er) centrum. We beseffen daarbij wel dat autoluw een containerbegrip is, met veel verschijningsvormen. Het concrete beeld hebben we nog niet, laat staan het exacte maatregelenpakket. We zetten in op verblijfskwaliteit en langzaam verkeer met behoud van de huidige (auto)bereikbaarheid. Ook de Wereld van Van Gogh zet aan tot nadenken over het centrum. In deze module wordt de visie een stap verder uitgewerkt met duidelijke kaders voor het vervolg.

Verband met andere modules

Alle vervoerswijzen komen we tegen in het centrum. Dus de andere modules hebben allemaal raakvlakken. Juist daarom is een tussenstap nodig. Deze module vormt een plan van aanpak voor integraal onderzoek naar de optimale structuur. Uitgangspunt is dat we niet alles opnieuw gaan onderzoeken. Er is geen blanco situatie; we sommen de input zo volledig mogelijk op in deze module. Daarna komen we via aparte sessies tot een objectievere beoordeling van een nieuwe structuur en maatregelen voor verkeer en parkeren. Die maatregelen nemen we op in het integrale uitvoeringsprogramma.



Nuenen



5.2 Waar staan we nu?

5.2.1 Huidige situatie

Sfeer en uitstraling

Het centrum van Nuenen heeft een authentieke uitstraling. De karakteristiek van het centrum van Nuenen wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezige cultuurhistorische waarden. Niet alleen komt een groot aantal rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten voor, ook is het Park aangewezen als beschermd dorpsgezicht.

Funcities

Het oudste en meest aantrekkelijke deel van Nuenen is bovendien het meest dynamische gedeelte van het dorp. In het centrum wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en gerecreëerd. Winkels en horeca profiteren van elkaar én van de sfeervolle evenementen. Die combinatie heeft voordelen. Ook is het logisch dat bereikbaarheid, leefbaarheid en economie hier –soms wringende- issues zijn. Deze onderwerpen komen dan ook terug in diverse actuele beleidsstukken en ontwikkelingen, zoals Mobiliteitsvisie, Centrumvisies en de Wereld van Van Gogh.

5.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

Ruimtelijke plannen - structuurvisies

Er is natuurlijk veel verband tussen ruimte, functies en structuren enerzijds en verkeer en parkeren anderzijds. Ruimtelijke visies zeggen daarom steeds iets over mobiliteit: Waar doen we wat in het centrum en hoe willen we daar komen?

Het toekomstperspectief Nuenen, Dorpskernvisie en Centrumvisie' geeft een integrale ruimtelijke analyse van het centrum met daarin het verkeer als belangrijk thema. De ruimtelijke analyse 'gebiedsvisie Van Gogh Kerkje' benadrukte al het belang van het thema 'Van Gogh' voor recreatie en toerisme en het belang van het creëren van een compleet netwerk van wandel en fietsroutes langs bezienswaardigheden.

Centrumvisie en Dorpskernvisie

In de periode tot 2011 hebben twee bureaus (Welmers-Burg en Croonen) plannen voor het Nuenense centrum geschetst. Nuenenaren hebben volop meegedacht over die ruimtelijke visie. Via werkateliers zijn functies, knelpunten en kansen geïnventariseerd. Dit leidde tot vijf scenario's. Wensbeeld voor ons centrum: dorps & lommerrijk, gezellig & levendig, gevarieerd & compleet, Van Gogh Village, bereikbaar & gastvrij, niet concurrerend maar gastvrij. Echte keuzes werden (nog) niet gemaakt. Wel werden structuren voor verkeer & parkeren en groen ontwikkeld, o.a. gesloten wanden met duidelijke parkeerterreinen.



Concrete suggesties werden gedaan, o.a. over bevoorrading, eenrichtingsverkeer, parkeergarage Van Goghplein, parkeren middenberm Van Goghstraat etc.



