

Kadernota

Parkeren 2017-2021



Datum: 1 november 2016

Vastgesteld door de gemeenteraad: 15 december 2016

Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Proces	3
1.3	Criteria Kadernota Parkeren 2017-2021	3
1.4	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	Kader Parkeerbeleid	5
2.1	Trends en ontwikkelingen	5
2.2	Basisvisie	6
Hoofdstuk 3	Parkeernormen	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Parkeernormering	9
3.3	Juridisch kader parkeernormen	10
3.4	Toepassing van de parkeernormen	11
3.4.1	Bepalen van de parkeervraag	11
3.4.2	Parkeeraanbod	12
3.4.3	Regels bij toepassing parkeernormen	12
3.4.4	Parkeervraag is meer dan parkeeraanbod in ontwikkeling	14
3.5	Afkoopregeling/mobiliteitsfonds	15
Hoofdstuk 4	Parkeren in woonwijken	17
Hoofdstuk 5	Parkeren bij scholen	21
Hoofdstuk 6	Parkeerregulering	23
Hoofdstuk 7	Elektrische oplaadpunten	27
7.1	Beleidskaders voor het plaatsen van laadpalen voor personenauto's	27
7.2	Oplaadpunten voor elektrische fietsen	28
Hoofdstuk 8	Fietsparkeren	29
8.1	FietsParkeur: kwaliteitseisen voor fietsenstallingen	29
8.2	Fietsparkeren bij station Oudenbosch: weesfietsen	30
8.3	Proef: bewaakte fietsenstalling	31
Hoofdstuk 9	Gehandicaptenparkeerplaatsen	33
9.1	Openbare gehandicaptenparkeerplaatsen	33
9.2	Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	34
Hoofdstuk 10	Parkeren grote voertuigen	37
Bijlage 1	Parkeernormen	
Bijlage 2	Norm fietsparkeren	
Bijlage 3	Uitvoeringsplan	

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De leefbaarheid in de kernen staat zowel in het raads- als collegeprogramma voorop. Mobiliteit is voor mensen een essentieel onderdeel van de beleving van leefbaarheid. Parkeren is daar een onderdeel van, de gemeente Halderberge moet goed bereikbaar zijn voor haar inwoners en bezoekers. Dit wil zeggen dat gestreefd wordt naar een hoogwaardige kwaliteit van parkeer- en fietsvoorzieningen.

Het vigerend parkeerbeleid is de Kadernota Parkeren 2012-2016. Deze is in 2011 opgesteld aan de hand van de toen meest recente parkeernormen van het CROW (CROW is het kenniscentrum verkeer en vervoer). Op dit moment zijn er geen actuelere parkeerkencijfers beschikbaar. De parkeernormen van het CROW kennen een bandbreedte van een minimale en maximale parkeernorm. De Kadernota Parkeren is opgesteld op basis van een gemiddelde parkeernorm, de landelijke normen bieden nog een mogelijkheid om de nota te actualiseren. Het autobezit laat, na een korte periode waarin het autobezit in Nederland niet noemenswaardig steeg, weer een lichte stijging zien. De parkeernormen in deze nota zijn daar waar mogelijk wat opgehoogd om de stijging van het autobezit op te kunnen blijven vangen.

Doelstelling

Doel van deze nieuwe Kadernota Parkeren is parkeren de aandacht geven die het verdient. Parkeren is een essentieel onderdeel van de verplaatsingsketen, en ook essentieel voor de kwaliteit van de leefomgeving, het woongenot en het succes van nieuwe ontwikkelingen.

Met dit document wordt parkeren integraal neergezet. Deze kadernota fungeert als normenkader en toepassingsrichtlijn voor externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, etc.).

1.2 Proces

Deze Kadernota Parkeren 2017-2021 is via drie proceslijnen tot stand gekomen. Ten eerste is het huidige beleid goed tegen het daglicht gehouden, wat is goed en wat kan beter? Dit is onder andere gedaan aan de hand van literatuuronderzoek en vergelijkingen met andere gemeenten.

Daarnaast is van meet af aan gecommuniceerd met de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft op 21 april 2016 het plan van aanpak vastgesteld, er zijn diverse raadsleden betrokken geweest bij de inloopavonden in alle kernen en op 6 oktober zijn de hoofdlijnen van deze nota aan de raad gepresenteerd.

Ten slotte zijn in een consultatieronde alle inwoners en belanghebbenden van de 5 kernen van de gemeente Halderberge bezocht. Deze ronde bestond uit een informatieavond per kern. Tijdens deze avonden hebben bewoners en belanghebbenden parkeerknelpunten aangedragen en ook meegedacht over oplossingen. Met de opbrengst van deze avonden is het uitvoeringsplan opgesteld.

1.3 Criteria Kadernota Parkeren 2017-2021

Om tot deze kadernota te komen zijn de volgende criteria opgesteld:

- Het belang van parkeerbeleid is groot, parkeren vormt een essentieel onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving, woongenot en succes van ontwikkelingen.
- De kadernota is een integraal document voor het parkeren in de gemeente Halderberge.
- De nota fungeert zowel als beleidsdocument en als werkdocument voor parkeren, als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen en parkeervraagstukken.
- Het document is opgebouwd uit diverse beleidslijnen, met deze beleidslijnen wordt het kader van parkeren in de gemeente Halderberge beschreven.
- Het nieuwe weesfietsenbeleid heeft een plaats gekregen in de nota.
- Na vaststelling van de kadernota is deze digitaal te raadplegen via de website van de gemeente zodat de informatie voor iedereen toegankelijk is.
- De planhorizon van de kadernota is 2017-2021. Na verloop van tijd wordt bezien of het parkeerbeleid nog functioneel en actueel genoeg is.
- Indien tijdens de looptijd van de kadernota nieuwe landelijke parkeercijfers beschikbaar komen wordt bekeken of actualisatie van alleen de normen noodzakelijk is of dat kan worden gewacht tot het einde van de planhorizon.
- De kadernota vormt de basisuitgangspunten voor zowel intern als extern gebruik. In voorkomende situaties, zoals bij verpaupering en het optimaliseren van de ruimtelijke kwaliteit kan het college van burgemeester en wethouders afwijken van het parkeerbeleid.
- Bij het opstellen van deze kadernota is participatie een essentieel onderdeel geweest. Betrekken van belanghebbenden, ondernemers en gemeenteraad heeft plaatsgevonden in het proces, waarbij aansluiting is gezocht bij het beleid in het kader van burgerparticipatie.

1.4 Leeswijzer Kadernota Parkeren 2017-2021

In deze nota zijn de beleidslijnen op het gebied van parkeren verder uitgewerkt en indien noodzakelijk geactualiseerd. Per beleidslijn worden trends en ontwikkelingen gesignaleerd die de laatste jaren hebben plaatsgevonden of mogelijk de komende jaren plaats gaan vinden. Per beleidslijn wordt aangegeven wat de visie van de gemeente Halderberge is. Ook wordt voor sommige parkeeraspecten beschreven hoe om te gaan met verzoeken en ontwikkelingen. In dit kader fungeert dit document zowel als werkdocument voor de gemeente en als informatiedocument voor externe partijen.

In hoofdstuk 2 zijn de algemene ontwikkelingen en trends van het parkeren benoemd en worden de beleidslijnen toegelicht. Daarnaast vormt dit hoofdstuk de basisvisie parkeren van de gemeente Halderberge.

De volgende hoofdstukken behandelen vervolgens de volgende overige beleidslijnen:

- Hoofdstuk 3 Parkeernormen
- Hoofdstuk 4 Parkeren in woonwijken
- Hoofdstuk 5 Parkeren bij scholen
- Hoofdstuk 6 Parkeerregulering
- Hoofdstuk 7 Elektrische oplaadpunten
- Hoofdstuk 8 Fietsparkeren
- Hoofdstuk 9 Gehandicaptenparkeren
- Hoofdstuk 10 Parkeren grote voertuigen

Hoofdstuk 2 Kader parkeerbeleid

2.1 Trends en ontwikkelingen

In de afgelopen jaren zijn in de gemeente Halderberge diverse gebieden ontwikkeld of herontwikkeld. Daarnaast zijn nog verschillende gebieden volop in ontwikkeling. Dit zijn onder andere Tivoli, doorgaande route Oudenbosch, religieus en cultureel erfgoed Oudenbosch, Sint Anna en de Sint Janstraat in Hoeven. Daarnaast zijn diverse ontwikkelingsvisies vastgesteld waarmee rekening moet worden gehouden. Deze ontwikkelingen zullen in de toekomst voor een grotere vraag aan parkeervoorzieningen zorgen.

Een toename van mobiliteit en een groeiend autobezit is na een paar jaar van stabiliteit weer een stijgende trend. Een trend die zich naar verwachting de aankomende tijd verder ontwikkelt. Mobiliteit is in onze huidige tijd een gegeven, we werken steeds minder in de plaats waar we wonen, zoals dat in het verleden was. Een hoger autobezit betekent dat meer parkeerplaatsen noodzakelijk zijn, terwijl deze niet altijd beschikbaar zijn in de ruimte.

Parkeren heeft met al deze veranderingen te maken. Nederland kent veel bereikbaarheidsproblemen doordat vaak één vervoersvorm gebruikt wordt, namelijk de auto. Voor al die auto's zijn wegen nodig maar ook veel parkeerruimte. Files, luchtverontreiniging, aantasting van leefbaarheid en verkeersonveiligheid zijn negatieve effecten waar Nederland afspraken over heeft gemaakt en een opgave van de gemeente zijn. Opgaven die niet perse opgelost kunnen worden met nog meer wegen en parkeerplaatsen. Die zijn duur en vaak omstreden. Binnen de bestaande ruimte is daar niet voldoende ruimte voor.

Een trend is de opmars van het elektrisch vervoer. Dit biedt kansen op een duurzaam parkeerbeleid, omdat elektrisch vervoer beter is voor het milieu. De gemeente Halderberge heeft al enkele jaren beleidsregels voor elektrisch laden, deze zijn opgenomen in deze nota in hoofdstuk 7.

Economische visienota

De gemeente Halderberge heeft in 2016 een economische visienota vastgesteld. In 2020 staat de toeristisch recreatieve sector (boven regionaal) op de kaart, door een toename en groei van Nederlandse en internationale dagrecreanten tot 200.000 in 2020 (bron: economische visie Halderberge 2020: uitvoeringsprogramma 2016-2019).