figuur 1: ruimtelijke visie voor het centrum



figuur 2: suggestie bevoorrading en aanbeveling voor het verkeer

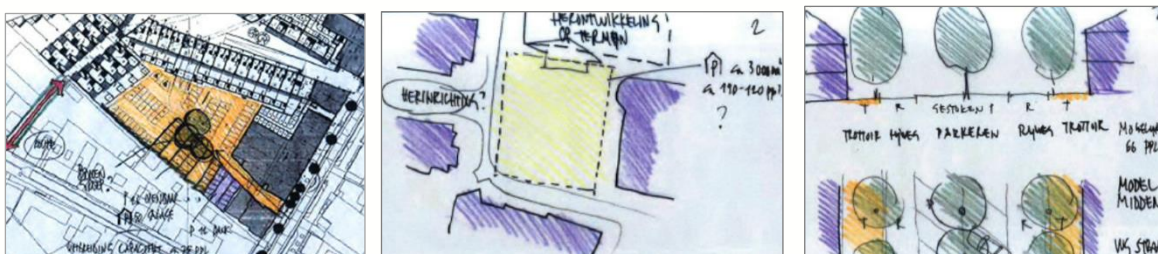


Nuenen



We concluderen nu dat deze integrale visie nog steeds het geldende beleid is, niet als keihard vertrekpunt, maar vooral als een bruikbaar inspiratieboek. Onderdelen zijn achterhaald of anders uitgevoerd, denk daarbij aan Park zuidwest, het PTT gebouw en de Kloostertuin. Deels zijn onderdelen niet uitgevoerd, zoals Hema, Schenkels, Parkhof en het Klooster. Kennelijk zijn ruimtelijke ontwikkelingen lastig te sturen.

De gedane suggesties voor verkeer en parkeren vormen wel input voor nadere onderzoeken in het vervolg. Daarbij kijken we onder andere naar de mogelijkheden voor een parkeergarage Van Goghplein, parkeren in de middenberm van de Van Goghstraat, verbetering voor bevoorrading en het instellen van eenrichtingsverkeer.



figuur 3: Het Oog, parkeerhof t.h.v. Berg, Vincent van Goghplein (mogelijkheden parkeergarage), profiel Vincent v. Goghstraat

De Wereld van Van Gogh

Deze ontwikkeling zijn we in 2017 gestart, met MTD Landschapsarchitecten als adviseur. De visie richt zich op het vergroten van de aantrekkingskracht van dorp en landschap voor een groot centrumgebied, inclusief Kloostertuin, Park, Berg en gemeentevijver tot en met de molen. Het is uitgewerkt tot een uitvoeringsprogramma met kansen voor alle gebruikers, dus bewoners en toeristen. De Wereld van Van Gogh hebben we opgesteld in samenspraak met een brede vertegenwoordiging van inwoners en andere betrokkenen.



figuur 4: uitsnede uit De Wereld van Van Gogh en voorgestelde verkeerscirculatie



Nuenen



De visie bevat suggesties voor verbetering van het verblijfsklimaat bij het dagelijks gebruik door Nuenenaren. In verband met de ontwikkeling van Vincentre en de Wereld van Van Gogh is de concrete wens geuit om meer ruimte te creëren voor voetgangers van de Berg ten behoeve van bezoekers voor rondleidingen en wandelingen. We verwachten nog meer (groepen) bezoekers. Zo is het plan ontstaan om parkeerplaatsen aan de westzijde te laten vervallen. Ook wordt er een plaats (buiten het centrum) gezocht om de touringcars enkele uren te laten wachten. Voor Berg en enkele andere centrumstraten wordt de suggestie gedaan om eenrichtingsverkeer in te stellen en de rijbaan te versmallen. Suggesties ter bevordering van het verblijfsklimaat hebben andere consequenties die we verder willen onderzoeken in een ruimer gebied. Immers, het verwijderen van parkeerplaatsen heeft gevolgen voor de omgeving (o.a. alternatieve parkeerruimte, loopafstanden). Eenrichtingsverkeer vraagt om een goed doordachte circulatievariant én bijbehorende parkeerstructuur.

Parkeeronderzoek 2016

Een uitgebreid parkeeronderzoek in het centrum van Nuenen bracht het gebruik van de parkeervoorzieningen in kaart. Dit rapport van Exante uit mei 2016 geeft een helder beeld van de parkerende bezoeker. Er zijn uitgebreide metingen gedaan van de bezetting van parkeerplaatsen/-terreinen en de parkeerduur. Met enquêtes is dieper ingegaan op de herkomst, motieven en ervaringen van centrumbezoekers en potentiële bezoekers. Daaruit bleek dat parkerende bezoekers in het centrum de auto vooral kiezen om praktische redenen, zoals boodschappen meenemen.