De groei van het toeristisch-recreatief product steunt op de professionalisering en verbinding van drie primaire toeristisch-recreatieve trekkers:

- Religieus-historisch erfgoed
- Air sports cluster – avontuur- en belevingscentrum
- Waterrecreatie (waterspeelpark Splesj en de waterlopen)

Dit betekent dat het economisch klimaat in Halderberge en met name het kernwinkelgebied van Oudenbosch een boost gaat krijgen. De ontwikkelingen in het compacte winkelgebied van Oudenbosch vragen hierbij om extra aandacht, met name als het gaat om parkeren. Het is zeer wenselijk dat er voldoende wordt gefaciliteerd als het gaat om parkeren, om het een aantrekkelijk gebied te laten zijn.

In het 2^{de} en 3^{de} kwartaal 2017 wordt een scan per kern uitgevoerd, waarbij op voorhand al aandacht wordt gevraagd voor voldoende parkeerplaatsen. Een dergelijke boost van het economisch klimaat in Halderberge is niet in parkeernormen uit te drukken. De parkeernota is een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen en het zal lastig zijn om deze groei te toetsen op de parkeervraag die dit met zich mee brengt. Deze scan wordt opgevolgd door een uitvoeringsprogramma, waarin ook de kosten worden geborgd (of begroot) die dit met zich mee zal brengen.

Om toch het parkeren te kunnen blijven faciliteren zal bij de vaststelling van een visie steeds aandacht moeten zijn voor parkeren, integraal werken met de overige beleidsvelden is daarbij van cruciaal belang.

Om deze en toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk te maken zal vooraf op strategische locaties grond gereserveerd moeten worden om het parkeren mogelijk te maken. Dit hoeft niet perse midden in het kernwinkelgebied, maar kan ook zijn beslag krijgen aan de randen hiervan.

2.2 Basisvisie

Verplaatsen is alleen zinvol als je ook stil kunt staan. Met parkeren stuurt de gemeente Halderberge op bereikbaarheid, kwaliteit van openbare ruimte en dus ook op leefbaarheid en economische vitaliteit. Halderberge zet het onderwerp duidelijk in het grotere geheel van onder andere strategie en beleid, verkeer, projectontwikkeling en ontwerp.

Dit integrale parkeerbeleidsplan kent een tal van aspecten. In dit plan zijn de onderwerpen geactualiseerd en toekomst vast gemaakt. De belangrijkste beleidslijnen van de gemeente Halderberge zijn in deze basisvisie samengevat.

Parkeernormen

De landelijke parkeernormen zijn de afgelopen jaren niet bijgesteld. De normen uit de Kadernota Parkeren 2012-2016 zijn daarmee nog actueel. De normen zijn destijds vastgesteld op het gemiddelde van de bandbreedte die er is in de normen. In deze nieuwe nota worden de normen daar waar nodig aangescherpt. Alle ontwikkelingen dienen in principe voldoende parkeergelegenheid binnen de plangrenzen van de ontwikkeling te realiseren (norm=norm), zeker nieuwbouwprojecten. Indien sprake is van herontwikkeling of verpaupering kan gebruik gemaakt worden van een afkoopregeling (beslissingsbevoegdheid bij college).

Parkeren in woonwijken

Het parkeren in woonwijken wordt als gevolg van het toenemend autobezit steeds lastiger. Met passende maatregelen wordt waar mogelijk de komende periode de problematiek verholpen. In het uitvoeringsplan wordt hier verder op ingegaan.

Parkeren bij scholen

Het parkeren in de directe omgeving van een school is een veel besproken aandachtspunt. De gemeente Halderberge besteedt daar doorlopend aandacht aan middels het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Met de scholen gaat de gemeente indien noodzakelijk om tafel om een goede verkeerssituatie creëren. Allereerst wordt daarbij ingezet op duurzame vervoerswijzen, dan op educatie en tenslotte op andere maatregelen zoals infrastructurele maatregelen.

Fietsparkeren

Een van de beleidslijnen van de gemeente is het gebruik van de fiets stimuleren. Als de fiets meer gebruikt wordt kan het autogebruik ook verminderen waardoor er ook een verlichting van de parkeerdruk ontstaat. Integraal wordt de leefomgeving door goede fietsvoorzieningen dus voor alle vervoermiddelen aantrekkelijker. Een mogelijkheid om het fietsgebruik te stimuleren is de realisatie van een bewaakte fietsenstalling in het kernwinkelgebied van Oudenbosch.

Parkeerregulering

Om de parkeersituatie te verbeteren is op enkele locaties parkeerregulering denkbaar. Met name de kernwinkelgebieden komen voor regulering in aanmerking. Bij regulering moet met name gedacht worden aan blauwe zones. Handhaving is hierbij echter cruciaal, met ingang van 1 januari 2017 is er beperkte BOA capaciteit voor verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 3 Parkeernormen

3.1 Inleiding

In de Kadernota Parkeren zijn parkeernormen opgenomen. De afgelopen 5 jaar zijn er geen nieuwe parkeernormen vastgesteld. De normen in de Kadernota Parkeren 2012-2016 liggen niet op de bovengrens van de landelijke normen, maar in het midden. In de landelijke kencijfers (CROW, juli 2012) wordt namelijk een onder- en een bovengrens aangegeven. Op dit moment zijn deze normen nog voldoende om te kunnen voorzien in de toekomstige parkeervraag. Aangezien deze nieuwe nota een looptijd van 5 jaar heeft, zijn de normen naar de bovenkant van de landelijke kencijfers bijgesteld. Gezien het landelijke karakter van deze gemeente, terwijl het einde van de economische crisis in zicht lijkt en het gegeven dat jongeren al op 16 jarige leeftijd rijles kunnen krijgen, is het niet ondenkbaar dat het autobezit verder zal gaan stijgen.

De in bijlage 1 opgenomen parkeernormen zijn van toepassing na vaststelling van deze nota. De normen zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers.

Deze parkeernota is bedoeld voor interne toetsing van de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen en bestemmingsplanwijzigingen, maar ook als communicatiemiddel naar externe partijen (bijvoorbeeld woningbouwverenigingen en projectontwikkelaars). Deze partijen kunnen met dit hoofdstuk en bijlage 1 bepalen hoeveel parkeerplaatsen zij dienen te realiseren. Om deze reden wordt ook nader toegelicht hoe de normen toegepast dienen te worden.

3.2 Parkeernormering

De parkeernormering is gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW. Uit deze kencijfers komt naar voren dat de vraag naar parkeerplaatsen mede wordt bepaald door de locatie en het aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen.

Per ontwikkeling wordt binnen het plangebied voorzien in het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernorm. In deze paragraaf wordt de indeling van gebieden en de normen die daarbij horen verder toegelicht.

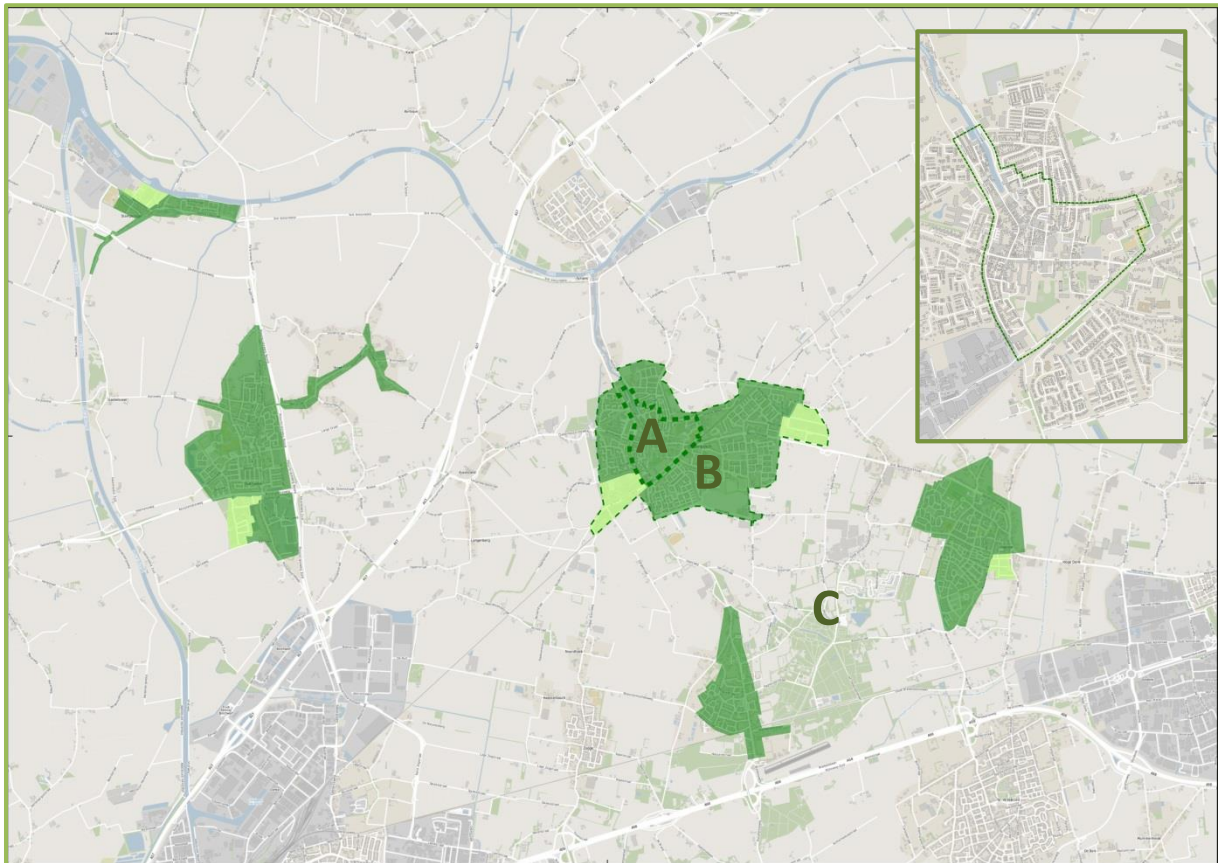
Functies in een centrumgebied hebben een lagere parkeervraag dan functies op andere locaties in de kom. Dit komt doordat er alternatieve vervoerswijzen voor de auto aanwezig zijn (fiets- en openbaar vervoer). Naarmate een locatie verder van een centrumgebied is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van de alternatieven af en neemt daarmee de behoefte aan parkeervoorzieningen toe. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers een indeling te maken in:

- Centrum
- Schil
- Rest bebouwde kom

De CROW-indeling is voor een deel toepasbaar voor de gemeente Halderberge. Om deze reden is de gemeente onderverdeeld in deelgebieden. Alleen voor het centrumgebied van Oudenbosch geldt dat duidelijk de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen de parkeervraag vermindert. Voor het centrumgebied van Oudenbosch geldt dat een substantieel aantal bezoekers van het centrumgebied met een andere vervoermiddel dan de auto kan komen. De mate van openbaar vervoer aanbod (bus

en trein) is voor de stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk) bovengemiddeld. In de parkeernormering wordt daarom uitgegaan van de volgende driedeling in parkeernormen:

- Centrumgebied Oudenbosch (gebied A)
- Overig kern Oudenbosch (gebied B)
- Overig gemeente Halderberge (gebied C: Bosschenhoofd, Hoeven, Oud Gastel en Stampersgat, industriegebied Borchwerf)



Figuur 3.1: gebiedsindeling parkeernormering

3.3 Juridisch kader parkeernormen

Het juridisch kader van de geactualiseerde parkeernormen is als volgt:

Na vaststelling van het parkeerbeleidsplan voor de gemeente Halderberge zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Halderberge van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Ook is de parkeernormering van toepassing op het Halderbergse deel van industrieterrein Borchwerf.

Bestemmingsplannen

Na vaststelling van de parkeernormering kan in de voorschriften van de nieuwe bestemmingsplannen verwezen worden naar deze parkeernormen. In het bestemmingsplan moet dan worden verwezen naar de parkeernormering, met vermelding van de vastellingsdatum. In het bestemmingsplan dient uiteen gezet te worden op welke wijze de nota parkeernormering is toegepast is in het bestemmingsplan. In speciale gevallen kan in bestemmingsplannen worden afgeweken van de

vastgestelde parkeernormering; alleen het college van B&W van de gemeente Halderberge kan hiertoe beslissen. Dit zijn die gevallen die verpaupering tegengaan of een herontwikkeling. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing.

Gebruik parkeergarages

Wanneer bij nieuwe woningen een parkeergarage of niet-openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd, moet door de bewoners een overeenkomst ondertekend worden dat de aangewezen parkeerplaatsen afgenomen worden. Daarnaast kan parkeerregulering helpen in de omgeving om het gebruik van de parkeergarages af te dwingen.

Zodoende kan voorkomen worden dat nieuw gerealiseerde parkeerplaatsen niet gebruikt worden omdat de bewoners gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen (en daarmee ook de parkeerdruk op de openbare ruimte verzwaren).

3.4 Toepassing van de parkeernormen

Bij het toepassen van de parkeernormen werken de relevante afdelingen binnen de gemeente nauwkeurig samen. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader wordt gegeven. Het toepassen van de parkeernormen vraagt dan ook om een integrale benadering. Elke vakafdeling toetst het initiatief op het relevante beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie-uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

Naast een interne gemeentelijke capaciteitsbepaling kan een ontwikkelaar ook zelf de noodzakelijke parkeercapaciteit bepalen, alvorens de ontwikkelaar naar de gemeente stapt. Deze paragraaf geeft een handvat hoe de noodzakelijke parkeercapaciteit kan worden bepaald.

3.4.1 Bepalen parkeervraag

Allereerst wordt bepaald in welk gebied de betreffende ontwikkeling plaatsvindt. De voor het gebied specifieke norm dient gehandhaafd te worden. Aan de hand van de omvang kan worden bepaald hoe groot de parkeervraag is. De parkeernormering en gebiedsindeling is te vinden in bijlage 1. Het principe geldt dat minimaal aan de parkeernorm voldaan moet worden.

Indien op een locatie woningen of bedrijven gesloopt worden en op dezelfde locatie nieuwbouw wordt gepleegd, dan wordt eerst bepaald wat het gesloopte- of te slopen pand voor parkeerbehoefte heeft. Deze parkeerplaatsen zullen deels op eigen terrein en deels in openbaar gebied aanwezig zijn. De eigenterreinplaatsen zijn vaak eenvoudig te tellen, maar de openbare parkeerplaatsen niet. Deze volgen dan uit de berekening van de oude parkeerplaatsen min de eigen terrein plaatsen. Vervolgens wordt bepaald wat de nieuwbouw aan parkeerbehoefte genereert. Het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oudbouw en nieuwbouw (volgens de norm) bepaalt de te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen.

De te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen dient binnen het plangebied van de ontwikkeling gerealiseerd te worden. De parkeerplaatsen kunnen op verschillende manieren in een ontwikkeling gerealiseerd worden. Bij woonwijken kan een oprit bijvoorbeeld ook een parkeergelegenheid bieden.

3.4.2 Parkeeraanbod

Om te bepalen wat het parkeeraanbod van een plan is, zijn regels opgesteld. Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeerbilans, soms helemaal niet. De mate waarin met name garages worden meegeteld bepaalt weer of een norm ruim wordt geïnterpreteerd of juist krap. Het niet meetellen van een garage kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm.

Het berekenen van het juiste parkeeraanbod en het berekenen van de norm is erg belangrijk. In tabel 3.2 is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 m. diep en 2,5 m breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	Garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 m. diep en 2,5 m breed
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,0 m. diep en 2,5 m breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed
Parkeervak/parkeerplaats	1	1	
Parkeren op de rijbaan	1	1	Per 6 m. aaneengesloten trottoirband zonder inritten 1 parkeerplaats

Tabel 3.2: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder een appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 3.2 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze parkeerplaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

3.4.3 Regels bij toepassing parkeernormen

Gedeelte van de parkeerplaatsen moet openbaar blijven

Er moet worden afgedwongen dat (een deel van) de gerealiseerde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk blijven. Dit om te voorkomen dat bezoekers geen gebruik kunnen maken van de private

parkeerplaatsen. De openbaar toegankelijke parkeerplaatsen kunnen niet zomaar aan de openbaarheid worden onttrokken. Een gedeelte van de gerealiseerde parkeerplaatsen binnen het plangebied van een ontwikkeling blijft dus altijd openbaar (en het toe te staan dat er minder parkeergelegenheid dan de parkeernorm gerealiseerd wordt.)

Verplicht gebruik parkeerplaatsen

Wanneer bij de realisatie van de parkeervoorzieningen op eigen terrein, zeker in centrumgebieden, niet wordt verplicht de gerealiseerde parkeervoorzieningen te gebruiken, bestaat het risico dat openbare parkeerplaatsen worden gebruikt. Doordat bewoners of eigenaren bijvoorbeeld de huur of koop van de parkeervoorzieningen te duur vinden, zullen zij uitwijken naar openbare parkeergelegenheden. Dit gaat ten koste van de openbare parkeergelegenheid, en levert problemen op voor bestaande woningen, winkels en voorzieningen. Daarom moeten bij de verkoop of huur van woningen de daarbij behorende parkeerplaatsen gekoppeld worden, zodat geen druk op de openbare parkeerplaatsen ontstaat en voorkomen wordt dat de parkeerplaatsen op eigen terrein leeg staan.

Acceptabele loopafstanden

De locatie van de parkeerplaatsen ten opzichte van de bestemming is afhankelijk van acceptabele loopafstanden. Hoe verder van de bestemming geparkeerd moet worden hoe meer foutparkeren er zal zijn. In de realisatie van plannen dienen de acceptabele loopafstanden gehandhaafd te worden. De acceptabele loopafstanden kunnen ook gehanteerd worden om parkeerdruksituaties in gebieden te beoordelen (zie parkeren in woonwijken).

Functie	Acceptabele loopafstand
Woning (eerste auto)	100 meter
Woning (tweede auto)	200 meter
Werknemer (detailhandel/kantoor)	300 meter
Winkelbezoeker centrum (winkelen)	200 meter (tot ingang kernwinkelgebied)
Winkelbezoeker centrum (boodschappen)	100 meter
Cultureel en maatschappelijke functies	300 meter
Gezondheidszorg	100 meter

Tabel 3.3: Acceptabele loopafstanden

Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.

Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Het kan bijvoorbeeld mogelijk zijn dat dubbelgebruik mogelijk is. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening gehouden worden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/of te berekenen en hiermee een gebiedsgerichte aanpak te hanteren. Voor het opstellen van een parkeerbalans worden de volgende stappen doorlopen:

- Afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
- Bepalen parkeernormen;

- Inventarisatie parkeervraag- en aanbod;
- Berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik;
- Bepalen van de (on)balans.

Voor de centrumgebieden van de kernen zijn in het verleden dergelijke parkeerbalansen toegepast. Wanneer in de centrumgebieden nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, moet de parkeervraag op eigen terrein gerealiseerd worden. Daarnaast moet ook de parkeerbalans worden toegepast om het effect van de parkeervraag in het winkelgebied te bepalen. In dit kader wordt ook verzocht aan ontwikkelaars bij nieuwe ontwikkelingen in de centrumgebieden te zoeken naar de uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Bijzondere functies en vrachtwagenparkeerplaatsen

Wanneer sprake is van het bepalen van de parkeervraag van een bijzondere functie, die niet onder een in de opgenomen parkeernormen valt, is het mogelijk om maatwerk toe te passen. In overleg met de vakgroep verkeer wordt bepaald welke norm nodig is voor de functie. Dit wordt ook toegepast voor het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens bij bedrijven. Het blijft noodzakelijk dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd.

3.4.4 Parkeervraag is meer dan parkeeraanbod in ontwikkeling

In principe dient de norm altijd gehanteerd te worden als minimum aantal parkeerplaatsen in een ontwikkeling. Dit aantal moet binnen het plangebied gerealiseerd worden. Indien dit niet haalbaar is, bestaat voor het college van B&W de mogelijkheid de ontwikkeling (en het parkeervraagstuk) ter afweging te nemen.

Indien niet aan de parkeervraag kan worden voldaan, is er de mogelijkheid te bezien of in de nabijheid van de ontwikkeling toch voldoende parkeeraanbod kan worden gevonden om toch de parkeervraag te kunnen faciliteren. Wanneer niet in de parkeervraag kan worden voorzien is de afkoopregeling van kracht. Deze afkoopregeling wordt nader beschreven in paragraaf 3.5.

Parkeren in de nabijheid

Wanneer niet binnen het plangebied voldoende parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd, moet bekeken worden of dit in de nabijheid wel mogelijk is. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. Tenzij aantoonbaar is dat nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (zie acceptabele loopafstanden) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde parkeervoorzieningen dragen hier aan bij. Bij het zoeken van parkeergelegenheid op openbaar terrein mag dan ook gekeken worden naar mogelijk dubbel gebruik.