Conclusies

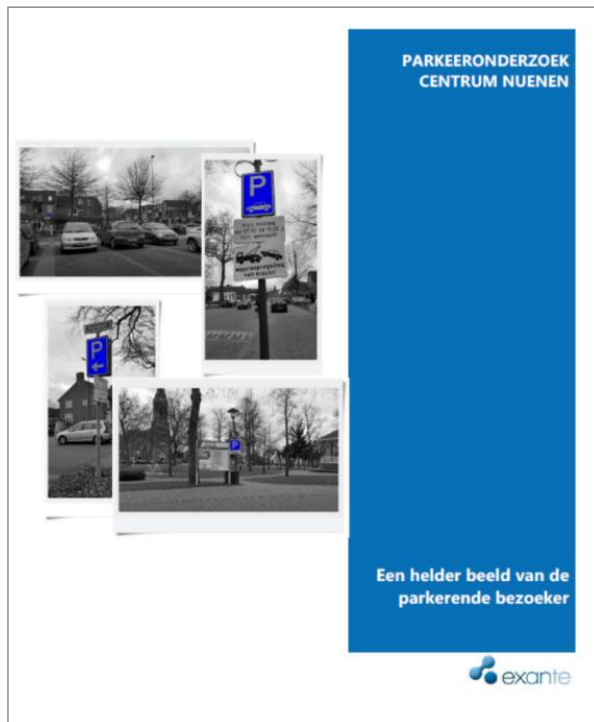
Algemene conclusie luidt dat - kijkende naar het centrum als geheel - er geen groot parkeerprobleem is. Er zijn voldoende parkeerplaatsen en het aandeel langparkeerders is niet heel hoog (tijdens de piek op zaterdagmiddag is de bezetting rond de 80%). De geconsulteerde klankbord bevestigt dit. Maar er zijn wel een aantal specifieke locaties en piekmomenten waar problemen optreden. Deze knelpunten worden volgens de klankbordgroep vooral veroorzaakt door:

- personeel dat langdurig parkeert;
- bewoners die in het centrum wonen (Vincent van Goghplein/Dwerspad) en op straat parkeren (lastig te beïnvloeden);
- bezoekers Vincentre.



Nuenen

Aa



figuur 5: rapportage parkeeronderzoek centrum Nuenen

Het rapport onderkent dat er scenario's zijn voor het aanbod van voorzieningen (supermarkten, speciaalzaken, horeca) en dat keuzes in de segmentering gevolgen hebben voor (verkeer en) parkeren. Exante komt tot conclusies en aanbevelingen over de mogelijke bijstellingen t.a.v. de vormgeving, vindbaarheid en parkeernormen. Betaald parkeren is overwogen, maar afgewezen. Een maatregel die wel uitgevoerd wordt, is de blauwe zone in een deel van het centrum, om langparkeerders te weren. Deze maatregel staat tot op zekere hoogte op gespannen voet met de bedoeling het centrum verkeersluwer te maken en de suggesties vanuit de klankbordgroep Wereld van Van Gogh.

Aardappelelerssteegje

In opdracht van Uitvaartzorg Hans Raaijmakers heeft Dufec in juli 2016 eveneens een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de omgeving van het Aardappelelerssteegje. De situatie is hier inmiddels veranderd, sinds de uitbreiding van supermarkt en parkeerterrein Jan Linders.



Nuenen



Gehandicaptenparkeren

Om aanvragen voor individuele – en algemene gehandicapten parkeerplaatsen goed te kunnen beoordelen hanteren we het 'Ontwerp gehandicapten parkeerplaatsenbeleid' uit 2016. Het beleid beschrijft het volgende.

Individuele gehandicapten parkeerplaatsen

Wanneer iemand in het bezit is van een gehandicapten parkeerkaart komt hij of zij, onder bepaalde voorwaarden, in aanmerking voor een individuele gehandicapten parkeerplaats nabij de woning of het werk. Een aanvrager komt in aanmerking wanneer:

- De aanvrager een geldige gehandicapten parkeerkaart als bestuurder bezit.
- De aanvrager in het bezit is van geldig rijbewijs en auto op naam van de aanvrager staat.
- De aanvrager niet beschikt over parkeerruimte op eigen terrein bij de woon- of werklocatie.
- De parkeerdruk in een straal van 24, 50, 75 of 100 meter (overeenkomstig de loopbeperking van de aanvrager), rondom de ingang van woning of werklocatie, groter is dan 80%.

Het beleid beschrijft naast de voorwaarden voor een individuele gehandicapten parkeerplaats ook hoe om te gaan met de parkeerdrukmeting, kosten, monitoring, uitvoering en handhaving.