Met name voor ontwikkelingen in het centrum van Oudenbosch is er niet aan te ontkomen dat parkeren niet altijd op eigen terrein kan worden gerealiseerd en dat naar parkeren in de nabijheid

moet worden gezocht. In eerste instantie moet de ontwikkeling haar parkeervraag altijd binnen het plangebied realiseren, daarna kan het college een beslissing nemen de parkeervraag elders te realiseren (met een afkoopregeling).

Daarom is het wederom van belang de loopafstanden acceptabel te houden. In Oudenbosch zijn de loopafstanden tot op heden beperkt gebleven. Door de ontwikkelingen komt de beschikbare ruimte echter wel meer in het geding. Het vrijwel altijd kunnen parkeren in de nabijheid van de bestemming zal in de toekomst steeds moeilijker worden. Toch moet voorkomen worden dat loopafstanden niet meer worden geaccepteerd, waardoor steeds meer wordt foutgeparkeerd of dat uitwijkgedrag naar andere centra ontstaat.

3.5 Afkoopregeling/mobiliteitsfonds

Om een ontwikkeling te kunnen realiseren, moeten er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het plangebied.

Wanneer niet voldoende parkeerplaatsen in de ontwikkeling worden gerealiseerd, is er de mogelijkheid om gebruik te maken van de afkoopregeling. Indien ontwikkelingen door de gemeente Halderberge als gewenst worden beschouwd om bijvoorbeeld maatschappelijke of economische redenen, kan toestemming worden gegeven gebruik te maken van de afkoopregeling. Het college van B&W heeft hier beslissingsbevoegdheid toe.

Daarbij moet het wel mogelijk zijn om de parkeervraag van een ontwikkeling te kunnen faciliteren met de openbare parkeergelegenheid, waarbij de acceptabele loopafstanden in acht worden genomen. De afkoopregeling kan gebruikt worden wanneer er mogelijkheden zijn het tekort in de parkeervraag op te vangen in de nabije ruimte.

Afkoopregeling

Indien onvoldoende parkeervoorzieningen worden aangelegd dienen deze te worden gecompenseerd in de omgeving. De parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling moet namelijk opgevangen worden en daarnaast mag de parkeerdruk in de omgeving niet toenemen. Om te trachten de parkeertekorten te compenseren is naar verwachting geld nodig. Voor het compenseren van parkeertekorten moeten middelen beschikbaar zijn. Per parkeerplaats dient dan ook een bedrag door de ontwikkelaar te worden betaald aan de gemeente Halderberge. Dit bedrag wordt gestort in het mobiliteitsfonds en door de gemeente gebruikt voor parkeervoorzieningen. Daarnaast is het ook mogelijk om breder te kijken dan alleen naar parkeerplaatsen. Een goede fiets- of voetgangersverbinding naar de omliggende wijken kan bij een grote ontwikkeling ook meewerken aan het opvangen van de parkeervraag. Per situatie zal een goede afweging worden gemaakt wat de beste oplossing is.

Het college van B&W mag afwijken, maar dient zelf de consequenties te dragen en financiële middelen beschikbaar te stellen om de ontwikkelaar dit op te laten pakken. Ook moet het mogelijk zijn de parkeerplaatsen daadwerkelijk te kunnen realiseren alvorens overgegaan wordt op de afkoopregeling.

De regeling parkeren is alleen bedoeld voor herontwikkelingsprojecten of projecten die verpaupering tegen gaan. De afkoopregeling is niet bedoeld voor nieuwbouwprojecten. Hier dient voldoende ruimte te zijn.

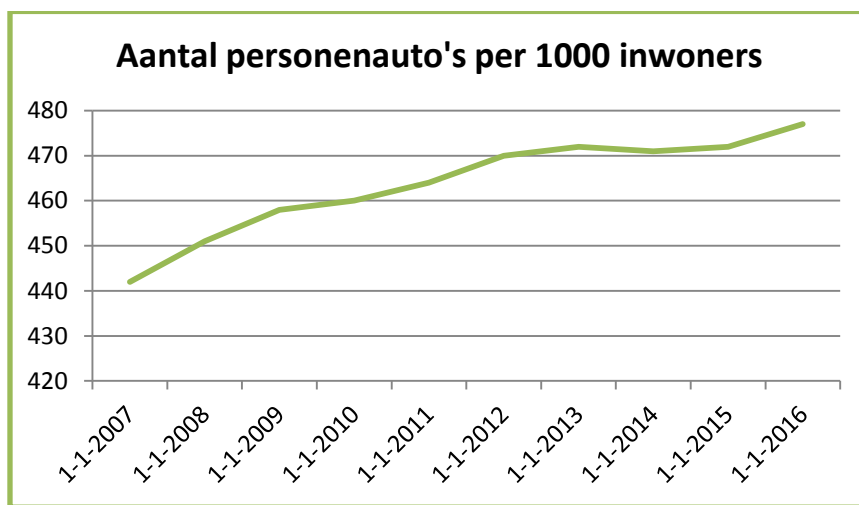
De bedragen zijn gebaseerd op de te verwachten kosten die gemaakt moeten worden om elders parkeerplaatsen te realiseren. Zodoende wordt een ontwikkelaar ook gestimuleerd om de parkeervraag binnen haar plangebied te realiseren. De bedragen uit de afkoopregeling zijn exclusief het bedrag per woning voor bovenwijkse voorzieningen.

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een overeenkomst opgesteld tussen ontwikkelaar en gemeente. De parkeerverplichting, het aantal en het gemoeide bedrag dat aan de gemeente moet worden overgemaakt wordt in de overeenkomst vastgesteld.

Hoofdstuk 4 Parkeren in woonwijken

Na een stabilisatie van het autobezit tussen 2012 en 2015 neemt het autobezit in Nederland weer toe. Zeker in de minder stedelijke gebieden blijft het aantal stijgen. Daarmee blijft ook het aantal parkeerproblemen in de gemeente toenemen. Bewoners, bezoekers en ook werknemers ondervinden meer en meer problemen om de auto op een goede plek te kunnen parkeren. Met name de 'oudere' wijken zijn hier een voorbeeld van.

Dit is verklaarbaar doordat veel woonwijken zijn gerealiseerd in een periode dat het aantal auto's per huishouden lager was dan in de huidige situatie. Bij de realisatie van de wijk was het parkeeraanbod voldoende voor de parkeervraag van destijds. Door toenemende welvaart, individualisering, meer auto's per huishouden, toenemende mobiliteit van senioren is het autogebruik toegenomen in de loop der jaren.



Tabel 4.1: Autobezit 2012-2016 (Bron CBS)

Probleemdefinitie

De gemeente Halderberge erkent het toenemende autobezit en zoekt naar oplossingen. Het is van belang eerst vast te stellen wanneer sprake is van een parkeerprobleem in een woonwijk. Dit gebeurt meestal per straat. Hierbij wordt ook bekeken of het aantal auto's per huishouden gebruikelijk is. Wanneer dit erg hoog is kan niet per definitie een oplossing van de gemeente worden verwacht. Er is sprake van een parkeerprobleem wanneer de parkeerbezettingsgraad meer dan 95% in de omgeving is tijdens de nachturen (het moment waarop de meeste auto's van bewoners geparkeerd staan). Daarbij moet het ook niet mogelijk zijn om binnen 200 meter (in omliggende straten) een vrije parkeerplaats te vinden.

Wanneer volgens deze definitie sprake is van een parkeerprobleem wordt gezocht naar mogelijke maatregelen om het probleem aan te pakken. Een parkeerdruk van gemiddeld minder dan 95% wordt niet als een probleem gezien, ook wanneer in één woonstraat de parkeerdruk meer dan 95% is, en de straten er omheen minder.

Aanpak

Op het moment dat daadwerkelijk een parkeerprobleem wordt geconstateerd moet eerst bekeken worden hoe dit aangepakt kan worden. Om de problemen in de wijk aan te pakken ligt het voor de

hand om de parkeercapaciteit te vergroten. Het risico daarvan is dat het straatbeeld verblijkt en dit ten koste gaat van de kwaliteit van de leefomgeving.

De komende jaren staan we dan ook voor de uitdaging om te zoeken naar een betere afstemming van de parkeervraag en het parkeeraanbod zonder de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te verminderen of de leefbaarheid van de wijk ingrijpend te veranderen. Een voorwaarde hiervoor is het onderkennen van de ruimtelijke en sociaalmaatschappelijke structuur van een wijk zodat de achterliggende oorzaken van het probleem bekend zijn en welk type oplossing het beste ingepast kan worden.

Met infrastructurele oplossingen, zoals de realisatie van extra parkeerplaatsen, zijn veel kosten gemoeid. Ook zijn reguleringsmaatregelen vaak kostbaar en is handhaving cruciaal. Het is daarom noodzakelijk om in eerste instantie te kijken of er mogelijkheden zijn om het autogebruik (is gedrag) te beïnvloeden.

Maatregel	Mogelijkheid
Beïnvloeden	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden van alternatieven: goede fietsvoorzieningen, openbaar vervoerhalten • Integraal ontwerpen van de wijk: parkeren op meer afstand • Integraal ontwerpen aan de gevel: parkeren integraal bij woningen • In gesprek gaan met de buurt
Benutten	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsinstrumenten: functiemenging in bestemmingsplan, bewonersconvenant
Reguleren	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerverboden: uitsluiten bestelbusjes en aanhangers in woonwijken • Parkeerschijfzone • Vergunninghoudersparkeren
Bouwen	<ul style="list-style-type: none"> • Maaiveldvoorzieningen: herindeling door versmalling of éénrichtingsverkeer waardoor extra parkeervoorzieningen te creëren zijn, herinrichten groenvakken met grasbetonblokken • Overige voorzieningen: parkeergarages, parkeerkelders

Tabel 4.2: Mogelijke oplossingen om parkeerproblemen in woonwijken aan te pakken

Knelpunten

De gemeenteraad heeft nadrukkelijk gevraagd om een uitvoeringsprogramma voor deze nieuwe parkeernota. Door bij deze parkeernota een uitvoeringsplan op te nemen worden middelen gereserveerd om een aantal parkeerproblemen op te kunnen lossen.