Algemene gehandicapten parkeerplaatsen

Wanneer iemand in het bezit is van een gehandicapten parkeerkaart mag hij of zij gebruik maken van algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGP). De voorwaarden voor het realiseren van (extra) gehandicaptenplaatsen luiden als volgt:

- Locatie nabij openbare gebouwen, ouderencentra, medische diensten, kerkgebouwen en begraafplaatsen op maximaal 50 meter afstand
- Locatie op openbare ruimte (hoeft niet van de gemeente te zijn, mag bijvoorbeeld ook van woningbouwvereniging)
- Aantal: minimaal 2% van het aantal parkeerplaatsen is een AGP, volgens de norm van het ASVW.

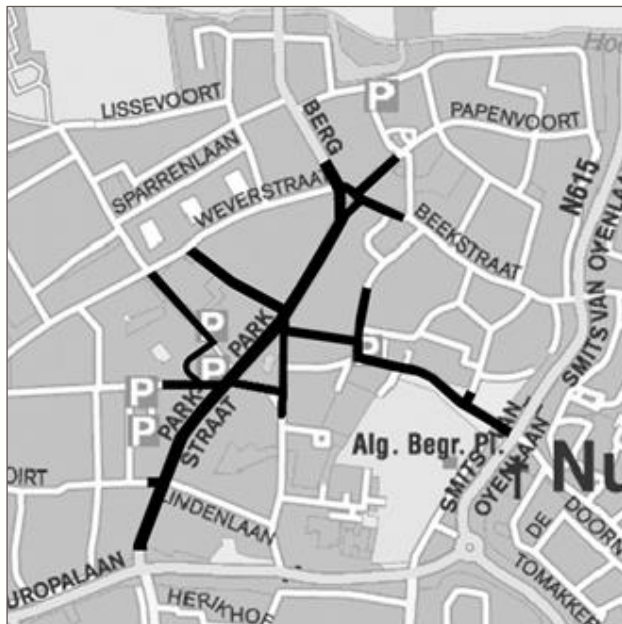
Aanvullend beschrijft het beleid aanvullende voorwaarden voor aanleg van een AGP, daarbij wordt onderscheid gemaakt naar AGP's binnen en buiten het centrumgebied (zie figuur 1), namelijk:

- AGP binnen centrumgebied: Wanneer meer dan 2% van de parkeerplaatsen een AGP is, dan alleen extra AGP bij een parkeerdruk op de bestaande AGP's groter dan 80%
- AGP buiten centrumgebied: Alleen extra AGP bij parkeerdruk groter dan 80%.



Nuenen

Aa



figuur 6: centrumgebied t.b.v. gehandicaptenparkeerplaatsenbeleid

Ook voor algemene gehandicapten parkeerplaatsen beschrijft het beleid hoe om te gaan met kosten, monitoring, uitvoering en handhaving.

Parkeernormen en verkeersgeneratie

De landelijk gehanteerde kengetallen uit de CROW-publicatie 317 zijn nu leidend voor de gemeente Nuenen. We hanteren het gemiddelde van de bandbreedte van de landelijke richtlijnen. Dit noemen we dan de norm, maar is in feite een ervaringscijfer. CROW-publicatie 317 beschrijft ook hoeveel verkeersbewegingen bepaalde ontwikkelingen tot gevolg hebben en is de basis voor het beoordelen van verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen. Op grond van het genoemde parkeeronderzoek en nieuw beleid kunnen we normen voor loopafstanden en parkeren bepalen. Ook kunnen we door optimaal medegebruik (bewoners/ winkelend publiek/ horeca) de parkeerruimte beter benutten cq. genormeerde aantallen verlagen.



Nuënois



5.3 Nieuw beleid

5.3.1 Onderzoek verkeer en parkeren centrum

Uitgangspunt is dat we niet alles opnieuw gaan onderzoeken. Toch gaan we een nieuwe start maken, zaken actualiseren en tegen het licht houden. We starten met een afvaardiging van de werkgroep, een deel-werkgroep, eventueel aangevuld met andere ervaringsdeskundigen en belanghebbenden. We zoeken namelijk een brede vertegenwoordiging van het centrum. We delen de uitkomsten van deze stap later ook met de totale werkgroep Mobiliteit, al dan niet gecombineerd met een overleg over het mobiliteitsbeleid en de modules.