Het omschrijven van het knelpunt en zoeken naar oplossingen gaat volgens een vaste aanpak, de zogenaamde PODO aanpak. PODO staat voor:

- **Probleem:** de eerste stap is een probleemomschrijving. Wat is exact aan de hand? Wanneer doet het probleem zich voor? Hoe groot is het probleem?
- **Oorzaak:** door zoveel mogelijk oorzaken te benoemen wordt duidelijk wat het probleem is.
- **Doel:** bedenk eerst welk doel voor ogen is en ga daarna pas werken aan oplossingen.
- **Oplossing:** wat is de oplossing? Kom niet met klachten, maar met concrete acties. Wat kan de buurt zelf doen? Is een duurzame oplossing mogelijk? Is de oplossing kostenbewust?

In de voorbereidende fase is een ronde gemaakt langs de 5 Halderbergse kernen, waarbij aan bewoners is gevraagd parkeerproblemen aan te dragen en ook mee te denken over mogelijke oplossingsrichtingen.

In het uitvoeringsplan behorende bij de parkeernota zijn de knelpunten verder uitgewerkt volgens de PODO aanpak.

Prioritering

Alle knelpunten zijn in het uitvoeringsplan opgenomen. In dit plan is de oplossing beoordeeld op (technische) haalbaarheid. Wanneer een oplossing haalbaar is, is deze op de volgende wijze geprioriteerd:

1. **Parkeren in woonwijken:** de knelpunten die met een kleine ingreep kunnen worden opgelost.
2. **Werk met werk:** bij gepland onderhoud aan de bovengrondse infrastructuur wordt permanent aandacht besteed aan parkeeroplossingen. Daar waar werk met werk gemaakt kan worden wordt dit gedaan.
3. **Handhaving, parkeerregulering:** een blauwe zone, handhaving en aanpak van parkeerergernissen vallen hieronder.
4. **Uitvoeringsplan overstijgend, meenemen in ruimtelijke ontwikkelingen:** oplossingen die een dusdanig grote investering vragen worden niet meegenomen in het uitvoeringsplan. De gemeenteraad zal hier een separaat besluit over nemen. Hieronder vallen de projecten die onder andere voortkomen uit de economische visienota en het religieus erfgoed.

Daarnaast wordt bij wegreconstructies permanent aandacht besteed aan parkeeroplossingen. Daar waar werk met werk kan worden gemaakt wordt deze kans met beide handen aangepakt.

Burgerpanel

Recent is aan het burgerpanel een digitale vragenlijst over parkeren voorgelegd. Hierin zijn de volgende vragen gesteld:

- In welke mate ervaart u parkeerproblemen in uw wijk?
- Waar bevinden zich de parkeerknelpunten?
- Waardoor ervaart u parkeerknelpunten?
- Hoe lang moet u gemiddeld zoeken naar een parkeerplaats in uw straat?

Samenvattend heeft dit tot de volgende bevindingen geleid:

1. **Meerderheid van de respondenten geeft aan weinig parkeerknelpunten te ervaren.**
54% van de respondenten geeft aan weinig parkeerknelpunten te ervaren. In Bosschenhoofd en Hoeven worden relatief gezien minder knelpunten ervaren (respectievelijk 65% en 62%) dan in de andere kernen (Oud Gastel 47%, Oudenbosch 50% en Stampersgat 49%).
2. **“Gasten kunnen moeilijk parkeren” meest genoemde knelpunt.**
58% noemt “gasten kunnen moeilijk parkeren” als belangrijkste knelpunt. Gevolgd door 41% van de respondenten die aangeeft dat “de parkeergelegenheid zich op een grote afstand bevindt” en 39% die aangeeft dat “auto’s op verkeerde plekken staan”.
3. **Meerderheid hoeft nooit naar een parkeerplaats te zoeken.**
60% geeft aan zelf nooit te hoeven zoeken naar een parkeerplek in hun eigen straat. In 6% van de gevallen laat men weten dat er meestal geen plek is in hun eigen straat.

Conclusies

Tijdens de burgerparticipatie avonden hebben de aanwezige participanten parkeerknelpunten benoemd en meegedacht over oplossingen. Tijdens de bijeenkomst in Bosschenhoofd waren 2 raadsleden en Woonkwartier aanwezig. Op deze avond is door de aanwezigen geconcludeerd dat er geen noemenswaardige knelpunten in Bosschenhoofd aanwezig zijn.

De lijst met knelpunten betreft niet alle knelpunten op het gebied van parkeren die er in Halderberge zijn te vinden. Het is een begin om te komen tot oplossingen voor deze knelpunten.

De meeste winst is te halen met de zogenaamde “werk met werk” projecten. Daar waar we mogelijkheden zien om tijdens reguliere werkzaamheden parkeervoorzieningen te optimaliseren zullen we dit de komende periode als een kans zien en deze met beide handen aanpakken. Het merendeel van de werkzaamheden zullen binnen de reguliere budgetten passen, aanvullend is een jaarlijks budget beschikbaar om in sommige gevallen net even dat extra's te kunnen bieden.

In het uitvoeringsplan zijn de resultaten omgezet in vlekkenkaarten waarbinnen de oplossingen gezocht worden.

Hoofdstuk 5 Parkeren bij scholen

Het parkeren bij scholen is een thema dat steeds weer terug komt als gespreksonderwerp met zowel schooldirecties, ouders en omwonenden. En dan niet alleen het parkeren, maar de verkeerssituatie in het algemeen.

Veel scholen liggen in woongebieden. Doordat scholen groter worden en steeds meer kinderen met de auto naar school worden gebracht ontstaan er knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, maar zeker ook op het gebied van parkeren. Een deel van de knelpunten is subjectief, dat houdt in dat men de parkeergelegenheid als onvoldoende ervaart. Met name bij het halen en brengen van de kinderen is dit het geval..

Om deze knelpunten op te lossen is het verleidelijk de parkeercapaciteit rondom de school uit te bereiden. Vaak is echter het parkeerprobleem niet eenvoudig op te lossen, en kan het vergroten van de parkeercapaciteit juist leiden tot het aantrekkelijker worden van het halen en brengen met de auto. Dit kan dan weer tot meer verkeersveiligheidsrisico's leiden.

De gemeente Halderberge streeft er daarom naar om het gebruik van duurzame vervoerswijzen naar school zo veel mogelijk te stimuleren. De gemeente zal waar mogelijk ook trachten fietsroutes te verbeteren. Het gebruik van de fiets naar school zal dan toenemen.

Dit kan ook door de scholen meer bewust te maken van hun vervoerskeuze en het belang van de fiets. Een goed middel hiervoor is het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Pas als allerlaatste redmiddel wordt ingezet op infrastructurele maatregelen. Ook dan wordt eerst bekeken of eenvoudige maatregelen tot grote veiligheidswinst kunnen leiden.

Brabants VerkeersveiligheidsLabel

Alle Halderbergse scholen hebben het Brabant VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Al ruim 10 jaar is de gemeente actief om kinderen en ouders bewust te maken van verkeer en vervoer. Het veelvuldige autogebruik onder ouders is een belangrijke oorzaak van parkeerknelpunten. Door veel aandacht te besteden aan verkeersveiligheid in het onderwijspakket, kan bijgedragen worden aan deze kerntaak met educatieve maatregelen de situatie te veranderen.

Doordat ouders steeds meer werken en het gevoel van onveiligheid groter wordt, brengen steeds meer ouders hun kinderen met de auto naar school. Ouders zijn vaak primair de oorzaak van de onveilige verkeerssituatie. Er ligt een belangrijke taak de ouders op verkeersgedrag aan te spreken, de school heeft hier een belangrijke bijdrage in.

Wanneer de school knelpunten signaleert in de verkeerssituatie levert zij een educatief actieplan aan de gemeente, waarin wordt aangegeven hoe de school het verkeersgedrag van ouders aanpakt.

Schoolomgeving

Op het moment dat een traject op het educatieve spoor niet voldoende is om de parkeerproblematiek rondom de school aan te pakken kan de schoolomgeving onder de loep worden genomen. Samen met de school kan worden bekeken welke maatregelen mogelijk en effectief zijn. Dit zijn maatregelen waarmee de schoolomgeving herkenbaarder en veiliger wordt. Met een herkenbare schoolomgeving kan in het verkeersgedrag een grote winst worden behaald.

Voorbeelden van maatregelen zijn het instellen van éénrichtingsverkeer, parkeerverbod, het aanpassen van oversteeklocaties, Kiss&Ride stroken aanleggen, doortrekken van fietspad, aanleg van parkeervakken en snelheid beperkende maatregelen.

Op dit moment wordt een aantal nieuwe scholen met bijbehorende schoolomgeving gerealiseerd. Deze ontwikkelingen bieden kansen de verkeerssituatie goed te realiseren en in voldoende parkeervoorzieningen te voorzien.

Bepalen aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

Om het parkeren bij scholen goed te kunnen faciliteren is met name het parkeren tijdens de haal- en brengmomenten van belang. De volgende richtlijn geeft daar handvatten voor:

Voor het bepalen van de parkeercapaciteit voor halen en brengen bij nieuwe scholen wordt uitgegaan van de CROW systematiek, zoals opgenomen in de publicatie Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering.

In onderstaande berekeningen wordt het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het veronderstelde percentage dat met de auto wordt gebracht, vermenigvuldigd met een reductiefactor parkeerduur en vermenigvuldigd met een reductiefactor aantal kinderen per auto. Ook voor de kinderopvang en de peuterspeelzaal worden percentages en reductiefactoren toegepast voor de vaststelling van de vraag naar parkeerplaatsen.

	Formule
Onderbouw	Aantal leerlingen * 45% (percentage met de auto naar school gebracht) * 0,5 (reductiefactor parkeerduur) * 0,75 (reductiefactor aantal leerlingen per auto)
Bovenbouw	Aantal leerlingen * 25% (percentage met de auto naar school gebracht) * 0,25 (reductiefactor parkeerduur) * 0,85 (reductiefactor aantal leerlingen per auto)
Kinderopvang en peuterspeelzaal	Aantal leerlingen * 65% (percentage met de auto naar school gebracht) * 0,25 (reductiefactor parkeerduur) * 0,75 (reductiefactor aantal leerlingen per auto)

Tabel 5.1: Formules voor halen en brengen

Hoofdstuk 6 Parkeerregulering

Inleiding

Om een goede bereikbaarheid van woningen en voorzieningen te garanderen is het belangrijk om het gebruik van de openbare parkeerplaatsen onder controle te houden, waarmee een hoge parkeerdruk voorkomen wordt. Het aantal bezette parkeerplaatsen ten opzichte van de beschikbare capaciteit bepaalt de parkeerdruk. Door het onder controle houden van de parkeerplaatsen kan de leefkwaliteit gewaarborgd blijven. Wanneer sprake is van een hoge parkeerdruk kan de keuze gemaakt worden om maatregelen te treffen.