Stap 1 Inventarisatie beleid, kaders en doelstellingen

Tijdens de inventarisatie voeren we een scan uit van het beleid en maken daarbij gebruik van de voorafgaande paragraaf 5.2.2. Die informatie gaan we 'herbeleven' met de deel-werkgroep. We maken inzichtelijk welke kwaliteiten, wensen, kansen en knelpunten wij zien voor verkeer in het centrum.

De bestaande verkeersstructuren voor de vervoerswijzen brengen we in beeld evenals de suggesties die daar in het verleden voor gedaan zijn, zoals:

- Auto: routes en parkeren
- Fiets: routes, fietsparkeren, plek op de weg
- Voetgangers: hoofdroutes, benodigde ruimte, oversteekplekken, beleving
- Vrachtauto: routes, laden en lossen
- Bus: parkeren (Vincentre) en haltes openbaar vervoer

Aanvullend maken we (locaties van) ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk. Ook kijken we voor het centrum naar de relatie tussen de diverse vormen van beleid en ruimtelijke ontwikkelingen. Maar ook naar loopafstanden, parkeernormen en 'dubbel gebruik' (gedurende het etmaal, gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen door bijvoorbeeld, bewoners, horeca en winkels).

Ook komen diverse sturingsmethoden en beleidsmatige beïnvloedingsmogelijkheden aan de orde. In deze eerste stap maken we scherp welk vertrekpunt we hanteren. Wat zijn de aandachtspunten, kaders en richtlijnen, de aannames en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en parkeren. Daarbij formuleren we onze doelstellingen voor de vervolgstappen.

Het resultaat van stap 1 is een gedegen inventarisatie, waarin we alle relaties inzichtelijk maken, vertaald naar gedragen onderzoeksvragen voor stap 2.



Nuënen



Stap 2 Veldwerk en onderzoek

Bij deze stap inventariseren we wensen, behoeften en prioriteiten onder de gebruikers van het centrum aan de hand van de eerder geformuleerde onderzoeksvragen. Waar nodig gaan we aanvullend onderzoek uitvoeren. Denk daarbij aan:

- Verkeerstellingen
- Kentekenonderzoek
- Fietstellingen
- Belevingsonderzoek et cetera.
- We verwachten geen nieuw parkeeronderzoek nodig te hebben, aangezien dit in 2016 nog is uitgevoerd.

Nader onderzoek is afhankelijk van de vraagstelling en het beschikbare materiaal. Eventuele fysieke tellingen besteden we uit aan gespecialiseerde veldwerkbureaus. Een kentekenonderzoek kan ook met medewerking van bewoners uitgevoerd worden, maar is arbeidsintensief. Om de beleving, werking en ervaringen in het centrum te achterhalen, beoordelen we of we een online enquête kunnen en willen uitzetten bij bewoners, ondernemers en bezoekers via de website, krant en social media. Daarnaast is het afnemen van straatenuêtes een optie, maar dit lijkt in eerste instantie geen uitgesproken meerwaarde te hebben. De analyse en de beantwoorde onderzoeksvragen bieden inzicht in kwaliteiten, wensen, kansen, kaders en randvoorwaarden voor verkeer in het centrum.

Als resultaat van stap 2 hebben we onderbouwde antwoorden op de onderzoeksvragen en daarmee een analyse van de huidige verkeerssituatie in het centrum.

Stap 3 Opstellen visie verkeerscirculatie

Met behulp van de uitkomsten uit stap 2 beschrijven we onze kijk op de verkeerscirculatie, rekening houdend met onze wensen en uitgangspunten. Deze visie, en een doorkijk naar mogelijke varianten, bespreken we in de werkgroep en laten we vaststellen door het college. Tevens bepalen we, in overleg met de deel-werkgroep, op basis van welke objectieve toetsingscriteria de uiteindelijke beoordeling van varianten plaatsvindt. Maar ook hoe we die criteria ten opzichte van elkaar beoordelen.

Zo kan een variant scoren op het effect dat hij heeft op: intensiteit, intensiteit doorgaand verkeer, doorstroming, routes auto, routes fiets, aantal parkeerplaatsen, oversteekbaarheid etc. Maar dat zegt niets als we vooraf niet bepaald hebben wat we belangrijker vinden, bijvoorbeeld doorstroming of oversteekbaarheid?