In de meeste gevallen is hier geen regulering van het gebruik noodzakelijk. In de kernwinkelgebieden kan regulering een oplossing zijn voor een te hoge parkeerdruk, waardoor de winkeliers minder goed bereikbaar zijn per auto of dat er niet voor de winkel geparkeerd kan worden.

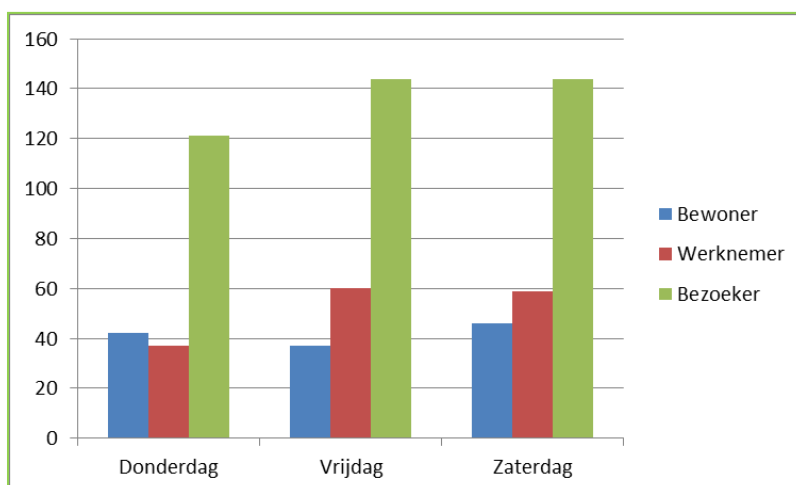
Hieronder worden de verschillende vormen van regulering toegelicht. Tenslotte volgt een kort overzicht van de parkeerreguleringvormen.

Parkeerschijfzone

Een parkeerschijfzone (ook wel de blauwe zone) is een sturende maatregel om langparkeerders (bijvoorbeeld werknemers) te weren uit een gebied waar het wenselijk is dat met name geparkeerd wordt met een korte parkeerduur. Bij een parkeerschijfzone geldt een maximum voor de parkeerduur, deze kan gecontroleerd worden op basis van de op de parkeerschijf aangegeven aankomsttijd.

Wanneer het vermoeden bestaat dat de hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt, doordat veel werknemers van bedrijven of winkels parkeren op openbare parkeerplaatsen, kan het instellen van een parkeerschijfzone effectief zijn. Indien er geen sprake is van de aanwezigheid van zowel lang- als kortparkeerders, is het instellen van een parkeerschijfzone nutteloos.

In het voorjaar van 2016 is een motievenonderzoek uitgevoerd in het kernwinkelgebied van Oudenbosch. Gedurende 3 dagen zijn delen van kentekens genoteerd om de parkeerduur van de geparkeerde voertuigen te bepalen. In figuur 6.1 zijn de parkeermotieven op het drukste uur uiteengezet.



Figuur 6.1: parkeermotieven kernwinkelgebied Oudenbosch, drukste uur

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het overgrote deel van de geparkeerde voertuigen toebehoort aan bezoekers van het kernwinkelgebied. Het aandeel bewoners is een stuk kleiner dan het aandeel bezoekers. Wat opvalt is dat er bijna evenveel werknemers geparkeerd staan als bewoners. Dit betekent dat werknemers in de nabijheid van de werkplek parkeren. Deze parkeerplaatsen zijn al voor openingstijd van de winkel bezet en zijn pas na sluitingstijd weer beschikbaar. Hier hadden in theorie klanten van de winkel kunnen parkeren. Ondernemers hebben aangegeven dat het kernwinkelgebied in Oudenbosch een boodschappengebied is, waar de bezoekers goed moeten kunnen parkeren. Doordat werknemers een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen al in de ochtend bezetten is dit minder goed mogelijk.

Een parkeerschijfzone kan het kernwinkelgebied in Oudenbosch aantrekkelijker maken. Werknemers worden geweerd, waardoor er meer ruimte (in parkeerplaatsen uitgedrukt) voor bezoekers ontstaat. Zo kan het voor bezoekers aantrekkelijker worden om hier naar toe te komen.

De parkeerschijfzone wordt aangegeven door bebording en (eventueel) het blauw markeren van parkeervakken. In de parkeerschijfzone mag een bezoeker zijn auto parkeren gedurende een maximale parkeerduur (bijvoorbeeld 2 uur). De bezoeker geeft met een parkeerschijf zijn aankomsttijd weer, waarna door middel van handhaving wordt gecontroleerd of een bezoeker zich aan de maximale parkeerduur houdt.

Op het Raadhuisplein in Hoeven is reeds een parkeerschijfzone van kracht.

Betaald parkeren

Het invoeren van betaald parkeren kan ervoor zorgen dat het onaantrekkelijker wordt om in een bepaald gebied te parkeren, waardoor de parkeerdruk in het gebied afneemt. Ook zal het gebruik van de parkeervakken gestimuleerd worden, waardoor de ruimtelijke kwaliteit kan verbeteren. De meest gebruikelijke vorm van betaald parkeren is een zone waar parkeerheffing wordt betaald door middel van een automaat. Inmiddels is het zeer gebruikelijk dat via een app op de telefoon betaald wordt. Voor bewoners is het mogelijk een parkeerontheffing aan te vragen en voor bezoekers van bewoners kan vrijstelling of korting worden gegeven door middel van bezoekerskaarten.

Op dit moment is er geen aanleiding om betaald parkeren in te voeren.

Vergunninghoudersparkeren

Wanneer in (woon)gebieden de parkeerdruk hoog is als gevolg van 'vreemde' parkeerders, kan het instellen van vergunninghoudersparkeren een effectieve maatregel zijn om de parkeerdruk te verminderen. Door middel van het verstrekken van vergunningen aan omwonenden, en controle daarop, kan 'vreemd' verkeer niet meer parkeren in een gebied waar vergunninghoudersparkeren geldt. Dit parkeerregime biedt echter geen garantie op een parkeerplaats voor de deur, maar houdt wel de parkeercapaciteit beschikbaar voor vergunninghouders. In woonwijken nabij het centrum of nabij een bedrijventerrein kan een dergelijke maatregel effectief zijn.

Op dit moment is het geen wens van de gemeente Halderberge om vergunninghoudersparkeren in te voeren.

Een combinatie van parkeerreguleringsmaatregelen is uiteraard een mogelijkheid. In de praktijk komt het vaak voor dat in combinatie met een parkeerschijfzone vergunninghoudersparkeren wordt ingevoerd. Tabel 6.2 geeft de voor- en nadelen van de reguleringsvormen weer.

	Voordelen	Nadelen
Parkeerschijfzone	<ul style="list-style-type: none"> • Werknemers kunnen in winkelgebieden geweerd worden (effectief in winkelgebieden). • Gebied wordt aantrekkelijker voor bezoekers. • Draagvlak lijkt aanwezig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Structurele handhaving noodzakelijk om effectief te zijn. • Parkeerduur is maximaal.
Betaald parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • Ontstaat meer ruimte in gebied zelf. • Er wordt meer in parkeervakken geparkeerd. Dit biedt kansen voor ruimtelijke kwaliteit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hogere parkeerdruk in gebieden rondom betaald parkeren (vergunninghoudersparkeren middel daartegen) • Op dit moment geen draagvlak.
Vergunninghoudersparkeren	<ul style="list-style-type: none"> • 'Vreemd' verkeer kan geweerd worden. • Bewoners kunnen in de nabijheid parkeren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen garantie op parkeerplaats.

Tabel 6.2: Overzicht parkeerreguleringsvormen

Handhaving

Het succes van parkeerregulering hangt samen met handhaving. Wanneer geen handhaving plaatsvindt, zal de regulering genegeerd worden op termijn, en mist de parkeerregulering het gewenste effect. Handhaving is dus van noodzaak om de parkeerregulering succesvol te laten zijn. De politie heeft parkeerhandhaving niet op de prioriteitenlijst staan. Om handhaving goed uit te kunnen voeren en zo de leefbaarheid te verbeteren is een andere manier nodig. Een bijzonder opsporingsambtenaar (BOA) is hiervoor noodzakelijk.

Hoofdstuk 7 Elektrische oplaadpunten

Het milieu is van belang voor een kwalitatief goede leefomgeving. Het milieu staat door de heersende klimaatcrisis echter onder grote druk. Overheden en bedrijven moeten meer en meer zoeken naar duurzame vormen van energie. Ook voor vervoersmiddelen geldt meer en meer gezocht moet worden naar duurzame vormen van vervoer, ook omdat de huidige vormen van vervoer steeds kostbaarder worden.

Aandeel elektrisch vervoer stijgt

In het straatbeeld wordt duurzamer vervoer steeds zichtbaarder. Het gebruik van E-bikes heeft een vogelvlucht genomen. De laatste verkoopcijfers laten zien dat van alle verkochte nieuwe fietsen 35% een elektrische fiets is (Bron: GfK Retail&Technology Benelux, juni 2016).

Ook het aandeel elektrische personenauto's blijft toenemen. In tabel 2.1 is te zien dat met name in de zeer sterk stedelijke gebieden het aandeel heel hard stijgt, maar zeker ook in de weinig tot niet stedelijke gebieden.

Elektrische personenauto's per 10.000 personenauto's			
Stedelijkheidsgraad	2013	2014	2015
zeer sterk stedelijk	50	97	182
sterk stedelijk	19	49	82
matig stedelijk	21	50	82
weinig stedelijk	16	36	51
niet stedelijk	26	39	44

Tabel 2.1: elektrische personenauto's per 10.000 personenauto's (Bron: CBS)

7.1 Beleidskaders voor het plaatsen van laadpalen voor personenauto's

De gemeente Halderberge stimuleert het gebruik van elektrisch vervoer en heeft richtlijnen voor het plaatsen van laadpalen. Voor de medewerking aan oplaadpunten hanteert de gemeente de volgende criteria:

- De aanvrager moet in het bezit zijn van een elektrische auto.
- De aanvrager heeft geen mogelijkheid het oplaadpunt op eigen terrein te realiseren.
- Per aanvrager kan één verzoek ingediend worden.
- Het oplaadpunt wordt op gemeentegrond geplaatst.
- Het oplaadpunt wordt binnen een straal van 200 meter van beoogde publieke voorziening gerealiseerd.
- Een oplaadpunt is bedoeld voor twee parkeerplaatsen.
- Stekkers en snoeren mogen geen gevaar geven in het verkeer voor voetgangers en bestuurders.

- De gemeente Halderberge streeft naar een goede spreiding van oplaadpunten. Dat wil zeggen dat binnen een straal van 500 meter van de beoogde locatie geen ander oplaadpunt is.
- Het realiseren van een oplaadpunt mag er niet toe leiden dat de parkeerdruk toeneemt tot meer dan 90%

In 2016 is een overeenkomst gesloten met Allego, een partij die de gemeente volledig ontzorgt. Allego verzorgt het hele proces van aanvraag tot plaatsing en onderhoud. Daarvoor wordt geen inspanning van de gemeente verwacht. Allego biedt een solide oplossing – én een snel alternatief voor concessies. Ze plaatsen, financieren en onderhouden laadpalen die zij ter beschikking stellen aan de gemeente, haar bewoners en bezoekers. Dit voeren zij uit binnen de eerder gestelde beleidskaders van uw gemeente.

De voordelen van de samenwerking met Allego

- De gemeente houdt de regie op inrichting van de openbare ruimte
- De gemeente houdt focus op de eigen kerntaken
- Een gemeentelijke investering in laadinfra is niet noodzakelijk.
- Verminderen van geluidsoverlast, de afname van CO2 uitstoot én verbetering van de luchtkwaliteit.
- De gemeente kan de rijders van elektrische auto's in de gemeente zelf een laadpaal laten aanvragen via een open platform.

7.2 Oplaadpunten voor elektrische fietsen

De gemeente stimuleert het gebruik van oplaadpunten voor elektrische fietsen niet actief. Enerzijds omdat de actieradius van elektrische fietsen steeds groter wordt, en anderzijds doordat ze ook gewoon als fiets gebruikt kunnen worden.

Wanneer een initiatief tot de realisatie van een oplaadpunt voor elektrische fietsen binnenkomt wordt indien noodzakelijk ruimte beschikbaar gesteld, maar geen financiële middelen.

Hoofdstuk 8 Fietsparkeren

Het goed en veilig kunnen stallen van de fiets bij de bestemming is een belangrijk motief om de fiets te pakken. De doelstelling om het gebruik van de fiets in het kernwinkelgebied te stimuleren is daarom gebaat bij kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Alleen het bieden van stallingsvoorzieningen aan de bestemmingszijde is niet voldoende. Ook aan de herkomstzijde dienen goede fietsparkeervoorzieningen beschikbaar te zijn. Bovendien dient ook het beheer en onderhoud van de voorzieningen goed geregeld te zijn. Wanneer de fiets meer gebruikt wordt, kan het autogebruik ook verminderen waardoor er ook een verlichting van de parkeerdruck ontstaat. Integraal wordt de leefomgeving door goede fietsvoorzieningen dus voor alle vervoermiddelen aantrekkelijker.

Aan de herkomstzijde (de woningen) zijn fietsvoorzieningen over het algemeen in orde. De fiets kan neergezet worden op eigen terrein, vaak nog overdekt ook. Met name aan de bestemmingszijde moeten fietsvoorzieningen verbeterd worden. Aan de bestemmingszijde is sprake van verschillende geconcentreerd liggende voorzieningen, zoals winkelcentra, sportvoorzieningen, bedrijven en scholen. Maar ook bij niet geconcentreerde bestemmingen zoals een bibliotheek, muziekschool of belangrijke openbaar vervoerhaltes dienen goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden.

Fietsers willen de fiets graag zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Juist in de van-deur-tot-deurrelatie zit ook de concurrentiekracht van de fiets op korte afstand. Op basis van de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010) zijn in bijlage 2 fietsparkeernormen opgenomen waarin staat aangegeven hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorzieningen en waarop speciaal gelet moet worden.

Nieuwe voorzieningen worden verplicht ook voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren, zodat het gebruik van een duurzaam vervoermiddel als de fiets ook gestimuleerd wordt.

8.1 FietsParkeur: kwaliteitseisen voor fietsenstallingen

In 1998 zijn met het zogeheten FietsParkeur voor het eerst in Nederland kwaliteitseisen voor fietsparkeersystemen geformuleerd. De normen zijn opgesteld in samenwerking tussen fabrikanten, ontwerpers, gebruikersvertegenwoordigers (o.a. Fietsersbond) en opdrachtgevers (gemeenten, NS reizigers, etc.). Met dit document, dat regelmatig wordt geactualiseerd, streven de samenstellers een flinke kwaliteitssprong na van de in de Nederland gefabriceerde fietsparkeersystemen. Of het nu om klemmen, fietstrommels of meer geavanceerde systemen gaat, ze moeten voldoen aan normen voor gebruiksgemak, een zo klein mogelijke kans op schade aan een fiets, vandalisme bestendigheid en duurzaamheid.

In de gemeente Halderberge worden al jaren alleen maar fietsparkeersystemen met FietsParkeur geplaatst. De gemeente Halderberge verplicht daarnaast ook dat de fietsvoorzieningen bij ontwikkelingen voldoen aan de eisen van FietsParkeur.



8.2 Fietsparkeren bij station Oudenbosch: weesfietsen

De afgelopen periode heeft ProRail (in opdracht van het ministerie van IenM) met gemeenten veel extra fietsparkeercapaciteit gerealiseerd bij stations, om aan de steeds maar toenemende vraag aan stallingsruimte te voldoen. Ook bij station Oudenbosch is extra capaciteit gerealiseerd. De komende jaren wordt doorlopend gezocht naar extra capaciteit. De verwachting is namelijk dat het gebruik van de fiets van en naar het station blijft toenemen en daarmee de vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Tot 2020 wordt een groei van het aantal fietsen rond het station verwacht van 50 tot 75% ten opzichte van het jaar 2010.

Afhankelijk van de lokale situatie kan het aandeel weesfietsen op stations 20% bedragen als er niet handhavend wordt opgetreden. Weesfietsen worden uiteindelijk niet meer door de eigenaar opgehaald en houden onbedoeld plaatsen voor OV-reizigers bezet. Door de hoeveelheid weesfietsen neemt de beschikbare stallingscapaciteit af, waardoor de tekorten oplopen. Het ruimen van weesfietsen zorgt er dus voor dat stallingscapaciteit beschikbaar komt en dat de bestaande stallingscapaciteit zo optimaal mogelijk wordt benut. Periodiek voert de gemeente Halderberge in samenwerking met de NS en Werk Voorop ruimsacties uit op het station Oudenbosch. Naast een betere benutting van bestaande en toekomstige stallingscapaciteit heeft de weesfietsenaanpak meer voordelen. De directe en indirecte neveneffecten van de weesfietsen kunnen zijn:

- **Kosten voordelen.** Door het verwijderen van weesfietsen wordt stallingsruimte beter benut. Dat scheelt investeringskosten in de toekomst als de stallingscapaciteit moet worden uitgebreid.
- **Tegengaan verrommeling.** Door het gebrek aan ruimte staan stallingen overvol en plaatsen veel reizigers de fiets buiten de stalling. Dit staat slordig en heeft een negatief effect op de kwaliteit van de ruimte.
- **Tegengaan fietsendiefstal.** In rommelige en overvolle fietsenstallingen worden fietsen eerder gestolen omdat deze niet goed vastgezet kunnen worden.
- **Tegengaan vandalisme.** In overvolle stallingen zijn niet goed geparkeerde fietsen eerder doelwit van vernieling.
- **Meer sociale veiligheid.** Een weesfietsenaanpak leidt tot een betere kwaliteit van de openbare ruimte en gaat vandalisme en fietsendiefstal tegen. Het veiligheidsgevoel van gebruikers en passanten neemt daardoor toe.
- **Betere bereikbaarheid.** Meer sociale veiligheid en meer stallingscapaciteit maken de stationsomgeving uitnodigend voor fietsers. Doordat meer fietsen in de stallingen worden gezet neemt ook de bereikbaarheid van het stationsgebied voor hulpdiensten toe.
- **Stimulering fietsgebruik.** Fietsen is goed voor de gezondheid. Gemeenten die het fietsgebruik willen stimuleren zorgen met de weesfietsenaanpak voor een betere bereikbaarheid en stimuleren treinreizigers vaker de fiets te nemen.

8.3 Proef: bewaakte fietsstalling

Om het fietsgebruik naar het kernwinkelgebied en het religieus erfgoed van Oudenbosch te stimuleren is het een wens om op termijn een proef te starten met een (gratis) bewaakte fietsstalling. Het fietsgebruik zal hierdoor toenemen, waardoor het aantal auto's dat naar dit gebied trekt naar beneden gaat. Het is wenselijk om naar een samenwerkingsvorm te zoeken waardoor het stallen van de fietsen gratis kan, om de drempel voor gebruik te verlagen.

Doelstelling

Doelstelling van het gratis stallen is het fietsgebruik stimuleren en daarmee het autogebruik terugdringen. Naar het tegengaan van zwerffietsen wil de gemeente de fietser serieus nemen met het stallingsbeleid. Dit betekent geen verpauperde stallingen her en der, maar een comfortabele stalling op een praktische locatie.

Het terugdringen van het autogebruik levert een vermindering op van de CO2 uitstoot, een verbetering van het leefklimaat door vermindering van geluidsoverlast, een vermindering van gezondheidsklachten door fijnstof en een beperking van het ruimtegebruik voor wegen en parkeervoorzieningen.

Aanpak

Om de proef te kunnen laten slagen is een degelijke voorbereiding noodzakelijk. Tijdens deze voorbereiding worden de volgende stappen doorlopen:

- **Zoeken naar samenwerkingspartners.** Om de proef te laten slagen is een samenwerking van cruciaal belang. Dit kunnen ondernemers zijn en zeker ook het religieus en cultureel erfgoed. Daarnaast is een verbinding met een werkgelegenheidsinstelling noodzakelijk voor de bemensing van de stalling.
- **Zoeken naar een geschikte locatie.** De locatie van de stalling is van groot belang voor de kans van slagen van het project. Deze moet op een strategische locatie zijn die de verschillende publiekstrekkingen van Oudenbosch met elkaar verbindt.
- **Financiering.** Voor de realisatie en exploitatie van de stalling is geld nodig. Voor de realisatie van stalling is een cofinancieringsregeling vanuit de provincie Noord-Brabant beschikbaar.

Haalbaarheidsonderzoek

In 2017 wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar een bewaakte fietsstalling.