Nuenen



Als resultaat van stap 3 hebben we duidelijke visie voor de verkeerscirculatie in het centrum en weten we aan welke criteria we het meeste waarde hechten.

Stap 4 Variantenstudie

Op basis van de visie uit stap 3 maken we samenhangende varianten. In de variantenstudie komt het profiel en het gebruik voor alle verkeerssoorten in de centrum- en omliggende woonstraten aan bod. Het verkeer in het centrum is een samenhangend systeem, dus zijn er zeer veel varianten denkbaar. We stellen maximaal vier logische varianten op. Indien nodig kunnen we de circulatievarianten, voor wat de verkeerseffecten betreft, nader onderzoeken met een (actueel en verfijnd) verkeersmodel.

Als resultaat van stap 4 hebben we varianten voor verkeerscirculatie in het centrum met samenhangende maatregelpakketten op hoofdlijnen.

Stap 5 Beoordeling en keuze

Met de doelstellingen uit stap 1 en de analyse uit stap 2 in ons achterhoofd komen we tot een beoordeling van de varianten uit stap 4. We beoordelen deze aan de hand van de criteria uit stap 3 en beschrijven de voor- en nadelen op hoofdlijnen. Daarna kiezen we een voorkeursvariant.

De keuze voor de voorkeursvariant onderbouwen we, bespreken we in de werkgroep Mobiliteit en leggen we voor aan het college ter vaststelling. Daarbij geven we aan welke maatregelen we onderscheiden voor de korte en lange termijn. Daarbij kijken we ook naar parkeren. Vanuit het centrum (en daarbuiten) is behoefte aan actueel en concreet parkeerbeleid. Denk daarbij aan een nota parkeernormen met functies, parkeernormen, loopafstanden etc.

Als resultaat van stap 5 hebben we een onderbouwde en gedragen variant voor de verkeerscirculatie in het centrum op hoofdlijnen vastgesteld.

Stap 6 Verfijning en vervolg

Fysieke maatregelen hebben een nadere uitwerking nodig om de kosten inzichtelijk te maken. We nemen onze visie en de voorkeursvariant op in een te actualiseren module Parkeren en verkeer centrum. Deze schetsplannen en kostencalculaties nemen we mee in de uitvoeringsplanning van het mobiliteitsbeleid en dragen we aan voor de gemeentelijke meerjarenbegroting. Het gaat daarbij om de voorkeursvariant en het bijhorende maatregelenpakket uit stap 5.



Planning en besluitvorming

De planning van de voorgaande stappen is lastig te geven. We weten bijvoorbeeld niet welke aanvullende onderzoeken nodig zijn en hoe ingrijpend de varianten gaan worden. De voorgaande stappen lopen daarom wellicht parallel aan de vaststelling van de andere modules. Het zou ideaal zijn als de vaststelling van deze module Parkeren en verkeer centrum daarin mee kan lopen, maar we willen dit niet forceren.

Mocht deze module niet vastgesteld zijn, dan willen we toch kijken of er al input gegeven kan worden voor de plannen voor reconstructie van wegen, onder andere voor de Wereld van Van Gogh. Dit project verwacht uiterlijk medio 2019 concrete antwoorden m.b.t. verkeer en parkeren.

5.4 Beleidskeuzes

Samengevat leidt bovenstaand beleid tot de volgende beleidskeuzes:

- Kennis nemen van de inventarisatie van ruimtelijk en verkeerskundig beleid;
- Deze concept-module nu beschouwen (vaststellen) als plan van aanpak;
- Resultaten meenemen in actualisatie van de module Parkeren en verkeer centrum, het integraal uitvoeringsprogramma en reconstructie openbare ruimte (o.a. in kader van Wereld van Van Gogh).
- Vanuit het centrum inzetten op actueel en concreet parkeerbeleid, met in ieder geval een nota parkeernormen.

5.5 Acties en maatregelen

De beleidskeuzes leiden tot onderstaande acties en maatregelen:

- Uitvoering van het onderzoek verkeer en parkeren in het centrum, aangevuld met de volgende optionele onderzoeken:
 - *Eventueel*/verkeerstellingen en/ of kentekenonderzoek uit te voeren. (na openstelling Weverstraat).
 - *Eventueel*/actualisatie parkeertellingen (Aardappelelerssteegje).
 - *Eventueel*/online enquête uitvoeren.
 - *Eventueel*/circulatiemaatregelen door te rekenen met het verkeersmodel.
- Opstellen nota parkeernormen