Hoofdstuk 9 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het parkeerbeleid is essentieel voor de kwaliteit van de leefomgeving. De leefomgeving moet voor iedereen toegankelijk zijn. De gemeente Halderberge vindt het belangrijk dat daarom voor mensen die minder mobiel zijn het mogelijk blijft om voorzieningen en het eigen huis te kunnen bereiken.

9.1 Openbare gehandicaptenparkeerplaatsen

De afgelopen periode heeft de gemeente al een slag gemaakt door de gehandicaptenparkeerplaatsen nog eens onder de loep te nemen. In samenspraak met het gehandicaptenplatform zijn parkeerplaatsen indien mogelijk geoptimaliseerd. De gemeente zal de komende jaren blijven inzetten op gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen en centrumgebieden in (of: overeenkomstig) de gestelde normen. Het moet daardoor mogelijk blijven om als gehandicapte binnen acceptabele afstand een geschikte parkeervoorziening te vinden (een openbare- of gehandicaptenparkeerplaats).

Richtlijnen openbare gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemeen (art. 26 lid 2 RVV 1990)

Als op een onderbord bij bord E6 een maximale parkeerduur is vermeld, dan is het parkeren alléén toegestaan met een parkeerschijf (duidelijk zichtbaar en op de voorgeschreven wijze gebruikt). De parkeerplaats hoeft niet te zijn voorzien van een blauwe streep.

Bijzonder (art. 85 RVV 1990)

Gehandicapten mogen Indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte (m.i.v. 1-1-2015)	met een gehandicapten-parkeerkaart <i>In motorvoertuigen > 2 wielen dus ook brommobielen</i>	met een gehandicapten-voertuig <i>Is maximaal 1,10 meter en géén brommobiel</i>
In een parkeerschijfzone	<u>Altijd en overal</u> parkeren <i>Dus <u>zonder</u> parkeerschijf en <u>zonder</u> tijdslimiet</i>	<u>Altijd en overal</u> parkeren <i>Dus <u>zonder</u> parkeerschijf en <u>zonder</u> tijdslimiet</i>
Langs een gele onderbroken streep *	Maximaal 3 uur parkeren mét parkeerschijf	Maximaal 3 uur parkeren Handhaver gebruikt eigen horloge
Bij een parkeerverbod *	Maximaal 3 uur parkeren mét parkeerschijf	Maximaal 3 uur parkeren Handhaver gebruikt eigen horloge
In een erf	Maximaal 3 uur parkeren mét parkeerschijf op een andere plaats dan de aangeduide parkeerplaats	<u>Altijd en overal</u> parkeren Het is immers geen motorvoertuig

* Hoge Raad: Hinder door dit parkeren (max. 3 uur) mag niet worden aangemerkt als hinderlijk parkeren. Andere voertuigen veroorzaken tijdens het laden/lossen op diezelfde plaatsen immers ook hinder en dat is voor de wegbeheerder kennelijk acceptabel.

In artikel 86 RVV 1990 worden in het buitenland afgegeven parkeerkaarten voor gehandicapten gelijkgesteld, voor zover bij ministeriële regeling aangewezen.

In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart vinden we in artikel 6 het volgende:

Met een ingevolge artikel 49 BABW afgegeven gehandicaptenparkeerkaart wordt gelijkgesteld :

- a. een gehandicaptenparkeerkaart overeenkomstig het communautair model, afgegeven door het daartoe bevoegd gezag in een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte;
- b. een gehandicaptenparkeerkaart, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, voor zover aan de voorzijde van de kaart het in de bijlage bij deze regeling opgenomen symbool of een nagenoeg daaraan gelijk symbool voorkomt.

9.2 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Voor bewoners van de gemeente Halderberge is het daarnaast mogelijk in de eigen straat of op acceptabele loopafstand een gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen.

Op grond van artikel 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) is de raad, dan wel krachtens een besluit van de raad, het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluiten voor wegen die niet onder het beheer vallen van het Rijk, de provincie of het waterschap. Voor de aanwijzing van een gehandicaptenparkeerplaats, door middel van de plaatsing van het bord E6 van bijlage I, behorende bij het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990), is, ingevolge artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer (BABW), een verkeersbesluit vereist.

Aandachtspunten

Als aandachtspunten bij het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kunnen genoemd worden:

- Het beslag op de beschikbare parkeerruimte.
- Het dreigende gevaar van verkeersonveilige situaties.
- De ontsiering van het straatbeeld.

Richtlijnen

Om tot een verantwoorde afweging te komen met betrekking tot de boordeling van de aanvragen om een gehandicaptenparkeerplaats gelden de volgende richtlijnen aan de hand waarvan het college besluit tot de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats:

- De aangevraagde gehandicaptenparkeerplaats is gelegen binnen de bebouwde kom.
- De aanvrager beschikt over een geldige gehandicaptenparkeerkaart en wordt aangemerkt als bestuurder van een kentekenplichtig motorvoertuig op meer dan twee wielen danwel gehandicaptenvoertuig.
- Op een andere wijze kan niet in een gehandicaptenparkeerplaats worden voorzien.
- De politie heeft positief omtrent de aanvraag geadviseerd, waarbij als norm wordt gehanteerd een bezetting van de beschikbare parkeerruimte van 75% of meer, binnen een afstand van 100 meter van de woning, gedurende de nachtelijke uren.

Afwijkingsmogelijkheid

Burgemeester en wethouders kunnen in zeer bijzondere omstandigheden van bovenstaande afwijken.

Doorberekening kosten

Krachtens artikel 29 BABW kunnen de kosten die voortvloeien uit het plaatsen van het bord E6 verhaald worden op degene ten behoeve van wie het bord is geplaatst, zowel de kosten voor aanschaf als plaatsing kunnen bij de aanvrager in rekening worden gebracht. De gemeente Halderberge brengt de kosten voor aanschaf en plaatsing bij de aanvrager in rekening.

Overleg Politie

Bovengenoemde richtlijnen zijn ter advisering voorgelegd aan de Politie Midden en West Brabant die kenbaar heeft gemaakt in te stemmen.

Intrekking gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats

Een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats vervalt in de volgende situaties:

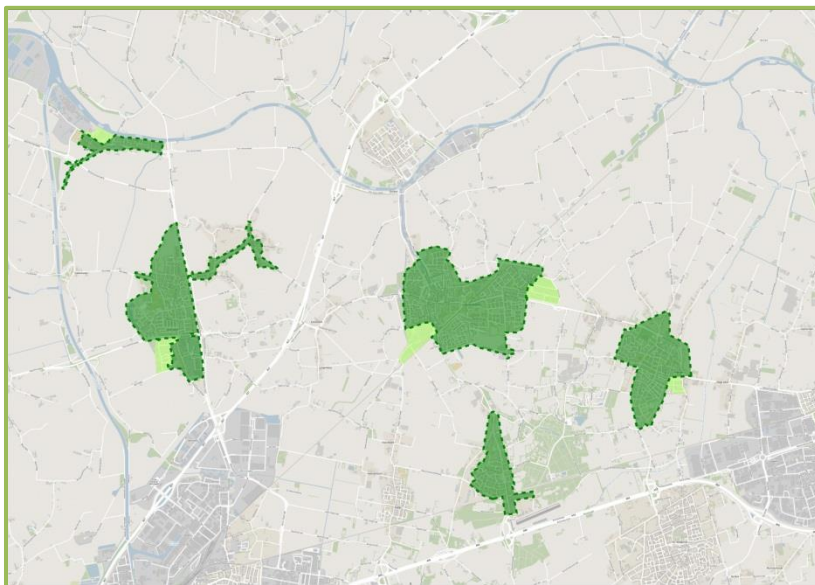
- Verhuizing van de betrokkene.
- Overlijden van betrokkene.
- Het vervallen van de gehandicaptenparkeerkaart van betrokkene.

Hoofdstuk 10 Parkeren grote voertuigen

Om de leefkwaliteit te waarborgen is het niet gewenst dat grote voertuigen in de leefomgeving parkeren. Door middel van een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het verboden dat grote voertuigen binnen de bebouwkrom van alle kernen van Halderberge parkeren tussen 18:00 uur en 06:00 uur. Met grote voertuigen worden voertuigen bedoeld die met inbegrip van de lading een lengte van meer dan 6 meter hebben of een hoogte van meer dan 2,4 meter.

Tegelijkertijd is met een APV aangewezen dat het parkeren van grote voertuigen op een aantal openbare wegen, voor zover niet in strijd met andere wettelijke bepalingen, wel is toegestaan. Het parkeren van grote voertuigen is wel toegestaan op de volgende locaties:

- Industrierrein De Hoge Akker te Hoeven.
- Industrierrein Bosschendijk te Oudenbosch met uitzondering van de parallelweg Bosschendijk te Oudenbosch.
- Industrierrein Industrieweg (zuidzijde van de weg) en Industrierrein De Gorzen te Oudenbosch.
- De strook aan de Oudlandsedijk (gedeeltelijk) te Oudenbosch.
- De Havendijk (benedendijksgedeelte), gelegen tussen de Schuitemaarstraat en de voormalige rioolzuiveringsinstallatie te Oudenbosch.
- Industrierrein Korenweide met uitzondering van de Standerdmolen te Oud Gastel.



Figuur 10.1: Verbodzones grote voertuigen

Vrachtwagens parkeren op eigen terrein

Daarbij is het een uitgangspunt dat bedrijven en ondernemers zelf in principe zorgdragen voor parkeervoorzieningen van grote voertuigen op eigen terrein en niet openbaar gebied. Nieuwe ontwikkelingen van bedrijven moeten dus zorgdragen dat zijzelf op eigen terrein parkeergelegenheid hebben voor grote voertuigen. Dit is maatwerk dat afgestemd dient te worden met de gemeente Halderberge, waarbij met de vakgroep verkeer van team realisatie overeengekomen moet worden welk aantal parkeerplaatsen voor grote voertuigen gerealiseerd wordt.

Parkeren grote voertuigen Borchwerf II

De laatste jaren hebben de gemeenten Halderberge en Roosendaal samen het industrieterrein Borchwerf II ontwikkeld ten zuiden van Oud Gastel.

In het gedeelte van het industrieterrein van de gemeente Halderberge is het Halderbergse parkeerbeleid van kracht. De bedrijven moeten zelfvoorzienend zijn in de parkeerbehoefte, dit geldt voor zowel het parkeren van medewerkers als voor het parkeren van grote voertuigen.